

M.M. no. 70 riguardante la richiesta di un credito quadro di CHF 400'000.- per l'introduzione di un sistema di Bike Sharing composto da 15 stazioni e 100 biciclette.

Locarno, 6 marzo 2015

Al

Consiglio Comunale

Locarno

Signor Presidente e Consiglieri Comunali,

1. Premessa e istoriato in breve

Sul tema della mobilità, la Città si è chinata più volte e ha cercato di implementare negli anni correttivi e progetti atti a migliorarne, nel complesso del proprio territorio, il suo sviluppo. Vogliamo qui ricordare l'introduzione, susseguita negli anni e che prosegue ancora adesso, di Zone 30 e della Zona Incontro, ma anche la pedonalizzazione di Piazza Grande e la moderazione del traffico in alcune aree della Città, rispettivamente l'adattamento di molti passaggi pedonali. Si è pure prodigata nell'allestimento di progetti di mobilità aziendale, dove sono state coinvolte alcune realtà importanti situate nel tessuto urbano, vedi LOSEMOS, ma anche interne all'amministrazione pubblica.

Non mancano neppure gli incentivi sia per i veicoli VEL (Veicoli Efficienti Leggeri), che beneficiano di tariffe di favore per il posteggio, come pure per il sostegno all'acquisto di ebike, senza dimenticare la presenza di diversi punti per la ricarica di veicoli elettrici.

Inoltre, è in atto la concretizzazione del Piano di Mobilità Scolastica (PMS) che dovrebbe vedere a breve investimenti importanti nell'ambito della messa in sicurezza dei percorsi pedonali casa-scuola.

Ultimo tassello in questo contesto, è lo studio per l'introduzione di un sistema di condivisione di biciclette: bike sharing.

Quest'ultimo è uno degli strumenti di mobilità sostenibile a disposizione delle amministrazioni pubbliche che intendono aumentare 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 possibile 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 dai cittadini locali come pure dai turisti, il bike sharing è una realtà di mobilità sostenibile di successo.

Abbiamo molti esempi di sistemi installati sia in Svizzera che in Europa. In Ticino attualmente solo Lugano ha integrato questo sistema dal 2010 con oggi 9 stazioni e 98 biciclette.

Nell'ambito del progetto Città dell'Energia, anche Locarno si è chinata e ha valutato più opzioni per l'introduzione di un sistema di condivisione della bicicletta, potendosi avvalere di una situazione morfologica interessante anche per sviluppi futuri che potranno interessare la cintura urbana ed il Piano di Magadino.

2. Scelta del sistema di bike sharing

Prima di procedere alla valutazione concreta dei vari sistemi sul mercato, abbiamo fatto allestire uno studio di fattibilità che ci permettesse di inquadrare le potenzialità ed i costi dell'introduzione sul nostro territorio di questo tassello della mobilità sostenibile.

I parametri considerati nell'affrontare lo studio sono stati:

- Estensione territoriale: inizialmente ci si concentra sul nostro territorio urbano, nella zona pianeggiante (escluso per ora il quartiere dei Monti e quello delle Gerre);
- Collocazione delle stazioni: le zone chiave sono evidentemente i nodi del trasporto pubblico (FFS e FART), oltre che alcune realtà aziendali coinvolte nel progetto LOSEMOS (SES, Novartis, Schindler, Ospedale La Carità e Clinica S. Chiara) e gli attrattori turistici (Piazza e zone limitrofe, Centro Balneare Regionale, ecc.);
- Dimensionamento del progetto: le singole postazioni dovranno essere di grandezza variabile a seconda dell'importanza e della possibile domanda;
- Opzione per bici elettriche: considerato che inizialmente ci si concentrerà sulla zona pianeggiante del nostro territorio, al momento le biciclette elettriche non appaiono indispensabili anche se non le si escludono di principio. Inoltre questo servizio è già disponibile attraverso l'ufficio del turismo;
- Finanziamento: verifica delle modalità di finanziamento sia per l'investimento che sulla gestione del sistema.

