

# **RAPPORTO DELLA COMMISSIONE DELLA GESTIONE SUL M. M. NO. 17 RIGUARDANTE LA RICHIESTA DI UN CREDITO DI CHF 420'000.- PER L'ESTENSIONE E L'AMPLIAMENTO DELLA RETE DI BIKE SHARING**

Locarno, 20 marzo 2017

Signor Presidente,  
Colleghe e Colleghi,

la vostra Commissione della gestione si è chinata più volte sul M.M. no. 17 riguardante la richiesta di un credito di CHF 420'000.- per l'estensione e l'ampliamento della rete di Bike Sharing e vi sottopone le seguenti osservazioni e conclusioni.

## **1. PREMESSA: LA NUOVA MOBILITÀ**

In una società che necessita sempre più di spostamenti intra-urbani, istituzioni e pubbliche amministrazioni sono chiamate a incentivare nuovi sistemi di mobilità che abbiano un occhio di riguardo per l'ambiente e che permettano di spostarsi velocemente all'interno di una Città o di una regione. Tra i nuovi strumenti possiamo senz'altro citare il concetto di **mobilità coordinata**, che ha l'obiettivo di integrare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici (su gomma e su rotaia) e i mezzi di trasporto privati (biciclette e auto). In questa nuova visione di mobilità rientra anche il concetto dell'utilizzo di **biciclette condivise** per i viaggi di prossimità dove il mezzo pubblico non arriva o non può arrivare: il bikesharing è quindi una valida soluzione al problema dei tratti di percorso che separano la fermata del mezzo pubblico dalla destinazione finale dell'utente. Questo approccio è ormai radicato nelle medio-grandi città svizzere ed europee e non può più quindi essere considerato una mera visione, ma un'abitudine consolidata nella rete dei trasporti urbani. Una misura quindi concreta e sempre più valida, apprezzata non solo dagli abitanti, ma anche dai turisti: la bicicletta è infatti uno strumento sempre più apprezzato anche da quest'ultimi, che durante il tragitto possono godere delle bellezze del territorio, oltre che scoprire nuovi tragitti, luoghi e paesaggi.

## **2. IL MESSAGGIO MUNICIPALE**

### **2.1. LA SITUAZIONE INIZIALE**

L'11 gennaio 2016 è stata inaugurata la **rete di bikesharing della Città di Locarno che comprende, nel centro urbano, 100 biciclette e 15 postazioni**. Il riscontro è positivo, tanto che, dopo alcuni mesi dall'introduzione, si possono contare circa **300 abbonati** e quasi **1'500 giornalieri**. Inoltre, il **90% degli utilizzi riguardano i primi 20 minuti**: una rete fitta e densa non potrà dunque che favorire l'utilizzo di questo servizio.

Il sistema introdotto dal Municipio si basa sul concetto **Velospot** della ditta *Intermobility* di Bienne e si è rivelato vincente sotto il profilo della flessibilità e dei costi d'investimento e gestione. Anche la collaborazione con la *Fondazione Il Gabbiano* – che gestisce e amministra tutta la rete con grande

professionalità e accuratezza – è considerata molto positiva dal Municipio. I problemi iniziali – dovuti principalmente alla gestione del sistema di chiusura delle biciclette e riscontrati in circa il 5% dei noleggi – sono stati subito affrontati e sono in via di risoluzione con l'introduzione, nel corrente anno, dei lucchetti 2.0.

A titolo statistico, va sottolineato il **grado di utilizzo giornaliero delle biciclette (u/b/g) di 1.3 nei mesi estivi**: ciò significa che, nel 2016, sono stati percorsi circa 100'000 km in bicicletta negli spostamenti intra-urbani, in sostituzione dell'utilizzo dei mezzi motorizzati. A titolo di paragone, possiamo evidenziare come il grado di utilizzo giornaliero delle biciclette sia maggiore rispetto alla città di Thun (0.6 u/b/g), Vevey (0.9 u/b/g) e Lugano (0.3 u/b/g), mentre sia minore rispetto a Neuchâtel (1.6 u/b/g) e Bienne (1.7 u/b/g), dove però il sistema può contare su un numero di stazioni e di biciclette maggiore ed è ormai una realtà consolidata, e non – come nel nostro caso – in via di sviluppo.

