



MM N° 5/2017 concernente la richiesta di un credito di fr. 236'000.00 per l'estensione e l'ampliamento della rete "Bike Sharing Locarnese" a Minusio

All'onorando
Consiglio comunale di
Minusio

Minusio, 10 gennaio 2017

Onorevoli Presidente e Consiglieri,

il presente messaggio riprende in parte un modello messo a disposizione dal Municipio di Locarno ai Comuni interessati al progetto in esame.

1. PREMESSA E ISTORIATO IN BREVE

La Città di Locarno ha messo in funzione una rete "Bike Sharing" l'11 gennaio 2016, introducendo e mettendo progressivamente a disposizione degli utenti 100 biciclette su 15 postazioni nel centro urbano.

L'inaugurazione ufficiale si è tenuta il 5 aprile 2016.

In questi mesi vi è stato un ottimo riscontro e molta attenzione è stata data alla tematica e al progetto anche in previsione di un possibile ampliamento.

Il "Bike Sharing" è uno degli strumenti di mobilità sostenibile a disposizione delle Amministrazioni pubbliche che intendono incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto (autobus, tram, metropolitane), integrandoli tra loro (trasporto intermodale) e completandoli con l'utilizzo delle biciclette condivise per i viaggi di prossimità dove il mezzo pubblico non arriva o non può arrivare.

È quindi una valida soluzione al problema "ultimo chilometro", cioè quel tratto di percorso che separa la fermata del mezzo pubblico dalla destinazione finale dell'utente.

In moltissime città medio - grandi svizzere ed europee questo sistema di mobilità fa parte di un concetto ormai radicato nella rete dei trasporti urbani.

Utilizzato sia dagli abitanti come pure dai turisti, il "Bike Sharing" è una realtà di mobilità sostenibile di successo.

L'introduzione di questo sistema per un'accresciuta sensibilità nell'ambito della mobilità lenta, è stata contrassegnata da un riscontro positivo che vede, dopo alcuni mesi dalla messa in atto del progetto a Locarno, un numero di circa 300 abbonati e la sottoscrizione di quasi 1'500 giornaliere.

Ciò dimostra che, oltre ad essere sostenibile, questo tipo di mobilità è conveniente sia sotto il profilo della reale alternativa al veicolo motorizzato con tempi di percorrenza più brevi, sia dal profilo finanziario.



La scelta effettuata dal Municipio di Locarno sul sistema di "Bike Sharing", la soluzione Velospot della ditta Intermobility di Bienne, è risultata vincente, dal profilo della flessibilità e dei costi d'investimento e gestione.

Infine, va sicuramente un plauso alla Fondazione Il Gabbiano che col proprio progetto Muovi-TI gestisce e amministra tutta la rete con grande professionalità e accuratezza.

Ricordiamo che i rapporti tra la Città e la Fondazione nell'ambito della gestione di questo progetto sono regolati da una Convenzione sottoscritta tra le parti.

Vi sono stati - come spesso capita per progetti innovativi come questo - dei piccoli problemi iniziali, soprattutto nella gestione del sistema di chiusura delle biciclette (problema riscontrato in circa il 5 % dei noleggi), che sono stati affrontati immediatamente sia con il fornitore, sia con il gestore e che sono in fase di risoluzione.

Infatti l'evoluzione 2.0 dei lucchetti, che sarà introdotta in larga scala dal 2017, risolve i difetti tecnici riscontrati.

Tornando ai dati interessanti registrati in questi primi mesi d'utilizzo, segnaliamo un grado di utilizzazione giornaliero delle biciclette (u/b/g) di 1.3 nei mesi estivi.

Questo, messo in relazione con i tempi di noleggio registrati (circa 90 % entro i primi 15 minuti) indica come, considerando una naturale riduzione nei mesi invernali, nel 2016 sono stati percorsi circa 100'000 km in bicicletta negli spostamenti nel centro urbano, in alternativa perlopiù ai mezzi motorizzati.

A titolo di paragone possiamo indicare come in realtà simili questo parametro sia più basso per Comuni come Thun (0.6 u/b/g) e Vevey (0.9 u/b/g), mentre sia più alto in Comuni dove il concetto di mobilità condivisa è radicato da più anni come Neuchâtel (1.6 u/b/g) o Bienne (1.7 u/b/g).

Da informazioni raccolte, sappiamo che il metodo di Lugano, che usufruisce di un sistema diverso, ha un valore di u/b/g di 0.3.

È stato riscontrato anche un altro aspetto che va oltre il discorso puramente ambientale, ma che tocca più la sfera sociale.

Queste biciclette blu che si muovono in città hanno determinato un consenso diffuso attorno al progetto, riconoscendone una valenza ben superiore al mero utilizzo di un mezzo a due ruote per spostarsi.

Numerose sono state da parte di cittadini le segnalazioni di biciclette abbandonate o che erano state lasciate aperte dall'ultimo utilizzatore giunte sia alla polizia comunale, all'Ufficio tecnico o direttamente ai gestori della Fondazione Il Gabbiano.

Un sentimento di partecipazione ad un progetto che ha permesso, tra le altre cose, di contenere gli utilizzi non propriamente consoni delle biciclette e di non perderne neanche una.

Inoltre i giovani e meno giovani che si occupano della manutenzione delle biciclette come della loro ricollocazione tramite i carrelli trainati da ebike, sono diventati, nei mesi, delle figure riconosciute ed apprezzate dalla popolazione e dai turisti.

Il progetto ha avuto molti riconoscimenti e attenzioni anche da parte dei media che ne hanno colto l'estremo interesse e potenziale.

Notevole è stato anche l'interessamento dimostrato già in fase di progettazione ed implementazione da parte di alcuni Comuni della regione con cui Locarno ha avuto modo di valutare possibili futuri sviluppi.



Questo interesse si è quindi concretizzato nel contesto dell'allestimento del Programma di Agglomerato per il Locarnese di terza generazione (PALoc3), presentato nella primavera 2016.

Nello stesso è stata inserita una misura concreta (ML 15) che prevede l'ampliamento e l'estensione della rete a buona parte del Locarnese.

