



Piazza Grande 18
Casella postale
6601 Locarno
Telefono 091 756 31 11
Fax 091 756 32 61
e-mail citta@locarno.ch

Ns. rif. 851/MG/af

Locarno, 6 ottobre 2010

Gentile Signora
Barbara ANGELINI PIVA
Via P.Romerio 8
6600 Locarno

Interrogazione 4 agosto 2010 “Bike Sharing”

Gentile signora Angelini Piva,

con piacere rispondiamo a questa interrogazione che permette di dare una visione di quanto stiamo valutando in questo campo grazie anche allo stimolo del progetto Città dell'energia.

La Commissione Ambiente (commissione municipale consultiva) ha iniziato a chinarsi sul tema circa un anno fa, proprio nell'ottica del progetto di Città dell'energia (nell'ambito dei provvedimenti sulla “Mobilità non motorizzata”), prendendo contatto anche con un paio di promotori di questo tipo di sistema, sia in Ticino che fuori cantone. Dalle prime risultanze, è emerso chiaramente che l'allestimento di un sistema simile comporta degli investimenti ragguardevoli; in effetti, non tanto l'acquisto delle biciclette o la creazione di postazioni, ma la gestione di tutto il sistema (software, manutenzione biciclette, ecc.) sono piuttosto onerose.

Non nascondiamo che inizialmente il problema dei costi ha in qualche modo frenato l'entusiasmo, ma non ha chiuso le porte all'approfondimento.

Negli scorsi mesi siamo stati sollecitati su questo tema dal responsabile della Fondazione Il Gabbiano, sig. Edo Carrasco, con il quale abbiamo iniziato a discutere ed elaborare un progetto che, come a Bellinzona, propone la messa a disposizione di un atelier di manutenzione delle biciclette oltre che la gestione delle possibili postazioni (recupero e ricarica dei posti bicicletta) di un possibile sistema Bike-Sharing.

In pratica l'idea su cui si sta lavorando è la seguente:

- Elaborazione di un progetto che possa coinvolgere diversi comuni sull'asse Losone-Tenero, dove installare 4/5 stazioni per un totale di 40/50 biciclette;
- L'individuazione della postazioni che possano integrarsi con un concetto di trasporto pubblico (stazione FFS, fermate Fart, ecc.);
- Creazione di un atelier di manutenzione delle biciclette tramite il coinvolgimento di persone con difficoltà d'inserimento nel mondo del lavoro seguite da un professionista nel campo;

- Allestimento del sistema di gestione del noleggio;
- Coinvolgimento dell'Ente Turistico e dei comuni di Ascona, Losone, Minusio e Tenero.

Nel corso delle prossime settimane dovremmo ricevere una bozza di progetto già elaborata da parte della Fondazione Il Gabbiano, da discutere ovviamente a livello regionale.

I costi potrebbero essere suddivisi in postazioni e gestione a carico dei comuni e manutenzione a carico della Fondazione Il Gabbiano.

Questo dovrebbe poter ridurre in modo importante i costi a carico dei singoli comuni coinvolti.

Tra l'altro tra le ipotesi, oltre quella della possibile sponsorizzazione delle biciclette, c'è quella del recupero delle biciclette che vengono raccolte dalle varie polizie comunali, sistemate, verniciate, adattate al sistema di blocco, ecc. e quindi messe a disposizione.

Molte sono quindi al momento le possibilità che stiamo vagliando.

Abbiamo inoltre avuto modo di raccogliere le informazioni riguardanti il sistema adottato dal Comune di Lugano.

Lo stesso si appoggia al sistema Velopass presente in diversi comuni medio/grandi che permette di inserirsi in una rete di servizi a livello svizzero. In effetti chi acquisisce un abbonamento annuale può usufruire dei servizi sparsi nel territorio nazionale (ad esempio: Losanna, Friburgo, Yverdon, ecc.).

Il sistema del comune di Lugano, del costo di ca. 260'000.- per l'allestimento e di ca. 40'000.- annui per la gestione del sistema + i costi di manutenzione (costi vivi + stipendi), prevede ca. 58 biciclette (sponsorizzate) in 4 postazioni.

L'intenzione del Municipio è quella di coinvolgere attivamente i comuni della cintura urbana e verificare anche le sinergie possibili con il bellinzonese, legando quindi i due principali centri urbani sul piano di Magadino, creando una rete capace di soddisfare sia l'utenza locale come pure i turisti che frequentano le nostre regioni. Tra l'altro, l'allestimento di una rete di bike-sharing è anche auspicata dagli studi in atto per l'allestimento del PUC del Parco del Piano di Magadino.

Nei prossimi mesi dovremmo quindi essere in grado di presentarvi un progetto concreto.

