

**MESSAGGIO NO. 35 / 2010****RICHIESTA DI UN CREDITO QUADRO DI FR. 385'000.--
PER L'ESECUZIONE DEL PROGETTO "MENDRISIO INBICI"**

Al Lodevole Consiglio Comunale di Mendrisio,
Signori Presidente e Consiglieri,

PREMESSA

Da oltre quindici anni, Mendrisio si occupa di mobilità innovativa, basata sui principi dell'efficienza e del rispetto dell'ambiente. Dal 1994 al 2001 il comprensorio è stato oggetto del progetto pilota Vel-1, tuttora il più significativo a livello europeo per la sperimentazione pratica di veicoli elettrici. A partire dal 2006, il comune ha mirato alla promozione della mobilità lenta con il progetto "Mendrisio al passo coi tempi" in sinergia con InfoVEL e con i trasporti pubblici.

Un nuovo progetto mirato alla promozione della bicicletta rappresenta un'ideale complemento, sia dal punto di vista della filosofia (dei trasporti efficienti), che dal punto di vista tecnologico (elettrificazione dei veicoli). Anche per cavalcare l'onda di entusiasmo creata dal campionato del Mondo di Ciclismo del settembre 2009 - che merita di lasciare un segno tangibile per le cittadine e i cittadini che si spostano quotidianamente nello stesso ambiente teatro del Campionato Mondiale - si ritiene che Mendrisio sia il Comune ideale predestinato a promuovere l'uso quotidiano della bicicletta in generale - e della bicicletta elettrica in particolare.

Nell'ambito dell'aggregazione comunale, Mendrisio ha adottato un piano degli indirizzi che traduce i valori guida e le scelte di fondo per la nuova Città. Tra le azioni di sviluppo previste sotto il capitolo della mobilità vi sono il potenziamento del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile. "Mendrisio InBici" è un progetto ambizioso che mira a diffondere maggiormente l'uso quotidiano della bicicletta per brevi tragitti o per recarsi al lavoro.

Con l'ottima edizione dei Campionati Mondiali di Ciclismo 2009, nel Comune di Mendrisio la passione per la bicicletta si è rivitalizzata anche presso la popolazione locale. Anche se alle nostre latitudini la bici è percepita più come passione sportiva che come mezzo di trasporto. Razionalmente, ciò è dovuto, almeno in parte, alla impegnativa conformazione topografica del comprensorio. Questa problematica tuttavia è facilmente superabile con le biciclette elettriche, dette anche "a pedalata assistita". Si ritiene che uno degli aspetti sul quale questo progetto, e in particolare la sua comunicazione, debba riferirsi, è di mirare a modificare la MENTALITA' circa il "mezzo di trasporto" bicicletta.

Considerando che la bicicletta è il mezzo di trasporto più ecologico, efficiente, compatto, economico (e anche salutare) esistente, **si ritiene dunque opportuno che Mendrisio** (primo Comune Ticinese ad essere stato dotato del "Label" Città dell'Energia) **promuova attivamente questo veicolo** - in particolare anche nella sua versione elettrica.



CENNI STORICI (ESTRATTO DA WIKIPEDIA)

L'origine della prima bicicletta effettivamente utilizzata è da attribuirsi al barone Karl von Drais, un impiegato statale del Gran Ducato di Baden in Germania. Karl Drais inventò la sua Laufmaschine (macchina da corsa) nel 1817 che fu chiamata dalla stampa draisine (o anche draisienne, in Italia draisina) e più tardi velocipede. Si dice che l'interesse del barone nel trovare un'alternativa all'uso del cavallo fosse dovuto all'inedia e alle frequenti morti dei cavalli causate dall'insufficienza dei raccolti del 1816 (il cosiddetto anno senza estate a seguito dell'eruzione vulcanica del Monte Tambora sull'isola Sumbawa – nell'attuale Indonesia - avvenuta tra il 5 ed il 15 aprile del 1815).