Visto che questa misura non rientra in quelle finanziabili dalla Confederazione, ma migliora il punteggio complessivo, la Commissione Intercomunale dei Trasporti del Locarnese (CIT), valutando l'importante successo che la diffusione di una rete "Bike Sharing" aveva ottenuto in molti Comuni del suo comprensorio, ha richiesto all'Ufficio tecnico comunale di Locarno, grazie all'esperienza maturata, di formulare un'offerta per la progettazione di un'estensione del sistema al Locarnese.

Nel mese di maggio 2016, dopo che molti Comuni si sono espressi favorevolmente, la CIT ha assegnato questo mandato con l'obiettivo di mettere in atto una rete di biciclette condivise entro un lasso di tempo ragionevole.

2. ELABORAZIONE DEL PROGETTO D'ESTENSIONE

I Comuni coinvolti nel progetto sono (da est a ovest): Cugnasco-Gerra, Lavertezzo-Piano, Gordola, Tenero-Contra, Minusio, Brione sopra Minusio, Muralto, Orselina, Locarno, Ascona, Losone, Terre di Pedemonte, Ronco sopra Ascona, Brissago.

Alla fine di giugno 2016 vi è stato un contatto tra i succitati per presentare un piano d'azione e un programma di massima, con l'obiettivo di essere operativi entro un anno dall'avvio del progetto.

Dopo una serie di valutazioni iniziali, anche i Comuni di Centovalli e Gambarogno hanno espresso l'intenzione di entrare in questa fase di ampliamento.

Pure i Comuni della valle Onsernone hanno manifestato interesse, in virtù del futuro e auspicato Parco Nazionale.

Brissago invece, dopo attenta analisi, ha deciso di non entrare per ora in questa fase di sviluppo essendo, per ragioni territoriali, comprensibilmente difficile da raggiungere con una rete di postazioni.

Sono molti i Comuni coinvolti e grazie a ciò è stato possibile riflettere su di una rete piuttosto fitta, che ne avvantaggia l'utilizzo ed il funzionamento.

Nella proposta sono integrate anche le biciclette a pedalata assistita (ebike), per meglio raggiungere le zone collinari o più discoste.

In effetti, in una fase evolutiva che segue inevitabilmente il mercato, i fornitori del sistema Velospot, con cui s'intende collaborare anche in questa fase, hanno sviluppato l'integrazione di ebike.

Come già indicato in precedenza, la scelta adottata a suo tempo dal Municipio di Locarno di appoggiarsi al sistema Velospot, proposto da Intermobility SA di Bienne, è stata sicuramente vincente.

Questo prodotto, vincolato da un brevetto depositato, è l'unico in Svizzera che permette la flessibilità ed il contenimento dei costi d'investimento e di gestione.



La continua evoluzione ha inoltre portato a risolvere le piccole problematiche riscontrate con la versione precedente del lucchetto (introducendo la versione 2.0), mentre l'integrazione di ebike nel sistema è stato già testato positivamente a Ginevra negli ultimi mesi.

3. IL SISTEMA VELOSPOT

Il sistema Velospot è stato sviluppato dai Servizi comunali di Bienne nel periodo 2008-2011.

La città di Bienne ha quindi implementato il sistema nel 2011 assegnando la gestione ai propri servizi pubblici che hanno coinvolto quelli sociali con il progetto "Action Paysage Bienne-Seeland" per la conduzione delle postazioni e delle biciclette, impiegando persone disoccupate.

Nel 2013 il settore di sviluppo del sistema è stato esternalizzato creando la ditta Intermobility SA iscritta al RC dal 10.09.2013.

Intermobility SA ha conseguito un importante riconoscimento, ottenendo per il suo progetto Velospot il premio nell'ambito dei Trasporti e Mobilità 2014 istituito dalla Zurigo Assicurazioni (Zürich Klimapreis Schweiz & Liechtenstein), con la seguente motivazione:

"Il progetto Velospot rende il Bike Sharing più attraente ed accessibile. Questo approccio innovativo ha impressionato in modo positivo gli esperti. Questo potrà permettere un salto di paradigma nei comportamenti e nel modo di spostarsi delle persone. La giuria ha apprezzato l'interessante iniziativa per promuovere lo Share Economy."

La stessa inoltre possiede il brevetto N° 703 848 (depositato il 30.09.2011 e rilasciato il 30.11.2015) per il sistema Velospot che propone.

Tale documento mette in evidenza le specificità del prodotto acquistato che non può di principio essere paragonato ad altri sistemi presenti in Svizzera.

Da qui la possibilità di applicare l'art. 13 cpv. 1 lett. b LC Pubb e l'art. 13 cpv. 1 lett. c RLCPubb / CIAP per l'assegnazione di un incarico diretto per la fornitura del sistema "Bike Sharing".

Come si può dedurre anche dalle fotografie che seguono, una delle peculiarità che distingue il sistema Velospot da altri sul mercato, è l'estrema flessibilità che è determinata dalla semplicità dell'infrastruttura necessaria alla creazione di una postazione.

Con la definizione di un'area e la posa di un palo con un'antenna, si può gestire l'apertura e chiusura delle biciclette e quindi del suo noleggio.

Attualmente esso avviene tramite una carta RFID, ma nel prossimo futuro sarà possibile sbloccare il lucchetto anche tramite uno smartphone.



L'applicazione, attualmente utilizzabile e scaricabile sia per iOS che per Android, permette di avere una visione d'insieme delle postazioni e del numero di biciclette stazionate in modo da poter verificare sempre la disponibilità oltre che la distanza che ci separa dalla stessa.

