



Città di Bellinzona

Messaggio municipale no. 535

**Estensione della rete di bike sharing
sul territorio del Comune di Bellinzona**

27 ottobre 2021

Commissione competente:

Commissione del Piano regolatore



Sommario

Premessa	3
La situazione attuale	3
Il sistema	4
Tariffe d'abbonamento e dati d'utilizzo	6
Il progetto della Città di Bellinzona	9
I costi d'investimento	10
I costi di gestione	10
Finanziamento	11
Programma dei lavori e incidenza sulla gestione corrente	13
Dispositivo	14

Lodevole Consiglio comunale,

signore e signori Presidente e Consiglieri comunali,

con il presente Messaggio si propone l'approvazione di un credito d'opera per la realizzazione e l'integrazione di nuove postazioni nella *rete di bike sharing del Bellinzonese*, a sua volta facente parte a livello regionale – attraverso il Piano di Magadino – della *rete Locarnese-Bellinzonese*.

La richiesta di credito s'inserisce nel concetto di promozione della mobilità sostenibile, sia per lo svago e il turismo, ma soprattutto per i percorsi utilitaristici (in particolare casa-lavoro), inserito anche nel Programma d'azione comunale (PAC), recentemente avallato da questo Consiglio.

Il credito in oggetto prevede l'integrazione di 28 nuove postazioni sparse su tutto il territorio del nuovo Comune che accoglieranno 88 nuove e-bike. La rete locale disporrà così complessivamente di 38 postazioni e 147 biciclette, tutte elettriche, portando la rete regionale (la più grande della Svizzera) a contare un totale di 167 postazioni con 734 biciclette (di cui 506 elettriche).

Premessa

Il bike sharing è uno degli strumenti di mobilità sostenibile a disposizione delle amministrazioni pubbliche che intendono incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici, integrandoli tra loro (il cosiddetto 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 valida 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 dagli abitanti come pure dai turisti, il bike sharing è una realtà di mobilità sostenibile di successo.

L'introduzione di questo sistema nell'ambito di un'accresciuta sensibilità per la mobilità sostenibile è stata contrassegnata da un riscontro positivo che vede una crescita costante di utilizzatori, ciò che permette di ridurre la pressione sugli spostamenti privati e quindi sul traffico e l'inquinamento che ne consegue.

Oltre ad essere sostenibile dal punto di vista ambientale, questo tipo di mobilità è conveniente e attrattiva anche per la riduzione dei tempi di percorrenza rispetto al veicolo motorizzato privato e per la riduzione dei costi di gestione, sia per il singolo cittadino, ma anche per l'ente pubblico.

Le sfide che abbiamo di fronte – nonostante la grave crisi innescata dal Covid-19, non ancora superata nemmeno negli effetti sul tipo di trasporto utilizzato – sono epocali, come epocale è stato il potenziamento del trasporto pubblico in concomitanza con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri, a cui anche il sistema di bike sharing qui in oggetto cerca di agganciarsi, contribuendo a migliorarne ulteriormente l'attrattività, sia in termini di offerta, sia di qualità del servizio.

La situazione attuale

Nel gennaio 2016 sono state implementate le prime postazioni della rete di bike sharing nella Città di Locarno, introducendo e mettendo progressivamente a disposizione degli utenti 100 biciclette distribuite su 15 postazioni nel centro urbano.

Successivamente, visto il riscontro positivo e l'interesse mostrato da più Comuni, la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese (CIT) ha promosso e coordinato un ampliamento della rete, inaugurata nel giugno del 2018 con 96 posizioni e 489 biciclette, di cui 269 e-bike, distribuite su 15 Comuni.

Parallelamente all'estensione della rete nel territorio del Locarnese, anche il Comune di Bellinzona, nel frattempo aggregato, ha deciso l'implementazione del medesimo sistema di bike sharing, garantendo così all'utenza di riferimento, inizialmente – per quanto riguarda il Comune di Bellinzona – soprattutto turistica, di far capo al medesimo sistema tutt'attorno al Piano di Magadino, collegando così le due Città (e le due stazioni FFS) di Bellinzona e Locarno.

