



Magadino, 29 settembre 2014

In virtù del decreto di convocazione emanato dal Municipio in data 21 luglio 2014 (risoluzione no. 846), è convocato oggi, 29 settembre 2014, alle ore 20.15, presso il salone di Magadino, Il **Consiglio comunale in seduta straordinaria**, in ossequio agli articoli 50 e seguenti della vigente Legge organica comunale, con il seguente

ORDINE DEL GIORNO

Il Presidente del Consiglio comunale, Michele Sussigan, dopo i saluti di rito, chiede se vi sono osservazioni o modifiche all'ordine del giorno (art. 38 cpv. 2 LOC).

In assenza di interventi l'ordine del giorno è confermato e approvato così come presentato.

1. Appello nominale dei presenti.
2. Approvazione del verbale delle discussioni della seduta del 26 maggio 2014.
3. Ratifica di un credito di CHF 101'137.00, da destinare alla messa in sicurezza di un tornante sulla strada comunale Alabardia-Piazzogna (MM no. 66 2012-2016).
4. Modifica degli articoli 1, 4 e 16 del Regolamento per l'ormeggio di natanti nei porti comunali (MM no. 67 2012-2016).
5. Approvazione del nuovo Regolamento sulle prestazioni contrattuali con i gestori delle reti di approvvigionamento elettrico (MM no. 68 2012-2016).
6. Approvazione del nuovo Regolamento concernente la sorveglianza mediante l'uso di videocamere (MM no. 69 2012-2016).
7. Approvazione della convenzione stipulata fra i Comuni di Monteceneri e Gambarogno per la realizzazione di un collettore per acque luride dalla Caserma del Monteceneri fino a Quartino, con allacciamento alle condotte acque luride comunali (MM no. 70 2012-2016).
8. Modifica dell'articolo 36 del Regolamento canalizzazioni (MM no. 71 2012-2016).
9. Concessione dell'affinenza comunale (MM no. 72 2012-2016).
10. Concessione dell'affinenza comunale (MM no. 73 2012-2016).
11. Concessione dell'affinenza comunale (MM no. 74 2012-2016).
12. Concessione dell'affinenza comunale (MM no. 75 2012-2016).
13. Concessione dell'affinenza comunale (MM no. 76 2012-2016).
14. Interpellanze e mozioni.

Il Presidente invita il Segretario comunale, Alberto Codioli, a procedere con l'appello nominale.

1. Appello nominale dei presenti.

	Cognome e nome		Presenti	Assenti	Osservazioni
1.	Bellotti	Fabrizio	X		
2.	Canevaro	Luigi	X		
3.	Clerici	Remo	X		
4.	Derighetti	Elio	X		
5.	Domenighetti	Fausto	X		
6.	Ferrari	Daniele		X	Assente giustificato
7.	Gaggetta	Giuseppe	X		
8.	Laffranchi	Gianni	X		
9.	Locatelli	Annamaria	X		
10.	Mina	Maurizio	X		
11.	Nessi	Nicola	X		
12.	Pawlowski	Gian Pietro	X		
13.	Pedroni	Paolo	X		
14.	Pelloni	Enrico	X		
15.	Pelloni	Gabriele	X		
16.	Pittà Buetti	Nadia	X		
17.	Radaelli	Alan	X		
18.	Raffi	Waldis	X		
19.	Richina	Eder	X		
20.	Richina	Ruby		X	Assente giustificato
21.	Romeo	Luca	X		
22.	Rossi	Tiziano		X	Assente giustificato
23.	Sargenti	Ivan	X		
24.	Sargenti	Michele	X		
25.	Sargenti	Orio		X	Assente giustificato
26.	Sussigan	Michele	X		
27.	Tamagni	Michele	X		
28.	Ugas	Bruna	X		
29.	Vaerini	Pierluigi	X		
30.	Veronese	Luca		X	Assente giustificato
Totali					

Presenti : 25
Assenti : 5

2. Approvazione del verbale delle discussioni della seduta del 26 maggio 2014

Il Presidente chiede se vi sono interventi o emendamenti sul verbale delle discussioni della seduta del 26 maggio 2014. Nessun intervento. Il verbale è quindi messo ai voti.

L'esito del voto è così verbalizzato

favorevoli 23
contrari 0
astenuti 2

3. Ratifica di un credito di CHF 101'137.00, da destinare alla messa in sicurezza di un tornante sulla strada comunale Alabardia-Piazzogna

Il Presidente chiede ai relatori delle Commissioni della gestione e delle opere pubbliche se vogliono aggiungere informazioni ai rapporti trasmessi in forma cartacea a tutti i consiglieri. Nessuna aggiunta da parte dei rappresentanti delle commissioni.

Michele Sargenti: mette in dubbio la tempistica sulla presentazione del MM, con ratifica a posteriori. Il maltempo ha causato l'interruzione della viabilità nel mese di settembre 2013 e quindi, a suo avviso, vi sarebbe stato sufficiente tempo per presentare il progetto e la richiesta di credito al Consiglio comunale prima dell'inizio dei lavori.

Terminate le discussioni il Presidente invita i presenti a voler deliberare sul dispositivo:

1. È ratificato il credito di CHF 101'137.00 da destinare alla messa in sicurezza di un tornante sulla strada comunale Alabardia-Piazzogna.
2. L'investimento andrà iscritto nel conto investimenti nell'anno di realizzo.

L'esito del voto è così verbalizzato:

favorevoli	25
contrari	0
astenuti	0

4. Modifica degli articoli 1, 4 e 16 del Regolamento per l'ormeggio di natanti nei porti comunali

Il Presidente chiede al relatore della Commissione delle petizioni se ha altro da aggiungere al rapporto trasmesso in forma cartacea a tutti i consiglieri. Il relatore fa notare che il rapporto è stato firmato solo da 4 commissari; i colleghi che non hanno firmato il rapporto non hanno presentato un rapporto di minoranza come la prassi vuole.

Inoltre, è riconfermata la proposta di emendamento per l'articolo 16 da completare con il seguente capoverso:

... Deroghe a questa limitazione di potenza possono essere accordate dal Municipio in presenza di richieste da parte di pescatori professionisti, sempre tuttavia nel rispetto delle dimensioni massime del natante indicate all'art. 17 ...

Il Sindaco, Tiziano Ponti, conferma che il Municipio accetta la proposta di emendamento; il dispositivo finale di approvazione è quindi modificato di conseguenza.

Waldis Ratti, ritiene che le motivazioni riportate dal Municipio a sostegno delle modifiche del Regolamento siano deboli e prive di logica. La tecnica moderna prevede motori più potenti e performanti rispetto al passato, soprattutto per le barche da diporto (che il MM non definisce nella loro tipologia). Rammenta che le barche dei pescatori sono sempre meno e quindi anche l'obiettivo di restituire i porticcioli comunali ai professionisti della pesca è solo teorico. Ritiene inutile la limitazione nella potenza dei motori a 30 CV. Nel Regolamento in discussione già esistono le misure massime d'ingombro, più che sufficienti per limitare l'uso dei porticcioli ai piccoli natanti.

Gianpietro Ferrari, spiega brevemente le motivazioni alla base della proposta. In particolare, cita il riordino delle rive pubbliche promosso in parallelo alla costruzione del Porto Gambarogno che prevede la soppressione di alcuni campi boe e pure il decadimento delle concessioni demaniali per i "porti di Ranzo/S. Abbondio". In quest'ottica, il Municipio ritiene opportuno riservare i posti disponibili nei porticcioli ai piccoli natanti concedendo un diritto di prelazione nel nuovo Porto Gambarogno, così come proposto e offerto ai detentori di boe.

Waldis Ratti, sentite le motivazioni di Ferrari, mantiene la proposta di stralcio dal MM delle modifiche proposte per gli articoli 4 e 16. Non si oppone per contro alla precisazione da introdurre nell'articolo 1.

Michele Sussigan conferma che, in presenza di proposte discordanti, bisogna procedere con votazione per eventuali.

E' messa in votazione la proposta di Ratti, che prevede di stralciare dal dispositivo le modifiche degli articoli 4 e 16 del Regolamento per l'ormeggio di natanti nei porti comunali. La proposta ottiene 3 voti a sostegno.

E' quindi messa in votazione la proposta del Municipio contenuta nel MM no. 67; la stessa ottiene 16 voti a sostegno.

Il Presidente apre la discussione sui singoli articoli e informa che, in assenza di interventi, gli articoli si riterranno tacitamente approvati.

Art. 1	come da proposta MM:	nessun intervento
Art. 4	come da proposta MM:	nessun intervento
Art. 16	emendato dalla commissione delle petizioni:	nessun intervento

Concluse le discussioni il Presidente invita i presenti a voler deliberare sul seguente dispositivo:

1. Sono approvate le modifiche degli articoli 1, 4 e 16 del Regolamento per l'ormeggio di natanti nei porti comunali come segue:

Articolo 1 Campo di applicazione

Il Regolamento per l'ormeggio di natanti nei porti comunali regola l'assegnazione degli ormeggi, le fasce di concessione, l'occupazione e la gestione dei porti comunali siti nelle frazioni di S.Abbondio, Gerra, San Nazzaro (Bustello) e Vira.