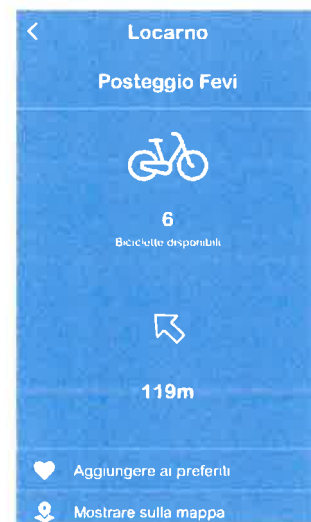


- 1. → Verrouillage/démarrage par code (carrure) → sans fil (à la fermeture)!
- 2. → Bouton d'activation (ON) !
- 3. → Clavier pour la saisie de code !
- 4. → Lecteur RFID (NFC) !
- 5. → Signal «velospot» en dehors «station» !
- 6. → Signal «cadenas» s'ouvre !
- 7. → Signal «fermet maintenance» !
- 8. → Cellule photo pour la recharge complète et activation d'urgence !
- 9. → Accroche pour la sécurisation par un câble !
- 10. → Numéro d'identification !

(lucchetto elettronico V. 2.0)



(estratto app - pianta con indicazione biciclette disponibili e distanza)





Le aree messe a disposizione delle postazioni (ad esempio posteggio auto, ecc.) saranno delimitate da un tinteggio della pavimentazione ed eventualmente da pannelli laterali.

Ci sarà evidentemente un palo con l'unità di comunicazione.

La superficie permetterà, vista la peculiarità del sistema, di ospitare un numero variabile di biciclette.

Vi saranno quindi aree destinate a 5-7 fino a 15-20 biciclette nei punti più frequentati.

Non si esclude, in concomitanza di manifestazioni di rilievo (culturali, sportive, ecc.) o di lavori stradali o altro ancora, lo spostamento temporaneo di alcune postazioni, servendosi di basamenti in cemento che rendono mobile una postazione.

Come inoltre già citato, la situazione iniziale sarà monitorata in modo da valutare l'eventualità di collocare le postazioni in luoghi diversi.

L'utente che acquista, tramite il sito internet o i punti d'acquisto previsti, un abbonamento annuale o una carta giornaliera, riceverà un badge (in futuro anche tramite App per Smartphone) con cui sbloccherà il catenaccio elettronico.

Da quel momento parte il noleggio della bicicletta e l'utente è libero di recarsi dove desidera.

Al momento della chiusura del catenaccio, il sistema verificherà il tempo di utilizzo.

L'utente può utilizzare la bicicletta anche per brevi spostamenti, per le relative commissioni o per altri bisogni, prima di riportare la bicicletta nelle aree di sosta.

Il sistema inoltre permette un uso reciproco con altri sistemi di condivisione di biciclette. Il fornitore, Intermobility SA, ha già implementato questa possibilità a livello informatico del software e lo sta testando.

Operativamente funziona; occorrerà trovare poi gli accordi con i gestori degli altri sistemi, laddove necessario e auspicato, per permettere l'utilizzo a tutti gli utenti.

4. IL PROGETTO COMPLESSIVO

Sulla scorta dei contatti intercorsi con i Comuni che hanno aderito al progetto di ampliamento e sulla base delle discussioni avute con chi aveva già espresso interesse ad integrare una rete "Bike Sharing", l'Ufficio tecnico comunale di Locarno ha elaborato una prima bozza di progetto di estensione della rete che abbraccia buona parte della regione.

Sono stati individuati punti di connessione alla rete di trasporto pubblico (Fart, Autopostale, FFS), i punti d'interesse culturale, sportivo, commerciale (come ad esempio il Centro Sportivo Nazionale di Tenero, il Centro culturale museo Elisarion a Minusio, il Centro Cattori a Losone, ecc.) e i posteggi pubblici principali, come ad esempio il parcheggio degli Angioli sul lungolago ad Ascona, ecc.

Con i rispettivi referenti tecnici e politici, sono poi state approfondite ed affinate le varie postazioni ed il numero delle biciclette da assegnare (sia normali che ebike) considerando come elemento centrale i percorsi destinati a migliorare e potenziare la mobilità lenta dei residenti.



Inoltre, come dimostrato dal successo riscontrato nel primo anno, esso è pensato anche a sostegno dei numerosi turisti che la nostra regione ha la fortuna di accogliere.

La disponibilità di poter integrare le biciclette con pedalata assistita nella rete permette di andare a servire anche i Comuni situati totalmente o parzialmente in collina.

Inoltre le ebike permetteranno di effettuare un percorso più lungo nel periodo di noleggio e quindi raggiungere più rapidamente la propria destinazione.

Tutto questo ha portato ad una soluzione condivisa che è oggetto ora della presente richiesta di credito.

Bisogna qui ricordare come siano stati già presi degli accordi, o comunque delle discussioni sono state già affrontate e portate a buon fine, con una serie di partner istituzionali e non, per permettere l'integrazione di postazioni strategiche.

Queste ultime sono su aree di proprietà privata, come ad esempio la FFS Immobili, l'Aeroporto militare di Locarno, la Società Svizzera Impresari Costruttori (SSIC).

Un sostegno viene anche dal Comune di Cadenazzo che ha accolto con favore la possibilità di ubicare l'elemento terminale dell'attuale ampliamento sul proprio territorio e meglio presso la Stazione ferroviaria FFS.

È con grande piacere che è stata colta questa disponibilità atta anche a valutare possibili soluzioni di estensione della rete al Bellinzonese.

In questo senso alcuni primi contatti sono stati intrapresi tra i presidenti delle rispettive Commissioni Intercomunali dei Trasporti.

La FFS Immobili, tramite il suo vice responsabile della filiale Ticino, ha dato la propria adesione all'inserimento di postazioni nei pressi delle stazioni FFS di Cadenazzo, Gordola e Tenero come previsto dal progetto.

Dando ora uno sguardo complessivo al progetto (piano generale e tabella riassuntiva dei costi in allegato) possiamo elencarne i dati principali:

> postazioni	82
> biciclette normali	115
> biciclette elettriche	272

Il tutto si aggiungerà a quanto già messo in esercizio da parte della Città di Locarno con le 15 postazioni e 100 biciclette normali già in funzione ufficialmente dal 5 aprile 2016. Si giungerà quindi a 97 postazioni con complessivamente 487 biciclette.

Siamo persuasi che questo sistema permetterà di mettere a disposizione della popolazione e dei nostri ospiti un intelligente ed efficace sistema di mobilità a beneficio di tutto il Locarnese.

