



messaggio municipale no. 03/2017

Comune di Ascona



*Richiesta di un credito di fr. 320'000.-
per la creazione della rete Bike Sharing
sul territorio del Comune di Ascona*



v. rif.
n. rif.: PB/ca
Risoluzione municipale no. 249
Ascona, 08 febbraio 2017

MESSAGGIO NO. 03/2017

del Municipio al Consiglio Comunale del Borgo di Ascona
concernente la richiesta di un credito di fr. 320'000.- per la
creazione della rete Bike Sharing sul territorio del Comune di
Ascona

Stimato Presidente,
Gentili Signore,
Egregi Signori,

con il presente messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione
la richiesta di un credito di fr. 320'000.- per la creazione
della rete Bike Sharing sul territorio del Comune di Ascona.

1. Premessa

Il Bike Sharing, ovvero la condivisione di biciclette, è uno strumento di mobilità sostenibile che ha avuto nel corso degli ultimi anni un grande sviluppo a livello Svizzero tanto da diventare un concetto ormai radicalizzato nella rete dei trasporti urbani. Il sistema viene utilizzato in varie città sia dagli abitanti, che lo utilizzano per gli spostamenti interni, che dai turisti che approfittano dello strumento per visitare la città. Si può quindi dire che il Bike Sharing è diventato una realtà di mobilità sostenibile di successo.



Scopo primo di questo strumento è quello di incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici, integrandoli tra loro e completandoli con l'utilizzo delle biciclette condivise per i viaggi di prossimità. Si tratta quindi di una valida soluzione al problema dell'"ultimo chilometro", cioè di quel tratto di strada che separa la fermata del mezzo pubblico dalla destinazione finale dell'utente.

A livello regionale il Comune di Locarno, senza coinvolgere preventivamente gli altri Comuni limitrofi, ha concretizzato il progetto nel gennaio 2016 introducendo sul proprio territorio 15 postazioni e mettendo a disposizione dell'utenza oltre 100 biciclette. All'interno del CISL (Convivio dei Sindaci del Locarnese) vi sono state delle forti critiche per il fatto che il Comune di Locarno non avesse coinvolto in questo progetto, che di certo ha una valenza regionale, anche i Comuni limitrofi. Comuni che per altro, almeno per quanto ci concerne, già avevano discusso al proprio interno la possibilità di avviare un progetto di questo tipo.

Le critiche esposte sono tuttavia state costruttive ritenuto che ciò ha permesso di creare un gruppo di lavoro intercomunale per l'elaborazione di un progetto condiviso tra diversi Comuni della regione per l'estensione e l'ampliamento della rete di Bike Sharing.

Come vedremo nel dettaglio in seguito il progetto che ne è scaturito coinvolge anche il nostro Comune per il quale è prevista la creazione di 10 postazioni per biciclette.

Il Municipio del Borgo di Ascona ritiene il progetto di ampliamento elaborato dal gruppo di lavoro senz'altro valido e utile in quanto permette di creare un servizio per chi vive nella regione ma soprattutto per chi vive o visita il nostro magnifico Borgo. Da qui la decisione di sottoporvi la presente richiesta di credito.

2. Il gruppo di lavoro

A seguito di quanto scaturito all'interno del CISL è stato creato un gruppo di lavoro che ha coinvolto inizialmente 12 Comuni della regione. In particolare hanno mostrato interesse per il progetto i Comuni (da est a ovest) di Cugnasco-Gerra, Lavertezzo-Piano, Gordola, Tenero-Contra, Minusio, Brione sopra Minusio, Muralto, Orselina, Locarno, Ascona, Losone, Terre di Pedemonte, Ronco sopra Ascona e Brissago.



Quest'ultimo Comune tuttavia, per ragioni territoriali, ha deciso di non rendere concreto per il momento il lavoro.

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

Grazie all'interesse di questi Comuni è stato possibile riflettere su una rete piuttosto fitta, che ne avvantaggia l'utilizzo ed il funzionamento. Ciò anche tenuto conto del fatto che nella proposta, come meglio si vedrà oltre, sono integrate anche le biciclette elettriche che permetteranno di raggiungere anche le zone collinari o più discoste.

3. Il sistema che si intende adottare (Velospot)

Il progetto prevede l'utilizzo del sistema Velospot, ovvero il sistema già oggi adottato dal Comune di Locarno.

3.1 La procedura d'appalto ai sensi della LCPubb

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.

