

Giugno 2011

Promozione dell'intermodalità treno-bicicletta: gli interventi sulle stazioni ferroviarie

le proposte della Federazione Italiana Amici della Bicicletta



referenti FIAB :

Silvia Malaguti

Responsabile intermodalità FIAB Lombardia

02-930.71.26 333-46.28.960

silviamala@katamail.com

Giulietta Pagliaccio

Consigliere Nazionale FIAB

Coordinatore Regionale Lombardia e Responsabile rapporti con le istituzioni Nord Italia

335-54.76.520

presidente@labicimelegnano.it

1. Premessa

La *Federazione Italiana Amici della Bicicletta* (FIAB) lavora per incrementare l'uso quotidiano della bicicletta a fini di miglioramento della qualità ambientale dei centri urbani. Tale obiettivo specifico si inserisce in una strategia più generale di contenimento del traffico motorizzato privato, fattore primario dell'insorgere di problematiche quali l'inquinamento atmosferico, la congestione, l'elevato livello di rumore ambientale, il basso livello di sicurezza stradale per tutti ma in particolare per l'utenza più debole, costituita da pedoni e ciclisti.

Per questo FIAB promuove anche il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico, indispensabile complemento allo sviluppo della ciclabilità per costituire un'alternativa complessiva, organica e competitiva al prevalere del trasporto motorizzato privato. In tale contesto gioca per FIAB un ruolo preminente il trasporto ferroviario, per due motivi principali:

- ⤴ il basso impatto ambientale e l'elevata efficienza di tale modalità di trasporto;
- ⤴ le opportunità di *intermodalità* con l'uso della bicicletta che esso offre.

L'intermodalità treno-bici si concretizza in due direzioni:

- ⤴ il servizio treno+bici, cioè il trasporto della bicicletta direttamente sui treni al seguito del viaggiatore;
- ⤴ l'intermodalità "non sovrapposta" di chi si reca presso le stazioni in bici per prendere un treno, lasciando la bici posteggiata nei pressi della stazione di arrivo.

In tale quadro la funzionalità degli scali ferroviari è tema rilevante per FIAB e più in generale per chi usa la bici. FIAB promuove quindi il miglioramento delle strutture e dei servizi presso gli scali ferroviari che rendano più facile, comoda e sicura la scelta di una modalità di trasporto intermodale che coinvolga il treno e la bicicletta.

I criteri generali con cui FIAB concretizza il proprio impegno sono i seguenti.

1. FIAB, in possesso di una visione complessiva delle esigenze del ciclista, formula proposte sulle strategie volte a ottimizzare la fruibilità, funzionalità e sicurezza degli scali ferroviari in relazione all'uso combinato della bici e del treno.
2. FIAB avanza tali proposte a livello generale, cioè di norma non in modo legato al singolo scalo, ma restando su un piano di linee guida valide per tutte le stazioni, eventualmente distinte per fasce dimensionali degli scali. Tali indicazioni vengono raccolte e presentate organicamente nella presente apposita documentazione, disponibile al pubblico.
3. FIAB può eventualmente proporre a titolo gratuito di collaborazione, in caso di presenza a livello locale di una propria associazione nel comune ove si trova la stazione interessata ad interventi, indicazioni progettuali o realizzative specifiche per il singolo impianto, a livello non tecnico e solo in termini consultivi. Tale collaborazione è subordinata alla disponibilità di uno o più soci dotati di diretta esperienza come ciclisti utenti dei servizi ferroviari.
4. FIAB può eventualmente offrire, tramite la prestazione di suoi soci in possesso di appropriate qualificazioni professionali e a titolo oneroso, ulteriori consulenze finalizzate alla progettazione di specifici impianti ispirati alle linee guida contenute nel presente documento. Tale offerta è subordinata alla disponibilità di soci con le opportune competenze, nonchè al rispetto degli impegni professionali privati già assunti dai soci coinvolti. Per questi motivi, FIAB non può in nessun caso essere ritenuta in obbligo a fornire prestazioni di questo tipo.
5. Durante il lavoro di progettazione (se svolto da RFI o da terzi), e poi durante o al termine dei lavori di riqualificazione di uno scalo ferroviario FIAB è disponibile, previo specifici accordi e con adeguato preavviso, a effettuare valutazioni del progetto o della sua concreta realizzazione, dal solo punto di vista dell'effettiva rispondenza alle esigenze dell'utenza

