

RAPPORTO DI MINORANZA DELLA COMMISSIONE DELLA GESTIONE SUL M. M. NR. 17 RIGUARDANTE LA RICHIESTA DI UN CREDITO DI CHF 420'000.- PER L'ESTENSIONE E L'AMPLIAMENTO DELLA RETE DI BIKE SHARING

Locarno, 31 marzo 2017

Stimato Signor Presidente,
stimati Colleghe e Colleghi,

Premessa

So benissimo che oggi è politicamente perverso opporsi ad una spesa come quella proposta con il M.M. nr. 17 dal Municipio, enfatizzandone gli effetti di risparmio energetico, di protezione ambientale e di sostegno al turismo, ma lo farò lo stesso perché osservo che il politicamente corretto si allontana sempre più dalle reali aspettative dei cittadini e degli ambienti economici su cosa l'ente pubblico dovrebbe fare per loro e di come dovrebbe impiegare le risorse fiscali ottenute tassando il reddito e la sostanza dei cittadini. Ed è proprio per non sperperare le risorse ottenute dal duro lavoro dei cittadini che mi oppongo a questa spesa.

Annoto tuttavia che, purtroppo, l'operazione per il Municipio è sin da ora da considerarsi riuscita visto che il politicamente corretto ha già indotto 10/11 della vs. commissione a proporre l'approvazione del M.M. così come presentato, risultato che, non a torto, qualcuno ha causticamente definito "Epidemia da febbre di pedale".

Nella fattispecie

a) il principio

Quale undicesimo membro della CdG, in questo caso in disaccordo con la maggioranza febbricitante, **inizio col ricordare** che da tempo immemore, per ragioni di ordine finanziario ma anche di miglioramento delle condizioni quadro per l'economia, ai vari livelli politico-parlamentari (Consigli Comunali, Granconsiglio e Parlamento federale) si reclama una profonda revisione dei compiti dello Stato, divenuto negli anni oppressivo, spendaccione e, di conseguenza, sempre più avido, con l'imposizione di nuove leggi, regolamenti, ordinanze, direttive e quant'altro, che non fanno altro che, da un lato, frenare qualsiasi iniziativa pubblica e/o privata e, dall'altro, con l'assunzione di sempre più compiti che non sono i suoi e che, se utili e necessari, potrebbero benissimo essere svolti da privati a costi più contenuti per la Comunità.

Questa richiesta è stata sostenuta sovente anche dai partiti che ideologicamente vorrebbero che lo Stato si occupasse di tutto ed assumesse la cura totale dei cittadini dalla culla alla bara.

Purtroppo, invece di affrontare il tema una volta per tutte, ed in base ad un'analisi seria ed oggettiva cancellare o passare al privato taluni compiti, gli stessi politici che invocavano la verifica e l'eventuale cancellazione di determinati compiti sono regolarmente riusciti, invocando la sanità, la sicurezza, la protezione ambientale o quant'altro, ad aggiungerne altri senza mai cancellarne uno che sia uno.

Anche il tentativo della Consiglio Federale (CF) con la sua iniziativa di "Sgravio amministrativo delle imprese", lanciata nel 2011, non sembra avere il successo auspicato e per taluni casi le condizioni richieste per la semplificazione rischiano addirittura di introdurre nuove e più complicate procedure e, stando alle prime informazioni, così sarà purtroppo anche per la più recente Legge Federale sul programma di stabilizzazione 2017-19 recentemente licenziata da CF.

Orbene, cari colleghi, il M.M. in esame propone per l'ennesima volta l'istituzione di **un servizio che ritengo non essere compito dello Stato** ma, semmai, di privati per i quali, se lo volessero offrire, si potrebbe al limite ipotizzare un contenuto aiuto allo start-up oltre che la messa a disposizione dei necessari spazi di parcheggio per le biciclette.

Compito prioritario dello Stato sarebbe/é invece il costruire e mettere a disposizione dei cittadini le infrastrutture (percorsi pedestri, ciclopiste, strade, autostrade, vie ferrate, aeroporti), ma non certamente i mezzi per utilizzarle ed in tal senso dobbiamo purtroppo constatare il grande ritardo che il nostro Cantone ed il nostro Comune hanno proprio per quanto riguarda il completamento di tali infrastrutture ed in particolare della rete di ciclopiste.

Se si vuole incrementare l'uso delle biciclette, operazione certamente da sostenere oltre che utile e necessaria per sperare di raggiungere gli ambiziosi obiettivi delle nuove visioni della mobilità, bisogna anzitutto creare e/o completare la rete di ciclopiste. La situazione attuale di condivisione delle strade tra mezzi motorizzati e biciclette o dei marciapiedi tra pedoni e biciclette diventa viepiù insostenibile per tutti (altro che mobilità sostenibile...), quindi le limitate risorse disponibili andrebbero anzitutto investite in questo settore, che necessita di un'accelerazione e di semplificazioni pianificatorie, perché se dovessimo seguire le normali procedure potremo forse disporre dell'auspicata rete di ciclopiste quando le biciclette saranno oramai fuori moda perché sostituite da altri mezzi di locomozione lenta.

