



Brissago, 12 gennaio 2021

RM 6393 – 11.01.2021

MESSAGGIO MUNICIPALE no. 1498

concernente la richiesta di un credito di CHF 170'000.00 per l'estensione e integrazione di 6 postazioni con 18 ebike nella rete di bike sharing del locarnese e bellinzonese

Signor Presidente,
Signore e signori consiglieri,

con il presente messaggio municipale vi sottoponiamo la richiesta di un credito di CHF 170'000.00.- per l'estensione e integrazione di 6 postazioni con 18 ebike nella rete di bike sharing del locarnese e bellinzonese.

1. Premessa e istoriato in breve

La Città di Locarno ha messo in funzione la rete di bike sharing l'11 gennaio 2016, introducendo e mettendo progressivamente a disposizione degli utenti 100 biciclette sulle 15 postazioni nel centro urbano.

Nei mesi a seguire, visto l'ottimo riscontro e l'interesse mostrato da più Comuni, la Commissione Intercomunale dei Trasporti del locarnese (CIT) ha deciso di proporre un ampliamento della rete. Questo interesse si è quindi concretizzato nel contesto dell'allestimento del Programma d'Agglomerato per il Locarnese di terza generazione (PALoc3), presentato nella primavera 2016. Nello stesso è stata inserita una misura concreta (ML 15) che prevedeva l'ampliamento e l'estensione della rete a buona parte del Locarnese.

Alla Città di Locarno, avendo maturato la necessaria esperienza, è stata assegnata la progettazione di quest'estensione che, dopo un primo giro di verifica, ha raccolto l'adesione di 15 Comuni. Il progetto sottoposto dai vari Municipi ai rispettivi legislativi nel corso del 2017, prevedeva un'estensione territoriale che dai confini distrettuali a Est (Cugnasco-Gerra e Gambarogno), raggiungeva le Centovalli e la Valle Onsernone a Ovest grazie a complessive 96 postazioni e 489 biciclette di cui 269 ebike tutte di colore blu.

Il 17 giugno 2018 il Bike Sharing Locarnese è stato inaugurato ed è pienamente attivo con tutte le caratteristiche previste raggiungendo, nonostante il periodo di

assestamento iniziale per il funzionamento di una rete così estesa, ottimi risultati di impiego da parte degli utenti che crescono numericamente in modo costante.

Il bike sharing è uno degli strumenti di mobilità sostenibile a disposizione delle amministrazioni pubbliche che intendono incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici (autobus, tram e metropolitane), integrandoli tra loro (trasporto intermodale) e completandoli con l'utilizzo delle biciclette condivise per i viaggi di prossimità dove il mezzo pubblico non arriva o non può arrivare. È quindi una valida soluzione al problema dell'"ultimo chilometro", cioè quel tratto di percorso che separa la fermata del mezzo pubblico dalla destinazione finale dell'utente.

In moltissime città medio-grandi svizzere ed europee, questo sistema di mobilità fa parte di un concetto ormai radicato nella rete dei trasporti urbani. Utilizzato sia dagli abitanti come pure dai turisti, il bike sharing è una realtà di mobilità sostenibile di successo.

L'introduzione di questo sistema nell'ambito di un'accresciuta sensibilità nell'ambito della mobilità lenta, è stata contrassegnata da un riscontro positivo che vede, dopo alcuni mesi dall'introduzione del sistema a Locarno, un numero di ca. 300 abbonati che sono velocemente raddoppiati nell'arco dei primi mesi dall'introduzione dell'estensione.

Nel frattempo si è concretizzato anche l'interesse espresso dalla Città di Bellinzona che ha deciso di ancorarsi alla rete di Bike Sharing Locarnese e ha collocato le 59 biciclette che hanno desiderato di colore rosso, in 10 postazioni sul proprio territorio in collaborazione con alcune aziende, tra il giugno 2019 e febbraio 2020, integrando così il Piano di Magadino all'interno di una rete di Bike Sharing. In seguito anche il Comune di Sant'Antonino ha allestito 4 postazioni sul proprio territorio seguito anche dal Comune di Cadenazzo che ha approvato, nello scorso mese di settembre, il credito per l'integrazione di 2 ulteriori postazioni con 10 biciclette.

Ciò dimostra il grande interesse per questo modello di mobilità che, oltre ad essere sostenibile, è conveniente ed attrattivo sia sotto il profilo della reale alternativa al veicolo motorizzato, con tempi di percorrenza più brevi, sia dal profilo finanziario per l'ente pubblico come per gli utenti stessi.