ciclistica e della coerenza con le linee guida riportate nel seguito. Tale valutazione sarà effettuata da soci appositamente incaricati, non necessariamente in possesso di competenze professionali specifiche ai lavori in progetto o in esecuzione, ma dotati di diretta esperienza come ciclisti utenti dei servizi ferroviari. I pareri forniti saranno esclusivamente consultivi; in caso di non recepimento delle eventuali osservazioni, tuttavia, FIAB avrà il diritto di rendere pubbliche le proprie osservazioni anche se di tipo negativo.



Il seguito del presente documento dettaglia in modo organico le proposte di FIAB finalizzate al miglioramento della ciclabilità delle stazioni ferroviarie.

2. Lo stato di fatto in Italia

Le stazioni ferroviarie presentano, pur in un quadro caratterizzato da una certa eterogeneità, una situazione non particolarmente favorevole all'uso combinato con la bicicletta, con forti margini di possibile miglioramento.

In particolare i posteggi, pochi a dire il vero, hanno spesso problemi relativi al numero di posti disponibili, alla protezione dalle intemperie, alle caratteristiche tecniche dei supporti di sostegno, alla sicurezza dal furto (sistemi di protezione dal furto sono presenti solo a Brescia).

Le strutture per l'accesso facilitato ai binari (vedi specifica trattazione a seguire) sono presenti in un numero molto limitato di stazioni. Non esiste una segnaletica specifica che ne indichi l'ubicazione, o che fornisca altre indicazioni sui percorsi più appropriati all'interno degli scali.

Nelle stazioni le informazioni sul posizionamento degli spazi per il carico delle bici al seguito sui convogli non sono disponibili, e possono essere richieste solo nelle grandi stazioni al personale dirigente il movimento che le fornisce in modo non sistematico e solo a titolo di cortesia.

In base a quanto descritto, le proposte che seguono risultano tutte utili non solo a fornire un migliore servizio all'utenza di questo tipo già esistente, ma anche ad incentivare il passaggio all'utilizzo intermodale bici/treno in alternativa all'uso dell'auto privata, incrementando quindi l'utenza del trasporto ferroviario, ed a favorire il passaggio di una parte di coloro che oggi utilizzano auto e treno all'intermodalità bici/treno.

3. Abbattimento barriere architettoniche

L'utilizzo diffuso del servizio treno + bici, in cui il viaggiatore porta con sé la propria bici sul treno è oggi possibile su molti treni regionali, non necessariamente attrezzati, anche se purtroppo ancora non a titolo gratuito come accade in regioni come Puglia, Marche e Liguria o in convenzione come in Sicilia. Esso presuppone la totale autonomia del viaggiatore che gestisce autonomamente la propria bicicletta come un bagaglio, salvo il posizionamento negli appositi spazi nei materiali che li prevedono. Nella maggior parte delle stazioni sulle linee principali l'accesso ai binari è organizzato mediante sottopassaggi che rendono sensibilmente più impegnativo l'accesso con bici al seguito, specie se il viaggiatore porta con sé anche altri bagagli e/o non è dotato di grande forza fisica (ad es. anziani, donne). Facilitare l'accesso ai binari risulta quindi obiettivo di primaria importanza.

