COMUNE di
BRIONE s/MINUSIO

Brione s/Minusio, 4 maggio 2017

Messaggio municipale n° 483

Richiesta di un credito di Fr. 32'000.— destinato all'estensione al Comune di Brione s/Minusio della rete di Bike Sharing del Locarnese

Ris. mun.	Data	Dicastero	In esame alla Commissione
145	4 maggio 2017	Opere pubbliche	GESTIONE / OPERE PUBBLICHE

Signor Presidente,
Signore e Signori Consiglieri comunali,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per esame ed approvazione, la richiesta di un credito di Fr. 32'000.-- destinato all'estensione al Comune di Brione s/Minusio della rete di Bike Sharing del Locarnese.

1. Premessa e istoriato.

La Città di Locarno ha messo in funzione la rete di Bike Sharing l'11 gennaio 2016, introducendo e mettendo progressivamente a disposizione degli utenti 100 biciclette nelle 15 postazioni del centro urbano. L'inaugurazione ufficiale è avvenuta il 5 aprile 2016.
Il "bike sharing" è uno degli strumenti di mobilità sostenibile a disposizione delle amministrazioni pubbliche che intendono incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici (autobus, tram e 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 *"dell'ultimo chilometro"*, quel tratto di percorso, cioè, 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 dagli abitanti e dai turisti, il "bike sharing" è una realtà di mobilità sostenibile di successo che anche a Locarno ha ottenuto un ottimo riscontro a comprova di un'accresciuta sensibilità nell'ambito della mobilità lenta. Dopo pochi mesi dalla sua introduzione, erano infatti stati emessi 300 abbonamenti ed erano state sottoscritte quasi 1'500 giornaliere.
Ciò dimostra che oltre ad essere sostenibile, questo tipo di mobilità è conveniente sia quale alternativa al veicolo motorizzato, sia dal punto di vista finanziario.

Come spesso capita in progetti innovativi come questo, si sono verificati piccoli inconvenienti iniziali, soprattutto nella gestione del sistema di chiusura delle biciclette (problema riscontrato in ca. il 5% dei noleggi), i quali sono stati affrontati immediatamente con il fornitore e con il gestore (Fondazione Il Gabbiano) e sono attualmente in fase di risoluzione.

Telefono 091 743 24 59
Telefax 091 743 26 29

www.brione.ch
cancelleria@brione.ch

6645 Brione s/Minusio
Via Orselina 1
ccp 65-915-1

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 dato, posto in relazione con i tempi di noleggio registrati (ca. 90% entro i primi 15 minuti), indica come nel 2016 sono stati percorsi ca. 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 la Città di Lugano utilizza un sistema diverso e ha un valore di 0.3 utilizzi/biciclette/giorno.
È stato riscontrato anche un altro aspetto che va oltre il discorso meramente ambientale, ma che tocca più la sfera sociale. Grazie all'aumento delle biciclette blu che si muovono in città, il consenso attorno al progetto è aumentato e di pari passo è aumentata pure la collaborazione dei cittadini i quali hanno iniziato a segnalare alla Polizia comunale, all'Ufficio tecnico o direttamente ai gestori della Fondazione Il Gabbiano, biciclette abbandonate o che erano state lasciate aperte dall'ultimo utilizzatore. 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, coloro che si occupano della manutenzione delle biciclette e della loro ricollocazione tramite i carrelli trainati da ebike, sono diventati, nel corso dei mesi, delle figure riconosciute ed apprezzate dalla popolazione e dai turisti.

Il progetto ha ottenuto molti riconoscimenti e attenzioni anche da parte dei media che ne hanno colto l'estremo interesse e il grande potenziale.
Notevole è anche stato l'interesse 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 nell'ambito dell'allestimento del Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3), presentato nella primavera 2016. Nel documento è infatti stata inserita una misura concreta (ML 15) che prevede l'ampliamento e l'estensione della rete a buona parte del Locarnese.
La Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese (CIT), preso atto dell'interesse dei Comuni del comprensorio ad un'estensione della rete di "bike sharing" all'intero comprensorio, ha quindi chiesto all'Ufficio tecnico comunale di Locarno di presentare un'offerta per la progettazione delle opere di ampliamento ed estensione del sistema all'intero Locarnese.
Nel mese di maggio 2016, dopo che molti Comuni si sono espressi favorevolmente in merito, 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 di ampliamento ed estensione della rete di Bike Sharing.

I Comuni coinvolti nel progetto sono (da est a ovest): Cugnasco-Gerra, Lavertezzo-Piano, Gordola, Tenero-Contra, Minusio, Brione s/Minusio, Muralto, Orselina, Locarno, Ascona, Losone, Terre di Pedemonte, Ronco s/Ascona e Brissago. Alla fine di giugno 2016 vi è stato un incontro in occasione del quale sono stati presentati un piano d'azione e un programma di massima, con l'obiettivo di essere operativi entro un anno dall'avvio del progetto.
Dopo alcune valutazioni, anche i Comuni di Centovalli e Gambarogno hanno chiesto di aderire al progetto. Pure i Comuni della Valle Onsernone hanno espresso il proprio interesse, in virtù del futuro e auspicato Parco Nazionale. Brissago invece, dopo attenta analisi, ha deciso di non partecipare a 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 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. I fornitori del sistema Velospot, con i quali s'intende collaborare, hanno infatti sviluppato un sistema d'integrazione di ebike.