Nel maggio del 2019 sono così state inaugurate le prime 6 postazioni su territorio comunale con 45 biciclette, tutte elettriche, di colore rosso (a fare da *pendant* con quelle azzurre di Locarno e andando così a costituire anche una sorta di richiamo ai colori del Ticino laddove il loro utilizzo si mescola), distribuite nei punti d'interesse attorno al Parco del Piano di Magadino, e meglio nel centro paese di Camorino, alla stazione FFS di Giubiasco, presso la casa comunale di Gudo, a quella di Sementina, all'info point di Monte Carasso e nel centro storico di Bellinzona (Piazza Simen).

Anche grazie al coinvolgimento di aziende interessate che ne hanno co-finanziato la realizzazione, nel 2020 si sono poi aggiunte altre 4 postazioni con ulteriori 14 e-bike presso: la sede dell'Azienda Elettrica Ticinese (AET) a Monte Carasso, all'Ospedale San Giovanni (EOC), alla Società degli Impiegati di Commercio (SIC) in via Vallone e presso il nuovo nodo intermodale della stazione FFS a Bellinzona.

Nel frattempo, pure i Comuni di Cadenazzo, Arbedo-Castione, Lumino e S. Antonino, e nel 2022 ci sarà anche Roveredo, hanno implementato postazioni del medesimo sistema per rispondere alle esigenze di mobilità sia dei cittadini, sia delle aziende attive sul territorio, anche a seguito dei piani comprensoriali di mobilità aziendale promossi nell'ambito di quanto previsto dal Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB3).

La rete Bellinzonese e Locarnese è pertanto in continua evoluzione e attualmente (dato settembre 2021) si compone di 139 postazioni con 646 biciclette (228 meccaniche e 418 e-bike).

La necessaria gestione e manutenzione viene garantita dalla Fondazione Il Gabbiano tramite il progetto Muovi-Ti, con quindi anche una forte connotazione sociale dell'intero progetto. Esso mira in particolare ad aiutare i giovani partecipanti al programma di accompagnamento a poi trovare un inserimento sociale e lavorativo duraturo, creando dunque una forte connotazione tra etica ambientale e sociale.

Il sistema

Il sistema utilizzato è quello di Velospot®, sviluppato nel periodo 2008-2011 dai servizi comunali di Bienne. La Città di Bienne lo ha quindi implementato 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 anche in quel caso persone disoccupate. Nel 2013 il settore di sviluppo del sistema è stato esternalizzato con la creazione della ditta Intermobility SA iscritta a RC dal 10.09.2013.

Una delle peculiarità che distingue il sistema Velospot® è sin dall'inizio l'estrema flessibilità e semplicità dell'infrastruttura necessaria alla creazione di una postazione. Con la definizione di un'area e la posa di un palo con le necessarie informazioni, si può gestire l'apertura e chiusura delle biciclette e quindi il suo noleggio grazie a una rete di trasmissione dati che lavora sulle

coordinate delle postazioni. Attualmente esso avviene tramite una carta RFID oppure tramite un codice da digitare sulla tastiera o anche tramite uno Smartphone (Android).



L'App Velospot®, 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 sempre verificare la disponibilità ed il tipo di biciclette presenti oltre ad avere l'informazione relativa allo stato di carica delle batterie delle e-bike.

Sul sito www.velospot.info, si possono trovare ulteriori informazioni sulle reti esistenti in Svizzera che prevedono il sistema Velospot.