A tale fine le soluzioni promosse da FIAB sono:

- ⤴ per le stazioni di grandi dimensioni, l'installazione di ascensori di dimensioni adeguate al trasporto di almeno una bici e la possibilità di utilizzare quelli già esistenti;
- ⤴ per le altre stazioni, l'installazione di **canaline scivolo a lato delle scale dei sottopassi** che conducono alle banchine. Tali strumenti, se ben realizzati, diminuiscono tra l'altro anche il rischio che il transito delle bici nei sottopassi sia di intralcio agli altri viaggiatori.

Relativamente alle canaline a scivolo, si raccomanda l'adozione dei seguenti criteri realizzativi:

- ⤴ in una stessa stazione le canaline dovrebbero essere installate tutte sullo stesso lato delle scale, per evitare di costringere il ciclista ad inversioni del lato in cui tiene la bicicletta. Di norma, il lato destro nel senso della salita risulta preferibile, dato che porta il ciclista ad armonizzarsi al flusso di transito tendenziale dei viaggiatori nel movimento per lui più impegnativo (la salita). Tuttavia va prestata attenzione a tutte le specificità strutturali del singolo contesto, per evitare difficoltà o incongruenze: ad esempio, nella foto sopra il montaggio è avvenuto sul lato opposto a quello citato perchè a fondo scala immediatamente a sinistra è situata l'uscita dell'ascensore per disabili.
- ⤴ il fondo della canalina su cui si appoggia la ruota dovrebbe essere di materiale antiscivolo (o direttamente o mediante un apposito rivestimento);
- ⤴ deve essere prestata attenzione all'interazione dell'uso della canalina con l'eventuale corrimano posto sullo stesso lato, per evitare che questo entri in collisione o addirittura si blocchi con qualche parte della bicicletta;
- ⤴ il binario in cui scivola la ruota deve essere ad una certa distanza dalla parete verticale, per evitare che sia necessario inclinare lateralmente la bicicletta in modo eccessivo e faticoso (i pedali sporgono dalla bici impedendo di tenere la ruota immediatamente a ridosso del muro verticale);
- ⤴ il binario per la ruota deve essere di larghezza adeguata al transito di copertoni di ogni tipo (per esempio quelli larghi da MTB), quindi non meno di 8-10 cm.;
- ⤴ sul lato esterno (verso il centro della scala) la canalina deve prevedere un sensibile rialzo che impedisca alla ruota - specie quella posteriore - di fuoriuscire mentre la bici viene movimentata.

Le realizzazioni di canaline già esistenti (cfr. par. 2) hanno visto in alcuni casi la collaborazione di FIAB, anche se con risultati non sempre ottimali. Allo stato attuale, il manufatto installato presso la stazione di Rho è da ritenersi il miglior punto di riferimento per le caratteristiche tecniche adottate.

Si veda al riguardo il sito FIAB: <http://fiab-onlus.it/treno/canalina.htm>

Va ricordato che qualora il sottopassaggio serva anche come attraversamento pedonale della ferrovia (come nel caso citato di Rho), e non preveda un piano inclinato di accesso su entrambe le estremità, è opportuno prevedere l'installazione delle canaline anche sulle scale di accesso alla città. Nell'ottica della realizzazione di nuovi impianti, o della loro ristrutturazione straordinaria, è opportuno inoltre adeguare per quanto possibile l'altezza dei marciapiedi di accesso ai treni. Tale accorgimento, insieme alla diffusione dei materiali rotabili a pianale ribassato, permetterà di minimizzare le difficoltà di carico e scarico delle biciclette dai treni.

4. Segnaletica e informazione

Per garantire il pieno e veloce utilizzo delle strutture di cui al punto precedente è opportuno **installare opportuna segnaletica che indichi la via più breve alle canaline** e/o agli ascensori (quando presenti). Ciò faciliterà la circolazione delle bici nella stazione e renderà minimo l'intralcio

al movimento degli altri utenti.

