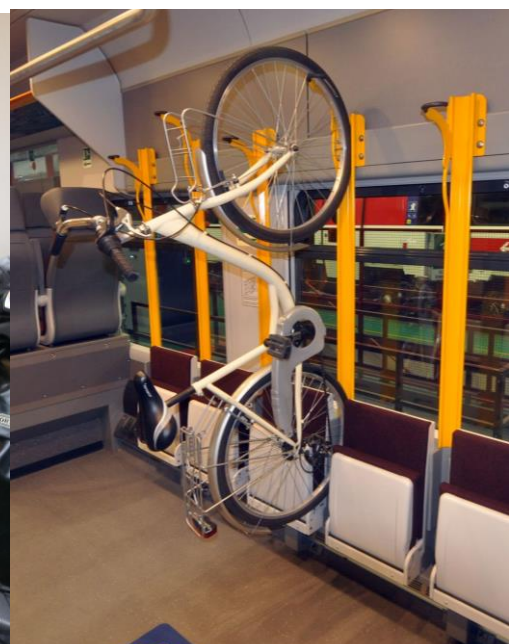




Sistema Treno+Bici:

gli allestimenti per le biciclette sui treni
la posizione della FIAB

Giugno 2017



Sistema Treno+Bici: gli allestimenti per le biciclette sui treni, la posizione della FIAB

Giugno 2017

- 1) La bicicletta e la riduzione dell'impatto ambientale del settore dei trasporti**
- 2) Il sistema treno+bici**
- 3) In treno con la bicicletta al seguito, casi e finalità**
- 4) L'identificazione dei treni e delle porte per l'accesso delle biciclette a bordo**
- 5) Le biciclette a bordo: dalle carrozze bagagliaio agli spazi multifunzionali**
- 6) La situazione in Italia**
- 7) La posizione della FIAB**

1) La bicicletta e la riduzione dell'impatto ambientale del settore dei trasporti

Habitat III - la conferenza dell'ONU sull'Abitare e sullo Sviluppo Urbano Sostenibile, tenuta a ottobre 2016 a Quito, Ecuador, nella quale è stata coinvolta ECF, la Federazione Ciclistica Europea – ha riaffermato la necessità, per il futuro delle città, di un forte incremento della mobilità pedonale, ciclistica e del trasporto pubblico.

ECF – cui FIAB è federata – e CER, la Comunità delle Aziende e dei Gestori Ferroviari Europei, hanno tenuto, a ottobre 2016, un workshop sulle buone pratiche nel campo dell'intermodalità treno-bicicletta in Europa. I temi toccati sono stati le infrastrutture per le biciclette all'esterno e all'interno delle stazioni ferroviarie, la bigliettazione combinata, le informazioni per i passeggeri e l'accessibilità dei treni per le biciclette. È stata sottolineata l'importanza che i due sistemi modali – treno e bicicletta – lavorino insieme, specialmente in un'epoca nella quale in Europa, a tutti i livelli di governo, si sta operando per ridurre l'impatto ambientale del settore dei trasporti.

FIAB dalla sua fondazione è impegnata per migliorare l'intermodalità treno-bicicletta. Nel giugno 2016 ha lanciato l'appello "Treno+Bici: Delrio #daccispazio", rivolto al ministro dei trasporti del Governo italiano per rivendicare spazi idonei per le biciclette sui treni. A novembre 2016 a Genova, durante l'annuale Conferenza dei Presidenti, ha approvato una tesi sugli allestimenti degli spazi per le biciclette sui treni.

2) Il sistema treno+bici

Il sistema treno+bici si compone di diverse parti.

Le infrastrutture per le biciclette all'esterno e all'interno delle stazioni ferroviarie, sia per chi raggiunge la stazione in bicicletta e ve la lascia in sosta per proseguire il viaggio in treno o per altri motivi, sia per chi prosegue il viaggio in treno con la bicicletta al seguito. Si tratta di:

- parcheggi per biciclette per la sosta breve nelle zone esterne;
- parcheggi per le biciclette per la sosta lunga, coperti e protetti contro i furti, eventualmente anche a pagamento (cosiddette ciclostazioni o velostazioni).
- rampe, scivoli sulle scale e ascensori adeguatamente dimensionati, per superare con la bicicletta a mano i dislivelli fra le diverse zone della stazione;
- marciapiedi ad altezza standard (550 mm sul piano del ferro) per consentire l'accesso a raso ai treni.