Tutte le attività legate al Porto Gambarogno, sito a San Nazzaro, in località Sass di Sciatt, sono regolate dall'apposito Regolamento d'esercizio.

Articolo 4 Procedura d'ammissione

Il richiedente è tenuto a formulare domanda scritta al Municipio, allegando alla richiesta una copia della licenza di circolazione del natante o, nei casi in cui il natante non è mai stato immatricolato, una dichiarazione del fabbricante indicante le dimensioni dello scafo, le specifiche e la potenza del motore. In questo caso l'ammissione diventerà definitiva solo dopo l'avvenuta immatricolazione.

Articolo 16 Generi di natanti

I porti comunali sono destinati ai natanti da lavoro o da diporto, a remi o a motore fino a una potenza massima di 22 kW (30 CV).

Deroghe a questa limitazione di potenza possono essere accordate dal Municipio in presenza di richieste da parte di pescatori professionisti, sempre tuttavia nel rispetto delle dimensioni massime del natante indicate all'art. 17.

La concessione è accordata anche a barche a vela, che rispettano le dimensioni di cui all'articolo 17, a condizione che siano munite di deriva e non di chiglia fissa.

2. Gli articoli così modificati saranno applicabili dopo le pubblicazioni di rito e successiva ratifica da parte del Dipartimento delle Istituzioni, Sezione degli enti locali.

L'esito del voto è così verbalizzato

favorevoli	18
contrari	3
astenuti	4

5. Approvazione del nuovo Regolamento sulle prestazioni contrattuali con i gestori delle reti di approvvigionamento elettrico

Il Presidente chiede ai relatori delle Commissioni delle petizioni e della gestione se hanno altro da aggiungere ai rapporti trasmessi in forma cartacea a tutti i consiglieri. Nessuna aggiunta; sono riconfermati i contenuti dei rapporti.

Il Presidente apre la discussione sui singoli articoli e informa che, in assenza di interventi, gli articoli si riterranno tacitamente approvati.

Michele Tamagni: conferma che, pur sostenendo le proposte municipali contenute nel MM no. 68, la commissione si è soffermata sulla relazione fra i consumi dei privati rispetto a quelli delle ditte ipotizzando di tassare maggiormente i grandi consumatori a vantaggio degli utenti privati. I dati sono stati resi disponibili solo per i Comuni SES; mancano i dati di Contone. Il preavviso è comunque favorevole all'accettazione del dispositivo proposto.

Pittà Buetti Nadia: scioglie la riserva formulata con la firma del rapporto pur mantenendo qualche dubbio sulla legalità della proposta legislativa e la sostenibilità delle norme proposte nell'ambito di un eventuale ricorso. Rammenta i trascorsi del ricorso "Ghringhelli", giunto con esito positivo fino al Tribunale federale.

Art. 1 Oggetto	nessun intervento
Art. 2 Campo di applicazione	nessun intervento
Art. 3 Basi legali	nessun intervento
Art. 4 Comprensorio	nessun intervento
Art. 5 Competenze	nessun intervento
Art. 6 Modalità	nessun intervento
Art. 7 Principio di prelievo	nessun intervento
Art. 8 Determinazione annuale della tassa	nessun intervento
Art. 9 Tassa	nessun intervento
Art. 10 Modalità d'incasso	nessun intervento
Art. 11 Entrata in vigore	nessun intervento

Il Presidente invita i presenti a voler deliberare sul seguente dispositivo:

1. **E' approvato Il nuovo Regolamento sulle prestazioni contrattuali con i gestori delle reti di approvvigionamento elettrico, articolo per articolo e nel suo insieme.**
2. **Il Regolamento sarà applicabile dopo le pubblicazioni di rito e successiva ratifica da parte del Dipartimento delle Istituzioni, Sezione degli enti locali, a partire dal 1° gennaio 2015.**

L'esito del voto è così verbalizzato

favorevoli	25
contrari	0
astenuiti	0

6. Approvazione del nuovo Regolamento concernente la sorveglianza mediante l'uso di videocamere

Il Presidente chiede al relatore della Commissione delle petizioni se ha altro da aggiungere al rapporto trasmesso in forma cartacea a tutti i consiglieri. Nessuna aggiunta; sono riconfermati i contenuti del rapporto.

Il Presidente apre la discussione sui singoli articoli e informa che, in assenza di interventi, gli articoli si riterranno facilmente approvati.

Pierluigi Vaerini, nella cronistoria elencata dal Municipio nel messaggio ritiene che vi sia una importante lacuna infatti, quando aveva esternato i dubbi sulla legalità dell'Ordinanza e la necessità di dotarsi di un Regolamento, il Municipio aveva ommesso di informare il Consiglio comunale che già aveva deciso di procedere con l'emanazione del Regolamento. Ritiene tuttavia che la sua interpellanza abbia sortito alcuni risultati apprezzabili infatti, la Sezione Enti locali ha emanato chiare disposizioni a tutti i Comuni e il Municipio di Gambarogno si è confermato ai disposti da tempo emanati dal Tribunale federale.

Nadia Pittà Buetti, con riferimento all'articolo 4 cpv. 1 chiede lumi sulla disquisizione di sfera privata o segreta delle persone. Nel Regolamento si fa accenno solo a quella segreta.

Alcune precisazioni sono fornite da Michele Sussigan e Pierluigi Vaerini. In particolare, si osserva che il Regolamento fa esplicito riferimento ai disposti previsti dal Codice penale, articolo 179 che prevede sia la tutela della sfera privata, sia di quella segreta.

Per sfera privata si intende le attività svolte in pubblico (soprattutto all'aperto); quelle segrete si riferiscono alle attività svolte nell'intimità della sfera familiare e personale (soprattutto all'interno delle abitazioni).

Pierluigi Vaerini, ritiene che gli scopi della videosorveglianza indicati nell'articolo 2 del Regolamento siano troppo ampi e ambiziosi; avrebbe gradito un campo d'azione più limitato. Non chiede emendamenti ma ritiene che si sarebbe potuto far capo a una definizione più chiara, magari attingendo ad esempi forniti dal Cantone.

Art. 1 Oggetto e campo d'applicazione	nessun intervento
Art. 2 Scopo della videosorveglianza	intervento Vaerini
Art. 3 Utilizzazione	nessun intervento
Art. 4 Registrazione	nessun intervento
Art. 5 Comunicazione delle registrazioni	nessun intervento
Art. 6 Protezione dei dati	nessun intervento
Art. 7 Entrata in vigore	nessun intervento
Art. 8 Pubblicazione	nessun intervento
Art. 9 Norme di diritto	nessun intervento

Il Presidente invita i presenti a voler deliberare sul seguente dispositivo:

1. E' approvato il nuovo Regolamento concernente la sorveglianza mediante l'uso di videocamere, articolo per articolo e nel suo insieme.
2. Il Regolamento sarà applicabile dopo le pubblicazioni di rito e successiva ratifica da parte del Dipartimento delle Istituzioni, Sezione degli enti locali, abrogando ogni precedente disposizione vigente in materia.

L'esito del voto è così verbalizzato

favorevoli	25
contrari	0
astenuiti	0

7. Approvazione della convenzione stipulata fra i Comuni di Monteceneri e Gambarogno per la realizzazione di un collettore per acque luride dalla Caserma del Monteceneri fino a Quartino, con allacciamento alle condotte acque luride comunali

Il Presidente chiede al relatore della Commissione delle petizioni se ha altro da aggiungere al rapporto trasmesso in forma cartacea a tutti i consiglieri. Nessuna aggiunta; sono riconfermati i contenuti del rapporto.

Il Presidente apre la discussione sugli articoli della Convenzione e informa che, in assenza di interventi, gli articoli si riterranno tacitamente approvati.

Art. 1	Autorizzazione di allacciamento	nessun intervento
Art. 2	Partecipazione ai costi d'investimento	nessun intervento
Art. 3	Partecipazione ai costi di manutenzione	nessun intervento
Art. 4	Tassa d'uso	nessun intervento
Art. 5	Validità della Convenzione	nessun intervento
Art. 6	Entrata in vigore	nessun intervento

Il Presidente invita i presenti a voler deliberare sul seguente dispositivo:

1. E' approvata la Convenzione stipulata fra i Comuni di Monteceneri e Gambarogno per la realizzazione di un collettore per acque luride, dalla Caserma del Monteceneri fino a Quartino, con allacciamento alle condotte acque luride comunali.
2. La Convenzione è approvata articolo per articolo e nel suo insieme.
3. La partecipazione ai costi d'investimento di CHF 120'000.00 sarà iscritta nel conto investimenti, nell'anno di realizzo.
4. La Convenzione sarà applicabile dopo le pubblicazioni di rito e successiva ratifica da parte del Dipartimento delle Istituzioni, Sezione degli enti locali.