Nella valutazione dell'impatto del progetto, è già stata considerata la potenziale estensione che potrebbe interessare singoli Comuni, come pure le zone naturalistiche quali le aree golenali del fiume Maggia e in futuro, quelle del Parco del Piano di Magadino.

Questo è un progetto di ampio respiro che coinvolge l'intera regione e che, se i risultati lo confermeranno, permetterà di oltrepassare i limiti regionali collegando il Locarnese al Bellinzonese.



Con AlpTransit operativo, nei prossimi anni vivremo una rivoluzione nei nostri spostamenti, per lavoro, per la formazione e per lo svago.

È quindi indispensabile che le stazioni ferroviarie e i collegamenti su gomma siano centrali nell'evoluzione del progetto, senza dimenticare il coinvolgimento delle aziende operanti sul nostro territorio e le nostre peculiarità turistiche.

Riteniamo quindi la dimensione e la collocazione delle postazioni in linea con questi presupposti.

Come già indicato, questo sistema permetterà - con costi veramente esigui - di eventualmente trasferire le postazioni se si determinerà, dopo un monitoraggio, che un luogo sia più utile in funzione della gestione della rete.

5. IL PROGETTO NEL DETTAGLIO PER IL NOSTRO COMUNE

Minusio s'impegna da anni nella promozione dell'uso della bicicletta.

Ricordiamo il progetto "Via libera" all'inizio degli anni 2000 quando sono stati creati alcuni percorsi preferenziali della bicicletta e organizzate apposite aree di posteggio. Sempre in quegli anni siamo stati fra i primi Comuni a promuovere la bicicletta elettrica, fungendo, in collaborazione con l'allora Infovel, da Comune pilota a favore di questo mezzo che andava pian piano sempre più imponendosi.

Nel frattempo Minusio si è certificato "Comune Città dell'energia", grazie anche all'impegno nel campo della mobilità, e la bicicletta elettrica è diventata un mezzo sempre più utilizzato.

Il progetto "Bike Sharing" è stato molto ben accolto dal Municipio il quale ha sin da subito esternato il proprio interesse a collaborare con l'iniziativa di Locarno.

Nello specifico, vista la conformazione del nostro territorio, è stato chiesto di ampliare l'offerta della semplice bicicletta alla messa a disposizione di ebikes, per un totale di teorico di 25 ebikes.

La localizzazione delle postazioni nasce dall'esigenza di collegare il più possibile la popolazione in centro paese, area notoriamente più densificata e quindi conseguentemente più attrattiva.

Secondo precisi parametri, basati sull'esperienza in altri Comuni o città, le postazioni devono poter essere organizzate all'interno di un raggio massimo fra loro di circa 400 m.

Solo se ubicate all'interno di questa distanza l'uso della bicicletta diventa interessante e attrattivo per l'utente che, così facendo, rinuncerà all'uso di altri mezzi, meno compatibili con il nostro obiettivo: spostarsi per brevi tratte in bicicletta a scapito in particolare, dell'uso dell'auto.

Fanno eccezione taluni punti di scambio, come quelli legati a luoghi centrali e strategici con una grossa affluenza di utenti come il Centro sportivo-ricreativo di Mappo.



Nel dettaglio ecco le postazioni ed il numero di biciclette ad esse destinate:

> Municipio	5 ebike
> posteggio Via Verbano - Via San Gottardo	5 ebike
> posteggio Via San Gottardo (Jolly)	5 ebike
> Elisarion	3 biciclette e 2 ebike
> Via Mezzaro - Via dei Paoli (polizia)	3 biciclette e 2 ebike
> Cimitero	3 biciclette e 2 ebike
> Portigon Rivapiana - Via San Quirico	5 biciclette
> Posteggio Rivapiana - Vignascia	3 biciclette e 2 ebike
> Porto Mappo	3 biciclette e 2 ebike

per un **totale** di

20 biciclette e 25 ebikes

Con questa proposta crediamo di rispondere alle esigenze di un numero sufficiente di utenti, offrendo postazioni atte a rendere efficace una rete nel suo insieme, tenendo però anche conto degli aspetti di sostenibilità finanziaria.

Riteniamo in effetti che il numero complessivo di 45 biciclette consenta ai nostri cittadini e non solo, di accedere a questo sistema di mobilità sostenibile che, negli intendimenti, permetterà di muoversi sul territorio con più facilità e a beneficio sia della propria salute, sia della mobilità del Locarnese.

6. LE TARIFFE D'ABBONAMENTO

TARIFFE ABBONAMENTI (PROPOSTA)		
	biciclette tradizionali	ebike
Abbonamento annuale	60.-	120.-
- primi 30 minuti di ogni utilizzo	gratuiti	gratuiti
- dal 31° minuto	2.-/h	3.-/h
Osservazioni:		consegna piccola batteria
Giornaliera	10.-	20.-
- primi 30 minuti di ogni utilizzo	gratuiti	gratuiti
- dal 31° minuto	2.-/h	3.-/h

Il possessore dell'abbonamento annuale per le biciclette tradizionali, potrà utilizzare le ebike ai seguenti costi:

costo CHF 3.-/mezz'ora a partire già dal 1° minuto.
dopo 120 minuti d'utilizzo il costo sale a CHF 4.-/mezz'ora.

La tariffa scatta immediatamente al primo minuto di ogni mezz'ora.

La piccola batteria consente di beneficiare delle tariffe dell'abbonato, oltre a garantire a pieno carico, 10/15km di autonomia anche nel caso che la batteria principale si esaurisca nel corso dell'utilizzo.

Il possessore dell'abbonamento annuale per le biciclette ebike potrà beneficiare a partire dal 5° anno della sostituzione della batteria in forma gratuita.

Inoltre la piccola batteria consente di ricaricare gli smartphone, laptop ecc. grazie alla presa USB.



7. I COSTI GENERALI D'INVESTIMENTO

I costi generali d'investimento del progetto sono riportati nella tabella allegata, suddivisi per ogni singolo Comune.