Marciapiede e pianale del treno allo stesso livello rendono più facile e veloce salire e scendere dal treno, non solo per le biciclette, ma per tutti i passeggeri, specie per quelli meno agili, per i passeggeri, le sedie a rotelle, i bagagli più grandi

In particolare i sistemi per una sosta sicura in stazione

sono importanti perché contribuiscono a limitare il numero delle biciclette trasportate al seguito sui treni e moderano quindi il possibile impatto negativo che si può avere nelle ore di maggior affollamento dei treni.

Le informazioni, la tariffazione, la bigliettazione combinata. Si tratta delle informazioni sui parcheggi per biciclette nelle stazioni, sui treni che trasportano biciclette; formule tariffarie e abbonamenti per l'utilizzo combinato dei parcheggi per biciclette e dei treni, per il trasporto delle biciclette al seguito sui treni.

L'accessibilità e l'alloggiamento delle biciclette a bordo dei treni, per chi viaggia con la bicicletta al seguito.

Questo comporta:

- segnaletica di identificazione dei treni e delle porte di accesso per le biciclette sui treni;
- spazi dedicati per le biciclette al seguito.

Nella progettazione dei percorsi, degli spazi e delle strutture, bisogna tener conto dei seguenti aspetti:

- Il ciclista non è necessariamente un atleta, ma una persona normale, dotata di una forza e agilità nella media.
- I ciclisti appartengono a tutte le fasce di età.
- Le biciclette da cicloturismo spesso viaggiano molto cariche e perciò sono più pesanti.

- Sono sempre più diffuse le biciclette a pedalata assistita (e-bike), anche per il cicloturismo, che sono di solito più pesanti delle normali biciclette.
- Oltre alle biciclette standard (lunghezza ca. 1,90 m, larghezza al manubrio 0,45-0,75 m), esistono tipologie particolari di cicli, come i tandem (lungh. 2,60 m), le recumbent (lungh. 2,35 m, largh. 0,70 m), i tricicli per disabili (lungh. 1,80 m, largh. 0,95 m), le Rollfiets per il trasporto dei disabili (lungh. 1,90 m, largh. 0,85 m) e non è raro che le biciclette siano equipaggiate con carrelli appendice per trasporto bambini e bagagli (lungh. 1 m, largh. 1 m).

3) In treno con la bicicletta al seguito, casi e finalità

Per quanto riguarda gli utenti del treno che desiderano viaggiare con la bicicletta al seguito occorre distinguere tra diverse casistiche: a) il trasporto di una bicicletta come bagaglio, smontata e riposta in una sacca; b) il trasporto di una bicicletta pieghevole; c) il trasporto di una bicicletta di tipo standard completa, cioè non smontata o piegata.

Il trasporto di una bicicletta come bagaglio non pone particolari problemi dal punto di vista ferroviario, salvo le operazioni di smontaggio, collocazione in una sacca dalle misure richieste dall'operatore ferroviario e successivo rimontaggio una volta giunti a destinazione. La sacca contenente la bicicletta viene trattata come un normale bagaglio al seguito. Come tale, è necessario che il treno offra scomparti per i bagagli, capaci di contenere la sacca e dotati di sistemi che permettano di vincolare la bicicletta a una struttura solida, contro i furti. Tuttavia, proprio per la necessità di compiere le operazioni indicate, si tratta di una modalità adatta per lo più al trasporto delle biciclette sportive, prive di accessori (es. parafanghi, portapacchi) e sulle tratte ferroviarie medio-lunghe.

Anche il trasporto di una bicicletta pieghevole non comporta particolari problemi, purché una volta ripiegata rispetti le misure richieste dall'operatore ferroviario. Come per le biciclette smontate, è necessario che il treno offra scomparti per i bagagli o altri vani o spazi in grado di alloggiare la bicicletta ripiegata e di vincolare la bicicletta a una struttura solida, contro i furti.

