

Legambiente, la Lombardia e i pendolari: “La pandemia non deve fermare gli investimenti”

Pubblicato: Martedì 8 Febbraio 2022



Il **rapporto Pendolaria 2022** di Legambiente rileva **una situazione del TPL italiano generalmente insufficiente**, in cui i numeri lombardi possono apparire consolatori, ma purtroppo non lo sono affatto se si parte dalla dimensione metropolitana della Lombardia, che come tale deve competere con le altre grandi aree metropolitane europee di dimensioni simili.

Ad essere insoddisfacente è anche la prestazione in termini di esercizio, **al centro delle contestazioni dei comitati pendolari a causa di soppressioni e ritardi e frequenze insufficienti**, oltre alla scarsa integrazione delle diverse modalità necessarie a completare gli spostamenti di milioni di utenti: il trasporto ferroviario è parte di un sistema che fatica a integrarsi con autolinee regionali, trasporto pubblico urbano e metropolitano, smart mobility, ciclabilità e parcheggi di interscambio.

La riduzione della **congestione stradale e dei costi del sistema** è una priorità: **entrambi i fenomeni sono legati a doppio filo ad un livello eccessivo di motorizzazione privata: costi che necessariamente includono la maggiore incidentalità e le emissioni inquinanti.**

«In una grande metropoli europea il trasporto pubblico è una potente infrastruttura di sviluppo da cui dipende il benessere dei residenti e la qualità insediativa e l'attrattività per cittadini e imprese. Se a questo dato si aggiunge il contributo che un TPL a emissioni ridotte o nulle può dare alle grandi sfide climatiche e ambientali, si comprende per quale ragione dotare la Lombardia di una rete e di un servizio

di trasporto pubblico efficiente, capillare e integrato costituisca una sfida indifferibile e urgente, su cui allocare in modo efficace e tempestivo le risorse regionali e quelle del PNRR», dice **Barbara Meggetto, presidente di Legambiente Lombardia**

La **pandemia pesa ancora molto sull'offerta dal TPL in Lombardia e sul funzionamento del servizio**, che vede una dimensione dell'utenza più che dimezzata rispetto al dato pre-pandemico. **Per Legambiente questo “non può giustificare ritardi negli investimenti** che guardino alla – speriamo imminente – fase di ripresa: anche in questa fase di riduzione della domanda e dei problemi legati all'affollamento, il sistema ferroviario regionale appare ‘stressato’ e ben lontano dal raggiungimento di quegli obiettivi di miglioramento dell'offerta di servizi e di riduzione del traffico stradale che il Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti aveva indicato per il 2020?.

Gli investimenti sia regionali sia dal PNRR **non riescono però a raggiungere le linee che più hanno necessità di ammodernamento**, drenando invece molte risorse per opere poco incisive sugli spostamenti dei pendolari lombardi, a partire dal completamento dell'Alta Velocità Brescia-Verona-Vicenza-Padova, che **difficilmente migliorerà le prestazioni del trasporto regionale lungo la direttrice storica su cui viaggiano i treni regionali**.

Di fronte all'obiettivo di elettrificare i trasporti, è deludente che in una regione in cui ci sono ancora ben 263 km di linee non elettrificate rimangano senza fondi linee come la Brescia-Parma e la Monza-Lecco in cui continuano a viaggiare treni diesel.

Legambiente Lombardia è poi molto critica sulla sperimentazione dell'idrogeno per la linea Brescia-Iseo-Edolo. «L'uso dell'idrogeno al posto del diesel, per far viaggiare treni estremamente costosi e di prestazioni inadeguate alle caratteristiche della linea che attraversa Franciacorta, Sebino e Valcamonica, non risponde alle esigenze del territorio – continua Barbara Meggetto – e per di più rischia di produrre un peggioramento del servizio offerto ai viaggiatori, che potrebbe invece migliorare, a costi minori e con meno sprechi energetici, ricorrendo all'elettrificazione: si prevede infatti di **ottenere l'idrogeno inizialmente da fonti fossili e, a regime, dall'elettricità**, ma a costo di **un consumo di energia necessaria più che doppio rispetto a quello richiesto dalla trazione elettrica a parità di prestazioni**».



Uno dei treni a idrogeno sperimentati in Germania e ipotizzati per la Brescia-Edolo, la linea che serve lago d'Iseo e Valcamonica

Per Legambiente è invece necessario **accelerare gli investimenti sulle linee** di forza dei collegamenti metropolitani, in particolare su quelle che soffrono la congestione legata alla compresenza di traffico merci e lunghe percorrenze, come la Milano-Gallarate, la Monza-Chiasso, la Milano-Pavia e la Milano-Piacenza, così da permettere il necessario **aumento di frequenza** delle corse su collegamenti che riguardano decine di migliaia di pendolari.