Voglia gradire, gentile signora Angelini Piva, i nostri più cordiali saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco:

dott. avv. Carla Speziali

Il Segretario:

avv. Marco Gerosa

Barbara Angelini Piva
Consigliere comunale PPD
6600 Locarno

Lodevole
Municipio della Città di
6600 Locarno

Locarno, 4 agosto 2010

INTERROGAZIONE

BIKE-SHARING

Onorevole Signora Sindaco,
Onorevoli Signore e Signori Municipali

Alla fine anche **Londra** ha introdotto il sistema di condivisione delle biciclette (cfr. allegato articolo "*Mit dem Mietvelo durch London*" - Neue Zürcher Zeitung del 30.07.2010).

Si dice che il ritardo rispetto agli altri Paesi sia dovuto solo ad una questione di organizzazione, dato che il **Barclays Cycle Hire**, questo il nome della rete finanziata dalla banca Barclays, conta qualcosa come **400 stazioni e 6'000 biciclette** (che dovrebbero a breve diventare 8'000).

Uno dei sistemi di *bike-sharing* più grandi al mondo, dunque, secondo solo a quello di **Parigi** (il "Vélib") che mette a disposizione qualcosa come **750 stazioni per 10'000 biciclette**.

Sulla scia di una rinnovata consapevolezza ambientale e della necessità di snellire i tempi e gli spostamenti nel traffico interno, il sistema del noleggio di biciclette è stato di recente introdotto a **Lugano** e prossimamente l'iniziativa verrà proposta, a titolo sperimentale, anche a **Bellinzona**.

E **Locarno**?

Le dimensioni della nostra Città rispetto alle capitali europee sopra citate potrebbero far arricciare il naso agli scettici. Sarebbe allora ragionevole concertare una soluzione a livello intercomunale: obiettivo più ambizioso ...

Mi permetto chiedere al lodevole Municipio:

- se ha preso in considerazione quello che nell'ambito dell'ottenimento del *label* di Città dell'energia è sicuramente un tassello supplementare e cioè la creazione di alcune postazioni per il noleggio di biciclette?
- in caso contrario, ritiene che una simile iniziativa (sia limitatamente alla Città sia estesa ad altri Comuni della Regione) potrebbe essere attuabile?
- in caso contrario, per quali motivi?
- qualora ritenesse fattibile l'introduzione di un sistema di condivisione delle biciclette, potrebbe essere ipotizzabile fare capo a uno sponsor quale finanziatore della rete come avvenuto a Londra?

Con ogni ossequio.

Adolfo Pellicani

Ende im Fall Kachelmann

Wetter-Moderator aus Untersuchungshaft entlassen

Vier Monaten ist Jörg Kachelmann aus der Untersuchungshaft entlassen worden. Er ist in Karlsruhe vor der zweiten Instanz den Tatverdacht der Vergewaltigung.

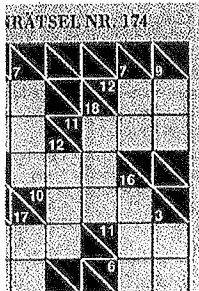
Anwesenheit verschiedener anderer hat Jörg Kachelmann tag kurz nach Mittag die gestrafit Mannheim verlassen. Wetter gab sich wie zumeist locker und, wollte aber gegenüber listen keine Stellungnahme abgeben sprach sein Vertreter «Aufrechterhaltung der Untertung» und der «Rückkehr staatlichkeit». Zuvor hatte Landesgericht Karlsruhe in tanz eine Haftbeschwerde os gutgeheissen und die umelassung angeordnet. Auf Haftentlassung machte das ne.

he Selbstverletzung

Die erstinstanzliche Entandgerichts Mannheim auf is noch. Anfang Juli die Aufng der Untersuchungshaft e. Dem 52-jährigen Schweizer Staatsanwaltschaft vor, am kurz vor der Abreise an die n Winterspiele in Vancouver. Die «besonders rgevaltigung» geht laut An- r mit gefährlicher Körper- Kachelmann soll seine Part- loren Rücken eines Küchen- Hals verletzt haben. Bei sehr aus Kanada am 20. März festgenommen; seither der Fernsehmoderator und er in Haft.

York leidet unter Bettwanzen

er von 15 New Yorkern hat angen Jahr mit Bettwanzen n müssen. Jetzt hat die Stadt vorgestellt, wie sie gegen die z der Blutsauger vorgehen anzen verursachen neben em Juckreiz vor allem psychind aber nicht dafür bekannt, o zu übertragen. In den verhren haben sich die meist nur llimeter grossen Tiere über nd andere Städte in den USA.