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 Bikesharing 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 ditta possiede il brevetto no. 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 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.

3.2. Il funzionamento del sistema Velospot

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.

Lucchetto elettronico V. 2.0



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/NCF¶
5. → Signal „vélo rendu «en-ou hors»-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¶

Estratto app e pianta con indicazione biciclette disponibili





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.

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 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 a livello regionale

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.

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. 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 215
- 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.

Il gruppo di lavoro è persuaso del fatto 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 come 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.

Dal mese di dicembre 2016 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 in funzione della gestione della rete.



5. Il progetto in relazione al Comune del Borgo di Ascona

Per il nostro Comune il progetto prevede le seguenti postazioni:

Luogo	Bici	Ebike	TOTALE
Monte Verità-Parsifal		5	5
Posteggio Manor	5	5	10
Posteggio Cimitero	2	3	5
Polizia comunale	5	5	10
Posteggio degli Angioli	5	5	10
Posteggio Palestre comunali	3	2	5
Tennis	2	3	5
Via del Sole-Via Muraccio	3	2	5
Lido	2	3	5
Porto patriziale	3	2	5
	30	35	65

Il Municipio è convinto che attraverso le postazioni sopra descritte si potrà rispondere alle esigenze atte a rendere efficace la rete nel suo insieme, tenendo conto gli aspetti di sostenibilità finanziaria.

Crediamo in effetti che il numero di 65 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. La tariffe d'abbonamento proposte

Al fine di uniformare i costi degli abbonamenti a livello regionale il gruppo di lavoro ha proposto le seguenti tariffe per gli abbonamenti. Tariffe che il Municipio del Borgo di Ascona condivide.



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 per l'intero progetto

I costi d'investimento generali 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.

Il progetto tocca un territorio con una popolazione di ca. 60'000 abitanti (34'000 nella fascia di 20-64 anni - Fonte USTAT), con ca. 27'000 posti di lavoro e con ca. 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:



<p>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. 4) Montaggio e consegna inclusi</p>	CHF 1'076'209.-
<p>Antenne Box in poliuretano Elettronica unità di comunicazione Batteria LiMn 3.3V 150Ah e caricatori</p>	CHF 651'532.-
<p>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)</p>	CHF 115'992
<p>Postazioni Pali, supporti, cartelli, tinteggio, senza coperture delle postazioni</p>	CHF 139'400.-
<p>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</p>	CHF 150'000.-
<p>Diversi e imprevisti Legati essenzialmente alle peculiarità delle varie postazioni</p>	CHF 46'867.-
TOTALE	CHF 2'180'000.-



Per poter effettuare gli abbonamenti è stato considerato esclusivamente il costo d'acquisto delle tessere RFID di 4.-/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 il Comune di Locarno effettua gli abbonamenti tramite il sito internet (www.velospot.ch), tramite la Cancelleria Comunale di Locarno (per gli abbonamenti annuali) o tramite lo sportello dell'OTLVM presso la Stazione FFS di Muralto (sia per gli abbonamenti annuali che le giornaliere).

Da parte sua il Comune del Borgo di Ascona intende gestire gli abbonamenti per il tramite del sito internet di Velospot e per il tramite dell'Ufficio turistico di Ascona. In tal senso l'OTLMV ha già dato la sua disponibilità. Chiaramente la cancelleria comunale rimarrà a disposizione degli utenti in caso di necessità.

8. I costi d'investimento del nostro Comune.

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

Acquisto biciclette e lucchetti (30 biciclette normali e 35 ebike tipo "Velospot 2017")	CHF 168'988.--
Antenne per le 10 postazioni e batterie	CHF 74'304.--
Messa in servizio (postazioni, integrazione rete e carte RFID)	CHF 14'645.--
Postazioni (allestimento aree)	CHF 37'000.--
Infrastruttura per la gestione	CHF 20'000.--
Diversi e imprevisti	CHF 5'063.--
TOTALE	CHF 320'000.--



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

9. I costi di gestione generali

Il gruppo di lavoro ritiene opportuno continuare a gestire la rete di bike sharing della regione per il tramite della Fondazione "Il Gabbiano" che già oggi, nell'ambito del progetto Muovi-Ti da loro elaborato, gestisce con serietà e professionalità la rete del Comune di Locarno.