Assegnato nel luglio del 2012, lo studio ci è stato consegnato nel marzo del 2013. Le risultanze possono essere così riassunte:

- Valutato un sistema basato sull'introduzione di 7 postazioni e 78 biciclette.
- Investimento di ca. CHF 500'000.-, con ca. CHF 100'000.- di gestione annua
- Valutazione e necessità di approfondire il sistema proposto, come anche la possibilità di trovare un partner per la gestione

Sulla scorta di queste conclusioni, di per sé scarse e molto generali, abbiamo comunque deciso di approfondire il tema coinvolgendo concretamente delle aziende presenti sul mercato. Va considerato che sul territorio svizzero vigeva fino a qualche anno fa una sorta di monopolio legato alla AutoPostale SA che propone il sistema Publibike, nel quale sono confluiti con gli anni altri sistemi concorrenti..

Alternativa decisamente interessante è quella proposta dal sistema Velospot proposto dalla Intermobility SA. Quest'ultima nasce dall'esperienza diretta effettuata inizialmente internamente all'amministrazione della città di Bienne per poi venir esternalizzata.

Quale ultima opzione abbiamo visionato un sistema italiano introdotto in alcuni comuni della provincia di Trento, che però purtroppo presentava delle criticità nella gestione oltre a presentare dei costi importanti, sia d'investimento, sia di gestione.

Ci siamo quindi concentrati sulle due proposte svizzere.

Entrambi i sistemi (Publibike e Velospot) hanno alle spalle anni d'esperienza con ottimi profitti, ma partono da concetti tecnici e di ingegnerizzazione molto diversi. Di fronte alle peculiarità ed ai costi di Velospot, il Municipio ha deciso di studiare una soluzione su misura per Locarno con la ditta Intermobility SA di Bienne.

La chiave vincente della loro proposta è la flessibilità del sistema che permette anche un investimento inferiore alla concorrenza. In effetti, contrariamente a Publibike, non è necessario attrezzare una postazione con elementi fissi per l'ancoraggio delle biciclette (stile Lugano per intenderci), con relativo cablaggio dell'impianto, ma viene definita un'area dove, tramite

un'antenna, viene gestito il segnale che permette l'apertura o la chiusura dei lucchetti delle biciclette tramite tessera magnetica.

Questo metodo riduce i costi di investimento delle stazioni e le rende anche flessibili. In effetti, è possibile spostare le stazioni con una certa facilità permettendo di modulare l'offerta a dipendenza delle esigenze legate sia alle risultanze del modo d'utilizzo che delle eventuali manifestazioni e/o eventi.

Sistema Publibike:



(vedi link: <https://www.publibike.ch/it/home.html>)

Sistema Velospot:



(vedi link: <https://www.velospot.ch/index.php?lang=fr>)

Alla luce di queste considerazioni, il Municipio ha quindi deciso di scegliere questo sistema per il progetto Bike Sharing Locarno (BSL).

3. Il sistema Velospot

Il sistema Velospot sta vivendo un successo importante sia nel suo comune di fondazione (Bienne), dove in pochi anni il numero di biciclette è passato dalle 9 stazioni con 30 biciclette del 2011, alle 40 stazioni e 250 biciclette del 2014 per una media di 660 utilizzi giornalieri, sia in molti altri comuni della Svizzera romanda e non solo. Citiamo ad esempio Neuchâtel, Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Thun, ecc.. Ci sono inoltre diversi comuni che stanno valutando l'opportunità di passare dal sistema Publibike ora implementato, al sistema Velospot. Questo non fa che confermare che la scelta che il Municipio ha fatto è assolutamente valida.

Inoltre, la 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.”

Ci sono altri comuni ticinesi che sappiamo stanno valutando questa concezione e il futuro potrebbe vedere uno sviluppo importante mettendo in contatto le diverse realtà, creando perciò una rete di biciclette condivise che permetterà di coprire una fascia importante del territorio cintura nella cintura urbana, come anche un possibile collegamento sul Piano di Magadino. Questa sarà comunque musica del futuro.