RAUSEL NR. 174
N. KAKURU Die Zahlen 1 bis 9
ber Reihe die Gesamtsumme ergeben.
Bei schwarzen Kästchen links davon

der Tatverdacht erforderlich sei, für die Untersuchungshaft bingegen ein «dringender Tatverdacht». Diesen dringenden Tatverdacht verneint die Berufungsinstanz. Es liege Aussage gegen Aussage vor, wobei bei der Geschädigten Falschaussagen nicht ausgeschlossen werden könnten. Sie habe bei der Anzeigenerstattung und im Laufe des Verfahrens zum Teil unzutreffende Angaben gemacht. Brisant ist insbesondere der Hinweis des Gerichts, wonach für die Verletzungen am Hals eine sogenannte Selbstbeibringung nicht ausgeschlossen werden könne.

Dabei beruft sich das Gericht auf verschiedene Untersuchungen. So kam ein psychologisches Gutachten zum Schluss, dass am Wahrheitsgehalt der Aussage der Geschädigten erhebliche Zweifel bestünden. Insbesondere habe sie Vorgänge geschildert, die «handlungstechnisch unwahrscheinlich bis unmöglich» seien. Auch ein Rechtsmediziner kam zum Ergebnis, einige der angelegten Tathandlungen seien so, wie sie die Frau geschildert habe, «technisch unmöglich».

Unabhängig vom Entscheid, Kachelmann auf freien Fuss zu setzen, wird an der Gerichtsverhandlung festgehalten. Allerdings hat das Landgericht Mannheim, wo der Prozess am 6. September beginnen sollte, am Donnerstag angekündigt, aufgrund der veränderten Sachlage könne es eine Terminänderung geben. Wegen des fehlenden dringenden Tatverdachts erachtete es das Oberlandesgericht explizit als unerheblich, auf eine mögliche Fluchtgefahr einzugehen. Damit kann sich Kachelmann bis zum Prozessbeginn frei bewegen. Mit seiner aus der Schweiz stammenden Ex-Frau hat er in Kanada zwei Kinder.

Zuflucht in der Schweiz?

Theoretisch könnte er in der Schweiz Zuflucht suchen, weil eigene Staatsbürger gegen den Willen des Beschuldigten nicht ausgeliefert werden. In diesem hypothetischen Fall könnte Deutschland die Schweiz um die Übernahme der Strafverfolgung ersuchen oder um die Vollstreckung eines in Abwesenheit gefällten Urteils.



Der Londoner Verkehrsbeauftragte Ranger mit einem der Mietvelos, die ab jetzt zur Verfügung stehen. KETEN BAKERS/GETTY IMAGES

Mit dem Mietvelo durch London

Ein neues Angebot der Stadt für Einwohner und Touristen

London hat das Velo entdeckt. Das Radfahren wird vom Bürgermeister mit viel Geld gefördert. Das neueste Angebot ist ein Mietvelo-System in der City.

Peter Rásonyi, London

Seit Monaten kursieren im Internet Spekulationen über die einen Fuss grossen, quadratischen Metallplatten, die sich an immer neuen Stellen auf Trottoirs und Parkplätzen in der Londoner City reißen. Nun hat sich das Rätsel aufgelöst. Die Stadt hat jene Platten, die an 400 Orten in der Innenstadt Verankerungen und Verankerungen im Boden abdecken, durch 10 500 dunkelblau glänzende Veloständer ersetzt. Daran werden ab dem 30. Juli nicht weniger als 6000 nagelneue Velos befestigt sein: London führt ein öffentliches Mietvelo-System ein, das Einwohnern und Touristen für kurze Fahrten durch die Innenstadt zur Verfügung steht.

Internationale Vorbilder

London ist gewiss kein Velo-Pionier. Kulveer Ranger, der Verkehrsbeauftragte des Londoner Bürgermeisters, macht kein Hehl daraus, dass die Stadt von jahrelangen Erfahrungen Dutzender Grossstädte im Ausland profitiert hat. Besonders die Verleihsysteme von Montreal und Barcelona seien Vorbilder gewesen. Das in London zum Einsatz kommende Velo stammt denn auch von derselben kanadischen Firma, die vor zwei Jahren Montreal ausgestattet hat. Es ist mit dem schweren, schwarzgrauen Rahmen, dem klobigen Lenker, breiten Sattel und einem als Werbe-träger für eine Bank dienenden, überdimensionierten Schutzblech keine

Schönheit. Robustheit ist das oberste Gebot für die mit wartungsarmer Dreigang-Nabenschaltung und Trommelbremsen ausgestatteten Fahrräder, die nach den Plänen der Verwaltung zehn Jahre lang im Regen stehen und 60 000 Meilen weit rollen sollen.