La Fondazione "Il Gabbiano", di cui Edo Carrasco è il direttore, è presente sul territorio ticinese dal 1991 e 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. La Fondazione collabora da ormai alcuni anni con il nostro Comune nell'ambito del progetto Midata. Oltre a ciò essa, come detto, gestisce nell'ambito del progetto Muovi-TI, la rete di Bike Sharing del Comune di Locarno e in tal senso ha già formato i propri collaboratori con dei corsi che sono costati fr. 8'000.--.

La Fondazione, dopo aver ricevuto la proposta del gruppo di lavoro, si è sin da subito messa a disposizione. Anzi, considerata l'esperienza acquisita in questo periodo, la Fondazione ha aiutato il gruppo di lavoro a sviluppare il progetto individuandone le varie criticità e formulando delle proposte per migliorare il prodotto. Si può oggi dire che la Fondazione è diventata un partner fondamentale nell'ambito del progetto.

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.).

Per il Comune di Ascona ciò corrisponde ad un importo di gestione di **fr. 30'000.- annui**, ritenuto che, come risulta dalla documentazione allegata, sono previste 10 postazioni. Questo importo, trattandosi di gestione corrente, sarà inserito a preventivo a partire dal 2018.

Ci si permette di osservare che la collaborazione con la Fondazione "Il Gabbiano" verrà concretizzata per il tramite della sottoscrizione, da parte del Municipio, di un accordo sotto la forma del mandato. Accordo che verrà elaborato in seguito all'approvazione del progetto in modo uniforme tra tutti Comuni. Si rileva che, trattandosi di un accordo di collaborazione sotto la forma del mandato, non è necessario sottoporre il testo per approvazione a cod. Consiglio Comunale. Questo modo di procedere ci è per altro stato confermato dalla Sezione enti locali.

Ad ogni modo, per correttezza e trasparenza, si chiede già sin d'ora a cod. Consiglio Comunale di autorizzare il Municipio a sottoscrivere ogni e qualsiasi accordo con la Fondazione "Il Gabbiano" per la gestione del progetto Bike Sharing. A livello di contenuti l'accordo prevederà senz'altro, considerata la suddivisione dei soldi concordata dal gruppo di lavoro, una clausola che impone alla Fondazione Il Gabbiano la presentazione dei propri conti annuali. Il Municipio valuterà inoltre la possibilità di imporre che un eventuale attivo venga destinato ad accantonamenti maggiori per futuri investimenti legati al progetto o ad un adeguamento della quota a carico del Comuni per singola postazione. Nell'accordo 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. Chiaramente la quota non potrà superare i fr. 3'000.- richiesti per ogni postazione.

A titolo informativo si riporta qui di seguito in modo succinto la situazione finanziaria della Fondazione Gabbiano che presenta 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>
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

Si rileva infine che 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.

10 Implementazione progetto e rapporti con il gestore

L'implementazione del progetto nel suo insieme, considerata la sua ampiezza e l'impatto a livello regionale, necessita di un coordinamento. In tal senso la CIT ha chiesto al Comune di Locarno di mettersi a disposizione al fine di fungere da coordinatore. Il Comune di Locarno ha accettato e si è quindi attivato in tal senso. I costi legati al coordinamento effettuato dal Comune di Locarno vengono assunti dalla CIT.

Qui di seguito viene esposto la struttura organizzativa che sarà allestita per coordinare l'implementazione e messa in funzione del sistema di 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 (data 7 ottobre 2016).

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

Se ne occuperà l'UTC di Locarno in collaborazione con Muovi-TI e il nostro ufficio tecnico.

c) Allestimento notifiche di costruzione per postazioni nei singoli comuni

Se ne occupa il nostro Ufficio tecnico con il supporto dell'UTC di Locarno.

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

f) Assicurazione

L'impianto di Bike Sharing dovrà essere assicurato. L'idea del gruppo di lavoro è quella che il Comune di Locarno, quale coordinatore, assicurerà l'intero impianto. 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. Questa soluzione non è tuttavia al momento ancora certa ed il Municipio si riserva di valutare il modo più corretto di agire.

g) Accordo di collaborazione con il gestore della rete

Tutto il lavoro necessario all'allestimento dell'accordo di collaborazione, 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 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'UTC di Locarno, e ciò per permettere alla fondazione di avere un unico interlocutore.

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. La realizzazione effettiva della rete, anche nel nostro Comune, dipenderà tuttavia dall'approvazione da parte dei Consigli Comunali di tutti i Comuni coinvolti dei relativi crediti. Non è quindi al momento possibile definire con esattezza quando verrà eseguita l'opera.