Per poter elaborare il progetto della nostra rete di biciclette condivise, abbiamo individuato inizialmente i punti più sensibili dove riteniamo che le stazioni siano necessarie (nodi intermodali, punti di riferimento turistico, ecc.) per poi sottoporre questa nostra prima indicazione agli specialisti di Intermobility.

L'esperienza maturata in questi ultimi anni indica chiaramente che il sistema funziona al meglio con una rete di stazioni molto fitta, a distanza perciò di ca. 300 metri l'una dall'altra. Questa distanza permette di poter raggiungere tutti i luoghi della città con una ramificazione tale da automaticamente indurre, per praticità, l'utente o il cittadino a utilizzare la bicicletta anche per brevi spostamenti.

Su questo concetto abbiamo quindi elaborato un progetto che prevede **15 stazioni e 100 biciclette**.

Nel 2016 ci sarà l'inaugurazione di AlpTransit e nei prossimi anni vivremo inevitabilmente una rivoluzione in quelli che saranno i nostri spostamenti sia per lavoro che per formazione o per semplice piacere. È quindi inevitabile che la stazione ferroviaria, e da lì tutti i collegamenti su gomma, siano centrali nell'evoluzione del nostro progetto, senza dimenticare il coinvolgimento delle aziende che hanno già collaborato con noi per il progetto Losemos e per le nostre peculiarità turistiche.

Riteniamo quindi la dimensione e la collocazione delle stazioni, in questa prima rete di bike sharing, in linea con questi presupposti. Come si è però già avuto modo di dire, questo sistema ci permette, con costi veramente esigui, di eventualmente trasferire le postazioni se dopo un monitoraggio si evincerà che un luogo sia più utile di un altro alla gestione della rete.

In allegato troverete la mappa con il posizionamento delle stazioni previste nel progetto iniziale.

4. Costi di realizzazione BSL – rete con 15 stazioni e 100 biciclette

L'installazione della rete Velospot presenta i seguenti costi (IVA inclusa):

INVESTIMENTO

100 biciclette Tipo Paperbike “velospot 2015” Shimano 8-marce, Unisex 26” Acquisto e fornitura	CHF	103'000.-
Catenaccio elettronico per le 100 biciclette “velospot 2015” Montaggio su Paperbike Batterie incluse	CHF	102'000.-
Unità di comunicazione delle 15 stazioni “velospot 2015” Palo e box in poliuretano Elettronica di comunicazione Batteria LiMn 3.3V 150Ah	CHF	103'000.-
Equipaggiamento delle 15 stazioni Posa infrastruttura Tinteggio area sosta Pannello info	CHF	50'000.-
Batterie di sostituzione (2 pz) per le stazioni Compreso caricatore	CHF	2'000.-
Messa in servizio per le 15 stazioni Attivazione e configurazione	CHF	15'000.-
Integrazione della nuova rete Velospot Adattamento sito WEB (logo, partner, ecc.) Rappresentazione cartografica delle stazioni Liste dei punti vendita Diritti d'accesso	CHF	8'000.-
Formazione iniziale del personale che si occuperà della gestione Istruzione a Bienne per 3 giorni Supporto telefonico	CHF	8'000.-
Acquisto carte (badge) Consegna carte RFID – 2000 pz Lettore carte RFID Gantner Writer 6000F – 3 pz	CHF	9'000.-
<u>Totale investimento</u>	CHF	<u>400'000.-</u>

5. Gestione del progetto e gestione del parco biciclette

Evidentemente tutto il sistema va gestito sia meramente dal profilo delle licenze dei software che della manutenzione delle biciclette. Bisogna inoltre considerare il servizio giornaliero per il riequilibrio continuo del numero di biciclette nelle stazioni sparse per la Città.

Per quanto riguarda l'aspetto legato all'informatica, i costi annuali presentano le seguenti cifre (IVA compresa):

GESTIONE MANUTENZIONE E LICENZA VELOSPOT (costi annuali)

Licenza software per catenacci	CHF	10'500.-
Licenza software per stazioni	CHF	12'500.-
Licenza software per server	CHF	4'000.-
Manutenzione software per le 15 stazioni	CHF	10'000.-
TOTALE FORMAZIONE E GESTIONE	CHF	37'000.-

Altro discorso invece è la manutenzione delle biciclette e la gestione e delle stazioni come pure di tutto il sistema nel suo complesso.

