



Piazza Grande 18  
Casella postale  
6601 Locarno  
Telefono 091 756 31 11  
Fax 091 756 32 61  
e-mail [citta@locarno.ch](mailto:citta@locarno.ch)

Ns. rif 900/MG/if

Locarno, 11 agosto 2016

Gentile Signora  
Francesca Machado-Zorrilla  
Via San Jorio 21 A  
6600 Locarno

## **Risposta interrogazione 21 giugno 2016 “Bike Sharing, possibile bilancio dei primi 6 mesi?”**

Gentile signora Machado-Zorrilla, egregio signor Zanchi,

Il Municipio di Locarno ha preso atto della vostra interrogazione del 21 giugno scorso che ci permette di fornire nuovamente una serie di informazioni sul sistema scelto dalla Città per il Bike Sharing.

Il progetto ha avuto una genesi piuttosto lunga ed approfondita prima della sua implementazione e qui di seguito ne riassumiamo volentieri i punti più importanti.

Nel 2012, dopo una disanima generale su quanto implementato in varie città svizzere ed europee, è stato deciso di assegnare uno studio di fattibilità allo Studio Andreotti & Partners SA di Locarno. Dallo studio consegnato a marzo del 2013 emergevano le seguenti criticità:

- In Svizzera c'è una sorta di monopolio dopo che AutoPostale Svizzera SA ha acquisito il controllo delle ditte Publibike e Velopass. Lugano ha installato un sistema Velopass, mentre Bellinzona e Mendrisio hanno valutato sistemi di Publibike, senza però giungere, per il momento, ad una concretizzazione.
- Sulla base dello studio effettuato nel Bellinzonese, mantenendo l'impostazione data inizialmente di ca. 80 biciclette e 7 postazioni, l'investimento sarebbe stato di ca. Fr. 500'000.- esclusi gli oneri di genio civile (da cui andrebbero detratti i sussidi, gli incentivi, ecc.)
- La gestione era stata valutata nell'ordine di Fr. 100'000.-/annui.

Lo studio non ci ha fornito elementi sufficienti per delinearare un possibile scenario adatto al Locarnese.

Abbiamo quindi approfondito il tema, analizzando oltre al sistema Publibike, altre soluzioni che nel frattempo si stavano affacciando sul mercato.

Abbiamo chiesto, sulla base di una valutazione iniziale di principio (numero di postazioni, biciclette, ecc.), la presentazione di un progetto con relativo preventivo dei costi sia di installazione che di gestione e manutenzione.

Ricordiamo che la struttura di un bike sharing si compone di 3 tasselli principali e interconnessi tra loro:

- Installazione delle stazioni con la fornitura delle biciclette (normali e/o e-bike)
- Sistema di gestione delle stazioni e del noleggio delle biciclette
- Manutenzione delle stazioni e soprattutto delle biciclette.

Il nostro approfondimento ha portato alle proposte delle seguenti ditte:

1. Progetto Publibike – AutoPostale SA
2. Progetto Velospot – Intermobility SA
3. Progetto Ecospazio – Weiss Energy Suisse SA

Il Municipio, nell'approfondire queste proposte concrete, ha avuto modo di comprendere come i sistemi non fossero pienamente paragonabili. Nell'esame svolto si è cercato di focalizzare gli elementi chiave per poter far emergere quale fosse la proposta più valida, per rapporto alle nostre esigenze specifiche.

Da questa valutazione la flessibilità del sistema Velospot è stato considerato da subito come un punto centrale di grande interesse, oltre naturalmente alla questione meramente finanziaria che già da un primo approfondimento metteva in evidenza come questo prodotto permettesse di implementare un sistema di bike sharing decisamente a costi più sostenibili rispetto alla concorrenza.

La bontà di questa soluzione è confermata anche da quanto ad esempio sta avvenendo in questi mesi a Lugano dove da alcuni anni vi è un sistema Velopass (Publibike) diciamo tradizionale, con postazioni fisse dove agganciare le biciclette, e si stanno orientando su una soluzione tramite antenna e lucchetto elettronico come quello adottato da noi (vedi articolo CdT del 25 luglio scorso a pag. 9).

