

Alla c.a. di

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

e, p.c.:

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

Egregi Signori

ringraziamo il Dott. Paolo Garavaglia che il 26 giugno u.s. ci ha inviato un documento contenente quella che appariva come una bozza di elenco di tratte e treni su cui veniva consentito il servizio treno+bici, lo abbiamo esaminato attentamente e queste sono le nostre considerazioni al riguardo.

Ancor prima del contenuto della lettera, siamo stati spiacevolmente sorpresi dal fatto che tale elenco fosse poi pubblicato come definitivo ed ufficiale ben prima che vi fosse un confronto e una valutazione che coinvolgesse la committenza e i principali stakeholder. Cosicché la nostra analisi è avvenuta quando ormai ogni miglioramento avrebbe richiesto una modifica di quanto pubblicato.

Purtroppo, un approccio simile appare applicato dalla vostra Società a tutta la vicenda: invece di ipotizzare soluzioni ai problemi, confrontarsi su di esse con committenza e stakeholder, concordare e rivedere le strategie ipotizzate, poi informare capillarmente gli utenti e il personale e solo in ultimo applicare le nuove regole, qui abbiamo assistito all'esatto contrario: prima editti e circolari a sorpresa, cogliendo alla sprovvista tutti, poi un'informazione frammentaria e scoordinata, a seguire direttive contraddittorie e lacunose al personale, per arrivare poi a cambiamenti e aggiustamenti ancor più discutibili.

Ad oggi, più di un mese dopo la prima circolare, il caos e l'ambiguità informativa sono tutt'altro che risolti: le fonti ufficiali di informazione appaiono in contraddizione o non comprensibili (il sito web contiene quadri orari con indicazioni di trasporto bici per treni che in base all'elenco di cui abbiamo ricevuto bozza appaiono vietati alle biciclette; l'APP di Trenord per telefonia mobile non è conforme a tale elenco; le biglietterie non fanno biglietti bici mentre dovrebbero farli visto che c'è un vasto parco treni "consentiti"; si dichiara che il trasporto è consentito "dove ci sono spazi appositamente previsti per il trasporto bici", ma non si chiarisce in alcun modo cosa si intende con tale definizione. Per non parlare delle informazioni fornite da Trenitalia sui propri siti e documenti relativamente ai treni gestiti da Trenord, completamente disallineate dalle direttive proibizioniste.

Anche il nuovo documento di elencazione dei treni "consentiti" è **fortemente problematico dal punto di vista della chiarezza e leggibilità** per un utente "medio": utilizza la terminologia tecnica delle "linee" senza chiarire il significato concreto di tali etichette; così indicare la linea "Milano Garibaldi - Gallarate - Luino" potrebbe far pensare al viaggiatore che tra Milano e Gallarate può trasportare la bici... ma no, solo se poi il treno se ne va a Luino, altrimenti non è incluso nella definizione suddetta. Stessa cosa per la linea "Milano Pavia - Stradella" relativamente agli spostamenti sulla tratta Milano-Pavia.

Se quindi siamo costretti a dissentire marcatamente sul *metodo* con cui è stata gestita e comunicata la partita, non meno ci lascia profondamente perplessi la *sostanza* delle decisioni prese con questo nuovo documento.

Doverosa premessa è osservare che il trasporto delle bici sui treni è una pratica prevista e diffusa in tutta Europa, dalle molte valenze dato che incentiva una mobilità sostenibile e intermodale per lavoro e per svago, e in particolare permette il cicloturismo e la riscoperta del territorio e dell'ambiente naturale anche agli abitanti di zone metropolitane ad alta densità. Si tratta quindi di un ambito di sviluppo che riteniamo **strategico** per il trasporto su ferro a tutti i livelli, regionale come a lunga percorrenza: e già prova dell'arretratezza del nostro paese in tal senso è la pressoché inesistente offerta del servizio sulla lunga percorrenza. Ma anche sul trasporto regionale le società italiane che lo gestiscono, e in particolare Trenord, scontano una lunga storia di disattenzione e mancati investimenti in materiali rotabili adeguati, di cui la situazione odierna è in larga parte la conseguenza.