La segnaletica potrà consistere in pittogrammi con l'immagine stilizzata di una bicicletta, posizionati sia in orizzontale sui pavimenti, che in verticale sulle pareti. Nel caso della segnaletica orizzontale è opportuno l'impiego di vernici e altri materiali di buona affidabilità e durata, dato l'intenso transito dei viaggiatori.

Tale segnaletica dovrà essere posizionata **sia in entrata alla stazione che in uscita**; per esempio, sulle banchine/binari dovrà indicare quale delle scale è munita di canaline per agevolare l'uscita ai passeggeri con bici al seguito e per non intralciare il deflusso degli altri.

Dato che i tempi di fermata previsti dalle tracce orarie dei convogli ferroviari sono in genere ridotti, è anche opportuno mettere in atto tutti gli accorgimenti informativi che evitino un prolungamento dei tempi di fermata in relazione alle operazioni autogestite di carico e scarico del treno+bici, garantendo al tempo al ciclista di poter effettuare l'operazione in tutta tranquillità.

A tale scopo vanno previsti annunci vocali sistematici che contengano anche l'indicazione dell'ubicazione della carrozza bici quando presente nella composizione dei treni, per segnalare al passeggero munito di bicicletta al seguito dove sistemarsi preventivamente in attesa del treno sulla banchina. Nel caso il convoglio non abbia in composizione una carrozza specifica, l'annuncio dovrà specificarlo, in modo da non lasciare il ciclista il dubbio di doversi precipitare ad una delle due estremità del convoglio, dato che la carrozza con spazio bici è quasi sempre in testa o in coda.

Dato che il sistema di annunci vocali è oggi gestito a livello centrale e autonomo rispetto alla singola stazione, l'aggiunta di tale funzionalità implica un'apposita modifica generale del sistema, che permetterà in modo globale di offrire tali informazioni in tutte le stazioni.

Come avviene nella maggioranza dei sistemi ferroviari europei, inoltre, è infine opportuno mettere a disposizione della clientela in tutte le stazioni medie e grandi un semplice pieghevole informativo che indichi le modalità regionali di utilizzo del servizio treno+bici, con un accenno anche a quella nazionale.

5. Realizzazione di posteggi idonei per biciclette

L'organizzazione di strutture funzionali di posteggio bici nei pressi delle stazioni è un elemento fondamentale per incentivare l'intermodalità che accoppia la bici con il treno come mezzi di trasporto separati¹.

Come già accennato, da questo punto di vista lo stato di fatto delle stazioni risulta molto eterogeneo, e denota l'assenza di una programmazione coerente e sistematica delle strutture. Le eventuali carenze sono quindi differenziate da stazione a stazione e richiedono un'analisi specifica del caso per individuare le linee di intervento ottimali.

In generale si possono distinguere due tipologie di posteggi bici, in relazione alla durata indicativa della sosta: breve o medio - lunga. I posteggi per la sosta breve sono in genere ubicati in spazi condivisi con altre finalità di impiego (ad es. piazze/vie delle zone commerciali), hanno un elevato *turn-over* e spesso non



1 In parallelo, FIAB promuove presso le amministrazioni locali l'implementazione nei dintorni delle stazioni di soluzioni viabilistiche che garantiscano una facile e sicura accessibilità da tutto il tessuto urbano circostante. Solo l'abbinamento delle due strategie - risultante in posteggi sicuri, coperti, ampiamente disponibili e comodi da raggiungere - permette infatti di offrire all'utenza una scelta bici-treno fortemente competitiva rispetto ad altre modalità di trasporto.

risultano utilizzati significativamente che in alcuni momenti della giornata. In tal caso è ragionevole privilegiare l'ingombro ridotto dei sostegni e non è necessario un elevato grado di sicurezza dal furto.

I posteggi associati alle stazioni ferroviarie sono invece di norma posteggi a sosta medio - lunga, a cui l'utente tipo aggancia la bicicletta per tutta la giornata.

