



TRENO E BICICLETTA MILANO - LODI - CREMONA - MANTOVA



Realizzato da

FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) Onlus - Coordinamento Lombardia

nell'ambito del protocollo di intesa con

Trenitalia - Direzione Regionale Lombardia della Divisione Trasporto Regionale

A cura di

- *Silvia Malaguti, Andrea Scagni, Piergiorgio Petruzzellis e Marcello Scarpa (Milano)*
- *Stefano Caserini ed Edoardo Galatola (Lodi)*
- *Luca Avino, Pierluigi Rizzi (Cremona)*
- *Pier Paolo Galli e Daniele Mattioli (Mantova)*

Coordinamento: Stefano Caserini (CICLODI-FIAB)

Sommario

La FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) e la Direzione Regionale Lombardia della Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia hanno sottoscritto nel marzo 2002 un protocollo di intesa che prevede la realizzazione in via sperimentale di interventi mirati a favore dell'intermodalità treno+bici nelle stazioni di Mantova, Cremona e Lodi.

Dopo il primo stato di avanzamento, consegnato nell'ottobre 2002, contenente le prime proposte di intervento nelle tre stazioni nonché un'analisi dell'utilizzo dei biglietti scontati da parte dei soci FIAB, si è deciso di inserire nell'analisi anche le stazioni di Milano P.ta Garibaldi e Milano P.ta Genova.

Il presente rapporto costituisce il risultato delle indagini svolte da FIAB e delle proposte operative per facilitare e favorire l'utilizzo congiunto di treno e bicicletta.

Nelle pagine seguenti sono è quindi illustrato dapprima lo stato esistente delle infrastrutture per l'intermodalità treno e bicicletta, in seguito le proposte di intervento per le stazioni di Milano P.ta Garibaldi, Milano P.ta Genova, Lodi, Cremona e Mantova, con indicazione altresì del quadro – amministrativo e urbanistico in cui detti interventi si collocano.

L'obiettivo del presente lavoro è quello di favorire in primo luogo l'utilizzo intermodale di treno e bicicletta, ossia gli spostamenti bicicletta + treno + bicicletta, con l'utilizzo di diverse biciclette lasciate in appositi parcheggi nelle stazioni di partenza e arrivo.

In seconda battuta gli interventi intendono facilitare il trasporto della bicicletta sui treni, per la già numerosa utenza turistica e occasionalmente per gli spostamenti irregolari a fini lavorativi.

Le azioni previste e più in generale l'impegno a realizzare i progetti e servizi che migliorino l'utilizzo intermodale treno bicicletta possono senz'altro portare i seguenti vantaggi:

- incrementare sensibilmente il livello di soddisfazione della clientela Trenitalia già acquisita che è oggi costretta a rinunciare all'uso della bicicletta una volta arrivata in città, o ad adottare soluzioni improvvisate e di fortuna per "parcheggiarla" presso la stazione di arrivo;
- acquisire ulteriori quote di traffico pendolare e turistico che attualmente usa altri mezzi per i propri spostamenti;
- ottenere un positivo effetto di immagine sulla qualità del servizio ferroviario e sull'azienda intera;
- incrementare il traffico legato all'utilizzo turistico del treno; numerosi sono i percorsi con lievi difficoltà altimetriche e a scarso traffico possono essere tracciati nel Lodigiano, nel Cremonese, Mantovano, o a partire dalle stazioni ferroviarie della Lomellina e del parco del Ticino (es. Abbiategrasso e Vigevano) raggiungibili da Porta Genova, o a partire dalle numerosi punti di destinazione dei convogli che si dipartono da Milano Porta Garibaldi verso nord.

Oltre agli interventi illustrati in seguito, si segnala la necessità di prevedere una adeguata campagna di informazione al pubblico, di taglio non burocratico ma di dialogo col cliente, mirata sia agli utenti delle stazioni che al pubblico più in generale.

MILANO P.TA GARIBALDI

Referenti locali FIAB: Silvia Malaguti, Andrea Scagni

1. Premesse

- la stazione citata, con la recente realizzazione della stazione delle autolinee Autostradale-Sadem, rappresenta un importantissimo nodo di traffico pendolare tra Milano e il suo hinterland;
- prima dei lavori di ristrutturazione svolti negli ultimi anni, esisteva un posteggio coperto specifico per biciclette, sul lato Nord del piazzale antistante la stazione, peraltro di dimensioni estremamente limitate (a titolo comparativo, il posteggio per bici di simili caratteristiche tecniche posto a fianco della Stazione FS di Rho - 51.000 abitanti - ha una dimensione circa 10 volte superiore);
- nel corso dei lavori di ristrutturazione del piazzale antistante la stazione, durati più di due anni, anche tale piccolo posteggio è stato smantellato;
- negli anni dei lavori sono comparsi avvisi affissi alle biciclette posteggiate nel piazzale che intimavano la rimozione coatta dei mezzi (con sanzione amministrativa) nel caso i proprietari non avessero provveduto entro un tempo non indicato. Tali avvisi sono comparsi senza alcuna indicazione di luogo alternativo adibito al posteggio biciclette, dato che ancora non era stato predisposto;
- a seguito di questi avvisi, i contatti diretti avuti dallo staff FIAB, con i responsabili locali di RFI hanno evidenziato scarsa disponibilità al dialogo sul tema, ottenendo una generica promessa di ripristino del precedente spazio a parcheggio;

2. Situazione esistente

La stazione di Milano P.ta Garibaldi presenta quindi notevoli limiti e ostacoli all'utilizzo della bicicletta, sia per il trasporto bimodale treno e bicicletta che per il trasporto biciclette sui treni.

2.1 Accesso alla stazione

Non esistono infrastrutture d'accesso alla stazione facilitato e protetto per le persone che vi arrivano in bicicletta (pista ciclabile o altri provvedimenti di moderazione del traffico).