Come si evince, si tratta di un investimento decisamente importante ma assolutamente commisurato alla grandezza e all'impatto che questo progetto potrà raggiungere e che possiamo sicuramente definire rivoluzionario per la nostra realtà cantonale.

Lo stesso tocca un territorio con una popolazione di circa 60'000 abitanti (34'000 nella fascia di 20-64 anni / Fonte USTAT), con circa 27'000 posti di lavoro e circa 1 milione di pernottamenti all'anno.

Queste poche cifre definiscono il potenziale sicuramente notevole che questo progetto ha nel medio - lungo termine.

I costi d'investimento complessivi possono essere così riepilogati:

• Acquisto biciclette e lucchetti 115 biciclette normali e 272 ebike tipo "Velospot 2017" Shimano 8-marce, Unisex 26" Lucchetto elettronico V2.0 (vedi fotografia pag. 5) Montaggio e consegna inclusi	fr.	1'076'209.00
• Antenne Box in poliuretano Elettronica unità di comunicazione Batteria LIMn 3.3V 150Ah e caricatori	fr.	651'532.00
• Messa in servizio (postazioni, integrazione rete e carte RFID) Attivazione e configurazione sul posto delle postazioni. Integrazione nella rete (sito, cartine, info, ecc.) Fornitura di 6'800 tessere RFID (100 per postazione a parte Locarno)	fr.	115'992.00
• Postazioni Pali, supporti, cartelli, tinteggio, senza coperture delle postazioni	fr.	139'400.00
• Infrastruttura per la gestione Partecipazione ai costi d'allestimento necessari alla gestione. Allestimento Officine supplementari per la manutenzione. Partecipazione costi acquisto veicoli elettrici per gestione.	fr.	150'000.00
• Diversi e imprevisti Legati essenzialmente alle peculiarità delle varie postazioni	fr.	46'867.00
TOTALE	fr.	2'180'000.00



Come detto, le voci di dettaglio possono essere verificate nella tabella allegata.

Ci preme in ogni caso segnalare come nei costi non siano comprese le possibili coperture che ogni singolo Comune può evidentemente prevedere nel suo preventivo. Come indicato a tutti i rappresentanti dei Comuni coinvolti in una riunione plenaria indetta il 20 settembre 2016, atta ad informare sullo stato d'avanzamento del progetto e per una prova concreta delle biciclette, queste ultime non necessitano a priori di una copertura.

Sono infatti costruite per resistere agli agenti atmosferici.

Del resto ogni postazione ha delle caratteristiche specifiche che non permettono a priori di stabilire una tipologia unica di copertura.

Il principio può essere quello di sfruttare coperture esistenti, oppure di concentrarsi su postazioni ubicate in vicinanza dei nodi intermodali principali.

Nel nostro caso si è deciso di sfruttare, se possibile, quanto già presente e di attendere semmai i risultati dell'iniziativa.

Inoltre per poter effettuare gli abbonamenti è stato considerato esclusivamente il costo d'acquisto delle tessere RFID di fr. 4.00/pz (IVA esclusa).

Si è calcolato un numero di 100 pz per postazione.

Questo permette di coprire ampiamente il fabbisogno per alcuni anni.

In effetti, per la riconsegna delle tessere giornaliere si metterà a disposizione in ogni postazione un piccolo contenitore che, secondo l'esperienza, permetterà di contenere efficacemente la perdita di tessere.

Attualmente si possono acquistare gli abbonamenti tramite il sito internet (www.velospot.ch), tramite la Cancelleria comunale di Locarno (per gli abbonamenti annuali) o tramite lo sportello dell'Organizzazione Turistica Lago Maggiore e Valli (OTLVM) presso la stazione FFS di Muralto (sia per gli abbonamenti annuali che le giornaliere).

Se il singolo Comune desidera poter emettere gli abbonamenti tramite la propria Cancelleria, vi è un costo aggiuntivo per quanto riguarda il lettore delle carte (fr. 560.00/pz, IVA esclusa), oltre alla formazione del personale per poter gestire gli abbonamenti.

Anche in questo caso Il Municipio è propenso ad attendere i risultati dell'iniziativa, rinunciando al momento all'acquisto di un lettore di carte.

Una soluzione potrebbe essere che le varie Cancellerie comunali siano a disposizione dei propri cittadini per aiutarli nell'iscrizione sul sito internet (due giorni e la tessera RFID arriva al domicilio), risparmiando quindi un certo onere.

Altra possibilità, che va però sondata e discussa con i responsabili, è quella di potersi appoggiare agli sportelli dell'OTLVM sparsi sul territorio (Ascona, Brissago, Tenero, Maggia, Gambarogno).



8. I COSTI D'INVESTIMENTO DEL NOSTRO COMUNE

Riprendendo i dati complessivi riassunti nella tabella allegata, le cifre d'investimento a nostro carico sono qui di seguito riepilogate (IVA inclusa):

• acquisto biciclette e lucchetti 20 biciclette normali e 25 ebike tipo "Velospot 2017"	fr.	117'839.00
• antenne per le 9 postazioni e batterie • messa in servizio (postazioni, integrazione rete e carte RFID)	fr.	70'200.00
• postazioni (allestimento aree)	fr.	8'856.00
• infrastruttura per la gestione diversi e imprevisi	fr.	15'300.00
	fr.	18'000.00
	fr.	5'000.00
TOTALE ARROTONDATO	fr.	236'000.00

Il Municipio non ritiene al momento di proporre interventi supplementari, quali tettoie, pavimentazioni pregiate o altro ancora.

9. I COSTI DI GESTIONE GENERALI

È intenzione del gruppo di lavoro di proseguire la valida collaborazione per la gestione dell'intera rete "Bike Sharing" con la Fondazione Il Gabbiano, con il proprio progetto Muovi-TI.

Oltre ad aver maturato un'apprizzata e professionale esperienza nella gestione della rete urbana di Locarno, la Fondazione è stata partner fondamentale anche nello sviluppo di tutto il progetto, individuando le varie criticità ed essendo sempre parte attiva nel processo di miglioramento del prodotto.

È evidente come lo scopo sociale sia uno degli elementi sostanziali del successo di tutta l'operazione anche grazie ai relativi finanziamenti ottenuti dalla Fondazione.