Il trasporto di una bicicletta completa (non smontata o ripiegata), presenta invece esigenze specifiche, che riguardano l'identificazione dei treni e delle porte per l'accesso delle biciclette a bordo, nonché gli spazi dedicati alle biciclette all'interno dei treni. Quest'ultima casistica è tipica delle tratte ferroviarie brevi e medie, prevalentemente a scopo di cicloturismo, ma si può verificare anche sulle tratte più lunghe nazionali e internazionali, nonché per gli spostamenti pendolari o occasionali.

Per quanto riguarda il cicloturismo, in particolare, va considerato che il treno amplia enormemente il raggio d'azione della bicicletta. La rete delle grandi ciclovie nazionali e continentali europee (Eurovelo), per poter esprimere appieno il suo potenziale, ha bisogno di appoggiarsi a una rete ferroviaria organizzata per il trasporto delle biciclette al seguito dei cicloturisti.

Negli spostamenti casa-lavoro fra località prossime, il trasporto biciclette permette di incentivare, sia da un punto di vista economico che di tempo di viaggio, il "bike to work", con impatti positivi per il traffico e per l'ambiente.

4) L'identificazione dei treni e delle porte per l'accesso delle biciclette a bordo

Il viaggiatore o i gruppi in attesa sul marciapiede del binario con la propria bicicletta, devono essere in grado disporsi nei punti opportuni del marciapiede e, all'arrivo del treno, di identificare facilmente a colpo d'occhio le carrozze o gli elementi del convoglio dove si trovano gli spazi dedicati alle biciclette e le porte da utilizzare per accedervi. In tal modo si riducono al minimo i tempi di incarozzamento e si evitano concitati e pericolosi spostamenti lungo il marciapiede con la bicicletta a mano alla ricerca della porta giusta.

A tal fine occorre che:

- sull'esterno dei treni siano indicati con segnaletica ben visibile le carrozze o gli elementi del convoglio dove si trovano gli spazi dedicati alle biciclette, il numero di biciclette trasportabili, le porte da utilizzare per accedervi.
- gli annunci vocali in stazione e i pannelli informativi luminosi preavvertano i ciclisti della posizione degli spazi biciclette lungo il marciapiede.



Lo spazio per biciclette, sedie a rotelle, passeggini e carrozzine è indicato chiaramente su questo treno delle ferrovie statali danesi

Normalmente le biciclette sono ospitate in spazi multifunzionali, idonei ad ospitare anche le carrozzine dei disabili e i passeggini dei bambini, attrezzature sportive. Pertanto la segnaletica sull'esterno dei treni dovrà indicare chiaramente tali diverse funzioni.

5) Le biciclette a bordo: dalle carrozze bagagliaio agli spazi multifunzionali

Nei paesi europei nei quali la mobilità ciclistica è più sviluppata e il cicloturismo più diffuso, gli operatori ferroviari hanno risposto negli anni alla domanda incrementando e perfezionando la capacità di trasporto di biciclette sui treni. E all'aumento dell'offerta ha sempre corrisposto un maggiore utilizzo del servizio e, spesso, un ulteriore aumento della domanda. Quando Deutsche Bahn, il principale operatore ferroviario tedesco, nel 1989 consentì il trasporto delle biciclette nei disimpegni delle porte dei treni, in breve tempo il numero delle biciclette trasportate raddoppiò.

La prima risposta alla domanda di spazi per il trasporto delle biciclette sui treni, sono stati le carrozze bagagliaio e le carrozze specifiche per le biciclette. Soluzioni che



Un tipico vagone bagagliaio delle ferrovie tedesche

permettevano di caricare un gran numero di biciclette, ma erano poco flessibili e richiedevano personale dedicato per il controllo del carico/scarico delle biciclette. Negli ultimi anni, l'evoluzione dell'organizzazione del trasporto ferroviario, della composizione dei convogli e dell'architettura dei treni, ha portato all'abbandono delle carrozze bagagliaio e delle carrozze per biciclette, salvo alcuni contesti particolari in zone turistiche molto frequentate da ciclisti (es. la tratta da Lienz in Austria a San Candido in Italia).

