

Muoversi in **bici** in Lombardia usando i mezzi pubblici



Utilizzo in sicurezza della mobilità
ciclopedonale in sinergia
con il sistema di trasporto pubblico



Assoutenti UTP Lombardia
Movimento Consumatori
Nuovo Comitato Regionale Lombardo

In collaborazione con FIAB
Federazione Italiana Amici della Bicicletta
Coord. Regionale Lombardia

Assoutenti Lombardia UTP

Via Pinturicchio 21
20135 Milano
tel: 02 89072316
fax: 02 89072305

info@assoutenti.lombardia.it
www.assoutenti.lombardia.it

Movimento Consumatori

Nuovo Comitato Regionale Lombardo

via Morigi, 8
20123 Milano
tel: 02 80583136
fax: 02 86910660

lombardia@movimentoconsumatori.it
www.movimentoconsumatori.it

Programma 2008 della Regione Lombardia

Milano, 31 dicembre 2008

questo progetto è stato redatto a cura di
Massimo Ferrari, Silvia Malaguti, Andrea Scagni,
Roberto Brunelli, Maria Grazia Dadalt, Daniele Ziliotto

progetto grafico e impaginazione: Silvia Malaguti

foto: Archivio FIAB, Guia Biscaro, Roberto Miuccio, Silvia Malaguti, Paolo Pagnoni,
Andrea Scagni

Si ringrazia per la fattiva collaborazione:
Giulia Cortesi, Flavia Scagni

stampato da
L'Artegrafica sas, Trezzano sul Naviglio (MI)



Sommario

Assoutenti Lombardia	2
Movimento Consumatori	2
FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta	3
Usare la bici in Lombardia si può. Col treno diventa più facile	4
Perché in bici	6
Intermodalità fra bicicletta e mezzi di trasporto pubblico	8
In treno con la propria bicicletta	12
Su quali treni portare la bicicletta	12
Quanto costa la bici al seguito sui treni	16
Dove sistemare la bici sui treni Regionali	16
Altri mezzi pubblici che offrono il trasporto bici in Lombardia	21
I servizi a supporto delle bici nelle stazioni lombarde	24
Bike Sharing: come funziona	28
Come organizzare un'escursione in bici	30
Bici+treno: dove andare, cosa vedere	34
Perché a nord delle Alpi la bici è più utilizzata?	40
Le greenways lombarde	44
Le linee ferroviarie della Lombardia (pianta)	46
La sicurezza in bici	48



Assoutenti Lombardia



Assoutenti Lombardia è una associazione indipendente senza fini di lucro, costituita nel 1982 per rappresentare gli interessi dei consumatori e degli utenti dei servizi di pubblico interesse.

Assoutenti Lombardia è la rappresentanza a livello regionale, con sede a Milano, di Assoutenti membro del CNCU (Consulta Nazionale dei Consumatori e degli utenti), di Consumers-forum e componente italiana della FATURE (Federation air transport user representatives in the European community), e Assoutenti Lombardia fa parte del CRCU (Comitato Regionale per la tutela dei diritti dei Consumatori e degli Utenti).

Si occupa delle problematiche riguardanti il trasporto aereo, ferroviario, urbano ed extraurbano su gomma, il servizio postale, la produzione e distribuzione di energia, gas ed acqua nell'ottica della tutela degli interessi degli utenti e dei diritti del turista.

Su questi temi ha realizzato decine di convegni di rilevanza nazionale e locale e ha contribuito a numerose pubblicazioni di settore.

L'ultima realizzata nel 2008, prima di questa, è stata "azioni mirate alla riduzione del traffico viario attraverso l'ottimizzazione di alcune strutture su ferro lombarde sottoutilizzate".

Assoutenti Lombardia aderisce a protocolli per la conciliazione con i gestori di servizi che contribuiscono a risolvere in via extragiudiziarica contenziosi con gli utenti, ed è inoltre federata con l'UTP (Associazione Utenti del Trasporto Pubblico), costituita a Milano anch'essa nel 1982, operante sia in Lombardia che in altre Regioni italiane e parte della Confederazione per la mobilità sostenibile, unitamente agli organismi di tutela dei ciclisti (Fiab) e dei pedoni (Camminacità).

Movimento Consumatori



Il Movimento Consumatori è un'associazione autonoma ed indipendente senza fini di lucro, nata nel 1985 per iniziativa di un gruppo di cittadini e di esperti, sollecitati dall'esigenza di tutelare i diritti dei consumatori. Il Movimento Consumatori aderisce, fin dalla sua costituzione, alla Federazione ARCI e fa parte del CRCU.

Ecco i suoi obiettivi:

- tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti, quali: il diritto alla salute, alla sicurezza ed alla qualità dei prodotti e dei servizi, alla corretta informazione, all'educazione al consumo, alla correttezza dei contratti, all'erogazione di servizi pubblici efficienti;
- influenzare le controparti istituzionali e private perché forniscano servizi e prodotti che corrispondano alle esigenze dei consumatori e degli utenti;
- rappresentare i consumatori e gli utenti presso organismi pubblici e società private, erogatori di servizi e fornitori di beni;
- stimolare i mass media ad un'informazione corretta e puntuale in tema di tutela dei consumatori;
- sollecitare il consumatore a prendere coscienza dei propri diritti e doveri.

La struttura organizzativa conta attualmente circa 60 sedi, tra sezioni e sportelli, in tutta Italia.

I campi nei quali il Movimento si è maggiormente distinto sono: i rapporti con le società assicuratrici e gli istituti di credito; la tutela dei diritti del turista; la sicurezza alimentare, domestica ed automobilistica; la contrattualistica.

MC Notizie è la newsletter settimanale che contiene aggiornamenti sulle tematiche consumeristiche di attualità nazionali ed europee, test ed indagini, relazioni sulle attività dell'associazione, a cui ci si può iscrivere sul sito www.movimentoconsumatori.it.

Il Movimento Consumatori si finanzia attraverso le *quote associative* e la *partecipazione a progetti assegnatigli dalle pubbliche istituzioni* come l'Unione Europea, il Governo, le Regioni, le Province e i Comuni.

FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta



La FIAB è un'organizzazione ambientalista che riunisce più di cento associazioni locali, sparse in tutta Italia e promuove la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico silenzioso, salutare, rispettoso dell'ambiente e della città.

Le associazioni aderenti alla FIAB – e la FIAB stessa – fanno lobbying nei confronti delle istituzioni per ottenere interventi e provvedimenti a favore della circolazione sicura e confortevole della bicicletta, organizzano manifestazioni, presentando proposte, progetti e anche attività didattiche nelle scuole.

Le associazioni organizzano anche cicloescursioni (gite in giornata o nel week-end, viaggi, raduni) facendo apprezzare l'uso della bicicletta nel tempo libero, contribuendo alla socializzazione e alla conoscenza diretta del territorio da valorizzare e tutelare.

La FIAB si adopera anche con la proposta di realizzazione di cicloitinerari (ad es. la Ciclopista del Sole e la rete nazionale BicItalia www.bicitalia.org), l'apposizione di segnaletica specializzata, la promozione delle strutture turistiche amiche dei ciclisti (ad es. Albergabici www.albergabici.it).

La FIAB pubblica il periodico Amici della Bicicletta nonché carte e guide cicloturistiche; organizza inoltre convegni, dibattiti e corsi di formazione.

La FIAB aderisce a ECF (European Cyclists' Federation) e dal 1998 è una Onlus ed è riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente come associazione di protezione ambientale e dal Ministero delle Infrastrutture come associazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale.

La FIAB fa parte della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, del Gruppo di Lavoro Nazionale Mobilità Sostenibile e Ciclistica e del Tavolo di confronto con le associazioni istituito presso Trenitalia.

FIAB Lombardia ha siglato un protocollo d'intesa

con Assoutenti Utp Lombardia finalizzato alla realizzazione di progetti di comune interesse per lo sviluppo della mobilità sostenibile e la tutela dei reciproci soci

sito: www.fiab-onlus.it

mail: info@fiab-onlus.it

Segreteria Generale

Via Col di Lana, 9/a - 30171 Mestre (Ve)

tel/fax 041.92 15 15

segreteria@fiab-onlus.it

Direzione, Amministrazione e Sede Legale

Via Borsieri, 4 - 20159 Milano

tel/fax 02.69 311 624

direttore@fiab-onlus.it

Le associazioni FIAB presenti in Lombardia:

Abbiategrosso (MI) ABBIATEinBICI

Arcore (MI) ArcoreCiclabile

Bergamo A.R.I.BI. - Ass. Rilancio Bicicletta

Brescia Amici della Bici Corrado Ponzanelli

Cardano al Campo (VA) AmicinBici Cardano

Ceriano Laghetto (MI) BC Groane FIAB

Cremona Fiab Biciclettando Cremona

Lecco Bici&Paesaggi

Lissone (MI) eQUIbici - Ass. per la mobilità sostenibile

Lodi Ciclotodi-FIAB

Mantova Amici della Bicicletta

Melegnano (MI) L'aBC Melegnano

Milano Ciclobby

Monza Monzainbici

Ostiglia (MN) Ruote in Libertà

Paderno Dugnano Telaio Storto

Paullo (MI) Paullo che Pedala

Peschiera Borromeo (MI) Ciclostinati - Amici della Bicicletta

Segrate (MI) Comitato SegrateCiclabile

Varese Ciclocittà`



Usare la bici in Lombardia si può. Col treno diventa più facile

La Lombardia offre alcuni tra i panorami più belli d'Europa: grandi laghi affacciati sull'imponente catena alpina, suggestivi percorsi fluviali che si addentrano nel cuore della pianura Padana, numerose città d'arte dotate di centri storici di grande pregio architettonico.

Purtroppo, essendo anche la regione più popolata ed economicamente più attiva d'Italia da decenni è gravata da un traffico veicolare intensissimo che soffoca i centri urbani e le strade di scorrimento determinando non pochi disagi derivanti da congestione, inquinamento, rumore, che ne deturpano le bellezze e riducono la qualità della vita – altrimenti invidiabile – dei suoi cittadini.

Le alternative alla mobilità motorizzata, che pure in Lombardia sono disponibili in misura superiore alle altre regioni del nostro Paese, prese singolarmente non sempre possono competere con l'automobile. La rete ferroviaria è abbastanza capillare, ma non arriva dappertutto, mentre i mezzi di trasporto locali (bus, tram e metropolitane) servono adeguatamente solo le aree urbanizzate.

La bicicletta, che costituisce il mezzo ecologico per eccellenza, può andare dappertutto, ma, chiaramente, non è adatta per coprire le distanze più lunghe.

Dall'accoppiata tra le due ruote ed i mezzi di trasporto pubblico – quelli su ferro in particolare – può nascere tuttavia la soluzione vincente in grado di convincere molti a rinunciare almeno in parte all'uso dell'automobile quando non è davvero necessario. Cosa del resto ampiamente verificata con successo in Olanda, Germania, Danimarca o Svizzera, nazioni che per caratteristiche climatiche o altimetriche pure sarebbero molto meno propizie della Lombardia all'uso della bici.

Si tratta di un problema di evoluzione culturale, certo, ma anche di soluzioni appropriate per favorire la mobilità integrata tra un modo di trasporto individuale ma rispettoso dell'ambiente e degli spazi ridotti (la bici, per l'appunto) ed una rete di trasporto collettivo in grado di spostare grandi masse di persone tra e dentro i centri urbani in modo più razionale ed efficiente rispetto all'auto.

Occorre, perciò, a nostro avviso, puntare su tre diverse forme di intermodalità:

- la possibilità di **raggiungere le stazioni con la bici, parcheggiandole in modo possibilmente sicuro e protetto** dalle intemperie a poca distanza dai binari per ampliare il raggio di influenza della rete ferroviaria e raggiungere capillarmente gli insediamenti abitativi o lavorativi sul territorio. Si tratta, come è evidente, della modalità più idonea per i pendolari, ma di cui tutti potrebbero comunque fruire anche per spostamenti legati al tempo libero;
- la possibilità di **trasportare la propria bici** su treni, tram e metropolitane, almeno negli orari di minor affollamento per coprire distanze altrimenti proibitive se

- affidate alla sola forza muscolare del pur volenteroso ciclista. Anche questa modalità potrebbe essere fruita dal pendolare (per esempio da chi, uscendo dalla propria abitazione a Tirano, raggiungesse il proprio ufficio a Sondrio in bici, caricando il velocipede sul treno regionale lungo i 25 chilometri che separano le due località valtellinesi). Tuttavia, poiché la maggior parte degli spostamenti pendolari si concentrano attorno alle grandi città nelle ore di punta in cui è difficile recuperare spazio per le bici a bordo di convogli solitamente sovraffollati, questa modalità è da incentivare pensando soprattutto alle escursioni di fine settimana;
- infine, la possibilità di **noleggare una bici** per poche ore o per un'intera giornata, una volta giunti col treno nella città di destinazione, per una piacevole visita culturale, ma anche per sbrigare le proprie commissioni con un mezzo flessibile ed autonomo che, sulle brevi distanze, costituisce la soluzione di spostamento più celere ed economica. L'esperienza del "bike-sharing" a Milano se, come ci auguriamo, sarà coronata dal successo che merita, costituirà una pietra miliare in tal senso che già altre città lombarde, come Varese, hanno adottato o si accingono a sperimentare.

Per il momento, in ogni caso, pensiamo che una guida pratica all'uso combinato della bici e del treno in Lombardia, fotografando la realtà esistente e fornendo consigli pratici per l'uso, possa costituire un piccolo, ma speriamo prezioso, ausilio a chi desideri sperimentare uno stile di mobilità più intelligente e rispettoso del prezioso e delicato ambiente lombardo.

Roberto Brunelli
Presidente Assoutenti Lombardia

Massimo Ferrari
Segretario Assoutenti Lombardia
e Presidente Utp

Cristiano Maccabruni
Presidente Movimento Consumatori
Nuovo Comitato Regionale Lombardo



Perchè in bici

Muoversi in bicicletta è piacevole. E' facile. E' utile. E' di beneficio per tutti, per chi lo fa ma anche per gli altri. Ogni bici che circola è infatti con buona probabilità **un'auto in meno che circola**, e ne elimina tutti i problemi: l'inquinamento, il rumore, l'eccessiva occupazione dello spazio, prezioso nei **centri urbani**.

Inoltre muoversi in bicicletta è conveniente: 1000 Km. percorsi in bici invece che in auto equivalgono ad un risparmio di circa 350 €, considerando solo le tasche del viaggiatore.