Inoltre, non va dimenticato che i responsabili di Muovi-TI hanno avuto l'opportunità di effettuare un periodo di formazione iniziale per la gestione nell'ambito dell'integrazione della rete di Locarno pari a fr. 8'000.00, ora non più necessari.

La Fondazione Il Gabbiano, con la quale diversi Comuni (come il nostro), hanno già una proficua collaborazione da alcuni anni con il progetto Midada, ha valutato concretamente la presa a carico di questo importante tassello del progetto.

La Fondazione Il Gabbiano, presente sul territorio ticinese dal 1991, si occupa di aiuto a giovani in difficoltà; in particolare, essa si è specializzata nella promozione del reinserimento socio-professionale delle persone e collabora attivamente con tutti i Comuni del Locarnese.



Entrando nel dettaglio dei costi di gestione possiamo indicare come si sia trovata una soluzione interessante che rispetta sia le esigenze finanziarie dei Comuni coinvolti, sia la solidità dell'Ente chiamato ad assumersi questo compito.

Attualmente il Comune di Locarno ha dei costi di gestione, per le 15 postazioni e le 100 biciclette normali, di fr. 37'000.00 annui (circa fr. 2'500.00 / postazione / anno). L'inserimento di una quota importante di biciclette elettriche, che necessitano di un'attenzione maggiore anche solo per il tema delle batterie di ricarica, e l'estensione decisamente importante della rete, hanno imposto una rivalutazione dei costi che ha portato alla proposta di un versamento di una quota di fr. 3'000.00 / postazione / anno.

Questo importo é suddiviso nel seguente modo:

- > circa il 20 % a copertura dei costi per le licenze software del server, delle unità di comunicazione (antenne) e dei lucchetti elettronici;
- > circa il 65 % a parziale copertura dei costi di gestione e manutenzione delle biciclette e della rete (personale, materiale, amministrazione, ecc.);
- > circa il 15 % quale quota di accantonamento per la futura sostituzione delle biciclette che dovrà gioco forza avvenire dopo 5-7 anni, e/o per investimenti relativi alla rete.

Strutturando in questo modo l'importo di gestione, i Comuni garantiscono il corretto funzionamento del sistema oltre ad un futuro investimento per la sostituzione delle biciclette o parti di esse (meccanica, elettronica, batterie, ecc.).

Sarà poi inserita a livello di Convenzione, che sarà sottoscritta con la Fondazione Il Gabbiano come già oggi con Locarno, la clausola che impone la presentazione dei conti annuali.

Un eventuale attivo potrebbe essere destinato ad accantonamenti maggiori per futuri investimenti legati al progetto o ad un adeguamento della quota a carico dei Comuni per singola postazione.



La struttura finanziaria, riportata qui in modo succinto, prevede le seguenti cifre (IVA inclusa):

COSTI	2017	2018	2019	2020
Personale	305'000	315'000	325'000	335'000
Spese atelier	75'000	75'000	75'000	75'000
Spese gestione software	60'000	60'000	60'000	60'000
Spese varie	5'000	5'000	5'000	5'000
TOTALE COSTI	445'000	455'000	465'000	475'000
RICAVI				
<i>Abo annuali - ipotesi</i>	<i>1'000</i>	<i>1'250</i>	<i>1'400</i>	<i>1'500</i>
<i>Costo medio</i>	<i>80</i>	<i>80</i>	<i>80</i>	<i>80</i>
<i>Abo giornaliero - ipotesi</i>	<i>2'000</i>	<i>2'500</i>	<i>2'800</i>	<i>3'000</i>
<i>Costo medio</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
Totale abo	80'000	100'000	112'000	120'000
Abo giornaliero	20'000	25'000	28'000	30'000
Sponsor	60'000	70'000	80'000	90'000
Contributi DASF	40'000	70'000	70'000	70'000
Contributi comuni	281'200	281'200	281'200	281'200
TOTALE RICAVI	481'200	546'200	571'200	591'200
SALDO/ACCANTONAMENTO	36'200	91'200	106'200	116'200
TOTALE ACCANTONAMENTO	36'200	127'400	233'600	349'800

Sono già stati intrapresi i necessari contatti da parte della Fondazione stessa con la Divisione dell'azione sociale e delle famiglie (DASF) del Dipartimento della sanità e della socialità (DSS), per un contributo al progetto tramite il parziale finanziamento dei costi del personale necessario e delle persone in assistenza.

Nella convenzione saranno pure descritti i compiti assunti dal gestore stesso.

Quest'ultimo si occuperà inoltre direttamente della ricerca e raccolta dei fondi e sponsorizzazioni oltre che degli abbonamenti annuali e giornalieri che saranno sottoscritti.

I singoli Comuni potranno, nel caso lo desiderassero, coprire parte dell'investimento iniziale tramite contributi o sponsor privati che potranno avere visibilità esclusiva nelle postazioni (pannelli, ecc.).

Gli sponsor sulle biciclette sono a totale beneficio del gestore.

Preso atto dei costi a preventivo il Municipio si riserva di non riconoscere gli aumenti legati ai costi salariali e di carovita del personale.



10. IMPLEMENTAZIONE DEL PROGETTO E RAPPORTI CON IL GESTORE

Dopo una serie di valutazioni d'ordine soprattutto organizzativo e dopo aver condiviso l'opinione della Direzione di Progetto della CIT, che ha deciso di assegnare questi aspetti operativi all'Ufficio tecnico comunale di Locarno, indichiamo qui di seguito la struttura organizzativa che sarà allestita per coordinare l'implementazione e messa in funzione del sistema "Bike Sharing":

a) Delibera per acquisto biciclette, antenne, ecc.

I singoli Comuni si occuperanno della delibera per la fornitura di tutto quanto necessario e previsto nelle offerte definitive giunte da Intermobility SA.

b) Ordinazione, consegna e posa delle biciclette, antenne, ecc.