Piazza Rinaldo Simen - Bellinzona
 Numero stazione: 233004
 Piazza Rinaldo Simen - Bellinzona

Biciclette disponibili	
Ebikes	11
Biciclette / con batteria del cliente	0
Biciclette	1

E-Bike no.	Potenziale di km
330023	35 km
330033	25 km
330149	45 km

Le aree messe a disposizione delle postazioni sono delimitate da un tinteggio della pavimentazione. La superficie permette, vista la peculiarità del sistema, di ospitare un numero variabile di biciclette. Vi sono quindi aree destinate a 3-5 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.

L'utente che lo acquista, principalmente tramite il sito internet o l'App per Smartphone (funziona pure con lo SwissPass), ma anche presso le Cancellerie comunali o in altri luoghi convenzionati, riceve un badge (e un codice numerico via e-mail) con cui sbloccherà il sistema di bloccaggio elettronico. Da quel momento parte il noleggio e l'utente è libero di recarsi dove desidera. Al momento della chiusura, il sistema verificherà il tempo di utilizzo. L'utente può utilizzare la bicicletta anche per brevi spostamenti, per commissioni o per altri bisogni, prima di riportare la bicicletta nell'area delimitata di sosta (postazione) e poter così interrompere il conteggio del tempo a pagamento.

Tariffe d'abbonamento e dati d'utilizzo

Dai dati statistici registrati su tutta la rete, a livello regionale, nel 2019, emerge come il 95% degli utilizzi venga svolto all'interno dei primi 15 minuti di noleggio. Ciò permette di dire che di principio i percorsi effettuati sono mediamente brevi (tra 1 e 3 km) e solo una parte minoritaria utilizza la bicicletta per percorsi oltre i 5 km. Questo risponde perfettamente agli obiettivi che il sistema si prefigge, ossia aiutare alla mobilità nell'"ultimo chilometro".

Le tipologie di abbonamento, le cui tariffe – in linea con il resto della Svizzera – sono state considerate soprattutto in virtù di quanto appena esposto, sono riportate nella seguente immagine:

ABO ANNUALE	NORMALE 60.-		E-BIKE 120.-		E-BIKE + BATTERIA 200.-		E-BIKE PLUS 280.-	
TARIFFA	0-30 min.	ogni 30 min. suppl.	0-30 min.	ogni 30 min. suppl.	0-30 min.	ogni 30 min. suppl.	0-30 min.	ogni 30 min. suppl.
BM - BICICLETTA MECCANICA	GRATIS	CHF 1.-	GRATIS	CHF 1.-	GRATIS	CHF 1.-	GRATIS	CHF 1.-
BE - BICI ELETTRICA BATTERIA INTERNA	CHF 4.-	CHF 4.-	CHF 2.-	CHF 4.-	CHF 2.-	CHF 4.-	GRATIS	CHF 4.-
BE - BICI ELETTRICA BATTERIA PERSONALE					GRATIS	CHF 4.-		

ABO GIORNALIERO		Costo Abo	TARIFFA	
			BM - Bicicletta meccanica Ogni 30 minuti	BE - Ebike Ogni 30 minuti
1 giorno (Deposito CHF 100.-)	Light	GRATIS	CHF 1.-	CHF 4.-
	Premium	CHF 50.-	GRATIS	GRATIS
3 giorni (Deposito CHF 100.-)	Light	GRATIS	CHF 1.-	CHF 4.-

Gli utenti con l'abbonamento annuale e-bike con batteria personale ricevono al momento della stipulazione dell'abbonamento una batteria (vedi foto) grazie alla quale, se inserita nell'apposito alloggiamento, potranno beneficiare della prima mezz'ora gratuita. Questo permette di salvaguardare le batterie principali presenti nella e-bike, consentendo una loro gestione più razionale ed efficiente. Vi è inoltre la possibilità di sottoscrivere un abbonamento annuale che permette di utilizzare le e-bike, beneficiando della prima mezz'ora gratuita, anche senza batteria personale ed è il modello tariffale E-BIKE Plus.



L'attivazione della propulsione elettrica della pedalata assistita tramite la batteria principale presente all'interno della bicicletta può essere attivata e disattivata anche direttamente tramite il tasto presente sul lucchetto (vedi foto).

