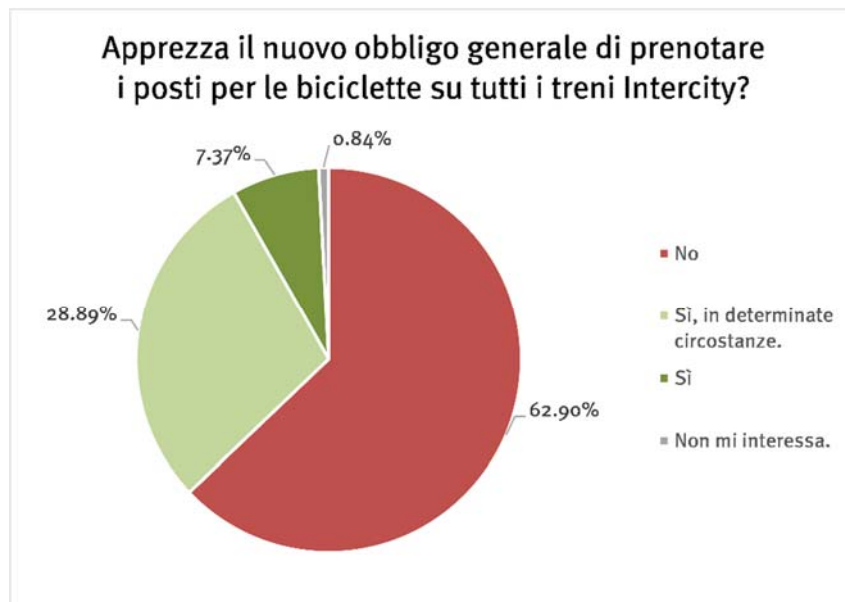


Sondaggio sull'obbligo di riservazione per il carico in proprio di biciclette – risultati

Dicembre 2020

Chiario rigetto dell'obbligo di riservazione

Circa il 90% degli intervistati utilizzano il carico in proprio della bici nei trasporti pubblici. Il 63% di essi si esprimono chiaramente contro un obbligo di riservazione. Il 29% dichiara di approvarlo ad alcune condizioni. Il 7% saluta con favore l'obbligo di riservazione.



I motivi di favorevoli e contrari

I favorevoli all'obbligo di prenotazione si aspettano che grazie a questa misura abbiano la garanzia di un posto bici libero. Quasi tutti i sostenitori e tutte le sostenitrici dell'obbligo di prenotazione citano questo come motivo principale per la loro approvazione.

Tra coloro che rifiutano l'obbligo di prenotazione, due sono i motivi in primo piano: la ragione principale è la perdita di spontaneità e flessibilità durante i giri in bicicletta. Poiché spesso la destinazione e il programma di un giro in bicicletta non sono noti in anticipo, l'obbligo di prenotazione è considerato come una forte limitazione. Il secondo motivo spesso citato, è che l'obbligo di prenotazione limita l'accesso al trasporto pubblico e lo rende più complicato. Sono necessari più biglietti e, per i viaggi con più treni in coincidenza, l'obbligo di prenotazione rende più complesso il viaggio in treno con la bicicletta. Gli intervistati percepiscono questo come un ulteriore ostacolo.

Condizioni per un obbligo di riservazione a misura di cliente

La grande maggioranza degli intervistati respinge in linea di principio l'obbligo di riservazione e chiede che le FFS aumentino le capacità il più rapidamente possibile. La reintroduzione di vagoni portabagagli sulle tratte ad alta domanda è stata molto spesso menzionata come una possibilità. Ci sono state anche richieste di treni speciali segnalati nell'orario che offrano spazi aggiuntivi per le biciclette e che circolino nei fine settimana sulle tratte più frequentate. L'obbligo generale di prenotazione dovrebbe essere utilizzato come misura temporanea fino a quando non saranno create le capacità necessarie e non sarà nuovamente garantito il libero accesso al treno con le biciclette.

Se l'obbligo di prenotazione dovesse venir applicato, i partecipanti al sondaggio hanno espresso la necessità di venir informati sui dettagli del progetto. Essi elencano inoltre una serie di condizioni considerate ugualmente importanti.