Ancora, muoversi in bicicletta con regolarità è **salutare**: senza strafare, anche pochi chilometri quotidiani rendono più agili, stimolano la circolazione, esercitano il cuore. E l'inquinamento? Beh quel-

lo è un problema di tutti, ma attenzione: nel 90% dei casi è più inquinata l'aria nell'abitacolo di un'automobile di quella che respira il ciclista, che tra l'altro a causa delle code e degli ingorghi non si ferma...

Infine, e proprio per tutte queste ragioni, muoversi in bici è intelligente: è un **segno di civiltà**, un gesto positivo di responsabilità verso sé stessi e la propria comunità.

La scelta di diventare un ciclista abituale è una scelta di cui essere giustamente e tranquillamente orgogliosi.

Altro che "sfigato": chi va in bici è un gran signore. Quando incrociate un ciclista, guardatelo con rispetto - anzi, se possibile, unitevi a lui...

Perché andare in bicicletta può essere anche un piacere: all'uso per gli spostamenti quotidiani - di lavoro, studio, per commissioni - si affianca l'uso delle **due ruote nel tempo libero** e per il cicloescursionismo. Insomma, ecco come unire l'utile al dilettevole!

Quel minimo di allenamento portato dall'uso quotidiano della bici permette poi di cominciare a scoprire il mondo con occhi nuovi: quelli del visitatore e del turista "a basso impatto ambientale". Non più tempi lunghi di ricerca parcheggio, non più tempi di arrivo e partenza modulati sull'intensità del traffico, niente più marce in smisurati e deturpanti piazzali contenenti distese di lamiere metalliche.

E ci si rende conto che usare un'auto per spostarsi da soli significa "bruciare" energia per spostare 15 volte il proprio peso solo perché l'auto porti in giro sé stessa (per la bici il rapporto è all'opposto: **il ciclista deve spostare con sé stesso solo 1/5 del suo peso**, per cui il rapporto di "inefficienza energetica" auto/bici è di circa 1 a 75!). E se consideriamo i SUV il rapporto sale a 30-40 volte il proprio peso, con un'inefficienza rispetto alla bici di 1 a 150. Per non parlare dei **costi**...

Nel tempo libero, inoltre, la bici è soprattutto libertà: di vivere sempre a contatto con l'ambiente, di **scegliere o improvvisare i percorsi**, di fare sport o ri-





posarsi, di fermarsi dove si vuole, quante volte si vuole, per un attimo o per un'ora, di andare fortissimo o pianissimo, di godere della bellezza di un piccolo fiore o di un grande monumento.

Se poi la bici è una mountain bike, si aggiunge la libertà di andare facilmente dove gli altri si fermano. Basta una piccola esperienza di cicloescursionismo per rendersi conto che il mondo è diviso in due parti: dove si arriva in auto e dove con l'auto non si arriva.... a voi indovinare quale parte è **più pulita, meno rumorosa, meno affollata!**

E non bisogna dimenticare che se le vostre gambe non vi bastano, la soluzione è a portata di mano, e si chiama bici+ treno. Il servizio di trasporto della bici sul treno al seguito del viaggiatore offerto dalle ferrovie, infatti, permette un **ampliamento quasi incredibile degli orizzonti di cicloescursionismo** nel pieno rispetto dell'ambiente.

Idee per la mobilità sostenibile tutti i giorni

Al lavoro

Con ogni probabilità potreste cambiare in meglio, per voi e per gli altri, usando la bici per lo spostamento casa-lavoro. L'importante è scegliere bene il percorso: quasi sempre si può trovare un tracciato tranquillo che permetta di **evitare gli ingorghi** quotidiani dei mezzi motorizzati. Ricordate che in bici diversi sensi unici sono transitabili in due direzioni e **tante scorciatoie sono possibili...** Inoltre:

- in bici fa più caldo perché il corpo in movimento si tonifica e stimola la circolazione sanguigna: nella stagione fredda vestitevi adeguatamente ma senza esagerare;
- cominciate viaggiando a velocità non eccessiva: dovete arrivare al lavoro attivi ma non stanchi. C'è sempre tempo per accelerare con l'allenamento acquisito nel tempo.

La spesa

Chi ha detto che non si può portare nulla in bici? Ci sono in realtà mille modi

per trasportare comodamente una certa quantità di oggetti, come una spesa piccola o media. Per pane, latte e biscotti basta il **classico cestello**, anteriore agganciato al manubrio o posteriore fissato al portapacchi. Ancora di più si può mettere nelle **borse laterali**, "bisacce" agganciate al portapacchi posteriore di varie fogge e misure.

Per portare quantità maggiori, arrivando tranquillamente alla spesa settimanale di una piccola famiglia di 2-3 persone, l'ideale è un semplice carrello traino portatutto. In Italia è ancora non facilissimo da acquistare a buon prezzo nei negozi: l'ideale è comprarlo online (www.bikesandtrailers.com, www.bellelli.com), dove la scelta è invece vasta e lo si può pagare meno di 100? .

Il carrello è in genere munito di **sgancio rapido sotto la sella**, e può essere utilizzato anche nel supermercato per raccogliere gli acquisti fatti, nonché a casa per portarli **fino alla cucina senza sollevare pesi**. La guida della bici con il carrello agganciato deve essere prudente ma non comporta nessuna abilità particolare.

Una sera a cena

Una sera di primavera o d'estate la bici è l'ideale per una cena o un gelato fuori in centro. Dotati di buone luci, niente di meglio che godersi il fresco pedalando tranquillamente. Un piccolo segreto: in movimento in bici, **non vi accorgete nemmeno delle zanzare!..**

Mi conviene?

Il conto è presto fatto per un totale di 10 anni di vita del mezzo.

In auto 20.000? di acquisto, 100.000 km di percorrenza, 500? annui di assicurazione, 3000? in tutto tra revisioni, riparazioni e ricambi. Con un consumo di 10 km/litro e la benzina a 1,2? /litro, la spesa si aggira su 45.000? totali, cioè **0,40? /km.**

In bici spendiamo 300? per l'acquisto, più 150? di riparazioni e ricambi. Ipotizzando 10.000 km di percorrenza totale, siamo a 450? totali, cioè **0,045? /km: un decimo della spesa sostenuta per l'auto!**



Intermodalità fra bicicletta e mezzi di trasporto pubblico

Integrazione modale perchè

Unire i vantaggi dei mezzi pubblici:



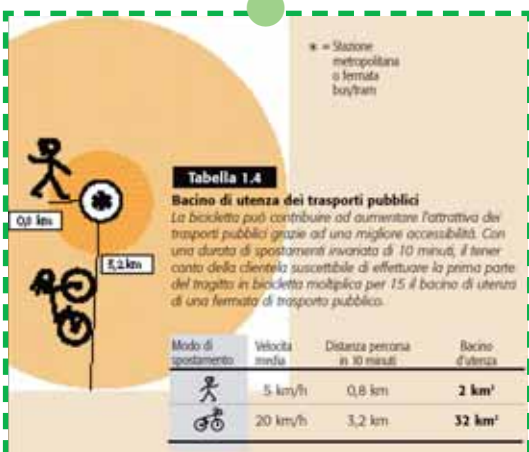
- Buon rapporto tra energia consumata e numero di persone trasportate
- Decongestionamento del traffico
- Velocità, lunga distanza e sicurezza

e i vantaggi della bicicletta:



- Mezzo ecologico e salutare
- Elevata capacità di penetrazione nel territorio
- Minimo spazio occupato nel posteggio

L'uso della bici inoltre aumenta il raggio del **bacino d'utenza** di una stazione o fermata bus e quindi l'attrattiva del mezzo pubblico per la maggiore accessibilità



fonte: "Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire", Commissione Europea

Diversi tipi di intermodalità

Spostamenti senza bici al seguito:

spostamenti quotidiani

- **da casa al mezzo pubblico:** si lascia la bici nel luogo di partenza del mezzo pubblico, dove di solito rimane durante il giorno
- **dalla fermata del mezzo pubblico al lavoro o a scuola:** si lascia la bici nel luogo di arrivo, dove di solito rimane la notte

spostamenti saltuari

- **dalla fermata del mezzo pubblico al lavoro/località turistica:** si usa la bici nel luogo di arrivo con noleggio o bike-sharing

Spostamenti con bici propria al seguito sul mezzo pubblico per:

Ciclo-escursionismo

- si raggiunge in fretta la meta della gita
- si evitano le code del rientro
- si usa la propria bici
- sono possibili **triangolazioni di percorso:** non è necessario tornare al luogo di partenza.
Per esempio, da Milano raggiunge Paderno





d'Adda con il bici+ treno per percorrere la ciclabile lungo il fiume verso sud e rientrare a Milano in bici+ treno da Cassano d'Adda o con il bici+ metrò da Gessate.

Pendolarismo con bici

- più economico e versatile dei mezzi pubblici cittadini
- una volta scesi dal mezzo nessun orario da rispettare

Punti deboli dell'intermodalità

- Offerta insufficiente
- Mancanza di informazione
- Mancanza di facilitazioni tariffarie
- Mancanza di percorsi ciclabili sicuri di accesso ai terminal dei mezzi pubblici
- Mancanza di posteggi bici coperti e sicuri per i pendolari che usano la bici

...e in particolare del bici+treno

- Carenza vani-bici su molti convogli ciclabili
- Poca informazione del personale (molte convenzioni con sconti particolari)
- Accesso ai binari difficoltoso causa scale
- Carrozza bici spesso chiusa per mancanza personale
- Il vano-bici è in testa o in coda?
- Ferrovie LeNord: treni ciclabili solo nei week-end

Cosa possono fare le associazioni per migliorare l'intermodalità?

- Informare i soci e la collettività sui vantaggi dell'intermodalità
- Organizzare gite utilizzando bici+ mezzi pubblici
- Collaborare con istituzioni per "Contratti di servizio"
- Fare lobbying verso le aziende di trasporto pubblico
- Pensare sia alle proprie associazioni che agli utenti individuali

...e in particolare del bici+treno

- Organizzare gite nella Giornata nazionale Treno+ Bici (Pasquetta)
- Stimolare la domanda utilizzando il bici+ treno
- Pretendere un servizio migliore da FS e altri vettori di trasporto pubblico.





Cosa chiedere alle aziende ferroviarie...

Occorre differenziare le varie richieste a seconda delle aziende competenti. Per quanto riguarda l'intermodalità le aziende con cui interloquire del gruppo Ferrovie dello Stato sono sostanzialmente due: Trenitalia e RFI. Ma nel complesso alle aziende ferroviarie va chiesto:

- Convenzioni nazionali o regionali, con abbonamenti per bici, sconti.
- Creazione 'Tavoli tecnici' per la fase progettuale o di restyling dei treni
- Adeguamento dei 'materiali' con vani polifunzionali
- Ristrutturazioni **bagagliai**
- Promozioni e campagne per incentivare il bici+ treno
- Informatizzazione delle convenzioni
- Trasporto bici tutti i giorni (LeNord)

Cosa chiedere a RFI regionale...

- Sistemazione dei posteggi bici esistenti
- 'Comodati d'uso' per sedi di associazioni o Uff. Bici nei locali in disuso nelle stazioni
- Installazione delle **canaline-scivolo** nei sottopassaggi (progetto già avviato da RFI Milano)
- Annunci sonori per la posizione del vano-bici sui treni
- Segnaletica per la movimentazione delle bici nelle stazioni



..e in collaborazione con Comuni, Province, Regioni

- Installazione e/o ampliamento di posteggi bici sicuri e riparati ('comodati d'uso' su suolo RFI)
- Realizzazione di **depositi bici chiusi** e/o custoditi
- Apertura di bicistazioni che forniscano riparazione, noleggio, custodia.

.. e cosa chiedere alle istituzioni

- Finanziamenti diretti alle aziende di trasporto
- Creazione 'Tavoli tecnici' per collaborare ai progetti
- Integrazione tariffaria regionale
- Integrazione richieste nei "Contratti di servizio"





La bici-stazione: un servizio completo per chi usa la bici

- **custodia** biciclette diurna e deposito notturno
- **riparazione** biciclette
- vendita **accessori**
- **noleggio** bici a turisti o pendolari
- **sorveglianza** indiretta del posteggio bici incustodito, se adiacente
- distribuzione **materiale** informativo
- supporto a **iniziative** territoriali per promuovere l'uso della bici
- **possibilità professionali** per privati o cooperative sociali



Ciclostazione 42 è il nome della nuova bicistazione di Bergamo.

- Campagne informative sull'intermodalità
- Bike-sharing soprattutto presso stazioni, terminal bus, imbarchi, aeroporti..
- Posteggi bici sicuri presso i **terminal** dei mezzi pubblici
- Percorsi ciclabili di accesso facilitato e sicuro alle stazioni

Intermodalità si fa anche con

- una ciclostazione realizzata con un **BUS** in disuso, trasformato in officina e punto di noleggio, posteggiato nei piazzali delle stazioni o itinerante
- il **noleggio bici** gestito direttamente dall'azienda ferroviaria: come ad esempio in Svizzera, Belgio, Germania...
- il servizio di bike sharing comunale (vedi pag 28)





In treno con la propria bicicletta

In Lombardia si può viaggiare con la bici al seguito su molti treni, secondo le regole illustrate più avanti.

Due sono le modalità di viaggio con bici al seguito:

- il trasporto della bici intera;
- il trasporto della bici smontata e riposta in una sacca

Il trasporto bici intera è soggetto al pagamento di un supplemento e con Trenitalia esiste anche la possibilità di acquistare un abbonamento annuale per la bicicletta.

La bici smontata e riposta nella sacca viaggia invece gratuitamente.

Occorre tener presenti le seguenti indicazioni:

- il carico/scarico della bicicletta è sempre **a cura del viaggiatore**;
- in alcuni casi di particolare affluenza, l'accesso delle bici è a discrezione del Capotreno.
- in caso di carico in coda a un treno con numerose carrozze e discesa in piccole stazioni, occorre informare il personale viaggiante di dove si scende, poiché l'ultima vettura potrebbe fermarsi fuori marciapiede;
- caricare la bici non costituisce particolari problemi. Se si è in gruppo e ci sono dei gra-



dini di salita, conviene passarsi le biciclette dal marciapiede al vagone;

- se si carica la bici da soli, è meglio sollevare la bici impugnando **con una mano il tubo** verticale del telaio, nel punto più vicino ai pedali, e con l'altra il manubrio;
- evitare i treni e le fasce orarie di maggior affollamento.
- non va infine dimenticato che per spostamenti di gruppi è indispensabile rivolgersi preventivamente ai Centri Comitive territoriali perché la capacità di carico di un singolo treno è necessariamente limitata.

