

Entrando nel dettaglio, il parco dei rotabili di Trenitalia è così composto:

- 38 treni con carrozza pilota, attrezzati per bici, fino a un massimo di 9 posti
- 4 treni Vivalto attrezzati, per 5 posti.
- 2 treni Minuetto attrezzati, per 5 posti.
- 5 treni TAF, non attrezzati
- 31 treni Ale, non attrezzati

Se quindi circa il 57% dei treni risulta attrezzato, più bassa è la quota delle corse offerte con il servizio bici, intorno al 35-40%, a motivo anche di un altro fatto: i treni non attrezzati di regola sono utilizzati per corse più corte, e quindi più numerose, contribuendo ad abbassare il valore percentuale di questo parametro, e in parte a sminuirne il significato

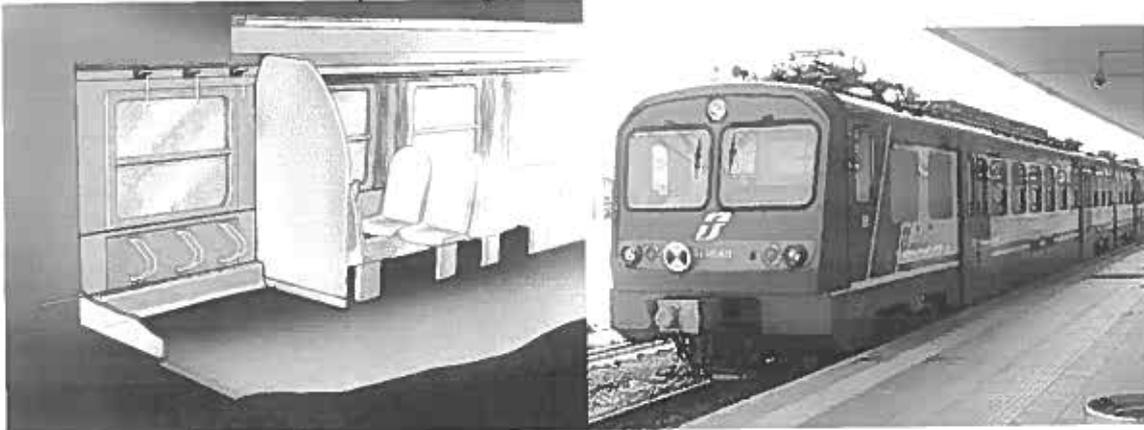
Il quadro è stato insoddisfacente per tutto il 2012, in particolare per le relazioni in cui i treni attrezzati sono mancanti o assai sporadici: non a caso si cita la Porrettana, ma lo stesso potrebbe dirsi per la Modena-Mantova, linee sulle quali circolano pressoché soltanto treni Ale non attrezzati. Linee per di più che intersecano territori ad alta attrattività cicloturistica, rendendo più acuto e urgente il problema.

Fino al 2011 Trenitalia permetteva il trasporto di biciclette al seguito su parte dei treni della porrettana anche in assenza di specifici alloggiamenti, applicando in maniera elastica la propria normativa interna. Successivamente una più rigida applicazione delle norme di sicurezza, ha comportato che dal 2012 non risultasse formalmente garantito il trasporto delle biciclette al seguito: non sono mancati comunque casi, lasciati alla sensibilità del personale di bordo, di consenso all'accesso di viaggiatori con bici al seguito in situazioni particolari. Una modalità di gestione volonterosa, che però non costituisce un valido indirizzo per la soluzione del problema.

Il problema lo si è quindi affrontato ponendo a Trenitalia il compito di attrezzare i materiali rotabili nella sua disponibilità per i servizi in Emilia-Romagna, con modifiche agli allestimenti interni. (vedi la lettera allegata).

È stato presentato un progetto preliminare che riguarda i materiali rotabili del tipo "ALe642" di cui si contano 18 complessi in Emilia-Romagna.

Bozzetto dell'allestimento per i complessi ALe 642



Una sistemazione simile è stata studiata anche per materiali rotabili del tipo "ALe582" di cui si contano 13 complessi in Emilia-Romagna



La realizzazione di questi allestimenti porterà ad incrementare in maniera radicale il numero dei treni che sono, anche formalmente, accessibili con biciclette al seguito. In particolare sulle corse delle linee Bologna-Porretta, Fidenza-Salsomaggiore, Pontremolese, Modena-Carpi-Mantova, Bologna-Prato.

Trenitalia ha presentato un progetto che nell'arco di 6-9 mesi, entro comunque il 2013, consentirà di attrezzare con 3-6 postazioni per biciclette tutti i treni Ale. Ultimati gli allestimenti solo i 5 treni TAF saranno idonei al trasporto delle bici al seguito in Emilia-Romagna, con una percentuale di treni attrezzati che salirà al 93%, e le corse con il servizio bici intorno all'80-85%.

Completando la ricognizione con i treni di FER, l'attuale fase di transizione presenta:

- 30 treni Aln, non attrezzati e in progressiva dismissione.
- 12 treni ATR220 (PESA) attrezzati con 5 posti bici
- 10 treni Vivalto attrezzati con 5 posti, di fruizione ancora incompleta a causa della mancanza di carrozze pilota (quelle in cui è predisposto l'alloggiamento bici)
- 12 treni ETR350 (STADLER) attrezzati con 18 posti bici, in fase di acquisizione.



