

La mobilità ciclistica e il polo intermodale di Ronchi dei Legionari – Trieste Airport

Sopralluogo effettuato in marzo 2018, pochi giorni dopo l'inaugurazione ufficiale.

Obiettivo di questo report è quello di valutare la mobilità ciclistica all'interno del polo intermodale e il suo collegamento con la viabilità esterna, mettendo in evidenza i punti di forza ma soprattutto le criticità, con l'obiettivo di porne rimedio nell'ottica di favorire gli spostamenti in bicicletta in ingresso ed uscita al polo. Il trasporto pendolare potrebbe infatti avere una grossa spinta da questa infrastruttura, che di fatto mette in condizioni gli utenti di poter raggiungere ed utilizzare la nuova stazione ferroviaria anche con le due ruote. Vista la non gratuità dei parcheggi auto è infatti presumibile ipotizzare che gli spostamenti verso la stazione da parte di chi la utilizzerà quotidianamente possano dirottarsi verso l'uso della bicicletta, a patto però di fornire l'accesso alla stazione con comode e sicure piste ciclabili e di dotarla di adeguati stalli per le biciclette.

La stazione ferroviaria sarà altrettanto importante anche per il cicloturismo: in questo caso l'attenzione principale deve essere rivolta alle infrastrutture. L'accessibilità alle banchine deve essere pratica e veloce, c'è necessità di piste ciclabili comode e sicure che devono consentire ai turisti che salgono o scendono dal treno di raggiungere le loro mete, e deve essere messa in opera un adeguato sistema di tabellazione che consenta al turista di orientarsi e di prendere la strada corretta, impedendo manovre sbagliate o pericolose.

Consapevoli che il sistema di piste ciclabili è ancora da realizzare, e lo sarà a cura del Comune di Ronchi dei Legionari, ma consapevoli anche che queste piste ciclabili metteranno in comunicazione la banchina sud e quindi tutta la viabilità situata verso il mare rispetto alla ferrovia, ci concentriamo qui solamente nei tratti ora percorribili (e di fatto già utilizzati dall'utenza) per raggiungere la nuova stazione ferroviaria.

Ricordiamo infine la recente Legge Regionale 08/2018, "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa", secondo cui, (Capo IV, "Azioni ed interventi per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica", articolo 10, "Tipologia di azioni ed interventi",), gli interventi infrastrutturali prioritari riguardano:

- a) le opere necessarie a garantire **la continuità degli itinerari ciclabili e ciclopedonali**;*
- b) la **messa in sicurezza** dei tratti promiscui lungo direttrici a elevato traffico motorizzato;*
- c) la **risoluzione dei punti critici della viabilità che vedono il coinvolgimento in incidenti di ciclisti**; i punti critici vengono individuati sulla base dei dati d'incidentalità del Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale (CRMSS);*
- d) il collegamento delle direttrici ciclabili principali con le aree scolastiche, i poli industriali, artigianali e commerciali, i poli d'interesse culturale, naturalistico, paesaggistico e turistico, le sedi di enti pubblici;*
- e) la **realizzazione di poli d'interscambio modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto** e l'incremento dei sistemi per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici anche in funzione di miglioramento della fruizione turistica dei territori;*
- f) la **realizzazione di strutture adibite alla sosta delle biciclette lungo gli itinerari e in corrispondenza dei punti di destinazione e dei punti d'interscambio modale**; tali strutture devono essere in quantità corrispondente all'utenza reale e alle sue previsioni di crescita, ampiamente diffuse sul territorio e dotate di **strumentazione idonea antitaccheggio**;*

L'accesso al polo.

Come per la viabilità su quattro ruote, anche per le bici l'unico accesso alla stazione ferroviaria avviene dalla corsia sud della SR14, ovvero in direzione Monfalcone. Arrivati però sul punto della SR 14 in cui è previsto l'ingresso della ciclabile ecco il primo problema. Davanti all'imbocco della ciclabile è stata realizzata una zebratura, strisce bianche a 45°, che indicano inequivocabilmente un'isola di traffico (foto 1). Per definizione da Codice della strada l'isola di traffico è una zona in cui è vietato il traffico e la sosta dei veicoli, qualunque essi siano. **La pista ciclabile quindi c'è ma è irraggiungibile, a meno di infrazioni del codice?**

In direzione opposta, in quanto la pista è bidirezionale, la pista termina (foto 2). È pensabile far uscire i ciclisti contro mano, su un'isola di traffico, e senza nessun attraversamento? Un turista che scende dal treno, punta il navigatore verso Aquileia o Palmanova, e si trova qui: cosa deve fare? Probabilmente tenterà di attraversare, infrangendo il codice della strada e mettendosi in grave situazione di pericolo.