Come muoversi in stazione

Non è consentito pedalare all'interno delle stazioni, sulle banchine e nei sottopassi pedonali.

Per raggiungere i binari è preferibile utilizzare gli appositi scivoli lungo le scale, se presenti. E' utile chiedere al Capostazione, **se il vano bici sarà in testa o in coda al treno** in arrivo.

In assenza di vano bici è comunque consigliabile salire sulla carrozza di coda.



Su quali treni portare la bicicletta

I treni regionali che effettuano il servizio bici al seguito sono quelli indicati negli orari delle aziende di trasporto con il simbolo della bicicletta.

Gli spazi utilizzabili per il trasporto della bici **sono diversi a seconda dell'azienda ferroviaria** e del tipo di treno (vedi pagine seguenti). Anche nei casi in cui non vi sia uno spazio apposito, i vestiboli e gli accessi si differenziano da convoglio a convoglio.

In caso di dubbi è comunque consigliabile rivolgersi al personale viaggiante che darà le istruzioni del caso.

Sui treni Trenitalia

Si possono portare le bici sui treni Suburbani, Regionali e Diretti che riportano il simbolo della bicicletta sull'orario ufficiale Trenitalia (in Lombardia il 100%), anche se non c'è vano-bici sul convoglio.

Sui treni IC, IC Plus e Eurostar la bici può essere trasportata solo se smontata e riposta in una sacca di dimensione massima cm. 80x110x40 cm e viaggia gratuitamente.

Trasporto bici intera

- E' consentito trasportare una sola bicicletta per viaggiatore.
- Non è consentito trasportare i tandem e i rimorchi per biciclette.
- E' bene precisare che in alcuni casi di particolare affluenza, l'accesso delle bici è a discrezione del capotreno.
- I gruppi di ciclisti prima di affrontare il viaggio devono rivolgersi ai Centri Comitive Territoriali.
- Il trasporto biciclette non è ammesso sugli autobus sostitutivi.

Trasporto bici nella sacca

La bicicletta può essere trasportata gratuitamente su tutti i treni se parzialmente smontata e collocata in una sacca delle dimensioni max di cm 80x110x40.

La sacca non deve arrecare pericolo o disagio agli altri viaggiatori.

La sacca può essere sistemata:

- nel vano bici dei treni che ne sono provvisti;
- nei vestiboli dei treni a doppio piano, meglio se fissata con elastici ai pali centrali;
- **nel corridoio** delle carrozze a scompartimenti, fissata con un elastico al corrimano;
- nei vestiboli presso le porte delle carrozze tipo 'pullman', prive di scompartimenti.

In tutti i casi occorre seguire le indicazioni del personale viaggiante.

I gruppi devono dividersi fra più carrozze in un numero massimo di 6 bici per vettura.



Costruirsi una sacca economica

Una buona sacca si può trovare nei negozi di biciclette ma si può anche realizzare in casa con poca spesa e in materiale più leggero.

Le istruzioni su come fabbricare una sacca porta bici in economia si possono scaricare anche dal sito FIAB: www.fiab-onlus.it/treno



Sui treni LeNORD

Il trasporto della bicicletta al seguito del viaggiatore è consentito **solo il sabato e festivi** per un massimo di 2 biciclette per carrozza, sistemate nei vestiboli. In agosto tutti i giorni.

Sulla Brescia Iseo Edolo e sul Malpensa Express valgono norme particolari:

- **Linea Brescia-Iseo Edolo:** solo i festivi. Luglio e agosto tutti i giorni. Sui treni sono ammesse sino ad un massimo di 4 biciclette per automotrice.
- **sul Malpensa Express** solo in possesso di biglietto aereo. In tal caso le biciclette sono considerate bagaglio al seguito e non sono soggette ad alcun pagamento.

Il trasporto biciclette non è ammesso sugli autobus sostitutivi.

Le comitive dovranno prenotare all'Ufficio Comitive Customer Care al numero 02-8511.4419 (dalle 9,30 alle 12,00 e dalle 14,00 alle 15,30) e per la linea Brescia-Iseo Edolo al numero 030-98.49.266.

Info: call center LeNORD 199151152

www.lenord.it

La bici intera anche sui treni internazionali

Alcuni treni internazionali a lunga percorrenza che fermano anche nelle città italiane, individuabili con apposito simbolo sull'orario ufficiale, consentono il trasporto delle bici intere perchè dotati di bagagliai o di spazi bici appositi:

- CityNightLine **Roma-Monaco di Baviera**
- CityNightLine **Milano-Amsterdam**
- ÖBB EuroCity Venezia-Klagenfurt



Come trovare i treni ciclabili

Oltre che dagli orari ufficiali FS venduti in edicola e affissi in stazione, i treni ciclabili si riconoscono anche consultando internet.

Sul sito [Trenitalia](http://www.trenitalia.it), www.trenitalia.it, dopo aver impostato origine e destinazione del viaggio si clicca sulla voce “**Dettagli**” per visualizzare le caratteristiche del treno; nella successiva schermata, sulla riga di ciascuna tratta, apparirà o meno, sulla destra, il simbolino della bicicletta.

The screenshot shows the Trenitalia website interface. At the top, there are navigation tabs like 'Promozioni e offerte', 'Catalogo', 'In Regione', and 'Attuale'. The main content area is titled 'SCELTA DEL TRENO: Milano - Parigi'. Below this, there's a 'DETTAGLI DI VIAGGIO' section with a table showing train details. The table has columns for 'Tratta', 'Partenza', 'Arrivo', and 'Servizi'. A blue arrow points to the 'Servizi' column, which contains a bicycle icon, indicating that bicycles are allowed on that train.

Sul sito delle ferrovie tedesche, www.bahn.de, è invece possibile impostare la ricerca da subito comprendendo il **trasporto bicicletta** al seguito, anche per le linee italiane.

Dopo aver scelto la lingua e impostato origine e destinazione del viaggio (sulla sinistra della prima schermata), nella videata successiva se si ‘accende’ il quadratino relativo al trasporto bicicletta, verranno visualizzate solo le soluzioni con treni ciclabili.

The screenshot shows the Deutsche Bahn website interface. The search results page is titled 'Deutschland anreisen'. The 'Mezzo di trasporto' (Mode of transport) section is highlighted, showing the 'Trasporto bicicletta' (Bicycle transport) option selected. A blue arrow points to this option. The page also shows search criteria like 'Da: Milano, Stazione o Fermata' and 'A: Roma'.



Quanto costa la bici al seguito sui treni

Trenitalia

La bici viaggia con un **Supplemento bici** a 3,50 €, valevole 24 ore dalla convalida, per qualsiasi tratta per un numero illimitato di viaggi nelle 24 ore.

Per viaggi brevi è consigliabile un secondo biglietto passeggero valevole per la bici per la stessa tratta.

È possibile acquistare un **abbonamento annuale Lombardia per bici** al seguito a 80 €, valevole 12 mesi dalla convalida, per viaggi illimitati entro i confini Lombardi ma anche fino a Novara, Tortona, Piacenza, Arona e Peschiera del Garda, anche se stazioni geograficamente al di fuori della regione.

Convenzione fra Trenitalia Lombardia e le associazioni

FIAB, UTP, Legambiente e WWF

Per i viaggi in Lombardia i **soci** di queste quattro associazioni possono avere prezzi vantaggiosi per:

Abbonamento annuale per bici a 60 €

Supplemento bici 24h a 2,95 €

In altre regioni italiane, come Veneto, Puglia e Sicilia, sono in vigore altre convenzioni simili per i soci FIAB.

LeNord

2,5 € a tratta

Treni internazionali

5,00 € per treni internazionali in tratte italiane

12,30 € per viaggi internazionali

Dove sistemare la bici sui treni Regionali

Vecchie vetture a gasolio o elettrificate

Le bici vanno sistemate nei vani di servizio, in testa o in coda nei treni Trenitalia, in genere 5 per vano.

I treni LeNORD non sono attrezzati con vano bici: le biciclette vanno sistemate direttamente nei vestiboli delle carrozze.

► La saracinesca di chiusura deve essere aperta dal personale viaggiante.



La semi-pilota (pilotina) nelle vetture MDVE o nelle vetture a 'piano ribassato'

La maggior parte dei treni Regionali o Diretti ha un vano bici nella vettura chiamata semi-pilota, perchè è il vagone che ospita i macchinisti quando il locomotore 'spinge' il treno. Per questo motivo si trova sempre all'altra estremità del convoglio rispetto al locomotore. In gergo ferroviario si chiama anche *pilotina* e spesso è attrezzata con ganci che possono ospitare diverse biciclette.

- ▶ Le bici si **appendono al gancio** tramite la ruota anteriore, mentre la ruota posteriore va infilata nella guida di appoggio in basso (a volte sotto una panca reclinabile).

Sui treni con vetture MDVE (Media Distanza Vestiboli Esterni) la bici può anche essere sistemata nei **vestiboli delle porte**. Vi possono trovare posto 2 o 3 biciclette.

- ▶ Questa soluzione è utile se la pilotina con vano bici è in coda e se bisogna scendere -o salire- in una stazione piccola, dove l'ultima carrozza di coda potrebbe rimanere **fuori dal marciapiede**.
- ▶ In alcuni convogli, inoltre è stato ricavato uno spazio per disabili che si può usare per sistemare le bici.



Attenzione:

in alcuni casi sulla porta della locomotiva c'è un simbolo di bicicletta ma non è da considerarsi vano-bici in quanto non accessibile.





Vetture a doppio piano

I treni a doppio piano percorrono anche le tratte interregionali e non sono dotati di vano bici, tuttavia sulle piattaforme si possono mettere anche 4 biciclette, appoggiate al palo al centro.

- ▶ Un elastico può essere utile per fissarle.
- ▶ Solo nel caso sia inutilizzato, si possono sistemare 2 o 3 bici nello spazio riservato ai disabili segnalato da pittogramma sull'esterno della carrozza.



Treno Vivalto

Anche i convogli Vivalto vengono ormai usati anche sulle tratte interregionali.

Il vano bici è in testa o in coda all'estremità opposta del locomotore, e ha un sistema di fissaggio delle biciclette simile a quello usato per caricare le bici sui tetti delle auto.



Vetture TAF

I treni TAF (Treno ad Alta Frequentazione), usati per le linee “S” del Passante Ferroviario, non sono dotati di vano bici perciò è meglio sistemare la biciclette nell’ultimo vestibolo in coda (max 4 bici).

- ▶ In alternativa può essere sfruttato il corridoio di accesso al posto disabili, in testa o in coda, i quali mantengono comunque la priorità di uso di tale spazio.



Nuovi treni TSR

I nuovi convogli TSR (Treno Servizio Regionale), per ora solo in Regione Lombardia, hanno dei comodi spazi polifunzionali accessibili in testa o in coda.





Treni Minuetto

I treni Minuetto non circolano in Lombardia ma se dovesse capitare di caricare la bicicletta sui convogli che percorrono le tratte di altre regioni, c'è uno spazio riservato con sedili reclinabili.

È attrezzato con due rastrelliere ma possono trovare posto anche 4 biciclette.



La bicicletta pieghevole sta dappertutto

Esistono ormai in commercio molte biciclette pieghevoli che una volta richiuse su se stesse occupano davvero poco spazio e possono essere portate e sistemate sui mezzi pubblici molto agevolmente



Altri mezzi pubblici che offrono il trasporto bici in Lombardia

Altre ferrovie

Ferrovia del Basso Sebino (Treno Blu)

La Ferrovia del Basso Sebino serve il bacino del lago d'Iseo (Bergamo - Palazzolo - Paratico - Sarnico).

Il **Treno Blu** è un treno stagionale festivo.

Su tutti i treni, esclusi quelli a vapore, è possibile caricare fino a 10 biciclette. Numeri maggiori sono valutati dal personale ferroviario. I gruppi devono segnalarsi in anticipo. Per la bici non è previsto alcun costo supplementare.

Info: 030 74.02.851 -

per i gruppi: 338 85.77.210

www.ferrovieturistiche.it

FER Ferrovie Emilia Romagna

Linee Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara

Alcune stazioni in Lombardia sono toccate da queste linee ferroviarie che ammettono il trasporto bici al seguito tutti i giorni fino ad un max di 5 biciclette per volta.

Info: Numero verde 800.915030

www.fer-online.it



Ferrovie Retiche RhB Tirano (SO)

Tirano-St.Moritz - Canton Grigioni

Per le modalità del servizio bici al seguito consultare gli orari ufficiali.

Info: Stazione di Tirano (SO) 0342 70.13.53

www.rhb.ch

Ferrovia Monte Generoso Capolago (CH)

Bici ammesse per la salita sul **trenino** a cremagliera che parte da Capolago (Svizzera), sul Lago di Lugano, poco lontano da Porto Ceresio. È possibile anche il noleggio della bicicletta (mountain bike) alla stazione di partenza a Capolago con consegna mezzo alla stazione Bellavista per fare la discesa sui percorsi consigliati.

Info: Tel. + 41 (0)91 630 51 11

info@montegeneroso.ch

www.montegeneroso.ch





Metropolitane e tranvie ATM Milano

Metropolitana Milanese

Bici ammesse sull'**intera rete**:

- nei giorni feriali: dalle 20.00 al termine del servizio;
- il sabato e i festivi: dall'inizio al termine del servizio;
- nel mese di agosto: tutti i giorni dall'inizio al termine del servizio;
- è possibile trasportare fino a 8 biciclette per ogni vagone.

Il servizio è sospeso nel mese di dicembre. Non sono ammessi tandem.

Tranvie interurbane Milano-Brianza

Bici ammesse sulle linee tranviarie della Brianza (Milano-Limbiato Ospedale, Milano-Cusano-Desio) fino ad un massimo di 8 biciclette per ogni tram, nella vettura di coda.

I gruppi di ciclisti che superano i 10 componenti devono contattare il Numero Verde ATM, con anticipo di almeno 2 giorni feriali.

Info: Numero Verde 800.80.81.81
tutti i giorni dalle 7.30 alle 19.30.

www.atm-mi.it/ATM/Muoversi/Bici/

Autolinee

Milano da e per aeroporti Malpensa, Linate, Orio al Serio

Meglio segnalare preventivamente la presenza della bicicletta. Non sono ammessi i tandem.

Info: 0331/258411 www.airpullman.com
www.malpensashuttle.com



Altre autolinee

In generale non sono disponibili servizi organizzati di trasporto bici sulle autolinee. Il trasporto bici può essere consentito a discrezione dell'autista in rapporto alla disponibilità di spazio nell'eventuale vano bagagli.