Le carrozze specifiche sono state sostituite dall'allestimento di spazi attrezzati per il trasporto delle biciclette, ricavate all'interno dei vani passeggeri. Tali spazi possono essere strutturati per il trasporto esclusivo delle biciclette, oppure presentare gradi diversi di multifunzionalità, per trasportare, secondo le esigenze del momento, anche in combinazione fra loro: biciclette, passeggeri seduti (su sedili ribaltabili o in piedi), sedie a rotelle per disabili, passeggini per bambini, bagagli ingombranti.

6) La situazione in Italia

Per quanto riguarda il trasporto delle biciclette al seguito in Italia, occorre distinguere fra:

- **i treni ad alta velocità** (Frecciarossa, Frecciargento e Italo) **e a lunga percorrenza** (Freccia Bianca e InterCity), in cui non è consentito il trasporto di biciclette intere, ma soltanto di biciclette smontate e chiuse in una sacca standard, oppure di biciclette pieghevoli.
- **i treni regionali e interregionali**, per i quali invece la situazione varia da regione a regione e in base al materiale rotabile.

Per quanto riguarda i **treni regionali e interregionali**, esistono diverse soluzioni di spazi dedicati, anche in funzione del diverso tipo di servizio a cui è destinato il treno, cioè se è per tratte più o meno affollate di pendolari.

Sono elencate di seguito alcune tipologie di treno regionale, a scopo esemplificativo.

Treni TAF (Treni Alta Frequenza) doppio piano a 4 casse (Trenitalia, Trenord) - Non hanno spazi per le biciclette.

Treni Vivalto doppio piano (Trenitalia, Trenord) - Hanno 5 posti biciclette nello spazio multifunzionale all'interno della carrozza semi-pilota. Le biciclette sono sistemate in verticale, agganciate per una ruota e con una canalina che agevola il sollevamento della bicicletta e funge da appoggio per le due ruote. Nello spazio biciclette sono presenti sedili ribaltabili per 6 passeggeri, sul lato opposto a quello dei ganci biciclette.

I posti biciclette sono 5, i posti passeggeri totali sono 842, di cui 562 seduti, il rapporto posti biciclette/passeggeri è



Portabiciclette verticale su un Vivalto

1/168 (nella composizione del treno con semipilota + 4 carrozze + motrice).

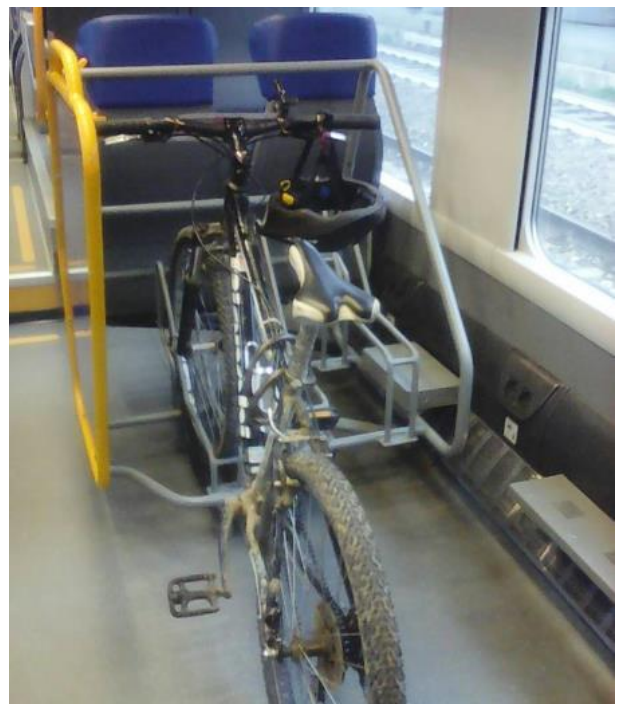
Treni Alstom Coradia Meridian tipo Minuetto o TTR a 3 casse (Trenitalia, GTT e altri gestori) - Hanno uno spazio biciclette nella cassa centrale che ospita anche lo spazio per le sedie a rotelle, con 2 supporti portabici a pavimento a semi-cerchio, dove si infila una ruota; non è predisposto nulla per trattenere le biciclette dagli spostamenti laterali e longitudinali. Nello spazio biciclette ci sono sedili ribaltabili per 6 passeggeri. I posti biciclette sono 2, i posti passeggeri totali sono 300, di cui 145 seduti, il rapporto posti biciclette/passeggeri è 1/150.



