

SaronnoNews

Il rapporto Pendolaria di Legambiente, per il trasporto pubblico lombardo è ancora piena pandemia

Orlando Mastrillo · Wednesday, February 22nd, 2023

Gli effetti della pandemia ancora si fanno vedere sul trasporto pubblico. Nel 2019 in Lombardia si contavano 820mila viaggiatori al giorno sui treni regionali, nel 2021 si è registrato un calo del -30,5% arrivando ai livelli simili al 2009, ed anche nel 2022 le stime per la Lombardia attestano che un viaggiatore su 5 ha abbandonato il treno dopo l'epidemia.

Il rapporto Pendolaria

Il dato emerge da Pendolaria, il documento in cui ogni anno Legambiente traccia l'andamento del trasporto pubblico su rotaia: nonostante la flotta più grande d'Italia, in Lombardia è assolutamente necessario migliorare le prestazioni del trasporto ferroviario per permettere non solo agli attuali pendolari di viaggiare bene ma anche per togliere auto dalle strade. Utilizzando al meglio l'infrastruttura esistente, migliorando le prestazioni del sistema ferroviario e utilizzando i posti disponibili sui treni regionali sarebbe possibile evitare fino a 200mila viaggi in auto al giorno.

Mancano 150 mila pendolari dopo il Covid

«Da troppi anni raccontiamo nel rapporto Pendolaria dei disagi e dei disservizi del servizio ferroviario che i pendolari subiscono ogni giorno, evidenziati dai racconti e i report dei comitati pendolari – dichiara Barbara Meggetto, presidente di Legambiente Lombardia -. La preoccupazione dovrebbe essere quella di recuperare gli oltre 150.000 viaggiatori al giorno che, dopo la fine del periodo pandemico, non sono ancora tornati ad occupare i loro posti sulle carrozze. O si è capaci di rispondere oppure meglio aprire il servizio ferroviario regionale alla concorrenza accettando l'ingresso di operatori più competitivi».

La peggiore linea lombarda è ancora la Milano-Mortara

Esaminando le linee ferroviarie lombarde, emerge chiaro chi conquista il podio del disagio inflitto ai pendolari. Sono infatti tutte e tre pavesi le direttrici ferroviarie tra le linee peggiori della nostra regione. Ma se il primo posto riguarda una diramazione secondaria, tra Voghera e Stradella, su cui viaggiano per breve tratta poche centinaia di viaggiatori, al secondo troviamo la ferrovia che, passando per Mortara, Vigevano e Abbiategrasso, trasporta ogni giorno da e per Milano un carico di oltre 16.000 passeggeri (erano 20.000 pre-pandemia). Una linea che potrebbe trasportare molti più passeggeri, con grande beneficio per una rete stradale congestionata, se il servizio offerto da questa importante linea di trasporto regionale si dimostrasse all'altezza della missione che gli viene

assegnata, ovvero quella di servire una concentrazione urbana di oltre 100.000 abitanti distribuiti sulle due sponde lombarde del Ticino.

Gli investimenti che mancano

Il raddoppio della tratta tra Albairate e Mortara, di circa 26 km, risulta il nodo principale da risolvere per permettere un miglioramento del servizio. Gli interventi infrastrutturali ancora da completare sono sospesi fino al loro finanziamento e mancano poco meno di 177 milioni di euro sui 572 milioni previsti per l'intera opera. Una linea che dal 1870, anno della sua inaugurazione, è rimasta a singolo binario, con le limitazioni e i disservizi che ci si può aspettare da una infrastruttura che non è stata mai realmente ristrutturata nell'arco di oltre 150 anni.

Regione smania di dare il via alle ruspe per la Vigevano-Malpensa

«Nello stesso periodo storico, la popolazione dei due maggiori centri attraversati è quadruplicata, e ne è aumentata enormemente la mobilità, soprattutto in uscita e in entrata dal capoluogo regionale. Solo la ferrovia è rimasta uguale a sé stessa, in perenne attesa dell'agognato secondo binario. Ma gli interventi restano al palo, mentre Regione smania di dare il via alle ruspe per l'apertura dell'ennesima superstrada, la Vigevano-Malpensa, che massacrerà i Parchi del Ticino e del Sud Milano per fare più spazio alle auto dei pendolari stufi dei disservizi ferroviari» aggiunge Meggetto.

