



MESSAGGIO MUNICIPALE NR. 10

FINANZIAMENTO DI FR. 150'000.-- A FAVORE DEL PROGETTO "VERZASCA EXPRESS"

Egregio signor Presidente,
gentili signore
egregi signori,

con il presente messaggio municipale vi sottoponiamo la richiesta di credito per il sostegno finanziario al progetto "Verzasca Express", promosso dall'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e del Piano (ACVV).

Contesto del progetto

Il collegamento e la raggiungibilità capillare delle regioni discoste è una sfida sia in Ticino sia per le zone periferiche (in particolare quelle alpine) di tutta la Svizzera.

In Valle Verzasca queste sfide sono ulteriormente accentuate dalla particolare estensione del territorio comunale e dalla presenza di molte frazioni e nuclei. La Verzasca rappresenta pertanto un contesto adatto a sviluppare nuovi servizi di mobilità, con una particolare attenzione alle puntuali esigenze di ogni utente e di ogni fascia d'età.

Per questi motivi e su impulso della popolazione durante l'allestimento del *Masterplan Verzasca 2030*, il tema mobilità - all'interno della Valle e verso il Piano - ha assunto una particolare importanza, nonché priorità. È nato dunque un progetto denominato "Mobilità Verzasca", promosso dall'ACVV e coordinato dalla Fondazione Verzasca, affiancata dai consulenti della Conim AG. I lavori hanno potuto contare sulla costante collaborazione di AutoPostale, FFS, OTLMV e sul convinto sostegno delle autorità cantonali. Ciò ha permesso di approfondire molti aspetti concettuali e pratici, individuando delle misure con l'obiettivo di potenziare la mobilità per la Valle, a vantaggio della qualità di vita della popolazione locale e dell'attrattiva turistica.

Da questi lavori è scaturito il progetto per un servizio navetta porta-a-porta, denominato provvisoriamente "Verzasca Express", pensato per le particolari esigenze del nostro territorio e sondate a suo tempo con un gruppo rappresentativo di residenti.

Progetto faro "Verzasca Express"

L'implementazione del "Verzasca Express" è stata lanciata nel luglio 2020 con una "fase demo" di tre weekend, durante i quali una trentina di abitanti volontari ha potuto usufruire direttamente del servizio (App, prenotazione, veicolo, ecc.) e fornire importanti elementi per affinare l'impostazione e il funzionamento del trasporto. È stato possibile verificare direttamente l'attrattività del servizio e l'interesse da parte dei residenti. La fase demo si è

svolta in collaborazione con AutoPostale, che ha fornito sia l'App sia il veicolo (London Taxi, ibrido plug-in, con accesso disabili).

L'occasione di promuovere un'offerta concreta per il collegamento delle zone di montagna (in alternativa all'automobile privata) ha spinto alla decisione di lanciare un progetto pilota di due anni in Verzasca, con l'obiettivo di moltiplicare il servizio in altre valli ticinesi e svizzere: la Verzasca potrà pertanto fungere da modello e mostrarsi pioniera in questo ambito.

Il lancio della fase pilota di due anni è previsto nell'autunno 2021 grazie alla conferma del piano di finanziamento, di cui una tappa fondamentale è lo stanziamento del credito qui in oggetto.

L'introduzione del servizio sarà accompagnata da un'informazione mirata, momenti d'incontro (come, ad esempio, bancarelle informative) e di accompagnamento personalizzato per la popolazione, in particolare la più anziana ma non solo, così da renderlo il più accessibile e semplice possibile.

Obiettivi

Il "Verzasca Express" persegue i seguenti obiettivi:

- creazione di un efficiente servizio porta-a-porta su richiesta ("on demand") che colleghi la Valle Verzasca al suo interno e verso il Piano, durante tutto l'anno;
- offrire un servizio di mobilità nuovo, pratico e flessibile (oltre all'automobile privata e alle corse di AutoPostale) per popolazione locale in primis e visitatori.

Di riflesso, con la realizzazione del progetto si intende:

- agevolare gli spostamenti e, in generale, migliorare la qualità di vita della popolazione locale;
- rendere il "vivere in valle" (asse di sviluppo del Masterplan) concretamente più attrattivo;
- creare nuove opportunità di lavoro (almeno un'unità a tempo pieno);
- sostenere le attività economiche della regione supportando in particolare le aziende locali, quali ristoranti, alloggi e rustici in affitto;
- ridurre l'impatto ambientale della mobilità, favorendo la diffusione di veicoli elettrici e un'alternativa all'utilizzo dell'automobile privata;
- ampliare la rete di colonnine di ricarica veloce per veicoli elettrici su tutto il territorio della valle.

Panoramica del servizio

Il servizio "Verzasca express" si basa, in sintesi, sui seguenti elementi:

- il servizio è su chiamata: gli utenti prenotano la corsa tramite App (gratuita, sviluppata e messa a disposizione da Autopostale) oppure per telefono. Le richieste sono coordinate e ottimizzate: gli utenti che percorrono la medesima tratta (o parte di essa) agli stessi orari condividono il veicolo ("car pooling");
- il servizio sarà assicurato grazie all'impiego di due veicoli elettrici dedicati (max. 8 posti a sedere);
- il perimetro del servizio è il territorio del Comune di Verzasca (tutta la rete stradale) e parte del territorio sul Piano, limitatamente ad alcuni principali punti d'interesse definiti ("fermate virtuali" come ad esempio la stazione FFS di Tenero, centro commerciale, strutture sportive, scuole ecc. definite in base ai bisogni degli utenti);
- il territorio del servizio è suddiviso in tre zone tariffarie;

- le classiche fermate del bus vengono sostituite da "fermate dinamiche" nel perimetro ("porta di casa");
- le tariffe vengono calcolate in base al numero di zone percorse e prevedono diverse agevolazioni (abbonamento più corse, riduzioni per giovani e anziani);
- le tariffe sono proporzionali al servizio fornito, quindi necessariamente superiori al trasporto pubblico di linea a orario fisso (divieto di concorrenza), ma inferiori ad un servizio taxi classico individuale e ad ampio raggio d'azione. Le tariffe risultano inoltre attrattive rispetto al mezzo privato;
- il servizio è indirizzato a tutti i potenziali utenti e copre un'ampia fascia oraria tutti i giorni della settimana, 12 mesi all'anno. La disponibilità della prestazione sarà aumentata gradualmente fino ad arrivare agli orari indicati nella figura (integrazione dell'offerta attuale del trasporto pubblico, senza concorrenza);
- a livello organizzativo il servizio viene organizzato tramite un modello misto che prevede personale fisso (copertura orari di base) e, si auspica, volontari della regione (con rimborso spese) permettendo l'estensione degli orari del servizio.

Maggiori e ulteriori dettagli sono contenuti nella scheda di progetto allegata al messaggio.

È importante ricordare che lo scopo della fase pilota, di ben 2 anni, è di testare, affinare e migliorare in modo continuo il servizio alla popolazione. È quindi probabile che alcuni aspetti potranno essere modificati nel tempo (ad esempio, tariffe o zone, orari del servizio, perimetro del servizio ecc.); ciò adattandosi sempre alle esigenze del territorio.

Al termine dei 2 anni, l'auspicio è che il servizio sia apprezzato, efficiente ed economicamente sostenibile affinché possa consolidarsi e perdurare nel tempo. Il forte impegno e motivazione di Autopostale SA e di FFS SA, membri attivi del gruppo d'accompagnamento, ne sono testimonianza.

Per quanto riguarda la tipologia di veicoli, rispetto a quanto indicato nella scheda di progetto, ci si orienterà verso dei mezzi che offrano maggior garanzia di sicurezza e affidabilità, quindi dotati di un'autonomia e di una capienza maggiore (ca. 300 km di autonomia e 8 posti passeggeri). Una particolare attenzione sarà rivolta a soluzioni logistiche per persone disabili o con difficoltà motorie.

Contributo del Comune di Verzasca

Considerato il carattere innovativo e l'importanza della mobilità nelle zone periferiche, la Confederazione e il Cantone dimostrano di credere in questo progetto e lo sostengono finanziariamente in modo importante. Un impegno dimostrato anche da altri partner nazionali (Autopostale SA e FFS SA) e regionali (OTLMV, ATA).

Il principale beneficiario è il Comune di Verzasca e la sua popolazione. Pertanto il Municipio propone un co-finanziamento del progetto - in particolare per quanto riguarda l'acquisto dei veicoli elettrici e la posa di colonnine di ricarica rapida - con un contributo di fr. 150'000. Questo in linea con i costi preventivati nell'ambito del progetto.