L'esito del voto è così verbalizzato

favorevoli	25
contrari	0
astenuti	0

8. Modifica dell'articolo 36 del Regolamento canalizzazioni

Il Presidente chiede al relatore della Commissione delle petizioni se ha altro da aggiungere al rapporto trasmesso in forma cartacea a tutti i consiglieri. Nessuna aggiunta; sono riconfermati i contenuti del rapporto.

Il Presidente apre la discussione. Nessun intervento.

Il Presidente invita i presenti a voler deliberare sul seguente dispositivo:

1. Sono approvate le modifiche dell'articolo 36 del Regolamento delle canalizzazioni come segue:

Art. 36: Tasse d'uso

L'ammontare della tassa viene fissato nel modo seguente:

Da punto 1 a punto 6 cpv. b) omissione (nessun cambiamento)

6. cpv. c) La tassa consiste in una tassa base sul valore di stima dell'elemento allacciato, variabile tra lo 0.4 e lo 0.9 0/00 e un importo variabile tra CHF 0.25 CHF 0.75 per m3 di acqua potabile o industriale consumata, ritenuto un massimo di CHF 3'000.00.

6. cpv. d) Per i fondi aperti e i manufatti allacciati, quali posteggi e piazzali e per tutti i casi in cui la quantità d'acqua che defluisce nelle canalizzazioni non è definibile, la tassa è calcolata sul valore di stima, variabile tra lo 0.4 e lo 0.9 0/00 di detto valore, ritenuto un massimo di CHF 3'000.00.

Da punto 6 cpv. e) a cpv. i) omissione (nessun cambiamento).

2. L'articolo 36 così modificato sarà applicabile dopo le pubblicazioni di rito e successiva ratifica da parte del Dipartimento delle Istituzioni, Sezione degli Enti locali.

L'esito del voto è così verbalizzato

favorevoli	25
contrari	0
astenuti	0

I dati personali dei naturalizzandi vengono omessi nel rispetto delle disposizioni sulla protezione dei dati (cf. Circolare dell'Ufficio dello stato civile no. 20140620 in materia di naturalizzazione).

9. Concessione dell'attinenza comunale

Il Presidente chiede al relatore della Commissione delle petizioni se vuole aggiungere informazioni al rapporto trasmesso in forma cartacea a tutti i consiglieri. Nessuna aggiunta, tutte le verifiche del caso sono state eseguite in collaborazione con la commissione municipale delle naturalizzazioni.

Ivan Sargenti, trova strano che nessuno della Commissione delle petizioni abbia potuto partecipare alle audizioni organizzate dalla Commissione naturalizzazioni con i richiedenti dell'attinenza comunale.

Gianpietro Ferrari si scusa per il disagio legato ad un ritardo nella convocazione.

Michele Sargenti, ritiene che nei MM e nei rapporti commissionali si trovano poche informazioni sui candidati e le motivazioni che li portano a richiedere l'attinenza comunale in funzione della successiva naturalizzazione.

Michele Sussigan, rammenta che i membri della Commissione naturalizzazioni esaminano gli incarti, partecipano ai colloqui con i candidati e successivamente ridiscutono l'intero dossier del richiedente. Nel rilascio del preavviso c'è una linearità che non aggiunge informazioni particolari soprattutto in funzione della tutela della sfera privata dei richiedenti.

Tiziano Ponti, rammenta che tutti i consiglieri comunali, se interessati, possono comunque consultare gli incarti depositati.

Nadia Pittà Buetti, conferma che le candidature presentate sono trattate con la dovuta serietà e i dovuti approfondimenti. Ritiene che la procedura, così come organizzata, sia corretta.

Fabrizio Bellotti, è contrariato dalle affermazioni di Michele Sargenti, soprattutto per l'affermazione che si sia incorsi in un "copia incolla". E' una materia delicata che deve essere trattata con la dovuta sensibilità. I rapporti riportano solo le conclusioni lasciando ai lavori commissionali gli approfondimenti.

Gianpietro Ferrari, le disposizioni federali e cantonali sulle naturalizzazioni sono assai chiare e le competenze comunali nell'esame delle richieste sono comunque ridotte. Rammenta che in passato si allegava il curriculum dei candidati, poi tolti a tutela della privacy dei richiedenti. In tempi recenti sono state introdotte le serate di incontro e di formazione con i candidati che permettono di approfondire la reciproca conoscenza.

Luigi Canevaro, conferma che si asterrà dal voto in quanto non ha avuto la possibilità di conoscere i richiedenti.

Michele Sargenti, prende atto che il MM e i rapporti commissionali sono volutamente succinti e ripetitivi. Importante che vi sia una vera integrazione e partecipazione alla vita pubblica del Comune da parte dei richiedenti.

Giuseppe Gaggetta, non è d'accordo che i candidati mantengono la doppia nazionalità. Ritiene inoltre fastidioso che i Consiglieri comunali debbano esporsi pubblicamente con alzata di mano nell'ambito del voto.

E' aperta la discussione sul messaggio municipale e relativo rapporto commissionale. Nessun intervento.

Il Presidente, Michele Sussigan, mette in discussione il dispositivo di voto rammentando che le discussioni verbalizzate sono di carattere generale e non si riferiscono al singolo candidato:

Al signor NN e ai figli

è concessa l'attinenza comunale.

L'esito del voto è così verbalizzato

favorevoli	22
contrari	0
astenuti	3

10. Concessione dell'attinenza comunale

Il Presidente chiede al relatore della Commissione delle petizioni se vuole aggiungere informazioni al rapporto trasmesso in forma cartacea a tutti i consiglieri. Nessuna aggiunta,

tutte le verifiche del caso sono state eseguite in collaborazione con la commissione municipale delle naturalizzazioni.

E' aperta la discussione sul messaggio municipale e relativo rapporto commissionale. Nessun intervento. Il Presidente mette in discussione il seguente dispositivo:

Al signor NN

è concessa l'attinenza comunale.

L'esito del voto è così verbalizzato

favorevoli	22
contrari	0
astenuti	3

11. Concessione dell'attinenza comunale

Il Presidente chiede al relatore della Commissione delle petizioni se vuole aggiungere informazioni al rapporto trasmesso in forma cartacea a tutti i consiglieri. Nessuna aggiunta, tutte le verifiche del caso sono state eseguite in collaborazione con la commissione municipale delle naturalizzazioni.

E' aperta la discussione sul messaggio municipale e relativo rapporto commissionale. Nessun intervento. Il Presidente mette in discussione il seguente dispositivo:

Alla signora NN

è concessa l'attinenza comunale.

L'esito del voto è così verbalizzato

favorevoli	22
contrari	0
astenuti	3

12. Concessione dell'attinenza comunale

Il Presidente chiede al relatore della Commissione delle petizioni se vuole aggiungere informazioni al rapporto trasmesso in forma cartacea a tutti i consiglieri. Nessuna aggiunta, tutte le verifiche del caso sono state eseguite in collaborazione con la commissione municipale delle naturalizzazioni.

E' aperta la discussione sul messaggio municipale e relativo rapporto commissionale. Nessun intervento. Il Presidente mette in discussione il seguente dispositivo:

Al signor NN e ai figli:

è concessa l'attinenza comunale.

L'esito del voto è così verbalizzato

favorevoli	22
contrari	0
astenuiti	3

13. Concessione dell'attinenza comunale

Il Presidente chiede al relatore della Commissione delle petizioni se vuole aggiungere informazioni al rapporto trasmesso in forma cartacea a tutti i consiglieri. Nessuna aggiunta, tutte le verifiche del caso sono state eseguite in collaborazione con la commissione municipale delle naturalizzazioni.

E' aperta la discussione sul messaggio municipale e relativo rapporto commissionale. Nessun intervento. Il Presidente mette in discussione il seguente dispositivo:

Alla signora NN

è concessa l'attinenza comunale.

L'esito del voto è così verbalizzato

favorevoli	22
contrari	0
astenuiti	3

14. Interpellanze e mozioni.

Il Presidente, Michele Sussigan, conferma che fino all'apertura della seduta allo stesso e al Municipio non sono state consegnate interpellanze o mozioni in forma scritta.

Chiede ai colleghi se vogliono interpellare il Municipio o depositare delle mozioni. Intervengono:

Gian Pietro Pawlowski, presenta una mozione a livello interpartitico che si prefigge la realizzazione di una centrale termica a legna, con impianto di teleriscaldamento, per valorizzare il patrimonio boschivo esistente in Gambarogno. Il testo integrale è allegato e parte integrante del verbale.

La mozione è demandata seduta stante, per esame e competenza, alla commissione opere pubbliche.

Nadia Pittà Buetti, rammenta che la sua mozione per l'operatore sociale è ancora giacente nella Commissione delle petizioni, in attesa di soluzione. Sollecita formalmente i colleghi a rilasciare il rapporto. Remo Clerici conferma che il rapporto è in fase finale di allestimento.