(Fonte: Google immagini – Foto del sistema "Bicincittà")

Nel 2007 (anno più recente per il quale si dispone di statistiche complete) nel mondo sono state prodotte 130 milioni di biciclette, oltre il doppio dei 52 milioni di auto vendute. Negli anni '50 e '60 la produzione di biciclette e di automobili è andata di pari passo, ma le prime hanno staccato nettamente le auto dagli anni '70, iniziando una rapida ascesa fino a 105 milioni di unità nel 1988. Da allora, dopo un rallentamento tra il 1989 ed il 2001, la produzione di biciclette ha ripreso ad aumentare ogni anno. Gran parte della recente crescita è dovuta all'aumento della produzione di mezzi elettrici (pedalata assistita), la cui produzione è raddoppiata dal 2004 raggiungendo 21 milioni di unità nel 2007.

La bicicletta è tuttora il mezzo di trasporto più popolare al mondo: il motivo principale di questo successo è da ricercarsi nel "carburante", ovvero la forza muscolare (quasi...) sempre disponibile, e nell'elevata efficienza della trasmissione del moto (catena). Il consumo di energia (a 15-20 km/h) è pari a soli circa 12-16 kJ per chilometro. Ciò significa che se tutta l'energia contenuta in 100 grammi di patate arrivasse ai pedali si percorrerebbero dai 21 ai 28 chilometri.

OBIETTIVI A LUNGO TERMINE

La bicicletta elettrica, ovvero quella detta anche a pedalata assistita, viene considerata il mezzo più adatto stante la topografia della zona. Anche se i sussidi si rivolgono solo alle biciclette elettriche, dalla campagna di comunicazione e da parte delle misure promozionali (p. es. infrastrutturali) ne potranno trarre vantaggio tutti i possessori ed utilizzatori di biciclette.



Con la promozione dell'utilizzo della bicicletta in generale, e di quella elettrica più specificatamente, si vogliono raggiungere, a lungo termine, i seguenti obiettivi:

- sostituire nei brevi tragitti la bicicletta all'automobile per ridurre il traffico automobilistico e l'inquinamento;
- rendere il più sinergico possibile la mobilità con biciclette con quella dei trasporti pubblici;
- migliorare la salute del cittadino grazie al movimento fisico;
- diffondere la bicicletta elettrica senza ulteriori sussidi finanziari per gli acquirenti;
- instaurare un "automatismo" nei pianificatori e presso gli attori commerciali /aziendali privati, che tenga sempre conto anche delle esigenze dei ciclisti;
- favorire la mobilità lenta attraverso interventi infrastrutturali che prediligano la messa in sicurezza della rete viaria comunale per coloro che utilizzano la bicicletta come mezzo di locomozione.

OBIETTIVI A MEDIO TERMINE

A) Istituire un servizio di noleggio / prestito di biciclette elettriche

Una delle misure concrete del progetto "Mendrisio InBici" prevede un sistema pubblico di noleggio o di prestito delle biciclette elettriche. Data la morfologia del territorio, si ritiene infatti che le biciclette elettriche offrano una valida soluzione per ridurre lo sforzo fisico e consentire così ad una larga fascia di persone di utilizzarle.

La distribuzione di biciclette in città e la loro condivisione, il cosiddetto *bike sharing*, è una strategia adottata da molte città nel tentativo di limitare l'accesso delle auto nei centri. La presenza di diversi ciclo posteggi o le tessere elettroniche che consentono di prelevare e riconsegnare autonomamente la bicicletta, anche in luoghi diversi, rendono questi servizi estremamente pratici e fruibili.

Le modalità d'introduzione di un servizio *bike sharing* di bici elettriche a Mendrisio devono però ancora essere definite, poiché trattasi di mezzi la cui batteria necessita di essere ricaricata regolarmente come le batterie della telefonia mobile. Poiché le biciclette elettriche richiedono l'interscambio delle batterie, un sistema tipo *byke sharing* non può, al momento, essere utilizzato perché è necessaria la presenza di personale per cambiare le batterie scariche e sostituirle con quelle tenute in carica. Si potrebbero anche immaginare dei "distributori" di batterie, ma per il momento vengono esclusi per motivi di costi e si preferisce focalizzare l'attenzione su soluzioni più semplici. Lo scopo del presente progetto è comunque quello di permettere alla cittadinanza di poter noleggiare delle biciclette elettriche per un periodo di tempo prolungato (per esempio una settimana) in modo da prendere confidenza con esse e verificarne la rispondenza alle proprie esigenze di mobilità.