Visto che quindi l'accesso ciclabile alla stazione ferroviaria dalla SR14 è stato progettato, e assunto che qualcuno lo utilizzerà (come si può osservare dalle bici lasciate sulle rastrelliere, e siamo solo ai primi giorni di apertura della stazione) **non sarebbe forse il caso di dare continuità e sicurezza a questo percorso ciclabile**, collegandolo alla precedente rotonda, visto anche che lo spazio non manca (come evidente dalle dimensioni dell'isola di traffico)? Procedendo verso la stazione si nota la ciclabile termina con un attraversamento per raggiungere la zona dei parcheggi.



L'area di sosta

L'area di sosta delle bici è posizionata sotto la parte terminale del ponte, in prossimità degli ascensori che portano ai binari. **Assolutamente inadeguate le rastrelliere porta bici.** La loro tipologia è infatti quella che peggio si consiglia per **contrastare i furti**. Non è possibile agganciare le bici con lucchetti da nessuna parte se non nel poggia ruota, a cui peraltro non è facile riuscire ad agganciare il telaio delle bici. Come si vede le bici presenti sono agganciate solamente sulla ruota anteriore, ed è molto facile riuscire ad asportarle, rompendo il lucchetto o smontando la ruota. Una manna quindi per i ladri di bici. Sarebbe stato preferibile scegliere un altro modello di rastrelliera, con i supporti più alti, in modo che fosse stato possibile agganciare con i lucchetti direttamente il telaio della bici alla rastrelliera. In questo modo è molto più complicato rubarla. Speriamo si sia ancora in tempo per una loro sostituzione.



La FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), federazione a cui la nostra associazione fa parte, consiglia la rastrelliera porta bici modello Verona: comoda perché è possibile legare la bicicletta senza chinarsi, la si lega al telaio agendo così anche da antifurto, favorisce la pulizia dallo sporco sottostante, esteticamente bella con una linea moderna, robusta ed indistruttibile in quanto zincata, verniciata a polveri e cotta a 200 gradi. Essendo una struttura multifunzionale con numero variabile delle postazioni di facile bloccaggio dei componenti consente la variazione dell'equidistanza tra le singole biciclette per una maggiore comodità d'uso. Maggiori dettagli al sito: <http://www.portabiciclettemodelloverona.it/>



L'area di sosta per i porta bici è inoltre **esposta alle intemperie** (si trova sotto il ponte, ma vista la sua altezza di fatto la protezione agli agenti atmosferici è nulla). Come si può anche il giorno dell'inaugurazione, sotto il maltempo, neanche l'assessore regionale Santoro sotto le intemperie se la passava molto bene. Sarebbe stato preferibile fornire le rastrelliere, almeno alcune di esse, di una tettoia riparata. È facile pensare che, nei giorni di bora forte, molte di queste bici, legate solo alla ruota anteriore, si rovescino, o subiscano dei danni.



Non è infine chiaro se l'intera struttura sia dotata di un **impianto di video sorveglianza**: se così fosse, si richiede che una telecamera sia rivolta verso l'area di sosta delle biciclette, come possibile deterrente ai furti e danneggiamenti.