Das Verleihsystem ist auf maximale Verfügbarkeit und kurze Fahrten ausgelegt. Nutzer können sich für eine Zugangsgebühr von 1 Pfund (umgerechnet 1 Franken 60) pro Tag oder 45 Pfund pro Jahr Zugang zu den Velos verschaffen, die dann für eine halbe Stunde gratis, ab einer Stunde mit rasch steigenden Gebühren von 1 Pfund für die erste Stunde bis zu abschreckenden 50 Pfund für den ganzen Tag gefahren werden können. Vielfahrer können sich im Internet anmelden und einen elektronischen Schlüssel erhalten. Sporadische Nutzer und Touristen bezahlen an Terminals bei den Veloständern. Die Velos haben keine Schlösser und können nur bei den Docking-Stationen, die angeblich höchstens 300 Meter auseinander liegen, zurückgegeben werden. Das Besondere an der Londoner Initiative ist, dass die permanent staugeplagte, weitgehend verlorene Stadt die Lust am Radfahren entdeckt. Der 2008 gewählte konservative Bürgermeister Boris Johnson hat sich die «Velo-Revolution London» auf die Fahne geschrieben, wofür er enorme Summen zur Verfügung stellt.

Stauprobleme mildern

Politisch verfolgt Johnson, ein Studienfreund Premierminister Camerons, gleich mehrere Ziele: Velofahren ist gesund und soll die Stauprobleme der Stadt mildern. Gleichzeitig dient es den Bemühungen der Partei um ein moderneres, grüneres Image. Die jährlichen Ausgaben der Stadt für Velo-Projekte sind unter Johnson von früher rund 25

Millionen Pfund auf jeweils über 100 Millionen Pfund gestiegen. Allein das Veloverleihsystem wird laut Ranger in den ersten fünf Jahren 140 Millionen Pfund (225 Millionen Franken) verschlingen. Zudem wurden im Juli die ersten zwei von geplanten zwölf «cycle superhighways» eröffnet, die Velofahrern aus den Aussenbezirken einen leichteren und sichereren Zugang zur Innenstadt bieten sollen.

Sicherheit bleibt ein Problem

Johnson kann Erfolge vorweisen. In den letzten zehn Jahren hat sich die Zahl der Velofahrten von tiefem Niveau mehr als verdoppelt, 2009 stieg sie um 10 Prozent. Doch London ist noch weit von Velo-Verhältnissen entfernt, wie sie etwa in vielen deutschen Grossstädten oder in der Schweiz herrschen. Der Hauptgrund liegt nicht etwa im Wetter, das viel besser ist als sein Ruf, sondern bei der prekären Sicherheit. Londons Strassen sind dorrart schmal, dass sich oft nicht einmal zwei Autos kreuzen können. Für Fahrradstreifen, auf denen ohnehin häufig Autos legal parkieren, ist selten Platz. Velofahrer werden rasch zu einem Verkehrshindernis, Autos müssen gezwungenermassen knapp passieren.

Das gilt auch für die neuen «cycle superhighways»: Fahrradklubs bemängeln, ausser flottem Marketing und der «Tory-blauen» Farbe der zu schmalen Velostrassen habe sich wenig geändert. Im letzten Jahr sind 15 Velofahrer auf Londons engen Strassen ums Leben gekommen, die Mehrzahl bei Unfällen mit Lastwagen. Zwar sinkt der Trend gemessen an den steigenden Velofahrten, doch die Sicherheit bleibt ein Problem. Bis sich die «Velo-Revolution» von den Prospekten auf die Strassen der Stadt ausweitet, dürfte es eine Weile dauern.

Französin hat acht Babys getötet

(dpa/afp) · Nach dem Fund von acht Babyelichen in Nordfrankreich hat die Mutter ein Geständnis abgelegt. Sie habe ihre Kinder nach der Geburt getötet, ihr Ehemann habe von den

Schiffunglück in Kongo fordert 140 Tote

(Reuters) · Bei einem Schiffunglück in der Demokratischen Republik Kongo sind nach Polizeiangaben etwa 140 Menschen ums Leben gekommen. Wie ein Sprecher mitteilte, war das schwer über-

Elefantenkuh Ruaha im «Zolli» gestorben

(sda) · Im Basler «Zolli» ist die betagte Elefantendame Ruaha gestorben. Mit ihren geschätzten 59 Jahren galt sie als weltweit älteste in einem Zoo lebende afrikanische Elefantenkuh. Gesund-

450 Millionen Euro für Berlusconi's Luxusvilla

(apa) · Der italienische Regierungschef Silvio Berlusconi will seine Luxusvilla auf Sardinien verkaufen, die im vergangenen Jahr wegen pikantem Partys mit jungen Frauen und unerlaubter Fotos in das Brautpaar eines Skandals vor sein