In Via G. Ferraris e in Viale L. Sturzo, entrambi ultimamente oggetto di completa ristrutturazione, non è stata prevista alcuna pista ciclabile per tutta la loro lunghezza e neanche per lo svincolo di accesso da via L. Sturzo a P.za Freud, che è percorso dagli automobilisti a discreta velocità trovandosi “padroni” di una carreggiata a due corsie con addirittura spartitraffico centrale.

É sicuramente presente lo spazio per realizzare una pista ciclabile di accesso alla stazione per le persone in bici provenienti da Viale L. Sturzo e dal semaforo di Via M. Gioia, strada peraltro già munita di pista ciclabile.

Un passaggio facilitato (scivolo) collega P.za Freud al piano sopraelevato di Viale L. Sturzo, in prossimità del semaforo pedonale, ma è presumibilmente riservato ai portatori di handicap a causa della sua limitata ampiezza, per una bici, in prossimità della curva e in quanto l'accesso si trova sul marciapiede.

2.2 Uso bimodale di treno e bici

Per quanto riguarda l'uso bimodale di treno e bici, con interscambio presso la stazione in oggetto, un cospicuo numero di biciclette è oggi parcheggiato nei pressi della stazione in modo disordinato, insicuro e spesso recante intralcio alle attività limitrofe (in P.za Freud, ad ogni palo, alle transenne dei taxi, ai corrimano del Metrò, persino in via G. Pepe, in prossimità della scala che porta al sottopasso, o all'interno della stazione stessa legate ai pali disponibili).

(Foto 1)



Foto 1

I garage e le autorimesse private dell'area adiacente la Stazione non prevedono la custodia di biciclette, o quando la prevedono è offerta a tariffe elevate, non compatibili con il deposito stabile della bicicletta (circa 270-280 euro l'anno).

In seguito ai lavori di ristrutturazione del piazzale antistante la stazione, è stata adibita al posteggio biciclette un'area non chiaramente delimitata sul lato Nord di P.za Freud. **(Foto 2)**

In tale area, tra l'altro da condividere con ciclomotori e motocicli come da cartello affisso al muro, non è presente alcuna copertura per proteggere persone e mezzi dalle intemperie e non è presente alcuna struttura di sostegno e ancoraggio per le biciclette per proteggerle dai furti. **(Foto 3)**

Si tratta quindi di una struttura del tutto inadeguata.



Foto 2



Foto 3

2.3 Trasporto bici sui treni

Per quanto riguarda il trasporto bici sui treni non esiste alcuna pubblicità del servizio né nella stazione, ad eccezione dei poster A3 relativi all'abbonamento treno + bici realizzati da DTR Lombardia e disposti in un paio di punti tramite l'intervento della FIAB.

Non esiste alcuna pubblicità sui treni.

Non ci sono inoltre indicazioni sui percorsi da seguire per l'accesso alle banchine e per il caricamento delle biciclette, onde evitare di intralciare gli altri utenti.

L'accesso ai binari dal 14 al 20, é ostacolato dall'obbligo di utilizzo delle scale dei sottopassi pedonali, spesso notevolmente frequentati nelle ore di punta, e che non sono dotati di alcuna struttura per la salita delle biciclette (canaline, ecc). (**Foto 4 e 5**)



Foto 4



Foto 5

Anche l'accesso ai binari sotterranei del Passante Ferroviario è ostacolato dalla quantità di scale e gli ascensori, quando funzionanti, contengono solo una bicicletta alla volta. Le scale mobili, inoltre, sono vietate al trasporto a mano della bicicletta.

Non è presente, sugli orari affissi in stazione o sui monitor, la segnalazione della posizione dei posti biciclette sul treno (se presenti in testa o in coda al convoglio), e neppure viene fatta segnalazione attraverso annunci con altoparlante al momento della partenza del treno, cosa che eviterebbe i disagi attuali nel caricamento delle bici.

3. Proposte FIAB

3.1 Accesso sicuro alla stazione

Per quanto riguarda gli interventi per la realizzazione di un accesso sicuro alle stazioni delle persone in bicicletta (pista ciclabile o altri provvedimenti di moderazione del traffico) per Milano P.ta Garibaldi sono necessari i seguenti interventi:

- a) realizzazione della pista ciclabile in entrambi i sensi su tutta la lunghezza di Via G. Ferraris e Viale L. Sturzo;
- b) realizzazione della pista ciclabile nei due sensi di marcia lungo lo svincolo da Viale L. Sturzo a P.za Freud;
- c) realizzazione della pista ciclabile in C.so Como;
- d) creazione di un passaggio per cicli segnalato e protetto in prossimità del blocco del traffico con “panettoni” in C.so Como;
- e) realizzazione della pista ciclabile in Via C. Farini;
- f) realizzazione della pista ciclabile in Via C. Farini sul sovrappasso ferroviario;
- g) realizzazione segnaletica orizzontale lungo l'attraversamento pedonale con semaforo di Viale L. Sturzo per indicare alle bici l'accesso allo scivolo che scende in P.za Freud e per riservare una sede ciclabile, lungo l'attraversamento stesso, eventualmente in collegamento con la pista ciclabile da effettuarsi in C.so Como;

Per la realizzazione di tali interventi si ricorda che è stato recentemente proposto un Piano Integrato di Intervento dell'area Garibaldi-Repubblica (vedi www.progettogaribaldi.com), che già comprende alcuni di questi interventi e a cui si dovrà fare riferimento per la loro realizzazione. È nel quadro di questo radicale progetto di trasformazione dell'area che potrà essere considerata la fattibilità di altre tipologie di intervento, quali ad esempio collegamenti pedonali e ciclabili diretti (a raso o in rilevato) fra la stazione Garibaldi e la Stazione Centrale.

