

Alla c.a. di

Attilio Fontana
Presidente Regione Lombardia
segreteria_presidente@regione.lombardia.it

Claudia Maria Terzi
Assessore Infrastrutture, Trasporti e Mobilità
Sostenibile
segreteria_terzi@regione.lombardia.it

Lara Magoni
Assessore Turismo, Marketing Territoriale e
Moda
lara_magoni@regione.lombardia.it

Federica Santini
Presidente Trenord
federica.santini@trenord.it

Marco Giovanni Piuri
Amministratore Delegato Trenord
marcogiovanni.piuri@trenord.it

Leonardo Cesarini
Direttore Commerciale Trenord
leonardo.cesarini@trenord.it

Paolo Garavaglia
Direttore Comunicazione Trenord
paolo.garavaglia@trenord.it

Alessandro Rizzo
Responsabile CSR e relazioni con i media
alessandro.rizzo@trenord.it

Trenord
trenord@legalmail.it
relazioniesterne@trenord.it

Giuseppe Sala
Sindaco Milano
sindaco.sala@comune.milano.it

Elisabetta Tromellini
Direttore CSR - Sostenibilità Ferrovie Nord MI
elisabetta.tromellini@fngroup.it

Elena Tondini
Brand image, Politiche sociali FS
e.tondini@fsitaliane.it

Milano, 15 giugno 2020

OGGETTO: Trasporto bici su regionali Trenord. Note a seguito call 20 giugno u.s.

Nel ringraziarvi per aver accettato un confronto sul tema in oggetto, come da accordi esponiamo le nostre considerazioni e richieste, frutto anche di intense interlocuzioni con le nostre associazioni federate avvenute negli ultimi giorni.

Abbiamo appreso della sospensione del servizio a partire dal 3 giugno u.s. sui treni privi di spazi specificatamente dedicati alle biciclette da segnalazioni di nostri associati e solo in seguito dai vostri comunicati ufficiali del 5 giugno. Come ribadito nella call, un confronto preventivo con i soggetti che a livello nazionale, come FIAB, rappresentano il mondo del ciclismo nella mobilità quotidiana e del cicloturismo, avrebbe permesso di gestire in modo più chiaro e trasparente la comunicazione, parlando il linguaggio di chi sale con la bici sul treno tutti i giorni per necessità.

Riteniamo eccessivo un provvedimento che interessa l'intera Lombardia e alcune zone di altre regioni, per fronteggiare un problema che riguarda solo alcune linee ferroviarie e solo alcuni treni. Ci sono molte persone che utilizzano la bici quotidianamente per recarsi al lavoro o per motivi di studio e magari non dispongono di un'automobile, non potendo neppure lasciare la bicicletta nella stazione di partenza per la mancanza di depositi sicuri, si sono trovati in grande difficoltà da un giorno all'altro, senza il minimo preavviso,

Già prima del 3 giugno u.s. era possibile per il capotreno non ammettere a bordo le biciclette se lo avesse ritenuto pregiudizievole per la sicurezza del servizio, ricorrendo eventualmente alla forza pubblica. Cosa cambia, perciò, con il divieto del 3 giugno? Abbiamo l'impressione che, per tentare di risolvere una criticità, abbiate penalizzato gli utenti rispettosi delle regole.

Insistiamo nell'invitarvi a considerare che, al di là del problema contingente, **c'è una crescita costante della mobilità in bicicletta** e della micromobilità, di conseguenza continuerà a crescere anche l'utilizzo del treno con bici al seguito. Le imprese di trasporto, di concerto con le istituzioni e i portatori d'interesse, devono **trovare le soluzioni migliori** per rispondere a questa domanda **e non imporre soltanto limitazioni**.

Siamo coscienti che ci siano limiti strutturali di capacità del servizio, ma ci sono soluzioni che possono essere adottate facilmente, come le carrozze con spazi per biciclette flessibili e multifunzionali e non solo spazi rigidamente dedicati alle biciclette; carrozze “tuttobici” sui treni più affollati; migliore organizzazione dell’incarozzamento delle biciclette.

Ciò premesso, **chiediamo l’immediato ripristino del servizio di trasporto biciclette su tutti i regionali lombardi**, per non arrecare ulteriore danno al mondo economico del turismo ed a tutti i lavoratori che scelgono il treno+bici nei loro spostamenti per lavoro.

Queste le nostre richieste per la futura regolamentazione del servizio:

1. **Considerare le diverse esigenze in base alle tipologie di spostamento ed alla situazione specifica di ogni linea/treno.**

Fondamentalmente sono due gli spostamenti con bici al seguito:

- a) spostamenti sistematici: per lavoro o per studio, dei lavoratori (inclusa la categoria dei “riders”), degli studenti (soprattutto istituti superiori ed universitari), ecc...
- b) spostamenti occasionali: singoli, famiglie e di gruppo (cicloturismo).