La scelta adottata a suo tempo dal Municipio di Locarno di usufruire del sistema Velospot, proposto dalla ditta Intermobility SA di Bienne, è stata sicuramente vincente. Questo prodotto, vincolato da un brevetto depositato, è l'unico in Svizzera che permette la flessibilità e il contenimento dei costi d'investimento e di gestione. La continua evoluzione ha inoltre portato a risolvere le piccole problematiche riscontrare con la versione precedente del lucchetto (introducendo la versione 2.0), mentre l'integrazione di ebike nel sistema è già stato 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 gestione delle postazioni e delle biciclette, impiegando persone disoccupate.
Nel 2013 il settore di sviluppo del sistema è stato esternalizzato ed è stata creata la ditta Intermobility SA iscritta al RC dal 10.09.2013, la quale ha conseguito un importante riconoscimento, ottenendo per il suo progetto Velospot, brevetto n° 703 848, il primo 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 e 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."
Questo premio mette in evidenza le specificità di questo prodotto 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 LCPubb e l'art. 13 cpv. 1 lett. c RLCPubb/CIAP per l'assegnazione di un incarico diretto per la fornitura del sistema di bike sharing.

Come si può notare anche nelle fotografie che seguono una delle peculiarità che distingue il sistema Velospot da altri sul mercato, è l'estrema flessibilità 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 il suo noleggio. Attualmente esso avviene tramite una carta RFID, ma nel prossimo futuro sarà possibile sbloccare il lucchetto anche tramite uno smartphone.

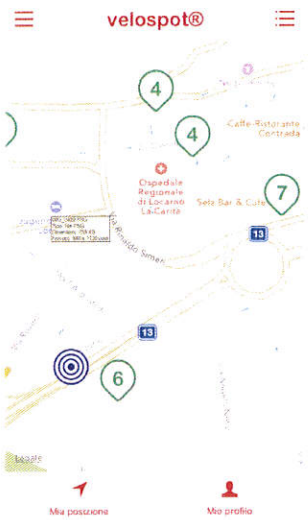




L'applicazione, attualmente utilizzabile e scaricabile sia per iOS che per Android, permette di avere una visione d'insieme delle postazioni e del numero di biciclette stazionate in modo da poterne verificare sempre la disponibilità, oltre che la distanza che ci separa da essa.



1. Verrouillage automatique à l'ouverture – manuel à la fermeture
2. Bouton d'activation / ON
3. Clavier pour la saisie de code
4. Lecteur RFID / NFC
5. Signal : vélo rendu – "en dehors" – station
6. Signal : cadenas s'ouvre
7. Signal : fermez maintenant le cadenas
8. Cellule photovoltaïque pour l'alimentation complémentaire en énergie
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 per le postazioni (ad es. posteggio auto, ecc.) saranno delimitate con il 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 con 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. La situazione iniziale sarà comunque monitorata in modo da poter valutare l'eventuale collocazione di alcune 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 potrà sbloccare il catenaccio elettronico. Da quel momento parte il noleggio 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 permette inoltre 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. Bisognerà quindi trovare un accordo con i gestori degli altri sistemi, laddove necessario e auspicato, per permettere l'utilizzo a tutti gli utenti.

4. Il progetto nel suo complesso.

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 mesi orsono un interesse ad integrare una rete di "bike sharing", l'UTC di Locarno ha elaborato una prima bozza di progetto d'estensione della rete che abbraccia buona parte della regione.

Sono stati individuati punti di connessione alla rete del trasporto pubblico (Fart, Autopostale e FFS), punti d'interesse culturale, sportivo, commerciale (come ad esempio il Centro Sportivo Nazionale di Tenero, il Centro Elisarion di Minusio, il Centro Cattori di 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 e 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 della presente richiesta di credito. Bisogna qui ricordare come siano già stati 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, il quale ha accolto con favore la possibilità di ubicare l'elemento terminale dell'attuale ampliamento sul proprio territorio, più precisamente presso la Stazione ferroviaria FFS. È con grande piacere che è stata colta questa opportunità che potrebbe costituire anche la premessa per un'eventuale 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 accettato d'inserire alcune 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) possiamo elencarne i dati principali:

- Postazioni supplementari: 82.
- Biciclette normali: 115.
- Biciclette elettriche: 272.

Tutto questo andrà ad aggiungersi alle 15 postazioni e alle 100 biciclette normali già in funzione ufficialmente dal 5 aprile 2016 nella Città di Locarno. 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 e le aree golenali del fiume Maggia, oppure, in futuro, quelle del Parco del Piano di Magadino.
Quello che vi presentiamo 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.
Da alcuni mesi, AlpTransit è operativo e nei prossimi anni vivremo inevitabilmente una rivoluzione in quelli che saranno i nostri spostamenti, per lavoro, per la formazione e per lo svago. È quindi inevitabile che le stazioni ferroviarie e i collegamenti su gomma siano centrali nell'evoluzione del nostro 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 evincerà, dopo un monitoraggio, che un luogo sia più utile di un altro in funzione della gestione della rete.

5. Il progetto nel dettaglio.

Per il **Comune di Brione s/Minusio**, il progetto prevede la seguente dotazione:

- Postazione n° 761 – zona Paese, con 5 biciclette elettriche.