3.2 Uso bimodale di treno e bici

- Realizzazione di posteggio riservato alle biciclette lungo il lato Nord di P.za Freud sul marciapiede (dove al momento si trova il cartello sopraccitato) nell'area compresa fra l'edificio della stazione e l'edificio cilindrico, atto ad ospitare almeno 300 biciclette, avente come caratteristiche tecniche minime una copertura per il riparo dagli agenti atmosferici e la presenza di strutture metalliche di sostegno e ancoraggio delle biciclette, tipo gli “archetti Milano” (in alluminio, sezione 7 cm circa, altezza 70 cm, ampiezza 70 cm) per proteggerle dai furti.

Ciclomotori e motociclette, che ora si trovano nella medesima area indicata dal cartello, possono invece trovare posto sulla destra dell'edificio cilindrico sullo stesso lato della piazza.

- Realizzazione di uno scivolo per l'accesso all'area del posteggio di cui sopra, con protezioni (tipo “panettoni” di cemento) per evitare il parcheggio, o la sosta momentanea, di autovetture in concomitanza dello scivolo.

- Realizzazione di un posteggio per biciclette in via G. Pepe o in prossimità della scala che porta sul binario 20 e al sottopasso, avente le stesse caratteristiche minime di cui sopra (con tettoia, sostegni o archetti), con scivolo sul marciapiede come al punto precedente.

- Tali posteggi possono essere custoditi o incustoditi.

- Attivazione di un servizio di deposito custodito, con tariffazione con speciali agevolazioni per l'utenza pendolare (ad es. abbonamenti per il deposito annuale/stagionale/mensile) che renda economicamente possibile il deposito stabile della propria bicicletta, prevedendo anche agevolazioni tariffarie per possessori di abbonamenti o altri documenti di viaggio di trasporto integrato ed eventualmente per i soci FIAB.

3.3 Trasporto bici sui treni

I primi interventi necessari per facilitare l'uso congiunto di treno e bicicletta nella stazione di Milano Garibaldi sono:

- posizionamento di piccoli scivoli, per facilitare la movimentazione delle biciclette all'interno della stazione e per l'entrata/uscita dalla stessa, su tutte le scale dei sottopassaggi che portano ai binari, sulle scale d'accesso al Passante Ferroviario, sulla scala che porta in via G. Pepe, sulle scale di accesso alla metropolitana.

Tali scivoli dovranno essere concavi, di piccola ampiezza (12 cm ca.), per ospitare soltanto le ruote delle biciclette, trainate a mano, e dovranno essere disposti lateralmente, lungo le pareti, sotto i corrimano delle scale. (**Foto 6** – esempio di soluzione adottata nelle stazioni in Germania)

- Posa di cartelli e di segnaletica orizzontale con le indicazioni sui percorsi da seguire per l'entrata/uscita facilitata (in quanto con scivoli, scale mobili o ascensori) alla/dalla stazione e ai/dai binari.

Tale segnaletica dovrà essere posizionata in entrambe le entrate alla stazione, P.za Freud e via G. Pepe, nonché nelle stazioni e sui binari del Passante Ferroviario per entrare/uscire agevolmente.



Foto 6

- Predisposizione di indicazione sui monitor e nei tabelloni degli orari ferroviari che indichino il posizionamento del locale-bici, se in testa o coda al convoglio; annuncio con altoparlante, in caso di variazione da quanto indicato, alla partenza dei treni (o aggiunta agli annunci esistenti).

4. Servizi di supporto e rapporti con l'Amministrazione Comunale

- Apertura di un'attività commerciale proposta come “punto bici” che consenta custodia deposito, noleggio, riparazione, vendita cicli e accessori, sull'esempio di quelle olandesi e danesi, eventualmente gestito da cooperative sociali o attraverso la convenzione con un privato che ha già avviato la medesima gestione ma in posizione meno felice.

Sulla base di una prima ricognizione delle strutture, esistono adeguati spazi nei locali a fianco del deposito bagagli, affacciati su P.za Freud e a “livello strada”, particolare da tenere in considerazione per il successo di un'attività del genere.

Vi sono altresì molti spazi nel sottopasso che collega i binari 14-20 con la metropolitana e nel mezzanino di entrata al Passante Ferroviario

- In alternativa si propone l'installazione del punto-bici nel piazzale antistante la stazione costituito da un chiosco o da un autobus, per esempio fornito dall'Azienda Trasporti Municipali di Milano, trasformato in officina ed eventualmente adibito a noleggio bici.

Si prenda come esempio quanto fatto dall'azienda trasporti di Amiens e altre città francesi per i bus-officina posteggiati nei piazzali delle stazioni SCNF.

MILANO P.TA GENOVA

Referenti locali FIAB: Piergiorgio Petruzzellis, Marcello Scarpa

1. Premesse

- La stazione citata serve tutto il traffico ferroviario dell'area sud-ovest Milanese, collegando il centro di Milano con il Vigevanese e la Lomellina
- Il traffico ferroviario sulla tratta in oggetto è sostanzialmente ridotto a treni locali e pendolari. Essendo una stazione di testa non vi è il passaggio di treni a lunga percorrenza o ad alta velocità
- La stazione di porta Genova è circondata da vecchi capannoni ormai in disuso una volta utilizzati come stoccaggio merci.
- La stazione è localizzata in centro a Milano, praticamente inserita nel quartiere “dei Navigli”, a solo 3 km da piazza del Duomo

2. Situazione esistente

La stazione di Milano P.ta Genova presenta notevoli limiti e ostacoli all'utilizzo della bicicletta, sia per l'utilizzo bimodale treno e bici che per il trasporto bici sui treni.