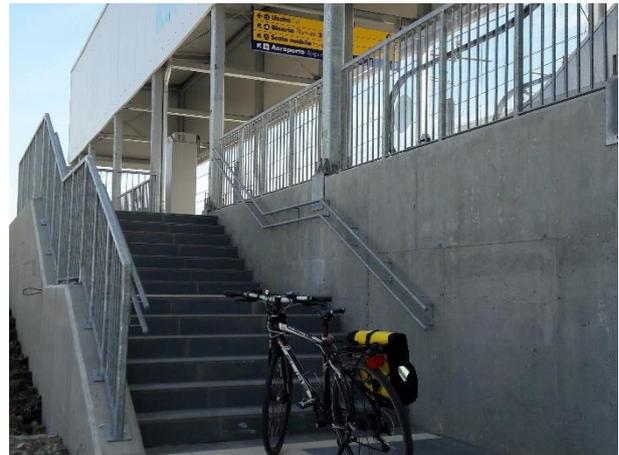
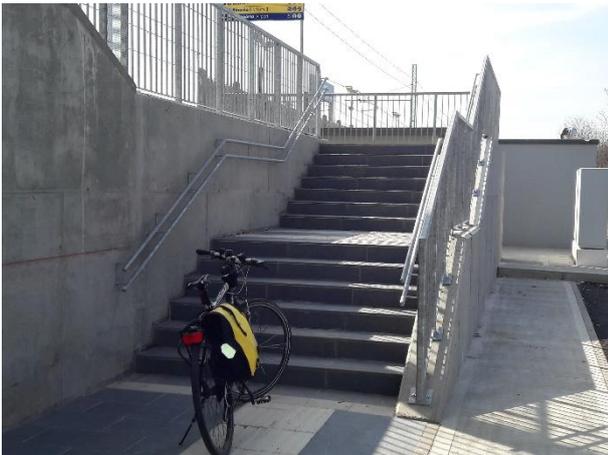
Facciamo presente che FIAB e RFI hanno firmato (in data 17.09.2015) un protocollo che prevede stazioni più accessibili ai viaggiatori in bicicletta, la posa di stalli pavimentati e coperti, scivoli per accedere ai binari, aree di bike sharing, locali per noleggio e manutenzione, segnaletica dedicata, oltre ad un decalogo di buoni comportamenti in ambiente ferroviario per viaggiare con la bicicletta al seguito. Qui il link del protocollo d'intesa: http://www.fiab.info/download/Prot_intesa_RFI_FIAB.pdf

Facciamo anche presente che diverse Regioni hanno legiferato in tema di ciclo parcheggi nei luoghi di interscambio con il trasporto pubblico. Ultima la Regione Piemonte, che proprio nel mese di marzo 2018 ha prodotto delle interessanti **Linee Guida per la realizzazione di ciclo posteggi d'interscambio**. Pur essendo un documento extra regionale, riteniamo abbia molti spunti e pratiche di buona progettazione che si possono tranquillamente calare nella realtà del polo intermodale di Ronchi dei Legionari.

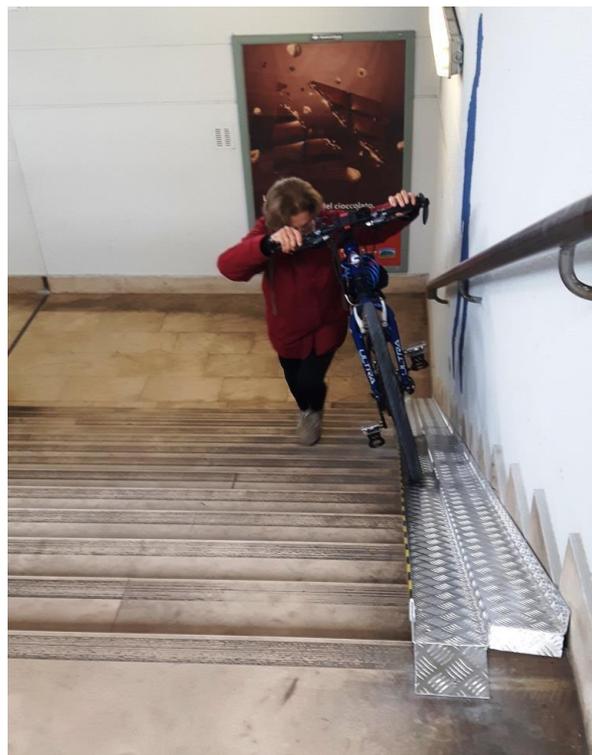
Qui il manuale: http://www.regione.piemonte.it/pinforma/images/DOCUMENTI/def_Manuale_Cicloparcheggi_08_03_2018.pdf

L'accesso ai binari.

