

Contratti di Programma stipulati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A per il periodo regolatorio 2022-2026 - Parte servizi e parte investimenti

Audizione della FIAB da parte della 8ª Commissione della Camera dei Deputati, 4 luglio 2023

La FIAB, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, è la maggiore organizzazione ambientalista nazionale nel settore della mobilità ciclistica e del cicloturismo. Conta 14 coordinamenti regionali, 190 associazioni locali federate, con un totale di quasi 20 mila soci.

Intermodalità bici + treno

Intermodalità è combinare nel modo più efficiente diversi modi di trasporto, sfruttando i punti di forza di ciascuno di essi, quali comodità, velocità, costi, affidabilità e prevedibilità, migliorando la sostenibilità ambientale e riducendo l'impronta dei trasporti.

La FIAB lavora da sempre per promuovere e sviluppare l'intermodalità fra la bicicletta e il trasporto pubblico su ferro e su gomma. Le esperienze europee dimostrano che la bicicletta può ampliare le potenzialità del servizio ferroviario, e viceversa, per gli spostamenti quotidiani, per quelli occasionali e per il turismo. La bicicletta dunque è un valido alleato del servizio ferroviario e può contribuire alla diversione modale della mobilità delle persone dalla gomma al ferro.

Affinché il sistema bici+treno funzioni sono necessarie regole, infrastrutture, organizzazione specifiche.

L'integrazione bici+treno è riconosciuta dalla Legge, 11/01/2018 n° 2 (G.U. 31/01/2018), Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta (art. 3 c. 3 lettera H, art. 5 c. 3, art. 8 c. 1 e 2) e dal vigente Piano Generale della Mobilità Ciclistica (G.U. 12/10/2022). Tale integrazione si deve fondare sull'accesso alle stazioni per chi si reca in bicicletta a prendere il treno, sulla presenza di cicloparcheggi e/o velostazioni presso le stazioni e sull'accessibilità al binario e al treno per chi decide di proseguire il viaggio con la bicicletta al seguito.

Stato, Regioni ed Enti Locali hanno investito e stanno investendo risorse economiche molto ingenti per sviluppare la rete ciclabile del Paese. Fra gli interventi realizzati o programmati vi sono anche i collegamenti ciclabili con le stazioni ferroviarie. Per valorizzare al meglio questi investimenti, sul lato dell'intermodalità, è importante che vi sia una coerenza negli investimenti e nei servizi di R.F.I. Una coerenza che il M.I.T. deve

garantire, in quanto da un lato è il principale “registra” della mobilità ciclistica e dall’altro sottoscrive i contratti con R.F.I. in esame.

I punti dei Contratti di Programma stipulati dal M.I.T. con R.F.I. per il periodo regolatorio 2022-2026 (parte servizi e parte investimenti), che riguardano più da vicino l’integrazione bici+treno sono quelli relativi a:

- **accessibilità delle stazioni** (Parte investimenti – Tabella A03-Programmi prioritari ferrovie – Accessibilità stazioni - Programma P055_A: Piano integrato Stazioni, Programma P237: City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate);
- **aumento della qualità delle stazioni**, quali nodi intermodali e poli di attrazione per lo sviluppo sostenibile del territorio e del suo sistema di mobilità;
- **valorizzazione delle reti regionali**;
- **valorizzazione turistica delle ferrovie minori** (Parte investimenti – Tabella A04-Programmi prioritari ferrovie – Valorizzazione turistica delle ferrovie minori Interventi diffusi intera rete - Programma P214: Valorizzazione turistica delle ferrovie minori);
- **eliminazione dei passaggi a livello**.

Rileviamo che nei contratti di programma, sia parte servizi che investimenti, non è citata l’integrazione bici+treno e non sono indicati esplicitamente interventi in questo ambito.

Cicloparcheggi e/o velostazioni presso le stazioni ferroviarie

In Olanda il 45% degli utenti del treno si reca in stazione in bicicletta, in Francia tale percentuale scende al 6%, in Italia all’1,5%. C’è dunque un grande potenziale da sviluppare.