2.1 Accesso alla stazione

Non esistono infrastrutture d'accesso alla stazione facilitate e protette per le persone che vi arrivano in bicicletta (pista ciclabile o altri provvedimenti di moderazione del traffico). L'unica pista ciclabile nelle vicinanze segue l'alzaia naviglio grande.

Le vie di accesso principali alla stazione, Via Valenza, C.so Cristoforo Colombo e Via Vigevano (vedi cartina), sono tutte percorse dalle rotaie del tram con sosta permessa sui due lati della strada. La carreggiata libera per il traffico veicolare è appena sufficiente a far passare affiancati due tram, l'uso della bicicletta è quindi reso piuttosto complicato e pericoloso dal connubio rotaie - auto parcheggiate.



Nelle ore di traffico intenso Via Valenza e C.so Cristoforo Colombo sono caratterizzate da code di automobili che procedono a velocità ridotta rendendo ancora più difficoltoso procedere in bicicletta

L'accesso da via Tortona, pur non presentando problemi legati al traffico, è ostacolato dal superamento del ponte pedonale sopra la ferrovia

2.2 Uso bimodale di treno e bici

Per quanto riguarda l'uso bimodale di treno e bici, con interscambio presso la stazione in oggetto, ad oggi sono presenti due differenti tipologie di parcheggio:

- parcheggio a pagamento, custodito e aperto 24/24 h nei pressi della stazione
- parcheggio libero sotto tettoia nel piazzale antistante la stazione

Come si vede dalle foto allegate tutti e due i parcheggi hanno raggiunto il loro limite di capienza. Si noti che le foto sono state scattate in un giorno festivo, le biciclette parcheggiate sono quindi tutte di pendolari che la usano giornalmente per andare a lavoro/scuola.

In particolare il parcheggio a pagamento ha la disponibilità di 20/22 biciclette (la tariffa mensile è circa 15 €), mentre la rastrelliera incustodita sul piazzale della stazione può contenere anch'essa 20/22 biciclette. Il numero di parcheggi disponibili è comunque ridotto in quanto la medesima rastrelliera viene utilizzata anche da moto e motorini

Oltre alle rastrelliere citate altre biciclette sono parcheggiate in modo disordinato legate ai pali e alla scala di accesso alla stazione della metropolitana.

2.3 Trasporto bici sui treni

Per quanto riguarda il trasporto delle biciclette sui treni non esiste alcuna pubblicità del servizio nella stazione.

Non ci sono inoltre indicazioni sui percorsi da seguire per l'accesso alle banchine e per il caricamento delle biciclette, onde evitare di intralciare gli altri utenti TI.

L'accesso al binario 1 è relativamente facile poiché è possibile accedere direttamente dal piazzale della stazione senza superare scalinate.

L'accesso al binario 2 è reso difficoltoso dalla presenza delle scale del sottopassaggio, non essendo provviste di alcuno scivolo si è obbligati a sollevare la bicicletta.

La stazione di porta Genova è inoltre direttamente collegata con la MM, anche in questo caso le scale di collegamento non sono provviste di scivoli

3. Proposte FIAB

Si riportano di seguito alcune proposte di interventi necessari per favorire l'utilizzo intermodale treno e bicicletta.

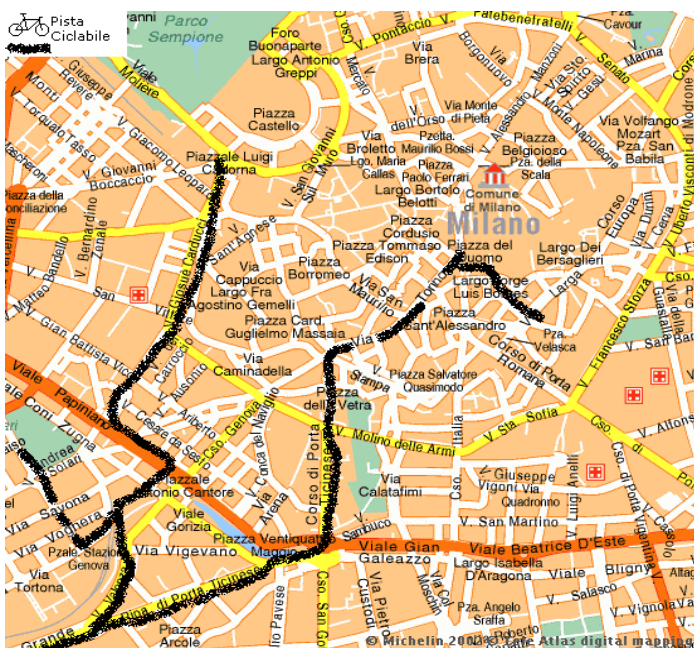
Le proposte avanzate possono essere la base di partenza per uno studio più approfondito e che coinvolga con dinamiche “partecipative” anche utenti abituali e popolazione locale in modo da individuare e progettare un servizio utile e fortemente sentito dagli utilizzatori finali

3.1 Accesso sicuro alla stazione

Per quanto riguarda la possibilità di realizzare un accesso sicuro alla stazione delle persone in bicicletta (pista ciclabile o altri provvedimenti di moderazione del traffico) sono stati individuati alcuni percorsi ciclabili, che connettono tra loro le piste ciclabili già esistenti nella zona per creare una rete ciclabile dedicata con al centro la stazione di P.ta Genova.

Asse Sud-Ovest Nord-Est

L'esistente pista ciclabile lungo il Naviglio Grande dovrebbe essere collegata alla stazione con un nuovo tratto da realizzare lungo Via Valenza solo sul lato a ridosso della recinzione della stazione, ricavando lo spazio necessario vietando il parcheggio su lato in questione.



