

Trasporto di biciclette sui treni: per ora solo un'opportunità teorica in Lombardia

di MIRKO CONFALONIERA

Si legge e si sente spesso che bisognerebbe usare più mezzi pubblici, attuare un pendolarismo "eco-sostenibile", magari mediante l'uso della bicicletta, guardando ai Paesi del resto d'Europa.

Siccome da noi molti treni classificati come Regionali consentono il carico e il trasporto gratuito della bicicletta al seguito del passeggero, questa soluzione potrebbe essere l'ideale per abbandonare l'auto a casa e alla mattina recarsi a lavoro mediante la combinazione bicicletta + treno.

In effetti, cosa ci sarebbe di più bello del poter raggiungere in bici la stazione ferroviaria più vicina, caricare la stessa sul treno, recarsi a Pavia o a Milano, e poi dirigersi a lavoro sempre su due ruote?

Purtroppo, questo quadretto idilliaco e sognante è solo una chimera, perché la nostra zona non è affatto una terra per pendolarismi differenti da quelli che ci offrono giornalmente i disservizi di Trenord e le colonne di auto e di mezzi pesanti sulla statale 35 dei Giovi.

L'"esperimento" bici-treno, che ho svolto personalmente un venerdì di luglio, si è rivelato un mezzo disastro. Innanzitutto, il servizio trasporto biciclette sulle nostre linee è soggetto a limitazioni e la principale è che sui treni pendolari mattutini è consentito soltanto nei giorni di sabato e festivi.

Il problema principale è che i suddetti treni, sia della linea Piacenza-Stradella-Milano che della Alessandria-Voghera-Milano, non hanno un materiale rotabile adatto al trasporto dei velocipedi, cioè con scompartimenti riservati al carico/scarico biciclette. Inoltre, dopo un solo viaggio su uno dei qualsiasi treni pendolari della nostra provincia (p.e. il Reg. 10576 da Bressana Bottarone delle ore 7:13), chiunque si può accorgere del numero limitato e insufficiente di vagoni dove i pendolari ogni giorno vengono ammassati e stipati senza pietà (senza elencare le altre criticità giornalieri, quali ritardi, treni sovrappesi senza motivo, guasti all'aria condizionata d'estate o al riscaldamento d'inverno,



ecc.).

Si discute della sedicente "green-way" Milano-Varzi, che a oggi è ferma ai soli due lotti della Milano-Pavia (in realtà realizzata frettolosamente tirando una striscia di vernice gialla sull'asfalto della strada alzaia del Naviglio Pavese...) e della Voghera-Rivanazzano Terme, ma mancano ciclovie che permettano ai paesi senza una stazione ferroviaria di raggiungere comodamente lo scalo più vicino.

Per andare da Castelletto Po alla stazione di Bressana Bottarone, per esempio, esiste la lunga e veloce SP Bressana-Salice, una delle arterie stradali più affollate (e temibili) del nostro territorio.

Percorrerla in bicicletta è molto difficoltoso e pericoloso, visto che non esistono barriere per proteggere i ciclisti, soprattutto nel tratto del sottopasso ferroviario sito in località Cascina Canale.

I treni pendolari della mattina, come detto prima, sono stipati

già all'inverosimile quando i convogli arrivano nelle stazioni di Bressana o di Lungavilla, per cui caricare una bicicletta su un regionale o un regio-express per Pavia e Milano può essere molto impervio, proprio per "barriere strutturali" che hanno certi treni. Inoltre, se dall'alto non ci sono strumenti atti a incentivare questo tipo di pendolarismo o di trasporto, dal basso manca una cultura vera e propria della bicicletta (a differenza di quella che esiste e funziona in altri paesi europei).

Le cose non cambiano per nulla nei fine settimana. Consultando l'orario ferroviario estivo, entrato in vigore lo scorso 9 giugno, si nota che Trenitalia come ogni estate ha re-inserito sulla Milano-Genova, con fermate solo a Pavia e a Voghera, i "Treni del Mare", regionali veloci che raggiungono direttamente le tante spiagge della Liguria senza dover cambiare a Genova o senza dover prendere i costosi Intercity, Euroci-

ty o FrecciaBianca.

Peccato che sui "treni del mare" il trasporto bicicletta non è neanche previsto, per cui immaginare di caricare la bici su un treno diretto verso località turistiche, attrezzate di funzionali piste ciclabili (la ciclovie del Beigua, la Moneglia-Deiva, ecc.), non è neppure possibile.

Si può provare a cambiare direzione e voltare lo sguardo verso i laghi della nostra regione, ma l'unica volta che ho intrapreso l'esperimento bici-treno in versione turistica è stata altrettanto disastrosa. Bressana - Desenzano del Garda, un solo cambio (Milano-Lambrate), trasporto bici consentito. Raggiungo la stazione di Bottarone e scopro che il treno per Milano Greco Pirelli è stato soppresso, così ho dovuto raggiungere Pavia caricando la bicicletta nel baule dei bagagli di un pullman sostitutivo (!).

Da Pavia a Milano ho preso il passante S13, ma una volta

sceso a Milano Dateo ho dovuto effettuare un altro cambio per raggiungere il capolinea di Pioltello, dove si fermano i Regionali Veloci per Verona. Peccato che il primo disponibile è arrivato nella stazione del piccolo sobborgo milanese già stipato in ogni sua vettura, così ho dovuto aspettare un'altra ora per poter caricare la bici e dirigermi finalmente in direzione del lago di Garda. Insomma, se la vita del pendolare è un inferno, quella del viaggiatore in bici-treno è una mera utopia.

Anche volendo provare a sperimentare qualcosa di diverso, alla fine si è costretti a tirare fuori l'auto dal garage e a usare mezzi propri per raggiungere posti di lavoro o località turistiche. Con le potenzialità di una rete ferroviaria così capillare come quella italiana potremmo sperimentare tante cose. Purtroppo il resto dell'Europa, dove il bici-treno funziona perfettamente, dista milioni di anni luce da noi.