

<b>Messaggio municipale</b> risoluzione municipale no. 557 / 2018	<b>No. 172</b>	29 ottobre 2018
<b>OGGETTO:</b> <b>richiesta di un credito di CHF 57'000.- per l'estensione ed ampliamento della rete di Bike Sharing del Locarnese e Vallemaggia.</b>		

Egregio Signor Presidente,  
Gentili Signore – Egregi Signori Consiglieri,

### **1. Premessa e istoriato in breve**

La Città di Locarno ha messo in funzione la rete di Bike Sharing dal gennaio 2016, introducendo e mettendo progressivamente a disposizione degli utenti 100 biciclette sulle 15 postazioni nel centro urbano. Nei mesi a seguire, visto l'ottimo riscontro e l'interesse mostrato da più Comuni, la Commissione Intercomunale dei Trasporti del Locarnese (CIT) ha deciso di proporre un ampliamento della rete. Questo interesse si è quindi concretizzato nel contesto dell'allestimento del Programma d'Agglomerato per il Locarnese di terza generazione (PALoc3), presentato nella primavera 2016. Nello stesso è stata inserita una misura concreta (ML 15) che prevedeva l'ampliamento e l'estensione della rete a buona parte del Locarnese. Alla Città di Locarno, avendo maturato la necessaria esperienza, è stata assegnata la progettazione di quest'estensione che, dopo un primo giro di verifica, ha raccolto l'adesione di 15 Comuni. Il progetto sottoposto dai vari Municipi ai rispettivi legislativi nel corso del 2017, prevedeva un'estensione territoriale che dai confini distrettuali a est (Cugnasco-Gerra e Gambarogno), raggiungeva le Centovalli e la Valle Onsernone a ovest grazie a complessive 96 postazioni e 489 biciclette di cui 269 ebike. Lo scorso 17 giugno, il Bike Sharing Locarnese è stato inaugurato ed è pienamente attivo con tutte le caratteristiche previste raggiungendo, nonostante il periodo di assestamento iniziale per il funzionamento di una rete così estesa, ottimi risultati di impiego da parte degli utenti che crescono numericamente in modo costante.

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", 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 nell'ambito di un'accresciuta sensibilità nell'ambito della mobilità lenta, è stata contrassegnata da un riscontro positivo che vede, dopo alcuni mesi dall'introduzione del sistema a Locarno, un numero di circa 300 abbonati che sono velocemente raddoppiati nell'arco dei primi mesi dall'introduzione dell'estensione.

Nel frattempo si è concretizzato anche l'interesse espresso dalla Città di Bellinzona che ha deciso di ancorarsi alla rete di Bike Sharing Locarnese e collocherà alcune postazioni sul proprio territorio nel corso della primavera del 2019 integrando così tutto il Piano di Magadino all'interno di una rete di Bike Sharing. Ciò dimostra che, oltre ad essere sostenibile, questo tipo di mobilità è conveniente ed attrattivo sia sotto il profilo della reale alternativa al veicolo motorizzato, con tempi di percorrenza più brevi, sia dal profilo finanziario sia per l'ente pubblico che per gli utenti stessi.

Inoltre, va sicuramente dato un plauso alla Fondazione Il Gabbiano che con il proprio progetto Muovi-TI gestisce e amministra tutta la rete con grande professionalità e accuratezza. Ricordiamo che i rapporti tra i Comuni e la Fondazione nell'ambito della gestione di questo progetto sono regolati da un Accordo di collaborazione sottoscritto tra le parti (v. allegato).

## **2. Estensione della rete Bike Sharing Locarnese**

I Comuni coinvolti nel progetto sono stati (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. Dopo una serie di iniziali valutazioni, anche i Comuni di Centovalli e Gambarogno hanno espresso l'intenzione di entrare in questa fase di ampliamento. Pure il Comune di Onsernone hanno espresso l'interesse per questioni legati essenzialmente al turismo. Brissago e Orselina hanno invece deciso di non entrare per ora in questa fase di sviluppo. Sono molti i Comuni coinvolti e grazie a ciò è stato possibile implementare una rete piuttosto fitta che ne avvantaggia l'utilizzo ed il funzionamento. Nella proposta sono state integrate anche le biciclette a pedalata assistita (e-bike), per meglio raggiungere le zone collinari o più discoste. La scelta adottata a suo tempo dal Municipio di Locarno, dopo una serie di valutazioni e approfondimenti di altri sistemi presenti sul mercato, di appoggiarsi a Velospot® proposto da Intermobility SA di Bienne, è stata sicuramente vincente. Questo prodotto, vincolato da un brevetto depositato, 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 3.0), apportando nel contempo una serie di miglioramenti anche al livello di software e altro ancora.