Inoltre, va sicuramente dato un plauso alla Fondazione Il Gabbiano che con il proprio progetto Muovi-Ti gestisce e amministra tutta la rete con grande professionalità e accuratezza. Ricordiamo che i rapporti tra i Comuni (proprietari della rete) e la Fondazione (gestore e manutentore) sono regolati da un Accordo di collaborazione sottoscritto tra le parti, tema che approfondiamo nei punti successivi.

2. Estensione della rete Bike Sharing Locarnese e Bellinzonese

I Comuni coinvolti nell'estensione del locarnese sono stati (da Est a Ovest): Cugnasco-Gerra, Lavertezzo-Piano, Gordola, Tenero-Contra, Minusio, Brione s/Minusio, Muralto, Locarno, Ascona, Losone, Terre di Pedemonte e Ronco s/Ascona.

Dopo una serie di iniziali valutazioni, anche i Comuni di Centovalli e Gambarogno hanno espresso l'intenzione di entrare in questa fase di ampliamento, come i Comuni della Valle Onsernone che hanno espresso l'interesse per questioni essenzialmente legate alla promozione turistica.

Come già anticipato, in una seconda battuta si sono poi aggiunti i Comuni della Vallemaggia, la Città di Bellinzona, e i Comuni di S. Antonino e Cadenazzo.

Sono molti i Comuni coinvolti e grazie a ciò è stato possibile implementare una rete piuttosto fitta, che ne avvantaggia l'utilizzo ed il funzionamento. Nella proposta sono state integrate anche le biciclette a pedalata assistita (ebike), per meglio raggiungere le zone collinari o più discoste.

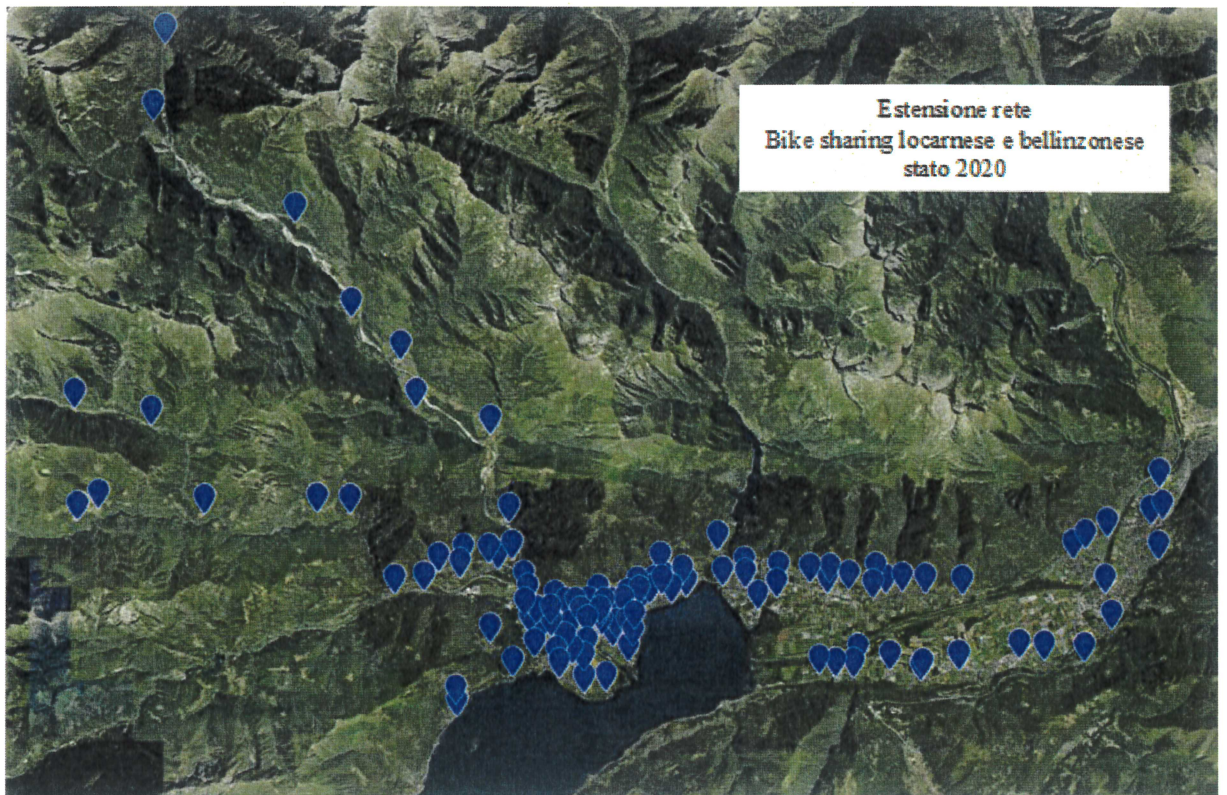
La scelta adottata a suo tempo dal Municipio di Locarno, dopo una serie di valutazioni e approfondimenti di altri sistemi presenti sul mercato, di appoggiarsi a Velospot® proposto da Intermobility SA di Bienne, è stata sicuramente vincente. Questo prodotto, vincolato da un brevetto depositato, permette la flessibilità ed il contenimento dei costi d'investimento e di gestione. La continua evoluzione ha inoltre portato a risolvere le piccole problematiche riscontrate con la versione precedente del lucchetto (introducendo la versione 3.0 prima e la versione 4.0 poi), apportando nel contempo una serie di miglioramenti anche al livello di software, ecc..