Portabiciclette a pavimento su un Minuetto

Treni Alstom Coradia Meridian tipo ETR 234 a 4 casse (GTT) – Hanno uno spazio biciclette nella cassa centrale che ospita anche lo spazio per sedie a rotelle, con 2 supporti portabici a pavimento a doppio semicerchio, dove si infila una ruota. Non è predisposto nulla per trattenere le biciclette dagli spostamenti laterali e longitudinali. Nello spazio biciclette non ci sono sedili ribaltabili. I posti biciclette sono 2, i posti passeggeri totali sono 400, di cui 188 seduti, il rapporto posti biciclette/passeggeri è 1/200.

Treni Alstom Coradia Meridian tipo ETR 425 Jazz a 5 casse (Trenitalia) I Jazz di prima fornitura non hanno spazi per le biciclette. Su alcuni di questi Jazz Trenitalia sta installando dei portabici con struttura metallica tubolare per 3 biciclette. La struttura è concepita per inserire la ruota anteriore delle biciclette, ad altezze differenti per evitare che i manubri interferiscano fra loro e ottimizzare lo spazio; non è predisposto nulla per trattenere le biciclette dagli spostamenti laterali e longitudinali. Per installare il portabici vengono smontate tre coppie di sedili per un totale di 6 posti seduti. Nello spazio biciclette non sono previsti sedili ribaltabili. I posti biciclette sono 3, i posti passeggeri totali sono 407, di cui 290 seduti, il rapporto posti biciclette/passeggeri è 1/136.



Portabiciclette a 3 posti su un Jazz

Treni Alstom Coradia Meridian tipo ETR 526 a 6 casse (Trenitalia per la Provincia Autonoma di Trento) – Hanno 2 spazi per le biciclette, ciascuno per 12 biciclette. Le biciclette sono sistemate in verticale, agganciate per una ruota e con una canalina che agevola il sollevamento della bicicletta e funge da appoggio per le due ruote. Non è predisposto nulla per trattenere le biciclette sulle

canaline. Negli spazi biciclette sono presenti sedili ribaltabili per un totale di 20 posti. I posti biciclette sono 24, i posti passeggeri totali sono 564, di cui 324 seduti (282 poltrone e 42 sedili ribaltabili), il rapporto posti biciclette/passeggeri è 1/24.

Treni Stadler Flirt tipo ETR 170 STA (Südtiroler Transportstrukturen AG) a 6 casse. I posti biciclette sono 36, i posti passeggeri totali sono 628, di cui 276 seduti (260 poltrone e 16 sedili ribaltabili), il rapporto posti biciclette/passeggeri è 1/17.

Treni CAF Civity ETR 563 Regione Friuli Venezia Giulia a 5 casse. I posti biciclette sono 30, i posti passeggeri totali sono 560, di cui 297 seduti, il rapporto posti biciclette/passeggeri è 1/19.



Portabiciclette verticale su un Coradia della Provincia Autonoma di Trento

A partire dal 2019 entreranno in servizio nuovi treni regionali Trenitalia in seguito alla gara da 4,5 miliardi di euro aggiudicata a Alstom (150 treni a media capacità) e Hitachi (300 treni ad alta capacità). I nuovi treni sostituiranno il 50% del materiale rotabile regionale Trenitalia. La configurazione per il trasporto delle biciclette complete proposta da Trenitalia prevede spazi per 8 biciclette sui treni a media capacità e per 16 biciclette su quelli ad alta capacità. Informazioni più dettagliate saranno disponibili nel secondo semestre 2017.