La pista ciclabile attualmente interrotta all'incrocio con via Gorizia andrebbe continuata fino in piazza 24 Maggio. Da Piazza 24 è possibile individuare un collegamento a Piazza Duomo, tramite un percorso ciclabile che passa da Corso di porta Ticinese (attualmente è in atto una sperimentazione per renderla zona pedonale) e Via Torino.

Asse Nord-Ovest

Lungo l'asse Nord Ovest è possibile collegare con la stazione di P.ta Genova due piste ciclabili esistenti: la ciclabile di Via Dezza-Pallavicino e la Ciclabile di Via Olona,

Ciclabile di Via Dezza-Pallavicino

Attualmente la pista ciclabile che costeggia i giardini di Via Pallavicino e prosegue in via Dezza fino al Parco Solari é interrotta per lavori in corrispondenza di Via Cimarosa. Non è in generale un pista ciclabile molto fruibile dall'utente e andrebbe nell'ottica di un suo prolungamento e connessione con la stazione di P.ta Genova rivista nell'accessibilità e negli incroci con le strade. Il percorso ciclabile che si propone è il seguente (in corsivo vengono evidenziati i punti di nuova realizzazione): *P.zza Sempione, V. S. Giorgio, V. Regg. Savoia Cavalleria, V. Pallavicino, V. Cimarosa, V. Dezza, Parco Solari (collegamento con la pista di Via Olona), V. Montevideo, V. Cerano, Via Tortona, attraversamento del ponte pedonale di V. Tortona.*

Ciclabile di Via Olona

La Pista ciclabile di Via Olona andrebbe collegata alla stazione di P.ta Genova non sfruttando il ponte pedonale ma trovando un accesso alla stazione che permetta di fare intero percorso in bicicletta. E' possibile pensare di collegare la stazione Cadorna con P.ta Genova. Il percorso ciclabile che si propone è il seguente (in corsivo vengono evidenziati i punti di nuova realizzazione): *P.le Cadorna, Via Carducci, V. Olona, V.le Papiniano, V. Carchidio, V. Bobbio, V. Ventimiglia, Staz. P.ta Genova.*

Da ultimo si segnala che nella progettazione di nuovi percorsi e vie ciclabili è fondamentale pensare ad accessi ed attraversamenti facili e sicuri, è inoltre importante evitare che



le piste ciclabili possano essere invase da altri mezzi (auto e moto parcheggiate). In caso contrario si rischierebbe di realizzare un'opera non utilizzata dai ciclisti.

3.2 Uso bimodale di treno e bici

- Realizzazione di un posteggio sul binario 1 riservato ed atto ad ospitare almeno 50 biciclette; è possibile sfruttare l'area sul retro della scala del sottopassaggio. Tale posteggio deve avere come caratteristiche tecniche minime una copertura per il riparo dagli agenti atmosferici e la presenza di strutture metalliche di sostegno e ancoraggio delle biciclette, tipo gli “archetti Milano” (in alluminio, sezione 7 cm circa, altezza 70 cm, ampiezza 70 cm) per proteggerle dai furti. Tale parcheggio potrà essere gratuito e non custodito, poiché all'interno della stazione sarà in ogni caso chiuso durante gli orari di chiusura della stazione stessa (23.00 – 6.00)
- Potenziamento dello spazio disponibile nel posteggio a pagamento attraverso il raddoppio della rastrelliera. Si segnala che il posteggio a pagamento è, attualmente, gestito da un'azienda privata. E' possibile prevedere una tariffazione con speciali agevolazioni per l'utenza pendolare, prevedendo anche agevolazioni tariffarie per possessori di abbonamenti o altri documenti di viaggio TI ed eventualmente per i soci FIAB

3.3 Trasporto bici sui treni

- Posizionamento di piccoli scivoli, per facilitare la movimentazione delle biciclette all'interno della stazione e per l'entrata/uscita dalla stessa, su tutte le scale dei sottopassaggi che portano ai binari e sulle scale di accesso alla metropolitana.
Tali scivoli dovranno essere concavi, di piccola ampiezza (12 cm circa), per ospitare soltanto le ruote delle biciclette, trainate a mano, e dovranno essere disposti lateralmente, lungo le pareti, come i corrimano delle scale.
- Posa di cartelli e di segnaletica orizzontale con le indicazioni sui percorsi da seguire per l'entrata/uscita facilitata alla/dalla stazione e ai/dai binari. Dovranno essere individuati sia percorsi all'interno della stazione ferroviaria sia percorsi all'interno della stazione della metropolitana.
- Predisposizione di indicazione sui monitor e tramite annunci con altoparlante alla partenza dei treni (o aggiunta agli annunci esistenti) che indichino il posizionamento del locale-bici, se in testa o coda al convoglio.

4. Servizi di supporto e rapporti con l'Amministrazione Comunale

- Apertura di un'attività commerciale proposta come “punto bici” che consenta custodia deposito, noleggio, riparazione, vendita cicli e accessori, sull'esempio di quelle olandesi e danesi, eventualmente gestito da cooperative sociali o attraverso la convenzione con un privato che ha già avviato la medesima gestione ma in posizione meno felice.
Sulla base di una prima ricognizione delle strutture è possibile ricavare adeguati spazi nelle aree ora dismesse ed un tempo utilizzate per deposito merci
- In alternativa si propone l'installazione del punto-bici nel piazzale antistante la stazione costituito da un chiosco o da un autobus fornito dall'Azienda Trasporti Municipali di Milano, trasformato in officina ed eventualmente adibito a noleggio bici.
- Nelle più importanti stazioni (Abbiategrosso, Vigevano, Mortara) si possono realizzare dei punti noleggio, riparazione attivi nei fine settimana. La stazione di porta Genova e le stazioni ad essa collegate possono in questo modo rivedere la loro vocazione ad oggi prettamente pendolare e fino a pochi anni fa merci/pendolare in chiave turistica sviluppando progetti e servizi locali atti a promuovere le peculiarità delle zone servite dal treno.