Il sistema Velospot permette, delimitando semplicemente una superficie, di trasformare ad esempio un semplice posteggio o una piccola area, in postazione di bike sharing senza nessun altro elemento fisico se non la posa di un palo con un'antenna di trasmissione che permette di gestire un sistema (software) di noleggio, controllando un lucchetto elettronico tramite una tessera utente RFID. Il Municipio ha riconosciuto come queste peculiarità fossero decisamente più interessanti delle alternative presentate e che nessuno fino ad allora proponeva. Si è quindi deciso di approfondire questo progetto.

Nel contempo si è valutato anche il fondamentale tassello della gestione e manutenzione sia delle postazioni, sia delle biciclette. Si è ritenuto che gestire internamente il tutto non fosse praticabile, a livello di personale e di infrastrutture (officina meccanica, magazzino, ecc.). Si è perciò coinvolta la Fondazione Il Gabbiano che già in prima battuta si era attivata, credendo a questo tipo di progetto di mobilità sostenibile. Con il Direttore Edo Carrasco, si è discussa e poi concretizzata la collaborazione, elaborando il progetto Muovi-TI, dove sono coinvolti giovani e adulti che devono reintegrarsi nel mondo del lavoro. A posteriori possiamo sicuramente dire che questa collaborazione è stata fondamentale per il successo del progetto.

Nel maggio del 2014 il Municipio decide quindi di approfondire il progetto di Intermobility SA elaborando un progetto di dettaglio e richiedendo un'offerta definitiva.

Nel marzo 2015 è stato pubblicato il MM no. 70 dove si è nuovamente fatta la cronistoria che ha portato alla scelta del sistema di bike sharing tramite antenna e lucchetto elettronico

indicando tutti i dettagli sia del percorso svolto come del coinvolgimento della Fondazione il Gabbiano.

A seguito dell'approvazione a larghissima maggioranza (3 contrari e 1 astenuto) da parte del Consiglio Comunale, il Municipio, nel corso della sua riunione del 23 giugno 2015 ha deciso, in base all'art. 13, capoverso 1, lettera b) della LCPubb e conformemente ai disposti art. 13 cpv 1 lett. g) della LCPubb che rimanda all'art. 13 cpv. 1 lett. c) del RLCPubb / CIAP, l'assegnazione del mandato, tramite la procedura ad incarico diretto, alla ditta Intermobility SA di Bienne per la realizzazione della rete Bike Sharing Locarno.

Ci si è immediatamente attivati per procedere all'esecuzione ed implementazione del sistema, ma dapprima, come prevede la procedura, abbiamo formalizzato la richiesta di sostegno finanziario alla Sezione della Mobilità della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Dipartimento del Territorio. La stessa, prima di pronunciarsi in modo definitivo, ha richiesto la conferma che tutte le procedure fossero state seguite in modo corretto.

Dopo la nostra risposta puntuale e dettagliata, è seguita nel mese di settembre la conferma da parte della Sezione della Mobilità della concessione di un contributo pari a CHF 211'500.- per l'investimento per le 15 postazioni e 100 biciclette. In questo contributo è compreso l'importo di CHF 30'000.- per l'allestimento dell'officina necessaria alla gestione.

I mesi a seguire sono poi stati impiegati per l'elaborazione delle notifiche di costruzione, degli accordi con i privati per l'inserimento delle postazioni sulle loro proprietà, per l'esecuzione effettiva delle postazioni e per tutto quanto si è reso necessario affinché in data 11 gennaio 2016 si potesse attivare il sistema. I primi mesi sono serviti a capire come gestire al meglio il tutto e l'inaugurazione ufficiale è avvenuta il 5 aprile scorso.

Dopo questo riassunto del percorso intrapreso per l'integrazione del sistema Bike Sharing, rispondiamo alle varie domande puntualmente:

**1. Il Municipio è al corrente del problema di lucchettaggio di Velospot e della decisione del Consiglio Comunale di Bienne del 1° giugno di estendere il contratto a Intermobility e rinnovare tutta la flotta di biciclette?**

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.

Finora le 250 biciclette presenti a Bienne, dislocate in 40 postazioni, sono munite di lucchetti V1.0 frutto del lavoro del primo sviluppo.