Tornando al documento pervenutoci, i 700 treni dichiarati come se fossero una quantità ingente sono in realtà meno di 1/3 del totale delle corse Trenord, e largamente concentrati sulle linee secondarie a scarso traffico. Si consideri ad esempio che nella Regione Friuli-Venezia Giulia il 100% dei treni fa servizio biciclette al seguito. Praticamente molti dei quadranti lombardi sono completamente tagliati fuori dai collegamenti con Milano

L'Associazione FIAB di Milano, che rappresenta una parte della vasta utenza di utilizzatori della bicicletta per fini escursionistici e turistici residenti nel capoluogo, vedrebbe in sostanza la propria attività (normalmente forte di oltre 150 iniziative all'anno) quasi del tutto cancellata da un simile provvedimento: si tratta, da questo punto di vista, di un colpo mortale alla parte più sana e attiva di quel turismo di prossimità che è oggi all'ordine del giorno. Pochi esempi bastano per chiarire la gravità della situazione: completamente interdetta la linea S6, accesso al parco del Ticino; altrettanto per la linea S5 su Varese e i suoi laghi, con una delle più alte densità di piste ciclabili nel nostro paese; e lo stesso vale per quasi tutte le linee S.

In realtà questo divieto "a tappeto" è insensato perché, sebbene tali linee abbiano una frequentazione mediamente significativa, su molte tracce orarie la concentrazione dei viaggiatori è tutt'altro che intensa, e naturalmente nei giorni di sabato e domenica il carico diminuisce, spesso drasticamente. Inoltre i materiali rotabili utilizzati da tali linee sono tipicamente i convogli TSR che prevedono sempre, nelle carrozze di testa e coda, gli spazi polifunzionali con sedili a pianale ribaltabile, pensati proprio per il trasporto di disabili, biciclette, carrozzine. Sono cioè dotati di spazi che si inquadrano proprio nella dizione "appositamente previsti per il trasporto biciclette" che a detta del Dott. Garavaglia e di alcune circolari Trenord avrebbero dovuto rimanere consentiti!

La strada giusta per **affrontare la situazione nell'immediato** è quindi, secondo FIAB, un'attenta analisi dei carichi di ciascun treno senza escludere alcuna linea a priori: prima di tutto perché è inconcepibile cancellare completamente il servizio per un'intera area geografica, e poi perché esisteranno sempre numerose corse in cui il trasporto bici non pone alcun problema. Questo vale in modo particolare per i giorni festivi e i sabati, dove la possibilità di trasporto bici è ancor più elevato sulla maggior parte delle linee, e dove si concentrano quasi tutte le attività ciclo-turistiche.

Inoltre è molto importante comunicare chiaramente al personale viaggiante che nel caso di treni con scarsa frequentazione, sistematica o anche occasionale, è opportuno permettere il bici+treno a prescindere da divieti, elenchi linee, etc. In altre parole l'eventuale divieto, se dichiarato preventivamente per un treno che di norma è ad altissima frequentazione, è comunque soggetto alla discrezionalità del capotreno, che è tenuto a permettere il trasporto se il convoglio non è così affollato.

Infine, è da considerarsi in ogni caso tuttora avente diritto ad utilizzare il servizio su tutti i treni il detentore di **abbonamento annuale trasporto bici**, fino al termine del corso di validità: non possono essere ridotti a carta straccia tali abbonamenti già acquistati e pagati.

Se nell'immediato il materiale rotabile e le sue caratteristiche sono dati, è però cruciale che **nel medio-lungo periodo** vengano poste le basi per una soluzione razionale e stabile dei problemi: deve cioè mutare la strategia complessiva di Trenord, individuando la multimodalità treno-bici come un'opportunità invece che come un fastidio. Le proposte di FIAB in tal senso sono:

- **più spazi per le bici sui treni, senza toglierli ai viaggiatori** - Ai convogli che lo permettono tecnicamente e scontano una forte richiesta sia di viaggiatori che di ciclisti va valutata l'aggiunta di una carrozza dedicata specificamente ai ciclisti e alle loro biciclette (esistono già politiche commerciali simili in casi analoghi come per alcuni treni della montagna invernali. Ai materiali esistenti a cui non può essere aggiunta una carrozza dedicata (composizione bloccata), la strategia non può che essere quella di incrementare gli spazi polifunzionali con sedili a pianale rialzabile, come quelli già esistenti oggi sui materiali TSR: in tal modo lo spazio può essere comunque utilizzato dai viaggiatori quando il materiale viene utilizzato su tracce a frequentazione di punta, ma permette la sistemazione di un numero maggiore di bici senza ingombrare vestiboli o altri spazi inadatti. Questo tipo di trasformazione è pensabile come ristrutturazione di materiali esistenti (ad esempio sui TSR in composizione a 5 casse, nella cassa centrale aggiungendosi agli spazi già esistenti nelle carrozze di testa), che nella progettazione di materiali rotabili nuovi, di cui lo spazio per biciclette deve divenire un parametro irrinunciabile.
- **un sistema efficiente e snello di prenotazione per i gruppi** - mentre l'ipotesi di procedure di prenotazione per il singolo appaiono complesse e improbabili, è ragionevole e opportuno rilanciare un sistema di prenotazione per i gruppi numerosi, tipicamente per le attività di cicloturismo. E' importante che le procedure siano snelle e gestibili online anche per l'acquirente, senza doversi recare fisicamente presso le stazioni per l'acquisto.
- **un forte impulso alla diffusione delle infrastrutture di stazione** - Mentre il treno+bici turistico viaggia nella maggior parte dei casi su treni a frequentazione non di punta, per il pendolarismo "bike-to-work" è chiaro che il diffondersi del suo uso diventa un problema nelle fasce di orario di punta in ingresso e uscita da Milano e altre città. Occorre quindi incoraggiare l'intermodalità in cui la/le bici vengono lasciate presso le stazioni senza portarle con sé: questo richiede posteggi sicuri da furti, intemperie, vandalismi. La competenza diretta è in genere di RFI, ma è necessaria una partnership con Trenord e con le amministrazioni locali. In particolare, le grandi stazioni milanesi sono praticamente all'anno zero da questo punto di vista.
- **una normativa chiara, personale viaggiante (e non) informato e coerente** - qualsiasi regola al servizio treno + bici deve essere comunicata in modo univoco, tempestivo e coerente tra i diversi canali e media. Il personale viaggiante deve poter lavorare con la massima serenità, pienamente informato e messo in grado di assumere comportamenti in linea con le indicazioni, mantenendo la discrezionalità e mostrando disponibilità e cortesia ai viaggiatori che si comportano nello stesso modo. Gli annunci nelle stazioni devono includere indicazioni sul posizionamento delle carrozze con spazi utilizzabili per il trasporto biciclette.

In conclusione, FIAB auspica che gli assurdi divieti di questo ultimo periodo **siano sostituiti da subito da un ritorno alle norme previste dal precedente regolamento da voi stilato** che prevedeva: accesso fino a 5 biciclette per ogni carrozza fatti salvi eventuali problemi di sicurezza (la cui sussistenza non può essere lasciata alla libera valutazione del capotreno, ma deve rientrare in casistiche definite preventivamente dall'impresa di trasporto, comunicate all'ART e rese pubbliche a garanzia dell'utente), chiara indicazione della possibilità di trasporto biciclette in tutti gli spazi previsti per il trasporto di oggetti ingombranti come quelli dei TSR, divieto di trasporto in alcuni orari di punta (chiaramente indicati sull'orario), pagamento del biglietto previsto.

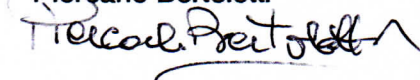
Solo con questo approccio si potrà evitare di infliggere un colpo grave ai moltissimi cittadini che usano correttamente il servizio, alla promozione della mobilità sostenibile, all'evoluzione *green* della nostra società che è strumentale anche alla crescita del trasporto ferroviario come vettore protagonista di un moderno sistema di trasporti. Subito dopo, si apra un tavolo di confronto e collaborazione sistematica sulla pianificazione del futuro di un sistema ferroviario più integrato e multimodale di quello attuale, dove il connubio treno+bici sia uno degli aspetti esplicitamente e sistematicamente tenuti in conto

Ringraziamo per la vostra consueta attenzione e disponibilità, ed in attesa di un vostro cortese sollecito, porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Milano, 14 luglio 2020

Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
Coordinamento FIAB Lombardia

Piercarlo Bertolotti



coordinamento.lombardia@fiab-onlus.it

Tel. 335 7066194