In tal senso c'è solo da sperare che il Comune si dia da fare da subito senza aspettare lo scontato risultato della mozione presentata qualche tempo fa dal collega Spano e cofirmatari sul tema, che sostengo appieno, perché con la velocità che le mozioni vanno avanti in questo Comune perderemmo definitivamente il treno di questa importante nuova esigenza della mobilità lenta, la rete di ciclopiste, mentre non sarà l'introduzione del Bike Sharing Locarno ad accelerarla!

b) i costi

Una seconda ragione per la quale mi oppongo a questo progetto sono i **costi**, non solo quelli per l'introduzione o l'ampliamento ma anche quelli **susseguenti di gestione annua, totalmente avulsi da un minimo di proporzionalità** rispetto ai benefici che il progetto dovrebbe apportare per una, comunque solo presunta, migliore vivibilità della Città.

Prendendo per buoni i dati di utilizzo estivo del 2016 (1.3 utilizzi per bicicletta e giorno) indicati nel M.M. e spalmandoli su tutto l'anno arriveremmo ad 83'038 utilizzi/anno per il parco implementato a 175 biciclette sulle quali suddividere 174'000.- CHF annui di costi residui a carico del Comune (ricordo che gli incassi sono totalmente devoluti alla società di gestione della rete).

I costi annui residui di 174'000.- CHF a carico del Comune, composti dal contributo alla società di gestione per le stazioni (87'00.- CHF), dall'assicurazione (ipotizzo un minimo di 5000.- per una discreta copertura) e dall'ammortamento (secondo LOC 10% dell'investimento di 400'000.- + 420'000.- = 82'000.- CHF), spalmati sul nr di utilizzi danno un costo a carico dello sfortunatissimo contribuente locarnese di ben 476.- CHF/giorno o 2.10 CHF per utilizzo ed in questo gentile contributo della Comunità non sono neppure ancora quantificati i costi amministrativi per la vendita degli abbonamenti, delle giornaliere e dell'addebito ed incasso dei sorpassi di tempo, tutti costi non quantificati ma pure previsti a carico dal Comune.

Se poi, alla fine dell'anno i conti per la società di gestione Muovi-ti, creata dalla Fondazione "Il Gabbiano", non dovessero tornare, ed a tal proposito danno da pensare dopo qualche mese di utilizzo soprattutto i costi in relazione ai ricavi per i noleggi delle biciclette elettriche, anche questi costi andranno a carico del Comune visto che non si può certamente pensare di farli pagare ad una Fondazione di utilità pubblica qual è la Fondazione in questione.

In aggiunta ai costi per la Città osservo che anche per l'utilizzatore i costi non sono particolarmente interessanti sotto diversi aspetti che non starò ad elencare, ma che impongono seri limiti ad un'ampia espansione dell'uso di queste biciclette sia per gli indigeni che per i turisti che intendessero visitare la regione tenendo la bicicletta per sé tutto il giorno. Non va infatti confuso il Bike Sharing anche regionale con il noleggio giornaliero o pluri-giornaliero di biciclette per i turisti, per visitare piano e valli, come lo offriva l'OTRLV. Anzitutto si trattava di un altro, più adatto tipo di biciclette per escursioni da tenere tutto il giorno, non c'era quindi la necessità di stazionarle nei siti appositi per non far scattare i supplementi orari. Prova di quanto detto è il numero di abbonamenti venduti nel 2016 che, pur drogato dallo sconto del 50% concesso ai dipendenti della Città, ha raggiunto il, rispetto all'investimento economico, deludente nr. di 300 mentre, per quanto concerne i turisti, non va dimenticato che, oggigiorno, tutte le strutture d'accoglienza anche solo un poco lungimiranti offrono ai loro ospiti che non portano le proprie il noleggio gratuito o a tariffe di favore di più adatte biciclette normali e qualcuno anche di elettriche.

Anche l'affermazione dell'integrazione di queste biciclette con il traffico pubblico (TP) per raggiungere luoghi non serviti dallo stesso TP lascia parecchie perplessità, infatti praticamente tutte le previste postazioni sono vicine a fermate del traffico pubblico, quindi il Bike Sharing configura de facto un doppione al TP.

Se, come si vorrebbe far credere, le biciclette venissero utilizzate a partire dalle fermate del TP per raggiungere luoghi discosti non serviti dal TP, salvo in rari casi come l'aeroporto o la richiesta postazione al Museo Jean Arp, esse non potrebbero venir parcheggiate e quindi il costo dell'utilizzo salirebbe a dismisura (2.- CHF/H, quasi come parcheggiare l'auto) rendendolo poco interessante. L'unico vantaggio esistente nei confronti del TP resta quindi la possibilità di usufruirne in ogni momento senza dover attendere il Bus, veramente un po' poco in rapporto ai costi!

