



Comune di Gordola
Dicastero ambiente ed energia
Messaggio municipale no. 1364

**Richiesta di un credito di fr. 85'500.-
per l'estensione ed ampliamento della rete Bike Sharing**



Messaggio Municipale no. 1364

Richiesta di un credito di fr. 85'500.- Per l'estensione ed ampliamento della rete Bike Sharing

Gentile Signora Presidente,
Gentili Signore, egregi Signori Consiglieri

Il Municipio ha il piacere di sottoporvi la richiesta per l'estensione ed ampliamento della rete Bike Sharing.

1. Premessa

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, 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.

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 s/Minusio, Muralto, Orselina, Locarno, Ascona, Losone, Terre di Pedemonte, Ronco s/Ascona e Brissago. Alla fine di giugno vi è stato un contatto con loro 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 iniziali valutazioni, 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 espresso l'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 si 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.



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 al RC dal 10.09.2013.

Come si può dedurre anche dalle fotografie qui di seguito, 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.

Le aree messe a disposizione delle postazioni (ad es. 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.

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 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. Bisognerà 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 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 di Trasporto Pubblico (Fart, Autopostale e FFS), i punti d'interesse culturale, sportivo, commerciale (come ad esempio il Centro Sportivo Nazionale di Tenero, il Centro 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. 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. Quest'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 sua 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 supplementari:	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.

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 inevitabilmente una rivoluzione in quelli che saranno i nostri spostamenti, per lavoro, per la formazione e per lo svago.



5. Il progetto nel dettaglio

Per il Comune di Gordola il progetto prevede le seguenti postazioni:



Postazione Stazione FFS

5 biciclette di cui 2 elettriche



Postazione Piazza Stefano Francini

5 biciclette di cui 3 elettriche



Postazione Via Francesca-Via Nosette

5 biciclette di cui 2 elettriche



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

Crediamo in effetti che il numero di 15 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

TARIFE 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 d'investimento del Comune di Gordola

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 8 biciclette normali e 7 ebike tipo "Velospot 2017"	CHF	37'811.-
Antenne per le 3 postazioni e batterie	CHF	24'084.-
Messa in servizio (postazioni, integrazione rete e carte RFID)	CHF	5'573.-
Postazioni (allestimento aree)	CHF	5'100.-
Infrastruttura per la gestione	CHF	6'000.-
Diversi e imprevisti	CHF	1'432.-
Asfaltatura al mapp. 445 RFD	CHF	5'500.-
TOTALE	CHF	85'500.-

Il Comune, come comunicato dal responsabile dell'Ufficio tecnico di Locarno, ha diritto ad un sussidio pari a CHF 13'850.- di cui CHF 7'290.- dal Cantone Ticino e CHF 6'560.- dalla Confederazione. Questo importo è da ritenersi indicativo in quanto le variabili che ne comportano l'ammontare dipendono dal reale investimento.



8. I costi di gestione generali

Per la gestione dell'intera rete di bike sharing sarà proseguita una valida collaborazione con la Fondazione Il Gabbiano, con il proprio progetto Muovi-TI. 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. Abbiamo molto apprezzato 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 a CHF 8'000.-, ora non più necessari.

La Fondazione Il Gabbiano, con la quale diversi Comuni 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.

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 CHF 37'000.-/annui (ca. 2'500.-/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 CHF 3'000.-/postazione/anno.

Questo importo è 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.).



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				
<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 giornaliera - ipotesi</i>	<i>2'000</i>	<i>2'500</i>	<i>2'800</i>	<i>3'000</i>
Totale abo	80'000	100'000	112'000	120'000
Abo giornaliera	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 esclusivamente nelle postazioni (pannelli, ecc.). Gli sponsor sulle biciclette sono a totale beneficio del gestore.



9. 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 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.

Abbiamo 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 di bike sharing del Locarnese. Si tratta di ca. CHF 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

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 di 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.-. Lo stesso sarà suddiviso con lo stesso parametro adottato per il sussidio cantonale.

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 di CHF 37'811.- (Valore delle biciclette).

Sostegni puntuali da enti o aziende

Sono stati presi diversi contatti con enti ed aziende che potrebbe sostenere l'investimento dei singoli comuni. Ricordiamo come ad esempio il Comune di Cadenazzo abbia già deciso un contributo pari a CHF 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 genonale.

Stesso discorso per l'Aeroporto Militare di Locarno e per la Società Svizzera Impresa 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.

B) Gestione

Come già indicato, tutti i comuni partecipano con un importo di CHF 3'000.- a postazione inserita sul proprio territorio.

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

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.



10. Conclusioni

Il Bike Sharing è un progetto ambizioso che rende onore a tutta la Regione locarnese che vi ha creduto sin dall'inizio, inserendolo anche come misura del Piano d'Agglomerato 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). Ora 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. Il bike sharing giocherà di sicuro un ruolo da protagonista.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte si invita il Consiglio comunale a voler

risolvere:

- 1. È accordato un credito di CHF 85'500.- per l'ampliamento della rete di Bike Sharing del Locarnese per le postazioni e biciclette previste per il nostro Comune. Eventuali importi riconosciuti come sussidio andranno in deduzione al credito richiesto.**
- 2. Il credito sarà iscritto al capitolo 620 "Spese per traffico e posteggi".**
- 3. Il Municipio, richiamato l'art. 30 del Regolamento del Fondo per le energie rinnovabili, è autorizzato a prelevare l'importo corrispondente dal Fondo per le energie rinnovabili (FER).**
- 4. si autorizza il Comune di Locarno con il suo Ufficio Tecnico ad eseguire, in delega, le prestazioni previste al capitolo 10. Implementazione progetto e rapporti con il gestore.**
- 5. A norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC il credito decade se non utilizzato entro il termine di tre anni dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni.**

Per il Municipio

Il Sindaco
fto. D. Vignuta

Il Segretario
fto. T. Stefanicki

Va per esame alla Commissione della Gestione

Approvato con risoluzione municipale no. 869 del 06.02.2017

Allegati:

- Piano generale dell'ampliamento della rete di Bike Sharing;
- Piano locarnese dell'ampliamento della rete di Bike Sharing;
- Statistica 2016 – Bike Sharing Locarno
- Tabella riepilogativa costi base del progetto d'ampliamento complessivo