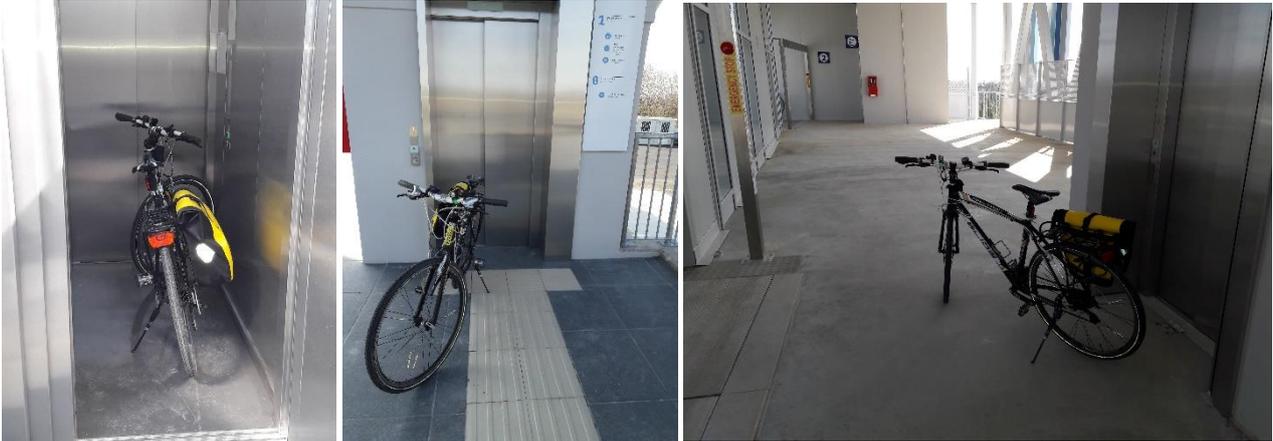
L'accesso ai binari per prendere il treno (con bicicletta al seguito) è **possibile solamente tramite gli ascensori**. Come infatti si può vedere non c'è la presenza di nessuna rampa né le scale sono munite di rampa, scivolo o semplice binario per le ruote della bici. D'accordo che gli ascensori sono sufficientemente capienti per ospitare la bicicletta, ma la presenza di una o qualcuna di queste opzioni avrebbe consentito l'accesso o la discesa dalla banchina in maniera più rapida ed anche in caso di guasto agli ascensori, non solo con bici al seguito, ma anche per carrozzine o trasportando bagagli ingombranti.



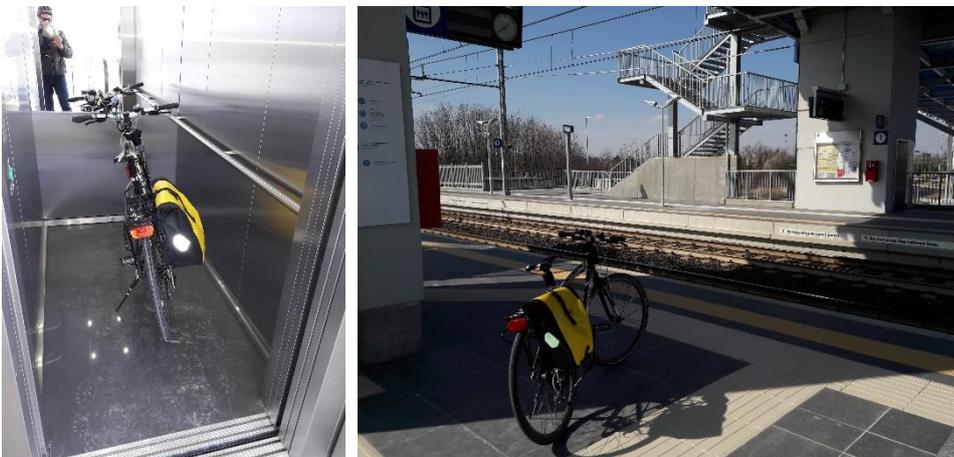
A tal proposito ricordiamo la positiva collaborazione tra FIAB e RFI che ha portato ad individuare uno scivolo efficace per far superare agevolmente le scale alle bici. Una sperimentazione positiva è già stata fatta nella stazione di Cervignano, di cui alleghiamo le foto. Sarebbe opportuno chiedere a RFI di installare il medesimo modello di scivolo sulle rampe della nuova fermata.



Gli ascensori sono sufficientemente capienti per ospitare una bicicletta, come si può vedere dalle immagini. Le prime immagini mostrano l'ascensore sul binario 1 (lato aeroporto), che collega il parcheggio (piano 0), la banchina (piano 1) e il ponte (piano 2).



Queste ulteriori foto riguardano l'ascensore sul binario 2 (lato sud), che collega il ponte (piano 2) con la banchina (piano 1).



L'accesso alle banchine è quindi agevole, ma può essere molto lento, quindi gruppi di cicloturisti formati anche da una decina di persone ci impiegheranno un po' di tempo. Inoltre in caso di guasti o interruzioni di servizio degli ascensori l'accesso al binario 1 risulta alquanto scomodo, dovendo per forza di cose portare bici e bagagli a mano sulle rampe delle scale. Almeno il binario 1 avrebbe potuto essere dotato di una rampa, mentre si suppone che la rampa sul binario 2 venga realizzata per mettere in comunicazione la banchina con le future piste ciclabili in realizzazione.