Questa è sicuramente la voce fondamentale per il successo di operazioni di questo tipo. Si tratta di avere un'equipe di persone formate che si occupano, in un'officina meccanica, della manutenzione delle biciclette e che, tramite dei rimorchi, garantiscono il continuo riassetto delle stazioni con il numero corretto di biciclette. Oltre a ciò, bisogna promuovere il sistema e gestirlo finanziariamente.

Dopo attenta analisi, abbiamo deciso che sarebbe stato opportuno far capo ad una realtà esterna per questa necessità. Più elementi hanno portato a questa riflessione, tra cui quelli di natura finanziaria, logistica e di opportunità.

In effetti sarebbe necessario creare un'officina meccanica, che oggi non abbiamo e che anche nell'ambito del progetto del nuovo Centro Tecnico Logistico non è prevista. Oltre a ciò non abbiamo il personale che possa occuparsi della gestione di un progetto di questa portata. Sarebbe necessaria una segreteria per la gestione degli abbonamenti e altro, almeno un meccanico e due/tre persone per il riassetto delle varie stazioni. Quindi almeno 4-5 unità lavorative che al momento non sono disponibili all'interno dell'amministrazione.

In diverse esperienze svizzere, ma non solo, questi sistemi di condivisione vengono gestiti da enti o associazioni attivi nell'ambito sociale per il ricollocamento temporaneo di giovani o adulti usciti dal mondo del lavoro o che hanno difficoltà in senso più generale.

Abbiamo quindi deciso di prendere contatto con la Fondazione Il Gabbiano, con la quale abbiamo una proficua collaborazione da alcuni anni con il progetto Midada, per capire se da parte loro sarebbe stata pensabile una presa a carico di questo importante tassello del progetto, attraverso un mandato di prestazione.

In questi ultimi due anni, con il Dir. Edo Carrasco ci sono stati numerosi incontri dove si è sviluppato, grazie al loro grande entusiasmo, un concetto ed un business plan di questa gestione.

La Fondazione il Gabbiano (<http://www2.fgabbiano.ch/>), presente sul territorio ticinese dal 1991, si occupa di aiuto a giovani in difficoltà. In particolare essa si è specializzata nella promozione del reinserimento socioprofessionale delle persone e collabora attivamente con tutti i Comuni del Locarnese.

L'apporto allo sviluppo del progetto dato dal Direttore della Fondazione è stato fondamentale per l'individuazione e la calibratura del sistema che poteva essere introdotto sul nostro territorio e, con uno sguardo al futuro, nelle regioni del Locarnese e Bellinzonese.

La Fondazione ha inoltre una struttura che è perfettamente in grado di poter gestire un ambito come questo. Anzi, hanno nel frattempo già individuato sia il luogo dove installare l'officina meccanica e la base logistica, trovato un meccanico già formato in cerca di collocazione ed un capo progetto al loro interno che dirigerà il tutto.

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 il sostegno al progetto tramite il finanziamento dei costi del personale necessario e delle persone in assistenza.

Come anticipato, è stato sviluppato un business plan che presenta le seguenti cifre indicative, e che evidenzia l'impegno finanziario annuale del Comune, limitato alla gestione del software, nei termini indicati in precedenza.:

DESCRIZIONE	Città di Locarno	Fondazione il Gabbiano	DASF Cantone	COSTI TOTALI
Compiti vari attori	Investimento stazioni e parco biciclette	Gestione progetto e gestione parco biciclette	Persone in assistenza, personale.	
COSTI GESTIONE				
Personale			133'000	
Pranzi			5'000	
Formazione utenti			3'000	
Costi gestione Velospot	37'000			
Affitti		21'600		
Elettricità		6'000		
Spese ateliers e pezzi di ricambio		20'000		
Spese di manutenzione e altri		27'700		
Spese varie		4'000		
TOTALE SPESE	37'000	79'300	141'000	257'300
RICAVI GESTIONE				
Abbonamenti		23'000		
Sponsoring laterale (da confermare)		30'000		
Sponsoring cestello (confermato)		25'000		
Locarno	37'000			
DASF			141'000	
TOTALE RICAVI	37'000	78'000	141'000	256'000
SALDO (DA RICERCARE)				1'300