Sarà comunque compito della commissione tecnica monitorare esperienze di altre città, svizzere ed estere, che hanno già lanciato o che lanceranno in futuro progetti pilota di sistemi di *bike sharing* con biciclette elettriche. L'eventuale futura introduzione di un tale sistema di noleggio sarà oggetto di un possibile ulteriore sviluppo del presente progetto.

B) Erogare un sussidio all'acquisto di biciclette elettriche

Parallelamente al noleggio, si prevede d'incentivare l'acquisto delle biciclette elettriche mediante il versamento di un sussidio comunale. L'ammontare del contributo, le condizioni e le modalità per ottenerlo dovranno essere stabiliti in uno specifico regolamento che verrà creato dalla commissione tecnica del progetto.

L'intenzione è quella di erogare sussidi a coloro che potranno concretamente dimostrare di fare uso della bicicletta elettrica (si pensa ad un sistema tipo "carnet" come quello utilizzato per il progetto VEL).



C) Coinvolgere i rivenditori e i riparatori di biciclette

L'intenzione è di coinvolgere specialisti locali sia per la vendita che per il servizio di riparazione delle biciclette, si pensa in particolare a quelle elettriche. Oltre a criteri di qualità tecnica (p. es. il riconoscimento del prodotto da parte di NewRide e una garanzia minima di due anni sulle batterie), è opportuno che nel Comprensorio del Comune vi sia una rappresentanza che disponga di documentazione in lingua italiana. È comunque fondamentale che la manutenzione e la riparazione delle biciclette elettriche, sussidiate dal Comune, siano garantite per il tramite dei rivenditori regionali.

D) Adattare le infrastrutture della città

Il progetto prevede anche un primo adattamento delle infrastrutture della Città alle esigenze del progetto come parcheggi o stalli per le biciclette, tettoie, eventuali punti di ricarica fotovoltaica.

La messa in sicurezza è garantita dai nuovi sentieri pedonali e ciclabili che saranno realizzati nell'ambito del Programma dell'agglomerato del Mendrisiotto (PAM). Tali opere fanno parte della filosofia di mobilità dolce proposta dall'Ufficio tecnico del Comune, che ha permesso la concretizzazione del progetto "Mendrisio al passo coi tempi", prima fase di un disegno molto più ampio, nel quale rientra pure la promozione della bicicletta come alternativa al trasporto motorizzato. L'iniziativa proposta in questo Messaggio ne è il passo successivo, per il compimento di una mobilità a misura d'uomo, più rispettosa della salute e incolumità del cittadino.

PROVE PRATICHE DI "MENDRISIO INBICI"

Prima di elaborare questo Messaggio, l'amministrazione del Comune ha effettuato un test pratico con sei biciclette noleggiate in concomitanza con la campagna nazionale "Bike to work". I collaboratori del Comune le hanno utilizzate durante il mese di giugno 2009. Il 28 giugno scorso si è tenuta a Mendrisio la seconda Assemblea Internazionale di Cittaslow, in quella occasione è stato organizzato un mercatino e tramite Claudio Tettamanti ed il suo stand le biciclette elettriche sono state messe a disposizione della popolazione per dei giri di prova. Visto il successo d'interesse da parte della popolazione il Municipio ha deciso di prolungare l'affitto delle biciclette fino alla fine del mese di settembre che corrispondeva alla fine dei Mondiali di ciclismo 2009. Tramite la collaborazione con Claudio Tettamanti il Municipio ha messo a disposizione della popolazione le sei bici elettriche gratuitamente. L'azione è proseguita fino al 21 settembre, dopo quella data le biciclette sono state ritirate dal Municipio e messe a disposizione dei collaboratori che hanno lavorato per i Mondiali mentre due di esse sono state esposte nello Stand della Città di Mendrisio presso l'ExpoMondiali. Pur non avendo fatto una grande pubblicità, la messa a disposizione delle bici elettriche ha avuto un buon riscontro grazie al classico "passaparola". È stato fatto un sondaggio telefonico per rilevare la soddisfazione di coloro che hanno affittato le bici, è stato trasmesso ai media un comunicato stampa, dopodiché sono seguiti 3-4 servizi alla radio e alla TV. Ad oggi l'azione è risultata estremamente interessante per provare e testare il mezzo. Claudio Tettamanti nel frattempo ha venduto alcune biciclette elettriche a persone non domiciliate nel Comune di Mendrisio che hanno beneficiato di incentivi promossi dal proprio Comune di domicilio.