## **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 creando la ditta Intermobility SA iscritta a 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:

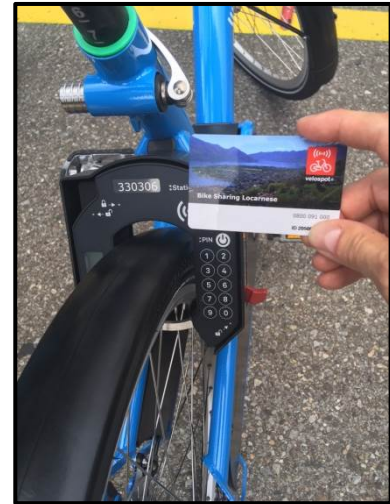
*"Il progetto Velospot® rende il Bike Sharing più attraente ed accessibile. Questo approccio innovativo ha impressionato in modo positivo gli esperti. Questo potrà permettere un salto di paradigma nei comportamenti e nel modo di spostarsi delle persone. La giuria ha apprezzato l'interessante iniziativa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

La stessa inoltre possiede il brevetto no. 703848 (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.

Sia per quest'ultimo aspetto che per quello legato ad un discorso di estensione di quanto già esistente, è applicabile l'art. 13 cpv. 1 lett. b) della LCPubb e l'art. 13 cpv. 1 lett. c) e g)

RLCPubb/CIAP per una procedura ad incarico diretto per la fornitura del sistema di Bike Sharing.

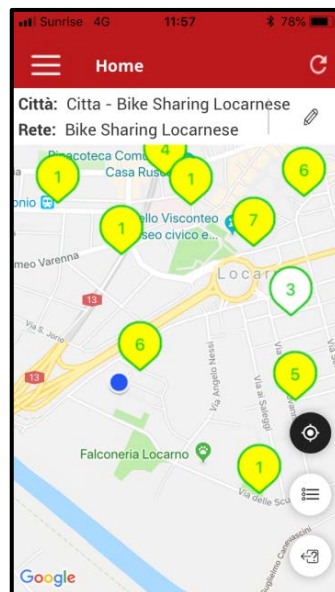
Come si può dedurre anche dalle fotografie qui di seguito, una delle peculiarità che distingue il sistema Velospot® è l'estrema flessibilità che è determinata dalla semplicità dell'infrastruttura necessaria alla creazione di una postazione. Con la definizione di un'area e la posa di un palo con le necessarie informazioni, si può gestire l'apertura e chiusura delle biciclette e quindi del suo noleggio grazie ad una rete di trasmissione dati che lavora sulle coordinate delle postazioni. Attualmente esso avviene sia tramite una carta RFID oppure tramite un codice da digitare sulla tastiera o anche tramite uno Smartphone (Android).



L'Applicazione Velospot 2.0, 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 ed il tipo di biciclette presenti.



(lucchetto elettronico V. 3.0)



(estratto App – pianta con indicazione biciclette disponibili)



Le aree messe a disposizione delle postazioni saranno delimitate da un tinteggio della pavimentazione. 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. La situazione iniziale potrà essere monitorata in modo da valutare l'eventualità di collocare le postazioni in luoghi diversi.

L'utente che acquista, principalmente tramite il sito internet o l'App per Smartphone (funziona anche con lo SwissPass), ma anche tramite le Cancellerie comunali o luoghi convenzionati, riceverà un badge con cui sbloccherà 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 altre necessità, prima di riportare la bicicletta nelle aree di sosta.

#### 4. Il progetto per la Vallemaggia

Negli scorsi mesi anche in Vallemaggia si è cominciato a discutere della possibilità di inserire alcune postazioni di Bike Sharing, ancorandole al sistema di rete del Locarnese già attivo e che ha la postazione più vicina a Ponte Brolla, lungo la pista ciclabile.

L'ASCOVAM (Associazione Comuni di Vallemaggia) ha quindi preso contatto con la Città di Locarno per capire se vi erano le condizioni per poter integrare anche la Vallemaggia nel progetto, assegnando nel contempo, in data 13 gennaio 2018, un mandato specifico al loro tecnico responsabile dell'Ufficio Energia per un progetto di massima in tal senso.