Se ne occuperà l'Ufficio tecnico comunale di Locarno in collaborazione con Muovi-TI.

c) Allestimento notifiche di costruzione per postazioni nei singoli Comuni

Se ne occupa l'Ufficio tecnico comunale di Locarno in collaborazione con i tecnici e referenti dei singoli Comuni per la definizione di dettaglio delle postazioni.

d) Materiale necessario all'allestimento delle postazioni

Tutte le strutture che vanno ordinate e necessarie all'allestimento delle postazioni e meglio:

- > bussole e pali
- > telai per cartelli "info"
- > cassette per raccolta carte giornalieri

saranno ordinate in delega da parte dell'Ufficio tecnico comunale Locarno; la fornitura, coordinata dallo stesso Ufficio tecnico comunale, sarà di principio fatta al singolo Comune che poi riceverà la fattura dai vari fornitori

e) Esecuzione delle postazioni

I singoli Comuni si occuperanno direttamente, con l'eventuale supervisione / collaborazione dell'Ufficio tecnico comunale di Locarno, della delimitazione delle aree e della posa delle bussole e dei pali che accoglieranno le antenne.

f) Assicurazione

La gestione delle pratiche per l'allestimento della polizza assicurativa per le biciclette e le antenne sarà compito dell'Ufficio tecnico comunale di Locarno, sulla scorta di quanto già eseguito per la prima fase d'implementazione di "Bike Sharing"; i costi annui della polizza saranno pagati dalla Città di Locarno che poi richiederà il versamento della quota parte ai singoli Comuni, basata sul numero di biciclette che ogni Comune avrà acquistato.

L'Ufficio tecnico comunale di Locarno gestirà anche l'eventuale annuncio di casi assicurativi.



g) Convenzione con il gestore della rete

Tutto il lavoro necessario all'allestimento della Convenzione, che regolerà i rapporti tra la Fondazione Il Gabbiano, con il suo progetto Muovi-TI, e tutti i Comuni, sarà sostenuto dall'Ufficio tecnico comunale di Locarno che in seguito sottoporrà un unico documento a tutti gli interessati.

Ogni Comune si occuperà in seguito direttamente del versamento della quota parte relativa ai costi di gestione alla Fondazione Il Gabbiano.

I contatti con i responsabili di Muovi-TI, secondo le modalità fissate dalla Convenzione, saranno tenuti dall'Ufficio tecnico comunale di Locarno.

I costi complessivi dell'Ufficio tecnico comunale di Locarno, stimati in fr. 5'000.00, sono finanziati dalla CIT.

L'obiettivo che ci si pone è quello di riuscire a completare la rete entro l'autunno 2017, considerando che i tempi di fornitura sono di circa 6 mesi.

11. FINANZIAMENTO DELL'INVESTIMENTO E DELLA GESTIONE ANNUA

A) Investimento

> *Sussidio cantonale*

Il Decreto esecutivo concernente i sussidi per i sistemi "Bike Sharing" negli agglomerati del 26 novembre 2013, fissa i parametri per la concessione di sostegni per la creazione di sistemi "Bike Sharing", finanziando sia la realizzazione del servizio (officina meccanica, veicoli di servizio, ecc.), sia la formazione di postazioni e l'acquisto delle relative biciclette.

I promotori hanno già avuto modo di presentare in anteprima il progetto alla Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio e avuto conferma che il fondo ancora disponibile è utilizzabile completamente per la rete "Bike Sharing" del Locarnese.

Si tratta di complessivi circa fr. 200'000.00 che saranno distribuiti tra tutti i Comuni coinvolti, con una chiave di riparto in funzione dell'investimento sostenuto.

Nel caso di Minusio il sussidio potrebbe quindi ammontare a circa fr. 22'000.00.

> *Ufficio federale dell'energia - Coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO)*

Quest'ufficio ha aperto nel corso dell'estate 2016 un bando di concorso per il sostegno all'investimento destinato a tematiche di mobilità collaborativa.

Il termine d'invio del 31 ottobre 2016 è stato rispettato ed è quindi stata inviata la candidatura del progetto nel suo insieme.

In data 29 novembre 2016 è pervenuta la comunicazione di un possibile sostegno, legato ai risultati che saranno conseguiti, per un massimo di fr. 180'000.00.

Lo stesso sarà suddiviso con lo stesso parametro adottato per il sussidio cantonale. Nel caso di Minusio il sussidio potrebbe quindi ammontare a circa fr. 20'000.00.



> *Fondo per le Energie Rinnovabili (FER)*

Con l'introduzione di questo fondo, i Comuni possono usufruire di una cifra interessante nell'ambito dell'efficienza e del risparmio energetico.

Da verifiche effettuate, il progetto rientra in quelli finanziabili con il FER.

È quindi intenzione del Municipio mettere a disposizione un importo indicativo di fr. 58'000.00 pari al 30 % della spesa rimanente dedotti i sussidi.

> *Sostegni puntuali da Enti o aziende*

Sono stati presi diversi contatti con Enti ed aziende che potrebbero sostenere l'investimento dei singoli Comuni.

Ricordiamo come ad esempio il Comune di Cadenazzo abbia già deciso un contributo pari a fr. 7'500.00 per la postazione prevista presso la propria stazione FFS.

Tale importo sarà detratto dall'investimento del Comune di Gambarogno che si assume il resto del costo d'investimento generale.

Stesso discorso per l'Aeroporto Militare di Locarno e per la Società Svizzera Impresari Costruttori che sta valutando il modo di accogliere sul proprio sedime una postazione, contribuendo in questo caso all'investimento previsto rispettivamente da Locarno e da Gordola.

L'investimento al netto a carico di Minusio nel caso di una conferma dell'intero investimento da parte di tutti i Comuni coinvolti, grazie ai sostegni e sussidi sopraccitati in sede di consuntivo, risulterebbe pari a circa fr. 136'000.00.

B) Gestione

> *Contributo annuo dei Comuni per la gestione*

Come già indicato, tutti i Comuni partecipano con un importo di fr. 3'000.00 a postazione inserita sul proprio territorio.

> *Dipartimento della sanità e della socialità (DSS)*

Il DSS, tramite il DASF sosterrà l'impiego del personale necessario e delle persone in assistenza.