POTENZIALE

Per valutare se la bicicletta può essere un'alternativa all'automobile è opportuno analizzare alcune cifre sulla mobilità.

Dall'ultimo microcensimento della mobilità, a cura dell'Ufficio Federale di Statistica e dall'Ufficio Federale dello Sviluppo Territoriale, si evince che:

- le persone con più di 6 anni di età coprono giornalmente una distanza media di 37.3 km, di cui
 - 2 km a piedi
 - 0.8 km in bicicletta
 - 25.6 km nel traffico motorizzato privato
 - 7.6 km con i mezzi di trasporto pubblico
- i motivi principali di spostamento sono:
 - 45% è coperta per il tempo libero, di cui:
 - con distanze inferiori al km nel 25.4% dei casi
 - con distanze fra 1.1 e 5 km nel 33.2% nei casi
 - con distanze da 5.1 a 10 km nel 15.4% dei casi
 - 23% per recarsi al lavoro, di cui:
 - con distanze inferiori al km nel 18.6% dei casi
 - con distanze fra 1.1 e 5 km nel 29.2% nei casi
 - con distanze da 5.1 a 10 km nel 19.2% dei casi
 - 11% per acquisti, di cui:
 - con distanze inferiori al km nel 37% dei casi
 - con distanze fra 1.1 e 5 km nel 34.9% nei casi
 - con distanze da 5.1 a 10 km nel 13.5% dei casi
 - 9% per spostamenti professionali, di cui:
 - con distanze inferiori al km nel 10.3% dei casi
 - con distanze fra 1.1 e 5 km nel 22.9% nei casi
 - con distanze da 5.1 a 10 km nel 15.9% dei casi
 - 4% per la formazione, di cui:
 - con distanze inferiori al km nel 48.2% dei casi
 - con distanze fra 1.1 e 5 km nel 33.7% nei casi
 - con distanze da 5.1 a 10 km nel 8% dei casi
- l'auto è di gran lunga il mezzo più utilizzato (copre il 67% delle distanze) ma
 - uno spostamento su 8 è inferiore al km
 - il 30% degli spostamenti sono comunque inferiori ai 3 km
 - il 45% degli spostamenti sono comunque inferiori ai 5 km
 - solo uno spostamento su 3 è comunque superiore ai 10 km



Poiché uno degli scopi del progetto è sostituire con le biciclette parte della mobilità attualmente coperta dalle auto, è pure interessante notare che l'occupazione media delle auto risulta di 1.57 persone e nel 70.2% dei casi è mediamente occupata da una sola persona. Considerando il motivo dello spostamento risulta che le auto usate:

- per il tempo libero hanno un'occupazione media di 1.92 ed il 55.5% dei viaggi è con un solo occupante; l'auto copre il 68.7% delle distanze;
- per recarsi al lavoro hanno un'occupazione media di 1.11 ed il 91.4% dei viaggi è con un solo occupante; l'auto copre il 66.5% delle distanze;
- per acquisti hanno un'occupazione media di 1.63 ed il 66.9% dei viaggi è con un solo occupante; l'auto copre il 85.8% delle distanze;
- per spostamenti professionali hanno un'occupazione media di 1.25 ed il 86% dei viaggi è con un solo occupante; l'auto copre il 75.1% delle distanze;
- per la formazione hanno un'occupazione media di 1.63 ed il 66.9% dei viaggi è con un solo occupante; l'auto copre il 14.8% delle distanze.