Questo progetto – e il Municipio tiene a sottolinearlo - ha avuto anche una **valenza sociale**. Da un lato, il progetto ha permesso a giovani della nostra regione che beneficiano dell'aiuto sociale e sostenuti dalla *Fondazione Il Gabbiano* (attiva dal 1991 nell'aiuto a giovani e giovani adulti) di essere valorizzati e reintegrati in una realtà cittadina, mentre dall'altro lato i cittadini si sono affezionati al bikesharing, considerandolo un punto di riferimento e un progetto degno di protezione (tante sono state infatti le segnalazioni di bici abbandonate o lasciate aperte giunte alla Polizia Comunale, all'Ufficio Tecnico o direttamente ai gestori).

A dimostrazione della bontà del progetto, il Municipio porta infine il fatto che altri Comuni della **regione** hanno da subito dimostrato interesse per il progetto. Durante l'allestimento del *Programma d'Agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3)*, si è quindi concretizzato tale interesse prevedendo l'ampliamento e l'estensione della rete a tutto il Locarnese. La *Commissione Intercomunale dei Trasporti del Locarnese (CIT)* ha quindi chiesto al nostro Ufficio Tecnico di formulare un'offerta per la progettazione dell'estensione del sistema a tutta la regione. Nel maggio 2016, la CIT ha quindi assegnato un mandato (retribuito) all'UTC con l'obiettivo di inaugurare la rete in tempistiche ragionevoli.

## 2.2. IL PROGETTO D'ESTENSIONE REGIONALE

I Comuni che hanno aderito al progetto sono Cugnasco-Gerra, Lavertezzo-Piano, Gordola, Tenero-Contra, Minusio, Brione s/Minusio, Muralto, Orselina, Locarno, Ascona, Losone, Terre di Pedemonte e Ronco s/Ascona. A questi Comuni si sono aggiunti, in una seconda fase, i Comuni di Centovalli, Gambarogno e di Onsernone, mentre Brissago ha invece, per ora, deciso di non partecipare al progetto.

**Il numero di Comuni coinvolti ha permesso di ragionare su una rete piuttosto fitta, che va ad avvantaggiare il suo utilizzo e il suo funzionamento, permettendo di avere una mobilità coordinata su vasta scala.** L'ampiezza di questo progetto ha anche permesso di riflettere sull'introduzione del sistema di ebike (biciclette a pedalata assistita) per meglio raggiungere le zone collinari e più discoste: solo grazie a questa possibilità, ad esempio, è stato possibile integrare anche le Terre di Pedemonte e la Valle Onsernone, facilmente raggiungibili e percorribili con l'ausilio di una bicicletta elettrica.

L'implementazione si basa, come detto, sul vincente sistema *Velospot*, brevettato (no. 703 848 depositato il 30.09.2011) dalla società Intermobility SA (iscritta al RC dal 10.09.2013). Ciò permette quindi 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.

Il sistema, altamente tecnologico, necessita di infrastrutture semplici, con la gestione per l'apertura e la chiusura di bici tramite una carta RFID, che nel futuro prossimo sarà possibile sostituire con uno smartphone. Vi è inoltre un'applicazione per iOS e Android che permette di avere una visione d'insieme delle postazioni e del numero di biciclette stazionate in modo da poter verificare la disponibilità, in qualsiasi momento, delle biciclette, come anche la distanza dal punto di localizzazione alla stazione bici più vicina.

Per il progetto d'estensione, l'UTC ha elaborato una prima bozza di progetto che include la maggior parte della regione, individuando punti di connessione alla rete di Trasporto Pubblico (Fart, Autopostale e FFS), punti d'interesse culturale, sportivo, commerciale (il Centro Sportivo Nazionale di Tenero, il Centro Elisarion a Minusio, il Centro Cattori a Losone) e i parcheggi pubblici principali (posteggio degli Angioli sul Lungolago ad Ascona).

Sono poi state successivamente affinate, con i relativi referenti tecnici e politici, le differenti postazioni e il numero di bici (normali e ebike) da assegnare, considerando come elemento cardine i percorsi destinati a migliorare e potenziare la mobilità lenta di residenti e turisti.

Anche il Comune di Cadenazzo ha accolto la possibilità di ubicare l'elemento terminale dell'attuale ampliamento sul proprio territorio presso la Stazione ferroviaria FFS. Ciò permette di estendere la rete anche al Bellinzonese e, difatti, sono già stati allacciati i primi contatti tre le rispettive Commissioni dei trasporti, tanto di ipotizzare, perché no, anche un futuro scenario cantonale.