Attualmente vi sono 126 postazioni di Bike sharing, con 610 biciclette a disposizione di cui 384 ebike.

È in questo contesto che si inseriscono le previste postazioni di Brissago con la consapevolezza di offrire ai cittadini e ai turisti, una valida e concreta soluzione di mobilità sostenibile.

Dai rilievi statistici, nel 2019 sono stati ca. 1'600 le persone con un abbonamento annuale che hanno utilizzato le biciclette alle quali si sono aggiunte ca. 500 persone che hanno sottoscritto delle giornaliere (soprattutto turisti) portando ad oltre 80'000 gli utilizzi registrati, con delle punte estive di oltre 11'000 noleggi.

In questo difficile 2020, nonostante il periodo di blocco delle attività principali a causa della pandemia, i gestori segnalano che si sta registrando un aumento degli utilizzi a dimostrazione del grande interesse riposto dalla popolazione alla mobilità dolce.



2.1 Sviluppi futuri

Nella primavera 2022 è prevista un'importante espansione nel Bellinzonese che, oltre a quasi tutti i quartieri di Bellinzona (ex Comuni), coinvolgerà anche Arbedo-Castione e Lumino. Non da ultimo anche la regione del basso Moesano ha espresso il suo forte interessamento ad allacciarsi alla rete con una decina di postazioni e 30 ulteriori ebikes.

La rete nel 2022 dovrebbe così contare su circa 170 postazioni e una flotta di 750 biciclette.

In Ticino vi è anche un altro sistema di condivisione di biciclette che si è sviluppato a partire dal 2013 dalla Città di Lugano e che fa capo al prodotto di Publibike SA (società affiliata di Autopostale SA).

Inizialmente il sistema era molto statico con la necessità di agganciare fisicamente la bicicletta ad una barra d'acciaio. Questo rendeva il tutto sia poco flessibile sia molto oneroso nell'allestimento dell'infrastruttura delle postazioni che in effetti erano concepite di grandi dimensioni (10/20 biciclette ognuna) e molto meno numerose.

Lo sviluppo del concetto di condivisione delle biciclette ha poi dimostrato, come fin da subito proposto da Intermobility SA, che l'efficacia era nel creare una rete fitta di

piccole postazioni (3/5 biciclette) che potessero essere libere e quindi generare una variabilità nel numero di biciclette che potevano essere accolte.

Questo sviluppo è poi stato implementato anche da Publibike che oggi, anche se con alcune piccole differenze, propone lo stesso modello che è stato proposto nel locarnese e bellinzonese.

Tema ancora aperto, ma in discussione da diverso tempo con il coinvolgimento diretto dei Municipi di Lugano, Bellinzona e Locarno, è quello di poter sviluppare un abbonamento comune che permetta di utilizzare i due sistemi indistintamente.

Le due aziende sono state coinvolte nell'elaborare e sviluppare a livello informatico e tecnico una soluzione in questo senso. Si spera che questo possa avvenire in tempi relativamente brevi.