6. Descrizione progetto e individuazione stazioni

Le stazioni, come preannunciato saranno 15 e verranno posizionate in luoghi atti a favorire il buon funzionamento del sistema (max distanza tra le stesse 300-400 m), tenendo in considerazione i nodi intermodabili e le realtà economiche e turistiche. Le biciclette saranno di color celeste-pantone come il colore ufficiale della Città. Questo permetterà di creare un segno distintivo del nostro sistema.

Il centro gestionale del BSL sarà a Muralto presso lo stabile di proprietà della Fondazione Schüller (in via della Salina – vedi piano allegato). I proprietari hanno già preso accordi in tal senso con la Fondazione il Gabbiano. Negli spazi messi a disposizione al piano terra sarà ospitata la parte di segretariato e ufficio, così come l'officina di riparazione.

Le postazioni saranno collocate nelle seguenti aree:

- Stazione FFS – Muralto (accordi da stabilire)
- Largo Zorzi nei pressi degli accessi all'autosilo e alle fermate FART
- Piazza Grande / SES
- Piazza Remo Rossi (futuro Palazzo del Cinema) – Fermate FART
- Zona Torri – Supermercato Migros
- Posteggio pubblico su via Varesi
- Piazza Fontana Pedrazzini / Clinica S. Chiara
- Via Isolino / ditta Ascensori Schindler SA
- Via Balestra / ditta Novartis SA
- Viale Respini – Centro Balneare Regionale
- Posteggio pubblico FEVI – CPI
- Piazza S. Antonio
- Via dell'Ospedale – Ospedale La Carità
- Parcheggio FART – Stazione Centovallina
- Piazza Solduno

Le superfici saranno delimitate da un tinteggio della pavimentazione e da pannelli informativi. 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 (Festival Internazionale del Film, manifestazioni sportive e altro), lo spostamento temporaneo di alcune stazioni, servendo quindi meglio la manifestazione stessa. Come inoltre già citato, la situazione iniziale sarà monitorata in modo da valutare eventuali spostamenti che sono relativamente semplici.

L'utente potrà quindi acquistare un abbonamento, che potrà essere settimanale, mensile o annuale oppure un semplice "biglietto" giornaliero. L'intenzione è quella di permettere una prima mezz'ora di utilizzo gratuito. L'utente riceverà un badge con cui sbloccherà il catenaccio elettronico e a quel punto potrà recarsi dove desidera. Al momento della chiusura del catenaccio, il sistema verificherà il tempo di utilizzo. Il sistema è assai flessibile. L'utente può utilizzare anche la bicicletta per brevi spostamenti, per le relative commesse o 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. Nel caso specifico, l'utilizzatore del sistema della Città di Lugano (Publibike) potrà usufruire,

presentando il proprio badge, anche del BSL. Il fornitore, Intermobility SA, ha già implementato questa possibilità a livello informatico del software.

La gestione del BSL sarà completamente a carico della Fondazione il Gabbiano che si assumerà i costi, con la copertura citata nel business plan, come pure i ricavi derivanti da sostenitori e gli incassi degli abbonamenti.

Nel caso gli introiti siano più elevati di quanto previsto, la partecipazione sia della Città come pure del DSS verrà ridiscussa.

Sarà quindi sottoscritta una convenzione, su queste basi, tra la Città di Locarno e la Fondazione il Gabbiano della durata di 5 anni. In ogni caso annualmente sarà steso un rapporto d'analisi che permetterà di valutare il funzionamento del BSL ed eventualmente proporre dei correttivi o altro.

7. 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.) che per la formazione di postazioni e per l'acquisto delle relative biciclette.