È possibile riassumere i dati principali del progetto di estensione con 82 postazioni supplementari, 115 biciclette normali e 272 biciclette elettriche, alle quali vanno ad aggiungersi le 15 postazioni e le 100 biciclette già implementate dalla Città di Locarno, in funzione ufficialmente dal 5 aprile 2016, per un totale, in tutto il Locarnese, di ben **97 postazioni e 487 biciclette**.

I costi d'investimento generali del progetto sono sicuramente importanti, ma decisamente proporzionali alla grandezza e all'impatto del progetto, soprattutto per le sue potenzialità di utilizzo. Il progetto tocca una popolazione di circa 60'000 abitanti, con circa 27'000 posti di lavoro, 1 milione di pernottamenti l'anno in strutture alberghiere e 15'000 residenze secondarie. Ciò dimostra che il potenziale di utilizzo è sicuramente notevole e, in futuro, c'è un'opportunità decisamente interessante.

**I costi d'investimento complessivi del progetto (CHF 2'180'000.-)** possono essere così riassunti:

- acquisto biciclette e lucchetti	CHF 1'076'209.-
- infrastruttura varia	CHF 651'532.-
- messa in servizio	CHF 115'992.-
- postazioni	CHF 139'400.-
- infrastruttura per la gestione	CHF 150'000.-
- diversi e imprevisti	CHF 46'867.-

Ogni Comune è quindi chiamato a fare la sua parte, attingendo alle proprie risorse per garantire l'estensione sul suo territorio del progetto bike sharing.

### **2.3. IL PROGETTO D'ESTENSIONE PER LA CITTÀ DI LOCARNO**

**Il progetto d'estensione prevede, per la Città di Locarno, 14 postazioni supplementari con 10 nuove biciclette normali e 65 nuove biciclette elettriche.**

Il **numero totale di 175 biciclette** consentirà a cittadini e turisti di poter usufruire di un sistema di mobilità sostenibile efficace, che permetta di muoversi sul territorio con più fluidità a beneficio della propria salute, dell'ambiente e della viabilità generale. Le **tariffe** dell'abbonamento annuale, così come previste, sono di CHF 60.- per le biciclette tradizionali e di CHF 120.- per le biciclette elettriche, con i primi 30 minuti di ogni utilizzo gratuiti per entrambi, il seguito a pagamento.

**I costi d'investimento per la città di Locarno (CHF 420'000.-)** possono essere così riassunti:

- acquisto biciclette e lucchetti	CHF 222'100.-
-----------------------------------	---------------

- antenne per le 14 postazioni e batterie CHF 120'500.-
- messa in servizio CHF 13'200.-
- postazioni CHF 33'800.-
- infrastruttura per la gestione CHF 28'000.-
- diversi e imprevisti CHF 2'400.-

Visti i sussidi previsti e distribuiti ai Comuni – in particolare da parte del Canton Ticino (circa CHF 200'000.-), dell'Ufficio federale dell'Energia (circa CHF 180'000.-) – e la volontà di attingere CHF 200'000 dal *Fondo Energie Rinnovabile* (FER) – **l'investimento netto a carico della Città sarà quindi di circa CHF 150'000.-.**

Per quanto riguarda invece i **costi di gestione**, il Municipio intende continuare con la valida collaborazione della *Fondazione il Gabbiano*, come detto sino ad ora positiva. Tale fondazione ha maturato nel tempo un'apprezzata professionalità e una valida esperienza nella gestione della rete urbana di Locarno, dimostrandosi un partner affidabile per lo sviluppo di tutto il progetto, evidenziando criticità e potenzialità. Lo scopo sociale è anche uno degli elementi sostanziali del successo di tutta l'operazione bikesharing ed è stato particolarmente apprezzato sia dai nostri servizi che dai cittadini. Ricordiamo infatti che la Fondazione si occupa di aiuto a giovani e giovani adulti in difficoltà, specializzandosi nella promozione del reinserimento socio-professionale delle persone. La struttura finanziaria (costi e ricavi) può essere così riassunta:

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
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>445'000</b>	<b>455'000</b>	<b>465'000</b>	<b>475'000</b>

  

RICAVI	2017	2018	2019	2020
<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 annuali	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
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>481'200</b>	<b>546'200</b>	<b>571'200</b>	<b>591'200</b>

  

SALDO/ACCANTONAMENTO	36'200	91'200	106'200	116'200
<b>TOTALE ACCANTONAMENTO</b>	<b>36'200</b>	<b>127'400</b>	<b>233'600</b>	<b>349'800</b>

I rapporti tra i Comuni e la *Fondazione il Gabbiano* saranno regolati da un'unica Convenzione, inizialmente sostenuta dall'UTC di Locarno che sottoporrà poi in seguito a tutte le parti in causa.