In Olanda, nelle stazioni ferroviarie sono stati realizzati grandi parcheggi per le biciclette, con capienze di migliaia di posti ciascuno (il più grande a Utrecht, oltre 12 mila posti biciclette per 350 mila abitanti).



Parcheggio biciclette con 12.500 posti nella stazione centrale di Utrecht (Olanda) inaugurato nel 2019



Parcheggio biciclette con 12.500 posti nella stazione centrale di Utrecht (Olanda) inaugurato nel 2019

In Italia sono poche le stazioni delle città medie e grandi che dispongono di un parcheggio biciclette moderno, comodo, protetto e sufficientemente capiente. I pochi parcheggi esistenti hanno caratteristiche disomogenee per quanto riguarda l'ubicazione, le caratteristiche strutturali, le modalità di funzionamento

(gestione, accesso, tariffe, ecc.). Tale disomogeneità non ha sempre prodotto i benefici attesi, con conseguente spreco di risorse pubbliche.

Riteniamo che soltanto l'intervento diretto di RFI nella realizzazione e gestione dei parcheggi per biciclette possa garantire un'offerta omogenea, adeguata ed efficiente.

Accessibilità al binario e al treno per chi decide di proseguire il viaggio con la bicicletta al seguito

Il trasporto delle biciclette al seguito sui treni ha un peso importante negli spostamenti quotidiani e occasionali, ma gioca un ruolo importante anche nello sviluppo del cicloturismo, un settore del turismo che presenta forti potenzialità di crescita e di valorizzazione del territorio.

Il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche – Bicalia <https://www.mit.gov.it/connettere-italia/ciclovie-turistiche-nazionali> ha bisogno di appoggiarsi a un servizio ferroviario capillare ed efficiente.

Trenitalia e le altre imprese ferroviarie hanno dotato tutti i treni nuovi o rinnovati di adeguati spazi per il trasporto delle biciclette. Affinché il servizio possa essere realmente accessibile, è necessario che l'intero percorso, dall'ingresso in stazione fino all'imbarco sul treno, sia praticabile anche dalle biciclette.

Ciò significa, sostanzialmente, garantire che i percorsi nelle stazioni siano correttamente segnalati e che siano eliminate le barriere architettoniche che costituiscono un ostacolo per le biciclette, analogamente a quanto RFI fa per le persone con ridotte capacità motorie.

Si tratta di realizzare soluzioni che permettano di superare i dislivelli incontrati sul percorso:

- rampe,
- canaline lungo le scale,
- ascensori di dimensioni adeguate,
- piattaforme ai binari H55 per l'accesso a raso ai treni.

La normativa sulle barriere architettoniche fissa gli standard per le persone disabili, ma non prevede analoghi standard per il trasporto delle biciclette al seguito. Muoversi fra un livello e l'altro di una stazione, con una bicicletta da turismo con le borse bagaglio, può essere molto difficile se non impossibile, se mancano soluzioni adeguate; specialmente con le sempre più diffuse ma più pesanti e-bike. Si veda a proposito il documento "Biciclette e barriere architettoniche, come superare i dislivelli" pubblicato dal Centro Studi Fiab a gennaio 2023 (allegato).



Scala con canalina, stazione RFI di Torino Lingotto



Ascensore di dimensioni adeguate, stazione DBahn di Bielefeld, Germania

Eliminazione dei passaggi a livello

Infine, è necessario un accenno all'eliminazione dei passaggi a livello, per i risvolti negativi che può avere sulla mobilità pedonale e ciclistica, di cui occorre tener conto nella pianificazione e progettazione degli interventi. Infatti, l'eliminazione di un P.L. che comporta un nuovo percorso pedonale o ciclabile più lungo e disagiato, può influire sulle scelte di mobilità delle persone, disincentivando le modalità più sostenibili, che invece vogliamo promuovere.

Milano, 4/7/2023

Allegati:

Biciclette e barriere architettoniche, come superare i dislivelli, Centro Studi Fiab, gennaio 2023.

Contatti:

Massimo Gaspardo Moro, Consigliere Nazionale, Coordinatore Centro Studi - Responsabile Intermodalità
cell. 333 3882015, email massimo.gaspardomoro@fiabitalia.it