Per quanto concerne l'utilizzo concreto dei veicoli, inclusi gli aspetti assicurativi e di responsabilità, il Municipio siglerà una Convenzione d'uso con il promotore del progetto - la quale sarà sottoposta al Consiglio comunale.

Finanziamento

Come accennato, il progetto pilota è sostenuto da partner locali, cantonali e dalla Confederazione.

Il piano di finanziamento del progetto è il seguente:

Finanziatore	Importo	Percentuale
Cantone Ticino (Ufficio sviluppo economico)	CHF 275'000	39%
Confederazione (Ufficio federale dei trasporti)	CHF 180'000	26%
Comune di Verzasca	CHF 150'000	21%
Fondazione Verzasca	CHF 39'800	6%
Autopostale	CHF 25'000	4%
FFS	CHF 15'000	2%
OTLML	CHF 10'000	1%
ATA	CHF 5'000	1%
SES	CHF 200	0.03%
TOTALE	CHF 700'000	100%

Il contributo della Confederazione e del Cantone (che in via del tutto eccezionale può raggiungere il 65% del finanziamento totale) è vincolato alla conferma del finanziamento da parte del Comune, principale beneficiario delle ricadute del progetto.

Aspetti finanziari

Per il versamento del sostegno finanziario proponiamo di fare capo alla liquidità monetaria presente sui conti aperti presso gli istituti di credito, in considerazione della somma ragguardevole tuttora in giacenza.

Nessun interesse passivo viene così considerato.

È importante sottolineare che questo investimento verrà riconosciuto come attività dei Comuni nell'ambito dell'efficienza e del risparmio energetico secondo la Legge cantonale sull'energia, quindi si procederà al suo finanziamento facendo capo a pieno titolo al Fondo Energie Rinnovabili (FER), tanto da permetterci di coprire per intero tutte le spese.

Difatti, in questo senso abbiamo preliminarmente sottoposto la questione all'Ufficio preposto della Sezione della protezione aria, acqua e suolo e meglio sapere se l'operazione in oggetto potesse entrare in considerazione per il suo finanziamento attingendo al FER.

Gradevolmente la risposta ottenuta è stata positiva, dal momento che è stato considerato quale provvedimento per aumentare l'efficienza energetica all'interno del proprio comprensorio, non a scopo di lucro.

Si tratta di un elemento positivo, poiché permette di individuare fonti di finanziamento senza particolari aggravii sulle casse comunali.

Ne consegue che, trattandosi di un investimento che sarà garantito nella sua globalità dal citato fondo, il bene amministrativo come tale viene deprezzato nella sua ampiezza e grazie a ciò non verranno applicati degli ammortamenti amministrativi.

Aspetti procedurali e formali

Preavviso commissionale: l'esame del messaggio compete alla **Commissione della gestione** (art. 72 LOC e 35 ROC).

Quoziente di voto: l'approvazione da parte del Consiglio comunale deve avvenire con il quorum della maggioranza assoluta dei membri componenti il legislativo (almeno 11 voti favorevoli) (art. 61 cpv. 2 LOC).

Referendum: decisione soggetta a referendum, se così regolarmente esercitato (art. 75 LOC).

Considerato quanto premesso, richiamate le spiegazioni riportate nei considerandi, il Municipio invita i Consiglieri comunali a voler

r i s o l v e r e

1. è approvato un credito di fr. 150'000.-- per il finanziamento del progetto "Verzasca express" per il periodo di fase pilota (2 anni).
2. il finanziamento avviene mediante fondi propri.
3. il Municipio è tenuto ad attingere al Fondo energie rinnovabili per tutte le spese d'investimento inerenti alle prestazioni previste da quest'ultimo.
4. è fissata al 31 dicembre 2023 la data della decadenza del credito ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LOC.

Con la massima stima.

Il Sindaco:

Ivo Bordoli

Per il Municipio:


Il Segretario a.i.:

Romano Bordoli

Allegata: scheda di progetto

Contenuto

1. Contesto	3
2. Verzasca Express: Obiettivi, premesse e panoramica del servizio	4
3. Sviluppo in fasi.....	7
4. Contenuti operativi della fase pilota.....	8
5. Costi d'esercizio e Investimenti.....	13
6. Modello organizzativo	14
7. Svolgimento del progetto e organizzazione	16
8. Costi e finanziamento.....	20
9. Piano d'azione	23

Collegamento delle zone periferiche tramite un servizio di trasporto porta a porta su chiamata

Scheda di progetto per una Fase Pilota in Valle Verzasca

Membri gruppo di lavoro

Stefano Ardò, FFS
Matthias Balmer, AutoPostale
Bendicht Hirsig, FFS
Alessandro Speziali, Fondazione Verzasca
Gabriele Butti, conim ag (gestione operativa)

La presente versione della scheda di progetto è stata aggiornata ad inizio 2021 in base agli sviluppi e ai colloqui con i possibili partner di finanziamento. Alcuni contenuti differiscono pertanto dalla versione elaborata nell'ambito del progetto "mobilità Verzasca" (concluso nell'ottobre 2020).

Versione giugno 2021

1. Contesto

- Il **collegamento e la raggiungibilità capillare delle regioni discoste** è una sfida sia in **Ticino** che per le zone periferiche in **tutta la Svizzera**.
- A livello ticinese, in **Valle Verzasca** queste sfide sono ulteriormente accentuate dalle problematiche derivate dal **traffico turistico**. La Verzasca rappresenta pertanto una **palestra ideale per testare nuovi servizi di mobilità per le regioni periferiche**.
- Nell'ambito del progetto **"mobilità Verzasca"** – lanciato dalla Associazione dei Comuni della Valle Verzasca (ACVV) e la Fondazione Verzasca in collaborazione con AutoPostale, FFS, il sostegno del Canton Ticino e la gestione operativa di comim – sono state approfondite diverse misure per la mobilità con l'obiettivo di sviluppare dei **nuovi servizi per la Valle, aumentare la qualità di vita della popolazione locale e l'attrattiva turistica**.
- Una delle misure individuate è l'attivazione di un **servizio porta a porta** su chiamata ("on demand") che collega la Valle Verzasca sia al suo interno sia verso il Piano ("Verzasca Express", nome provvisorio).
- Una prima "fase Demo" è stata realizzata nel luglio 2020 (si vedano dettagli nell'allegato 2).
- Il presente documento illustra in dettaglio una scheda di progetto per la realizzazione di una **fase pilota di due anni del "Verzasca Express"**, quale **modello per la moltiplicazione in altre zone periferiche in Ticino** (e in Svizzera).
- Si tratta di un **progetto di collaborazione** che integra diversi attori: ACVV, nuovo Comune, popolazione locale, AutoPostale e FFS.

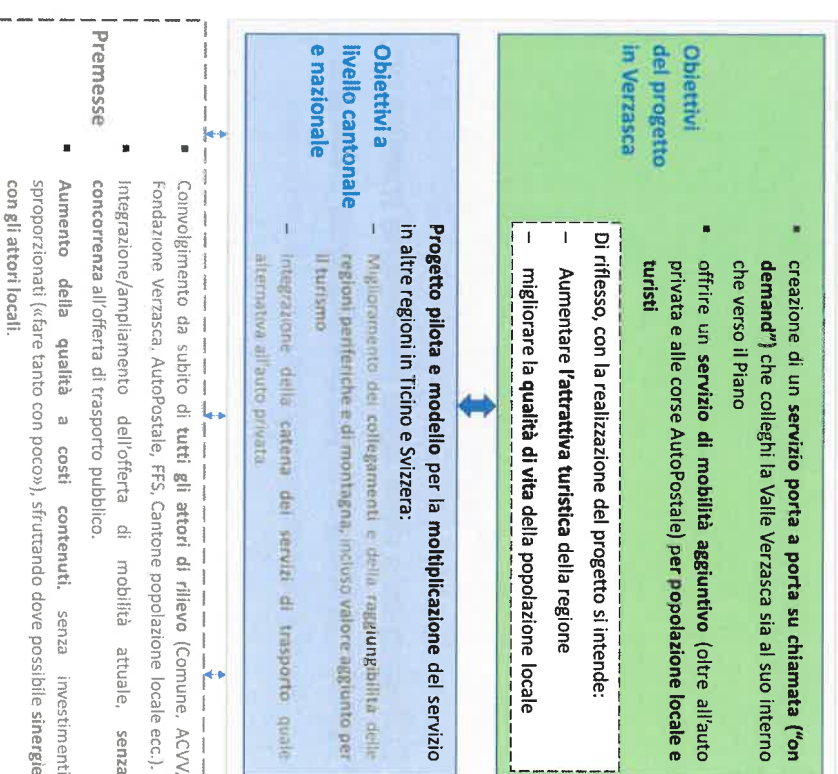
Si veda la **documentazione allegata separatamente** relativa al progetto globale **"mobilità Verzasca"** (svolgimento del progetto, analisi della situazione attuale, visione ecc.).