Per il suo sviluppo sono stati individuati punti di connessione alla rete di Trasporto Pubblico, i punti d'interesse (es. culturale, sportivo, commerciale) e i posteggi pubblici principali.

Con i rispettivi referenti politici e tecnici, sono poi state approfondite ed affinate le varie postazioni ed il numero delle biciclette da assegnare (sia normali che e-bike) considerando come elemento centrale il potenziamento della mobilità lenta dei residenti oltre al potenziale importante sostegno a favore dei 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 luoghi con un certo dislivello tra loro, oltre ad 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.

A seguito degli approfondimenti svolti e alle indicazioni portate dai singoli Municipi, si è ritenuto di proporre l'inserimento di **8 postazioni tra Avegno-Gordevio e Bignasco, allestite con 4 biciclette elettriche ciascuna.**

Sono individuate le seguenti località per l'inserimento delle postazioni:

Avegno-Gordevio      1) Centro Punto Valle Avegno;      2) fermata bus centro paese Gordevio

Maggia                    1) centro paese Aurigeno;                    2) fermata bus – Centro Coop Maggia  
                                  3) centro paese Lodano;                    4) fermata bus a Someo

**Cevio**                    **1) autorimessa FART a Bignasco**  
                                  **2) centro paese, zona piazza a Cevio (seconda tappa)**

#### NOTA:

La postazione pensata a **Cevio** sarà eseguita in una seconda fase dopo aver testato e valutato il funzionamento della rete e della postazione prevista a Bignasco. Si ritiene in ogni caso opportuno prevenire da subito questa seconda postazione che verosimilmente sarà utile integrare nel sistema.

Crediamo così di rispondere alle esigenze di un numero sufficiente di postazioni e biciclette atte a rendere efficace la rete nel suo insieme, tenendo conto degli aspetti di sostenibilità finanziaria.

#### 5. Le tariffe d'abbonamento

Qui di seguito le tariffe che sono applicate per il sistema Bike Sharing Locarnese che saranno riprese anche per utilizzare le postazioni della Vallemaggia dato che si integrerà nella stessa rete:

ABBONAMENTO	COSTO	BICICLETTA MECCANICA (BM)		BICICLETTA ELETTRICA (BE)		
		1-30 min	> 30 min	0-30 min	30-60 min	> 60 min
ANNUALE NORMALE	60.-	GRATIS	2.-/h	4.-	4.-	4.-/30 min
ANNUALE EBIKE	120.-	GRATIS	2.-/h	2.-	4.-	4.-/30 min
ANNUALE EBIKE CON BATTERIA PERSONALE	200.-	GRATIS	2.-/h	GRATIS	2.-	2.-/30 min
GIORNALIERA LIGHT <b>BM</b>	10.-	GRATIS	2.-/h			
GIORNALIERA PREMIUM <b>BM</b>	20.-	GRATIS	GRATIS			
GIORNALIERA LIGHT <b>BE</b>	20.-			2.-/30 min	2.-/30 min	4.-/30 min



(batteria personale)



(alloggiamento nella bicicletta)

Gli utenti con l'abbonamento annuale e-bike con batteria personale, riceveranno al momento della stipulazione dell'abbonamento una batteria (vedi foto) grazie alla quale, inserita nell'apposito alloggiamento, permetterà di beneficiare della prima mezz'ora gratuita di ogni utilizzo anche per le e-bike. Questo permette di salvaguardare le batterie principali presenti nella e-bike, consentendo una loro gestione più razionale ed efficiente.

I singoli Comuni potranno valutare se proporre degli incentivi per l'acquisto degli abbonamenti da parte dei cittadini. A titolo informativo si segnala che la CIT ha deciso un sostegno di CHF 80.- per il primo anno per chi sottoscriveva un abbonamento e-bike con batteria personale del valore di CHF 200.-. Analogamente l'ASCOVAM potrebbe valutare un possibile contributo.