Evidentemente ogni Comune si occuperà del versamento della propria quota parte per i costi di gestione, **con un contributo annuo di CHF 3'000.- a postazione inserita sul proprio territorio (per la Città di Locarno significa un totale di CHF 84'000.-)**, ai quali andranno sommati da un lato il sostegno da parte della Divisione dell'azione sociale e delle famiglie (DASF) del Dipartimento della sanità e della socialità (DSS) del Canton Ticino e, dall'altro, gli introiti derivanti da sponsorizzazioni, abbonamenti e giornaliera.

### 3. APPROFONDIMENTI COMMISSIONALI

Durante la seduta del 13 marzo 2017, la vostra Commissione della Gestione ha sentito in audizione il Municipale Niccolò Salvioni, il direttore dell'Ufficio Tecnico André Engelhardt e il responsabile del progetto Città dell'Energia Luigi Conforto, i quali hanno ribadito quanto segue:

- se il progetto è stato inizialmente accolto con scetticismo, in seguito ha ricevuto sempre più sostegno, compreso quello della Commissione intercomunale dei trasporti (CIT);
- il progetto – che permette di ridurre l'inquinamento atmosferico e le relative malattie – dimostra che Locarno ha una capacità propositiva di valenza regionale di cui andar fieri;
- visto che solo una rete fitta e capillare rende attrattivo il sistema, l'estensione permette di ampliare notevolmente le potenzialità del progetto; un progetto che, viene specificato, favorisce anche la creazione di posti di lavoro e il sostegno a persone in difficoltà, creando un impatto positivo sia a livello ecologico che sociale;
- praticamente tutti i Comuni hanno già presentato un Messaggio Municipale (tranne Orselina e Lavertezzo), mentre i Consigli Comunali di Losone, Muralto, Cugnasco-Gerra, Onsernone e Ascona hanno già approvato il rispettivo credito. Tramite questo sistema di finanziamento, in cui ogni Comune è chiamato a fare la sua piccola parte, l'investimento risulta essere particolarmente contenuto per ogni singolo Comune, ma con un grande ritorno turistico, economico e sociale per tutto il Locarnese.

Inoltre, dalla discussione che ne è scaturita sono emersi i seguenti aspetti degni di rilevanza:

- i costi di gestione sono davvero molto convenienti e, in un periodo di ristrettezze finanziarie, questo è un aspetto positivo da tenere in considerazione. **A titolo di paragone, i costi di gestione del sistema di bike sharing del Comune di Lugano (un centinaio di biciclette su una dozzina di postazioni) è quantificato in CHF 350'000.-, mentre per il Locarnese (con un centinaio di postazioni e circa 500 bici) in CHF 445'000.- come si evince dal business plan allegato al M. M. Lo stesso viene finanziato da un contributo dei Comuni pari a CHF 281'000.- ed il resto dalla vendita degli abbonamenti e dalle sponsorizzazioni come anche dal sostegno del Cantone.** Inoltre le eventuali eccedenze potranno essere accantonate per ridurre le spese o per investimenti futuri;
- vi è la possibilità di utilizzare il sistema di bikesharing con lo **Swisspass** (il sistema utilizzato per gli abbonamenti delle FFS): una possibilità che dovrebbe favorirne l'uso da parte dei giovani, che sono per definizione la categoria più abituata ad utilizzare i sistemi di *mobilità coordinata*;
- il **numero delle giornaliere a disposizione per i turisti è stato plafonato** con l'intento di evitare che non ci siano più biciclette per gli abbonati, che ovviamente vanno tutelati.

### 4. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

L'arrivo di Alptransit e la futura apertura del tunnel di base della galleria del Ceneri modificheranno sostanzialmente abitudini e spostamenti di abitanti, pendolari e turisti: ben venga quindi – a mente della vostra Commissione – la visione di una mobilità sempre più integrata e coordinata, all'insegna dell'intermodalità, dello sviluppo della mobilità lenta e della coabitazione tra gomma e rotaia. In questo senso, **il sistema regionale di bike sharing completa e arricchisce un'offerta di mobilità che deve rispondere a una domanda sempre più esigente e crescente.** Basti pensare che sulla base delle simulazioni effettuate, la domanda complessiva di trasporto per l'orizzonte 2030 aumenterà ulteriormente del 20% circa rispetto al 2013: la crescita si concentrerà sui trasporti pubblici (+93%), ma anche il traffico motorizzato individuale segnerà un incremento del 16%. Il progetto di estensione del bikesharing è dunque un investimento nella mobilità lenta e sostenibile che permette di introdurre una misura concreta per **migliorare la viabilità cittadina e regionale, anche alleggerendo la pressione su altri vettori, per ragionare su una pianificazione ad ampio raggio e per consolidare la coordinazione tra i Comuni.** Proprio per questo non stupisce che, già in fase di realizzazione del sistema regionale, si stia valutando una futura estensione al Bellinzonese, creando una vera e propria rete di bike-sharing sovraregionale.