Ivan Sargenti, presenta una mozione per promuovere l'azione di bike Scharing (messa a disposizione con noleggio e scambio di biciclette) nel nostro Comune. Allega un prospetto allestito dalla Intermobility SA che ne spiega il funzionamento e gli obiettivi. E' pure fornito il decreto esecutivo dal Consiglio di Stato concernente la concessione di sussidi per questi sistemi. Il testo integrale è allegato e parte integrante del verbale.

La mozione è demandata seduta stante, per esame, alla commissione della gestione.

Waldis Ratti, interpella il Municipio a sapere se è previsto di posare una stazione di ricarica per veicoli elettrici nell'infrastruttura in costruzione all'Alpe di Neggia. Eros Nessi conferma che è già prevista. L'interpellante si ritiene soddisfatto.

Michele Tamagni, ritiene che vi sia un abuso nell'uso della mozione e questo mette il Consiglio comunale e le sue commissioni nella posizione di doversi pronunciare su temi a volte poco conosciuti. Rammenta che ci si potrebbe orientare sull'interpellanza e dare maggior fiducia al Municipio per la promozione di progetti complessi.

Elio Derighetti, interpella il Municipio a sapere se vi sono novità in merito all'introduzione della tassa sul sacco RSU. Eros Nessi, conferma che il Consiglio di Stato ha mantenuto quanto a suo tempo promesso e ora la proposta per l'introduzione di un sistema a livello cantonale è già stata trasmessa al Gran Consiglio. Il Municipio ha già pronta una bozza di modifica del Regolamento, ma attende disposizioni da parte del Cantone. Nel frattempo, si sta lavorando sulla infrastruttura e sono stati allestiti e pubblicati i capitolati d'appalto per i vari servizi di raccolta, già predisposti per l'introduzione del nuovo sistema. L'interpellante si dichiara soddisfatto.

Tiziano Ponti, rammenta l'incontro fissato per Lunedì, 6 ottobre 2014, alle ore 20.00 nel Salone di Magadino, dove saranno presenti i rappresentanti della Direzione della SES e Edy Dell'Ambrogio, per rispondere a domande sul MM relativo all'acquisto del pacchetto azionario SES.

Informa pure che la prossima seduta straordinaria del Consiglio comunale sarà convocata per il 10 novembre 2014.

La seduta è dichiarata terminata alle ore 21.35.

Il Presidente:

Michele Sussigan



I° scrutatore:

Bruna Ugas



Il Segretario:

Alberto Codiroli



II° scrutatore:

Michele Tamagni



Mozione

Quartino, 29 settembre 2014

Presidente, Colleghi di Consiglio comunale,

i sottoscritti Consiglieri comunali, avvalendosi della facoltà concessa dalla Legge (art. 67 LOC) formulano mediante mozione la seguente proposta di decisione al Consiglio comunale.

Studio di fattibilità per la realizzazione di centrali termiche a legna con impianto di teleriscaldamento


I motivi per un tale progetto sono i seguenti:

- Valorizzazione in modo intelligente di una risorsa di cui disponiamo in abbondanza che è il legno. Possediamo un patrimonio boschivo che può essere sfruttato molto meglio rispetto a quanto si fa attualmente. La realizzazione di più centrali termiche a legna (truciolato o cippato che sia) significa utilizzare la legna indigena e creare posti di lavoro. In alcuni comuni la realizzazione di tali progetti ha visto la partecipazione attiva dei Patriziati.
- Il Piano energetico cantonale prevede che in futuro circa il 15% dell'energia termica necessaria nel nostro Cantone per il riscaldamento degli edifici venga fornito da reti di teleriscaldamento e pone l'accento sul fatto che molti di questi impianti debbano essere alimentate da fonti rinnovabili o da calore residuo. Le linee guida del Cantone stabiliscono in modo deciso che i Comuni si facciano promotori di studi di fattibilità per questo tipo di impianti.

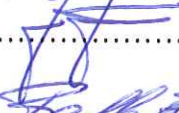
Con la seguente mozione chiediamo quindi l'attuazione di uno studio di fattibilità per questo tipo di impianti per il nostro territorio.

Ringraziando per l'attenzione, porgiamo i nostri migliori saluti.

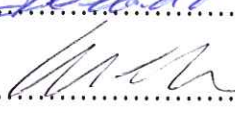
Gian Pietro Pawlowski


.....

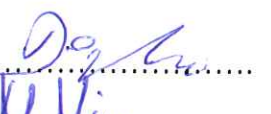
Giuseppa Gaggetta


.....

Fabrizio Bellotti


.....

Luigi Canevaro


.....

Elio Derighetti


.....

Maurizio Mina


.....

Gabriele Pelloni

Nadia Pittà Buetti



Alan Radaelli



Eder Richina



Ruby Richina



Luca Romeo



Michele Sargenti



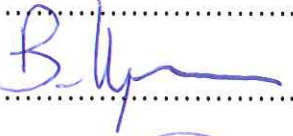
Pierluigi Vaerini



Luca Veronese



Bruna Ugas



ENRICO PELLONI



IVAN SARGENTI



MAURIZIO

Ivan Sargenti
Via Orgnana 73
6573 Magadino

Magadino, 29 settembre 2014

Mozione inerente la realizzazione di un "bike sharing" nel nostro comune.

In osservanza all'art. 67 della LOC, desidero proporre la realizzazione di un progetto che permette il migliorare e potenziare la mobilità lenta sul nostro territorio, in vista anche della realizzazione della pista ciclopedonale tra Quartino e Dirinella (inserita nel PALOC) nei prossimi anni.

Il progetto Velospot che trovate in allegato è molto interessante ed ha un costo molto contenuto. Il cantone ha stanziato un credito di 500'000 franchi per sostenere progetti di questo tipo (vedi decreto esecutivo del 26 novembre 2013), dal quale possiamo percepire un finanziamento. In base a delle offerte già presentata ad altri comuni ho potuto fare una calcolo approssimativo per un progetto iniziale, ad esempio:

- 44 biciclette
- 7 stazioni

il costo si situa attorno ai 230'000.- franchi, di cui 130'000.- fr. sovvenzionati dal cantone, rimangono a carico del comune circa 100'000 fr.

La gestione, interamente eseguita dalla "Fondazione il Gabbiano", comporterebbe un onere annuale per il comune di circa 5'000.- fr.

Il comune di Locarno è intenzionato a proporre lo stesso tipo di progetto (Velospot), mi risulta inoltre che pure il comune di Bellinzona è interessato e con ogni probabilità introdurrà anch'esso questo sistema. La compatibilità tra i vari progetti è quindi un vantaggio in quanto gli utenti potranno usufruire del servizio in tutti i tre comuni e le biciclette potranno essere interscambiabili.

In tutti i comuni dove è stato attivato un sistema di Bike Sharing si è rivelato un successo, senza andare lontano abbiamo l'esempio di Lugano anche se hanno un altro modello (Publibike).

Questo progetto ha quindi l'intento di promuovere la mobilità lenta ed ecosostenibile ed andrebbe a favore della popolazione del Gambarogno, come pure dell'offerta turistica.

Ulteriori dettagli e approfondimenti si possono richiedere a Intermobility SA come pure alla "Fondazione il Gabbiano".

Proponente:
Ivan Sargenti




A sostegno della mozione:

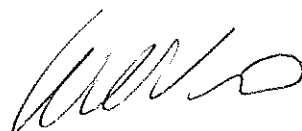
Alan Radaelli



Giuseppe Gaggetta



Luigi Canevaro



A large, stylized red graphic of a bicycle, composed of thick, rounded lines, dominates the background of the page. It shows the front wheel, the frame, and the rear wheel.

velospot[®]

L'innovativo sistema di bike sharing
«Swiss Made»

Intermobility SA

velospot®

L'innovativo sistema di bike sharing
«Swiss Made»

Intermobility SA



velospot – l'innovativa soluzione di bike sharing «Swiss Made»

Un moderno sistema di mobilità urbana «Swiss Made»

velospot è un sistema di bike sharing automatizzato che permette agli utenti di noleggiare una bicicletta in una qualsiasi stazione e di restituirla in un'altra stazione a scelta. Gli utenti possono così noleggiare il mezzo nel punto della città in cui ne hanno bisogno e spostarsi liberamente, eventualmente associando la bici ad altri mezzi di trasporto. Il sistema velospot è stato sviluppato sotto la direzione dell'Assessorato all'urbanistica del comune di Bienne, in collaborazione con diversi partner della regione.

Comunicazione wireless tra bicicletta e stazione

Il principio alla base di velospot è allo stesso tempo semplice e innovativo: le biciclette non sono collegate fisicamente allo stallo, bensì comunicano con esso tramite un collegamento wireless. A parte questa novità, velospot si usa come tutti gli altri moderni sistemi di bike sharing: l'utente si abbona al servizio e accede alle biciclette tramite un'apposita tessera RFID, mentre il server centrale controlla e memorizza le operazioni di noleggio.