Al di fuori della categoria dei treni regionali, è opportuno menzionare il nuovo Contratto di Servizio fra Trenitalia e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2017-2026, che prevede nuovi treni Intercity, costituiti da convogli bloccati e reversibili, con locomotive E401 e carrozze UICZ1 semipilota; queste ultime sono dotate di uno spazio multifunzione che potrebbe essere adattato al trasporto delle biciclette.

Non esistono invece spazi per il trasporto delle biciclette complete sui treni Alta Velocità degli attuali gestori NTV e Trenitalia.

7) La posizione della FIAB

Per quanto riguarda gli allestimenti per il trasporto delle biciclette al seguito sui treni, FIAB sostiene la seguente posizione.

A) Tutti i treni – da quelli Alta Velocità ai treni regionali e metropolitani, a breve, media e lunga percorrenza – possono e devono essere dotati di spazi per il trasporto delle biciclette complete (non smontate o piegate).

Non ci sono tipologie di treno e di servizio per le quali il trasporto delle biciclette al seguito non sia possibile e interessante. La soluzione dello spazio multifunzionale (Mehrzweckabteil nella definizione dell'ADFC - Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club, l'associazione ciclistica tedesca) dà la possibilità di trasportare un certo numero di biciclette senza rinunciare a posti a sedere. È importante modulare l'offerta di spazio per le biciclette in funzione della domanda potenziale. Con la

determinazione delle tariffe per il trasporto biciclette in rapporto al servizio (tratta e tipo di treno) è possibile regolare la domanda.

Sotto questo aspetto, FIAB condivide e appoggia la posizione di ECF dove sostiene che l'art. 5 del Regolamento EC 1371/2007 dell'Unione Europea sui diritti e gli obblighi dei passeggeri debba essere emendato in base all'indicazione data dal Parlamento Europeo che "Tutti i treni, inclusi i treni internazionali e ad alta velocità, devono provvedere, ove opportuno per un corrispettivo, un'area specificamente progettata per permettere ai passeggeri di portare sul treno passeggini o carrozzine per bambini, sedie a rotelle, biciclette e attrezzature sportive."



Spazio biciclette su un RailJet (velocità alta) delle ferrovie austriache



Spazio biciclette su un treno Alta Velocità TGV francese

Gli esempi non mancano. Da fine 2016, tutti i treni RailJet (velocità alta) di OBB, le ferrovie federali austriache, sono stati dotati di uno spazio per il trasporto di 5 biciclette complete, con un investimento di 4 milioni di euro. Anche i treni Alta Velocità TGV di SNCF, le ferrovie francesi, sono dotati di spazi per biciclette.

B) Sui treni regionali e interregionali deve essere predisposto un minimo di 1 posto bicicletta ogni 20 posti passeggero (seduti + in piedi).

Tale rapporto garantisce un minimo di 16 posti biciclette disponibili a partire dai più piccoli treni Coradia Minuetto a 3 casse. Con la soluzione dello spazio multifunzionale non viene penalizzata la capacità di trasporto, se si considera che, a fronte di 16 posti biciclette, con i sedili ribaltabili è possibile disporre di 14 posti a sedere; l'esperienza decennale di altri paesi dimostra che i posti biciclette non vengono sempre utilizzati tutti, e che una parte dei passeggeri compie brevi tratte e non ritiene inaccettabile viaggiare in piedi.

Nelle aree più turistiche e lungo le ciclovie principali, per rispondere in modo adeguato alla forte e crescente domanda, sarà conveniente prevedere, nella composizione dei treni, un'intera carrozza o mezza carrozza dedicata al trasporto esclusivo delle biciclette.

C) Nella progettazione degli spazi biciclette deve essere privilegiata la multifunzionalità.

Nell'organizzare gli spazi interni di un treno destinati ai passeggeri e ai loro effetti, si può andare dall'estremo della massima specializzazione all'altro estremo della massima flessibilità di utilizzo, passando per varie soluzioni intermedie.



Un tipico spazio multifunzionale con sedili ribaltabili

La specializzazione rigida degli spazi prevede che ogni

spazio abbia una e una sola funzione: lo spazio per i sedili, quello per i bagagli, quello per le biciclette, quello per le sedie a rotelle, quello per viaggiare in piedi.