Par tale tipologia di posteggi FIAB individua nei seguenti cinque punti i parametri principali di riferimento:

- ▲ Ridotta distanza. Uno dei motivi per cui i posteggi bici non vengono usati è perchè sono troppo lontani: recenti studi dimostrano che l'utente che usa la bici non utilizza i posteggi se questi si trovano a una distanza superiore a 50 metri dall'entrata della stazione.
- ▲ Capienza. Dato che in genere il costo marginale di posti-bici aggiuntivi è modesto rispetto al costo dell'impianto, e tenendo conto del crescente impegno di enti pubblici e associazioni alla promozione dell'utenza ciclistica, nonché del maggiore incentivo al suo uso grazie alla riqualificazione, è consigliabile realizzare un numero più che congruo di posti bici, in modo da poter sopportare un buon incremento di posti rispetto all'uso attuale.
- ▲ Tipologia del sostegno. Il sostegno ideale della bicicletta per la sosta di durata medio-lunga deve rispondere a due finalità distinte:
 - a) assicurare il sostegno stabile del velocipede senza rischiare di danneggiarne alcuna parte;
 - b) garantire la possibilità di solido aggancio del telaio della bicicletta per limitare il rischio di furto.

In relazione a tali due esigenze di uguale importanza, le rastrelliere che prevedono il sostegno della bici mediante incastro di parte della ruota anteriore tra coppia di guide metalliche o simili risultano insoddisfacenti. Infatti esse:

▲ in relazione al punto b) non permettono l'aggancio alla struttura metallica fissa di parti diverse dalla ruota anteriore con la maggior parte dei dispositivi più diffusi di sicurezza (*bloster*, catene di lunghezza standard, ecc.). Tale problema è accentuato anche dalla rilevante diffusione di biciclette con mozzo a sgancio rapido sulla ruota anteriore, che rendono questione di pochi secondi il distacco a mano senza alcun attrezzo del resto della bicicletta dalla ruota anteriore.

▲ in relazione al punto a) risultano difficilmente adattabili a tutte le tipologie di bici per le sensibili differenze nella larghezza del cerchione e del mozzo tra i diversi modelli di bici. Inoltre sostengono l'intera bici facendo appoggio solo su una delle sue estremità, massimizzando quindi lo sforzo di sostegno e rischiando di causare una forza di torsione che può facilmente stortare i raggi o il cerchione stesso della ruota anteriore.

Purtroppo tale tipo di sostegno è stato e viene tuttora diffusamente installato senza attenta valutazione. Per le ragioni descritte FIAB ne sconsiglia l'impiego e propone l'adozione di attrezzature di sostegno "ad archetto", di cui esistono diverse tipologie, accomunate dalla presenza di un tubolare metallico la cui sommità si colloca all'altezza tipica della trave orizzontale del telaio di una bici di medie dimensioni, e la cui lunghezza è tale che i due sostegni verticali si distanziano quanto le ruote della bici (vedi figura a lato - Melegnano).

I sostegni ad archetto, posizionati a 80 cm l'uno dall'altro, permettono di mantenere la stessa densità di parcheggio per area coperta delle rastrelliere di tipo anteriore, mentre rispondono in modo adeguato ad entrambe le esigenze sopra citate:

- per quanto riguarda la protezione dal furto, permettono di agganciare il telaio della bici al supporto anche con dispositivi di minima dimensione, e nei casi di maggior rischio permettono di agganciare, oltre al telaio, anche entrambe le ruote con dispositivi antifurto di lunghezza standard;

- per quanto riguarda il sostegno, permettono di appoggiare la bici all'archetto (l'altezza della cui parte sommitale è in genere all'incirca coincidente con quella del telaio di una bici da adulto) con un'inclinazione minima, anche perchè la stabilità dell'appoggio è assicurata dall'aggancio dei dispositivi antifurto. Inoltre l'appoggio avviene con il telaio, meno delicato delle ruote, e in centro, con un migliore bilanciamento dei pesi e un minore o inesistente sforzo di torsione.