## 6. I costi d'investimento per il Comune di Cevio

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

• Acquisto biciclette e lucchetti 4 e-bike tipo "Velospot® 2018"	CHF	15'508.00
• Unità di comunicazione e batterie per una postazione	CHF	10'016.00
• Messa in servizio (postazioni, integrazione rete e carte RFID)	CHF	2'297.00
• Postazioni (allestimento aree)	CHF	1'700.00
• Infrastruttura per la gestione	CHF	4'000.00
• Diversi e imprevisti	CHF	564.00
<b>1) Totale per postazione Bignasco</b>	<b>CHF</b>	<b>34'085.00</b>
<b>2) Postazione Cevio (seconda tappa)</b>	<b>CHF</b>	<b>22'915.00</b>
<b>Investimento complessivo preventivato</b>	<b>CHF</b>	<b>57'000.00</b>

## 7. I costi di gestione generali

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

Oltre ad aver maturato un' apprezzata e professionale esperienza nella gestione della rete urbana del Locarnese, la Fondazione, tramite il Direttore Edo Carrasco e la sua equipe, è stato 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. È stata molto apprezzata la qualità del lavoro espressa in questi anni, sia nella gestione concreta e quotidiana della rete dal momento in cui è entrata in vigore, sia nel lavoro di accompagnamento svolto in tutto il processo di nascita del progetto. 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 ad un costo di CHF 8'000.-, ora non più necessario.

La Fondazione Il Gabbiano, con la quale diversi Comuni hanno già una proficua collaborazione per altri progetti, ha valutato concretamente la presa a carico di questo importante tassello del progetto occupando persone della regione – e, nel nostro caso, in particolare della Vallemaggia – per gestire tutta la rete.

Ricordiamo che la Fondazione Il Gabbiano, presente in Ticino 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 numerosi 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 i 15 Comuni integrati nel Bike Sharing Locarnese, versano un corrispettivo di CHF 3'000.- a postazione per anno. Lo stesso principio, nonostante vi siano delle distanze sicuramente importanti tra le postazioni previste in Vallemaggia rispetto a quelle urbane, viene riproposto con le stesse cifre anche nel nostro caso.

I Comuni della Vallemaggia coinvolti nel progetto, su richiesta della Fondazione, dovranno attivarsi per trovare uno spazio dove allestire una piccola officina/deposito dove poter effettuare le riparazioni che non possono essere fatte sul posto e dove depositare temporaneamente le biciclette in caso di necessità. Attualmente la Fondazione dispone di un'officina piuttosto importante nei pressi della Stazione FFS di Locarno-Muralto, che risulta troppo lontano per le esigenze locali.

Il citato importo di CHF 3'000.- si compone delle seguenti voci di spesa:

- 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 Accordo di collaborazione, che sarà sottoscritto con la Fondazione Il Gabbiano come già oggi con il Locarnese, 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.

Nell'Accordo di collaborazione 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 dell'elaborazione e gestione degli abbonamenti 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 esclusivamente nelle postazioni (pannelli, ecc.). Gli sponsor sulle biciclette, come gli incassi degli abbonamenti, sono a beneficio del gestore.

## 8. Finanziamento dell'investimento e della gestione annua

### A) Investimento

- 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, eventualmente sull'arco di 3-4 anni, un importo di **CHF 50'000.-**

**L'investimento netto a nostro carico, grazie a questo finanziamento, risulterà pertanto irrisorio e del tutto sopportabile.**

### B) Gestione

- **Contributo annuo dei comuni per la gestione**  
Come già indicato, tutti i comuni partecipano con un importo di CHF 3'000.- a postazione inserita sul proprio territorio. Anche in questo caso il Municipio intende finanziare questa spesa d'esercizio mediante il fondo FER.
- **DSS**  
Il Dipartimento della sanità e della socialità, 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.

## 9. Conclusioni

Considerato quanto sopra indicato, trattandosi di un investimento sostenibile e convinti che si tratti di un progetto valido ed interessante per promuovere la mobilità lenta e per valorizzare il territorio della nostra regione, quindi a favore di una migliore qualità di vita, il Municipio invita il Consiglio comunale ad aderire al presente messaggio e a

### risolvere:

- 1. è accordato un credito d'investimento di CHF 57'000.- per l'ampliamento della rete di Bike Sharing del Locarnese e Vallemaggia con le due postazioni realizzate nel comprensorio comunale di Cevio;*
- 2. il credito, finanziato con la liquidità a disposizione, verrà registrato nel conto degli investimenti e potrà beneficiare, come indicato, dei contributi FER;*
- 3. il credito decade se non utilizzato entro il 31 dicembre 2020.*

Con stima e cordialità.

per il Municipio di Cevio:

il Sindaco  
*Pierluigi Martini*

il segretario  
*Fausto Rotanzi*

### Allegati:

- Tabella riassuntiva costi base del progetto
- Accordo di collaborazione stipulato tra Locarno e Fondazione Il Gabbiano