LODI

Referenti locali della FIAB: Stefano Caserini ed Edoardo Galatola (CICLODI-FIAB)

1. Premessa

Lodi rappresenta una stazione a poca distanza da Milano (30 minuti), da cui si dipartono numerosi percorsi ciclabili con lievi difficoltà altimetriche e a scarso traffico, che interessano sia comuni limitrofi (Lodi Vecchio, Abbadia Cerreto, Cavenago d’Adda), attraverso la rete delle piste ciclabili della Provincia di Lodi, sia la zona del Parco Adda Sud. Nonostante l’assenza di adeguate infrastrutture per la mobilità ciclistica, l’uso delle biciclette è diffuso a Lodi, sia per i piccoli spostamenti locali che per percorsi di maggiore distanza a carattere ricreativo nel Lodigiano.



2. Situazione esistente

La stazione di Lodi presenta notevoli limiti e ostacoli all’utilizzo della bicicletta. Le strade di accesso alla stazione presentano molti punti critici per le biciclette, e l’accesso ai binari è notevolmente ostacolato dall’obbligo dell’utilizzo dei sottopassi pedonali in cui, secondo i tecnici di Trenitalia, non esistono possibilità di realizzare scivoli data l’esigua larghezza degli stessi.

Anche i parcheggi biciclette sono largamente insufficienti: i parcheggi coperti o con rastrelliere sono presenti, pur in misura insufficiente, solo nell’uscita della stazione verso Viale Pavia; nel piazzale antistante la stazione non è presente alcuna struttura di posteggio biciclette coperta, pur se il piazzale è stato recentemente ridisegnato. Di conseguenza le biciclette occupano in modo caotico le poche rastrelliere presenti e tutti i posti utili, muri, alberi, pali, lampioni, creando a volte intralcio al passaggio pedonale.



Esiste un piccolo parcheggio delle biciclette coperto e vicino alle rotaie nei pressi dello scalo merci, ma il suo utilizzo secondo la segnaletica è interdetto ai non addetti.

Un parcheggio coperto per biciclette è stato realizzato nell’ambito dei lavori di riqualificazione dell’area ex-Polenghi. La sua lontananza da binari, in un seminterrato con uno scomodo percorso di accesso, e la tariffazione non conveniente, hanno fatto sì che dopo un periodo di prova detto parcheggio è stato chiuso.

Non esistono infrastrutture di accesso facilitato e protetto delle biciclette alla stazione (pista ciclabile o altri provvedimenti di moderazione del traffico).

Via Dante, la via che dalla stazione conduce al centro città, è stata





recentemente disposta a senso unico di marcia, senza una corsia ciclabile, con il risultato che numerosi ciclisti, non avendo altre alternative, la percorrono in senso vietato. Il marciapiede, pur avendo una adeguata larghezza, è molto frequentato dai pedoni nell'ora di punta precludendo il suo utilizzo alla bicicletta.

Recentemente è stata realizzata una pista ciclabile a doppio senso di marcia in via Trento e Trieste, che permette il collegamento della stazione con una parte del centro città. Essendo comunque una via laterale non è la direttrice principale utilizzata per

raggiungere la stazione ferroviaria.

Non esiste alcuna pubblicità del servizio trasporto bici sui treni, se si eccettua il cartello A3 di promozione dell'abbonamento annuale.

Non esistono indicazioni sui percorsi da seguire per l'accesso alle banchine e il caricamento delle biciclette; non sono effettuati annunci in stazione con l'altoparlante per segnalare il posizionamento (se in testa o in coda al convoglio) dei vagoni porta bici.

Il Comune di Lodi e RFI hanno recentemente sottoscritto un accordo per lo spostamento dello scalo merci a fianco della stazione ferroviaria; è allo studio un progetto che prevede la realizzazione di una stazione di interscambio con autobus, per il quale si stanno valutando gli aspetti tecnici.

3. Proposte FIAB

- Per quanto riguarda gli interventi per la realizzazione di un accesso sicuro alla stazione delle biciclette alle stazioni (pista ciclabile o altri provvedimenti di moderazione del traffico) è necessaria la mera realizzazione di quanto previsto dalla Proposta di Piano per la Mobilità Ciclabile del Comune di Lodi, recentemente approvato dal Comune, a cui si rimanda per i dettagli realizzativi degli interventi:
 - a) realizzazione della pista ciclabile in Viale Pavia, in corso di realizzazione;
 - b) realizzazione della pista ciclabile in Via Dante, in sede propria lungo la strada o delimitazione della corsia ciclabile sui marciapiedi;
 - c) realizzazione della pista ciclabile in Via Nino Dall'Oro;
 - d) realizzazione della pista ciclabile in Via Fascetti;
- È necessaria la revisione delle priorità semaforiche nell'incrocio di via Dante verso il centro città, che attualmente penalizza eccessivamente pedoni e biciclette che si recano o provengono dalla stazione.