- **Garanzia del posto:** la riservazione deve garantire un posto per la bicicletta. La riservazione deve inoltre indicare chiaramente in quale vagone si trova il posto riservato.
- **Riservazione semplice:** il processo di riservazione dev'essere semplice e possibile fino a poco prima del viaggio tramite app, allo sportello o al distributore automatico.
- **Neutralità dei costi:** il trasporto delle biciclette non deve diventare più costoso a causa dell'obbligo di prenotazione. Se l'obbligo di prenotazione è legato a una tassa, il prezzo per il trasporto delle biciclette deve essere adeguato. (La neutralità dei costi deve essere applicata al pass bici, alla carta giornaliera bici o al biglietto di percorso a metà prezzo per le tratte che costano meno di 14 franchi).
- **Coerenza:** la prenotazione deve essere valida per tutti i treni in coincidenza che richiedono una prenotazione.
- **Flessibilità:** Deve essere possibile cancellare facilmente una prenotazione in modo da liberare il posto bici se non viene utilizzato.
- **Migliore informazione al cliente:**
 - o Quando si consulta l'orario e si seleziona l'opzione di trasporto della bicicletta, deve apparire chiaramente se è possibile il carico in proprio della bicicletta e quanti posti sono ancora disponibili nel caso sia necessaria una prenotazione.
 - o I tabelloni sui binari devono indicare dove si trovano gli spazi per le biciclette all'arrivo del treno.
 - o La prenotazione deve indicare in quale vagone si trova lo spazio riservato.

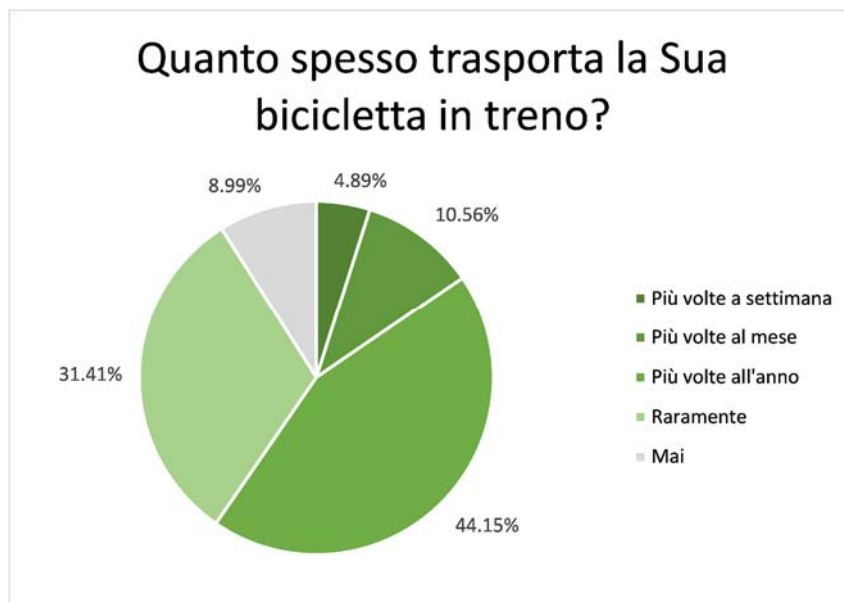
Più voce in capitolo

Numerosi partecipanti hanno criticato con veemenza il fatto che il trasporto di biciclette è generalmente poco a misura del cliente. Tra gli esempi forniti ci sono i ganci alti e stretti che rendono difficile o addirittura impossibile appendere una bicicletta, o anche la mancanza di spazi per le bici nelle carrozze di 1a classe. Il disagio maggiore nasce quando gli spazi per le biciclette sono ostruiti da bagagli o carrozzine e il personale del treno non interviene, nonostante il trasporto della bici sia stato pagato.

I feedback suggeriscono che i ciclisti non si sentono coinvolti nella pianificazione del trasporto ferroviario: né nell'ordinazione del materiale rotabile, né nella progettazione operativa, ad esempio dei sistemi per l'informazione al cliente, ecc. I ciclisti vorrebbero quindi venire presi maggiormente in considerazione. Numerosi sono stati gli inviti a consultare regolarmente i ciclisti e a coinvolgerli tempestivamente nelle decisioni delle FFS.

Le abitudini nel trasporto di bici delle persone intervistate

La grande maggioranza delle persone che hanno partecipato all'indagine trasporta la propria bicicletta di tanto in tanto in treno, ma non regolarmente. Il 73% ha dichiarato di caricare la propria bicicletta più volte all'anno o più raramente. Circa il 15 % carica la bicicletta sul treno regolarmente, cioè più volte al mese o addirittura più volte alla settimana. Il 9 % non utilizza mai la possibilità di caricare la bicicletta.



Informazioni sul sondaggio

Il sondaggio dell'ATA Associazione traffico e ambiente sull'obbligo di prenotazione per il carico in proprio della bici si è svolto online dal 3 al 13 dicembre 2020. Complessivamente hanno partecipato 4617 persone provenienti da tutte le regioni del Paese. L'invito a partecipare al sondaggio è stato distribuito tramite la newsletter via e-mail e il sito web dell'ATA. La partecipazione era aperta a tutte le persone interessate.