Abbiamo già avuto modo di presentare in anteprima il progetto alla Sezione della Mobilità del Dipartimento del Territorio ed è ipotizzabile che il nostro progetto possa essere finanziato complessivamente nell'ordine dei CHF 180-190'000.- (CHF 30'000.- per la creazione del servizio e CHF 150-160'000.- per le postazioni e biciclette).

- 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 BSL rientra in quelli finanziabili con il FER. È quindi intenzione del Municipio, mettere a disposizione del BSL un importo di CHF 150'000.-.

- Progetto LOSEMOS

Dalle aziende coinvolte nel progetto "Locarno sostiene l'economia con la mobilità sostenibile (LOSEMOS)" si ritiene possibile un sostegno visto anche il posizionamento delle stazioni a ridosso delle stesse. Al momento non esistono degli accordi concreti, ma si intende valutare anche questa possibile forma di finanziamento.

- Svizzera Energia

Si verificherà inoltre la possibilità di accedere anche ai sussidi del programma Svizzera Energia, come suggerito dal competente servizio cantonale.

- Investimento Città di Locarno

L'investimento netto a carico della Città di Locarno, grazie ai sussidi sopraccitati, dovrebbe essere pari a ca. CHF 60-70'000.-.

B) Gestione

- Sussidio Cantonale

Come già anticipato nel capitolo dei sussidi per gli investimenti, la gestione del BSL usufruirebbe di CHF 30'000.- di sussidio tramite il Decreto esecutivo.

- DSS

Il Dipartimento, tramite il DASF sosterrà l'impiego del personale necessario e delle persone in assistenza con un importo indicativo di CHF 141'000.-/annui.

8. Conclusioni

Il BSL è un progetto ambizioso e particolarmente rivoluzionario in funzione dello sviluppo di una mobilità alternativa, oltre che con obiettivi sociali importanti. Il Municipio crede fermamente in questo progetto che permetterà a Locarno, ma speriamo in futuro anche alla regione, di dotarsi di un tassello importante nella ricerca di una sostenibilità sempre maggiore della mobilità. Le esperienze maturate negli altri comuni svizzeri e ticinesi, hanno permesso di modellare una struttura a misura del nostro bisogno, come dimostrano le cifre.

Con il vostro sostegno il BSL potrà vedere la luce già nel corso della prossima estate. In effetti i nostri partner hanno garantito questa fattibilità credendo anche loro fortemente nel progetto che vi stiamo presentando. Locarno potrà quindi vantare a breve termine un sistema di condivisione efficiente e utile a tutta la popolazione.

Come abbiamo già avuto modo di segnalare più volte, l'ottenimento del Label "Città dell'energia" era un punto di partenza e non di arrivo. Con la presentazione di questo progetto lo si ribadisce in modo forte ed il Municipio intende proseguire anche nel futuro su questa linea, avendo come obiettivo una Locarno sempre più vivibile ed attrattiva.

Considerato quanto sopra, vi invitiamo a voler aderire alle conclusioni del presente messaggio e a risolvere:

1. è accordato un credito di Fr. 400'000.- per l'implementazione del sistema Bike Sharing Locarno.
Il credito sarà iscritto al capitolo 501.50 "Spese per traffico e posteggi" e i sussidi saranno inseriti alle entrate della gestione investimenti al capitolo 669.10 "Altri contributi per investimenti";
2. i costi di gestione pari a CHF 37'000.- annui saranno inseriti nella gestione ordinaria;
3. a norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC il credito decade se non utilizzato entro il termine di un anno dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni.

Con la massima stima.

per il Municipio

Il Sindaco

Il Segretario

dr. avv. Carla Speciali

avv. Marco Gerosa

Allegati: Piano con indicazione postazioni BSL;

Questo messaggio municipale è trasmesso per esame e preavviso alla Commissione della gestione

POSTAZIONI PREVISTE
(POSIZIONE INDICATIVA)

CENTRO GESTIONALE

POSIZIONE STAZIONI

AZIENDE ATTIVE NEL PROGETTO LOSEMOS