Uno spazio multifunzionale, invece, può essere utilizzato in modo flessibile, secondo i casi, per soddisfare diverse esigenze. Di volta in volta, per alloggiare più o meno passeggeri seduti, più o meno biciclette, più o meno bagagli, più o meno persone con un bambino su un passeggino.



La versatilità dello spazio multifunzionale con sedili ribaltabili è evidente in questa immagine, scattata su un treno tedesco

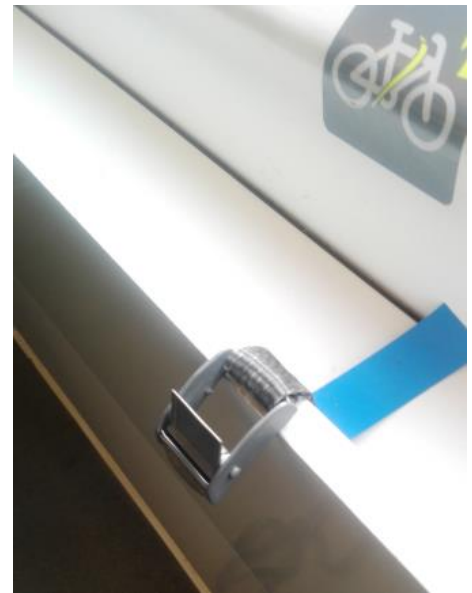
Alcuni operatori ferroviari preferiscono un'organizzazione più specializzata e rigida degli spazi a bordo dei treni, perché ritengono che in tal modo sia più semplice gestire il servizio, che sia garantita una maggiore sicurezza per i passeggeri, che si riduca il rischio di conflitti fra utenti con esigenze diverse. Alcuni operatori ferroviari ritengono inoltre che la domanda degli utenti sia meglio soddisfatta massimizzando il numero di sedili tradizionali a scapito degli spazi non organizzati. L'esperienza decennale di alcuni paesi, come ad esempio la Germania, dimostra invece che l'organizzazione flessibile degli spazi, lo spazio multifunzionale, è la soluzione che soddisfa meglio le diverse esigenze.

Tale spazio deve essere vicino alle porte del treno ed essere accessibile senza dislivelli. La disposizione più semplice prevede sedili ribaltabili incernierati lungo i fianchi della carrozza, con anelli o cinghie per bloccare le biciclette, che vengono addossate alle pareti e assicurate saldamente. Le biciclette vengono addossate una all'altra, cosa che permette di sfruttare al meglio lo spazio. Ciò può sembrare problematico se il ciclista che ha la bicicletta più interna deve scendere dal treno per primo. Nella pratica la situazione viene gestita facilmente dai ciclisti stessi, che tengono d'occhio la situazione e spostano le biciclette all'occorrenza.

Per quanto riguarda le dimensioni, un vano multifunzione dovrebbe occupare tutta la larghezza del treno e una lunghezza pari a 7 strapuntini (3,15 - 3,50 m) per lato. Tale spazio corrisponde a 4 file di sedili tradizionali, pari a 16 posti a sedere. Nei momenti di maggiore affollamento, i sedili ribaltabili offrono in pratica lo stesso numero di posti a sedere dei sedili tradizionali ed è più veloce sedersi e alzarsi. Inoltre rimane molto spazio per viaggiare in piedi, cosa che non costituisce un problema nelle brevi tratte. L'organizzazione multifunzionale offre inoltre spazio per sistemare una sedia a rotelle o un passeggino per bambini e permette di caricare tipologie di biciclette non usuali (es, tandem, rimorchi per bagagli o per bambini). Diversamente, i supporti per biciclette ancorati al pavimento o alle fiancate non permettono di utilizzare lo spazio quando non sono presenti biciclette.

È possibile che ci siano situazioni di conflitto se i passeggeri che occupano i sedili ribaltabili non sono disposti ad alzarsi per fare spazio alle biciclette (o a un passeggino o a una sedia a rotelle). Ma nella pratica si tratta di casi molto rari. Normalmente prevalgono le regole di civile convivenza e reciproco rispetto.