Con questa dotazione, i cittadini (domiciliati e non) potranno accedere a questo sistema di mobilità sostenibile che, negli intendimenti, consentirà di muoversi sul territorio con più facilità, a beneficio della salute e 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.

6. I costi generali d'investimento.

I costi generali d'investimento sono riportati nella tabella allegata al presente messaggio, suddivisi per ogni singolo Comune. Si tratta di un investimento decisamente importante ma assolutamente commisurato alla grandezza e all'impatto che quest'opera potrà perseguire e che possiamo sicuramente definire rivoluzionario per la nostra realtà cantonale.
Lo stesso tocca un territorio con una popolazione di ca. 60'000 abitanti (34'000 nella fascia d'età compresa tra i 20 e i 64 anni – Fonte USTAT), con ca. 27'000 posti di lavoro e con ca. un milione di pernottamenti all'anno. Queste poche cifre definiscono il potenziale sicuramente notevole che questo progetto potrà avere nel medio-lungo termine.

I costi d'investimento complessivi sono i seguenti:

• Acquisto biciclette e lucchetti: 115 biciclette normali e 272 ebike tipo "Velospot 2017". Shimano 8-marce, Unisex 26". Lucchetto elettronico V2.0 (vedi fotografia a pag. 4). Montaggio e consegna inclusi.	Fr. 1'076'209.—
• Antenne: Box in poliuretano. Unità di comunicazione elettronica. Batteria LIMn. 3.3V 150Ah e caricatori.	Fr. 651'532.—
• Messa in servizio (postazioni, integrazione rete e carte RFID): Attivazione e configurazione sul posto. Integrazione della rete (sito, cartine, info, ecc ...). Fornitura di 6'800 tessere RFID (100 per postazione, a parte Locarno).	Fr. 115'992.—
• Postazioni: Pali, supporti, cartelli, tinteggio, senza copertura delle postazioni.	Fr. 139'400.—
• Infrastruttura per la gestione: Partecipazione ai costi di allestimento necessari alla gestione. Allestimento officine supplementari per la manutenzione. Partecipazione ai costi d'acquisto veicoli elettrici per la gestione	Fr. 150'000.—
• Diversi e imprevisti: Legati essenzialmente alle peculiarità delle varie postazioni.	Fr. 46'867.—
TOTALE:	**Fr. 2'180'000.--**

Le diverse voci di dettaglio possono essere visionate nella tabella allegata.
Precisiamo che le biciclette non necessitano di un tetto perché sono costruite in modo da poter resistere agli agenti atmosferici. Per questa ragione non è prevista la realizzazione di un'apposita copertura.

Osserviamo inoltre che per la fornitura degli abbonamenti è stato considerato esclusivamente il costo d'acquisto delle tessere RFID di Fr./pz 4.— (IVA esclusa) e un fabbisogno di 100 pezzi per ogni postazione. Questo permette di coprire ampiamente il fabbisogno per alcuni anni. Per la riconsegna delle tessere giornaliere verrà collocato un piccolo contenitore presso ogni postazione.
Attualmente si possono acquistare gli abbonamenti tramite il sito internet (www.velospot.ch), tramite la Cancelleria Comunale di Locarno (per gli abbonamenti annuali), tramite lo sportello dell'OTLVM o presso la Stazione FFS di Muralto (sia per gli abbonamenti annuali che le giornaliere).
Se un singolo Comune desiderasse vendere gli abbonamenti tramite la propria Cancelleria, vi sarebbe un costo aggiuntivo per quanto riguarda il lettore delle carte (Fr./pz 560.-- IVA esclusa), oltre alla formazione del personale per la gestione degli abbonamenti.
Le varie Cancellerie comunali potrebbero però mettersi a disposizione dei propri cittadini per aiutarli ad iscriversi sul sito internet (due giorni di attesa e la tessera RFID viene recapitata al domicilio), risparmiando quindi un certo onere. Altra possibilità, che va però sondata e discussa con i responsabili dell'OTLVM, è quella di potersi appoggiare ai loro sportelli sparsi sul territorio (Ascona, Brissago, Tenero, Maggia, Gambarogno).

7. I costi a carico del Comune di Brione s/Minusio.

I costi a carico del nostro Comune sono i seguenti:

• Acquisto biciclette e lucchetti ebike tipo "Velospot 2017":	Fr.	15'541.—
• Antenna per la postazione e batterie:	Fr.	8'284.—
• Messa in servizio (postazioni, integrazione rete a carte RFID):	Fr.	2'981.—
• Postazione (allestimento area):	Fr.	1'700.—
• Infrastruttura per la gestione:	Fr.	2'000.—
• Diversi e imprevisti:	Fr.	1'494.—
TOTALE A CARICO DEL COMUNE DI BRIONE s/MINUSIO:	**Fr.**	**32'000.--**

8. I costi di gestione generali.

La gestione dell'intera rete di "Bike Sharing" sarà eseguita in collaborazione con la Fondazione Il Gabbiano, nell'ambito del suo progetto denominato "Muovi-TI". Oltre ad aver maturato un'apprezzata 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 e partecipando attivamente al processo di miglioramento del prodotto. È evidente che lo scopo sociale è uno degli elementi fondamentali del successo di tutta l'operazione, anche grazie ai finanziamenti ottenuti dalla Fondazione. La qualità del lavoro svolto in questi anni, sia nella gestione concreta e quotidiana della rete dal momento in cui è entrata in vigore, sia nel lavoro di accompagnamento è sempre stata molto apprezzata.
Ricordiamo ancora che 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./annui 37'000.-- (ca. Fr./anno 2'500.—per ogni postazione).
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 del versamento di una quota di Fr./annui 3'000.—per ogni postazione.