Casi specifici richiedono soluzioni specifiche

2. **Massimizzare e flessibilizzare il numero di posti bici sui treni.**

La domanda è in considerevole aumento ed è sempre più indispensabile garantire un nuovo modello di mobilità nelle nostre città tornate ad essere caotiche per l’uso indiscriminato dell’auto privata dopo la fine dell’emergenza. L’obiettivo base è naturalmente quello di raggiungere il 100% dei treni con trasporto bici con spazi dedicati (come ad esempio in Friuli Venezia-Giulia).

E’ necessario mantenere la regola dei 5 posti per carrozza, seppur con le necessarie precauzioni a tutela di tutti i viaggiatori. L’entrata in servizio dei nuovi rotabili doppio piano Hitachi Rail e monopiano Alstom, dotati di spazi bici dedicati, non deve ridurre la capacità di trasporto biciclette. A tale proposito, chiediamo di conoscere come varia, sulle diverse linee e treni, l’offerta di posti bici con il passaggio da treni composti da locomotive e carrozze a treni a composizione bloccata perché abbiamo il serio timore che si avrà una riduzione.

Indispensabile privilegiare gli spazi bici flessibili e multifunzionali, con sedili ribaltabili, come già avviene in altre regioni italiane e nella maggior parte dei Paesi europei a forte ciclabilità (spazi utilizzabili da biciclette, disabili, passeggini con bambini). Questa la riteniamo una valida soluzione da adottare sulle carrozze MDV in caso di revamping, con capacità da 30 (1/2 carrozza) fino a 64 posti (intera carrozza).

3. **Valutare con molta cautela l'ipotesi della prenotazione del posto bici.**

Riteniamo molto rischioso introdurre un sistema di prenotazione del posto per il viaggiatore singolo. Se tale soluzione può avere un senso sui treni a lunga percorrenza sui quali anche il passeggero prenota il proprio posto e le fermate sono molto distanziate, introduce, invece, una rigidità nel servizio regionale, che per sua natura è flessibile, con molte salite e discese a ogni fermata. Inoltre molti utenti, viaggiano in piedi se devono coprire una sola breve tratta.

In questo contesto, la prenotazione produce facilmente delle inefficienze. Se ad esempio un treno copre le stazioni A-B-C-D-E-F-G-H-I, e un ciclista prenota la bici su A-C, un altro che vuol prenotare la bici su B-G non può per una sovrapposizione solo su B-C. Queste situazioni sono molto frequenti nel trasporto regionale e vengono risolte grazie alla flessibilità dell'assetto attuale.

Non ci risulta che i Paesi europei, dove la mobilità ciclista è più sviluppata, abbiano adottato sistemi di prenotazione del posto bici sui treni regionali (es. Danimarca, Germania). La prenotazione dei viaggi con bici al seguito è invece utile nei viaggi di gruppo, com'è già previsto dall'attuale regolamentazione.

4. **Cicloparcheggi protetti nelle stazioni.**

Con RFI, fare un censimento dell'offerta e della domanda di cicloparcheggi protetti nelle stazioni, e definire un piano di interventi, anche in collaborazione con le associazioni che si occupano di mobilità leggera.

5. **Informazione e comunicazione.**

È importante che sia preventiva, chiara e condivisa, per tutti gli attori del sistema. Deve essere completamente informato il personale viaggiante (capita, purtroppo, che i nostri associati alcune volte debbano mostrare il regolamento ai controllori).

Gli utenti devono essere informati con congruo anticipo e in modo efficace e motivato.

Sarebbe utile una campagna comune Trenord-FIAB, per l'utilizzo del treno con la bici che trasmetta non solo modalità e vantaggi dell'uso del treno con la bici, ma che sensibilizzi anche gli altri passeggeri, che possono sentire come un disagio la presenza di biciclette a bordo.

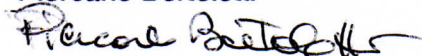
Devono essere identificati chiaramente le porte e gli spazi utilizzabili dalle biciclette. In caso di spazi bici concentrati in un punto del treno (ad esempio in testa o in coda) sarebbe molto utile che l'altoparlante in stazione annunciasse l'ubicazione degli spazi bici.

Nell'immediato, è importante garantire che i possessori di abbonamento bici annuale lo possano utilizzare e che **le biglietterie non rifiutino di emettere il supplemento bici**, perché comunque le biciclette possono viaggiare sui treni dotati di appositi spazi. A proposito di titoli di viaggio, i nostri associati lamentano uno scarso controllo del supplemento bici da parte del personale addetto.

Tutto ciò richiede un impegno notevole e ne siamo consapevoli. Tuttavia il sistema della mobilità richiede una forte capacità di cambiamento e adattamento per far fronte ai cambiamenti in atto. Il sistema ferroviario non si può sottrarre a questa sfida. Fiab è sempre pronta a collaborare per una mobilità più multimodale e sostenibile.

In attesa di un cortese riscontro, ringraziamo per la disponibilità e porgiamo cordiali saluti.

FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) Lombardia
Piercarlo Bertolotti



FIAB Coordinamento Nord Ovest
Giorgio Ceccarelli

Responsabile rapporti FIAB – Ferrovie
Massimo Gaspardo Moro