2.2 Il sistema Velospot®

Il sistema Velospot® è stato sviluppato dai servizi comunali di Bienne nel periodo 2008-2011. La città di Bienne ha quindi implementato il sistema nel 2011 assegnando la gestione ai propri servizi pubblici che hanno coinvolto quelli sociali con il progetto "Action Paysage Bienne-Seeland" per la gestione delle postazioni e delle biciclette, impiegando persone disoccupate. Nel 2013 il settore di sviluppo del sistema è stato esternalizzato creando la ditta Intermobility SA iscritta al RC dal 10.09.2013.

Intermobility SA ha conseguito un importante riconoscimento, ottenendo per il suo progetto Velospot® il premio nell'ambito dei Trasporti e Mobilità 2014 istituito dalla Zurigo Assicurazioni (Zürich Klimapreis Schweiz & Liechtenstein), con la seguente motivazione:

"Il progetto Velospot® rende il Bikesharing più attraente ed accessibile. Questo approccio innovativo ha impressionato in modo positivo gli esperti. Questo potrà permettere un salto di paradigma nei comportamenti e nel modo di spostarsi delle persone. La giuria ha apprezzato l'interessante iniziativa per promuovere lo Share Economy."

La stessa inoltre possiede il brevetto no. 703 848 (depositato il 30.09.2011 e rilasciato il 30.11.2015) per il sistema Velospot® che propone. Tale documento mette in evidenza le specificità del prodotto acquistato che non può di principio essere paragonato ad altri sistemi presenti in Svizzera.

Sia per quest'ultimo aspetto che a quello legato ad un discorso di estensione di quanto già esistente, è applicabile l'Art. 7 cpv. 1 lett. b) della LCPubb una procedura ad incarico diretto per la fornitura del sistema di bike sharing.

Come si può dedurre anche dalle fotografie qui di seguito, una delle peculiarità che distingue il sistema Velospot®, è l'estrema flessibilità che è determinata dalla semplicità dell'infrastruttura necessaria alla creazione di una postazione. Con la definizione di un'area e la posa di un palo con le necessarie informazioni, si può gestire l'apertura e chiusura delle biciclette e quindi del suo noleggio grazie ad una rete di

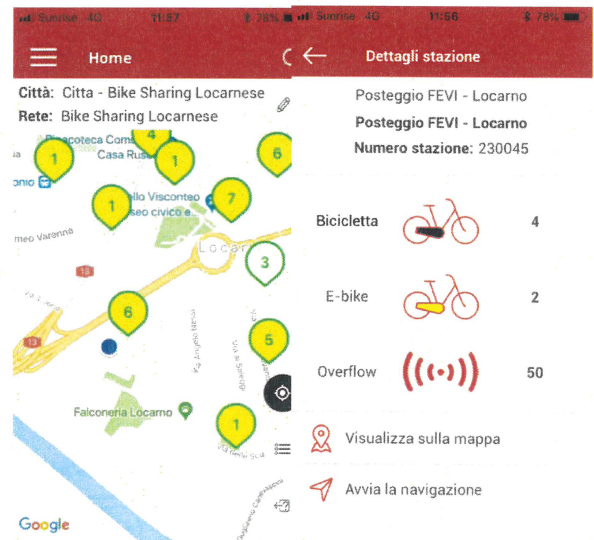
trasmissione dati che lavora sulle coordinate delle postazioni. Attualmente esso avviene sia tramite una carta RFID oppure tramite un codice da digitare sulla tastiera o anche tramite uno Smartphone (Android).



L'Applicazione Velospot, utilizzabile e scaricabile sia per iOS che per Android, permette di avere una visione d'insieme delle postazioni e del numero di biciclette stazionate in modo da poter verificare sempre la disponibilità ed il tipo di biciclette presenti.



(lucchetto elettronico V. 4.0) disponibili)



(estratto App – pianta con indicazione biciclette

Le aree messe a disposizione delle postazioni (ad es. posteggio auto, ecc.) vengono delimitate da un tinteggio sulla pavimentazione. La superficie permetterà, vista la peculiarità del sistema, di ospitare un numero variabile di biciclette.

Non si esclude, in concomitanza di manifestazioni di rilievo (culturali, sportive, ecc.) o di lavori stradali o altro ancora, lo spostamento temporaneo di alcune postazioni, servendosi di basamenti in cemento che rendono mobile una postazione. La situazione iniziale potrà essere monitorata in modo da valutare l'eventualità di collocare le postazioni in luoghi diversi.