11. 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. Per quanto concerne il nostro Comune il sussidio ammonta a fr. **27'650.--**, e meglio come risulta dalla tabella allegata.

- 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. Per quanto concerne il nostro Comune il sussidio ammonta a **fr. 24'885.--**, e meglio come risulta dalla tabella allegata.

- Fondo per le Energie Rinnovabili (FER)

Base legale

Da alcuni anni il Cantone ha istituito il fondo FER. Scopo del fondo è quello di finanziare la realizzazione di impianti che producono energia elettrica da fonti



rinnovabili in Ticino, nonché progetti di ricerca prioritariamente nel settore dell'energia elettrica e attività comunali nell'ambito dell'efficienza e del risparmio energetico. Il regolamento del Fondo per le energie rinnovabili (RFER) del 29 aprile 2014, definisce la destinazione e le condizioni di accesso ai finanziamenti.

Sulla base dell'art. 30 cpv. 1 del Regolamento del Fondo per le energie rinnovabili (RFER) del 29 aprile 2014, ai Comuni, per l'ottenimento dei contributi destinati al finanziamento delle attività nell'ambito dell'efficienza e del risparmio energetico, vengono riconosciuti, tra gli altri, attività ed investimenti nei seguenti ambiti:

- interventi sulle proprie infrastrutture;
- implementazione di reti intelligenti;
- altri provvedimenti adottati per promuovere un'utilizzazione più parsimoniosa e razionale dell'energia elettrica.

Nel caso concreto l'istituzione del Bike Sharing nel nostro Comune per certo rientra nei progetti finanziabili per il tramite del FER.

Evoluzione e utilizzo del conto FER

Il fondo FER viene versato dal Cantone al Comune sulla base di una chiave di riparto fissata dall'art. 4 del RFER. Dal 2014 ad oggi sul fondo sono stati versati al Comune di Ascona fr. 953'841.- pari ad una media di fr. 317'000.- annui. È da ritenere che anche per il 2017 verrà versato un importo di pari entità.

Fino ad oggi, tenuto conto degli investimenti in campo energetico effettuati dal Comune sui propri immobili, è stato prelevato dal Fondo FER l'importo di fr. 776'051.12. Il saldo del conto ad oggi è di **fr. 177'789.88**. Ci si permette di far notare che tutti i prelievi del fondo FER sono stati regolarmente autorizzati da cod. Consiglio Comunale.

Come per certo a voi noto il Comune di Ascona si è dotato nel 2016 del PECO, ovvero del Piano energetico comunale di



Ascona (cfr. MM 21/2016). Sulla base di questo documento il Municipio dovrà elaborare regolamenti e ordinanze con lo scopo di incentivare le misure di risparmio energetico anche da parte dei privati. Di fatto si procederà con l'emanazione di regolamenti e ordinanze volte a favorire, per il tramite di incentivi finanziari, questo tipo di misure. Ad oggi una regolamentazione non è ancora matura per un'approvazione da parte di cod. Consiglio Comunale anche ritenuto il fatto che non è ancora stato istituito l'ufficio dell'energia che dovrà analizzare e monitorare le singole misure. Il Municipio sta tuttavia lavorando in tal senso.

Come indicato nel MM 21/2016 il Municipio del Borgo di Ascona intende finanziare gli interventi nel settore energetico indicati dal PECO per il tramite del FER. In particolare il 70% dell'importo annuo versato dal Cantone per il FER è destinato alle misure di attuazione del PECO. Il restante 30%, pari a circa 93'000.--, sarà per contro a disposizione del Comune per il risparmio energetico in relazione alle proprie attività e proprietà.

Nel 2017 il Municipio non riuscirà ad attuare tutte le misure previste nel PECO ritenuto che i passi procedurali da intraprendere sono numerosi (assunzione tramite concorso del responsabile dell'Ufficio dell'energia, elaborazione e approvazione dei regolamenti per gli incentivi finanziari, ordinanze, ecc). Ne sussegue che parte dell'importo versato dal FER nel 2017 rimarrebbe inutilizzato. Fatto questo che potrebbe compromettere il futuro versamento del FER da parte del Cantone ritenuto come il FER deve annualmente essere utilizzato dal Comune per misure concrete di risparmio energetico. Per questo motivo il Municipio del Borgo di Ascona, limitatamente all'anno 2017, ha deciso (con ris. mun 216 del 31.01.2017) di utilizzare il 70%, pari a 224'000.-- del fondo FER per misure di risparmio energetico sui beni comunali. Il restante 30% dell'importo rimarrà a disposizione del Municipio al fine di cercare di concretizzare, tramite un mandato in tal senso alla SUPSI, alcune puntuali misure previste dal PECO.