▲ Protezione dalle intemperie. In un contesto in cui la sosta è medio-lunga, ed è in genere effettuata quotidianamente, un posteggio che non preveda copertura espone le bici ad un eccessivo logorio causato dalle precipitazioni atmosferiche, che ne comporta il precoce deterioramento. Si ritiene quindi indispensabile dotare i posteggi di adeguate tettoie, evitando soluzioni sottodimensionate (che sono purtroppo installate presso alcune stazioni), dove in realtà metà di ogni bici è comunque in parte esposta alla pioggia. Nell'esempio negativo della **foto a fianco**, le rastrelliere sono inadeguate come sostegno, come protezione dal furto, e il retrotreno delle bici (che è tra l'altro la parte maggiormente danneggiata dall'acqua, per la presenza della trasmissione e dell'eventuale cambio di velocità) viene esposto alla pioggia non appena questa cade, a causa del



vento, con angolo di incidenza non esattamente perpendicolare al terreno. La copertura prevista deve quindi prevedere sempre, nelle direzioni in cui essa è aperta lateralmente, un minimo di 40 cm. di protezione in eccedenza rispetto all'ingombro di una bici standard.

▲ Sicurezza. Il rischio di furto della bicicletta lasciata posteggiata in luoghi pubblici è oggi, specie nei centri urbani medio-grandi, molto elevato e costituisce un sensibile disincentivo all'uso multimodale di treno e bici. Recenti indagini di FIAB nel nord Italia indicano che, in città, oltre la metà dei ciclisti hanno avuto almeno un'esperienza di furto di bici nella loro vita.

Per questo la riduzione del rischio di furto è un obiettivo imprescindibile da tenere presente in tutte le fasi della progettazione di strutture di posteggio bici. Oltre alle caratteristiche dei sostegni installati, già esaminate nel relativo punto, FIAB individua i seguenti ulteriori fattori di possibile contenimento del rischio:

- ▲ Sensibilizzazione del personale Polfer nelle stazioni dove questa è presente: il semplice transito di controllo periodico di alcuni agenti costituisce un deterrente significativo per i ladri.
- ▲ Illuminazione serale adeguata della struttura: d'inverno l'oscurità cala ben prima che la maggior parte dei pendolari tornino dal lavoro, e un'adeguata illuminazione che non lasci il posteggio nella penombra è quindi utile per la sicurezza delle bici e degli utenti.

- ^ Videosorveglianza: l'installazione di una telecamera a circuito chiuso, accompagnata da evidenti cartelli che ne segnalano la presenza, è un deterrente anche se non c'è un controllo in tempo reale, ma una semplice registrazione che verrà visionata solo in caso di bisogno.
- ^ Sensazione generale di cura e pulizia: un posteggio ordinato, ben curato, che da un'impressione di periodica manutenzione è meno appetibile per i malviventi rispetto ad un luogo in cui risulta evidente lo stato di semi-abbandono.
- ^ Spazi aperti e frequentati: in generale è preferibile collocare il posteggio bici in aree di transito frequente, scoraggiando il ladro che ama sempre poco esporsi allo sguardo, seppur disattento, di molte persone.

6. Posteggi ad accesso controllato: l'incentivo della sicurezza

Sebbene gli elementi sopra elencati possano nel loro insieme incrementare in una certa misura la sicurezza dei posteggi, essi non costituiscono una soluzione piena e stabile al problema. Per questo FIAB è a favore dell'individuazione di soluzioni innovative più complete che garantiscano un accesso *controllato*, riservato agli effettivi utenti, alle bici posteggiate.

A tale fine, dati gli elevati costi del personale e l'esigenza di promuovere il servizio con tariffe molto convenienti per l'utente, è probabilmente oggi consigliabile utilizzare tecnologie automatizzate con riconoscimento dell'utente autorizzato mediante tessera magnetica.