D'altronde l'estensione del bikesharing è un progetto **conforme agli indirizzi strategici cantonali** – che ben si integra con la messa in funzione di Alptransit e lo sviluppo della mobilità lenta – **e del turismo regionale**, in particolare per il turismo delle famiglie e il ciclo-turismo. L'interesse turistico del progetto è peraltro palesato dalla fruizione delle carte giornaliera – alle quali come si è detto si è dovuto mettere un limite – e dal fatto che l'Organizzazione turistica regionale (OTR) sostiene il progetto mettendo a disposizione i propri sportelli quali punti vendita.

È inoltre un progetto conforme anche alla **strategia energetica del Comune** che le permette di consolidare il label di Città dell'Energia (vedi M. M. 9) e di **accrescere la vivibilità e l'attrattiva** – per turisti e residenti – di Locarno e del Locarnese.

E a proposito di Locarnese, la vostra Commissione ha appreso con soddisfazione di come la Città di Locarno – anche mettendo a disposizione il proprio Ufficio tecnico – sia riuscita a **regionalizzare un progetto inizialmente solo comunale**: basti pensare che la rete si estenderà da Ascona a Cugnasco-Gerra, passando per gli altri Comuni, fino in cima alla Valle Onsernone. Confermare la partecipazione e determinazione nel portare a termine un progetto di valenza regionale (vista anche l'adesione già confermata di altri Comuni), è evidentemente un segnale strategico per tutto il Locarnese, poiché **più una regione è connessa, più è unita**.

Come evidenziato e discusso anche in sede di audizione, lo sviluppo del trasporto pubblico – e in questo caso del bikesharing – deve procedere di pari passo con lo **sviluppo delle infrastrutture**, in quanto uno alimenta vicendevolmente l'altro. Attualmente, seppur vantando una situazione migliore rispetto ad esempio al Sottoceneri, non si può che **raccomandare il consolidamento della rete ciclabile regionale e in particolare cittadina**, in modo da offrire a cittadini e turisti una maglia di percorsi ciclabili sicura ed attrattiva, con allo stesso tempo un'eccellente offerta di biciclette normali o elettriche condivise per chi non disponesse dei propri mezzi. La vostra Commissione, in questo senso, non può che felicitarsi del fatto che nel **PALoc3** vi sono diverse misure per migliorare la mobilità lenta e in particolare per sviluppare le piste ciclabili. In questo senso, raccomandiamo anche un'attenta analisi della mozione PLR (primo firmatario Alessandro Spano) per la **creazione di un Piano comunale della mobilità ciclistica**. Un piano che permetterebbe di indentificare attraverso una visione complessiva misure efficaci che influenzano positivamente la pianificazione comunale e i diversi piani regionali dei trasporti. Senza questi piani vi è il rischio di pianificare una serie di interventi puntuali tecnicamente corretti ma che, se non coordinati in un quadro complessivo con obiettivi e finalità precise, non incidono sulla scelta della bicicletta come mezzo di trasporto.

A convincere la vostra Commissione sulla bontà del progetto è infine la sua **valenza anche sociale**: come specificato a più riprese, infatti, permette di garantire alcuni posti di lavoro e, soprattutto, l'accompagnamento al reinserimento professionale e sociale di persone in disoccupazione o in assistenza, in particolare grazie alla collaborazione della Fondazione il Gabbiano.

## 5. CONCLUSIONI

Per tutti i motivi esposti precedentemente, la Commissione della Gestione della Città di Locarno invita dunque il Lodevole Consiglio Comunale a voler approvare il Messaggio Municipale no. 17 riguardante la richiesta di un credito di CHF 420'000.- per l'estensione e l'ampliamento della rete di Bikesharing, così come presentato dal Municipio.

Nicola Pini (relatore)

Bruno Bärswyl (con riserva)

Simone Beltrame

Mauro Cavalli

Loretta Canonica

Valentina Ceschi

Pier Mellini

Simone Merlini

Angelo Pelloni

Damiano Selcioni