Questo permette di attivare il motore senza la batteria personale. Sarà applicata la tariffa di CHF 4.-/30 min. per le giornaliere o per chi ha un abbonamento esclusivamente meccanico, mentre per gli Abo E-BIKE Plus, la prima mezz'ora è gratuita.

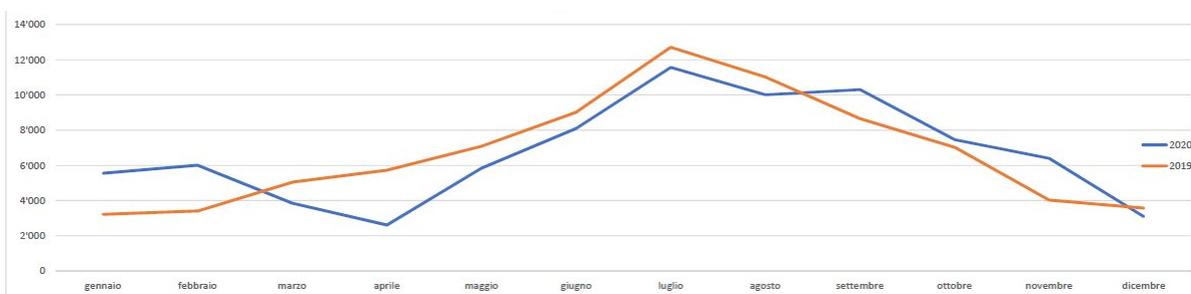
Le e-bike possono in ogni caso essere utilizzate anche nella loro forma meccanica, senza cioè l'ausilio del motore elettrico.

Dall'esperienza della Città di Locarno (e dai relativi dati di utilizzo dei primi anni di implementazione del sistema) si deduce chiaramente che anche alle nostre latitudini, per quanto sia più oneroso lo sforzo di riordino delle biciclette tra le varie postazioni, essendo meno numerosi i punti di grande interesse che si trovano invece in città più grandi, la capillarità della rete incentiva, favorendolo, il suo utilizzo e quindi anche il successo. Rispetto alla prima esperienza con 15 postazioni, la diffusione capillare sul territorio, sia nel centro urbano, sia al di fuori, ha permesso un aumento dell'utilizzazione come si può ben vedere dalla tabella e dal grafico seguente.

Nella tabella seguente è raffigurata l'evoluzione degli utilizzi riguardanti la rete del Locarnese:

		Biciclette			Noleggi			
Solo Locarno	Anno	Stazioni	Normali	e-bike	Totale	Totali	Media mese	Osservazioni
	2016	15	100				21'911	
2017	15	100				24'538	2'045	
2018	15	100				10'981	1'830	Gennaio-giugno 2018
Estensione regione	2018	28	100	65	165	13'800	2'300	Luglio-dicembre 2018
	2019	29	100	65	165	45'000	3'750	
	2020	31	100	65	165	45'900	3'825	Calo causa pandemia
	2021	31	100	65	165	58'311	4'859	Gennaio-metà settembre

Bike sharing – Noleggi mensili nel Locarnese 2019-2020



Anche il Bellinzonese ha visto un aumento (raddoppio) dell'utenza nei primi tre anni di implementazione del sistema, ma la capillarità e il numero di postazioni ancora ridotto e destinato per lo più a un interesse turistico, non hanno ancora permesso di sfruttarne appieno le potenzialità che il Locarnese mostra poter essere raggiunte.

Per questi motivi oltre che per continuare a tendere a una mobilità sempre più sostenibile e per offrire per quanto possibile le medesime possibilità di utilizzo a tutti i quartieri e quindi a quanta più popolazione possibile del nuovo Comune, si giustifica l'estensione della rete anche nel nostro Comune come qui proposta, andando a rendere più frequenti le postazioni sia nel comparto urbano centrale (Bellinzona e Giubiasco), sia portandole in tutti i quartieri del fondovalle.