Dai numeri presentati si ricava che il maggior potenziale per le biciclette è negli spostamenti per recarsi al lavoro mentre il minore in quelli per la formazione.

Per calcolare i possibili effetti si ipotizza che:

- la bicicletta sostituisca l'auto per tutti i tragitti compresi fra 1 e 5 km ed in cui l'auto è occupata da una sola persona;
- negli spostamenti per acquisti si considera che solo il 25% sia sostituibile a causa della merce acquistata come indicato dai dati del censimento (il 75% delle persone che usa l'auto per gli acquisti ha indicato nella capacità di carico il motivo della scelta dell'auto);
- negli spostamenti professionali si considera, per gli stessi motivi che solo il 50% è sostituibile;
- negli spostamenti per il tempo libero, considerando che spesso avvengono in ore serali o notturne e che implica talvolta anche capacità di carico, si considera una percentuale del 25%;
- a causa delle condizioni meteorologiche si considera poi che solo nel 50% dei casi la bicicletta possa sostituire effettivamente l'auto.

I dati utilizzati sono delle medie nazionali: esistono anche dei dati disaggregati per macro-area geografica o per tipologia del centro urbano. Poiché le differenze non sono sostanziali si sono utilizzati i valori medi nazionali per stabilire gli ordini di grandezza.

OBIETTIVI QUANTITATIVI

Facendo le ipotesi di cui sopra, si arriva alla conclusione che, nel Comune di Mendrisio, si potrebbero sostituire in media poco meno di 30'000 km percorsi giornalmente dalle auto con le biciclette, equivalenti a 2.7 km per persona per ogni giorno. Ne consegue che potenzialmente si potrebbe avere un risparmio di CO₂, facendo l'ipotesi conservativa che le biciclette stiano sostituendo delle auto che emettono in ciclo urbano solo 100 grammi di CO₂ al km, di 2.7 tonnellate al giorno e di poco meno di 1'100 all'anno. Difficilmente quantificabili sono poi gli effetti in termini di altri inquinanti quali NOx, HC, particolato. Tuttavia, poiché le biciclette sostituirebbero le auto nei tragitti brevi, in cui gli effetti peggiorativi della partenza a freddo del motore hanno un grande peso sul tragitto complessivo a causa proprio della sua brevità, si può affermare che vi saranno sensibili miglioramenti potenziali anche su questo fronte.



Poiché questo potenziale sostitutivo implica, come sottolineato nell'introduzione, un forte cambiamento di mentalità, è utopistico pensare in tempi brevi di potere raggiungere una percentuale significativa di tale potenziale.

Pertanto l'obiettivo quantitativo che ci si prefigge di raggiungere entro il termine del progetto (il 31 dicembre 2013), è di sostituire circa il 3% dei potenziali 30'000 km espressi sopra, che equivale a 300 biciclette elettriche¹ immatricolate nel Comune di Mendrisio nell'ambito del progetto e che si traduce in un presumibile risparmio di poco meno di 30 tonnellate di CO₂ l'anno. Queste 300 biciclette elettriche equivalgono anche a dire che l'obiettivo è di avere circa il 5% delle economie domestiche dotate (numero fuochi: 6'020) di bicicletta elettrica². In termini di effetto, i costi complessivi, considerando un periodo di 24 mesi di utilizzo delle biciclette, equivalgono a dire che un grammo di CO₂ risparmiato costa meno di 1 centesimo di franco.

DESTINATARI DEL PROGETTO

Target del progetto sono i cittadini di Mendrisio.

Durante la prima fase del progetto continuerà anche la sensibilizzazione al mezzo elettrico rivolta ai collaboratori della Città di Mendrisio, già iniziata con il periodo test delle bici elettriche, durante tutto il mese di giugno del 2009, in concomitanza con l'azione nazionale "Bike to Work".