Sistema che incentiva al noleggio di breve durata

velospot è pensato per favorire i noleggi di breve durata nei centri urbani. L'obiettivo è quello di far utilizzare il maggior numero possibile di biciclette disponibili. L'abbonamento annuale consente di utilizzare tutte le biciclette della rete «a volontà». Il noleggio di durata inferiore a 30 minuti è incluso nell'abbonamento, mentre al di là di tale soglia, ogni mezzora supplementare viene addebitata al cliente. L'abbonamento nazionale dà accesso a tutte le biciclette della rete velospot presenti nel paese. Infine è anche possibile usufruire di un abbonamento giornaliero.

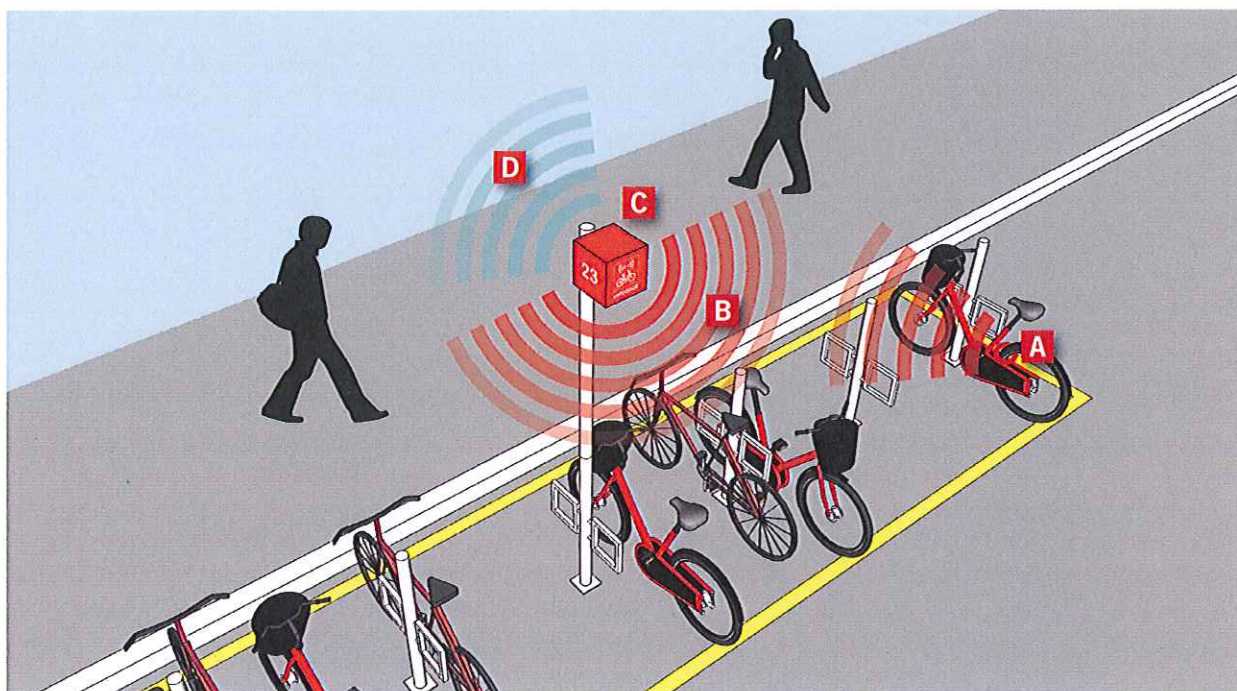
Accesso tramite tessera con chip RFID o telefono cellulare

A partire dall'estate 2014 tutti i clienti di velospot potranno accedere alle biciclette non solo con l'apposita tessera RFID, ma anche usando il proprio telefono cellulare. Questa innovazione renderà ancora più semplice e spontaneo l'uso delle biciclette, permettendone l'accesso anche ai non abbonati: le spese di noleggio saranno addebitate direttamente dall'operatore di telefonia mobile del cliente.

Stazioni alimentate a batteria e che non richiedono infrastrutture dedicate

Fisicamente le stazioni di noleggio sono rappresentate da un cubo fissato a palo di metallo; non è necessario nient'altro. Il sistema è dotato di un dispositivo elettronico e di una batteria per la comunicazione con le biciclette. Le stazioni comunicano con le bici dotate di antifurto intelligente tramite un dispositivo di trasmissione a onde corte, per poi trasmettere le informazioni raccolte al server centrale tramite le reti di telefonia mobile. Il server garantisce il controllo delle operazioni di noleggio.

Stazione di noleggio velospot



Schema di una stazione di noleggio con descrizione dei vari elementi che ne fanno parte.

- A.** Antifurto elettronico: accesso tramite tessera RFID o via SMS
- B.** Comunicazione tra bicicletta e stazione attraverso apposito dispositivo di trasmissione
- C.** a onde corte
Stazione velospot: modulo GSM dotato di antenna di trasmissione a onde corte; alimentazione elettrica: batteria ricaricabile con autonomia di 3 mesi circa
- D.** Comunicazione tra stazione e server attraverso la rete GSM

Tipi di stazione

Tipo stazione / quartiere

area realizzata mediante apposita segnaletica orizzontale e delimitata da pannelli laterali



Tipo centro

integrazione della stazione all'interno dei parcheggi preesistenti



Tipo coperto

integrazione della stazione all'interno di un parcheggio coperto a uso misto



Tipo stabilimento industriale

stazione con sistema di parcheggio a scelta



Bicicletta velospot

**Manutenzione minima e
design accattivante**

La bicicletta velospot è stata appositamente progettata per far parte di un sistema di bike sharing: è robusta, richiede una manutenzione minima ed è caratterizzata da un design originale e accattivante.



1. Telaio unisex in acciaio, colore RAL a scelta
2. Ruote da 26"
3. Cambio Shimano a 8 rapporti integrati
4. Freni Rollerbrakes BR-IM55
5. Cestino con superficie pubblicitaria disponibile di c.ca 180 x 500 mm
6. Copricatena con superficie pubblicitaria disponibile di c.ca 250 x 570 mm
7. Parafango in acciaio con protezione fanale

**Solido antifurto
elettronico «Swiss Made»**

Il sistema antifurto velospot funziona come una classica catena antifurto, ossia bloccando la ruota posteriore della bicicletta. Il suo funzionamento è quindi semplice e intuitivo: una volta attivato l'antifurto sfiorando il tasto rosso, sarà sufficiente avvicinare la tessera RFID al dispositivo per fare in modo che si sblocchi. Usando un telefono cellulare il tutto diventa ancora più semplice: basterà inviare al server il numero dell'antifurto tramite SMS.

Gli antifurto sono interamente prodotti da aziende svizzere ed è per questo che possono fregiarsi del marchio «Swiss Made»!



Vantaggi di velospot rispetto agli altri sistemi

Sistema su misura

L'Assessorato all'urbanistica del comune di Bienne ha svolto un ruolo determinante nello sviluppo di velospot, mobilitando ingenti risorse e mettendo a disposizione importanti competenze. Gli sforzi del comune hanno permesso di dare vita a un sistema di bike sharing appositamente adattato alle necessità dell'ambiente urbano. Di seguito sono elencati i numerosi vantaggi che velospot offre rispetto ai convenzionali sistemi di bike sharing della concorrenza.

Facile da usare

Il sistema è semplicissimo da usare: è sufficiente attivare l'antifurto e avvicinarsi alla tessera RFID. Un numero illimitato di utenti può accedere al servizio nello stesso momento senza doversi registrare e senza dover accedere a una colonnina centrale come in altri sistemi di bike sharing.

Infrastrutture minime

L'intervento a livello di paesaggio urbano è davvero minimo. La stazione velospot, infatti, non deve essere installata su una superficie apposita e non richiede altri elementi che appesantirebbero eccessivamente l'arredo urbano: l'unico intervento di ingegneria civile necessario è quello per la posa del palo della stazione. Poiché alimentata a batterie ricaricabili, inoltre, la stazione non ha bisogno di essere collegata alla rete elettrica.

Flessibile

Le stazioni di noleggio possono essere installate, smontate e spostate velocemente e senza investimenti aggiuntivi. Questa particolarità del sistema velospot consente di predisporre stazioni provvisorie (in occasione di eventi, mostre e manifestazioni stagionali).

Costi ridotti

Grazie a una struttura estremamente leggera, il sistema velospot è nettamente meno oneroso rispetto ai sistemi di bike sharing completi di dispositivi di ancoraggio.

Rete di stazioni fitta

Grazie al costo ridotto della stazione di noleggio e all'aspetto minimalista dell'infrastruttura del sistema, è possibile realizzare una rete di stazioni fitta, cosa fondamentale per garantire il successo dell'offerta.

Sistema comprovato

velospot ha già dato prova del suo valore: a soli tre anni dai primi impianti installati a Bienne, Neuchâtel, Le Locle e La Chaux-de-Fonds, il sistema annovera già oggi diverse migliaia di utenti che lo usano frequentemente e permettono così di ottimizzarlo.