Parlando di doppione al TP non va dimenticato quanto la Comunità già vi contribuisce: il Gran Consiglio ha stanziato per il TP per il quadriennio 2016-19 un credito quadro per il finanziamento delle prestazioni di ben 290.4 mio che vanno a coprire circa 2/3 dei costi, visto che l'incasso dagli utenti ne copre solo circa 1/3. A questi costi la Città di Locarno contribuisce con 570'000.- CHF/anno. Città che inoltre versa annualmente un contributo di 780'000.- CHF alle FART per le autolinee urbane + 4000.- CHF per il BUXI, circa 160'000.- CHF alla Comunità tariffale quale indennizzo per i mancati introiti derivanti da facilitazioni tariffali da essi decise ed infine ancora una cospicua somma in contributi per l'acquisto di abbonamenti Arcobaleno direttamente ai cittadini che lo richiedono. Dinanzi a simili cifre c'è veramente da chiedersi se necessitava creare ancora ulteriori costi.

Se già nel trasporto pubblico l'utente paga da noi solo 1/3 dei costi (in Svizzera interna almeno si arriva al 50%) con il Bike Sharing si riesce a fare ancora peggio: come rilevabile dal preventivo inserito nel M.M., a fronte di 445'000.- CHF di costi gli utenti pagheranno circa 100'000.- CHF, meno quindi di 1/4 dei costi, un vero e proprio salasso economico!

Aspetti procedurali

Sin qui le ragioni della mia opposizione alla spesa, voglio però approfittare dell'occasione per alcune altre osservazioni specifiche, anzitutto sulla procedura adottata in occasione della presentazione del M.M. nr. 70 del 6 marzo 2015 per l'introduzione del Bike Sharing a Locarno alla quale, ricordo, sono

stato l'unico o uno dei pochi contrari. Nel presente M.M. nr. 17 si osserva, a proposito della procedura diretta proposta per l'ampliamento dell'esistente offerta di Bike Sharing, quanto segue:

“La stessa (Intermobility SA) possiede il brevetto no. 703848 per il sistema Velospot che propone. Tale documento mette in evidenza le specificità del prodotto acquistato che non può di principio essere paragonato ad altri sistemi presenti in Svizzera. Da qui la possibilità di applicare l'art. 13 cpv. 1 lett b LC Pubbl 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”.

Ebbene, se per l'ampliamento dell'offerta di Bike Sharing quanto scritto potrebbe anche valere, perché al sistema Velospot sarebbe verosimilmente difficile affiancare un altro sistema, per l'introduzione iniziale del Bike Sharing, deciso nel 2015, questi articoli non erano applicabili, ciò nonostante a Locarno abbiamo introdotto il sistema Velospot con un incarico diretto senza concorso!

In altre Città quali Berna, Ginevra e Zurigo, ma anche Thun ed altre ancora l'introduzione del Bike Sharing è stata messa a concorso, anche perché i vari sistemi, principalmente comunque Velospot e Publibike, offrivano condizioni parecchio differenti per l'introduzione, poi, una volta installati, al contrario di quanto avremo a Locarno, sono però state presentate offerte più interessanti, su fino all'assunzione di tutti i costi susseguenti di gestione, senza più richiedere alcun contributo dal pubblico. Si veda al proposito ad esempio (ma il web ne riporta anche altri):

<http://www.derbund.newsnet.ch/bern/stadt/in-bern-kuendigt-sich-ein-kampf-der-veloverleiher-an/story/21025083>

Seguendo la giusta procedura in occasione dell'introduzione, verosimilmente avremmo potuto risparmiare parecchio, magari avrebbe vinto lo stesso la ditta Intermobility SA con il suo Velospot, che è indubbiamente un sistema interessante, ma altrettanto verosimilmente con altri prezzi. Interessante chicca nr. 1, rilevabile nell'articolo del sito sopraindicato: la ditta Intermobility SA ha ricorso contro diverse decisioni di Comuni/Città in cui si è vista soccombere ed anche in quelle dove i Comuni di una certa grandezza hanno introdotto senza concorso il Bike Sharing della concorrenza. Chicca nr. 2 a Lugano Intermobility SA ha ricorso anche contro la decisione di ampliare il Bike Sharing di Publibike prevista dal Municipio con un incarico diretto alla stessa Publibike.....

Conclusione

Non sono, come rilevabile da quanto scritto sinora, contrario di principio al Bike Sharing a Locarno, ma sono fortemente contrario al Bike Sharing proposto, prevalentemente a carico del contribuente locarnese, semplicemente perché non lo ritengo un compito del Comune e, a titolo abbondanziale, per la sua totale mancanza di proporzionalità costo/benefici.

Per le evidenti ragioni sopraesposte non posso quindi che chiedervi, colleghe e colleghi, di respingere in toto le richieste del M.M. nr. 17 e sollecitare il Municipio ad investire i soldi non spesi nel potenziamento della rete di cicliste, dando priorità ai tratti ed ai nodi più trafficati, molto critici per la sicurezza di tutta la mobilità lenta.

Con distinta stima

GB Vetterli