Questo importo va suddiviso nel seguente modo:
- ca. il 20% a copertura dei costi per le licenze software del server, delle unità di comunicazione (antenne) e dei lucchetti elettronici.
- ca. il 65% a parziale copertura dei costi di gestione e manutenzione delle biciclette e della rete (personale, materiale, amministrazione, ecc.).
- ca. 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 avviene 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 oppure 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 incluse):

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				
Abo annuali - ipotesi	*1'000*	*1'250*	*1'400*	*1'500*
Costo medio	*80*	*80*	*80*	*80*
Abo gionaliere - ipotesi	*2'000*	*2'500*	*2'800*	*3'000*
Totale abo	80'000	100'000	112'000	120'000
Abo giornaliere	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**

La Fondazione Il Gabbiano ha già preso contatto 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 sono pure descritti i compiti assunti dal gestore. Quest'ultimo si occuperà direttamente della ricerca e della raccolta di fondi e sponsorizzazioni oltre che degli abbonamenti annuali e giornalieri che saranno sottoscritti.
I singoli Comuni possono, nel caso lo desiderassero, coprire parte dell'investimento iniziale tramite contributi o sponsor privati che potrebbero avere visibilità esclusivamente nelle postazioni (pannelli, ecc.). Gli sponsor sulle biciclette sarebbero totalmente a beneficio del gestore.

9. Implementazione del progetto e rapporti con il gestore.

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

a) Delibera per l'acquisto di 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 (data 7 ottobre 2016).

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

Se ne occuperà l'UTC di Locarno in collaborazione con "Muovi-TI".

c) Allestimento notifiche di costruzione per le postazioni nei singoli Comuni.

Se ne occuperà l'UTC di Locarno in collaborazione con i tecnici e referenti dei singoli Comuni e per la definizione di dettaglio delle varie postazioni.

d) Materiale necessario per l'allestimento delle varie postazioni.

Tutte le strutture necessarie per l'allestimento delle postazioni e meglio:

- bussole e pali;
- telai per cartelli info
- cassette per raccolta carte giornaliere

saranno ordinate in delega da parte dell'UTC Locarno. La fornitura, coordinata dall'UTC, sarà di principio fatta al singolo Comune che poi riceverà la fattura dai vari fornitori.

e) Esecuzione delle postazioni.

I singoli Comuni, con l'eventuale supervisione/collaborazione dell'UTC di Locarno, si occuperanno direttamente 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'UTC Locarno, sulla scorta di quanto già eseguito per la prima fase d'implementazione del "Bike Sharing". I costi annui della polizza saranno pagati dalla Città di Locarno che poi richiederà il versamento della quota parte ai singoli Comuni, in base al numero di biciclette che ogni Comune avrà acquistato.

L'UTC Locarno gestirà anche l'eventuale annuncio di casi assicurativi.

g) Convenzione con il gestore della rete.

Tutto il lavoro necessario per l'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'UTC di Locarno che in seguito sottoporrà un unico documento a tutti gli interessati.

Ogni Comune si occuperà direttamente del versamento, alla Fondazione Il Gabbiano, della propria quota parte dei costi di gestione.

I contatti con i responsabili di "Muovi-TI", secondo le modalità fissate dalla Convenzione, saranno garantiti dall'UTC di Locarno.

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.

10. Finanziamento dell'investimento e della gestione annua.

A) Investimento:

- Sussidio Cantonale.
  Il Decreto esecutivo concernente i sussidi per i sistemi di "bike sharing" negli agglomerati del 26 novembre 2013, fissa i parametri per la concessione di sostegni per la creazione di sistemi di "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.
  Il progetto è già stato presentato alla Sezione mobilità del Dipartimento del Territorio il quale ci ha confermato che il fondo ancora disponibile è utilizzabile completamente per la rete di "bike sharing" del Locarnese. Si tratta di ca. Fr. 200'000.- che saranno distribuiti tra tutti i Comuni coinvolti, con una chiave di riparto in funzione dell'investimento sostenuto.

- Ufficio federale dell'energia – coordinamento per la mobilità sostenibile COMO.
  Questo ufficio, nel corso dell'estate 2016, ha pubblicato un bando di concorso per il sostegno all'investimento destinato a tematiche di mobilità collaborativa. Il termine d'inoltro del 31 ottobre 2016 è stato rispettato ed è quindi stata inviata la candidatura del progetto nel suo insieme. In data 29 novembre è pervenuta la comunicazione di un possibile sostegno, legato ai risultati che saranno conseguiti, per un massimo di CHF 180'000.--. L'importo sarà suddiviso tra i Comuni con lo stesso parametro adottato per il sussidio cantonale.

- Sostegni puntuali da enti o aziende.
  Sono stati presi diversi contatti con enti ed aziende che potrebbe sostenere l'investimento dei singoli comuni. Ricordiamo che ad esempio il Comune di Cadenazzo ha già stanziato un contributo di Fr. 7'500.00 per la postazione prevista presso la propria Stazione FFS. Questo 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 Impresa Costruttori i quali stanno valutando il modo di accogliere sul loro sedime una postazione, contribuendo in questo caso agli investimenti previsti dai Comuni di Locarno e Gordola.