L'utente che acquista, principalmente tramite il sito internet o l'App per Smartphone (funziona anche con lo SwissPass), ma anche tramite la collaborazione della Cancelleria comunale, riceverà un badge con cui sbloccherà il lucchetto elettronico. Da quel momento parte il noleggio e l'utente è libero di recarsi dove desidera. Al momento della chiusura del lucchetto, il sistema verificherà il tempo di utilizzo. L'utente può utilizzare la bicicletta anche per brevi spostamenti, per le relative commissioni o per altri bisogni, prima di riportare la bicicletta nelle aree di sosta.

3. Il progetto

Il Municipio ha preso contatto con la Città di Locarno per capire se vi erano le condizioni per poter integrare anche Brissago nella rete bike sharing locarnese e bellinzonese, chiedendo nel contempo una collaborazione specifica del loro tecnico responsabile dell'Ufficio Energia, per un progetto di massima in tal senso.

In alcuni incontri con il Municipio, sono poi state approfondite ed affinate le varie postazioni ed il numero delle biciclette da assegnare (sia normali che ebike) considerando come elementi il potenziamento della mobilità lenta sia dei residenti che dei turisti che ci raggiungono durante l'anno.

La disponibilità di poter integrare le biciclette con pedalata assistita nella rete permette di andare a servire luoghi con un certo dislivello tra loro, oltre ad effettuare un percorso più lungo nel periodo di noleggio e quindi raggiungere più rapidamente la propria destinazione.

L'intenzione del Municipio, già espressa in più occasioni, è quella di fare una sorta di servizio interno al Comune con la possibilità di collegare le tre Coste con l'asse stradale a valle collegando nel contempo la rete di Trasporto Pubblico alle postazioni di bike sharing. Abbiamo in ogni caso ritenuto estremamente interessante poter sfruttare il

percorso della collina per collegare Brissago a Ronco s/Ascona e da lì il resto del locarnese.

Tutto questo ha portato ad una soluzione condivisa che è oggetto ora della presente richiesta di credito per l'inserimento di 6 postazioni, 2 per Costa (lago e collina). Nelle stesse saranno distribuite in modo equo le 18 biciclette elettriche (ebike).



3.1 Le tariffe d'abbonamento

Qui di seguito le tariffe che sono applicate per il sistema bike sharing locarnese e bellinzonese che saranno riprese anche per Brissago. Da considerare che saranno integrate anche delle ulteriori opzioni che saranno probabilmente introdotte nel corso del 2021 che andranno a completare la paletta delle possibili opzioni (abo ebike libero senza batteria personale, varianti di abo semestrali, ecc.).

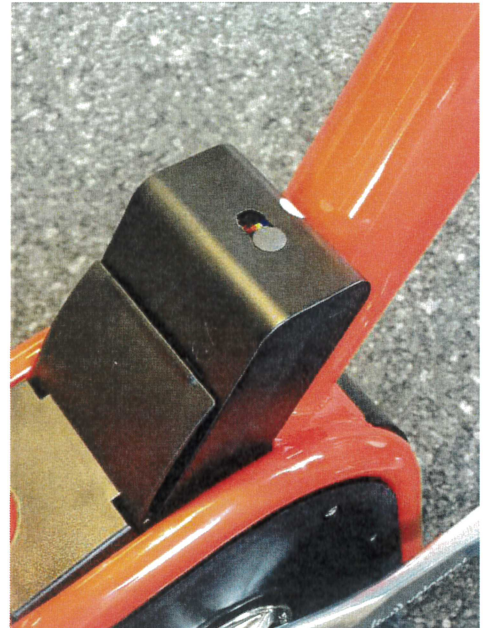
TARIFE ABBONAMENTI ANNUI E GIORNALIERE (CHF tasse incl.)									
PRODOTTO		COSTO	BM - Bicicletta meccanica BE - Ebike con batteria personale		BE - Ebike con attivazione batteria della bicicletta		DEPOSITO		
			0-30 min	ogni 30 min suppl.	0-30 min	ogni 30 min suppl.			
ABO ANNUALE									
NORMALE		60.-	GRATIS	1.-	4.-	4.-	0.-		
EBIKE		120.-	GRATIS	1.-	2.-	4.-			
EBIKE + BATTERIA PERSONALE		200.-	GRATIS	1.-	2.-	4.-			
GIORNI									
1	BM	LIGHT	1.- 1.-		GRATIS		200.-		
		PREMIUM	GRATIS						
	BE	LIGHT	1.- 1.-					4.-	4.-
		PREMIUM	50.-					GRATIS	
3	BM	LIGHT	1.- 1.-		GRATIS		300.-		
		PREMIUM	40.-						
	BE	LIGHT	1.- 1.-					4.-	4.-
		PREMIUM	120.-					GRATIS	