I punti di riferimento progettuale che FIAB propone in tale ambito sono i seguenti:

- ^ Creazione - o messa a disposizione se già esistente - di uno spazio protetto, che potrà essere una semplice "gabbia metallica" all'aperto (ma sempre coperta), oppure un vano negli edifici di pertinenza della stazione, o negli edifici nelle immediate vicinanze, che l'amministrazione comunale locale potrebbe destinare a tale utilizzo;
- ^ Installazione di sostegni per le biciclette all'interno dello spazio individuato, sempre con caratteristiche basate sulle osservazioni relative a questo punto già formulate. Dal punto della capienza, sarà opportuno mantenere un'area, possibilmente a fianco di quella interessata, destinata e attrezzata a posteggio libero, per chi ritenesse comunque troppo onerosa la tariffazione proposta per l'uso del parcheggio controllato, e per l'utilizzo saltuario.
- ^ La porta di ingresso sarà dotata di serratura magnetica con tessera per l'ingresso; l'uscita sarà invece libera, per agevolare l'utilizzo semplice e veloce della struttura. Per migliorare il livello di sicurezza, la serratura potrà essere eventualmente dotata di tastierino numerico e prevedere anche la digitazione di un apposito codice segreto; in tal modo, in caso di furto smarrimento della tessera viene eliminato il rischio di accesso abusivo da parte di estranei.
- ^ Nell'opzione descritta, l'installazione tecnologica si limita alla porta di accesso al locale di posteggio. In tale situazione, ovviamente, l'eventuale malintenzionato, una volta riuscito a penetrare nello spazio protetto, potrebbe compiere furti nelle stesse condizioni di un posteggio non protetto. Per incrementare ulteriormente il livello di sicurezza, è possibile prevedere la serratura magnetica anche per l'uscita, che pone però qualche problema di sicurezza personale per l'utente, in caso di improvviso malfunzionamento della tessera o degli apparati. Tale opzione è quindi sconsigliabile nel caso di stazioni poco frequentate.
- ^ Un miglioramento della sicurezza, anche se a fronte di un significativo incremento della complessità realizzativa, si può implementare un sistema di blocco delle singole biciclette ai sostegni tale che solo la bicicletta dell'utente appena riconosciuto in ingresso possa essere prelevata. Tale tecnologia è sostanzialmente equivalente a quella tipica delle stazioni di carico/scarico di *bike-sharing*, con sostegni delle singole bici associati ad uno specifico utente.

- ▲ La presenza di un sistema di video-sorveglianza a circuito chiuso sul locale o sullo spazio interessato, possibile come accennato anche nei posteggi liberi, può costituire un altro deterrente all'accesso abusivo.
- ▲ Nel caso si tratti della stazione di una città che già dispone di servizio di *bike-sharing*, è opportuno verificare la disponibilità di una stazione carico - scarico nelle immediate vicinanze della stazione stessa, nonché del fatto che questa sia dimensionata in modo adeguato.
- ▲ La struttura descritta richiede anche l'attivazione del servizio di concessione di una tessera agli utenti e di vendita di appositi abbonamenti. FIAB è a favore di una tariffazione a prezzi fortemente calmierati, con ulteriori sconti a chi possiede anche un abbonamento ferroviario. Facendo riferimento ad una periodicità mensile, per il 2012 il costo di un abbonamento al posteggio non dovrebbe superare gli 8€ per gli abbonati ferroviari e i 15€ per gli altri utenti. La concessione *una-tantum* della tessera dovrà prevedere il riconoscimento dell'utente mediante documento valido e la registrazione dei suoi dati identificativi; sarà preferibilmente affidato alla biglietteria di stazione o agli uffici comunali, previo accordo con l'amministrazione locale. La vendita periodica degli abbonamenti (mediante caricamento della tessera magnetica) potrà essere effettuata di nuovo dagli uffici comunali o, se più semplice, da esercizi commerciali adiacenti la stazione (bar, tabaccherie) che sono già rivendite di titoli di viaggio.