2. Verzasca Express: Obiettivi, premesse e panoramica del servizio

Obiettivi e premesse

Il progetto persegue obiettivi sia a **livello locale** (servizio concreto in Valle Verzasca) che **cantonale e nazionale** (modello per il collegamento delle regioni periferiche):

Figura 1: Obiettivi

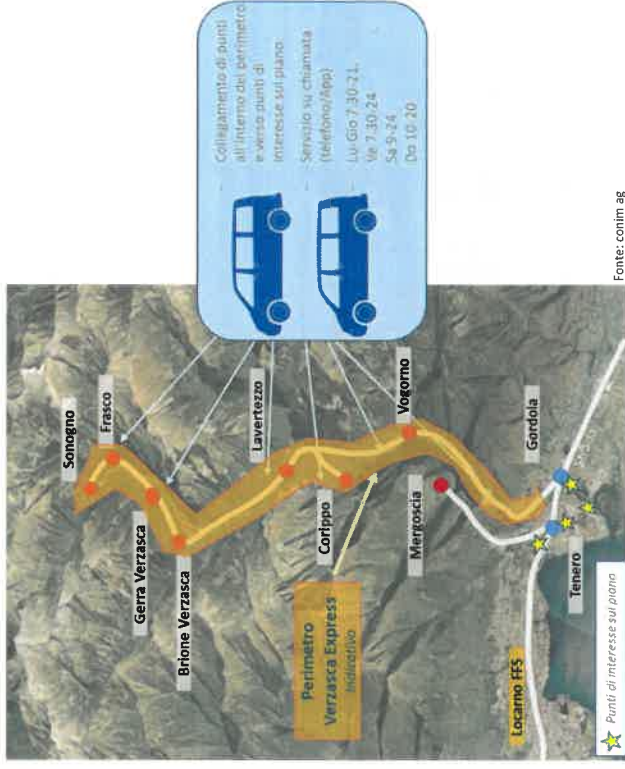


Tramite il progetto viene sviluppato un **modello base per il collegamento delle zone periferiche**, adattabile alle peculiarità delle singole regioni.

Panoramica del servizio (visione a medio termine)

La figura seguente offre una panoramica del Verzasca Express.

Figura 2: Panoramica



Fonte: conim ag

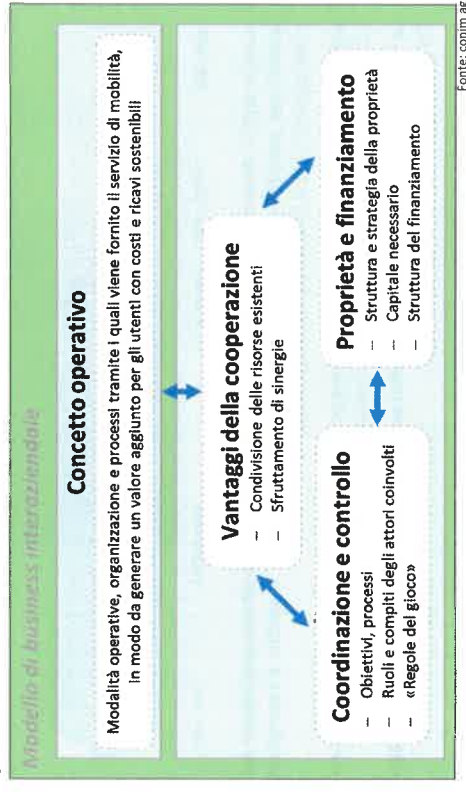
- **Dei veicoli elettrici** apposti (max. 8 posti a sedere) effettuano collegamenti tra **qualsiasi punto all'interno di un perimetro stabilito**.
- Gli utenti prenotano la corsa **via App o per telefono**. Le corse dei diversi utenti vengono ottimizzate tramite un'infrastruttura informatica apposita: utenti che percorrono la stessa tratta (o parti di essa) agli stessi orari **condividono il veicolo** ("pooling").
- Il servizio è inteso anche come **valore aggiunto per il turismo**, in quanto è prenotabile anche da attori locali (p.es. strutture d'alloggio, ristoranti, Albergo Diffuso Corripo, Centro Sportivo Sonogno ecc.) per il trasporto dei propri clienti.
- Vengono collegati **tutti i punti all'interno del perimetro del nuovo Comune di Verzasca** e in aggiunta **punti definiti sul piano** ("fermate virtuali" p.es. FFS, centro commerciale, strutture sportive ecc. in base ai bisogni degli utenti).
- Il servizio è indirizzato a **tutti gli utenti** (popolazione locale e turisti) e **copre un'ampia fascia oraria (obiettivo a medio termine)**. La fascia oraria del servizio viene **aumentata gradualmente** (inizio con fasce orarie ridotte) fino ad arrivare agli orari indicati nella figura (integrazione dell'offerta attuale del trasporto pubblico, senza concorrenza).

Il funzionamento si basa su servizi simili esistenti in Svizzera (Kollibri, E-Buxi), adattati alla realtà della Verzasca (si veda allegato 1).

Panoramica del modello di business

Nel presente documento viene illustrato un **modello di business interaziendale** che integra diversi partner (Comune, Fondazione Verzasca, AutoPostale, FFS, popolazione locale ecc.) per la creazione del servizio.

Figura 3: Elementi del modello di business interaziendale



Fonte: conim ag

- Viene illustrato il **concetto operativo** (concetto d'offerta, valore aggiunto, processi e compiti degli attori coinvolti, implicazioni finanziarie ecc.) con il relativo **finanziamento**, nonché i **meccanismi di coordinazione e controllo** e la strategia degli attori coinvolti per una realizzazione di successo.
- Vantaggi della cooperazione: per **minimizzare i costi operativi** vengono sfruttate quanto più possibile **sinergie con risorse e capacità esistenti** (p.es. messa a disposizione personale già impiegato da parte del Comune o del nuovo Comune).
- Ruoli e compiti vengono esplicitati in modo chiaro tra i diversi partner.
- Costi operativi e investimenti vengono finanziati con una **struttura di finanziamento sostenibile** che include i ricavi generati, i contributi di partner di progetto e l'inclusione di **forme alternative e partecipative** (p.es. Sponsoring, Crowdfunding per coprire parte degli investimenti).
- L'intento finale è di creare un **valore aggiunto** sia per gli **utenti** del Verzasca Express che per i **partner coinvolti**, con un **impiego di risorse adeguato e sostenibile**.

I contenuti in dettaglio vengono presentati nelle prossime pagine.

3. Sviluppo in fasi

Per permettere un'implementazione coerente e di successo è prevista una realizzazione in fasi:

Figura 4: Sviluppo in fasi



- In Luglio 2020 è stata effettuata una **fase demo** di tre settimane quale **test preliminare del servizio** per permettere alla popolazione di “toccare con mano” il servizio e raccogliere primi input per impostare al meglio la fase pilota.
- **Esperienze, risultati e feedback della popolazione** nell’ambito della fase demo (si vedano dettagli nell’allegato 2) sono stati integrati nella presente scheda di progetto.
- La fase demo e la presente scheda di progetto preliminare sono state elaborate nell’ambito del progetto “mobilità Verzasca”.
- **In uno step successivo (oggetto di un progetto separato) si intende:**
 - Programmare e impostare il servizio (veicoli, reclutamento volontari, impostazione dell’organizzazione ecc., si vedano dettagli nelle prossime pagine)
 - Realizzare una fase pilota di 2 anni
- Con l’esperienza derivata dalla fase pilota si potrà programmare una **messa in esercizio definitiva** del servizio, con **moltiplicazione in altre aree del Ticino** (già possibile durante la fase pilota).

4. Contenuti operativi della fase pilota

I contenuti riportati di seguito sono da intendere in maniera preliminare (in base alle esperienze derivate da progetti comparabili in Svizzera, analizzati nell’ambito del progetto “Mobilità Verzasca”).

Contenuti e opzioni mostrate verranno approfonditi e finalizzati nella fase di programmazione e impostazione del servizio (si veda capitolo 7).

Veicoli

- Come **base di partenza** vengono utilizzati 2 veicoli 100% elettrici (minori costi di gestione, contributo al posizionamento turistico ecc.)¹
- Opzione: Minibus Nissan E-NV200 Evalia (100% elettrico, 7 posti autonomia 170 Km).
- Utilizzato nel progetto E-Buxi.