Ragioni del successo del bike sharing in ambito urbano

Basandosi su uno studio di ampio respiro, nel 2013 l'*Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP) di New York ha pubblicato un manuale per la pianificazione delle reti di bike sharing. Tale manuale consente di individuare i cinque fattori principali alla base del successo del sistema.

Fattore di successo	Criterio
1. Rete di stazioni fitta	300 metri max. tra una stazione e l'altra
2. Numero di biciclette per abitante	10-30 biciclette ogni 1000 abitanti
3. Area servita	Min. 10 km ²
4. Materiale di qualità	Biciclette solide, pratiche, di aspetto accattivante e dotate di cestino sul manubrio
5. Stazioni facili da usare	Procedure di noleggio e restituzione facili da eseguire, sistema di blocco automatico, possibilità di informarsi sulla disponibilità o meno dei mezzi presso le varie stazioni

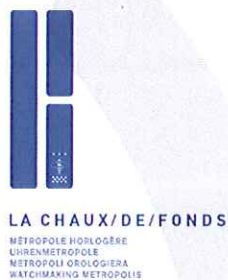
Fonte: The Bike-Share Planning Guide, Institute of Transportation & Development Policy, www.itdp.org

Delle stazioni flessibili e a basso costo, un sistema semplice da utilizzare e un modello di bicicletta scelto con cura: velospot riunisce tutte le condizioni ideali per realizzare una rete di bike sharing in linea con i fattori di successo evidenziati dall'ITDP.



Parco bici velospot 2014

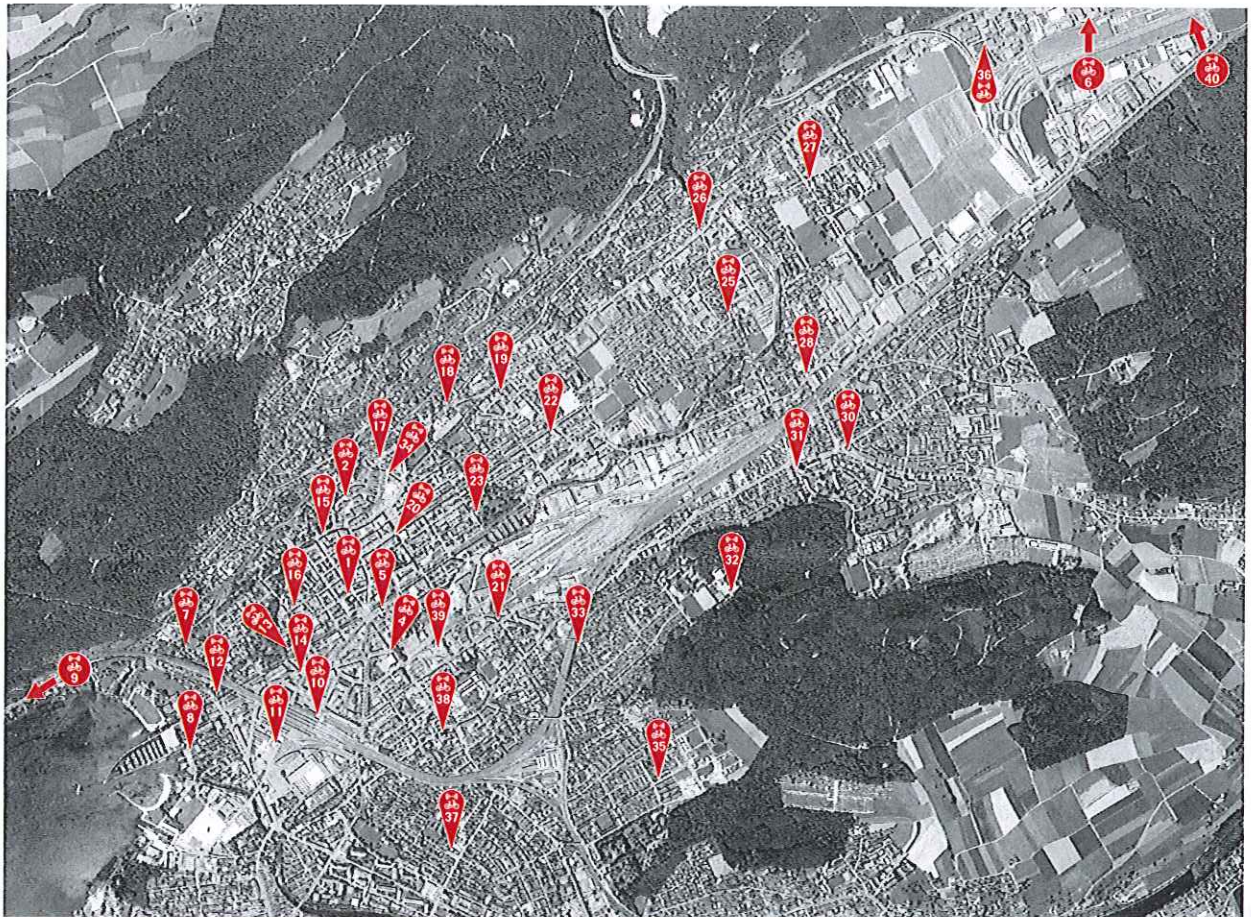
Rete	Stazioni	Numero di biciclette
Bienne	50	350
Neuchâtel	11	135
La Chaux-de-Fonds	10	50
Le Locle	4	20
Thun	20	120
Progetti reti 2014	40	180
Totale	135	855



velospot Bienne – storia di un esempio di successo

Una fitta rete di stazioni

Per gli addetti del comune era chiaro fin dal principio: affinché il sistema di bike sharing potesse essere davvero utile, la città di Bienne doveva ospitare una fitta rete di stazioni. Questo tipo di sistemi, infatti, per avere successo deve essere accessibile al maggior numero di clienti possibile e per raggiungere tale obiettivo l'utente deve avere una stazione disponibile vicino al suo punto di arrivo per poter restituire il mezzo comodamente e renderlo noleggiabile da un altro utente. La rete di stazioni, quindi, deve essere fitta e la distanza massima tra una stazione e l'altra deve essere compresa tra i 250 e i 300 metri. A Bienne, delle 40 stazioni previste per la prima fase dei lavori, 37 erano già operative alla fine del 2013 (v. immagine satellitare sotto). Il programma comunale prevede inoltre la realizzazione di numerose altre stazioni.



**Rete gestita da
un'impresa sociale**

A occuparsi della gestione della rete velospot di Bienne è l'impresa sociale «Action Paysage Bienne-Seeland». L'impresa svolge le seguenti mansioni: gestione del parco biciclette, manutenzione e riparazione dei mezzi, amministrazione del sistema e servizio clienti. «Action Paysage Bienne-Seeland» impiega disoccupati di lunga durata e richiedenti asilo che, grazie a velospot, arricchiscono il proprio bagaglio di esperienze e si rendono utili alla comunità. Il progetto messo in atto a Bienne dimostra che un'attività ancorata nel territorio e una gestione quotidiana del parco biciclette sono elementi fondamentali per il successo del servizio.

**Gestione del parco mezzi
a emissioni zero**

Il compito dei «velospotter» consiste nel garantire una corretta manutenzione delle biciclette e nel ripartire i mezzi nel modo più equilibrato possibile tra le circa 40 stazioni disponibili. Per movimentare le biciclette il personale dispone di una speciale e-bike con gancio di traino e rimorchio per trasportare fino a tre biciclette contemporaneamente.



Software di gestione

L'impresa ha a disposizione un software di gestione on-line: *velospot-Manager*. Il software registra i dati relativi agli spostamenti effettuati dai clienti, indica il numero di biciclette disponibili nelle varie stazioni e comunica il numero di vendite realizzate. Grazie a un apposito sistema informativo interno, inoltre, il software sincronizza il funzionamento dell'insieme della rete.