- Adeguamento dei parcheggi delle biciclette in entrambi i lati della stazione : è necessario l'ampliamento delle strutture coperte nel lato Viale Pavia, oggi insufficienti seppur recentemente potenziati (vedi foto), installazione di strutture per il parcheggio biciclette sul lato del Piazzale, lungo il lato dell'edificio della stazione (vedi foto).
- E' sicuramente prioritario assicurare la progettazione di parcheggi all'interno dell'area dell'ex scalo merci, in aggiunta a quelli esistenti, ampiamente insufficienti, nell'ambito dello spostamento dello scalo merci, il più possibile vicino ai binari e ad un eventuale sottopasso in corso di definizione.
- Pubblicità del servizio trasporto bici sui treni: oltre al cartello A3 predisposto sulla disponibilità dell'abbonamento è necessaria la stampa di alcuni cartelli di pubblicità del trasporto bici sui treni e posizionamento degli stessi nei locali della stazione, in punti visibili al pubblico, sia nel locale centrale che nella sala d'attesa.
- Posizionamento di scivoli o altra soluzione tecnica ove possibile sulle scale dei sottopassaggi dei binari per facilitare la movimentazione delle biciclette all'interno della stazione
Individuazione delle possibilità di posizionamento degli scivoli delle canaline sulle scale di accesso da Viale Pavia e dalla nuova scala del sottopasso ciclabile Via Nino D'Alloro - Viale Pavia.
- Si segnala la necessità di prevedere un adeguato scivolo di accesso ai binari in un futuro sottopasso in corso di ideazione nella zona dell'ex scalo merci.
- Posa di cartelli con le indicazioni sui percorsi da seguire per l'accesso alle banchine e il caricamento delle biciclette, in entrambi i due accessi alla stazione, di cui la stazione di Lodi risulta attualmente del tutto sprovvista.
- Sulla base di una prima ricognizione delle strutture esistenti, non sembrano esistere adeguati spazi da dedicare per l'apertura di un punto bici (deposito, noleggio, riparazione, vendita di bici e accessori); è sicuramente possibile prevedere uno spazio ad hoc nell'ambito della ristrutturazione dello scalo merci.



4. Servizi di supporto e rapporti con l'Amministrazione Comunale

Le proposte sopra elencate sono state sottoposte all'attenzione dell'Assessore ai Lavori pubblici del Comune di Lodi Bruno Scacchi e dell'Assessore all'Urbanistica e viabilità Mauro Biscaldi. Entrambi gli assessori hanno assicurato l'interesse del Comune a partecipare ad un eventuale intesa con FIAB e Trenitalia, nell'ambito dell'attuazione del Piano per la Mobilità ciclabile e della revisione Piano Urbano del Traffico, pur considerando le ristrettezze di bilancio e i tanti interventi in cantiere.

Negli ultimi mesi alcuni degli interventi sono già stati attuati (predisposizione parcheggi biciclette, ciclabili in Via Nino dall'Oro e in Viale Pavia), e saranno nei prossimi mesi predisposti dei punti di noleggio di biciclette basate su un sistema di noleggio gratuito con chiave elettronica. Uno di questi punti dovrebbe essere in prossimità della stazione ferroviaria.

Si segnala la necessità di utilizzare la riqualificazione dell'area dell'ex scalo merci come un'occasione per favorire l'intermodalità treno e bicicletta a Lodi, risolvendo senza sforzi gli attuali problemi di movimentazione delle biciclette all'interno della stazione.

CREMONA

Referenti locali FIAB: Luca Avino, Pierluigi Rizzi, Circolo “Vedoverde” Cremona affiliato Legambiente Lombardia, Stefano Caserini (CICLODI-FIAB)

1. Premessa

A Cremona la bicicletta è largamente utilizzata ed è quindi possibile ipotizzare un grande interesse per un suo uso intermodale con il treno. Da Cremona si dipartono numerosi percorsi ciclabili, sia in direzione del fiume Po che verso il resto della provincia (ciclabile delle città murate, ecc).

Cremona è anche sede di diverse università, con un conseguente importante traffico nella stazione ferroviaria.



2. Situazione esistente

Nella stazione di Cremona vi sono alcune strutture di parcheggio ben realizzate, mentre non vi sono strutture e indicazioni per l'accesso delle biciclette ai binari o per il parcheggio sicuro notturno.

Le numerose biciclette parcheggiate sono disposte in diversi parcheggi, alcuni anche coperti, altri dotati solo di rastrelliere. Si tratta di un'offerta cospicua ma ancora insufficiente, visto l'elevato utilizzo di biciclette per recarsi in stazione, documentato dal numero di biciclette posizionate in modo incontrollato lungo i viali di accesso.

La stazione è collegata al centro città da una via con corsia ciclabile, mentre non ci sono protezioni per le vie trasversali (la cosiddetta circonvallazione interna) che tange la stazione.



Mentre è agevole il collegamento della stazione con il limitrofo centro storico, non vi sono collegamenti ciclabili sicuri con altre zone della città, ad esempio con le sedi universitarie.

3. Proposte FIAB

Per quanto riguarda l'accesso alla stazione è necessaria la predisposizione di apposita segnaletica nelle diverse entrate della stazione stessa. Per l'accesso ai binari, oltre l'utilizzo delle canaline nelle scale del sottopasso ferroviario è ipotizzabile, per le comitive, la possibilità di accesso diretto al binario in superficie tramite apposita segnalazione. Visto il non eccessivo traffico, generalmente senza transito dei convogli ma con fermata, potrebbe essere effettuato un esperimento tramite posa di opportuna segnalazione semaforica di attraversamento.

Oltre alla necessità di adeguare l'offerta di parcheggi, anche coperti, possibili in numerosi punti del piazzale e delle aree vicine della stazione, si individua la possibilità di apertura di un punto di custodia e sistemazione per le biciclette in stazione.

Dopo ripetuti sopralluoghi, è stata individuata come possibile area per l'intermodalità treno + bici, in cui collocare nuovi parcheggi biciclette e possibili locali coperti per un futuro punto bici, l'area mostrata nella fotografia a fianco, che presenta ampie superfici e locali utilizzabili allo scopo.



Per la precisa definizione dei locali utilizzabili è necessario attendere alcuni sviluppi e passaggi delle strutture tra le varie società Trenitalia. È ad esempio ipotizzabile che i locali siano concessi in affitto (se non sarà più possibile avere locali in comodato delle società ferroviarie) e l'eventuale canone di locazione sarà definito con il Comune, nell'ambito di un accordo con Trenitalia – RFI.