Gli utenti con l'abbonamento annuale ebike con batteria personale, riceveranno al momento della stipulazione dell'abbonamento una batteria (vedi foto) grazie alla quale, inserita nell'apposito alloggiamento, permetterà di beneficiare della prima

mezz'ora gratuita di ogni utilizzo anche per le ebike. Questo permette di salvaguardare le batterie principali presenti nella ebike, consentendo una loro gestione più razionale ed efficiente.



(alloggiamento nella bicicletta)



(batteria personale)



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

Questo permette di attivare il motore senza la batteria personale, ma sarà applicata la tariffa di CHF 4.--/30 min per le giornalieri o per chi ha un abbonamento esclusivamente meccanico.

Le ebike possono in ogni caso essere anche utilizzate nella sua forma meccanica senza l'ausilio del motore elettrico.

4. Il preventivo

Riprendendo i dati complessivi a noi forniti, le cifre d'investimento a nostro carico sono qui di seguito riepilogate (IVA inclusa):

Acquisto biciclette e lucchetti "Velospot® 2021	CHF	66'700.00
Unità di comunicazione 2021 e batterie ricambio biciclette	CHF	45'600.00
Messa in servizio postazioni e integrazione rete	CHF	7'300.00
Allestimento aree postazioni	CHF	34'000.00
Promozione (flyer a tutti i fuochi, ecc.)	CHF	3'000.00
Partecipazione costi infrastruttura per la gestione	CHF	12'000.00
Diversi e imprevisti	CHF	1'400.00
TOTALE (IVA inclusa)	CHF	170'000.00

Il Municipio non ritiene di proporre interventi supplementari, quali tettoie, pavimentazioni pregiate o altro ancora.

4.1 I costi di gestione generali

La gestione dell'intera rete di bike sharing avviene grazie alla collaborazione della Fondazione Il Gabbiano, con il proprio progetto Muovi-TI. Oltre ad aver maturato un'apprezzata e professionale esperienza nella gestione della rete urbana del locarnese e bellinzonese, la Fondazione è stato partner fondamentale anche nello sviluppo di tutto il progetto, individuando le varie criticità ed essendo sempre parte attiva nel processo di miglioramento del prodotto. È evidente come lo scopo sociale sia uno degli elementi sostanziali del successo di tutta l'operazione con la possibilità di dare delle opportunità concrete di recupero sociale e professionale di giovani adulti in difficoltà e al beneficio dell'Assistenza sociale. La qualità del lavoro espressa in questi anni è stata estremamente apprezzata, sia nella gestione concreta e quotidiana della rete dal momento in cui è entrata in vigore, sia nel lavoro di accompagnamento svolto in tutto il processo di nascita del progetto.

La Fondazione Il Gabbiano, con la quale diversi Comuni hanno già una proficua collaborazione per altri progetti, ha valutato concretamente la presa a carico di questo importante tassello del progetto occupando persone della regione per gestire tutta la rete.

Ricordiamo ancora che la Fondazione Il Gabbiano, presente sul territorio ticinese dal 1991, si occupa di aiuto a giovani in difficoltà. In particolare, essa si è specializzata nella promozione del reinserimento socio-professionale delle persone e collabora

attivamente per più progetti, con tutti i Comuni del locarnese come molti altri nel resto del Cantone.

Entrando nel dettaglio dei costi di gestione possiamo indicare come si sia trovata una soluzione interessante che rispetta sia le esigenze finanziarie dei Comuni coinvolti, sia la solidità dell'ente chiamato ad assumersi questo compito.

Attualmente i Comuni integrati nel bike sharing locarnese, versano un corrispettivo di CHF 3'000.00/postazione/anno. Lo stesso principio viene riproposto con le stesse cifre anche per la prevista estensione a Brissago.

L'importo di CHF 3'000.-/postazione/anno si compone delle seguenti voci di spesa:

ca. il 25% a copertura dei costi per le licenze software del server, delle unità di comunicazione (antenne) e dei lucchetti elettronici.

ca. il 70% a parziale copertura dei costi di gestione e manutenzione delle biciclette e della rete (personale, materiale, amministrazione, ecc.).

ca. il 5% quale quota di accantonamento per la futura sostituzione delle biciclette che dovrà gioco forza avvenire dopo 5-7 anni, e/o per investimenti relativi alla rete.