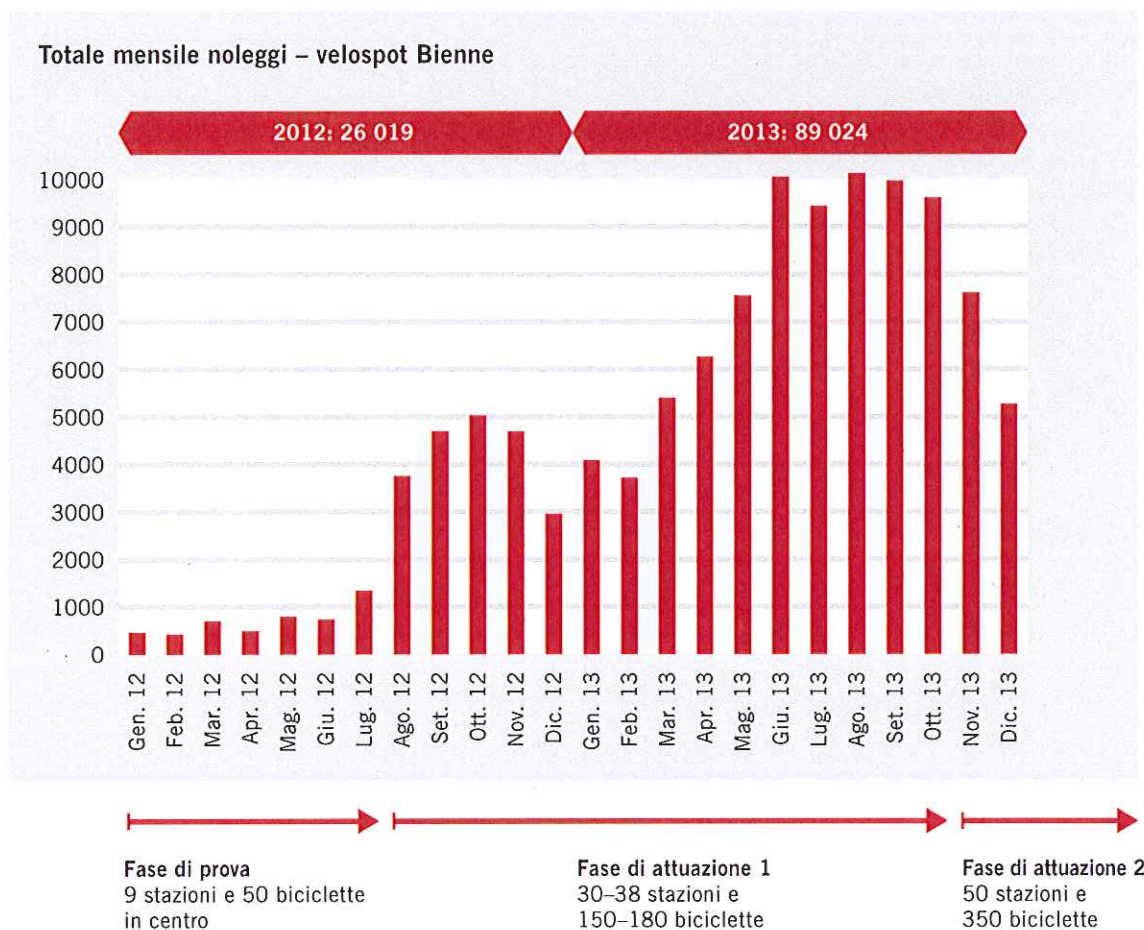
Infine *velospot-Manager* genera diverse statistiche: numero di percorsi effettuati ogni giorno, movimenti giornalieri relativi a una data stazione, durata di noleggio media, classifica dei percorsi più frequenti, ecc.

Il software prevede vari tipi di diritti di accesso e garantisce così che ognuno disponga solo dei dati da trattare di cui è responsabile.

Stationen mit zu tiefer Batteriespannung	
Mühlebücke	3 6
Bözingen Zentrum	3 429
Bärenplatz	3 467
Rolex 2	3 492
Teststation Zürich	3 418
COTE	3 455

Uso intensivo

La rete velospot è ampiamente utilizzata e un simile successo è dovuto principalmente alla fitta rete di stazioni presenti e all'elevata disponibilità di biciclette che ne deriva. Come illustrato dal grafico seguente, l'uso del bike sharing tra l'estate del 2012 e l'estate del 2013 è raddoppiato. Durante l'estate 2013 le biciclette velospot noleggiate sono state oltre 10.000 al mese. Durante le giornate di maggiore attività ogni bicicletta è stata noleggiata da 3 a 4 volte, il che dimostra che l'uso del sistema è ampiamente diffuso. In termini di qualità di gestione e effetto sulla mobilità urbana, il sistema velospot non ha equivalenti in Svizzera.



Attività autofinanziata

La gestione della rete velospot di Bienne affidata all'impresa sociale «Action Paysage Bienne-Seeland» non richiede finanziamenti pubblici diretti. Tutte le spese sono coperte dalle seguenti risorse: 1. acquisto di abbonamenti annuali e giornalieri, 2. pubblicità sulle biciclette, 3. indennizzo dell'accompagnamento sociale dei partecipanti al programma.

Organizzazione concreta di velospot

Servizio globale

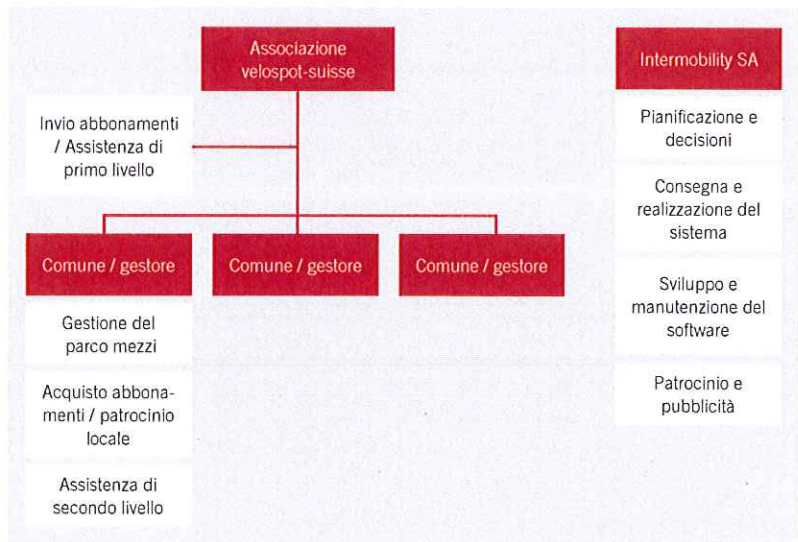
In seguito al successo del lancio del sistema, nell'autunno del 2013 il comune di Bienne ha ceduto i diritti di gestione di velospot a una società appositamente creata per l'occasione: Intermobility SA. Intermobility SA si è sostituita al comune in tutti i contratti definiti per la realizzazione dei vari elementi del sistema, di cui oggi è la sola responsabile. Il ruolo della società consiste nel commercializzare l'offerta, nel realizzare le reti in collaborazione con partner locali e nell'eseguire la manutenzione dei mezzi.

Reti locali indipendenti

Diversamente da altri sistemi di bike sharing, velospot ha una struttura federativa: a occuparsi dell'offerta è un apposito ente locale abilitato a gestire costi e tariffe indipendentemente dalla struttura nazionale. Così facendo l'offerta può essere adattata alle esigenze locali in modo da integrarla perfettamente alle strutture già esistenti. La gestione è essenzialmente garantita da enti sociali che attuano programmi volti a creare nuovi posti di lavoro.

Piattaforma a estensione nazionale

Per permettere di coordinare le varie reti velospot, i comuni aderenti hanno fondato l'«Association velospot suisse». Tale associazione si occupa di sviluppare offerte comuni, gestire la piattaforma on-line e coordinare le funzioni amministrative. Attualmente la segreteria dell'associazione è curata dall'Assessorato all'urbanistica del comune di Bienne.



Che cosa offre Intermobility SA

Pianificazione e decisioni

Intermobility SA ha una vasta esperienza e un comprovato know-how in materia di pianificazione di reti di bike sharing. La società elabora con precisione progetti personalizzati e individua tutti i luoghi più adatti per realizzare le stazioni di noleggio. Ove necessario, inoltre, Intermobility SA si occupa di trovare partner commerciali adeguati e predispone con essi tutto l'occorrente per un progetto di successo.

Consegna e realizzazione del sistema

Intermobility SA garantisce la consegna integrata di tutti gli elementi del sistema velospot. Oltre alle biciclette e alle stazioni, è incluso tutto l'occorrente per garantire il corretto funzionamento della rete:

Stazioni	Box interattiva, palo, pannelli di delimitazione laterali, cartello informativo, batteria e caricabatteria
Biciclette a noleggio	Bicicletta velospot e antifurto elettronico
Acquisto abbonamenti	Lettore tessere RFID, tessere RFID
Gestione del parco mezzi	Software di gestione, e-bike, rimorchi per il trasporto delle biciclette, badge, cassette degli attrezzi mobili, uniformi per il personale

Intermobility SA, in collaborazione con i partner locali, realizza e rende operativa la rete di bike sharing e propone corsi di formazione completi per imparare a gestire il parco biciclette e utilizzare il software di gestione.

Sviluppo

Se il progetto lo richiede, Intermobility SA, con l'aiuto di partner specializzati nel settore dell'IT, concepisce soluzioni su misura per offrire ad esempio la possibilità di collegare il bike sharing ai vari mezzi di trasporto pubblico disponibili o proporre offerte appositamente pensate per determinati tipi di clienti velospot.

Gestione e manutenzione del software

In qualità di membro dell'associazione velospot suisse, il comune/gestore dispone di libero accesso al sito Internet www.velospot.ch e al software di gestione. I clienti invece possono scaricare gratuitamente un'applicazione molto utile per rendere ancora più pratico l'uso del servizio, perché fornisce informazioni sul numero di biciclette disponibili nelle varie stazioni e permette di ricaricare i crediti e segnalare eventuali biciclette danneggiate.