Autolinee Tirano - Bormio

Le Autolinee Perego offrono possibilità di trasporto biciclette solo sulle corse con pochi passeggeri (vedi taxi).

Info: 0342 70.12.00/70.12.38 -
fax 0342 70.44.00

Funivie e funicolari

Funivia Argegno - Pigra (CO)

Bici ammesse tutti i giorni.

Info: 031 82.13.44

Funivia Lecco - Piani di Erna

Bici ammesse tutti i giorni

Funivia Albino-Selvino (BG)

Bici ammesse compatibilmente alla disponibilità di posti

www.comunediselvino.org

Funicolare Como - Brunate (CO)

Bici ammesse tutti i giorni fino a un massimo di 3 per ciascuna corsa, a seconda della disponibilità dei posti a bordo.

Info: 031 30.36.08 www.funicolarecomo.it

Funicolare di Colle Aperto San Vigilio - (BG)

Bici ammesse tutti i giorni fino a un massimo





di 4 per corsa, ove le condizioni di affollamento della vettura lo consentano.

Info: 035 36.42.22 (Ufficio movimento)

www.atb.bergamo.it

Funicolare Varese - Sacro Monte

Tel. 0332 22.55.49 www.avtvarese.it

Navigazione Laghi

Lago di Como

Bici ammesse sui traghetti che effettuano servizio sulle destinazioni Bellagio, Varenna, Cadenabbia e Menaggio.

Sui **battelli**, invece, le bici sono ammesse a bordo a discrezione del comandante, in funzione della disponibilità dei posti.

Info: 031 57.92.11 (Ufficio controllo).

Numero verde 800.551801

www.navigazionezaghi.it

Lago Maggiore

Bici ammesse sulla flotta in servizio sulla tratta Laveno-Intra. Per le altre tratte la salita a bordo è a discrezione del comandante (dipende dalle condizioni di affollamento).

Info: 0322 23.32.12 (Ufficio controllo).

Numero verde 800.551801

www.navigazionezaghi.it

Lago di Garda

Bici ammesse su tutte le tratte dei battelli ma non sugli aliscafi. In ogni caso la salita a bordo dipende dalle condizioni di affollamento secondo le valutazioni del personale di linea.

Info: Direzione Generale Lago di Garda
030 91.49.511



Numero verde 800.551801

www.navigazionezaghi.it

Lago d'Iseo

Bici ammesse tutti i giorni salvo esigenze di servizio.

Info: Direzione Navigazione Lago d'Iseo

035 97.14.83

www.navigazionezaghi.it

Lago di Lugano

Bici ammesse tutti i giorni sulla direttrice Ponte Tresa-Porlezza-Porto Ceresio.

Info: Direzione Navigazione Lago di Lugano

0041 91.9715223

www.lakelugano.ch

Fiume Adda: traghetto di Leonardo a Imbersago (LC)

Sulla **chiatta** che attraversa il fiume, col sistema inventato da Leonardo Da Vinci, le bici possono passare da una sponda all'altra dell'Adda.

Servizio Taxi

Taxi del Consorzio Trasporti Alta Valtellina

Nell'alta Valtellina è disponibile il servizio di trasporto bici al seguito sui taxi del Consorzio Trasporti Alta Valtellina. Prezzi:

- 10 persone e 10 bici (2 vetture e un carrello grande) 120? ;
- 8 persone (1 vettura e 1 carrello grande) 70? ;
- 4 persone (1 vettura e 1 carrello piccolo) 60? .

Info: 0342 90.37.68

www.trasportibormio.it





I servizi a supporto delle bici nelle stazioni lombarde

In Lombardia Trenitalia dispone di circa 290 stazioni o fermate. Pertanto è possibile raggiungere in treno tutti i capoluoghi di provincia, gran parte delle città d'arte e delle località di villeggiatura lacustre, come Laveno, Luino, Porto Ceresio, Varenna, Desenzano del Garda, trasportando la propria bici sui convogli regionali (vedi pianta generale a pag 46).

I volumi di traffico nettamente prevalenti, tuttavia, sono costituiti dai flussi pendolari diretti per la maggior parte verso Milano, ma anche verso altri importanti poli di attrazione come Brescia, Bergamo o Pavia.

Si tratta di spostamenti per lo più compresi tra i 20 ed i 50 km di raggio, effettuati due volte al giorno, per i quali, evidentemente, l'uso esclusivo delle due ruote non è indicato, tenuto conto anche della congestione viaria nelle ore di punta.

Il bacino d'utenza delle stazioni

La bici potrebbe costituire un importante strumento di supporto al pendolarismo (ma anche agli spostamenti verso le città per motivi legati al tempo libero), se venisse usata quale mezzo per raggiungere la più vicina stazione ferroviaria.



Se l'accessibilità ottimale per chi si reca a piedi in stazione non eccede i 500 metri, se non sempre esistono comodi e frequenti servizi di bus in coincidenza coi treni e se il numero limitato di parcheggi rende difficile (o costoso) il park and ride, la bici potrebbe costituire la soluzione vincente per avvicinare alla rotaia chi altrimenti viene indotto a preferire l'uso dell'auto. Disegnando attorno alle circa 410 stazioni lombarde (oltre alla rete Trenitalia, bisogna infatti considerare anche Le Nord, la Suzzara-Ferrara e le tratte extraurbane della metropolitana di Milano) un cerchio dal raggio di 3/4 km - distanza agevolmente percorribile in bici, specie nella vasta pianura padana - ci accorgeremmo come quasi tutto il territorio regionale, con la sola eccezione delle aree più impervie e spopolate di montagna, è facilmente accessibile grazie all'accoppiata perfettamente ecologica bici+ treno.

Lasciare la bici in stazione

Raggiungere la più vicina stazione e parcheggiare la propria bici, legandola ad un palo o ad **una cancellata** in modo da non recare fastidio ai passanti è sempre possibile e richiede pochi



minuti prima della partenza del treno (in auto, per trovare un parcheggio idoneo non a rischio di multa, occorre quasi sempre di più e ciò annulla gran parte del vantaggio nel tempo impiegato per raggiungere la stazione su distanze fino a 3 chilometri).

Tuttavia, sarebbe preferibile trovare un posteggio per bici sicuro e possibilmente coperto in cui ricoverare il proprio mezzo con la ragionevole sicurezza di **ritrovarlo in buone condizioni** dopo alcune ore.

Ciò che nel Nord Europa costituisce una dotazione basilare e molto utilizzata di quasi tutte le stazioni ferroviarie, in Italia è ancora una virtuosa eccezione, benché, specie nelle città padane, l'uso combinato di bici e treno sia da sempre molto diffuso ed a Bologna, ad esempio, sia possibile trovare un parcheggio affollato ogni giorno da migliaia di velocipedi in adiacenza alla stazione centrale.

L'intermodalità nelle stazioni FS lombarde

Secondo uno studio recente condotto da Fiab, Legambiente e WWF, a fronte di un fabbisogno di circa 34.000 posti bici coperti nelle sole stazioni lombarde di Trenitalia, ne sono attualmente presenti meno di 9.500 e non sempre in condizioni ottimali.

In particolare, nelle stazioni della provincia di Milano si contano 2.600 posti bici, benché quelli standard coperti si concentrino soprattutto nel capoluogo, ma in numero del tutto insufficiente. Alla stazione Centrale, per esem-

pio, ci sono soltanto 40 posti per biciclette non coperti e molte bici **posteggiate 'di fortuna'**.

In provincia di Bergamo se ne trovano in quasi tutte le stazioni per complessivi 1.550 posti. In provincia di Brescia sono oltre 2.000, di cui 300 nel capoluogo. Quasi sempre mancanti in provincia di Como (solo 30 presso la stazione principale di San Giovanni), zona però più capillarmente servita da Le Nord. 1.700 i posti bici nelle stazioni della provincia di Cremona, a forte vocazione ciclabile, come pure la provincia di Lodi (1.050 posti, di cui 500 nel capoluogo), Mantova (700 di cui oltre 320 nel capoluogo) e Pavia (solo 80 posti presso la stazione principale dove le bici sono spesso assiegate in disordine negli spazi disponibili).

Quasi inesistenti le dotazioni per le due ruote in provincia di Sondrio e scarse in provincia di Lecco (265 stalli esistenti, nessuno appositamente dedicato alla bici nel capoluogo, dove invece esistono spazi per ciclomotori) e gravemente insufficienti anche in provincia di Varese (450 posti di cui 60 nel capoluogo).

Nel complesso si può dire che vi sia una **certa attenzione** alla bici nelle province della pianura lombarda, dove l'uso delle due ruote non è mai venuto meno, neppure negli anni di massima espansione della motorizzazione, ma sia quasi del tutto assente nelle zone montuose.

Anche in questo caso, tuttavia, la disattenzione nei confronti della mobilità ciclistica è ingiustificata, se ci confrontiamo con altre regio-





ni alpine, a cominciare dal vicino Alto Adige, dove i dislivelli non scoraggiano l'uso del pedale ed anzi l'accoppiata con il treno si rivela vincente anche per i ciclisti occasionali, come dimostra il successo della recentemente ricostruita ferrovia Merano-Malles, della quale una quota consistente della clientela è costituita proprio da ciclisti che raggiungono le fermate – non sempre vicine al centro dei paesi – su due ruote e spesso caricano il proprio mezzo a bordo per coprire le tratte più lunghe o più acclivi.

Le stazioni della Metropolitana Milanese

Per quanto riguarda le stazioni periferiche della metropolitana di Milano, bisogna ricordare come quasi tutte siano dotate di spazi per il ricovero delle bici poste a brevissima distanza dall'ingresso in stazione, ancorché **non sempre realizzati a regola d'arte**. In taluni casi (Molino Dorino, Bisceglie, Cologno Nord, **Crescenzago**) sono presenti più parcheggi per la sosta delle due ruote.

Pur essendo in genere più brevi le tratte percorribili in metropolitana rispetto al servizio ferroviario regionale, la possibilità di raggiungere la stazione in bici e ricoverarla in prossimità dell'ingresso è particolarmente importante per tre ordini di motivi: innanzitutto, perché il trasporto del velocipede in vettura è consentito solo nei fine settimana e nelle ore serali; in secondo luogo, perché l'accesso in bici verso le zone più centrali della metropoli

può essere piuttosto difficoltoso nelle ore di punta di maggior traffico, vista la carenza di piste e percorsi protetti; infine perché l'alta frequenza dei convogli del metrò (corse molto più ravvicinate di quelle ferroviarie) rende in genere più appetibile il trasbordo verso il mezzo pubblico.

Le ciclostazioni

Ancora rare le ciclostazioni attrezzate in Lombardia, (ce n'è una a Pavia, ad esempio), ma qualcosa si sta muovendo dopo l'ottima realizzazione di San Donato Milanese, in prossimità del terminale della linea gialla (MM3) della metropolitana milanese.

Recentemente anche a Bergamo, di fronte al fabbricato Fs, dove sbocca, tra l'altro, il nuovo sottopasso pedonale, utilizzabile anche con la bici a mano, che consente di attraversare il fascio binari, evitando un lungo e tortuoso aggiramento. Una ciclostazione, all'inizio di dicembre 2008 è stata realizzata in prossimità del Palazzetto dello Sport di Cinisello Balsamo, in concomitanza dell'attivazione della metropolitana per Milano. Ed un'altra è in progetto a Sesto San Giovanni.

Un Ufficio Biciclette, gestito da Fiab e Legambiente è invece in funzione a **Rho** stazione ferroviaria (allestito in un locale in disuso del fabbricato di stazione grazie a RFI Milano). Non noleggia o custodisce velocipedi, ma organizza iniziative pro-bici, fornisce informazioni e raccoglie segnalazioni, richieste o proteste che poi inoltra al comune al fine di mi-



giorare la mobilità sostenibile nella cittadina alle porte di Milano.

L'accessibilità ai binari

Poche pure le **canaline** – di cui lo studio Fiab individua caso per caso le necessità di introduzione – che servirebbero per superare agevolmente le scale dei sottopassi e potrebbero giovare – se realizzate con una certa ampiezza – anche a passeggeri con valige trolley al seguito.

Nelle stazioni principali é in genere possibile utilizzare gli ascensori; negli altri casi è richiesto ai ciclisti un piccolo sforzo per portare a spalla il proprio mezzo lungo le scale, facendo attenzione a non colpire altri viaggiatori, specie nelle ore di grande affollamento delle stazioni.

A Lodi e a Rho sono stati installati prototipi di canaline-scivolo, secondo un progetto curato da Fiab. Lo stesso è stato poi rielaborato da Rfi Milano con la consulenza tecnica di Fiab per essere installato nelle principali stazioni della Lombardia. Rfi di Milano è dunque già proprietaria di un progetto pilota per l'installazione anche in altre regioni, salvo accorgimenti migliorativi per l'adozione su larga scala.

Per chi volesse approfondire questa problematica, è possibile consultare il sito: <http://fiab-onlus.it/treno/canalina.htm>

La segnaletica

Ancora molto carente è la segnaletica dedicata a chi si muove nelle stazioni con la bici al seguito: sarebbero opportune indicazioni per seguire la via più breve agli scivoli o agli ascensori (almeno dove sono presenti), onde evitare inutili giri a vuoto che possono tra l'altro arrecare disturbo agli altri passeggeri.

Nelle stazioni e sulle vetture della metropolitana di Milano, tuttavia, sono apposti pittogrammi dedicati con il simbolo della bici per individuare i tornelli di passaggio e le porte d'accesso destinate a chi si muove con le due ruote. Sulla linea gialla (MM3) è possibile utilizzare gli ascensori, evitando di portarsi a spalla la bici lungo le scale.

Nonostante qualche esempio positivo, bisogna però ammettere che l'uso combinato della bici e del treno in Lombardia vive ancora la sua fase pionieristica, specie se ci confrontiamo con la pratica diffusa ed incentivata di quasi tutti i paesi del Nord Europa.

Con un po' di buona volontà e molto buon senso, comunque, si può ovviare a gran parte delle difficoltà e godersi i vantaggi di portarsi la bici al seguito, "tagliando" i percorsi più lunghi con l'ausilio della rotaia.





Bike Sharing: come funziona

Finalmente anche a Milano, come a Parigi, Lione e molte altre metropoli europee, funziona un servizio di "bike sharing". Attivato all'inizio di dicembre 2008 con 66 punti di noleggio e 850 **bici gialle**, ne è previsto lo sviluppo fino a 350 rastrelliere distribuite su 103 stazioni e dotate di 1.400 velocipedi entro il 2009. La diffusione dovrebbe, quindi, risultare molto capillare, soprattutto nel centro storico e attorno ai terminali più trafficati come la Stazione Nord di piazza Cadorna.