Figura 5: Opzione per il veicolo



Fonte: Nissan.ch

- Il progetto è inteso in **maniera modulare**. In base alle frequenze vengono utilizzati ulteriori veicoli, **sfruttando capacità esistenti** (p.es. utilizzo di veicoli del Comune nei weekend estivi).
- **Orari di servizio**
 - L’obiettivo a medio termine (indicativamente nel secondo anno di esercizio) è di arrivare a coprire **un’ampia fascia oraria:**
 - Lunedì – giovedì: dalle 9 alle 21 (4 giorni, 12 ore/giorno), con due veicoli in servizio
 - Venerdì e sabato: dalle ore 9 alle ore 24 (2 giorni, 15 ore/giorno), con due veicoli in servizio
 - Domenica: dalle ore 10 alle ore 20 (1 giorno, 10 ore)
 - Totale 176 ore/settimana
 - Lo **sviluppo graduale** fino ad arrivare all’obiettivo a medio termine è mostrato a pagina 11.

¹ La tipologia di veicolo è stata discussa con il Prof. Peter Affolter (Berner Fachhochschule Technik und Informatik, sezione Automobilitätechnik, direttore dell’istituto di ricerca sull’energia e la mobilità), secondo il quale l’uso di veicoli 100% elettrici è particolarmente indicato per zone di montagna (recupero dell’energia in discesa). Variabile importante è la posizione e potenza delle colonnine di ricarica e la grandezza delle batterie.

Conducenti

- **Base di personale fisso, integrato con il supporto di volontari della regione** (sia popolazione della Valle che persone del Piano con legame verso la valle), organizzati con un sistema a turni (simile a E-Buxi).
- Il personale fisso è **impiegato presso il Comune e/o la Fondazione Verzasca**, vengono sfruttate sinergie con altre funzioni (p.es. svolgimento di compiti per il Comune in caso di mancanza di domanda per il Verzasca Express).
- Per i volontari è previsto un **rimborso spese** di CHF 10/ora/persona, inteso anche come incentivativo.
- Il piano di lavoro dei volontari viene **gestito tramite l'App** (ogni volontario viene informato direttamente circa i propri giorni e orari).
- Le risorse necessarie e lo sviluppo nel tempo sono mostrate a pagina 11.
- Per la guida dei veicoli da parte dei volontari è **sufficiente una patente di categoria B** (non sono necessarie ulteriori autorizzazioni per trasporto professionale in quanto tramite l'intera iniziativa non vengono realizzati profitti)².
- Per il personale fisso è previsto il conseguimento della categoria B con codice 121 (trasporto professionale di persone con veicoli leggeri), che richiede una visita medica, un esame teorico e uno pratico.

² Confermato in un colloquio specifico con Romy Rosselli, Capo Servizio Conducenti della Sezione della Circolazione. Discriminante è la mancanza di scopo di lucro e di copertura dei costi operativi tramite le entrate dai passeggeri. Lo stesso principio vale per la conformità con l'Ordinanza Lavoro Riposo (confermato dai responsabili presso la Polizia Cantonale).

Prenotazione

- **Online tramite App (24 ore su 24)**: l'App è stata utilizzata sviluppata da AutoPostale ed è già stata utilizzata nella fase demo, non vi è necessità di sviluppo (solo ottimizzazione).
- **Offline per telefono** (presso cancelleria comunale o Fondazione Verzasca), in base agli orari di apertura. L'operatore presso la cancelleria immette poi la corsa nel sistema informatico.
- L'intera infrastruttura informatica viene **messa a disposizione da AutoPostale** (come prestazioni proprie al progetto, si veda anche capitolo 8).
- In collaborazione con AutoPostale e FFS vengono approfondite possibili modalità di **integrazione con il piano orario dei trasporti pubblici**, con l'obiettivo di rendere l'interscambio il più facile possibile per gli utenti (prenotazione, tempi d'attesa ridotti ecc.).

Utenti

- Nelle prime fasi della fase pilota (p.es. febbraio – aprile 2021) il **focus viene posto sulla popolazione locale** ("crash test" in vista dell'aumento delle frequenze). La comunicazione iniziale viene modulata di conseguenza.
- Con l'inizio della stagione turistica (da maggio 2021) **viene esteso il servizio anche ai turisti**, con relativa comunicazione.
- La **comunicazione agli utenti ricopre un ruolo centrale per la gestione delle aspettative** (p.es. differenza da un servizio taxi, possibilità di ritardi ecc.). Si veda a riguardo pagina 12.
- In particolare nei primi mesi è prevista una **raccolta sistematica dei feedback** dagli utenti (p.es. E-mail specifica, colloqui informali ecc.) **per ottimizzare continuamente l'offerta**.

Corse, prezzi e pagamento da parte degli utenti

- Si ipotizza che la corsa media sia tra Valle e Piano (20 Km, p.es. Brione-Tenero).
- È previsto un **prezzo differenziato** per popolazione locale e turisti. Ipotesi di prezzo medio:
 - Popolazione locale: CHF 8 per corsa/persona (sovvenzionato da partecipazione finanziaria del Comune), CHF 0.4/Km
 - Turisti: CHF 10 corsa/persona, CHF 0.5/Km
 - Benchmark corsa Autopostale (Tenero FFS-Brione, metà prezzo): CHF 3.50.
- I prezzi ipotizzati si basano sui seguenti elementi:
 - Limite inferiore: Il prezzo deve essere maggiore rispetto al trasporto pubblico attuale, in modo da non intaccarne l'attrattività
 - Limite superiore: nell'ambito del focus group con la popolazione è stato definito come "corretto" un prezzo massimo di circa CHF 8-10 per la corsa media riportata sopra.
- Il modello di prezzo definitivo verrà definito durante la fase preparatoria (si veda capitolo 7). Dal punto di vista tecnico sono possibili diverse opzioni.
- **Pagamento sia direttamente via App** (carta di credito) che **cash al conducente**. Eventuale vendita "mini-abo" presso punti vendita locali (p.es. Cancelleria, Negozio Brione, Diga). Sono ipotizzabili inoltre **condizioni speciali per attori locali** (p.es. forfait per il trasporto dei clienti di strutture d'alloggio).
- *Si veda allegato 3 per i dettagli*

Sviluppo del servizio e risorse necessarie

Premessa di fondo: in base ai risultati della fase demo (si vedano dettagli nell'allegato 3), una copertura del servizio Verzasca escludendo sull'impiego di volontari (modello E-Buxi) non è praticabile in Valle Verzasca (alto numero di volontari necessari, incompatibile con la realtà locale e le dinamiche legate agli spostamenti lavorativi verso il Piano).

Di conseguenza viene proposto di seguito un modello misto che si basa su una copertura delle fasce orarie di base tramite personale fisso (sfruttando sinergie con attori locali), con l'aggiunta di volontariato per l'estensione della copertura.

La tabella seguente riporta l'ipotesi per lo sviluppo del servizio in fasi. L'intento è di iniziare con fasce orarie ridotte (primi sei mesi) in modo da consolidare l'organizzazione e i relativi processi nonché partire con un numero ristretto di volontari.

Tabella 1: Sviluppo e risorse

Sviluppo in fasi		Mese 1-6	Mese 7-12	Mese 13-18	Mese 19-24
LU-GIO	8 7:30-11:30 e 18-22	10 7:30-11:30 e 17-22	12 7:30-12:30 e 17-22	14 5 7:30-22	
Or/ giorno in servizio	10 7:30-11:30 e 18-24 5A 10 9-13 e 18-23	12 7:30-12:30 e 17-24 10 9-13 e 18-24	14 7:30-12:30 e 15-24 12 9-13 e 18-24	16 5 7:30-24 15 9-24	
OO	0 (nessun servizio)	4 13-17	7 13-19	10 10-20	
Or/ settimana/veicolo	52	66	81	99,5	
Totale ore/settimana (per 2122 veicoli)	104	132	162	199	

Risorse previste				
Personale fisso	92 ore/settimana	92 ore/settimana	92 ore/settimana	92 ore/settimana
Personale fisso (per 2122 veicoli)	12 ore/settimana	40 ore/settimana	70 ore/settimana	107 ore/settimana
Ore volontariato necessarie	12 ore/settimana	40 ore/settimana	70 ore/settimana	107 ore/settimana
Volontari necessari	7 volontari	24 volontari	42 volontari	64 volontari

- Le fasce orarie indicate sono indicative, il totale delle ore può essere distribuito in altri orari a seconda delle esigenze. Le fasce definitive vengono stabilite nella fase preparatoria (si veda capitolo 7).
- È previsto l'impiego di personale fisso (ipotesi di 3 persone, totale 240% ETP). Il personale è impiegato presso la FV e/o il Comune e viene messo a disposizione per lo svolgimento dei seguenti compiti del Verzasca Express (si veda anche capitolo 6):
 - Referente operativo del progetto
 - Servizio conducente, guida dei veicoli in determinati orari (disponibilità di base)
 - Organizzazione dei turni di volontariato, coordinazione dei volontari
 - Gestione veicoli/manutenzione (coordinazione lavori da partner esterni)
 - Coordinazione App/IT (coordinazione lavori con AutoPostale)
 - Gestione prenotazioni offline
- Il personale fisso offre una disponibilità di base del servizio (garanzia che ci sia almeno un conducente in servizio in determinati orari, senza dover contattare interamente sul volontariato). Per i restanti compiti vengono riservate ca. 8 ore/settimana (240% corrisponde a ca. 100 ore settimanali), più i momenti in cui non vi è domanda.