Concretamente, ritenuto che attualmente vi sono a disposizione fr. 177'789.88 relativi all'anno 2016 oltre che circa fr. 224'000.-- relativi al 2017 (ovvero 70% di fr. 317'000.--), ne risulta che a favore di interventi sui beni comunali vi sono a disposizione circa fr. 401'000.--.



5.3. Richiesta di prelievo dal fondo FER

Considerato quanto esposto in precedenza si chiede a cod. Consiglio Comunale di autorizzare il prelievo dal fondo FER 2016/2017 dell'importo di fr. 200'000.- per il progetto del Bike Sharing.

Si rileva che, tenuto anche conto della richiesta di prelievo dal FER presentata nel Messaggio municipale 1/2017 relativo alla ristrutturazione del Museo (fr. 120'000.--), nonché alla richiesta presentata nel MM 2/2017 relativo all'acquisto di motoveicoli elettrici per la Polizia Comunale (fr. 42'120.--), complessivamente verrebbero prelevati dal conto 362'120.--. Al Comune resterebbero quindi a disposizione per l'anno 2017 ancora fr. 38'880.--.

Considerato quanto sopra il totale dei sussidi (compreso il prelievo del conto FER, ammonta a fr. 252'535.--. Ne sussegue che l'investimento netto per il Comune ammonta a **fr. 67'465.--**. Importo questo che, considerata anche l'importanza del progetto, è senz'altro sostenibile per il Comune. Da qui la presente richiesta di credito che tuttavia, ritenute le norme vigenti, deve essere fatta per l'importo lordo.

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. Per il nostro Comune il costo di gestione sarà di fr. 30'000.-annui. Importo che verrà inserito a gestione corrente nell'anno 2018.
- DSS
Il Dipartimento della sanità e della socialità, tramite il DASF sosterrà l'impiego del personale necessario e delle persone in assistenza.

Come indicato in precedenza l'importo relativo alla gestione annua verrà inserito a preventivo 2018. Qualora per contro nel 2017 l'impianto dovesse già entrare in funzione e la Fondazione Il Gabbiano dovesse richiederci un contributo pro rata, la relativa spesa verrà giustificata a consuntivo. A tal proposito si comunica che la Sezione degli enti locali ha già comunicato al Municipio il suo nulla osta a procedere come sopra indicato.



12. Conclusioni

Il 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 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). 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.

12. Aspetti procedurali e formali

Preavviso commissionale: l'esame del Messaggio compete alla Commissione della gestione e edilizia.

Referendum facoltativo: la decisione del Consiglio comunale sottostà al referendum facoltativo (art. 75 LOC).

Quoziente di voto: per l'approvazione del dispositivo di deliberazione è necessario il voto della maggioranza assoluta dei membri del Consiglio comunale corrispondente ad almeno 18 adesioni. (art. 61 cpv 2 LOC).

Proposta di decisione:

Fatte queste considerazioni e restando a vostra disposizione per ulteriori informazioni e chiarimenti, vi invitiamo a voler



deliberare:

1. E' approvato il progetto
2. Al Municipio è concesso il credito d'investimento di fr. 320'000.- per la creazione della rete Bike Sharing sul territorio del Comune di Ascona
3. È autorizzato il prelievo di fr. 200'000.- al fondo FER.
4. Il Municipio è autorizzato a sottoscrivere con la Fondazione Il Gabbiano un accordo di collaborazione sotto la forma del mandato ai fini dell'attuazione, nei termini stabiliti dal presente messaggio, della rete di bike sharing.
5. Il credito concesso decade se non utilizzato entro 2 anni dalla crescita in giudicato.

Per il Municipio:

Il Sindaco:

Dr. med. Luca Pissoglio



La Segretaria:

Avv. Paola Bernasconi

Allegati:

- Doc.A: Piano generale dell'ampliamento della rete di Bike Sharing;
- Doc. B: Piano del comparto Comune di Gambarogno;
- Doc. C: Piano del comparto Valle Onsernone;
- Doc. D: Tabella riepilogativa costi base del progetto d'ampliamento complessivo
- Doc. E: Statistiche 2016 sistema Bike Sharing Locarno
- Doc. F: Tabella ripartizione sussidi