Il servizio, infatti, è pensato soprattutto per chi arriva a Milano in treno, bus o auto, parcheggia (in quest'ultimo caso) il veicolo a motore per qualche ora e sceglie di spostarsi in città con un veicolo più snello, divertente (almeno nelle belle giornate) e, sicuramente, più rispettoso dell'ambiente e adatto ai ristretti spazi urbani.

Per gli utenti abituali è prevista una tessera annuale al costo di 25 euro (35 da marzo), ma è anche possibile acquistare tessere settimanali pagando 6 euro o giornaliere per 2, 5 euro. Ogni stazione è provvista di una colonna con lettore magnetico e di monitor. Accostando la

propria tessera al lettore, compare sul monitor il numero della bici che si può prelevare. Per sganciarla bisogna però affrettarsi: il tempo massimo è di 30 secondi. Per riagganciarla una volta giunti a destinazione ci sono due morsetti che vanno inseriti nei buchi predisposti con luce verde.

Le bici a nolo, contrassegnate dal marchio "Bike Mi" e dal simbolo del Comune di Milano, sono prive di catena, essendo dotate di trazione cardanica e ciò dovrebbe proteggerle da ruggine e vandalismi. Hanno ruote con rivestimento interno in kevlar, più resistenti, quindi, rispetto alla media e sono dotate di un cestello per il trasporto di piccoli pacchi e di una catena con chiavetta per parcheggiarle in sicurezza nel corso di eventuali brevi soste.

Anche a **Varese**, in prossimità delle due stazioni ferroviarie (Trenitalia e LeNord) è a disposizione un limitato numero di biciclette (8 per ciascuno stallo), noleggiabili da chi, arrivato in treno nel capoluogo prealpino, intende muoversi nel centro e nei dintorni su due ruote.





BIKE SHARING in Lombardia

Brescia

60 bici rosse (dal 2003)
riferimenti: Brescia Mobilità S.p.a. *Società che gestisce i parcheggi di Brescia*
tel. 030.3061000 (centr.) e-mail:
mverita@bresciamobilita.it
sig. Marco Verità (cell. 335748815)

Dislocazione bici:

Parcheggio "Fossa Bagni". Le bici sono a disposizione dei fruitori del parcheggio.

Carugate (MI)

12 bici arancio (dal 2004)
riferimenti: Ufficio biciclette Comune di Carugate
tel. 0292158237 e-mail:
biciclette@comune.carugate.mi.it
www.comune.carugate.mi.it

Dislocazione bici:

Centro Sportivo via del Ginestrino
Centro commerciale Carosello
Via XX Settembre (Palazzo Comunale)

Cernusco sul Naviglio (MI)

24 bici arancio (dal 2004)
riferimenti: Ufficio Relazioni con il Pubblico Comune di Cernusco s/N tel. 029278444
e-mail: urp@comune.cernuscosulnaviglio.mi.it

Dislocazione bici:

Parco Azzurro dei Germani
N.B. Le bici sono disponibili da marzo a ottobre

Cremona

8 bici arancio (dal 2007)

Crema (CR)

12 bici gialle (dal 2003)
riferimenti: Pro Loco di Crema
tel. 0373.81020 e-mail:
associazioneprolococrema@tin.it -
info@prolococrema.it www.prolococrema.it

Dislocazione bici:

P.zza Duomo
Stazione ferroviaria

Gallarate (VA)

24 bici arancio (dal 2004)
riferimenti: AMSC S.p.a. *Azienda multiservizi comunali*
num. Verde: 800103500 tel. 0331707700
e-mail: marketing.comunicazione@amsc.it

Dislocazione bici:

Parcheggi scambiatori in periferia

Gorgonzola (MI)

20 bici arancio (dal 2004)
riferimenti: Ufficio Ecologia Comune di Gorgonzola
tel. 02951268312 e-mail:
ecologia.nu@comune.gorgonzola.mi.it

Dislocazione bici:

P.zza Giovanni XXIII
P.zza Italia
Parco Sola Cabiati
Via Don Gnocchi
Via Parcacina Antonietta

Lodi

20 bici rosse ad uso della cittadinanza (dal 2003)
riferimenti: Ufficio Viabilità Comune di Lodi
tel. 0371409391 e-mail: viabile@comune.lodi.it
www.comune.lodi.it

Dislocazione bici:

Parcheggio Osp. Maggiore
Stazione ferroviaria
P.zza Castello
P.le 3 Agosto
Parcheggio Viale Dalmazia

San Donato Milanese (MI)

28 bici rosse (dal 2006)
riferimenti: La stazione delle biciclette
tel. 0255603730 e-mail: lastazione@piubici.org

Dislocazione bici:

via Moranti via Alfonsine
via Libertà p.zza Bobbio
p.zza della Pieve via Parri

Varese

40 bici blu (dal 2008)
riferimenti: AVT - Azienda Varesina trasporti
www.avtvarese.it

Dislocazione bici:

Via Dazio Vecchio
Staz FNM - P.le Trento/Via Casula
Staz FS - P.le Trieste/Viale Milano
Bizzozzero - P.le Bulferetti

Treviglio (BG)

20 bici arancio divise in 5 stazioni (dal 2008)

Dislocazione bici:

due stazioni ferroviarie
p.zza Manara
biblioteca zona nord
frazione Geromina



Come organizzare un'escursione in bici

Esistono ormai in commercio o in distribuzione gratuita numerose pubblicazioni specializzate per organizzare un percorso in bici a fini escursionistici, come pure è possibile aggregarsi ad iniziative organizzate dalle associazioni aderenti alla Fiab o ad altri gruppi attivi sul territorio lombardo che, specie nella bella stagione, propongono un ricco calendario di iniziative.

In alternativa ci si può facilmente organizzare in modo autonomo, “costruendo” l'escursione tenendo presenti alcune regole di base ma potendo in tal modo definire tempi, luoghi, distanze, livello di impegno “a propria misura”. Con un po' di esperienza le cose saranno sempre più facili: dopo qualche settimana “inventare” le proprie gite diventerà un piacere, e potrete coinvolgere con successo anche i vostri amici.

L'escursione ideale

I punti di riferimento per una buona gita di cicloescursionismo sono due:

- un bel percorso: andare in bici è di per sé un piacere, anche se si va semplicemente “a zonzo”.... naturalmente è un piacere assai maggiore se il percorso è tranquillo e immerso

nella natura, nonché della lunghezza giusta.

- delle mete interessanti: panorami spettacolari, fiumi, parchi, monumenti e opere d'arte insigni: il bello è ovunque, e raggiungerlo con le proprie forze è due volte più emozionante. Spesso la bici permette anche di raggiungere facilmente luoghi protetti e chiusi al traffico, su itinerari alternativi, evitando di incolonnarsi con i forzati dell'auto a tutti i costi.

L'escursione ideale, quindi, unisce entrambe le cose, anche se questo non vuol dire che non si possa godere pienamente anche solo del sole, di un prato o di un bosco.

In generale è bene partire dall'idea che per un percorso piacevole non sempre la via più breve è la migliore: molto spesso, infatti, le direttrici lineari sono quelle dove si concentra la congestione del traffico motorizzato.

Ecco allora che per un'escursione in bici, dove la fretta non c'è, le strade secondarie sono quasi sempre da preferire anche se costringono a fare qualche chilometro in più.

Anche perché il bici+ treno permette di raggiungere nel modo più veloce e lineare le aree di interesse. Le strade secondarie sono fatte anche di piccoli paesi, il cui fascino va al di là del-



la presenza di specifici monumenti: è fatto di spazi raccolti e sonnacchiosi, di **pietre e muri antichi**, a ricordarci ad ogni passo il nostro passato rurale. Per chi vive da sempre la frenesia cittadina può essere un piacere inaspettato quanto intenso.

Altro vantaggio del bici+ treno è poter immaginare percorsi senza arrivo obbligatorio al punto da dove si è partiti, come se si fosse in auto. Ciò si rivela cruciale ad esempio nelle escursioni sulle piste ciclabili che seguono i grandi fiumi, come Adda e Ticino, ma più in generale non costringe a percorsi “di ritorno” inutilmente lunghi.

Le mappe giuste

La scelta dei percorsi va fatta su carta geografica ad una scala tanto più di **dettaglio** quanto più si vuole andar piano godendosi il percorso: il numero di strade minori indicate sulle carte di buona qualità è inversamente proporzionale alla scala.

Per chi ama macinare chilometri (escursioni di 90-100 km. e oltre) può essere sufficiente la scala 1:200.000.

Per gite tendenzialmente stradali, ma più tranquille (tra i 40 e i 90 km), meglio la scala 1:100.000, disponibile quasi ovunque in edizioni locali a livello provinciale.

Se il percorso è su strade sterrate, in aree natu-

ralistiche particolari, su percorsi ciclabili, le distanze in genere si riducono ed è dunque meglio poter trovare segnalate sulla carta anche le stradine campestri. In tal caso la scala necessaria è di solito 1:50.000.

In qualche caso si può fare riferimento a carte pensate appositamente per il cicloescursionismo, che riportano chiaramente piste ciclabili, strade campestri e strade a scarso traffico: ad esempio, per la provincia di Lodi, l'associazione FIAB CicLodi ha di recente pubblicato una mappa di questo tipo in scala 1/25.000.

Tutti i tipi di mappe prevedono una simbologia che distingue le strade in base all'importanza e al livello di traffico, ed è in quindi facile costruire tracciati evitando quelle meno adatte.

Spesso inoltre le mappe indicano anche i principali luoghi di interesse turistico e culturale con apposita simbologia. Se questo può stimolare la curiosità, prima di partire è utile naturalmente verificare di che tipo di interesse si tratta, magari usando un motore di ricerca su Internet per ottenere velocemente le informazioni essenziali.

Infine, è utile riconoscere la simbologia usata dalle mappe per le linee ferroviarie, quasi sempre indicate con una linea singola nera o di altro colore scuro. Le carte migliori riportano anche le stazioni, in genere come piccoli rettangoli lungo la linea.





La mappa va portata con sé anche durante l'escursione, dove sarà utile sia per controllare gli incroci del percorso, sia per valutare cambiamenti di programma dovuti a imprevisti. Consigliabile a questo scopo dotarsi di apposito **portacarta da fissare al manubrio**, per consultarla senza perdita di tempo.

Attenzione alle salite

Aspetto importante nel leggere una mappa a fini di cicloturismo è il riconoscimento corretto dei dislivelli. Le carte più dettagliate riportano generalmente le curve di livello, cioè linee lungo le quali il terreno si mantiene alla stessa altitudine.

La loro lettura è molto semplice: quante più curve di livello il tracciato ipotizzato incrocia, tanto più esso sarà in pendenza; se la strada incrocia le curve di livello in modo perpendicolare, avrà una pendenza maggiore che nel caso di incrocio obliquo.

Altre carte, tipicamente quelle a più larga scala, non usano questo sistema ma rappresentano le zone collinari e montane in modo più approssimativo con colori diversi. Tutte le carte riportano comunque in numerosi punti le quote altimetriche sul livello del mare; alcune indicano le strade in salita con piccole frecce dirette nel senso della pendenza e più numerose se la salita è ripida. Nel caso non si abbia un allenamento specifico è consigliabile non andare oltre i 400 m. di dislivello in una giornata o i 250 m. in mezza giornata, naturalmente da affrontare con biciclette dotate di cambio ad almeno 18 rapporti. Inoltre conviene sfruttare,

dove possibile, le funivie che permettono il trasporto bici, effettuando così un'escursione prevalentemente in discesa.

In ogni caso, quando si considerano escursioni non pianeggianti, va ricordato che spesso le strade secondarie hanno pendenze più ripide di quelle importanti: in questi casi si potrà ipotizzare un tracciato secondario, ma all'atto pratico ripiegare poi su quello principale se ci si rende conto che la salita è più abbordabile.

Opzione GPS: è per me?

Al posto della tradizionale carta si può, anche in bici, usare un navigatore satellitare GPS, di tipo automobilistico oppure come computer "palmare" con programmi di geo-referenziazione e mappe con percorsi già predisposti.

Tale soluzione è utile ai ciclisti, specie se MTB, perché indica la propria posizione con una notevole precisione, evitando il rischio di perdersi. Sul web si trovano molti file di percorsi proposti da altri ciclisti: con il GPS, infatti, si può registrare "in diretta" il percorso compiuto in un file.

Il navigatore viene fissato al manubrio in modo da poter essere sempre consultabile.

I principali pro: aiuto all'orientamento; condivisione e diffusione dei percorsi;

I contro: schermo piccolo e faticoso da leggere; batterie che si scaricano; richiede una certa competenza informatica.

In sintesi, per ora la strategia migliore è probabilmente di iniziare con le carte tradizionali; si potrà poi passare ai sistemi elettronici nel caso di una vera passione.



Quali mete scegliere

Saranno gli interessi personali a determinare la scelta di mete d'arte, **naturalistiche** o altro, tuttavia è consigliabile per il cicloescursionista preferire mete esterne ai grandi centri urbani, per la maggiore godibilità del contesto e la minore concentrazione di visitatori.

Dal punto di vista naturalistico i percorsi lungo i fiumi sono senz'altro consigliabili (quasi tutti i grandi fiumi lombardi e piemontesi sono oggi aree protette da parchi regionali o locali), mentre sui laghi la situazione è spesso più difficile anche se cominciano ad essere disponibili alcuni itinerari ciclabili protetti. Sui **laghi**, comunque, non vanno dimenticate le opportunità di trasporto bici offerte dai servizi di navigazione per evitare eventuali tratte troppo trafficate.

Parole d'ordine: flessibilità e previdenza

E' sempre importante mantenere una certa flessibilità: anche la migliore delle carte, seppur indispensabile per farsi un'idea concreta, può risultare ingannevole. Durante l'escursione, se si ha tempo e se gli amici possono seguirvi senza problemi, provare parti alternative del percorso è divertente e permette di trasformare un percorso ipotizzato in un sicuro successo la prossima volta con gli amici che si porteranno.

La lunghezza del tragitto va sempre considerata con attenzione: meglio cominciare con escursioni che possono sembrare brevi... inutile dire che ad allungarle si fa sempre in tempo,

mentre il contrario può risultare più difficile. Spesso è tuttavia possibile, con il bici+ treno, organizzarsi in modo da poter eventualmente sfruttare un'altra stazione o un'altra linea ferroviaria (o magari un battello se siete su un lago) per accorciare il percorso in bici se questo si rivelasse troppo lungo.