ORGANIZZAZIONE DEL PROGETTO

La parte operativa del progetto è a carico dell'Amministrazione comunale.

In un secondo tempo il Municipio si riserverà di valutare se conferire un mandato a InfoVEL di Mendrisio.

Il regolamento per l'accettazione degli importatori/produttori di biciclette elettriche e per la gestione dei sussidi sarà elaborato da un'apposita commissione tecnica, che ha potere consultivo all'indirizzo del Municipio. Essa proporrà anche le modalità per accompagnare il progetto dal punto di vista del monitoraggio dei risultati, che potranno essere svolti coinvolgendo possibilmente istituti Ticinesi, come ad esempio la SUPSI. I membri della commissione tecnica saranno nominati dal Municipio di Mendrisio. La commissione tecnica sarà attiva per tutta la durata del progetto.

FASI DEL PROGETTO E TEMPISTICA

Il progetto si articola in più attività, distribuite in un certo arco temporale.

Le attività sono:

- progettazione;
- comunicazione;
- misure promozionali.

¹ Calcoliamo un sussidio medio di Fr. 500.-- per bicicletta elettrica che equivale al 20% del costo d'acquisto medio di una bicicletta elettrica pari a Fr. 2'500.-- (totale sussidio del Comune ammonta a Fr. 150'000.-- nell'arco di due anni).

² Spostamenti professionali totali giornalieri all'interno della nuova Mendrisio (dopo aggregazione 2009): 2'329 di cui: 538 all'interno del nuovo Comune di Mendrisio da quartiere a quartiere (p. es. Tremona-Arzo, Arzo-Mendrisio, ecc.) e 1'791 all'interno dei singoli quartieri (p. es. Mendrisio-Mendrisio, Genestrerio-Genestrerio, ecc.).



Affinché il progetto abbia efficacia si considera un arco temporale di 36 mesi, di cui:

- i primi 3/6 mesi per la progettazione ed organizzazione dei primi eventi, per predisporre il lancio del progetto a livello di comunicazione e per avviare le misure promozionali;
- una fase di ca. 24 mesi in cui si portano avanti le iniziative di comunicazione e di promozione;
- una fase finale di 3/6 mesi per la valutazione dei risultati con le iniziative residue di comunicazione per la propaganda dei risultati.

PROGETTAZIONE

Lo scopo di questa fase, alla luce della fase test avvenuta nel 2009 con le sei biciclette elettriche affittate, è di definire:

- quali sono le specifiche tecniche che devono avere le biciclette elettriche da utilizzare per il noleggio promozionale e per godere dei sussidi;
- quali sono le marche di biciclette elettriche che dispongono e disporranno anche in futuro di un servizio di manutenzione e di riparazione effettivo ed efficiente sul territorio;
- il regolamento per il noleggio promozionale;
- il regolamento per l'erogazione dei sussidi;
- la strategia della comunicazione;
- tipo e quantità di infrastruttura necessaria sia per le biciclette convenzionali che per quelle elettriche (stalli, tettoie, ecc.);
- definizione di dettaglio delle misure promozionali (localizzazione, quantità di biciclette, stallo, modulistica, ecc.);
- definizione del sistema di monitoraggio per valutare i risultati.

Questa fase può essere eseguita dalla commissione tecnica supportata eventualmente da specialisti esterni quali ad esempio la SUPSI per la valutazione dei risultati.

Per questa fase è previsto un budget di Fr. 25'000.--.

COMUNICAZIONE

Come evidenziato nell'introduzione ed anche nel paragrafo dedicato alla quantificazione, l'utilizzo della bicicletta per la mobilità ora è del tutto trascurato. Risulta allora necessario intraprendere delle misure per invogliare la popolazione ad un maggiore uso della bicicletta. In particolare:

- ospitare annualmente un evento simile a quelli organizzati da "New Ride" (www.newride.ch) che è un'organizzazione per la promozione di veicoli a due ruote elettrici;
- lanciare una campagna promozionale con manifesti e volantini da distribuire alle famiglie spiegando il progetto e propagandando l'utilizzo della bicicletta, in particolare elettrica;
- lanciare una campagna con spot radiofonici e sulla stampa locali;
- comparire con frequenza sui mezzi d'informazione con articoli e servizi per illustrare il progetto, per invogliare all'uso della bicicletta, per fare vedere cosa si fa in giro per il mondo con l'obiettivo di stimolare la mobilità dolce;
- organizzare delle pedalate collettive (vedi ad esempio www.slowup.ch e Stramendrisio), con la partecipazione anche di personaggi che possano catalizzare l'attenzione come campioni od ex campioni di ciclismo, personaggi della televisione, ecc.;
- "ingaggiare" delle personalità in vista per farle diventare dei "testimonial" del progetto; in primis le personalità politiche del Comune che possono dare l'esempio.



Per questa fase si prevede un budget globale di Fr. 30'000.--.

MISURE PROMOZIONALI

Le misure, come già illustrato nel capitolo "Obiettivi a medio termine", sono:

- istituzione di un servizio di noleggio/prestito di biciclette elettriche;
- sussidio all'acquisto di biciclette elettriche;
- coinvolgimento dei venditori/riparatori di biciclette;
- creazione di una prima serie di stalli, in parte coperti (ev. con ricarica fotovoltaica didattica per la visualizzazione dei quantitativi di energia in gioco);
- *proposte per la creazione di piste ciclabili e corsie preferenziali.*

La progettazione esecutiva e legale nonché l'esecuzione dell'ultimo punto, esulano da questo progetto poiché coinvolgono aspetti urbanistici e viabilistici nel loro insieme: il concetto della messa in sicurezza fa parte della filosofia di mobilità dolce sostenuta dall'Ufficio tecnico di Mendrisio.

Il servizio di noleggio ha le seguenti caratteristiche:

- creazione di un punto in cui si accettano le prenotazioni, si distribuiscono le biciclette con le chiavi di accesso e si gestiscono le batterie; questo punto deve appoggiarsi ad una struttura esistente alla quale andrà aggiunto il solo stallo esterno per le biciclette;
- almeno 20 biciclette con batteria di scorta (includono anche quelle per i testimonial), con lo scopo di averne almeno 10 sempre disponibili e 3 messe a disposizione dei collaboratori del Comune di Mendrisio per gli spostamenti da una sede all'altra con l'obiettivo di proseguire la sensibilizzazione interna all'Amministrazione comunale.

I costi previsti sono:

- costi di gestione del noleggio all'anno (modulistica, materiale di consumo, materiale informativo, chiavi, lucchetti, ecc.): Fr. 5'000.-- (per due anni);
- costo per la realizzazione di stalli/posteggi bici flessibili, di cui uno stabile e che possa fungere da "modello" dimostrativo con, ad esempio, dei pannelli fotovoltaici per la ricarica delle batterie: Fr. 100'000.--;
- costo per 23 biciclette elettriche con batterie di scorta e personalizzazione di cui 10 messe a disposizione dai rivenditori e che ritorneranno in loro possesso al termine del progetto e 13 acquistate dal Comune: costo per il Comune Fr. 60'000.--.

Sussidio

Si suggerisce di adottare un criterio tipo 20% del prezzo con un tetto massimo di Fr. 800.-- e di stanziare una certa somma massima all'anno che va mano a mano ad esaurirsi con l'evasione delle richieste. Il servizio di sussidio deve includere, analogamente a quanto visto per le bici a noleggio, la creazione di un punto in cui i cittadini presentano la richiesta di sussidio, la richiesta viene valutata e, se del caso accolta, e si provvede all'erogazione del sussidio. I costi del personale per l'apertura e chiusura delle pratiche sono inclusi nelle attività della persona che gestisce il noleggio. Pertanto, si possono considerare i seguenti costi annuali:

- Fr. 5'000.-- all'anno (per due anni) per produzione modulistica, spese bancarie, comunicazioni, materiale di consumo, ecc.;
- Fr. 75'000.-- all'anno (per due anni) di sussidi erogabili (tenendo conto dei diversi prezzi delle biciclette elettriche si considera una media di Fr. 500.-- per bicicletta).