> *Sponsorizzazioni e abbonamenti*

Il gestore, come già indicato, si occuperà direttamente della ricerca e raccolta dei fondi e sponsorizzazioni che potranno essere applicate sulle biciclette oltre che degli incassi degli abbonamenti annuali e giornalieri che saranno sottoscritti.



12. INCIDENZA FINANZIARIA

L'art. 164b LOC precisa che le richieste di credito con proposte d'investimento rilevanti per rapporto all'importanza del bilancio del Comune devono contenere indicazioni sulle conseguenze finanziarie.

Il Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei Comuni (Rgfc) precisa che il limite oltre il quale un investimento è ritenuto "rilevante" è calcolato con una percentuale pari al 10 % del gettito d'imposta cantonale e in ogni caso quando l'investimento supera l'importo di 1 mio di franchi; non è il caso del presente messaggio.

Tuttavia riteniamo opportuno fornire alcune indicazioni generali sulle conseguenze finanziarie di un simile investimento:

a) Oneri finanziari conseguenti all'investimento

Principio di finanziamento delle opere d'investimento:

- > a brevissimo termine, utilizzo mezzi propri, secondo disponibilità di liquidità corrente;
- > a breve termine, utilizzo linea di credito in conto corrente bancario;
- > a medio / lungo termine, accensione prestiti bancari fissi.

L'onere finanziario relativo agli interessi passivi può variare a dipendenza del tempo d'avanzamento dei lavori e della durata di utilizzo delle tre varianti sopra elencate.

A titolo indicativo gli ultimi prestiti sottoscritti con degli Istituti bancari risalgono al mese di giugno 2016 con un tasso d'interesse fisso dello 0,45 %.

b) Pertinenza dell'investimento con il Piano finanziario (PF)

Le opere oggetto del presente messaggio sono contemplate nell'aggiornamento del PF 2017-2020.

Di conseguenza non si giustifica oggi un aggiornamento dello stesso in quanto la linea di comportamento dell'Esecutivo in materia d'investimenti (a medio termine) comporta sempre importi a preventivo compatibili con la potenzialità finanziaria del nostro Comune.

c) Impatto economico

- | | |
|--|--------------|
| ▪ tasso d'interesse ultima sottoscrizione prestito | 0,45 % |
| ▪ tasso d'interesse considerato | 2,50 % |
| ▪ tasso d'ammortamento nuova LOC - veicoli* | 25 % / 100 % |
| ▪ tasso d'ammortamento considerato (preventivo) | 25 % |

(*ammortamento lineare sull'investimento iniziale, art. 13 Rgfc)



Questo comporta per l'investimento specifico la seguente incidenza:

Anno	Valore a bilancio 236'000.00	Ammortamento di esercizio 25.00 %	Ammortamento complessivo	Residuo a bilancio	Interessi passivi 2.50 %
1°	236'000.00	59'000.00	59'000.00	177'000.00	5'900.00
5°	74'671.88	18'667.97	179'996.09	56'003.91	1'866.80
10°	17'719.99	4'430.00	222'710.01	13'289.99	443.00
15°	4'205.04	1'051.26	232'846.22	3'153.78	105.13
20°	997.87	249.47	235'251.59	748.41	24.95
25°	236.80	59.20	235'822.40	177.60	5.92
30°	56.19	14.05	235'957.85	42.15	1.40

13. CONCLUSIONI

"Bike Sharing" è un progetto ambizioso che rende onore a tutta la Regione che vi ha creduto sin dall'inizio, inserendolo anche come misura del PALoc3.

Per il nostro Comune è un ulteriore contributo alla politica energetica che da anni si sta promuovendo nel nostro comprensorio a favore della cittadinanza e dell'ambiente in generale.

È sicuramente un approccio rivoluzionario per il nostro Cantone che finora ha conosciuto delle reti di condivisione delle biciclette legate esclusivamente a singoli nuclei urbani (Lugano e Locarno).

Con questo progetto d'ampliamento si considerano le problematiche legate alla mobilità con una visione più ampia che permette d'implementare misure che potranno generare benefici per l'intera regione.

Nel contempo si gettano le basi per una futura estensione anche al Bellinzonese, unendo così le due regioni, con un nuovo approccio alla mobilità consapevole e sostenibile, dimostrando nel contempo che il Locarnese può giocare un ruolo di primo piano e di precursore per queste tematiche.

Il futuro è alle porte: AlpTransit è ormai una realtà e tra pochi anni, grazie al tunnel di base del Ceneri e al raddoppio del binario sul Piano di Magadino, la nostra regione vivrà, come tutto il Ticino, una rivoluzione del concetto di mobilità.

"Bike Sharing" giocherà di sicuro un ruolo da protagonista.



Considerato quanto sopra, v'invitiamo ad aderire alle conclusioni del presente messaggio e a

RISOLVERE :

1. Al Municipio è concesso un credito di fr. 236'000.00 per l'ampliamento della rete "Bike Sharing" del Locarnese per le postazioni e biciclette previste per il nostro Comune (esclusi sussidi e contributi FER).
2. L'importo è da indicare nel bilancio 2017 alla gestione investimenti; il credito decade se non utilizzato entro due anni dalla presente decisione.
3. Il presente credito (indice dei costi ottobre 2016) sarà adeguato alle dimostrate variazioni dell'indice dei costi di costruzione.
4. Il Comune di Locarno, tramite il proprio Ufficio tecnico comunale, è autorizzato ad eseguire, in delega, le prestazioni previste al punto 10 del presente messaggio "Implementazione del progetto e rapporti con il gestore".

Con distinta stima,

p. IL MUNICIPIO DI MINUSIO
Il Sindaco: Il Segretario:

avv. F. Dafond avv. U. Donati

Annessi:

- > piano generale dell'ampliamento della rete "Bike Sharing"
- > piano del comparto Comune di Gambarogno
- > piano del comparto Valle Onsernone
- > tabella riassuntiva costi base del progetto d'ampliamento complessivo
- > statistiche aprile-ottobre 2016 "Bike Sharing" Locarno

Va per esame e preavviso alla Commissione della gestione