11

- In mancanza di compiti per il Verzasca Express, il personale svolge altre attività per Comune/FV (sinergie con attività esistenti).
- In base alle ipotesi, nei primi mesi di operatività sono necessari solo 7 volontari per coprire il servizio.
- Per i compiti amministrativi vengono sfruttate sinergie con il Comune e la FV (p.es. sostegno da parte della Cancelleria Comunale nei periodi di picco).
- Il numero di volontari necessari si basa su un'ipotesi di 8 ore al mese per volontario (calcolo su base mensile, più 20% per picchetti, sostituzioni ecc.).

Marketing e comunicazione

- In vista del lancio operativo del Verzasca Express sono previste attività specifiche con l'obiettivo di partire con una massa critica sufficiente di utenti e volontari.
 - Sono previste le seguenti attività preparatorie (da implementare prima del lancio operativo del servizio, si veda svolgimento del progetto):
 - Sito internet: informazioni, modalità di funzionamento, news periodiche sul progetto ecc.
 - Comunicazione a tutti i fuochi da parte dei Comuni
 - Campagne social media (incl. eventuale budget)
 - Cartelloni pubblicitari (p.es. entrata della Valle)
 - "Concorso Verzasca Express": messa in palio di premi per gli utenti più attivi nei primi 100 giorni (p.es. chi effettua più corse, Km ecc.). I premi possono essere sponsorizzati da attività economiche locali (p.es. enee, degustazioni, premi in contanti ecc.).
 - Altre da definire
 - A livello comunicativo un fattore centrale sarà la veicolazione dei seguenti messaggi tramite le attività descritte sopra, in modo da gestire le aspettative:
 - Si tratta di un servizio che integra l'offerta attuale, l'asse portante del trasporto pubblico rimangono le corse AutoPostale
 - È un servizio dal basso, organizzato dalla popolazione per la popolazione, la partecipazione di tutti è fondamentale
 - Non si tratta di un servizio taxi in tempo reale, è preferibile prenotare le corse con anticipo in modo da permettere la pianificazione
 - Soprattutto nei primi mesi bisogna imparare e crescere assieme (non sarà tutto perfetto dal primo giorno)
- Sono ipotizzabili sinergie con eventuali iniziative del nuovo Comune nell'ambito della comunicazione (incl. eventuali app, per esempio app della Posta per la comunicazione con i cittadini e l'offerta di servizi digitali).
- Viene inoltre approfondita la possibilità di realizzare una ricerca di accompagnamento che approfondisca l'aspetto dei sistemi d'incentivi per l'adozione di nuovi modelli di mobilità e il cambiamento delle abitudini da parte della popolazione (in collaborazione con un istituto accademico di ricerca. Questo aspetto viene approfondito come progetto separato).*

12

5. Costi d'esercizio e Investimenti

Costi d'esercizio

In base alle ipotesi riportate nel capitolo 4, per la fase pilota verrebbero generati i seguenti **costi operativi d'esercizio** (viene mostrata la totalità dei costi generati. Le modalità di finanziamento include prestazioni proprie sono riportate nel capitolo 8):

Tabella 2: Costi ipotizzati

	Anno 1	Anno 2 ipotesi
Personale fisso	144'000	144'000 CHF 5'000/mese incl. Costi sociali (al 100%), 240% in totale
Rimborsi per volontari	17'000	55'000 Rimborsi spese (incl. +20% per sostituzioni, picchetto ecc.)
Costi veicolo	24'000	24'000 Servizi, pneumatici, assicurazione, elettricità ecc.
Costi fissi	6'000	6'000 CHF 500/mese per Ufficio, telefono, internet ecc.
Costi App/IT	12'000	12'000 CHF 1'000/mese
Marketing, comunicazione	6'000	6'000 CHF 500/mese
Totale costi operativi annuali	209'000	248'000

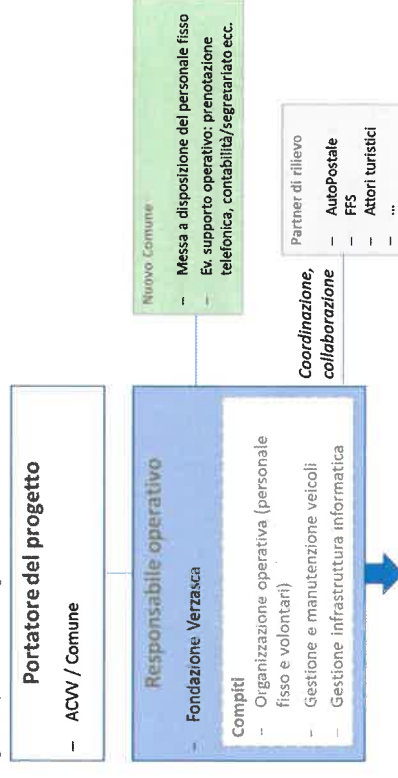
- Il personale fisso e i rimborsi dei volontari si basano sulle ipotesi di sviluppo riportate nella tabella 1 (pagina 11).
 - Per i costi fissi (locali, telefono, internet ecc.) vengono sfruttate capacità già disponibili presso il Comune e la FV.
 - I costi App/IT si riferiscono al sistema usato per la fase Demo (incluso supporto da parte di AutoPostale).
 - I costi dei veicoli includono solo i costi operativi (ipotesi di acquisto di due veicoli, l'investimento è riportato nel capitolo 8).
 - Totale costi operativi d'esercizio totali (fase pilota di due anni, esclusi investimenti): circa CHF 480'000 (inclusa riserva)**
- Nell'allegato 3 sono riportate inoltre delle previsioni iniziali sui possibili ricavi. Queste non vengono però prese in considerazione per l'allestimento del budget (principio di precauzione).*
- ### Investimenti e costi preparatori
- Come base di partenza è ipotizzato l'acquisto di due minibus elettrici (si veda pagina 8) per un costo stimato di CHF 100'000 (incluse batterie). Base: prezzo di listino Nissan E-NV200 (incluso acquisto batteria ed estensione di garanzia: CHF 47'000 per minibus).
 - Inoltre sono previsti circa CHF 10'000 per l'installazione/ampliamento di colonnine di ricarica.
 - Sono inoltre previsti CHF 10'000 per le attività di marketing preparatorie (si veda pagina 12).
 - Non sono previsti ulteriori investimenti.
 - Gli investimenti riportati sono da intendere come stima iniziale. I costi definitivi vengono determinati nella fase preparatoria (si veda capitolo 7), con la scelta definitiva del tipo di veicolo e delle necessità di supporto (p.es. colonnine ricarica).

Costi, ricavi, investimenti e finanziamento sono riassunti al capitolo 8.

6. Modello organizzativo

Di seguito viene mostrata una possibile opzione implementabile in relativamente poco tempo, anche in considerazione della nascita del nuovo Comune. Questa è da intendere quale soluzione "ponte" per gestire la realizzazione della fase pilota. Il modello organizzativo in vista di una messa in esercizio definitiva viene definito nell'ambito della fase pilota (si veda capitolo 7).