- Fondo 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, attingere al fondo FER per finanziare l'importo residuo a suo carico, al netto di sussidi e aiuti, pari a Fr. 26'396.-- .

B) Gestione:

- Contributo annuo dei Comuni per la gestione.
  Come vi abbiamo già indicato in precedenza, tutti i Comuni parteciperano con un importo di Fr. 3'000.—per ogni postazione collocata sul proprio territorio.

- Dipartimento della sanità e della socialità (DSS).
  Il Dipartimento della sanità e della socialità, tramite il DASF, sosterrà l'impiego del personale necessario e delle persone in assistenza.

- Sponsor e abbonamenti.
  Il gestore, come indicato in precedenza, 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.

Anche le spese di gestione del servizio saranno integralmente finanziate attingendo al Fondo energie rinnovabili FER.

11. Conclusioni.

Il Bike Sharing è un progetto ambizioso che rende onore a tutta la Regione che vi ha creduto sin dall'inizio, inserendolo anche nel Piano d'Agglomerato di terza generazione – PALoc3.

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 di 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 e il "bike sharing" giocherà un ruolo da protagonista.

****

Per concludere, considerato quanto precede e restando a vostra completa disposizione per fornirvi ogni ulteriore informazione che dovesse esservi necessaria, il Municipio invita l'Onorando Consiglio comunale a voler

R I S O L V E R E

1. **E' concesso un credito di Fr. 32'000.— per l'estensione al Comune di Brione s/Minusio della rete di Bike Sharing del Locarnese e per la realizzazione di una postazione per 5 biciclette elettriche.**

2. **La spesa è da addebitare al ramo investimenti, voce 070.506.000.**

3. **Si autorizza il Comune di Locarno, per mezzo del suo Ufficio Tecnico, ad eseguire, in delega, le prestazioni previste al capitolo 10. Implementazione progetto e rapporti con il gestore.**

4. **Il credito decade se non è utilizzato nel termine di due anni dalla crescita in giudicato della presente risoluzione.**

Con la massima stima.

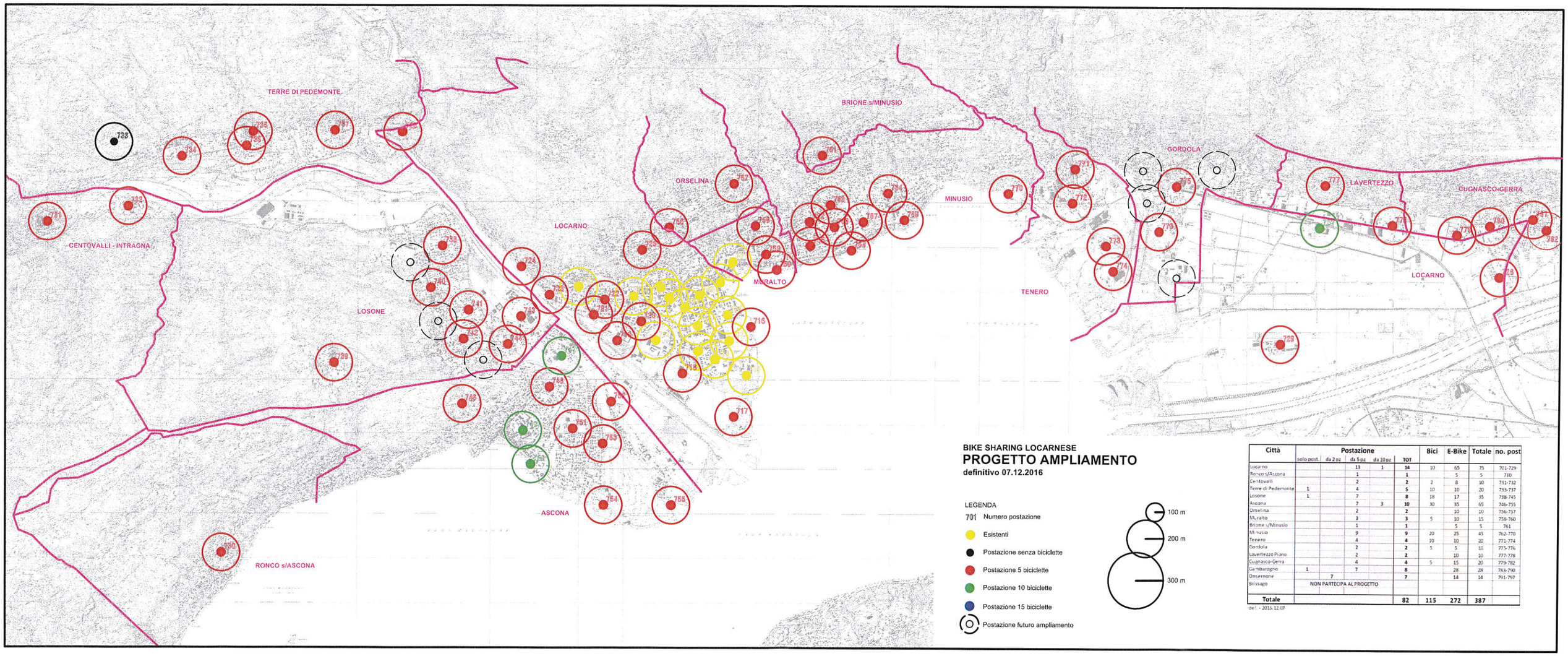
Per il Municipio:

Il Sindaco:
A. Ferriroli

COMUNE DI BRIONE sopra Minusio

Il Segretario:
G. Cavalli

Allegati: - *Piano generale dell'ampliamento della rete di Bike Sharing.*
- *Tabella riepilogativa costi base del progetto d'ampliamento complessivo.*
- *Statistiche aprile-ottobre 2016 sistema Bike Sharing Locarno.*



BIKE SHARING LOCARNESE

PROGETTO AMPLIAMENTO

definitivo 07.12.2016

LEGENDA

- 701 Numero postazione
- Esistenti
- Postazione senza biciclette
- Postazione 5 biciclette
- Postazione 10 biciclette
- Postazione 15 biciclette
- Postazione futuro ampliamento

100 m
200 m
300 m

Città	Postazione					Bici	E-Bike	Totale	no. post
	solo post.	da 2 pz	da 5 pz	da 10 pz	TOT				
Locarno			13	1	14	10	65	75	701-729
Ronco s/Ascona			1		1		5	5	730
Centovalli			2		2	2	8	10	731-732
Terre di Pedemonte	1		4		5	10	10	20	733-737
Losone	1		7		8	18	17	35	738-745
Ascona			7	3	10	30	35	65	746-755
Orselina			2		2		10	10	756-757
Muralto			3		3	5	10	15	758-760
Brione s/Minusio			1		1		5	5	761
Minusio			9		9	20	25	45	762-770
Tenero			4		4	10	10	20	771-774
Gordola			2		2	5	5	10	775-776
Lavertezzo Piano			2		2		10	10	777-778
Cugnasco-Gerra			4		4	5	15	20	779-782
Gambarogno	1		7		8		28	28	783-790
Onsernone		7			7		14	14	791-797
Brissago	NON PARTECIPA AL PROGETTO								
Totale					82	115	272	387	

def. - 2016.12.07

AMPLIAMENTO BIKE SHARING - COSTI INVESTIMENTO E GESTIONE ANNUA (IVA INCLUSA)