La piccola attrezzatura per le forature: capita raramente, ma è consigliabile averla per non rischiare di perdere una coincidenza in caso di sfortuna con le gomme... meglio portare con sé una camera d'aria di ricambio oltre ai classici "pezza e mastice": si riparte molto più in fretta!

Il tempo previsto: pedalare sotto una pioggia battente non è piacevole per nessuno, e l'equazione oggi sole = domani sole (o lo stesso con la pioggia) è rischiosa e va sempre avvalorata consultando delle buone previsioni meteorologiche. Non appena le previsioni sono meno che splendide conviene portare con sé un capo di **abbigliamento impermeabile** leggero e facile da indossare che, in caso di pioggia, non salverà dall'umidità ma permetterà di "tornare alla base" alla meno peggio. Occorre anche ricordare che con il bici+ treno le mete da raggiungere possono essere lontane e dunque le condizioni meteo nel luogo di destinazione possono essere nettamente diverse da quelle del luogo di partenza.

Un lucchetto non troppo pesante non va mai dimenticato: garantisce tranquillità in tutte le occasioni, anche brevi, in cui la bici non può seguirvi: il bar, il monumento, il museo..... o un bel bagno rinfrescante!





Bici+treno: dove andare, cosa vedere

Con il **bici+ treno**, **chiunque possiede una bicicletta** e risiede a breve distanza da una linea ferroviaria può facilmente raggiungere tutte le località toccate dal treno e tutte quelle situate ad una distanza “ciclabile” dalla più vicina stazione in relazione alle proprie forze.

- lo “stradista” in bici da corsa può così coprire i percorsi “importanti” in Lombardia e nelle regioni limitrofe su grandi distanze anche avendo a disposizione una sola giornata, o addirittura mezza giornata;
- l'appassionato di mountain bike può accedere ai percorsi in fuoristrada più emozionanti e selvaggi senza necessità di doverli raggiungere pedalando a lungo su asfalto;
- l'amante delle semplici passeggiate in bici, da solo, in famiglia o con gli amici può raggiungere velocemente in treno le zone più belle, le piste ciclabili più famose, i parchi più interessanti in tutta tranquillità e senza stancarsi eccessivamente.

In tal modo, disponendo di un solo weekend

da dedicare al viaggio, tutta la Lombardia nonché gran parte del Piemonte, della Liguria, dell'Emilia-Romagna e del Veneto entrano nella “sfera del possibile” anche per ciclisti non allenati.

Tutte le linee ferroviarie lombarde offrono numerose opportunità di ciclo-turismo in “treno+ bici”. L'elenco che segue suggerisce solo alcune delle tante possibilità.

Linea Milano-Novara-Vercelli

Questa è la direttrice ideale per raggiungere il parco del Ticino in mountain bike.

Si tratta in realtà di due distinti parchi, quello del versante lombardo (fermata **Magenta**) e quello del versante piemontese (fermata **Tre-cate**), entrambi dotati di percorsi ciclabili in fuoristrada).

La fermata di **Vercelli** è comoda anche per effettuare passeggiate primaverili in mezzo alle **risaie** nelle cui acque giocano a riflettersi le Alpi, per esempio dirigendosi verso il Parco delle Lame del Sesia.

Con i treni interregionali è anche possibile



proseguire fino a **Torino** per una visita della città della Mole, che è anche sede del Museo del Cinema, o per approfittare delle sue piste ciclabili, come quella che porta fino al Castello di Stupinigi.

Linea Milano-Arona-Domodossola.

Solo alcune idee: una tranquilla passeggiata con bagno estivo sul piccolo ma splendido lago di Mergozzo (fermate a **Verbania-Pallanza** o a **Mergozzo**).

A **Domodossola** la coincidenza con i treni della ferrovia privata della Val Vigezzo (con trasporto bici su circa metà dei treni) permette una gita “ad alta quota” senza sforzo eccessivo ed eventualmente con discesa sulla sponda occidentale del Lago Maggiore, da dove è possibile raggiungere Luino con battello di linea e quindi riprendere il treno.

Da **Stresa** i più allenati possono compiere l'ascensione al Mottarone, che offre un gran panorama sul lago, i meno allenati potranno prendere la funivia con trasporto bici e quindi scendere in mezzo ai boschi con la MTB o più tranquillamente sulla stradina verso Omegna e il Lago d'Orta, dove la linea Domodossola-Novara ci permette di riprendere il treno. Da non trascurare anche la fermata di **Sesto Calende**, punto di avvio della pista ciclabile del Ticino e poi del Naviglio Grande, con la quale è possibile addirittura tornare in bici fi-

no a Milano sempre in sede protetta. Per tornare più velocemente con l'appoggio del treno sono comunque tante le alternative: da **Turbigo** sulla Novara-Milano LeNORD, da **Magenta** sulla Novara Milano FS, da **Abbiadegrasso** sulla Mortara-Milano.

Linea Milano-Luino

Il lungolago orientale del Lago Maggiore è meno trafficato della sponda opposta, inoltre la linea permette di raggiungere lo splendido eremo di **S. Caterina del Sasso** a pochissimi chilometri dalla fermata **Sangiano** e un po' più in là (fermata **Travedona-Biandrate**) la località di Ranco con l'insospettato e curioso Museo dei Trasporti.

Si può poi proseguire fino ad Arona su un tratto di lungolago senza traffico.

Linea Milano-Varese

Gazzada, ultima stazione prima di Varese, è il punto di accesso privilegiato alla splendida pista **ciclabile del lago di Varese**. Da Gazzada una veloce discesa porta al lago, per proseguire a destra verso Gavirate e Biandronno sempre in sede protetta. Si può riprendere il treno sulla linea Luino-Gallarate-Milano (fermata **Travedona Biandronno**).

La stazione di **Albizzate** è invece punto di partenza per una gita al parco archeologico di Castelseprio, antico villaggio fortificato me-





dievale dimenticato da secoli e riscoperto solo di recente. Da qui è anche possibile ripartire da **Tradate** con FNME.

Da Varese è inoltre possibile raggiungere in 15 minuti **Porto Ceresio** sul Lago di Lugano: 3-4 km di lungolago e si è in Svizzera, in un panorama affascinante.

Sempre sul Lago di Lugano, a 8 km da Porto Ceresio, da **Capolago** è possibile salire al **Monte Generoso** con una ferrovia a cremagliera, scendendo poi in bici su strada o su sentiero con la MTB.

Più vicino a Milano, infine, la fermata di **Parabiago** è un buon punto di accesso alla pista ciclabile del canale Villoresi, primo tratto di una futura via ciclabile completa tra il **Ticino** e l'Adda a nord della metropoli milanese, per ora percorribile fino a Senago.

Linea Milano-Vigevano-Mortara

Questa linea è la porta di accesso per le escursioni sul basso Ticino con il suo parco e le altre attrattive: l'Abbazia di Morimondo (fermata **Abbiategrasso**), la piazza ducale di **Vigevano**, il ponte di barche a Bereguardo.

Da qui un treno è un comodo appoggio per il ritorno a casa dei milanesi che si sono allontanati dalla città lungo la pista ciclabile del Naviglio Grande.

Più avanti, la fermata di **Sartirana** è la base per immergersi nel paesaggio agreste della



Lomellina, e quella di **Valenza Po** per scoprire i segreti del Parco Naturale del Po vercellese/alessandrino.

Linea Milano-Como-Chiasso

La prima fermata interessante, in comune con la Linea Milano-Lecco, è certamente **Monza**, con il suo famoso Parco, fittamente attraversato da itinerari ciclabili ideali per passeggiare nel verde più lussureggiante.

Da **Como**, il cui centro storico merita una visita a sé, una pista ciclabile costeggia fino a Cernobbio sul lato occidentale, il lungolago più nobile disseminato di grandi ville.

Dalla parte opposta invece la funicolare di Brunate (700 m. di altitudine) trasporta le bici e permette agli appassionati di MTB di accedere con sforzo modesto ai percorsi di montagna del "triangolo lariano".

Linea Milano-Pavia-Genova

Da Milano, una gita in bici lungo la pista ciclabile del Naviglio Pavese fino alla maestosa **Certosa di Pavia** (che è anche una piccola stazione ferroviaria) diventa più facile se si torna verso casa in treno.

Pavia è anche il punto di partenza per tante possibili gite verso i bei paesaggi fluviali che offre la confluenza del Ticino nel Po.



Linea Milano-Lecco-Colico

Oltre a **Monza**, già incontrata sulla Milano-Como, la linea attraversa la Brianza, dando comodo accesso al bel Parco della Valle del Curone (fermata **Merate-Cernusco**), ma soprattutto al lungo ed emozionante percorso ciclabile della valle dell'Adda, adatto a tutte le bici non da corsa e percorribile anche per tratti più limitati per chi è più tranquillo o se porta con sé i bambini. Le fermate ideali a nord sono **Calolziocorte** (la stazione è sul lato orientale, occorre cambiare sponda passando sul lato occidentale con il ponte subito a fianco della stazione) o **Airuno** (con veloce discesa fino al letto del fiume), mentre a sud il punto di riferimento è **Cassano d'Adda** sulla Milano-Verona. Innumerevoli le attrattive del percorso, sia naturali che storico-architettoniche, come il miracoloso ponte in ferro di **Paderno** (dove è possibile fare tappa bici+ treno intermedia sulla linea ferroviaria Milano-Bergamo).

Chi deve tornare a Milano dal fiume Adda, può anche percorrere il Naviglio Martesana e rientrare più velocemente in città caricando la bici sulla linea 3 della Metropolitana Milanese a **Gessate**.

Avendo più tempo ci si può spingere in treno fino a **Colico**, cambiando treno per la suggestiva e pianeggiante Val Chiavenna, o in Valtellina, "paradiso" della MTB ma aperta an-

che a più rilassanti escursioni, come il "Sentiero Valtellina", che è anche pista ciclabile (fermata a **Sondrio** o a **S. Pietro-Berbenno**).

Linea Milano-Verona-Venezia

Oltre a offrire l'accesso alla già descritta valle d'Adda da Sud (fermata **Cassano d'Adda**) altri interessanti percorsi sono quello della nuova "pista ciclabile" del fiume Oglio (percorso misto su strade comunque molto tranquille, fermata a **Calcio**), che permette di raggiungere il **lago d'Iseo**.

Anche da **Brescia** si può raggiungere il lago con un altro percorso semi-protetto. Infine la fermata di **Peschiera del Garda** è il bel punto di partenza per una gita sulla pista ciclabile del Mincio eventualmente fino a **Mantova** (da cui si può rientrare in treno per Milano) o, avendo meno tempo, per ammirare le fortificazioni fluviali e il ponte visconteo di Valeggio sul Mincio.

Linea Milano-Parma-Bologna

Sono tante le città di medie dimensioni che, già solo per la loro visita, rendono comodo il treno+ bici: **Lodi**, **Piacenza**, **Parma**, ma anche **Mantova** sulla linea che si stacca da quella principale a Codogno.

Da Lodi, una breve escursione può portare al di là dell'Adda verso l'antica pieve di Abbazia Cerreto o, proseguendo, fino a **Crema**, dove





un'altra linea ferroviaria (Treviglio-Cremona) attende il ciclista eventualmente stanco.

Da **Piacenza**, tappa breve e divertente per tutti è Grazzano Visconti, sorprendente villaggio medievale ricostruito secondo il gusto dei primi del '900.

Per **Parma** le possibilità sono moltissime, citiamone due in direzione contrapposte: a Sud il celebre maniero medievale di Torrechiara, a Nord la reggia di **Colorno**, fastosa dimora di Maria Luigia D'Austria, entrambe raggiungibili da tutti (12-14 km) su strade secondarie.

Da **Mantova** ci si può immergere nell'atmosfera della grande pianura fluviale seguendo il corso del Mincio fino alla confluenza nel Po, fermandosi al di là del fiume a **S. Benedetto Po** per una visita al complesso della Basilica Abbaziale, opera di L. Battista Alberti.

Da qui la Ferrovia Parma-Suzzara-Ferrara permette a chi preferisce un immediato rientro in treno+ bici (max 5 biciclette per treno senza prenotazione).

Infine non può essere dimenticata la splendida meta di Castell'Arquato (a 13 km da **Fiorzuola d'Arda**), borgo medievale pressoché intatto stilisticamente da circa sette secoli, arroccato su una collina che domina la valle dell'Arda.

Linea Brescia-Iseo-Edolo (LeNORD)

Linea ideale per gli appassionati più sportivi sia su strada che MTB, che possono facilmente



raggiungere la Val Camonica e le sue attrattive paesaggistiche e storiche come il Parco Nazionale delle **incisioni rupestri** (Fermata **Capo di Ponte**).

Con orizzonti più limitati, dalla stazione di **Provaglio d'Iseo** è immediato l'accesso ai facili e suggestivi percorsi sterrati del Parco delle Torbiere; dal Porto di **Iseo** (stazione della linea) parte il battello con trasporto bici per Montisola, la maggiore isola lacuale in Italia, dove è vietato il traffico automobilistico. Attenzione ai motorini che invece circolano liberamente!

Linea Milano-Asso (LeNORD)

E' la direttrice ideale per raggiungere diversi parchi naturali brianzoli, come quello della **Brughiera Briantea** (fermata **Meda**), la ville nobiliari di **Inverigo**, nonché i poco frequentati laghi minori del Segrino (fermata **Asso**, pista ciclabile completa intorno al lago), di Alserio e Pusiano (fermata **Merone**).

Linea Milano-Novara (LeNORD)

Un altro accesso ai parchi del Ticino è dalla fermata **Turbigo**, da cui è facile e piacevole anche raggiungere in passeggiata Galliate (anch'essa servita dalla ferrovia) con lo splendido **castello visconteo**.



Linea Milano-Varese-Laveno (LeNORD)

Due suggerimenti per escursioni immerse nella natura, in MTB ma alla portata di tutti: il parco delle Groane (fermata **Garbagnate Milanese**), e il Parco-Pineta di Appiano e Tradate (fermata **Tradate**). In entrambi i casi basta poco più di un km di asfalto per lasciarsi alle

spalle case e strade e immergersi nel fresco di grandi boschi.

Oppure, scendendo a **Venegono Superiore**, pochi km permettono di raggiungere il borgo “nobile” di Castiglione Olona e poi l’antico e misterioso monastero di Torba, proprietà del FAI (Fondo Ambiente Italiano).