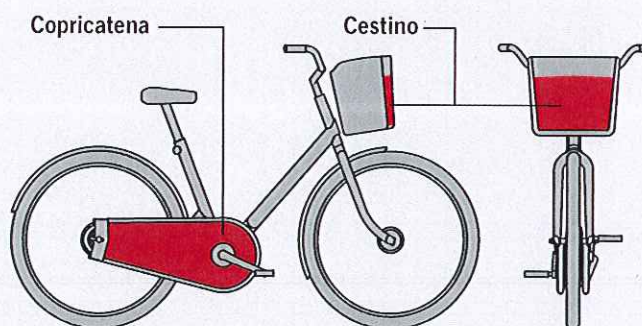
Per garantire il perfetto funzionamento del software velospot 24h/24, Intermobility SA propone inoltre un servizio di manutenzione comprensivo, tra le altre cose, di aggiornamenti e servizio di risoluzione dei problemi.

Sponsoring e pubblicità

Intermobility SA, grazie al suo know-how in materia di ricerca di partner economici privati e alla sua vasta rete di contatti, si occupa di trovare gli sponsor e i partner pubblicitari che contribuiranno a finanziare la rete velospot del comune.



Superficie pubblicitaria sulle biciclette



Chi siamo

Azienda

Intermobility SA, società fondata nell'autunno del 2013, si occupa della commercializzazione di velospot sia all'interno di tutto il territorio svizzero sia all'estero e per questo ha acquisito i diritti di gestione del sistema dal comune di Bienna. Intermobility SA ne è convinta: i sistemi di bike sharing, e in particolar modo il sistema velospot, hanno un enorme potenziale nelle aree urbane. L'obiettivo che la società si pone di raggiungere entro il 2017 è quello di fare di velospot il sistema di bike sharing di riferimento in Svizzera e poter così contribuire allo sviluppo di una mobilità urbana ecosostenibile.

Dirigenti



Jonas Schmid

Direttore

Jonas Schmid ha lavorato al progetto velospot sin dal suo lancio in qualità di Project manager dell'Assessorato all'urbanistica del comune di Bienna. Jonas, di professione geografo, ha una vasta esperienza nel settore dei progetti inerenti la mobilità e in particolare la mobilità lenta. Durante tutto l'arco dell'anno, anche nei periodi non di vacanza, la bici resta il suo mezzo di trasporto preferito.



Paul-André Sarrasin

Responsabile sponsoring e Business Bike sharing, Condirettore

Paul-André Sarrasin, esperto di marketing e sponsoring, vanta una lunga esperienza nel campo imprenditoriale ed è stato responsabile di vari sistemi automatizzati di bike e car sharing sin dalla comparsa di questa nuova tendenza. Nel tempo libero Paul-André ama attraversare i colli delle Alpi in bici da corsa.

Partner

Eccezion fatta per alcune parti della bicicletta, velospot è un prodotto 100% svizzero. I vari elementi del sistema sono forniti da partner di fiducia che collaborano costantemente allo sviluppo dello stesso e sono impegnati con convinzione nel progetto sin dal suo lancio. La maggior parte dei partner ha sede nella regione di Bienna e nel Canton Berna.

Contatti

Intermobility SA

Rue Centrale 36, 2502 Biel/Bienne, Svizzera

T +41 32 322 9000

info@intermobility.ch

www.intermobility.ch

www.velospot.ch

**Decreto esecutivo
concernente i sussidi per i sistemi di bike sharing negli agglomerati**

(del 26 novembre 2013)

IL CONSIGLIO DI STATO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

richiamati:

- il decreto legislativo del 19 febbraio 2013 per la concessione di un credito di fr. 500'000.– per sostenere i progetti di bike sharing negli agglomerati del Cantone;
- la legge sui sussidi cantonali del 22 giugno 1994;

decreta:

Capitolo primo
Generalità

- Scopo** **Art. 1** Il presente decreto regola le condizioni e le modalità per la concessione di sussidi per la creazione e l'ampliamento dei sistemi di bike sharing all'interno degli agglomerati.
- Credito quadro** **Art. 2** Il credito quadro per il finanziamento, la creazione e l'ampliamento dei sistemi di bike sharing è di fr. 500'000.–.
- Definizioni** **Art. 3** Per l'applicazione del presente decreto fanno stato le seguenti definizioni:
- a) **Agglomerato**
Insieme di Comuni secondo i Programmi d'agglomerato approvati dal Consiglio di Stato.
 - b) **Sistema di bike sharing**
Con il «sistema di bike sharing» s'intende la messa a disposizione dei cittadini, previa sottoscrizione di apposito abbonamento, di un certo numero di biciclette dislocate sul territorio in diverse postazioni, dalle quali è possibile prelevarle, utilizzarle per gli spostamenti quotidiani e riconsegnarle alla fine dell'utilizzo autonomo in una qualsiasi postazione.
 - c) **Utenza potenziale**
L'utenza potenziale rappresenta il numero di possibili utilizzatori del sistema di bike sharing calcolato in base ai seguenti criteri:
 - densità degli abitanti e/o addetti;
 - presenza di centri d'interesse e/o grandi generatori di traffico;
 - presenza di nodi intermodali.

Capitolo secondo
Autorità competente

Sezione della
mobilità

Art. 4 ¹L'esecuzione del presente decreto, segnatamente le decisioni di sussidiamento sono di competenza della Sezione della mobilità (in seguito SM).

²Nell'applicazione del presente decreto, la SM può avvalersi della consulenza di enti e specialisti esterni.

Capitolo terzo
Condizioni e ammontare del sussidio

Condizioni per
l'ottenimento
del sussidio

Art. 5 ¹La concessione dei sussidi è negata se i lavori di realizzazione delle opere sono iniziati prima dell'emanazione della decisione di sussidio. Fanno eccezione i casi espressamente autorizzati dalla SM. L'autorizzazione preventiva non conferisce diritto alla concessione del sussidio.

²Per l'ottenimento del sussidio devono essere rispettate le seguenti condizioni:

- a) L'ente promotore del progetto è un soggetto giuridico ed offre garanzie di operatività a lungo termine.
- b) L'ente promotore del progetto presenta un business plan concordato con il Dipartimento del territorio.
- c) Il progetto è sostenuto dai Comuni interessati e dalla Commissione regionale dei trasporti.
- d) Il progetto si sviluppa all'interno di un agglomerato.
- e) Il beneficiario del sussidio deve garantire la possibilità d'uso reciproco con altri sistemi di bike sharing sul territorio cantonale.
- f) Il progetto presentato deve:
 - 1 distribuire sul territorio le postazioni in modo da:
 - consentire spostamenti di lunghezza ragionevole, tenuto conto dei dislivelli;
 - non entrare in concorrenza l'una con l'altra;
 - soddisfare il maggior numero di utenti potenziali;
 - 2 considerare i percorsi di mobilità lenta, delle infrastrutture di mobilità e dei generatori di traffico;
 - 3 giustificare un'utenza potenziale adeguata;
 - 4 comprendere un piano finanziario che:
 - consideri le possibilità di economia di scala a livello amministrativo e gestionale per la riduzione dei costi;
 - dimostri la sostenibilità finanziaria per almeno 10 anni.

Ammontare del
sussidio e moda-
lità di pagamen-
to

Art. 6 ¹I contributi sono concessi una tantum secondo i seguenti parametri:

- a) Agglomerati senza sistemi di bike sharing:
 - per la creazione del servizio (officina meccanica, veicoli di servizio, programma informatico di gestione del sistema, formazione del personale iniziale, promozione iniziale) contributo pari al 50% dell'investimento, ritenuto un sussidio massimo di fr. 30'000.–, e inoltre
 - per la formazione delle postazioni, contributo pari al 50% dell'investimento, ritenuto un sussidio massimo di fr. 15'000.– per ogni postazione e le relative biciclette.
- b) Agglomerati con sistema di bike sharing già in esercizio:
 - per l'estensione del servizio esistente, contributo pari al 50% dell'investimento, ritenuto un sussidio massimo di fr. 15'000.– per ogni nuova postazione e le relative biciclette.

²Ai fini del sussidio è riconosciuto l'investimento per l'infrastruttura (postazioni e relative biciclette) e per la creazione del servizio. Non sono invece riconosciuti i costi di gestione.

³Il pagamento avviene sulla base di un consuntivo corredato di documenti giustificativi.

Domanda e decisione

Art. 7 ¹La domanda per l'ottenimento del sussidio deve essere presentata in forma scritta alla SM la quale si riserva di chiedere informazioni supplementari.

²La decisione di sussidio ha una validità di 24 mesi.

Capitolo quarto Disposizioni finali

Disponibilità finanziaria

Art. 8 Il sussidio è subordinato alla disponibilità del credito stanziato.

Entrata in vigore

Art. 9 ¹Il presente decreto esecutivo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.

Bellinzona, 26 novembre 2013

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: **P. Beltraminelli**

Il Cancelliere: **G. Gianella**