4. Servizi di supporto e rapporti con l'Amministrazione Comunale



Sono stati presi contatti con l'assessore Comunale all'Urbanistica ed alla Mobilità, Daniele Soregaroli, che si è mostrato interessato ad approfondire i dettagli degli interventi sulle stazioni e in generale le problematiche della mobilità in bicicletta e con il treno.

Sono stati individuati i soggetti da contattare per i passaggi successivi per la realizzazione dell'area per l'intermodalità sopra descritta, al fine di definire nel dettaglio gli spazi interessati e le strutture necessarie.

Sono stati altresì presi contatti con una cooperativa di extracomunitari che hanno mostrato interesse ad una possibilità di gestione del parcheggio custodito ed eventuale officina di manutenzione per bici.

MANTOVA

Referenti locali della FIAB: Pier Paolo Galli e Daniele Mattioli (Amici della Bicicletta di Mantova).

1. Premessa

Dai risultati dell'indagine O/D 2002 della regione Lombardia, Mantova è il capoluogo con il maggiore uso di biciclette in Lombardia. La presenza di una importante centro storico di grande rilevanza turistica ne fanno uno dei maggiori poli turistici in Lombardia.

A questo si aggiungano i numerosi percorsi ciclabili, sia in città nella zona dei laghi, sia verso Nord (ciclabile Mantova – Peschiera del Garda, Bosco Fontana) che verso Sud (corso inferiore del Mincio, basso mantovano, cc). Si tratta di percorsi già oggi molto frequentati, prevalentemente dai mantovani, che possono essere sicuramente proposti in un più ampio progetto di cicloturismo.



2. Situazione esistente

Pur se nella città di Mantova è ampiamente sviluppato l'uso della bicicletta e pur se da Mantova si dipartono numerosi itinerari ciclabili, la stazione non presenta le minime funzionalità atte a favorire l'uso della bicicletta associato all'uso del treno.

Attualmente la stazione di Mantova ha due rastrelliere biciclette incustodite, non vi è un accesso per le biciclette in sede propria, non vi sono indicazioni per le biciclette (non dispone neppure - caso quasi unico- di un parcheggio auto nelle immediate vicinanze).

Uscendo in bicicletta dalla stazione si trova un punto di notevole pericolosità dato dalla difficoltà di attraversamento del piazzale antistante la stazione.

Il Comune di Mantova attualmente gestisce in concessione da R.F.I un edificio dell'ex magazzino merci nella stazione, con la disponibilità di un'ampia area all'esterno, utilmente trasformabile in un parcheggio (a pagamento).



3. Proposte FIAB

Le proposte della sede locale FIAB per valorizzare le funzioni della stazione e avvicinarla agli standard di funzionalità europei sono:

- costituzione di un punto-bici che consenta la custodia, il noleggio, la manutenzione e anche la vendita di biciclette, un punto che abbia una sua qualificata evidenza anche dal punto di vista urbanistico (es. strutture del Comune di Reggio E.),
- predisposizione di un parcheggio auto nella zona magazzino merci (di cui il Comune di Mantova ha già ottenuto concessione da parte di R.F.I);
- eventuale locazione di un locale della stazione (angolo sud-est) per gestione punto-bici e parcheggio;
- generale ridefinizione dei percorsi di accesso alla stazione per le biciclette, gli autobus e le auto, avendo cura di riqualificare il piazzale antistante la stazione anche nel suo profilo urbanistico;
- in particolare per la bicicletta si propone all'interno della stazione la possibilità di attraversamento dei binari stessi, visto lo scarso traffico di transito, comunque limitato a treni in partenza e arrivo e quindi con velocità ridotte;
- predisposizioni di interventi di moderazione del traffico nelle strade in uscita
- individuazione di varie ipotesi di gestione del punto-bici e parcheggio auto, tenendo conto dei possibili introiti derivanti dal parcheggio a pagamento per le auto (in una posizione molto interessante e vantaggiosa), dai diritti di custodia delle bici, dal loro noleggio, dalle eventuali piccole manutenzioni. A questo proposito le ipotesi percorribili potrebbero essere:
 - a) convenzione di esercizio con l'Apam, così come per tutti gli spazi a parcheggio della città,
 - b) convenzione con un privato, ad es. con qualcuno che già oggi, in posizione meno felice, ha avviato la gestione di noleggio biciclette
 - c) convenzione con cooperative sociali (a questo proposito la Cooperativa il Solco si era detta interessata a qualche forma di collaborazione)
- è comunque da rimarcare il fatto che se il progetto non assume le caratteristiche di un generale riordino degli spazi di parcheggio e dei servizi interni o adiacenti la stazione sembra avere poche possibilità di svilupparsi perché viene meno il criterio dell'autosostentamento economico, l'unica garanzia per renderne possibile la gestione.



4. Servizi di supporto e rapporti con l'Amministrazione Comunale

La sezione di Mantova della FIAB ha coinvolto l'amministrazione locale per valutare la possibilità di realizzazione di opere per l'accesso alle stazioni per le biciclette, per la segnaletica, per valutare le possibili modalità di gestione dei punti-bici (e parcheggi auto), proponendo all'amministrazione

Comunale di Mantova di collaborare alla predisposizione del progetto, sia relativamente alle strutture che per la individuazione di possibili ipotesi di gestione.

L’A.C. di Mantova concorda sulla opportunità e urgenza di trasformare la stazione di Mantova in un vero e proprio snodo di traffico intermodale (treno, auto, bici, bus).

Oltre all’Assessore Putignano è stato altresì coinvolto il Mobility-Manager di recente istituzione (dott.ssa Zaniboni).

E’ stato inoltre predisposto un fac-simile di progetto di localizzazione di un punto-bici e parcheggio, di cui si in passato discusso anche con il referente R.F.I (ing. Triolo di Verona).