L'accesso ai binari: il caso della banchina sud

Come detto all'inizio, il lato sud della banchina ferroviaria sarà collegato da un sistema di piste ciclabili che porterà da una parte, dopo aver preso il sottopasso della linea ferroviaria, verso il centro di Ronchi dei Legionari, e dall'altro verso il litorale. La pista necessaria al collegamento fra la banchina e le ciclabili esistenti dovrà essere costruita, costeggiando l'area dei laghetti di Dobbia, e sarà a carico del comune di Ronchi dei Legionari. Tuttavia non può non balzare all'occhio lo stato del sentiero agricolo che in questi mesi è stato utilizzato dai mezzi per accedere all'area di cantiere, e che potrebbe tranquillamente con poca spesa essere messo in condizioni accettabili, se solo il lato sud fosse previsto di una rampa o delle scale che colleghino la banchina al sentiero stesso, posto ad una quota di circa 2 metri inferiore rispetto al piano ferroviario. L'imbocco del sentiero è a pochi metri dall'accesso alla zona dei laghetti di Dobbia e dall'inizio della ciclabile esistente. Il sentiero è lungo circa 300 metri e corre in mezzo ai campi e alle vigne, il fondo è sterrato ma compatto.



Come si può vedere termina proprio ai piedi della banchina, dalla quale è separato da un salto di quota di circa 2 metri. In fondo in lontananza è possibile scorgere il futuro sentiero di collegamento con i laghetti di Dobbia.



Ci chiediamo perché non sia stata già realizzata una rampa o una scalinata di discesa (e se mai lo sarà nel breve periodo), che consentirebbe ai pedoni di raggiungere la banchina. Se si vuole evitare ai mezzi motorizzati di raggiungere la zona basterebbero degli impedimenti all'accesso iniziale. Non sarà mica che si vuole impedire a pedoni o generici fruitori della stazione ferroviaria di accedervi liberamente, senza dover per forza parcheggiare nei posti a pagamento del polo intermodale?

L'uscita dal polo

La ciclabile si allontana quindi dalla stazione ferroviaria in direzione Ronchi dei Legionari. Anche qui la fine della ciclabile e l'uscita sulla SR14 è succeduta da una segnaletica che indica un'isola di traffico. C'è quindi una **pista ciclabile che termina in un punto in cui l'accesso ai veicoli non è consentito**. Sarebbe opportuno dare **coerenza e continuità al percorso ciclabile, obbligando la svolta a destra e magari realizzare una corsia ciclabile protetta che porti in sicurezza alla non lontana rotonda**.

La pista è sempre bidirezionale: come si è pensato all'ingresso delle bici al polo intermodale provenendo da Ronchi dei Legionari? È pensabile attraversare la SR14, data la segnaletica orizzontale a riga continua e la mancanza di un attraversamento sicuro e dedicato?



Conclusioni

In linea di principio la pista ciclabile **all'interno del polo intermodale** è ben realizzata, di dimensioni adeguate e sufficientemente protetta e separata dal traffico automobilistico e dai bus. La zona di posteggio delle biciclette è invece **qualitativamente inadeguata**. Sbagliata è la scelta delle rastrelliere, che non proteggono dal furto. L'accesso ai binari è possibile solo tramite gli ascensori: sarebbe stato preferibile avere anche una rampa come alternativa. In ogni caso gli ascensori sono facili da prendere e sufficientemente capienti. La banchina lato sud è ad oggi completamente scollegata.

Il problema principale rimangono **i collegamenti con la viabilità esistente**: ad oggi non c'è continuità della pista ciclabile interna al polo con la viabilità esterna, in quanto la SR14 è priva di ciclabile e non garantisce la sicurezza ai ciclisti.

Carente risulta anche la segnaletica in prossimità dell'ingresso e dell'uscita al polo: quella orizzontale da codice della strada presenta addirittura delle evidenti incongruenze. Manca completamente la segnaletica verticale direzionale specifica per gli itinerari ciclabili, fondamentale per i cicloturisti, con indicazione delle località e della distanza, come da specifiche linee guida regionali.

Sperando che queste considerazioni possano essere lette con spirito positivo, volto a migliorare un'infrastruttura importante e a dare adeguata importanza e sicurezza anche al traffico ciclabile, sia a livello di mobilità urbana quotidiana che a livello cicloturistico, si coglie l'occasione per porgere i più cordiali saluti e si resta a disposizione per eventuali ulteriori confronti o chiarimenti.

Nicola Pieri

Presidente FIAB Monfalcone "BisiachINbici"