Il progetto della Città di Bellinzona

I vari approfondimenti svolti anche grazie alla collaborazione della Fondazione Il Gabbiano, che può vantare l'esperienza maturata con lo sviluppo della rete nel Locarnese, hanno permesso di strutturare l'inserimento di postazioni in numero non eccessivo, ma sufficiente per poter coprire tutti i quartieri in modo oculato e secondo le esigenze.

Grazie anche alle collaborazioni con nuove aziende (all'AET, all'EOC e alla SIC, si aggiungono per ora l'Amministrazione cantonale e l'AMB, mentre sono ancora in corso contatti con altri potenziali interessati che co-finanzino la realizzazione di una postazione nei pressi della propria sede di lavoro), anche la Città di Bellinzona sarà in grado di proporre una rete sufficientemente fitta e quindi attrattiva, strutturata in base ai punti d'interesse connessi alla rete del trasporto pubblico.

Per scelta si è optato anche in questo caso (così com'era stato per le prime 10 postazioni) per le biciclette a pedalata assistita, permettendo quindi di coprire distanze maggiori (e incentivando così l'utilizzo anche nei quartieri più lontani dal comparto urbano centrale), rispettivamente di essere utilizzate da una più ampia fascia d'età.

Alle attuali 10 postazioni con 59 e-bike si intendono pertanto aggiungere 28 nuove postazioni con 88 e-bike, portando così la rete di Bellinzona complessivamente a 38 postazioni con 147 e-bike a cui si aggiungono potenzialmente anche le altre presenti nella rete condivisa con gli altri Comuni della nostra regione e con quelle del Locarnese. Nel piano generale allegato sono indicate le postazioni già attive, quelle progettate e anche quelle ancora previste nei Comuni di Cadenazzo, S. Antonino e Arbedo-Castione, mentre di seguito sono riepilogate le postazioni (attuali e future) all'interno del nostro Comune e il numero di biciclette di base con cui sono equipaggiate:

Quartiere	Postazioni esistenti	Postazioni nuove	E-bike esistenti	E-bike nuove
Bellinzona	4	13	24	46
Camorino	1	3	5	9
Claro		2		6
Giubiasco	1	5	10	12
Gnosca		1		3
Gorduno		1		3
Gudo	1		5	
Moleno		1		3
Monte Carasso	2		10	
Pianezzo		1		3
Preonzo		1		3
S. Antonio				
Sementina	1		5	
TOTALE	10	28	59	88

I costi d'investimento

I costi d'investimento sono qui di seguito riepilogati (IVA inclusa):

Acquisto 88 e-bike e lucchetti "Velospot® 2021"	CHF	325'920.-
Unità di comunicazione, batterie di scorta e caricatore	CHF	174'072.-
Messa in servizio (postazioni e integrazione rete)	CHF	26'000.-
Allestimento postazioni (pali, telai, segnaletica)	CHF	33'600.-
Infrastruttura per la gestione	CHF	56'000.-
Promozione, diversi e imprevisti	CHF	20'000.-
Arrotondamento	CHF	2'408.-
TOTALE COSTI D'INVESTIMENTO	CHF	638'000.-

Il costo di una singola bicicletta è di CHF 2'675.- al quale vanno ad aggiungersi CHF 1'025.- per il lucchetto "Velospot® 2021" per un totale di CHF 3'700.- che, come si vedrà nel seguito, saranno in larga misura co-finanziate da sussidi e partecipazioni di terzi.

Il Municipio non ritiene di proporre interventi supplementari, quali tettoie, pavimentazioni pregiate o altro, integrando le postazioni nell'arredo esistente come fatto per le postazioni già realizzate.