Consigli per una gita in bici+treno

Uno dei fattori cruciali per una gita bici+ treno di successo è una buona preparazione. E’ quindi opportuno:

- **Verificare l’orario dei treni** prima della partenza. Alcuni treni ciclabili non circolano nei giorni di sabato e festivi.
- Portare con se l’**orario ferroviario** per gestire eventuali imprevisti. E’ abbastanza frequente, soprattutto nella stagione estiva, essere colti da temporali che possono ritardare il ritorno in stazione.
- Controllare la **localizzazione effettiva delle stazioni**: possono essere fuori dal centro abitato.

n Verificare la possibilità di sfruttare **altri mezzi pubblici**: è possibile in Lombardia trasportare la bici anche su altri mezzi di trasporto pubblico.

Molto utili i **biglietti chilometrici** senza scadenza (da 10 a 100 km), acquistabili anche nei bar o tabacchi, sempre validi per qualsiasi destinazione.

Va ricordato che i biglietti emessi dalle biglietterie con specifica destinazione, se non obliterati sono validi per due mesi dal momento dell’acquisto.

Da ricordare che se non si ha un allenamento specifico è consigliabile non fare più di 400 metri di dislivello in una giornata.





Perché a nord delle Alpi la bici è più utilizzata?

Chiunque sia stato anche come semplice turista ad Amsterdam, Berlino o Copenhagen non avrà potuto fare a meno di notare il grande numero di biciclette in circolazione e nei parcheggi loro dedicati e l'utilizzo intensivo delle due ruote non solo per il tempo libero, ma anche per recarsi a scuola o al lavoro. E talvolta persino per fare la spesa, come attestano le bici con grandi cestelli e persino con piccoli rimorchi al traino. Utilizzo che non riguarda solo giovani e studenti, ma anche persone anziane ed intere famiglie. Questo a dispetto delle condizioni climatiche molto più inclementi sia per il freddo nei mesi invernali sia, soprattutto, per le precipitazioni, rispetto a quanto avviene invece nei Paesi mediterranei, che sono tradizionalmente refrattari all'uso della bici.

Indubbiamente molto pesano in questo stile di vita abitudini sedimentate da generazioni. Il benessere acquisito nel Nord Europa ormai da quasi un secolo non ha coinciso come da noi con la diffusione dell'auto che ancora viene

percepita come simbolo di emancipazione sociale e di libertà, benché le condizioni caotiche del traffico nelle nostre città riducano di molto questi pretesi vantaggi del veicolo a motore. E, al tempo stesso, proprio la congestione viaria, l'inquinamento ed il pericolo di incidenti, inducono molti potenziali fruitori della bici a rinunciarvi, almeno per gli spostamenti abituali.

In queste brevi note, lungi dall'essere un'analisi esaustiva del fenomeno – che meriterebbe un trattato di sociologia e di urbanistica – desideriamo però sfatare alcuni luoghi comuni circa le differenze di comportamento tra i popoli nordici ed i popoli latini nell'approccio alla mobilità. La disponibilità culturale all'uso della bici, senza per questo sentirsi “utenti deboli della strada”, è importante, ma da sola non basterebbe a giustificare un uso tanto frequente, se non fosse accompagnata da una serie di interventi atti a favorire l'uso delle due ruote. Questi, tuttavia, non si esauriscono nella realizzazione di piste ciclabili, che pure



Il vagone polifunzionale di un treno suburbano in circolazione a Berlino. Sulle pareti ci sono avvisi con scritto “Riservato alle biciclette”

spesso sono indispensabili per consentire una circolazione fluida e sicura alle bici.

Bici e mezzi pubblici

Le città tedesche, in genere (Berlino, Monaco, ma non solo) dispongono di grandi spazi che hanno consentito di realizzare ciclopiste e corsie riservate ai mezzi pubblici, senza penalizzare troppo il traffico veicolare (cosa da noi pressoché impossibile). Gli amplissimi marciapiedi (mai adattati a posteggi!) hanno permesso di separare – talora con una semplice striscia gialla, talaltra con una diversa colorazione della pavimentazione – il flusso pedonale da quello ciclabile.

Ma anche città condizionate da spazi viari molto ristretti, come ad esempio Amsterdam o Zurigo, vantano un uso delle due ruote nettamente maggiore rispetto al nostro, avendo adottato politiche di mitigazione del traffico motorizzato (in questo caso certamente restrittive dell'incondizionata libertà di circolazione per le auto) a vantaggio della bici, dei pedoni e dei mezzi pubblici.

Tra l'altro proprio queste due città (ma anche molte altre di cultura germanica) dimostrano come sia possibile far convivere in piena sicurezza la bici ed i tram, che in Italia vengono talvolta percepiti come antagonisti. Certo la presenza di rotaie può costituire un'insidia per il ciclista distratto o sprovvisto, ma il tram è

di per sé un veicolo ben visibile, dal percorso rigido e facilmente prevedibile e come tale molto meno pericoloso per il ciclista di un'auto in forte accelerazione o di una moto che procede a zig-zag.

Quasi sempre l'intenso utilizzo del mezzo pubblico e del tram in particolare si accompagna ad un'alta diffusione di bici e viceversa. Lo dimostrano anche le città francesi che negli ultimi dieci anni hanno reintrodotta il tram e contemporaneamente favorito l'utilizzo delle bici con notevole successo, non riscontrabile invece in città mediterranee come Bari o Catania che pure sono prive di rotaie nelle strade.

Un altro luogo comune vuole che la bici costituisca un'alternativa all'uso del mezzo pubblico (più che a quello dell'auto), specie nelle città di piccole dimensioni, dove le distanze da percorrere sono relativamente brevi e le attese alle fermate del bus in genere piuttosto lunghe. Questo può essere vero nei centri della pianura padana, come Cremona, Mantova o Ferrara, ma non costituisce una regola assoluta.

L'esempio di Friburgo

Per realizzare questo progetto siamo andati a visitare la città di Freiburg im Brisgau, località che conta poco più di 200 mila abitanti e quindi può essere paragonata a Bergamo o a Brescia (tra l'altro anche sotto il profilo altimetrico, es-



Le terrazze del posteggio biciclette presso la stazione ferroviaria di Amsterdam



sendo sostanzialmente pianeggiante, ma adagiata ai piedi delle colline della Foresta Nera e, quindi, con qualche pendenza significativa per raggiungere i quartieri residenziali interni).

Friburgo è considerata la città più ecologica della Germania, per l'uso di pannelli fotovoltaici e per le tecniche d'avanguardia nella raccolta e smaltimento differenziato dei rifiuti, ma anche per l'uso particolarmente diffuso della bici tra la popolazione studentesca (la città è sede di un'importante plesso universitario) e non solo.

Ebbene a Friburgo la bici convive perfettamente con una efficientissima rete tranviaria di cinque linee (oltre 30 km di sviluppo) in continua espansione. I tram dispongono di un sistema di semaforizzazione asservita che consente velocità commerciali particolarmente elevate – non solo rispetto ai modesti standard italiani, ma persino rispetto alle medie delle città svizzere! – il che favorisce l'interscambio anche tra la bici ed il mezzo di superficie.

Ciò smentisce un altro luogo comune che vuole il cambio di veicolo attraente per il ciclista solo per coprire distanze di una certa lunghezza e solo a vantaggio di mezzi veloci come treni suburbani e metropolitane.

In bici a prendere il tram

A Friburgo è possibile osservare numerose rastrelliere presenti ed utilizzate ai capolinea dei tram o alle fermate principali, segno che molti ciclisti (magari i più anziani o i bambini o i meno atletici) preferiscono pedalare per brevi tratte e poi proseguire con un mezzo di superficie veloce, frequente ed affidabile. Ciò permette di estendere l'uso della bici (e del mezzo pubblico) anche a categorie della popolazione da noi poco inclini a rinunciare ai (presunti) vantaggi dell'auto (vedi l'abitudine diffusa di accompagnare i figli a scuola col Suv).

Esemplare in questo senso il punto di interscambio presente presso la stazione principale di Friburgo (Freiburg Hbf). Il fascio delle rotaie, che corrono lungo l'asse renano da Basilea verso Francoforte, è scavalcato da un ponte riservato esclusivamente ai tram e alle bici, da cui si può accedere direttamente ai singoli binari tramite scale dedicate. Adiacente al ponte sorge un enorme "VeloCafè" che ospita un parcheggio protetto per le due ruote, oltre a negozi di riparazione e vendita di cicli e oggettistica per ciclisti, nonché punti informativi.

Davanti all'ingresso principale della stazione – ed a pochi metri dal marciapiede di accesso ai treni - vi sono numerose altre rastrelliere per chi preferisce invece un posteggio temporaneo



Il posteggio biciclette, molto utilizzato, al capolinea del tram a Friburgo

e non custodito, mentre sono pure disponibili bici a noleggio (bike-sharing), accessibili anche solo per un'ora con una tessera magnetica. I principali alberghi (come l'Inter City hotel che sovrasta il fabbricato della stazione stessa) includono nel prezzo della camera una tessera di libera circolazione sui mezzi pubblici!

Incentivare l'uso della bicicletta anche nelle culture meno 'sportive'

Ultimo luogo comune da sfatare: tutto ciò è possibile solo dove esiste un "mercato", ossia un notevole utilizzo della bici e, di conseguenza, una forte richiesta di servizi accessori che giustificano i relativi investimenti. In realtà il "mercato" può anche essere incentivato a crescere fino a raggiungere dimensioni interessanti.

E' questa l'esperienza recente delle città francesi, fino agli anni Ottanta piuttosto refrattarie a politiche della mobilità non incentrate sull'automobile. Accortisi dell'insostenibilità di quel modello di sviluppo, i pianificatori transalpini – in modo "bipartisan", senza sostanziali differenze tra amministratori di centro sinistra o di centro destra – hanno puntato sullo sviluppo dei mezzi pubblici a trazione elettrica ed a guida vincolata (una ventina di nuove reti tranviarie moderne sorte dal nulla in me-

no di venti anni), ma anche favorito l'uso ed il noleggio delle due ruote, come dimostrano i virtuosi esempi di Parigi e di Lione, che pure non vantavano radicate tradizioni di mobilità ciclistica.

La stridente differenza tra la cultura germanica, favorevole alla mobilità "dolce", e quella latina, più propensa all'uso del motore, emerge chiaramente anche nella Confederazione Elvetica, dove la qualità del trasporto pubblico è elevata in tutti i Cantoni, ma l'uso della bici è nettamente più ridotto nel Ticino o nella Svizzera Romanda, rispetto a Basilea, Berna o Zurigo. Ebbene, anche una città non particolarmente favorevole alle due ruote, come Losanna – caratterizzata tra l'altro da notevoli sbalzi altimetrici, quasi quanto Genova – sta investendo seriamente per promuovere l'uso della bici. La metropolitana automatica recentemente inaugurata – che sale dalle rive del Lemano (Ouchy) ai quartieri più elevati, servendo la stazione ed il centro storico – ammette il carico delle bici, mentre le fermate sono dotate di rastrelliere coperte per favorire l'interscambio.

Tutte le esperienze estere più virtuose dimostrano, insomma, come lo sviluppo della mobilità sostenibile può radicarsi solo grazie ad una serie di interventi coordinati tesi a rendere appetibile sia l'uso del trasporto pubblico su ferro sia quello della bici.



Un deposito bici a Strasburgo



Le greenways lombarde

Della ferrovia non si butta mai nulla. Vi sono in tutta Europa migliaia di chilometri di linee dismesse, magari da decenni, di cui tuttavia è importante preservare il tracciato, sia perché spesso viadotti, gallerie e stazioni costituiscono un importante patrimonio di archeologia industriale, sia perché in futuro potrebbero ripresentarsi le condizioni idonee al ripristino dell'esercizio ferroviario. Intanto, però, sarebbe opportuno sfruttare queste infrastrutture per realizzare itinerari ciclopedonali, separati dalle vie di scorrimento motorizzato, che spesso penetrano in un ambiente naturale di grande pregio e quasi sempre sono facilmente raggiungibili proprio in treno, con la bici al seguito, perché costituivano tronchi abbandonati che si diramavano da linee tuttora attive.

Altrove, in Gran Bretagna, in Francia, negli Stati Uniti e, più recentemente anche in Spagna col progetto "vias verdes", centinaia di sedimi ferroviari abbandonati sono stati splendidamente recuperati ed ora rappresentano l'ossatura alla base delle reti locali di mobilità sostenibile.

In Italia

In Italia, negli ultimi anni, è cresciuta l'attenzione verso questo patrimonio ignorato, grazie al cartello "CoMoDo" (Coordinamento Mobilità Dolce), cui aderiscono numerose associazioni come la Fiab, Assoutenti/Utp, Legambiente, Wwf, l'Associazione Ferrovie Turistiche Italiane ed altre ancora. Nel 2008 Comodo ha realizzato la prima Giornata delle Ferrovie Dimenticate per sostenere un progetto di legge volto appunto al recupero dei tracciati ferroviari dismessi ed alla valorizzazione delle linee locali poco conosciute che ha visto decine di manifestazioni ed iniziative promozionali in tutte le regioni italiane.

In Lombardia

Anche in Lombardia esistono alcuni tracciati di grande pregio che possono essere utilizzati per itinerari ciclabili nella natura, evitando così le strade più trafficate. Tra questi, gran parte del sedime della Ferrovia elettrica della Valle Brembana, che, fino al 1966, si snodava da Bergamo a Piazza Brembana, mentre l'altra ferrovia del-



Una manifestazione organizzata da FIAB per il recupero della Voghera-Varzi



la Val Seriana sta per essere in parte ripristinata per un nuovo collegamento tranviario che unirà Albino al centro del capoluogo orobico.

Una infrastruttura ancora da recuperare, invece, è rappresentata dalla antica ferrovia Voghera-Varzi che si inoltrava, lungo la valle Staffora, nel cuore dell'Oltrepò Pavese. Attorno al borgo di Ponte Nizza, alcuni brevi tratti della vecchia ferrovia sono stati recuperati e consentono un percorso circolare, mentre il resto è tuttora pura archeologia industriale, benché vi sia un forte interesse degli Enti locali per un intervento più esteso.

La Mantova-Peschiera

La più importante "greenway" lombarda si trova, però, ai margini orientali della nostra regione ed è percorribile in bici lungo il tracciato della linea Mantova-Peschiera, un'altra ferrovia privata chiusa al traffico negli anni Sessanta (quelli dell'enfasi incondizionata per il mito dell'auto). Questa ciclopista, lunga una trentina di chilometri, collega una delle più belle città d'arte – l'antica capitale dei Gonzaga – con le rive del Garda, attorno alle quali sorgono importanti parchi tematici che richiamano ogni anno centinaia di migliaia di persone.

La Mantova-Peschiera consente di esplorare il Parco della Valle del Mincio ed è uno spezzone della ben più estesa ciclopista del Sole che scende dal Brennero a Roma.

