

VerbanoNews

Le news del Lago Maggiore

Treno+bici su Trenord, “non è questa la strada”

Roberto Morandi · Tuesday, August 4th, 2020

«La **politica di Trenord sul servizio treno+bici** in questi mesi è stata **un sommarsi di scelte inappropriate, comunicazioni imprecise o ambigue, tentativi maldestri di riparare al danno** e – più importante di tutto – la **risultante di decenni di scelte strategiche che non hanno mai posto tale servizio tra i punti di riferimento** per il proprio sviluppo».

Dalla FIAB, la Federazione Italiana Ambiente Bici che riunisce decine di associazioni locali lombarde, boccia le nuove regole introdotte man mano da Trenord. Che – metaforicamente – ha usato prima il bastone (lo stop totale) e poi **una serie di carote** per concedere qualcosa agli utenti treno+bici.

«Dopo avere ricevuto una valanga di pareri contrari dagli amministratori locali, dalle associazioni degli albergatori, dalle aziende di promozione turistica nonché dalle associazioni dei ciclisti, Trenord ha reso pubblico un elenco del tutto insufficiente di treni “permessi” al servizio treno+bici».

Secondo FIAB «nonostante Trenord dichiara di aver riammesso il servizio su 700 corse, **i treni regionali da e per il capoluogo milanese non sono in elenco al 95%**, con moltissime direttrici su cui in tutta la giornata non vi è alcuna corsa disponibile. Ad esempio: nessuna possibilità sulla Milano-Varese S5 o sulla Milano Novara S6. Questa non è certo la soluzione: né nell'immediato, né nel lungo periodo».

FIAB è molto chiara: «Nell'immediato occorre fare una valutazione seria, partendo dal **presupposto che in generale il servizio treno+bici è ammesso, salvo escluderne specifiche corse dove il numero di viaggiatori è molto elevato** e il divieto si giustifica. In tal modo si individueranno razionalmente molte corse con treno+bici su tutte le direttrici, specie nel fine settimana. Purtroppo, finora è stato fatto l'esatto contrario».

FIAB chiede dunque «più spazi per le bici sui treni, senza toglierli ai viaggiatori», là dove il tipo di convogli consente di aggiungere carrozze dedicate (ma qui in effetti c'è un problema specifico: sempre più in Italia si usano “composizioni bloccate”, cioè senza possibilità di aggiungere singole carrozze), «un sistema efficiente e snello di prenotazione per i gruppi», con «procedure siano snelle e gestibili online anche per l'acquirente».

E ancora «**un forte impulso alla diffusione delle infrastrutture di stazione**», soprattutto per agevolare i viaggiatori del quotidiano, i pendolari che usano sia il treno che la bici: «**Va incoraggiata l'intermodalità in cui le bici vengono lasciate presso le stazioni senza portarle**».

con sè: questo richiede posteggi sicuri da furti, intemperie, vandalismi. La competenza diretta è 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».

Infine un occhio è anche al tema del personale in servizio sui treni: **serve «una normativa chiara, personale viaggiante (e non) informato e coerente»**. «Qualsiasi regola al servizio treno+bici deve 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».

Nelle settimane passate non si è andati esattamente in questa direzione, tra annunci improvvisi, decisioni non comunicate neppure sui siti, cambi di rotta successivi.

This entry was posted on Tuesday, August 4th, 2020 at 1:13 pm and is filed under [Lombardia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.