La perdita di posti a sedere è un argomento spesso utilizzato dai detrattori degli spazi multifunzionali. Tuttavia, la pratica dimostra che nello spazio di 16 sedili



Una fibbia per il bloccaggio delle biciclette alla parete interna del treno



Anche in caso di forte affollamento, la situazione rimane gestibile

tradizionali possono essere sistemati 14 sedili ribaltabili, che sono quasi altrettanto confortevoli nelle brevi tratte. È perciò possibile ottenere tutti i vantaggi di uno spazio multifunzionale al prezzo di appena 2 sedili tradizionali. La sicurezza della soluzione con le biciclette addossate alle pareti non è inferiore rispetto a quella delle biciclette appese in verticale, che non sempre è possibile bloccare per evitare ondeggiamenti. Per contro, è una soluzione molto più comoda perché la bicicletta viene condotta a mano fino al suo posto. Nel caso delle biciclette appese in verticale, invece, occorre sollevare e agganciare la bicicletta; cosa non agevole specie per le persone non particolarmente atletiche, anziane, di bassa statura, oppure con le più pesanti biciclette a pedalata assistita. Nel caso delle biciclette appese in verticale occorre anche sempre sganciare dalla bicicletta le borse da viaggio, mentre il più delle volte con le biciclette addossate le borse possono essere lasciate montate.

Anche in termini di capacità di biciclette, la soluzione con le biciclette addossate non è inferiore a quelle delle biciclette appese in verticale. ADFC riporta un confronto effettuato su un treno di Deutsche Bahn, che ha dimostrato che le biciclette appese occupano praticamente lo stesso spazio. Ma appendere una bicicletta è più faticoso, la manovra richiede più spazio ed è lenta, con possibili conflitti con altri passeggeri, e può essere pericolosa quando il treno è in movimento. Inoltre la struttura per sistemare le biciclette in verticale è più costosa e non permette di disporre di una mensola portabagagli al di sopra delle biciclette.

D) Gli spazi biciclette devono essere predisposti per la ricarica delle biciclette a pedalata assistita.

Data la progressiva diffusione delle biciclette a pedalata assistita, anche per il cicloturismo a medio e lungo raggio, appare opportuno prevedere la possibilità di ricaricare le batterie anche sui treni, che del resto sempre più spesso sono dotati di prese di corrente per la ricarica di apparecchiature elettroniche (cellulari, PC, ecc.).

E) Le normative devono essere uniformi su tutto il territorio nazionale e armonizzate nell'ambito dell'Unione Europea.

Al fine di garantire una mobilità ciclistica “senza confini” su tutto il territorio nazionale e auspicabilmente in tutti gli stati dell'Unione Europea, è necessario che anche le normative che riguardano il trasporto delle biciclette sui treni siano uniformate. A partire dalla definizione dei Livelli Essenziali delle Prestazioni ex art. 117, comma 2, lett. m) della Costituzione della Repubblica, fino ai Contratti di Servizio del TPL di competenza delle Regioni.

Riferimenti:

Anforderungen an das Mehrzweckabteil, ADFC Dezember 1998

Fahrradmitnahme in Eisenbahnfahrzeugen, ADFC Januar 1999

Bike and Train: a European Odyssey, ECF 11 April 2012 http://ecf.com/files/wp-content/uploads/Bike-and-Train_A-European-Odyssey_ECF-position-paper.pdf

Conference "Sustainable Mobility from Bike to Train: An Opportunity for Regions and Destinations", 18th October 2012 <http://www.interregionrail.eu/185d530.html>

Bike carriage on long-distance trains: 7 basic services that give cyclists a smile, ECF 17 April 2013 http://ecf.com/files/wp-content/uploads/130418_Bike-carriage-on-long-distance-trains_Good-practice_Final-ECF-paper.pdf

CER-ECF workshop highlights efforts to improve bike-train intermodal solutions <https://ecf.com/news-and-events/news/cer-ecf-workshop-highlights-efforts-improve-bike-train-intermodal-solutions>