Strutturando in questo modo l'importo di gestione, i Comuni garantiscono il corretto funzionamento del sistema dando un'opportunità concreta a giovani adulti in difficoltà che sono l'elemento cardine del lavoro svolto dal Progetto Muovi-Ti della Fondazione Il Gabbiano che si occupa della gestione.

Ogni anno, con la chiusura contabile delle attività, viene inviato a tutti i Comuni coinvolti, un resoconto sia delle attività sia del bilancio finanziario. Un eventuale attivo potrebbe essere destinato ad accantonamenti per futuri investimenti legati al progetto o ad un adeguamento della quota a carico dei Comuni per singola postazione. Per informazione segnaliamo che gli ultimi due anni di attività si sono conclusi con una leggera perdita, nell'ordine dei CHF 10'000.-, assorbita completamente dalla Fondazione.

Nell'Accordo di collaborazione saranno pure descritti i compiti assunti dal gestore stesso. Quest'ultimo si occuperà inoltre direttamente della ricerca e raccolta dei fondi e sponsorizzazioni oltre che dell'elaborazione e gestione degli abbonamenti che saranno sottoscritti.

I singoli Comuni potranno, nel caso lo desiderassero, coprire parte dell'investimento iniziale tramite contributi o sponsor privati che potranno avere visibilità esclusivamente nelle postazioni (pannelli, ecc.). Gli sponsor sulle biciclette, come gli incassi degli abbonamenti, sono a beneficio del gestore.

5. Finanziamento dell'investimento e della gestione annua

Con l'introduzione del Fondo Energie Rinnovabili (FER), i Comuni dispongono di un'importante cifra da destinare a progetti nell'ambito dell'efficienza e del risparmio energetico. Il progetto di bike sharing rientra in quelli finanziabili con il fondo FER.

Sono stati inoltre avviati dei contatti preliminari con i responsabili della Sezione della Mobilità del Cantone Ticino, per valutare la possibilità di poter accedere al sussidio previsto, tramite il Decreto esecutivo del 25.09.2019, per l'implementazione di sistemi di bike sharing. Non vi sono al momento ancora delle risposte definitive, ma vi sono concrete possibilità che vengano riconosciute come sussidiabili le tre postazioni previste lungo l'asse della via R. Leoncavallo, ipotizzando quindi un sussidio pari a ca. CHF 30'000.-.

Come già indicato, i costi di gestione sono pari a CHF 3'000.- a postazione, per un importo complessivo annuo di CHF 18'000.-. Oltre a questi andranno poi aggiunti i costi assicurativi (RC e danni) che sono nell'ordine di 25.-/bicicletta, per un importo di ca. 500.-/anno.

Anche per i costi di gestione si può far capo agli accantonamenti del fondo FER.

Il Dipartimento della sanità e della socialità, tramite il Divisione dell'azione sociale e delle famiglie sosterrà l'impiego del personale necessario e delle persone in assistenza con un contributo assegnato alla Fondazione Il Gabbiano.

Il gestore si occuperà direttamente della ricerca e raccolta dei fondi e sponsorizzazioni che potranno essere applicate sulle biciclette, oltre agli incassi degli abbonamenti annuali e giornalieri che saranno sottoscritti.

Richiamati i contenuti del presente messaggio, il Municipio vi invita cortesemente a voler approvare le seguenti conclusioni:

1. È stanziato un credito di CHF 170'000.00.- per l'estensione della rete di Bike Sharing Locarnese e Bellinzonese con la posa di 6 postazioni e 18 biciclette elettriche.
2. I costi di gestione pari a 18'500.-- annui, saranno inseriti nella gestione ordinaria.
3. La copertura dei costi di gestione sarà garantita tramite il prelievo dall'accantonamento contributi FER.

5. A norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC il credito decade se non utilizzato entro il termine di due anni dalla crescita in giudicato della presente risoluzione.

Con osservanza.

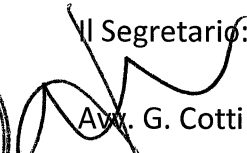
PER IL MUNICIPIO

Il Vice-Sindaco:


F. Storelli



Il Segretario:


Avv. G. Cotti

Il presente messaggio è demandato per preavviso alla Commissione della gestione.