A titolo esemplificativo si riportano alcune immagini di tali soluzioni di posteggio in Francia, dove sono piuttosto diffuse sia in vani di edifici (es. Rennes), che con l'opzione della gabbia aperta sistemata a fianco di garage per autovetture (es. Nantes, vedi foto sotto).



In linea generale l'installazione e gestione di posteggi "protetti" può essere **cofinanziata in collaborazione con gli enti locali rilevanti** (regione, province, comuni), anche in relazione alla L.R. 1/2001. Questo potrà comportare diversi tipi di sinergie, in relazione all'individuazione dell'area, alla progettazione, al semplice contributo economico da parte dell'ente locale. Il coordinamento con l'amministrazione comunale sarà importante in particolar modo per pianificare razionalmente la viabilità ciclabile di accesso al posteggio. FIAB, ove presente localmente, è disponibile per facilitare l'avvio e lo sviluppo di tale collaborazione.

In Lombardia il punto di riferimento progettuale e gestionale in questo ambito è Brescia, dove il locale consorzio cittadino di gestione dei parcheggi (*Brescia mobilità - SINTESI Spa*) ha realizzato

e gestisce una struttura analoga a quelle qui ipotizzate².

7. Apertura di bici-stazione

Una soluzione alternativa alle strutture ad accesso controllato automatizzato presso gli scali ferroviari di maggiori dimensioni, che può garantire la copertura delle spese legate alla presenza di personale, consiste nell'apertura di una *bici-stazione*. La bici-stazione, ampliando e valorizzando l'attività di custodia della biciclette, vi affianca un'**attività commerciale di noleggio e riparazione bici, vendita accessori**. La sua gestione potrà avvenire mediante convenzione con privati, che eventualmente hanno già avviato analoghe attività commerciali in posizione meno esposta alla potenziale clientela, o con cooperative sociali. In alternativa, la struttura potrebbe essere affidata mediante comodato ad un'associazione locale, interessata in cambio a poter disporre di una sede per le proprie attività.

Nello scenario ottimale, ove la bici-stazione sia ubicata nei pressi del posteggio bici non custodito della stazione, il personale che la gestisce potrebbe svolgere anche indiretta sorveglianza limitando significativamente i rischi di furto.

Validi esempi si trovano in numerose città europee, dove è molto frequente trovare, annessi agli edifici ferroviari o nelle immediate vicinanze, importanti attività commerciali legate alla bici.

Anche a S. Donato Milanese, presso la fermata della metropolitana, vi è un esempio di bici-stazione gestita da una cooperativa (*foto a fianco*).



In contesti in cui non risulti appropriato la creazione di una bici-stazione, l'attività di **noleggio biciclette** potrebbe anche essere gestita direttamente dall'**azienda** erogatrice di trasporto ferroviario (RFI o Trenitalia, aziende collegate o di

² la società è disponibile a collaborare per realizzazione di posteggi simili. Contatto: RAGNI (aragni@sintesi-spa.it). Aspetti commerciali: geom. Graziano (aragni@aragni.it).

nuova concessione) come avviene in Germania, in Belgio, in Svizzera (nella foto, bicicletta a noleggio presso la stazione di Lugano).

Qualora non risultino disponibili locali adeguati negli edifici della stazione o nelle immediate adiacenze, può essere ipotizzata l'installazione di un **chiosco come punto-bici nel piazzale antistante la stazione**, per esempio un autobus dismesso fornito dall'azienda trasporti pubblici del luogo, trasformato in officina e adibito a noleggio bici. Anche in questa direzione esistono già esperienze concrete: la foto a fianco illustra il caso di Amiens, città francese di medie dimensioni a cui sono seguite altre città francesi con i BUS-officina/noleggio posteggiati nei piazzali delle stazioni SCNF.