Eravamo a conoscenza, grazie anche ai continui contatti con la ditta Intermobility, che ci sarebbero stati dei cambiamenti nell'ambito della gestione nel Comune dove questo sistema è stato pensato e sviluppato.

**2. Anche a Locarno si sono verificati furti a causa della vulnerabilità del sistema di lucchettaggio, o sono stati perpetrati atti di vandalismo?**

Le biciclette fornite a Locarno sono munite di un lucchetto con un grado di evoluzione più alta di quelle di Bienne denominato V1.6. Ad oggi non abbiamo subito nessun furto e siamo in possesso di tutte le 100 biciclette fornite.

Sono stati riscontrati alcuni danni alle biciclette soprattutto al cestino e al cavalletto poi prontamente riparati grazie al servizio di gestione e manutenzione.

### 3. Anche da noi le biciclette o i lucchetti saranno rinnovati?

Nel futuro ampliamento, già in fase di elaborazione (vedi risposta 8), tutte le biciclette saranno munite dell'ultima evoluzione del lucchetto denominato V2.0. Alleghiamo la foto qui di seguito.

Lo stesso permetterà inoltre di essere aperto anche tramite un'applicazione per Smartphone. Attualmente lo si può fare esclusivamente tramite tessera RFID. L'applicazione attualmente utilizzabile e scaricabile sia per iOS che per Android, permette di avere una visione d'insieme delle postazioni e quante biciclette vi sono stazionate in modo da poter verificare sempre la disponibilità oltre che alla distanza che ci separa dalla stessa .

Vedi estratto qui di seguito:



1. → Verrouillage automatique à l'ouverture—manuel à la fermeture
2. → Bouton d'activation-DN
3. → Clavier pour saisir le code
4. → Lecteur RFID/NFC
5. → Signal: vélo perdu="incouffors"-station
6. → Signal: cadenas rouine
7. → Signal: fermez maintenant le cadenas
8. → Calligraphie tactile pour l'alimentation complémentaire en énergie
9. → Accroche pour la sécurisation par câble
10. → Numéro d'identification



### 4. Sono stati sottoscritti accordi con LOSEMOS come si prospettava nel MM 70 della scorsa legislatura?

LOSEMOS, che è l'acronimo di Locarno Sostiene l'Economia con la Mobilità Sostenibile, è un progetto ormai concluso dove la Città ha coordinato uno studio di mobilità aziendale

in collaborazione con diverse aziende/realtà situate all'interno del tessuto urbano e meglio: Novartis SA, Schindler Elettronica SA, Società Elettrica Sopracenerina, Ospedale La Carità e Clinica S. Chiara.

Per dare comunque continuità a questo processo, nell'ambito della definizione delle postazioni del sistema bike sharing, abbiamo contattato le singole ditte e condiviso con loro la volontà di posizionare nei loro pressi delle postazioni. In effetti ognuno ha una postazione a ridosso dell'entrata.

Addirittura la Schindler Elettronica SA ha sottoscritto un accordo con la Fondazione Il Gabbiano per un certo numero di abbonamenti da poi destinare ai propri collaboratori. Con altre aziende coinvolte si stanno valutando eventuali contributi.

## **5. Si può già stilare una statistica delle postazioni più gettonate? Quale è l'utilizzo giornaliero?**

Grazie al software di gestione, si possono richiedere svariate informazioni relative all'utilizzazione, ai percorsi, agli utenti, ecc..

Segnaliamo alcune informazioni (dati di metà luglio):

Abbonamenti annuali: 236 (a titolo di paragone: Bienne 1'120, Thun 234, Neuchâtel 1'118)

Abbonamenti giornalieri: 600 (quasi esclusivamente turisti)

% donne e uomini: 61.3% donne – 38.7% uomini

Suddivisione per età: <30: 14.1% - 31-40: 16.4% - 41-50: 21.0% - 51-60: 23.0% - >60: 25.5%

Noleggi medi giornalieri: 49 (gen 7 / feb 21 / mar 42 / apr 79 / mag 67 / giu 79)

Noleggi mensili medi: 1'524 (gen 228 / feb 628 / mar 1323 / apr 2388 / mag 2102 / giu 2478)