Livelli di servizio di riferimento scadenti

Per il resto la classifica regionale, elaborata da Legambiente Lombardia sulla base delle rilevazioni di Trenord per l'intero periodo settembre-dicembre 2022, è un continuo di situazioni di disagio note, fatte di ritardi quasi strutturali, soppressioni strutturali a cui vengono sottoposti quotidianamente le centinaia di migliaia di viaggiatori pendolari ferroviari. L'indice di Trenord, tuttavia, misura le 'deviazioni' dal livello di servizio previsto per la linea, ma non basta a descrivere il livello di inadeguatezza dell'offerta di trasporto ferroviario delle linee regionali che partono da una prestazione di per sé scadente.

Tra le altre linee che subiscono costanti disagi in questa regione vanno segnalate la Milano-Lecco-Sondrio, la Brescia-Cremona e la Brescia-Casalmaggiore-Parma, con soppressione di corse e tagli ai collegamenti serali verso i capoluoghi delle province più periferiche. O la Brescia-Edolo, la cui offerta si compone di treni con cadenzamento nemmeno biorario, su orari che non tengono nessun conto delle esigenze dell'utenza e con una percorrenza, su una tratta complessiva di 100 km, mai inferiore alle due ore, ma spesso molto superiore a causa di frequenti interruzioni della linea dovute a materiale e infrastrutture ammalorate e vetuste. La soluzione, secondo Regione Lombardia, dovrebbe essere nella 'Hydrogen Valley', la sostituzione delle motrici diesel-elettriche con nuovi treni a idrogeno. Una alternativa all'elettrificazione, più costosa e per nulla performante sotto il profilo energetico e nemmeno del miglioramento del servizio.

Lotta all'inquinamento significa più treni

«Per colpa dell'inadeguatezza del servizio, certo e dal cambiamento di abitudini e di orari lavorativi, indotti dall'evento pandemico, che non trovano riscontro nell'offerta di servizi e abbonamenti che tengano conto, per esempio, dei nuovi ritmi dello smart working di cui una parte dei lavoratori continuerà ad avvalersi anche in futuro – conclude Federico Del Prete, responsabile mobilità di Legambiente – La lotta allo smog che attanaglia la pianura padana parte dalla riduzione

sensibile del parco auto circolante, ma è un obiettivo che si può raggiungere solo aumentando l'offerta e la qualità di trasporto pubblico nei PUMS delle principali città, per puntare a raddoppiare il numero di persone che viaggiano su treni regionali, metro, tram e autobus, potenziando ed integrando le diverse forme di mobilità sostenibili».

Si abbassa l'età media dei treni, poco meno di 16 anni

Non basta insomma aver svecchiato e accresciuto il parco rotabile, con una crescita di 100 unità rispetto al 2020, introduzione di nuovi treni “Caravaggio” a due piani, i “Doninzetti” e i “Colleoni” (treni diesel) che ha fatto abbassare l'età media dei treni circolanti: 15,8 anni. Continua a pesare in particolare il divario generazionale: oltre il 40% dei treni ha una media di oltre 35 anni, mentre circa il 45% è composto da treni nuovi (con una media di 5 anni). I rotabili del programma di acquisto deliberato nel 2017, attualmente in corso e che conterà complessivamente 222 treni, saranno tutti consegnati entro il 2025 portando, secondo i piani della Regione Lombardia, ad un'età media di 12,5 anni.

La velostazione di Cislago e le altre note liete

Nel dossier Pendolaria spazio anche alle buone pratiche. In Lombardia si annoverano la nuova velostazione Ferrovienord a Cislago (VA), realizzata ampliando e riqualificando la vecchia struttura che ospitava 20 posti e portandola all'attuale capienza di 36 posti biciclette, inaugurata il 28 novembre 2022. Il parcheggio è dotato di help point, sistema di videosorveglianza e illuminazione notturna per garantire la sicurezza agli utenti in qualsiasi momento. A Milano l'apertura della M4 blu, inaugurata il 26 novembre 2022 nel tratto più a est che collega l'aeroporto di Milano Linate (Segrate) con Dateo. Così come la M5 anche la M4 è a guida automatica, la velocità che il treno può raggiungere si aggira attorno agli 80 km/h e la frequenza dei treni negli orari di punta è stimata essere di 90 secondi. Il prossimo giugno 2023 dovrebbero vedere l'apertura altre due stazioni, nella tratta Dateo-San Babila con la connessione con la M1, mentre il completamento dei lavori è previsto per il 2024 con 21 fermate per un totale di 15 km. A Dubino (SO) il rifacimento della stazione cofinanziato da Regione Lombardia e RFI insieme al potenziamento del collegamento da e per la Valchiavenna. La struttura della stazione è stata adeguata agli standard europei previsti per i servizi metropolitani riguardanti le norme dell'accessibilità.

This entry was posted on Wednesday, February 22nd, 2023 at 6:52 pm and is filed under
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.