Totale: Fr. 160'000.--.



RIASSUNTO PREVENTIVO DI SPESA

Il preventivo di spesa per la presente fase del progetto "Mendrisio InBici" ammonta a Fr. 385'000.00.

Progettazione e commissione tecnica

Totale affinamento progetto, con Commissione tecnica, dopo la fase pilota Fr. 25'000.00

Totale comunicazione Fr. 30'000.00

Misure promozionali

Gestione noleggio	Fr.	10'000.00	
Realizzazione stalli	Fr.	100'000.00	
Acquisto biciclette elettriche	Fr.	60'000.00	
<i>Totale misure promozionali</i>	Fr.		170'000.00

Sussidi Fr. 160'000.00

Totale costi Fr. **385'000.00**

IL SOSTEGNO DI ENTI CANTONALI E FEDERALI

Sarà oggetto dello studio ricercare la possibilità di attingere ad eventuali sussidi cantonali o federali, in modo particolare pensando alla natura innovativa della ricerca di eventuali sistemi di *bike sharing* per biciclette elettriche.

FINANZIAMENTO E ONERI FINANZIARI

Come già anticipato l'investimento per questa fase iniziale di "Mendrisio InBici" ammonta a Fr. 385'000.00. Il contributo del Comune è importante, ma il Municipio è convinto che proprio l'Ente pubblico deve sapersi attivare per affrontare e trovare soluzioni ai problemi che affliggono la nostra regione, tra i quali l'inquinamento ambientale è forse quello più rilevante.

Il piano delle opere prioritarie già contempla il progetto fra gli investimenti previsti a piano finanziario. L'importo stimato a suo tempo assommava a Fr. 300'000.--. L'aumento dell'investimento è caratterizzato dalla volontà del Municipio di incrementare i possibili incentivi all'acquisto delle biciclette elettriche rispetto a quanto previsto nel preventivo 2010³, allo scopo di raggiungere l'obiettivo annunciato nei capitoli precedenti.

Gli oneri finanziari medi generati dal presente progetto ammontano a ca. Fr. 54'000.--:

- l'ammortamento amministrativo annuo sul valore residuo è del 25% e ammonta a Fr. 96'250.--, per contro, l'ammortamento medio annuo assomma a Fr. 48'100.-- (tasso 12.5% lineare);
- gli interessi passivi sul capitale medio investito ammontano a Fr. 5'800.--⁴.

³ Nel preventivo 2010 il Municipio ha esposto, nel Dicastero Ambiente – Protezione aria e ambiente, un credito di gestione di Fr. 10'000.00, quale incentivo all'acquisto delle biciclette elettriche.

⁴ Tasso d'interesse applicato 3%.



Al sopraccitato importo occorre però dedurre il credito di Fr. 10'000.-- allibrato nel conto di gestione, pertanto gli oneri finanziari medi assommano a Fr. 44'000.--.

Siamo convinti che "Mendrisio InBici" rappresenti un ulteriore positivo tassello nella nostra politica energetica ed ambientale.

Fatte queste premesse confidiamo nell'approvazione di codesto On.do Consiglio.

Ci teniamo comunque a disposizione per ogni complemento d'informazione che potrà occorrere in sede di esame e discussione, mentre ci permettiamo proporvi, Signori Presidente e Consiglieri di

RISOLVERE

- 1. Al Municipio è concesso un credito quadro di Fr. 385'000.-- quale contributo comunale al progetto "Mendrisio InBici".**
- 2. La spesa sarà registrata a consuntivo nel conto degli investimenti – voce no. 589 "Altre uscite da attivare".**
- 3. È data competenza al Municipio di suddividere il credito quadro in singoli crediti di impegno.**
- 4. Il credito è da utilizzare entro il 31 dicembre 2014.**

Il Messaggio viene demandato all'esame della Commissione della Gestione.

Con osservanza.

Per la Municipalità:

Il Sindaco:
Lic.oec.HSG C.Croci

Il Segretario:
Lic.Rer.Pol. M.Demenga