Figura 6: Opzione modello organizzativo



Offerta alla popolazione e ai turisti

- Portatore della fase pilota è l'ACW (in alternativa in nuovo Comune), la quale domanda alla Fondazione Verzasca (FV) la responsabilità operativa.
- Vengono coinvolte attivamente tutte le attività della Valle (e del Piano, con legame affettivo verso la Valle): sostegno finanziario, volontariato, sponsoring ecc.
- La FV è proprietaria dei veicoli e si occupa di organizzare e fornire il servizio Verzasca Express in collaborazione con i partner di rilievo:
 - Organizzazione operativa: personale fisso e volontari
 - Gestione veicoli/manutenzione (coordinazione lavori da partner esterni)
 - Gestione App/IT (coordinazione lavori con AutoPostale)
- Sia la FV che il Comune mettono a disposizione una parte del personale fisso (regolato tramite contratto di prestazione). Una volta svolti i compiti per il Verzasca Express il personale si occupa di svolgere compiti per Comune e FV.
- Vengono sfruttate ulteriori sinergie operative con i Comuni (nuovo Comune): prenotazione telefonica, segretario, contabilità ecc.
- La FV svolge inoltre il ruolo di coordinatore di tutte le attività legate alla mobilità in Valle (in base al Masterplan 2030).
- AutoPostale si occupa dello sviluppo, messa a disposizione e gestione/aggiornamento dell'infrastruttura informatica (app di prenotazione), nonché di comunicare l'offerta tramite i propri canali marketing.

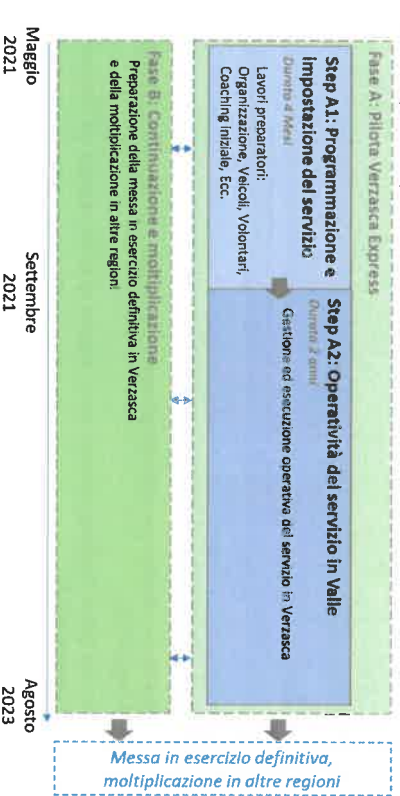
- Le **F55** si occupano di **comunicare l'offerta tramite i propri canali marketing**. Inoltre in collaborazione con AutoPostale viene approfondita la possibilità di sfruttare il progetto pilota in Valle Verzasca quale **test per l'App comune SmartWay** (assistente di viaggio intermodale che combina il trasporto pubblico classico con altre forme quali car-pooling, bike-sharing, monopattini elettrici ecc.) Includendo il servizio Verzasca Express.
- I dati generati durante la fase pilota (corse, orari, feedback degli utenti ecc.) vengono condivisi tra i partner di finanziamento del progetto.
- Ogni anno viene organizzata una **"Festa Verzasca Express"** quale ringraziamento per i volontari (anche aperta alla popolazione, in modo da comunicare i risultati e reclutare nuovi volontari).
- Nell'ambito della fase pilota vengono valutate diverse opzioni per una gestione nel lungo periodo:
 - Continuazione tramite FV
 - Ripresa delle attività dal nuovo Comune
 - Mandato di gestione ad un'organizzazione esistente o futura (p.es. Centro Sportivo Sonogno, Camping Brione ecc.)
 - Inserimento del servizio nel concetto del trasporto pubblico
 - ...

7. Svolgimento del progetto e organizzazione

Svolgimento

Il progetto prevede lo svolgimento seguente in due fasi parallele (si veda capitolo 3 per la delimitazione con il progetto "Mobilità Verzasca").

Figura 7: Svolgimento fase pilota



- **Fase A: Focus Valle Verzasca**
 - In un primo step (A1) viene programmato e impostato il servizio, con lo svolgimento dei lavori preparatori necessari per la messa in funzione
 - In un secondo step (A2) viene lanciata e portata avanti l'operatività vera e propria
- **Fase B: Focus continuazione e moltiplicazione.** In parallelo viene preparata la messa in esercizio definitiva (inclusa moltiplicazione in altre regioni)
- **Contenuti step A1**
 - Preparazione organizzativa della FV per la gestione del servizio
 - Impostazione eventuali accordi tra FV e ACVV/Comune (p.es. messa a disposizione personale, mandato di prestazione)
 - Acquisto e preparazione dei veicoli per l'esercizio (incl. colonnine di ricarica, eventuale grafica sulla carrozzeria ecc.)
 - Definizione di capacità aggiuntive in base alle necessità (p.es. quali veicoli del Comune potrebbero essere utilizzati)
 - Definizione del modello di prezzo: distinzione popolazione/turisti, prezzo fisso vs dinamico, costo al Km vs zone ecc.
 - Definizione e coaching iniziale del personale fisso
 - Reclutamento e istruzione dei volontari, impostazione piani d'impiego
 - Definizione dettagliata dei processi, incluse ruoli e sinergie con i Comuni e altri partner
 - Attività di marketing e comunicazione (si veda pagina 12).

Contenuti Step A2

Gestione ed esecuzione operativa del servizio:

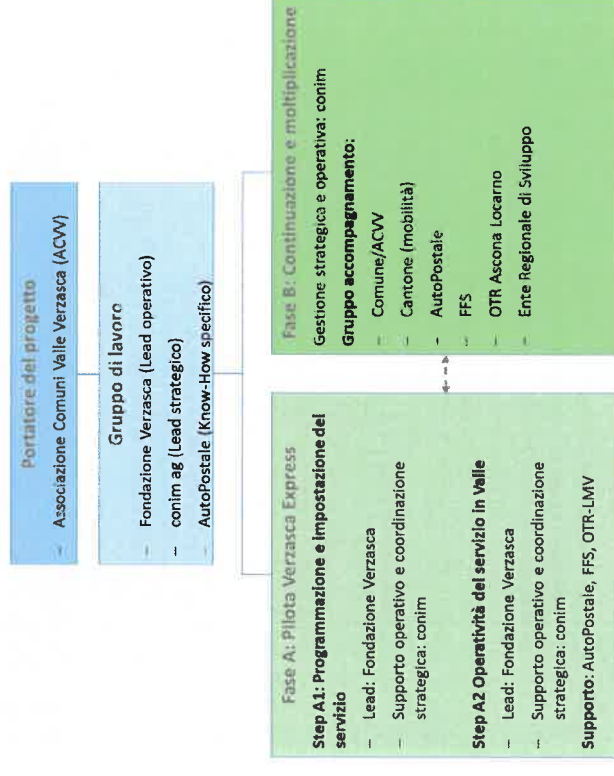
- Gestione prenotazioni (on e offline)
- Impiego dei volontari, organizzazione dei turni, piani d'impiego
- Organizzazione dei veicoli, manutenzione, coordinazione lavori da partner esterni
- Gestione App/IT, coordinazione lavori da partner esterni (AutoPostale)
- Incasso, contabilità, segretariato
- Rapporti regolari con i partner, comunicazione verso l'esterno

Contenuti Fase B

Preparazione della messa in esercizio definitiva in Verzasca e della moltiplicazione in altre regioni:

- Valutazione periodica del servizio (punti di forza, sfide, soluzioni ecc.), derivazione di "lessons learned"
- Preparazione della messa in esercizio definitiva (dopo fase pilota: contenuti, modello organizzativo, conto economico, finanziamento ecc.).
- Definizione di un modello base per la moltiplicazione in altre regioni (adattabile alle peculiarità delle singole regioni)
- Discussioni regolari con attori della mobilità a livello ticinese e svizzero per approfondimento di temi specifici: base giuridica, modello di finanziamento, integrazione in piattaforme esistenti (p.es. Smart Way) ecc.