Si prospetta quindi una situazione per il 2014 di assoluto incremento delle corse con servizio bici, con avanzamenti che saranno percepibili anche nel corso dell'anno corrente.

Quanto agli anni successivi, regolati da un nuovo contratto il cui capitolato è in fase di definizione, la quota di treni attrezzati sarà portata al 100%, e le corse escluse dal servizio bici saranno solo quelle che per motivi di elevata affluenza nelle ore di punta renderanno inopportuna la compresenza di bici al seguito: una bici occupa più spazio di un viaggiatori seduto, è bene tenerlo presente.

Quanto alle tariffe, sono bloccate da molti anni, fissate a 3,5 euro per 24 ore, ovvero al costo di un biglietto di seconda se per tragitti del costo inferiore a 3,5 euro.

L'abbonamento annuale è stata una iniziativa unilaterale di Trenitalia, in accordo con le associazioni ciclistiche, di cui al momento non è evidente la persistenza. Iniziativa che non ha visto un ruolo attivo della Regione in quanto l'abbonamento annuale, che presuppone un uso sistematico della bici al seguito per i pendolari, non rientra tra le priorità.

Distinti saluti


Alfredo Peri

Allegato: lettera del servizio ferrovie alle imprese ferroviarie.

Responsabile della Direzione Regionale Emilia Romagna
della Divisione Passeggeri Trenitalia SpA
Davide Diversi

Al Direttore esercizio ferroviario TPer
Ing. Paolo Paolillo

p.c.

DG Reti infr., log., e sist. Mob.
Ing. Paolo Ferrecchi

Oggetto: Azioni a supporto del servizio di trasporto di biciclette al seguito sui treni del trasporto regionale

Il tema del trasporto delle biciclette al seguito è costantemente richiamato sia da singoli viaggiatori che da Associazioni e gruppi organizzati di cittadini fautori della bicicletta.

La specificità del trasporto ferroviario pone dei limiti all'accoglimento immediato di tutte le richieste e suggestioni che pervengono, ma la tempo stesso offre delle opportunità che, per molti motivi, non vengono pienamente sfruttate.

Nella azione quotidiana si registra da parte delle Imprese Ferroviarie un risveglio di attenzione verso il tema, confermato ad esempio dalla evoluzione in senso filo-ciclistico della carta dei servizi CTI e dalla decisione di allestire i nuovi convogli ETR350 con un consistente spazio per alloggiare, all'occorrenza, biciclette al seguito, per non parlare dei servizi sperimentati nel 2011-12 con una carrozza appositamente allestita da FER.

Si ritiene quindi che i tempi siano maturi per impostare ulteriori ragionevoli azioni nella stessa direzione che riguardino i diversi aspetti:

- Adeguamento dei materiali rotabili: molti servizi continueranno ancora per qualche tempo ad essere svolti con rotabili di vecchia concezione, con piano alto e porte relativamente strette, non predisposti nel loro progetto iniziale al trasporto combinato delle bici al seguito. Interventi utili ad aumentarne la fruibilità possono

riguardare sia le carrozze semipilota MD già parzialmente accessibili per 8-10 biciclette, sia i complessi Ale con la predisposizione di vani appositi, al momento non presenti nei complessi in uso nella Regione Emilia-Romagna.

- Omogeneità organizzativa: le due IF dovrebbero continuare nel percorso iniziato così da proporre, per materiali omogenei in loro possesso come ad esempio i complessi Vivalto, le medesime modalità di accesso ai portatori di biciclette al seguito. In ore di punta, pur in presenza di materiali rotabili attrezzati, può d'altra parte essere escluso il trasporto delle bici al seguito per evidenti motivi di affollamento e tempi di incarozzamento.
- Omogeneità tariffaria: per i treni delle due IF deve essere garantita la piena integrazione del titolo di trasporto giornaliero ed in generale prezzi fissati con lo stesso criterio. Per le giornate festive e/o treni in ora di morbida potrebbe essere opportuno valutare tariffe particolari (esempi si trovano sia in Toscana che in Trentino).
- Accuratezza informativa: alcuni elementi hanno creato in passato indecisione e incertezza nei viaggiatori. La piena corrispondenza delle informazioni deve essere garantita tra i Quadri orario M53 di stazione (e la loro versione on-line), i fascicoli a stampa, i siti delle IF e le insegne apposte sui materiali rotabili. Riguardo a questi ultimi pittogrammi se ne continua a riscontrare l'impropria confusiva presenza sui locomotori E464, mentre il vano apposito è all'estremità opposta, sulla semipilota sia dei complessi MDVE che dei Vivalto. Sempre a questo proposito, per le stazioni che non sono capolinea, sarebbe importante che l'annuncio di "arrivo treno" comprendesse anche l'indicazione "carrozza porta-bici in testa/coda".

Certi che le azioni proposte possano trovare un progressivo accoglimento, si porgono

Cordiali saluti

Ing. Maurizio Tubertini