LOCARNESE - 2017

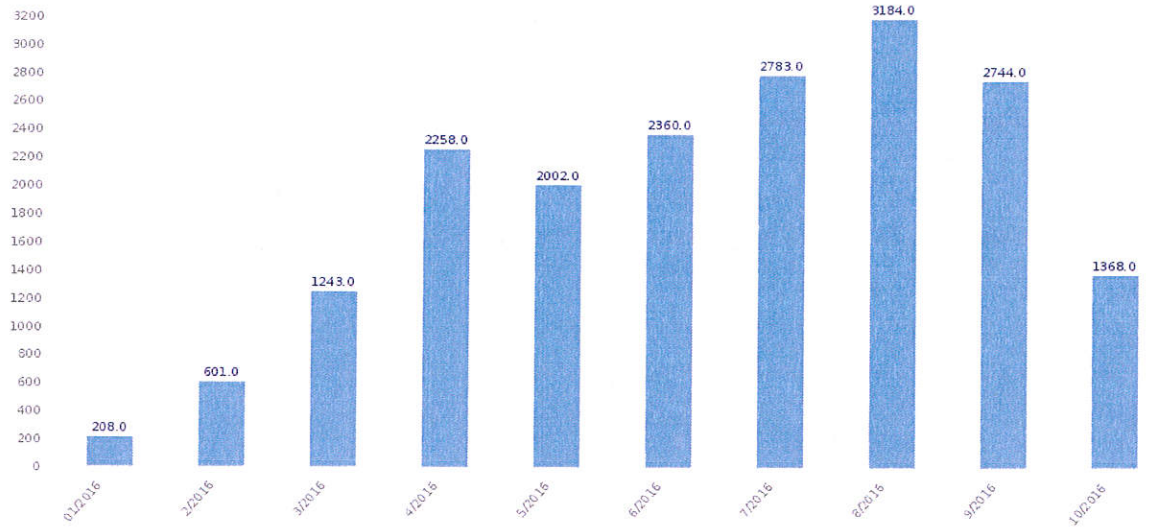
	no	esistente	nuova	bici	ebike	TOTALE	comune	luogo	BICICLETTE bici	BICICLETTE ebike	BICICLETTE catenaccio	ANTENNE unità antenna	ANTENNE Batterie sostituzione	ANTENNE caricatore batterie	MESSA IN SERVIZIO Messa in servizio stazione	MESSA IN SERVIZIO Integrazione rete	MESSA IN SERVIZIO Lettore carte + carte RFID (100 a postazione - CHF 4.32/carta + 604.80 lettore carte)	POSTAZIONI Palo, supporto e cartelli info, bucalettere, (f&p)	POSTAZIONI Tinteggio area	POSTAZIONI Allestimento area, diversi	POSTAZIONI Copertura postazioni principali IPOTESI	INFRASTRUTTURA PER GESTION Allestimento atelier e officine suppl (2 pz) 1'500.-/nuove postazioni	INFRASTRUTTURA PER GESTION Acquisto 2 veicoli elettrici per gestione rete 500.-/nuove postazioni	TOTALE	DIVERSI E ARROTONDAMENTO	TOTALE	COSTI GESTIONE (IVA inclusa) costo medio a postazione / annuo
LOCARNO	701	x		20		20	Muralto	Stazione FFS																			3'000
	702	x		5		5	Locarno	Largo Zorzi																			3'000
	703	x		10		10	Locarno	Palazzo SES																			3'000
	704	x		5		5	Locarno	Palazzo del Cinema																			3'000
	705	x		5		5	Locarno	Clinica S. Chiara																			3'000
	706	x		5		5	Locarno	Migros																			3'000
	707	x		5		5	Locarno	Bosco Isolino - Schindler																			3'000
	708	x		5		5	Locarno	Posteggio Via Varesi																			3'000
	709	x		5		5	Locarno	Centro Balneare Regionale																			3'000
	710	x		5		5	Locarno	Via Balestra - Novartis																			3'000
	711	x		5		5	Locarno	Chiesa S. Antonio																			3'000
	712	x		5		5	Locarno	Ospedale La Carità																			3'000
	713	x		10		10	Locarno	Posteggio FEVI														10'000					3'000
	714	x		5		5	Locarno	Posteggio FART																			3'000
	715	x		5		5	Locarno	Piazza Solduno																			3'000
	716		x	5		5	Locarno	Porto Regionale	5'022	0	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	717		x		5	5	Locarno	Campeggio Delta	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	718		x	5		5	Locarno	Scuole comunali Saleggi	5'022	0	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	719		x		5	5	Locarno	Tennis coperto - Morettina	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	720		x		5	5	Locarno	Via Rovedo	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	721		x		5	5	Locarno	Via Varenna - Via in Selva	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	722		x		5	5	Locarno	Migros Solduno	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	723		x		5	5	Locarno	Parco giochi Solduno	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	724		x		5	5	Locarno	Solduno - S. Martino	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	725		x		5	5	Locarno	Ponte Brolla	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	726		x		5	5	Locarno	Monti - Chiesa	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	727		x		10	10	Locarno	Riazzino - Fermata FFS	0	21'060	10'023	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	728		x		5	5	Locarno	Centro Sportivo Riarena	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	729		x		5	5	Locarno	Aerodromo		10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
		15	14	110	65	175			10'044	136'890	75'169	94'500	20'790	5'184	12'096	1'080		16'800	4'200	2'800	10'000	21'000	7'000	417'553	2'447	420'000	87'000
RONCO	730		x	0	5	5	Ronco s/Ascona	Paese	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
			1	0	5	5			0	10'530	5'011	6'750	1'188	346	864	1'080	1'037	1'200	300	200	0	1'500	500	30'506	1'494	32'000	3'000
CENTOVALLI	731		x		5	5	Centovalli	Paese	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	732		x	2	3	5	Centovalli	Golino	2'009	6'318	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
			2	2	8	10			2'009	16'848	10'023	13'500	2'376	518	1'728	1'080	1'469	2'400	600	400	0	3'000	1'000	56'951	1'049	58'000	6'000
TERRE DI PEDEMONTE	733		x			0	Terre di Pedemonte	Cavigliano - Bivio Valle Onsernone	0	0	0	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	734		x	2	3	5	Terre di Pedemonte	Cavigliano	2'009	6'318	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	735		x	3	2	5	Terre di Pedemonte	Verscio	3'013	4'212	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	736		x	2	3	5	Terre di Pedemonte	Verscio - Piazza	2'009	6'318	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	737		x	3	2	5	Terre di Pedemonte	Tegna - Posteggio pubblico	3'013	4'212	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
			5	10	10	20			10'044	21'060	20'045	33'750	2'970	864	4'320	1'080	2'765	6'000	1'500	1'000	0	7'500	2'500	115'398	1'602	117'000	15'000
LOSONE	738		x	2	3	5	Losone	Via Pezza Venerdì	2'009	6'318	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	739		x	0	5	5	Losone - Arcegno	Paese	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	740		x	3	2	5	Losone	Arbigo	3'013	4'212	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	741		x	3	2	5	Losone	Via Mezzana	3'013	4'212	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	742		x	3	2	5	Losone	Via Locarno - Via S. Materno	3'013	4'212	5'011	6'750			864			1'200	300	200	10'000						3'000
	743		x	3	2	5	Losone	Via Saleggi - Via dei Patrizi	3'013	4'212	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	744		x	4	1	5	Losone	Via Emmaus - Centro Coop	4'018	2'106	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	745		x			0	Losone	Postazione mobile senza biciclette	0	0	0	6'750			864			1'200	300	200							3'000
			8	18	17	35			18'079	35'802	35'079	54'000	4'752	1'382	6'912	1'080	4'061	9'600	2'400	1'600	10'000	12'000	4'000	200'747	1'253	202'000	24'000
ASCONA	746		x		5	5	Ascona	Monte Verità - Parsifal	0	10'530	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	747		x	5	5	10	Ascona	Posteggio Manor	5'022	10'530	10'023	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	748		x	2	3	5	Ascona	Posteggio Cimitero	2'009	6'318	5'011	6'750			864			1'200	300	200	10'000						3'000
	749		x	5	5	10	Ascona	Polizia comunale	5'022	10'530	10'023	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	750		x	5	5	10	Ascona	Posteggio degli Angioli	5'022	10'530	10'023	6'750			864			1'200	300	200	10'000						3'000
	751		x	3	2	5	Ascona	Posteggio Palestre comunali	3'013	4'212	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	752		x	2	3	5	Ascona	Tennis	2'009	6'318	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	753		x	3	2	5	Ascona	Via del Sole - Via Muraccio	3'013	4'212	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	754		x	2	3	5	Ascona	Lido	2'009	6'318	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
	755		x	3	2	5	Ascona	Porto patriziale	3'013	4'212	5'011	6'750			864			1'200	300	200							3'000
			10	30	35	65			30'132	73'710	65'146	67'500	5'940	864	8'640	1'080	4'925	12'000	3'000	2'000	20'000	15'000	5'000	314'937	5'063	320'000	30'000

