Bici condivise **L'idea si fa strada**

Tredici Comuni a Nord della città stanno studiando nuove reti di bike-sharing Alcuni puntano sulle biciclette classiche, altri scommettono su quelle elettriche

A CURA DI
GIULIANO GASPERI

La città sta pedalando già da un po' e il resto della regione vuole restare nella sua scia. Non è una metafora, parliamo proprio dell'andare in bicicletta e in particolare delle due nuove reti di *bike-sharing* che stanno prendendo forma attorno al polo urbano. Il primo di questi progetti è stato lanciato nel gennaio scorso dai Comuni di Agno, Manno, Bioggio, Lamone e Cadempino con l'obiettivo di creare un sistema di condivisione simile a quello attivato da Lugano e Paradiso, mentre un secondo gruppo di paesi formato da Origlio, ancora Lamone e Cadempino, Canobbio, Cureglia, Comano, Porza, Vezia, Massagno e Savosa – promotori della manifestazione «Scollinando» – sta per avviare uno studio di fattibilità per una rete non di biciclette classiche, ma elettriche.

Su e giù con l'aiuto

Nel secondo progetto, la scelta di puntare sulle cosiddette *e-bike* è dettata dalla morfologia della zona: essendoci appunto diversi «scollinamenti», sarebbe decisamente più difficile promuovere l'uso della bici classica come alternativa ecologica all'automobile per i piccoli spostamenti quotidiani. Certamente i mezzi elettrici hanno un costo maggiore, infatti i dieci Comuni promotori hanno optato per uno studio di fattibilità che approfondisca pure gli aspetti economici dell'iniziativa. La decisione in ogni caso è anche politica: serve per forza il pareggio o si possono sopportare delle perdite? Il coordinatore dell'iniziativa nonché vicesindaco di Cureglia **Paolo Pagnamenta**, a titolo personale, invita a non stilare preventivi a breve termine: «Anche se ci fosse una piccola perdita iniziale, nel tempo si potrebbe arrivare al pareggio e poi non bisogna dimenticare i vantaggi indiretti, come la riduzione di automobili sulle strade e in definitiva una migliore qualità di vita nel comprensorio». A proposito di strade, è lecito chiedersi se quelle attuali siano pronte ad accogliere i ciclisti in sicurezza. «Sicuramente c'è da lavorare anche su quello collaborando con tutte le autorità competenti, in primis il Cantone – osserva Pagnamenta – Comunque credo sia importante prima dimostrare che esiste un potenziale di cittadini interessati a utilizzare le due ruote, poi attivarsi per metter loro a disposizione dei percorsi ciclabili adeguati».

Dal punto di vista formale, l'o.k. allo studio di fattibilità è giunto finora da otto dei dieci Comuni interessati, ma per gli altri due dovrebbe esser solo una questione di tempo. Una volta conclusa l'indagine si deciderà il da farsi e s'interpelleranno eventualmente i rispettivi consigli comunali.

Un altro scopo del gruppo di «Scollinando» è coordinare i contributi all'acquisto di bici elettriche private (vedi grafico) che al momento sono richiedibili solo dai cittadini di Canobbio, mentre Massagno e Porza stanno valutando se introdurli. Su www.ebiketicino.ch si può vedere in quali comuni ticinesi attualmente viene promosso l'acquisto delle bici elettriche. Le modalità di incentivo sono due: o, come nel caso di Canobbio, si prevedono contributi finanziari, oppure vengono ospitate giornate di prova su strada, i cosiddetti *roadshow*.