I costi di gestione

È intenzione proseguire la valida collaborazione per la gestione del sistema - così come avviene per il resto della rete del Bellinzonese e Locarnese - con la Fondazione Il Gabbiano, nell'ambito del progetto Muovi-TI. Oltre ad aver maturato un'apprezzata e professionale esperienza nella gestione della rete urbana del Locarnese, la Fondazione, tramite il suo direttore, signor Edo Carrasco, e la sua équipe, è stato partner anche nello sviluppo di tutto il progetto, individuando le varie criticità ed essendo sempre parte attiva nel processo di miglioramento del servizio. È evidente come lo scopo sociale sia uno degli elementi sostanziali del successo di tutta l'operazione, anche grazie ai relativi finanziamenti ottenuti dalla Fondazione che può così contenere quelli a carico della committenza, in questo caso della Città di Bellinzona.

La Fondazione Il Gabbiano, presente sul territorio ticinese dal 1991 e con la quale diversi Comuni hanno già una proficua collaborazione per altri progetti, ha valutato concretamente la presa a carico di questo importante tassello del progetto, offrendo attività occupazionali a giovani in difficoltà, provenienti dal Bellinzonese, per gestire la rete di bike sharing.

Attualmente i Comuni integrati nella rete versano un corrispettivo di CHF 3'000.- annui per postazione. Grazie alla buona collaborazione con la Fondazione e per permettere la finanziabilità senza aumentare il fabbisogno in gestione corrente come verrà meglio indicato nel capitolo seguente, il costo per le 38 postazioni è stato ridotto e fissato a CHF 2'500.- annui per postazione.

Oltre all'attuale officina situata nei pressi della Stazione FFS di Locarno-Muralto per la riparazione e manutenzione delle biciclette, sarà necessario allestire uno spazio anche a Bellinzona. Ciò permetterà di estendere il progetto d'accompagnamento e reinserimento professionale anche ai

giovani bellinzonesi in difficoltà, oltre a rispondere alle esigenze accresciute del servizio a seguito della pianificata estensione nella nostra regione. La ricerca e il finanziamento degli spazi adeguati a tale scopo spettano alla Fondazione stessa. Da notare in questo senso che il progetto di reinserimento di giovani provenienti dall'assistenza o dall'AI va a rispondere ad un problema annoso che sempre più sta toccando i giovani di tutto il Cantone, dove si contano più di 900 giovani in assistenza tra i 18 ed i 25 anni.

L'importo annuo di CHF 2'500.-/postazione si compone delle seguenti voci di spesa:

- ca. il 25% a copertura dei costi per le licenze software del server, delle unità di comunicazione (antenne) e dei lucchetti elettronici.
- ca. il 70% a parziale copertura dei costi di gestione e manutenzione delle biciclette e della rete (personale, materiale, amministrazione, ecc.).
- ca. il 5% quale quota di accantonamento per la futura sostituzione delle biciclette che dovrà gioco forza avvenire dopo 5-7 anni, la quale è quindi inclusa e non comporterà un ulteriore futuro costo a carico della Città.

Strutturando in questo modo l'importo di gestione, i Comuni garantiscono il corretto funzionamento del sistema oltre a un futuro investimento per la sostituzione delle biciclette o parti di esse (meccanica, elettronica, batterie, ecc.).

Sarà inserita nell'accordo di collaborazione, che sarà sottoscritta con la Fondazione Il Gabbiano come già oggi con il Locarnese, una specifica che impone la presentazione dei conti annuali.

I costi di gestione possono quindi essere riassunti come segue:

Costi di gestione 38 postazioni (10 esistenti + 28 nuove)	CHF	95'000.-
Costi assicurativi 147 e-bike (59 esistenti + 88 nuove)	CHF	5'000.-
TOTALE COSTI DI GESTIONE	CHF	100'000.-

Finanziamento

A) Finanziamento dei costi d'investimento

- Sussidio cantonale tramite Decreto Esecutivo del 25.09.2019

Lo stesso concerne i sussidi per i sistemi di bike sharing negli agglomerati che prevede per l'estensione del servizio esistente un contributo pari al 50% dell'investimento, ritenuto un sussidio massimo di CHF 15'000.- per ogni postazione e relative biciclette.

