



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

Abstract - Giugno 2017



FIAB dalla sua fondazione è impegnata per migliorare l'intermodalità treno-bicicletta. Il treno amplia enormemente il raggio d'azione della bicicletta. La rete delle grandi ciclovie turistiche 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. Negli spostamenti casa-lavoro il trasporto biciclette permette di incentivare il "bike to work", con impatti positivi per il traffico e per l'ambiente.

Delle diverse parti di cui si compone il sistema treno+bici un ruolo importante gioca l'accessibilità e l'alloggiamento delle biciclette a bordo dei treni. A questo riguardo, FIAB sostiene la seguente posizione.

**Nella progettazione dei percorsi, degli spazi e delle strutture, bisogna tener conto delle diverse tipologie di ciclisti** - persone con forza e

agilità nella media, di tutte le fasce di età – **e di biciclette** - biciclette da cicloturismo spesso molto

cariche e perciò più pesanti, biciclette a pedalata assistita (e-bike) anch'esse più pesanti, tandem, recumbent, tricicli per disabili, rollfiets per il trasporto dei disabili, biciclette con carrelli appendice per trasporto bambini e bagagli.

**Le carrozze o gli elementi del treno dove si trovano gli spazi dedicati alle biciclette e le porte da utilizzare per accedervi devono essere chiaramente identificabili**, per ridurre al minimo i tempi di incarozzamento.

**Tutti i treni, da quelli Alta Velocità, ai regionali e metropolitani, a breve, media e lunga percorrenza, devono essere dotati di spazi per il trasporto delle biciclette complete.** Non ci sono tipologie di treno e di servizio

per le quali il trasporto delle biciclette al seguito non sia possibile e interessante. FIAB ed ECF sostengono 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."



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



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

**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, sarà conveniente prevedere, nella composizione dei treni, un'intera carrozza o mezza carrozza dedicata al trasporto esclusivo delle biciclette.

**Nella progettazione degli spazi biciclette deve essere privilegiata la multifunzionalità.** La specializzazione rigida degli spazi prevede che ogni spazio abbia una e una sola funzione. Uno spazio multifunzionale, invece, può essere utilizzato in modo flessibile per soddisfare diverse esigenze. L'esperienza decennale di alcuni paesi dimostra che l'organizzazione flessibile degli spazi non penalizza la sicurezza dei viaggiatori e non crea problemi di convivenza fra gli utenti.

Lo spazio multifunzione deve 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.



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

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).

In termini di capacità di biciclette, un confronto effettuato su un treno di Deutsche Bahn ha dimostrato che la soluzione con le biciclette addossate permette di trasportare almeno altrettante biciclette rispetto alla soluzione con le biciclette appese. 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.

**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, è opportuno prevedere la possibilità di ricaricare le batterie anche sui treni.

**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](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](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>