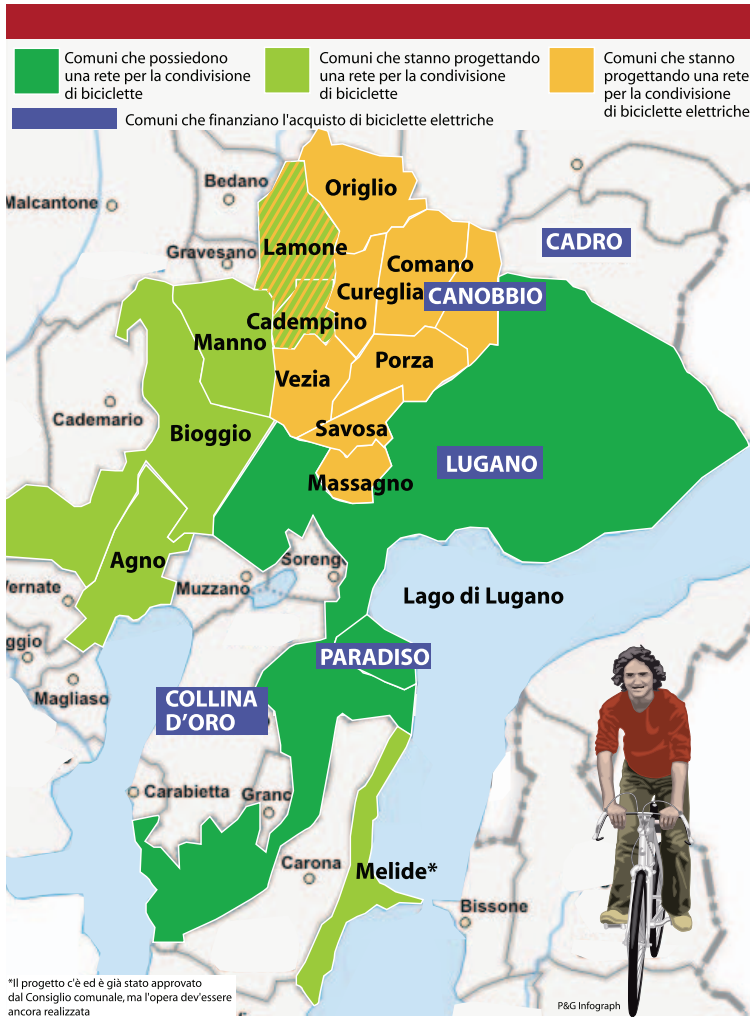
Pedalate ma non solo

Nel Vedeggio lo studio premilinare sul bike-sharing è già concluso e i Municipi dovrebbero esaminarlo all'inizio del prossimo anno. Qui le salite sono decisamente di meno e quindi, almeno per il momento, si è deciso di puntare sulle bici classiche con l'idea di collegarsi in seguito alla rete di Lugano e Paradiso, come spiega il municipale di Bioggio e coordinatore del progetto **Waldo Lucchini**.

Prima di far cominciare l'iter politico del progetto, tuttavia, i paesi promotori preferiscono aspettare l'attuazione di alcuni interventi previsti dal Cantone per rendere le strade più «amiche» delle biciclette e quindi più sicure per chi le utilizza, anche costruendo nuovi tratti se necessario. Per la zona in questione, ad esempio, il Cantone vorrebbe creare un collegamento per la mobilità lenta fra Manno e Bioggio con l'obiettivo principale di rendere più accessibile la zona industriale e i relativi posti di lavoro. Per raggiungere al meglio quest'obiettivo, i Comuni chiedono che venga realizzato un sottopassaggio vicino alla ditta Sudacciai e che venga agevolata l'accessibilità alla stazione della futura rete tram (il primo «asse» dovrebbe esser quello fra Bioggio e Lugano).

Restando in tema di aziende, proprio questo mese le autorità di Agno, Manno e Bioggio hanno incontrato alcune ditte attive nel Vedeggio e con loro hanno discusso sulla vivibilità della zona industriale. «Ci hanno chiesto di creare più percorsi pedonali e aree per lo svago dei loro dipendenti durante le pause – fa sapere Lucchini – è vero che alcune industrie hanno realizzato a questo scopo dei piccoli giardinetti interni, ma non si può dire che siano molto accoglienti. In più bisogna considerare la questione della viabilità: se i lavoratori avessero a disposizione delle zone raggiungibili facilmente a piedi, potrebbero evitare di prendere la macchina e il traffico automaticamente si ridurrebbe».

COMPLEMENTI SU
www.cdt.ch/k55868



*Il progetto c'è ed è già stato approvato dal Consiglio comunale, ma l'opera dev'essere ancora realizzata

P&G Infograph

CONFLITTO Su molte strade e nelle abitudini dei cittadini. *(fotogonnella)*

L'ESPERTO

«Più gente in sella? Prima la sicurezza, poi la promozione»

Sebastiano Bernardoni è un giovane di Manno che lavora per la Citec, l'azienda di Ginevra (con sedi anche a Torino e Lione) a cui il suo Comune, Agno, Bioggio, Lamone e Cadempino hanno affidato lo studio di fattibilità per il bike-sharing. Gli abbiamo chiesto se crede che nella sua zona, e più in generale in Ticino, i cittadini siano pronti e disposti a utilizzare di più la bici e di meno l'auto per gli spostamenti brevi.

«Rispetto a Ginevra siamo un po' in ritardo su questo aspetto, perché mancano infrastrutture adeguate». È anche una questione culturale? «Sì, influiscono entrambe le cose, ma prima si deve garantire la sicurezza sulle strade, poi convincere i cittadini a pedalare». Secondo Bernardoni il potenziale c'è: «Basti pensare che secondo uno studio, in Svizzera, il 30% degli spostamenti avviene entro un raggio di 3 chilometri (il 45% non va oltre i 5 km, ndr)». È in quell'ambito, insomma, che la mobilità lenta può conquistare terreno su quella motorizzata. Evitando l'uso dell'auto negli spostamenti brevi, inoltre, si può contribuire molto alla qualità dell'aria: il catalizzatore , infatti, inizia a funzionare a motore caldo, quindi solo dopo alcuni chilometri di viaggio.