Pedalarre lungo i corsi d'acqua

A proposito di corsi d'acqua, in Lombardia la maggior parte dei percorsi ciclabili più interessanti sono ricavati proprio lungo le alzaie dei Navigli (il Martesana, da Milano all'Adda, il Naviglio Grande dal capoluogo regionale verso il Parco del Ticino e, da poco, anche il Naviglio Pavese che scende da Milano a Pavia. Lungo alcuni tratti del canale Villoresi e in provincia di Cremona (canale Vacchelli e Naviglio Civico) ci sono numerosi itinerari di grande interesse percorribili tranquillamente in bici, mentre nell'Oltrepò Mantovano è possibile sfruttare gli argini pensati per contenere le piene del grande fiume e cogliere immagini suggestive della campagna lombarda.

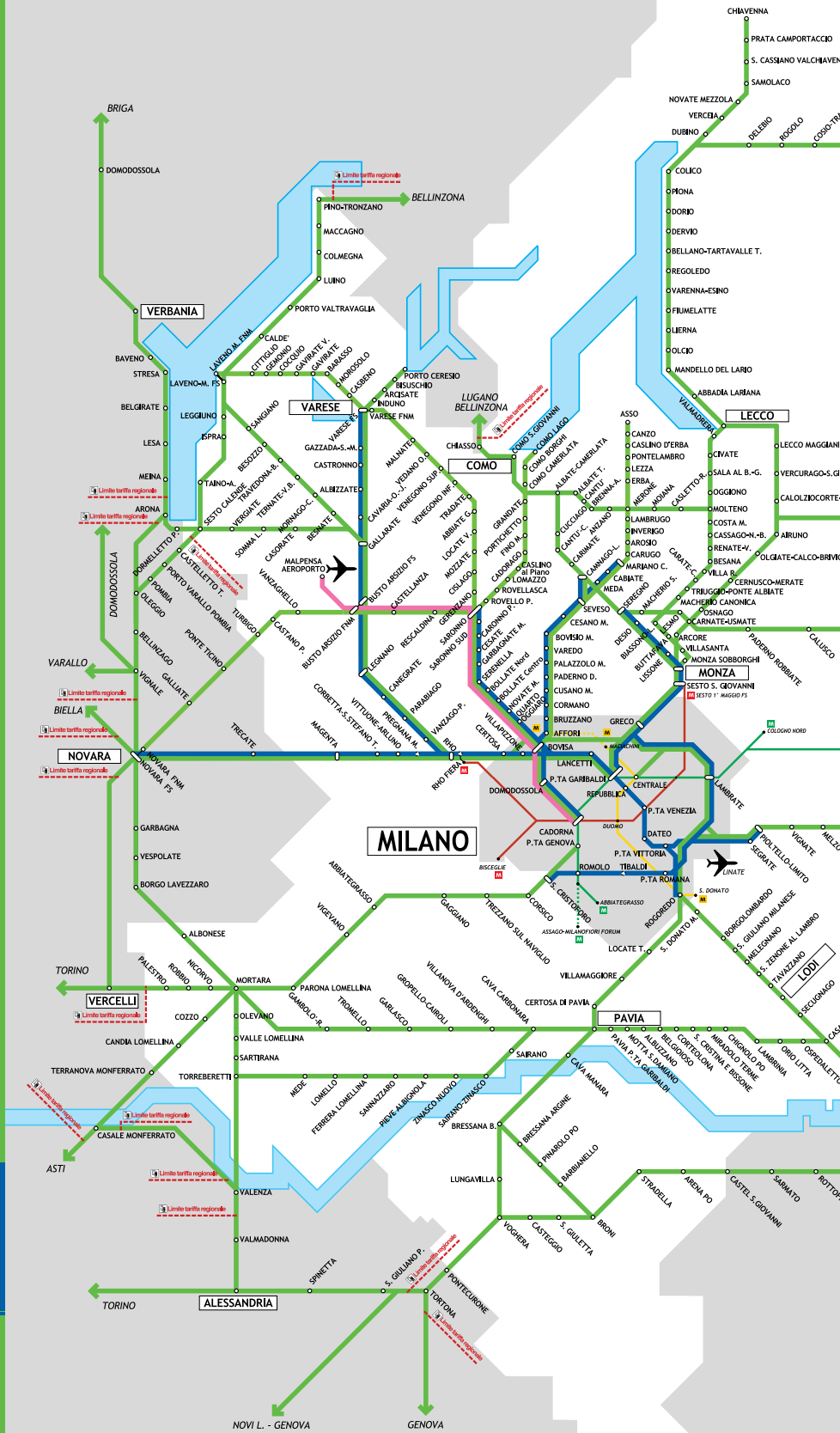
Non sempre queste "vie verdi" sono facilmente raggiungibili dalla propria residenza, in ragione delle distanze importanti e delle vie trafficate da percorrere per arrivare al punto di partenza.

Ancora una volta, però, il trasporto della bici sui treni regionali può costituire la soluzione preferibile. Per esempio, partendo da Milano, è possibile raggiungere Abbiategrasso in treno e tornare da Magenta, percorrendo in bici solo la tratta più suggestiva del Naviglio Grande.

Il percorso ciclopedonale intorno al bacino dell'Idroscalo, realizzato dalla Provincia (che gestisce anche le Greenways lungo i navigli milanesi)



Servizio Ferroviario Regionale



Regione Lombardia

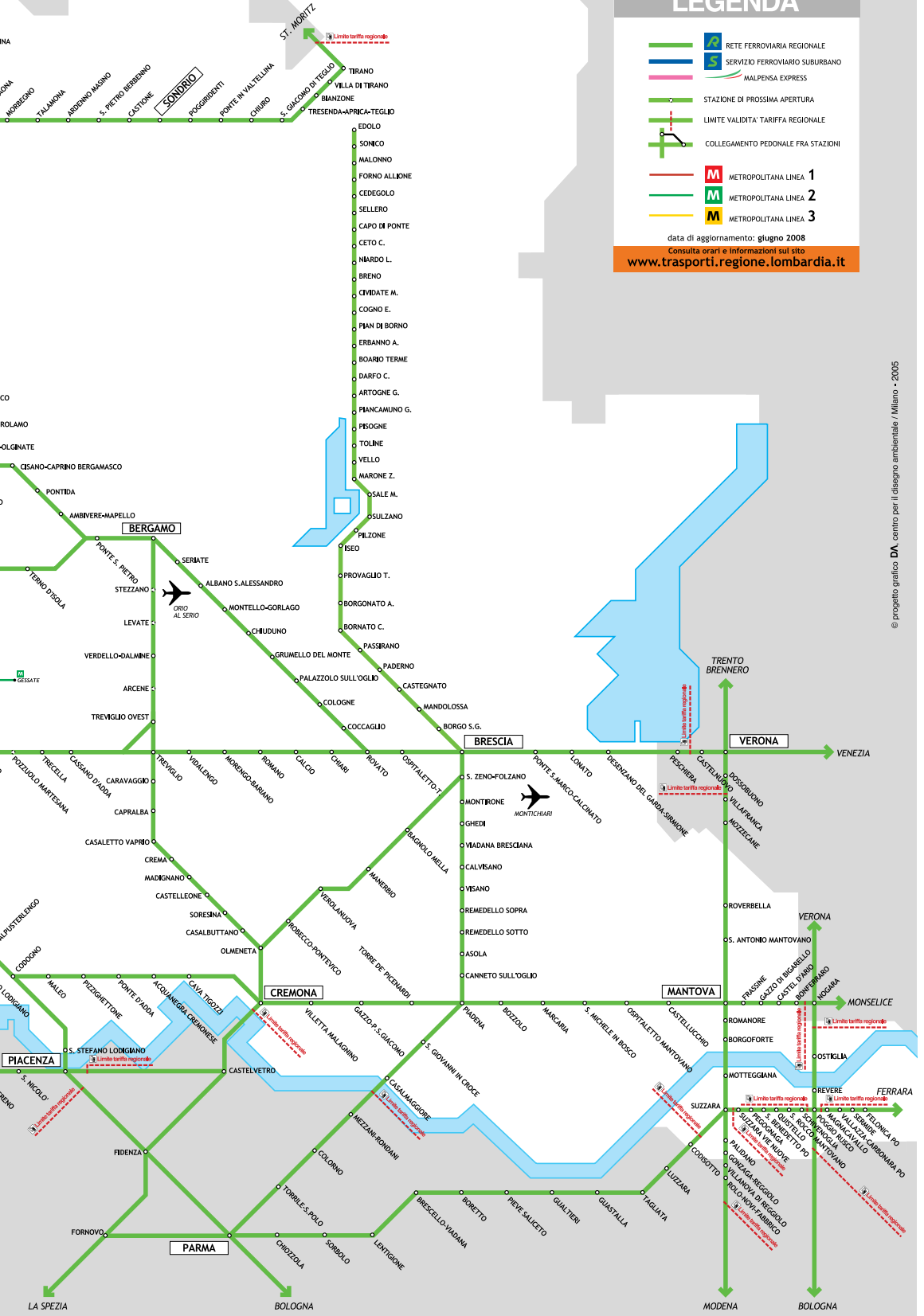
LEGENDA

- RETE FERROVIARIA REGIONALE
- SERVIZIO FERROVIARIO SUBURBANO
- MALPENSA EXPRESS
- STAZIONE DI PROSSIMA APERTURA
- LIMITE VALIDITA' TARIFFA REGIONALE
- COLLEGAMENTO PEDONALE FRA STAZIONI
- METROPOLITANA LINEA 1
- METROPOLITANA LINEA 2
- METROPOLITANA LINEA 3

data di aggiornamento: giugno 2008

Consulta orari e informazioni sul sito

www.trasporti.regione.lombardia.it





La sicurezza in bici

In Italia, ogni giorno, sempre più persone usano la bici per i propri spostamenti. Ma il solo rispetto del Codice della strada non garantisce l'incolumità di chi usa la bicicletta. Prudenza e buon senso aiutano ad evitare i pericoli presenti sulle strade. La FIAB ha elaborato questi suggerimenti.

10 consigli utili per pedalare sicuri

1 Buona norma è considerarsi alla pari di tutti gli altri mezzi circolanti. Hai gli stessi diritti e doveri. Evita incertezze, soggezioni e senso di inferiorità: sono causa di manovre incomprensibili agli altri veicoli perciò a volte pericolose.

2 Indossa il casco quando opportuno: protegge la parte più preziosa di te stesso. È particolarmente raccomandato ai più piccoli.

3 Controlla costantemente il perfetto funzionamento dei freni, delle luci (anteriori e posteriori), dei catadiottri (posteriori e laterali su ruote e pedali), del campanello e dei pneumatici della tua bicicletta.

4 Invia segnali precisi e con buon anticipo agli altri utenti della strada:

- usa il braccio teso per segnalare una svolta, ma soprattutto quando ti sposti al centro della strada per superare auto parcheggiate.
- usa il campanello: scegline uno molto rumoroso che possa essere udibile a distanza.

5 Sii sempre vigile nel traffico:

- cerca di prevenire le manovre degli altri veicoli stabilendo un contatto visivo con i guidatori e assicurandoti che ti abbiano visto.

- tieni sotto controllo, con la “coda dell’occhio” o con l’udito, anche ciò che avviene alle tue spalle.
- non distrarti con cuffie, iPod, cellulare...

6 In un incrocio semaforizzato “difficile” puoi svoltare a sinistra anche in due tempi: attraversa l’incrocio stando sulla destra, attendi il verde nell’altra direzione e prosegui.

- Non passare mai con il semaforo rosso.

7 Cerca di non percorrere strade dissestate o molto trafficate: preferisci se possibile un percorso più lungo ma sicuro. Ogni volta che condividi degli spazi con i pedoni non dimenticare che anche loro, proprio come te, sono utenti deboli della strada: presta loro attenzione e non spaventarli.

8 Una rotonda può essere più pericolosa di un incrocio! Quando sei in prossimità del ramo d’uscita e intendi rimanere nell’anello, devi assolutamente alzare il braccio sinistro per comunicare la tua direzione di marcia!

9 Renditi sempre ben visibile. Più sei visibile, meglio preveni gli incidenti. Di sera le luci sono obbligatorie. Se la tua bicicletta ne è sprovvista, basta agganciare dei led luminosi a batteria. Se è buio indossa qualcosa di fluorescente. Tieniti a distanza dai mezzi pesanti come furgoni, autocarri, autobus: spesso non ti vedono.

10 Attenzione!

- alle rotaie: la tua ruota può incastrarsi dentro e farti cadere. Passaci sopra di traverso, con un angolo di almeno 30 gradi, senza frenare bruscamente quando piove.
- ai veicoli parcheggiati con qualcuno alla guida il quale potrebbe aprire la portiera o muoversi in quel momento.
- agli scooter e motorini, che spesso superano a destra.

Link utili

Assoutenti Lombardia UTP

www.assoutenti.lombardia.it

Movimento Consumatori

www.movimentoconsumatori.it

**FIAB - Federazione Italiana
Amici della Bicicletta**

www.fiab-onlus.it

Info e orari sui trasporti regionali

www.trasporti.regione.lombardia.it

Strutture ricettive amiche della bicicletta

www.albergabici.it

Cicloturismo

www.itinerariitaliani.com/bicilombardia.htm

Escursionismo in treno

www.trenotrekking.it

**Bicitalia - Progetto
di Rete Ciclabile Nazionale**

www.bicitalia.org

**Bike Network - Progetto di rete
cicloturistica transfrontaliera Italia-Svizzera**

www.bikenetwork.it

Ferrovie turistiche

www.ferrovieturistiche.it

Per riconoscere i tipi di treno

www.trainzitaliafoto.com

Associazione Italiana Greenways

www.greenways.it

**Percorsi di visita alle centrali idroelettriche
della Lombardia**

www.enel.it/PaesaggiElettrici

**Libreria virtuale sull'escursionismo a piedi
e in bicicletta**

www.adagio.it

Funivie

www.funivie.org

Informazioni ricettività laghi

www.terradeilaghi.com

Servizi mountain-bike

www.bicico.it

Sentieri e percorsi

www.caivilladossola.net

Previsioni meteo Svizzera

www.meteosvizzera.ch

Amministrazione borromeo

www.borromeoturismo.it

Distretto dei laghi

www.distrettolaghi.it

Libri e riviste

www.scenari.info

**Aereocartografia - Portale Cartografico
Nazionale**

www.pcn.minambiente.it

Muoversi in **bici** in Lombardia usando i mezzi pubblici

è un progetto di



www.assoutenti.lombardia.it



www.movimentoconsumatori.it

con la collaborazione di



www.fiab-onlus.it