Organizzazione e ruoli



Di seguito sono riportati gli attori coinvolti e i rispettivi ruoli nel progetto:

Attori		Ruoli e attività	
Comune/ACVV	Fondazione Verzasca	–	Messa a disposizione del personale fisso (ev. assieme a Fondazione Verzasca)
		–	Responsabilità operativa (con supporto conim)
conim ag	AutoPostale	–	Coordinazione dei rapporti con gli attori locali
		–	Eventuale messa a disposizione di personale fisso
Step A1: programmazione e impostazione del servizio	FFS	–	Preparazione dello step 2
		–	Supporto operativo alla FV, incl. eventuale coaching iniziale (in base ad esperienze simili in altri progetti)
		–	Coordinazione strategica
		–	Impostazione e implementazione dell'infrastruttura informatica (app prenotazione)
		–	Apporto di know-how da progetti simili
		–	Comunicazione tramite i propri canali
		–	Apporto di know-how da progetti simili
		–	Comunicazione tramite i propri canali

Attori	Ruoli e attività
Fondazione Verzasca	<ul style="list-style-type: none"> - Responsabilità operativa - Coordinamento operativo della mobilità in Valle con gli attori di rilievo - Coordinamento operativo con AutoPostale (p.es. risoluzione problemi informatici)
AutoPostale	<ul style="list-style-type: none"> - Gestione/aggiornamento dell'infrastruttura informatica "prospettiva globale" del trasporto pubblico in Valle: coordinazione linee AutoPostale/Verzasca Express - Comunicazione tramite i propri canali - Approfondimento integrazione oraria con trasporto pubblico, incl. eventuali App (con FFS) - Pianificazione della moltiplicazione in altre regioni
SBB	<ul style="list-style-type: none"> - Comunicazione tramite i propri canali - Approfondimento integrazione oraria con trasporto pubblico, incl. eventuali App (con AutoPostale)
comin ag	<ul style="list-style-type: none"> - Coordinazione strategica - Valutazione periodica, rapporti intermedi e finali (coordinazione con fase B)
comin ag	<ul style="list-style-type: none"> - Gestione operativa e strategica - Coordinazione del gruppo d'accompagnamento - Sviluppo del modello di business definitivo - Documentazione intermedia e finale
Comune/ ACVV/FV	<ul style="list-style-type: none"> - Partecipazione al gruppo d'accompagnamento - Supporto all'approfondimento di temi specifici (in base ai propri ambiti di competenza)
AutoPostale	<ul style="list-style-type: none"> - Approfondimento integrazione oraria con trasporto pubblico, incl. eventuali App (con FFS) - Supporto alla pianificazione della moltiplicazione in altre regioni
FFS	<ul style="list-style-type: none"> - Approfondimento integrazione oraria con trasporto pubblico, incl. eventuali App (con AutoPostale) - Supporto alla pianificazione della moltiplicazione in altre regioni
Cantone (sezione Mobilità)	<ul style="list-style-type: none"> - Partecipazione al gruppo d'accompagnamento - Supporto all'approfondimento di temi specifici (in base ai propri ambiti di competenza)

- Il gruppo di accompagnamento si incontra di regola ogni 3-4 mesi per monitorare l'andamento e ottimizzare il modello di business in base ai risultati (circa 8 incontri su tutta la durata del progetto).

8. Costi e finanziamento

Premesse

- Il progetto è impostato in modo tale da ridurre i costi e gli investimenti al minimo, permettendo una massa critica minima per il lancio e l'operatività del servizio:
 - Utilizzo di volontariato
 - Messa a disposizione di risorse da parte dei comuni
 - Ricerca di sponsor locali
 - ...
- Il servizio è scalabile in base alle frequenze (p.es. l'acquisto di nuovi veicoli con il reclutamento di ulteriori volontari è di base sempre possibile).

Costi e finanziamento

Fase A Pilota Verzasca Express Investimenti e preparazione	2021	2022	2023	Totale Budget CHF
Acquisto veicoli	100'000			100'000
Colonnine di ricarica	10'000			10'000
Marketing e promozione	10'000			10'000
Totale Investimenti	120'000	0	0	120'000
Step A1: Programmazione e impostazione del servizio				
Gestione operativa esterna, coaching iniziale	30'000			30'000
Attività di Marketing e comunicazione	10'000			10'000
Totale Step A1	40'000	0	0	40'000
Step A2: Operatività del servizio in Valle (2 anni)				
personale fisso	72'500	145'000	72'500	290'000
rimborso spese volontari	18'750	37'500	18'750	75'000
costi veicoli	12'500	25'000	12'500	50'000
costi fissi	3'000	6'000	3'000	12'000
gestione piattaforma informatica (AutoPostale)	6'250	12'500	6'250	25'000
marketing e comunicazione	3'000	6'000	3'000	12'000
Riserva	4'000	8'000	4'000	16'000
Totale step A2	120'000	240'000	120'000	480'000
Totale Fase A: Pilota Verzasca Express (arrotondato)	280'000	240'000	120'000	640'000
Fase B: Continuazione e moltiplicazione				
Gestione operativa, coordinazione gruppo accompagnamento, "lessons learned", preparazione della moltiplicazione, documentazione finale	15'000	30'000	15'000	60'000
Totale Fase B: Continuazione e moltiplicazione	15'000	30'000	15'000	60'000
Totale globale fase A + B	295'000	270'000	135'000	700'000
Piano di finanziamento				
Comune Verzasca	150'000			150'000
Fondazione Verzasca	10'000	14'800	15'000	39'800
Cantone (USE)	55'000	135'000	85'000	275'000
BAV	50'000	100'000	30'000	180'000
FFS	15'000			15'000
AutoPostale	5'000	15'000	5'000	25'000
OTR-LMV	10'000			10'000
ATA		5'000		5'000
SES		200		200
Totale	295'000	270'000	135'000	700'000

- Alta voce riserva è prevista l'opzione per un esperto esterno nell'ambito degli incentivi al cambiamento delle abitudini (p.es. Prof. Heinz Gutschler, Professore Emerito all'Istituto di Psicologia dell'Università di Zurigo).
- I seguenti attori forniscono il proprio contributo tramite **prestazioni proprie** (costi che vengono coperti con la **fornitura di beni e servizi diretti**, senza finanziamento cash, i relativi costi vengono sostenuti direttamente dai rispettivi attori):
 - Fondazione Verzasca:** CHF 39'800 per la copertura di una parte dei costi del personale fisso tramite la messa a disposizione del proprio personale

- AutoPostale:** fornitura dell'infrastruttura informatica (incl. supporto), costo totale circa CHF 25'000 per due anni.
- In aggiunta gli attori coinvolti mettono a disposizione competenze specifiche, partecipazione a riunioni ecc. (prestazioni proprie non considerate nel budget).
- In aggiunta a quanto mostrato nella tabella, **Comune e FV garantiscono la copertura di eventuali deficit.**
- Nel 2023, una volta chiuso il progetto, vengono definiti i **contributi finali di ciascun partner** di progetto tenendo in considerazione i ricavi derivati dai passeggeri. A riguardo viene elaborata una **contabilità di progetto dettagliata.**

9. Piano d'azione

Cosa	Chi	Entro Quando
Finalizzazione della scheda di progetto dettagliata per la realizzazione della fase pilota di due anni (presente documento), nell'ambito del progetto "mobilità Verzasca"	Gruppo lavoro, gestione conimi	completato
1 Richieste formali di finanziamento ai diversi partner di progetto, incluso: <ul style="list-style-type: none"> ▪ richiesta al Consiglio di Stato (coordinazione globale degli Uffici Cantionali interessati) ▪ eventuale iter davanti al Consiglio Comunale 	FV, ACVV	Ottobre 2020 – Marzo 2021
2 Inizio fase pilota (fase preparatoria e pilota di due anni)	FV, ACVV	Estate 2021
3		

Allegati

Allegato 1: esempi di offerte simili in Svizzera

Esempio "Kolibri"



Cosa: Navetta porta a porta (servizio on demand)

Dove: Regione Brugg (Argovia)

Portatore del progetto: AutoPostale, insieme ai partner AMAG e FFS e in collaborazione con il Canton Argovia e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Come funziona:

- Tramite un App specifica si possono prenotare e pagare i tragitti desiderati, da ovunque a ovunque in un perimetro definito, dalle 6.00 alle 24.00 (VE-SA fino alle 2.00)
- Il sistema riconosce i diversi tragitti prenotati e unisce le corse (condivisione con altri utenti), riducendo i costi per persona.
- Il prezzo si posiziona tra quello del mezzo pubblico e un taxi.
- AMAG e due società di taxi locali sono responsabili del trasporto quotidiano.



La fase pilota di un anno si è chiusa in ottobre 2019. Risultati principali:

- Media di 25 corse al giorno (8'521 persone trasportate in totale)
- 1'230 utilizzatori (5'852 hanno scaricato l'App)
- Corsa media di 4,2 km
- 98% di riscontri positivi da parte degli utilizzatori

I ricavi non coprono i costi, un'offerta nel medio e lungo periodo (in questa forma) richiederebbe l'intervento dell'Ente Pubblico (copertura quale "trasporto pubblico"). Colloqui tra PostAuto, Confederazione e Cantone sono in corso per riconoscere i servizi "on demand" come servizio pubblico.