Tragitti più popolari: Migros-Schindler; Fevi-SES, FFS-Schindler

## **6. Siccome le biciclette sostano all'addiaccio, ci chiediamo se non vengono danneggiate dalle intemperie. La pioggia già ha arrugginito alcune viti, il sole cocente probabilmente causerà il precoce danneggiamento della sella e dei manici del manubrio.**

**Per questo motivo non sarebbe auspicabile progettare dei tettucci facilmente amovibili assieme alle postazioni? Sarebbe oltremodo comodo per gli utenti che troverebbero le biciclette all'asciutto dopo un temporale o dei sellini non proprio bollenti nelle giornate di sole estivo.**

Il sistema Velospot è stato concepito per poter depositare le biciclette senza copertura. Questo anche perché le postazioni sono di volta in volta di dimensioni diverse. Non vi è un modulo che viene sempre ripetuto e quindi risulta difficile riuscire a lavorare con elementi di copertura standardizzati per poter contenere i costi. Attualmente abbiamo una sola postazione coperta ed è quella della stazione FART S. Antonio dove abbiamo sfruttato, in accordo con le FART, la copertura esistente in cemento armato. Si sta in ogni caso valutando nell'ambito dello studio per l'ampliamento, di dotare di una copertura almeno le postazioni principali dove vi sono i nodi intermodali più importanti.

La presenza di ruggine in alcuni componenti delle biciclette é già stata segnalata al fornitore nel mese di maggio quando abbiamo fatto una prima riunione tra tutte le parti (Città, gestore, fornitore) per a risolvere alcune problematiche che abbiamo riscontrato nei primi mesi d'utilizzo. I pezzi sono difettosi o meglio non inossidabili come invece previsto e concordato, perciò saranno sostituiti in garanzia.

7. Come descritto nel PALoc3, sussiste la possibilità di creare una rete di Bike Sharing di agglomerato, estendendo il progetto per promuovere una mobilità lenta. Una simile rete dev'essere coordinata e la compatibilità del sistema Bike Sharing è importante. Se nei comuni confinanti il progetto viene messo a concorso, cosa che non è avvenuta nel nostro comune, e viene scelto un altro sistema, si veda Nextbike o Publibike (sistemi adottati in alcune grandi città svizzere), esiste la compatibilità con Velospot? Un utente che arriva alla Stazione FFS, potrà lasciare ad Ascona la bicicletta noleggiata al suo arrivo a Muralto?  
**Si potranno proporre servizi comuni e coordinati fra i sistemi diversi?**

Coma avuto modo di anticipare, la progettazione dell'ampliamento della rete di Bike Sharing è già in atto.

La CIT, sfruttando le competenze acquisite nell'ambito dell'allestimento di quanto eseguito a Locarno, lo scorso mese di maggio ha assegnato al nostro Ufficio Tecnico il mandato per la progettazione, l'approvazione e l'esecuzione di una rete di bike sharing che abbracci buona parte del locarnese. Ha nel contempo informato tutti i Comuni coinvolti (da Brissago a Cugnasco-Gerra, passando per le Centovalli, le Terre di Pedemonte, i comuni sulla collina e anche Gambarogno per la parte sul piano di Magadino) degli aspetti operativi ottenendo un consenso generale da parte degli stessi.

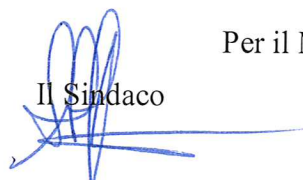
L'Ufficio Tecnico sta quindi lavorando alacremente sul progetto ed ha già informato tutti i Comuni sulla tempistica che prevede una presentazione dei rispettivi MM nel corso del mese di ottobre. L'obiettivo, ambizioso, è quello di riuscire ad avere la rete attiva nel corso dell'estate 2017.

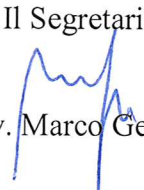
Questo importante progetto di carattere regionale si basa sul sistema adottato da Locarno effettuando quindi un vero e proprio ampliamento che, dalla prima bozza di progetto, prevede ca. 350 biciclette supplementari, di cui 230 ebike, per 65 postazioni sparse nel Locarnese, collina compresa.

L'obiettivo è naturalmente quello di rendere sempre più sostenibile la mobilità nella nostra regione, dando anche al turista la possibilità di apprezzare le nostre peculiarità, con un approccio più consapevole.

**Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 5 ore lavorative.**

Con la massima stima.

  
Per il Municipio  
Il Sindaco  
ing. Alain Scherrer

Il Segretario  
  
avv. Marco Gerosa



Francesca Machado-Zorrilla  
Via San Jorio 21 A  
6600 Locarno

Al Lodevole  
Municipio di Locarno  
Piazza Grande 18  
6600 Locarno

Locarno, 21 giugno 2016

## **INTERROGAZIONE: Bike Sharing, possibile bilancio dei primi 6 mesi ?**

Avvalendoci delle facoltà concesse dalla LOC e dal ROC, ci permettiamo di inoltrare la presente interrogazione.

Egregio signor sindaco, onorevoli signori municipali,

### **Premessa e motivazione**

Il Consiglio Comunale di Bienne, con la risoluzione del 1 giugno 2016 ha deciso di prolungare ed estendere il contratto a Intermobility SA, la società che ha sviluppato e fornito Velospot alla cittadina bernese e a Locarno. Il legislativo di Bienne ha deciso di trasferire completamente la gestione e la manutenzione di Velospot alla ditta Intermobility SA a partire da subito a causa di alcuni punti deboli del sistema di lucchettaggio (catenaggio elettronico) che ha generato furti di biciclette e atti di vandalismo, lasciando molti utenti insoddisfatti. La città di Bienne resterà comunque proprietaria delle biciclette e delle postazioni. Intermobility dovrà in cambio modernizzare il sistema. A questo scopo tutta la flotta di biciclette di Bienne sarà rinnovata entro fine giugno con lucchetti di ultima generazione.

Siccome siamo alla scadenza dei 6 mesi dell'esperienza Bikesharing con Velospot a Locarno che ci risulta è stata ben accolta dalla popolazione, desidereremmo da parte dei responsabili una prima valutazione dell'esperienza Bikesharing con Velospot.

## Richiesta

Dopo queste premesse e sulla base delle facoltà conferiteci dal ROC ci permettiamo pertanto di porre al Municipio le seguenti domande:

1. Il Municipio è al corrente del problema di lucchettaggio di Velospot e della decisione del Consiglio Comunale del 1° giugno di estendere il contratto a Intermobility e rinnovare tutta la flotta di biciclette?
2. Anche a Locarno si sono verificati furti a causa della vulnerabilità del sistema di lucchettaggio, o sono stati perpetrati atti di vandalismo?
3. Anche da noi le biciclette o i lucchetti saranno rinnovati?
4. Sono stati sottoscritti accordi con LOSEMOS come si prospettava nel MM 70 della scorsa legislatura?
5. Si può già stilare una statistica delle postazioni più gettonate? Qual è l'utilizzo giornaliero?
6. Siccome le biciclette sostano all'addiaccio, ci chiediamo se non vengano danneggiate dalle intemperie. La pioggia già ha arrugginito alcune viti, il sole cocente probabilmente causerà il precoce danneggiamento della sella e dei manici del manubrio.  
Per questo motivo non sarebbe auspicabile progettare dei tettucci facilmente amovibili assieme alle postazioni? Sarebbe oltremodo comodo per gli utenti che troverebbero le biciclette all'asciutto dopo un temporale o dei sellini non proprio bollenti nelle giornate di sole estivo.
7. Come descritto nel PALoc 3, sussiste la possibilità di creare una rete di Bike Sharing di agglomerato, estendendo il progetto per promuovere una mobilità lenta. Una simile rete dev'essere coordinata e la compatibilità del sistema Bike Sharing è importante.  
Se nei comuni confinanti il progetto viene messo a concorso, cosa che non è avvenuta nel nostro comune, e viene scelto un altro sistema, si veda Nextbike o Publibike (sistemi adottati in alcune grandi città svizzere), esiste la compatibilità con Velospot?  
Un utente che arriva alla Stazione FFS, potrà lasciare ad Ascona la bicicletta noleggiata al suo arrivo a Muralto?  
Si potranno proporre servizi comuni e coordinati fra sistemi diversi?

Con la massima stima

Per I Verdi

Francesca Machado-Zorrilla



Pierluigi Zanchi