| | | |

BIKE SHARING LOCARNO

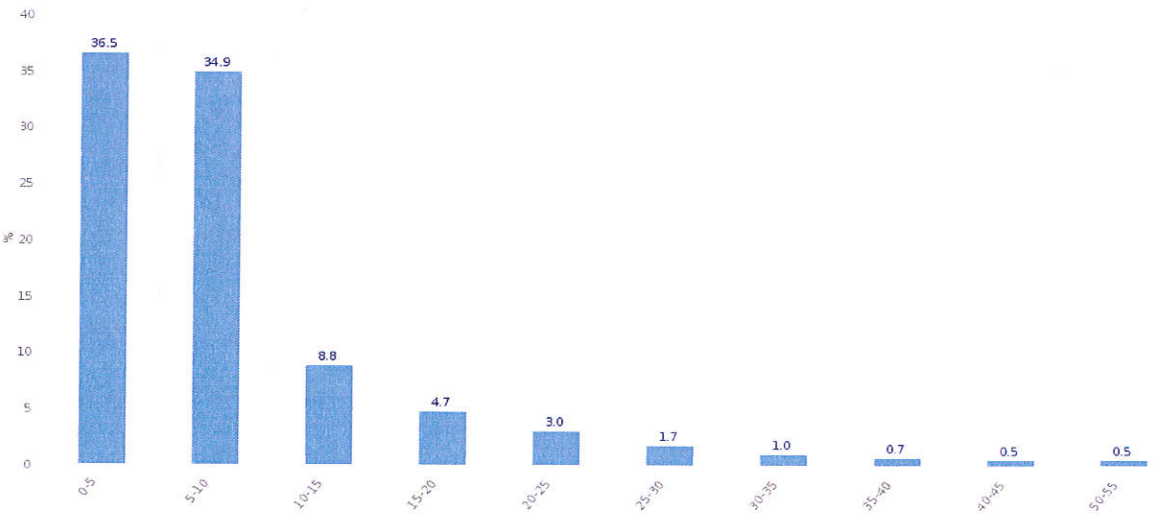
STATISTICHE 2016 - aggiornate al 20.10.2016

ABBONAMENTI ANNUALI	283	PARAMETRO UTILIZZO	0.85 u/b/g
CARTE GIORNALIERE	1483	(dato medio utilizzo/bicicletta/giorno da inaugurazione 5 aprile)	



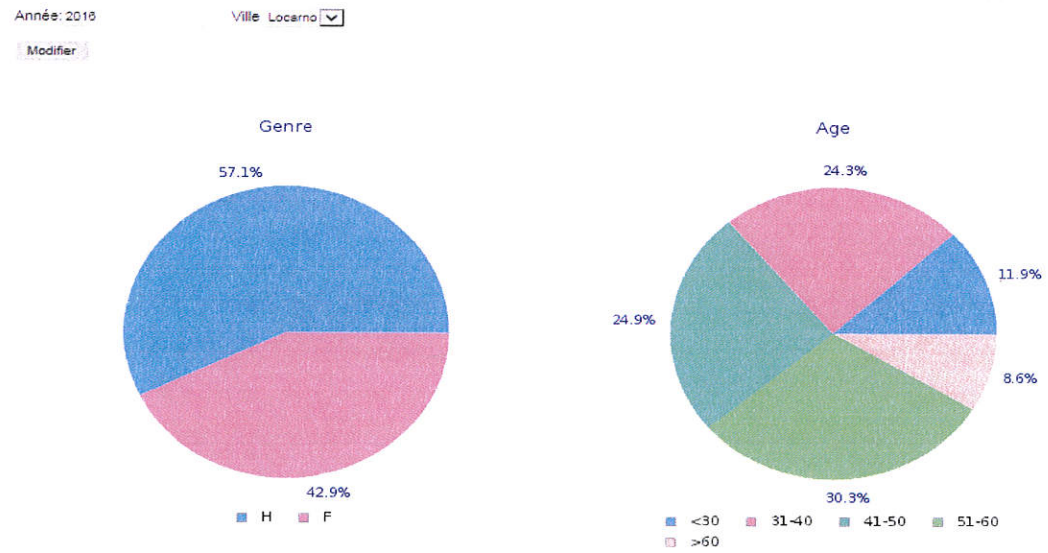
NOLEGGI MENSILI

(non comprendono gli utilizzi entro il minuto che tendezialmente sono relativi alla gestione e manutenzione della bicicletta)



DURATA DEI NOLEGGI - in minuti

(non comprendono gli utilizzi entro il minuto che tendezialmente sono relativi alla gestione e manutenzione della bicicletta)



PROFILO UTILIZZATORI