La Sezione della Mobilità ha comunicato che 20 postazioni rientrano nei parametri indicati dal Cantone per la concessione del sostegno e garantendo quindi un **sussidio di CHF 205'287.50.**

- Partecipazione da parte di terzi per la propria mobilità aziendale

Nel progetto sono incluse 4 postazioni che saranno finanziate dalle aziende presenti sul territorio, dando seguito al progetto di Mobilità Comprensoriale. In tal senso il Cantone contribuirà per 3 postazioni (via Monda a Camorino, posteggio via Tatti e Area Ufficio dello sport a Bellinzona) per un totale di CHF 75'000 mentre l'Azienda Multiservizi di Bellinzona per una postazione (presso la sede di Giubiasco) per un totale di CHF 25'000.-.

Si può quindi considerare una partecipazione da parte di terzi per la propria mobilità aziendale per un **importo complessivo pari a CHF 100'000.-**.

- Fondo per le Energie Rinnovabili (FER)

Con l'introduzione di questo fondo, i Comuni possono usufruire di risorse finanziarie supplementari messe a disposizione dal Cantone da investire nell'ambito dell'efficienza e del risparmio energetico. Da verifiche effettuate, il progetto rientra in quelli finanziabili con il FER. È quindi intenzione del Municipio utilizzare a tale titolo un **importo di CHF 196'599.-**.

Con questo finanziamento tramite il FER, unitamente agli altri ricavi provenienti dal Cantone e dalle Aziende, **l'intero costo per l'acquisto di biciclette, lucchetti, unità di comunicazione e batterie risulta completamente finanziato da terzi**, mentre il residuo, pari all'**investimento complessivo netto a carico della Città, sarà quindi pari a CHF 136'113.50**.

B) Finanziamento dei costi di gestione

- Contributo annuo per la gestione

Come indicato, i costi di gestione sono pari a CHF 2'500.-/postazione/anno, a cui si aggiungono costi assicurativo di CHF 5'000.-, per un importo complessivo di CHF 100'000.-. Per la copertura di tale importo si farà capo al conto di gestione n. 6910.3130.114, scorporando nel Preventivo 2022 – per trasparenza contabile – dal conto sinora indicato di “promozione della mobilità sostenibile” (n. 6910.3637.003) i costi di gestione corrente (lordi) della rete di bike sharing. Rispetto al Preventivo 2021 (in cui era considerato nel conto n. 6910.3637.003 un fabbisogno per le 10 postazioni già esistenti di CHF 53'000.-), nel Preventivo 2022 il nuovo conto di gestione “bike sharing” prevedrà un fabbisogno di CHF 100'000.- (ottimizzando i costi si passa da 10 a 38 postazioni con un aumento contenuto in CH 47'000.-) che, assommato al conto di “promozione della mobilità sostenibile” (senza più i costi di gestione della rete di bike sharing, appunto trasferiti nel nuovo conto n. 6910.3130.114), non sarà superiore, ma anzi inferiore al saldo originario di quest'ultimo (con la partecipazione ai costi delle postazioni già esistenti) esposto nel Preventivo 2021. Ciò significa che i costi di gestione dell'estensione della rete di bike sharing sono assorbiti dai crediti pre-esistenti adeguatamente ottimizzati e senza quindi chiederne di supplementari, secondo il principio della neutralità finanziaria che impone la situazione dei conti della Città, adeguatamente considerata.

- Cantone o Confederazione

La Fondazione Gabbiano svilupperà il progetto con il sostegno del Cantone e/o della Confederazione tramite l'inserimento di ragazzi in assistenza on in AI. Aspetto, questo, di competenza della Fondazione Il Gabbiano, la quale ha così potuto ridurre il costo posto a carico della Città di Bellinzona.