Esempio "E-Buxi"



Cosa: Navetta porta a porta (servizio on demand)

Dove: Herzogenbuchsee, Nieder- und Oberöbznz (Berna)

Portatore del progetto: Associazione "E-Buxi" (progetto pilota sostenuto da Engagement Migros, Confederazione, Ufficio Trasporto Pubblico Canton Berna, Comuni, Azienda elettrica locale)

Come funziona:

- Sistema simile a Kolibri (prenotazione tramite App e telefono)
- 3 veicoli 100% elettrici (un minibus 7 posti, un'auto 4 posti, una "cargo E-Bike" 2 posti).
- Minibus e Cargo E-Bike sono stati finanziati per CHF 70'000 dall'azienda elettrica locale (EWK Herzogenbuchsee). L'auto è stata messa a disposizione da un garage privato (sponsor).
- Conducenti sono volontari della regione (55, in maggioranza pensionati)
- Prezzo fisso CHF 3 / corsa / persona (corsa media 3-4 Km).



La fase pilota di 2 anni è in corso (inizio dicembre 2018).

- I Comuni sostengono i costi operativi per CHF 90'000 (finanziamento di lancio).
- Nel primo anno sono state trasportate 10'000 persone
- Implicazioni legali: E-Buxi sarebbe in contrasto con l'ordinanza locale sui taxi. La fase pilota è stata permessa in via sperimentale (la base legale per un'operatività definitiva deve essere sviluppata).
- Il progetto E-Buxi ha costituito una piattaforma mantello "my buxi" che intende moltiplicare il progetto in altre 5 regioni pilota.

Allegato 2: Contenuto e risultati della fase demo

Contenuto

- Obiettivo della fase demo è di effettuare un **primo test controllato** del servizio e raccogliere delle informazioni per poter impostare al meglio la fase pilota: responso degli utenti, comfort, tratte, funzionalità App ecc.).
- **Periodo:**
 - 2-4 e 9-11 Luglio (4 ore al giorno, differenti orari) solo per il focus group
 - 18-19 Luglio (aperto a tutti)
- App sviluppata da AutoPostale, in collaborazione con il partner Ioki (l'architettura di base è stata sviluppata per il progetto Kollibri).
- Utilizzo di un solo veicolo, fornito da AutoPostale (London Taxi, ibrido plug-in con accesso disabili):



- Conducenti professionisti organizzati tramite AutoPostale.
- **La fase Demo è gratuita** (non viene pagato nessun prezzo per le corse da parte degli utenti)
- La fase demo è stata testata con un **focus group** (il servizio non era aperto a tutta la popolazione) composto da **diverse tipologie di utenti** (ca. 20) della popolazione locale: giovani, anziani, pendolari, studenti ecc.

Risultati fase Demo

- Di seguito sono riportate le indicazioni emerse dalla fase demo del progetto "Verzasca Express".
- I risultati della fase demo vengono usati come base per l'impostazione della fase pilota di due anni (oggetto della scheda di progetto).

Dati <i>Fonte: AutoPostale</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 600+ richieste tramite l'App ■ 23 corse effettuate ■ 16 utenti attivi ■ 578 Km/passeggeri ■ 36 passeggeri trasportati ■ 1.8 quota pooling ■ 13 Km di corsa media
Valutazione generale	<ul style="list-style-type: none"> ■ In generale tutti i partecipanti hanno valutato in maniera positiva l'esperienza ■ Si tratta di un servizio che migliorerebbe la raggiungibilità delle zone periferiche, la flessibilità e la qualità di vita di chi vive in Valle ■ Tutti sarebbero disposti ad utilizzarlo su base regolare, anche pagando un prezzo adeguato <p><i>Di seguito sono riportati aspetti puntuali e proposte di miglioramento emersi:</i></p>
App, prenotazione	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pooling, condivisione corse. Non è sempre stato possibile condividere le corse tra più utenti. Una volta prenotata una corsa da parte di un utente, il veicolo risultava al completo e non vi era possibilità per altri utenti di aggiungersi alla corsa (anche se il veicolo era occupato da un solo utente). ■ Prenotazione. Molti utenti hanno segnalato il fatto che in fase di prenotazione l'app non ha fornito eventuali alternative d'orario in caso di veicolo occupato. L'utente doveva fare più tentativi d'orario fino a trovare una disponibilità. <p><i>Possibili miglioramenti</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Possibilità di prenotare andata e ritorno nella stessa sessione. Diversi utenti, dopo aver prenotato con successo una corsa di andata, non trovando disponibilità per il ritorno (navetta già occupata) hanno dovuto annullare anche l'andata. La possibilità di prenotare le due corse nella stessa sessione (con eventuale proposta di orari alternativi) migliorerebbe la facilità d'utilizzo e ridurrebbe l'annullamento di corse prenotate. ■ Prenotazione in fasce orarie. Attualmente è possibile prenotare solo per un orario specifico. Se questo non è disponibile la corsa

	<p>viene rifiutata (in alcuni casi fornendo un'alternativa, in altri no). Sarebbe utile poter indicare una fascia oraria di preferenza (p.es. "non prima delle ore xy", "al più tardi entro le ore xy" ecc.) in modo che l'utente possa poi scegliere la corsa in base alle esigenze.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Visualizzazione dell'occupazione in tempo reale. Per eventuali corse prenotate "in tempo reale" (senza anticipo, in modo spontaneo) sarebbe utile vedere sull'app la posizione e l'occupazione dei veicoli, in modo da decidere sul momento se aggiungersi alla corsa (senza effettuare un tentativo di prenotazione). ▪ Prenotazione cani, bagagli ecc. Dato che il veicolo non ha un baule, sarebbe utile poter segnalare la presenza di bagagli ingombranti, cani ecc. in caso contrario nell'eventualità di veicolo già pieno (un solo posto libero) mancherebbe lo spazio. ▪ Risoluzione della mappa. Sarebbe utile poter vedere gli edifici sulla mappa, in modo da aumentare la precisione delle riserve.
Veicolo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In generale il confort e la funzionalità sono stati valutati in modo positivo ▪ Mancanza di spazio per bagagli, cani ecc. in caso di veicolo pieno (si veda anche sopra) ▪ Un minimo di due veicoli è necessario per coprire l'intera Valle (con un solo veicolo i tempi di attesa possono superare l'ora se il veicolo è occupato e compie una tratta opposta)

<p>Oltre all'operatività del servizio della fase demo, con il focus group è stata discussa anche la possibilità di introdurre il volontariato per la fase pilota di due anni (guida dei veicoli da parte della popolazione locale). Di seguito i risultati principali emersi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In linea di principio l'idea è giudicata in modo positivo ▪ Vi è tuttavia difficoltà a trovare un numero sufficiente di volontari per permettere di coprire un'ampia fascia oraria nel medio periodo ▪ Motivi principali: la maggioranza della popolazione lavora al Piano, considerando il tempo di ritorno in Valle e la necessità di dedicare tempo anche ad altre attività (famiglia, attività sportive e culturali ecc.), il "tempo disponibile" dedicabile al servizio di volontariato per il Verzasca Express è molto limitato ▪ Ciò richiederebbe un grande numero di volontari. ipotizzando circa 5 ore di volontariato per ciascun volontario al mese, la copertura delle fasce orarie previste (si veda pagina 5) richiederebbe un minimo di 150 volontari (a fronte di una popolazione residente di ca. 850 persone in Valle). <p>➤ Date queste premesse, per una realizzazione di successo della fase pilota è necessario l'impiego di personale fisso che permetta di avere una copertura di base del servizio. Il servizio di volontariato è da considerare in aggiunta, per permettere di estendere la copertura (inizio con pochi volontari, aumento nel tempo).</p>	
--	--

Allegato 3: dettagli corse e ricavi

La tabella seguente riporta una stima dell'utilizzo possibile del servizio Verzasca Express per popolazione locale e turisti:

	Anno 1	Anno 2
ipotesi corse (popolazione locale)		
Corse/giorno in media	5	8 360 giorni
Corse/anno	1'800	2'880
Km/corsa in media	20	20 p.es. Britone-FFS Tenero
Totale Km/anno	36'000	57'600
Persone trasportate per corsa	1.5	2.0 in media
Totale persone trasportate	2'700	5'760
ipotesi ricavi	CHF 21'600	CHF 46'080 prezzo ipotizzato di CHF 0.4/Km/persona
ipotesi corse (turisti)		
Corse/giorno in media	3	5 180 giorni (maggio-ottobre)
Corse/anno	540	900
Km/corsa in media	13	13 p.es. Lavertezzo-FFS Tenero
Totale Km/anno	7'020	11'700
Persone trasportate per corsa	2.5	4 in media
Totale persone trasportate	1'350	3'150
ipotesi ricavi	CHF 8'775	CHF 20'475 prezzo ipotizzato di CHF 0.5/Km/persona