- Sponsorizzazioni e abbonamenti

Il gestore (Fondazione Il Gabbiano), come già indicato, si occuperà direttamente della ricerca e raccolta (anche per la nuova officina che verrà aperta a Bellinzona) dei fondi e delle sponsorizzazioni, che potranno essere applicate sulle biciclette, oltre che degli incassi degli abbonamenti annuali e giornalieri che saranno sottoscritti, andando a garantire la parte non coperta dai contributi dei singoli Comuni rispetto al costo globale di gestione del progetto che è superiore rispetto a quanto pagano i Comuni per il servizio che ricevono.

Programma dei lavori e incidenza sulla gestione corrente

Nel Piano delle opere l'estensione della rete di bike sharing è inserita con il relativo costo d'investimento nell'anno 2022. Considerando, e riservati, i tempi di approvazione del presente messaggio, di crescita in giudicato delle procedure necessarie e di fornitura delle biciclette, si conta di poter mettere in funzione l'estensione qui proposta per il mese di settembre 2022.

Per il calcolo dell'incidenza sulla gestione corrente, si adottano i seguenti parametri:

Tasso di interesse: 2%, calcolato sul residuo a bilancio.

Ammortamento: gli interventi contenuti nel presente Messaggio sono attribuibili a categorie differenziate degli investimenti per i quali la Città calcola gli ammortamenti; in relazione all'applicazione del MCA2, l'obiettivo è quello di differenziare le varie spese in modo più puntuale rispetto al passato, in modo da applicare il tasso d'ammortamento più appropriato. Le nuove basi legali sono dettate dall'art. 165 LOC e dal relativo art. 17 del Regolamento sulla gestione finanziaria dei Comuni. Queste chiariscono che per tutti gli investimenti viene applicato il metodo dell'ammortamento a quota costante, calcolato di principio sulla durata di vita del bene.

In applicazione delle nuove basi legali e del principio di calcolo fissato dal MCA2, il calcolo dell'ammortamento dell'investimento è quindi ipotizzato come segue, attribuendo l'intera spesa alla categoria "Mobili, veicoli, macchinari, attrezzature", la cui durata di vita è qui stimata prudenzialmente in 8 anni:

Tipologia	Importo netto	Durata	Ammortamento annuo
Bike sharing	136'114	8	17'014

Per quanto riguarda i **costi d'interesse**, essi sono calcolati come costo teorico sul residuo a bilancio; questo implica un dato medio per i primi 10 anni di **CHF 1'200.- ca.**

In sintesi, si riassume l'impatto sulla gestione corrente come segue:

- Ammortamento (dato costante annuo; nel conto ammortamenti) CHF 17'014
- Interessi (dato medio su 8 anni; nel conto interessi per investimenti) CHF 1'200
- Costi di gestione aggiuntivi (*assorbiti nel saldo 2021 del conto "promozione della mobilità sostenibile; vedi sopra, punto B. finanziamento dei costi di gestione corrente"*) CHF 47'000

Dispositivo

Per le considerazioni espresse e fatto riferimento agli atti citati, codesto lodevole Consiglio comunale è quindi invitato a voler **risolvere**:

1 – È concesso un credito lordo di CHF 638'000.- per l'estensione della rete di bike sharing sul territorio del Comune di Bellinzona, da addebitare al conto investimenti del Comune.

2 – I sussidi cantonali e le partecipazioni di terzi all'investimento, pari a CHF 305'287.50, andranno in diminuzione del credito.

3 – A parziale copertura dell'investimento si fa capo all'accantonamento contributi FER. L'importo di CHF 196'599.- sarà inserito alle entrate della gestione investimenti.

4 – Ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LOC, il corrispondente credito decadrà se non verrà utilizzato entro un anno dalla crescita in giudicato di tutte le decisioni relative a procedure previste dalle leggi per rendere operativa la presente risoluzione.

Con ogni ossequio.

Per il Municipio

Il Sindaco

Mario Branda

Il Segretario

Philippe Bernasconi

Allegata: Planimetria