Nessuno deve restare indietro, in particolare su quelle **linee a singolo binario** che da troppo tempo attendono di poter avere collegamenti più rapidi e funzionali, a partire dalla **Milano-Mortara, la Codogno-Mantova e la Lecco-Sondrio**. Occorre inoltre sviluppare al più presto un modello di esercizio, insieme agli adeguamenti dell'infrastruttura, per le **linee pedemontane** che devono poter svolgere un servizio utile per la conurbazione che si estende senza interruzione dall'**Alto Milanese e da Varese fino a Brescia passando da Bergamo dopo aver toccato Saronno, Seregno, Como e Lecco**: un'area ad altissima densità di imprese in cui vivono milioni di lombardi, che non richiede solo collegamenti verso Milano, ma anche **connessioni trasversali** con i maggiori capoluoghi. Investimenti che devono essere affiancati da un'attenzione all'intermodalità, perché è importante anche il modo e la facilità con cui gli utenti raggiungono i treni: per questo occorre che le stazioni siano attrezzate per l'interscambio con la mobilità individuale, privilegiando ciclabilità e micromobilità, e che i treni contemplino spazi per il trasporto di biciclette e monopattini.



La riapertura della Saronno-Seregno, dieci anni fa, è stato uno dei pochi investimenti su linee “trasversali”: il grosso della rete lombarda rimane imperniata sulla città di Milano

Luci ed ombre dalle città

SCARICA QUI LA SCHEDA DI MILANO

Como

La nuova stazione di Como Camerlata, aperta un anno fa, versa in pessime condizioni per sporcizia, incuria. In ogni caso sono rimasto allibito circa la mancanza di informazioni, sporcizia e inefficienza con servizi inesistenti o non funzionanti come nel caso degli ascensori. Inesistenti anche le informazioni sugli orari dei treni e per cambiare binario.

Lecco

Attivato a Lecco il servizio *Ti porto io*, un abbonamento gratuito per usufruire, solo nel territorio comunale, per i giovani under 19. Il progetto nasce in collaborazione con il Comune di Lecco e Linee Lecco per favorire lo spostamento sicuro e sostenibile degli studenti e dei giovani in generale.

Durante le feste natalizie, il Comune di Lecco ha sperimentato anche un servizio a chiamata fuori dagli orari di punta e con mezzi più piccoli. L'intento della sperimentazione era quello di intercettare un nuovo target di utenze tra i giovani e gli anziani che si spostano per lo sport, il tempo libero, esigenze quotidiane e lo shopping. Sperimentazione che potrebbe riattivarsi a breve.

Monza

Nell'ultimo anno c'è stato un incremento positivo dei servizi di mobilità condivisa con 7 auto di car-sharing, 60 bici in condivisione, 400 monopattini. Un peccato che per altre azioni verso l'intermodalità tra diverse opzioni, sia rimandata: del PUMS non si sa ancora nulla, e alcune piste ciclabili promesse sono state nuovamente bloccate.

Bergamo

Dalla creazione di una fitta rete di corsie ciclabili, utili a "marcare" sulla strada lo spazio di rispetto e tutela del ciclista all'attivazione della velostazione, a pochi metri dall'ingresso della stazione dei treni, al rilancio del LaBigi, il servizio comunale di BikeSharing che passa da 23 a 60 postazioni per il ritiro e la riconsegna dei mezzi, integrando stazioni fisse e stazioni virtuali. 350 le biciclette condivise: un numero più che triplicato rispetto al servizio esistente a cui si aggiungeranno altre 20 biciclette a pedalata assistita utilizzabili prevalentemente sul tragitto centro-Bergamo Alta. Attivazione del servizio di sharing dei monopattini e investimenti importanti sulla flotta dei bus con l'obiettivo di arrivare al 2025 con una flotta di quasi 200 mezzi integralmente diesel-free e a basse emissioni.

Brescia

Il Comune di Brescia ha previsto la realizzazione di una rete tramviaria basata su due linee (T2 e T3). La linea T2 (Pendolina – Fiera), candidata nell'ambito dell'ultimo avviso del Ministero per il trasporto rapido di massa, ha ottenuto nell'istruttoria ministeriale il punteggio più elevato ed è risultata assegnataria di un finanziamento di 359 mln € (su un investimento complessivo di 363 mln €). Nel biennio 2022-2023 andrà completata la progettazione dell'opera, la cui entrata in servizio è prevista per l'inizio del 2029. Il tracciato si svilupperà per circa il 70% degli 11,7 km complessivi in sede propria e andrà a servire l'Oltremella e la zona sud-ovest, connettendo il quartiere fieristico-sportivo, sito nei pressi del casello autostradale di Brescia ovest, intercettando la metro nel nodo della Stazione ferroviaria (ove ferma anche l'alta velocità) e in quello di San Faustino (porta di accesso al colle Cidneo e al Castello di Brescia).

Lodi

Il Comune di Lodi non ha ancora ordinato i 10 autobus elettrici previsti nello staziamento di 5,5 milioni di euro assegnati dal governo nel 2019. Sarebbero stati molto utili in questo anno scolastico per portare gli studenti nelle scuole di Lodi, garantendo distanziamento, sicurezza e zero inquinamento in una delle città più inquinate della pianura Padana.

E' un esempio invece il piccolo Comune di Turano Lodigiano che ha costituito a novembre una delle prime Comunità Energetiche Rinnovabili d'Italia e, insieme alle scuole e i servizi comunali, gli abitanti e la parrocchia, **alimenta con i pannelli solari comunitari anche la colonnina di ricarica per un'auto elettrica in condivisione**: il car sharing di E-vai è così a disposizione degli uffici comunali e di tutti gli abitanti.

Mantova

In città, per aiutare residenti e turisti, riattivato, dopo l'emergenza Covid, il servizio di navette gratuite tra i grandi parcheggi di interscambio, a nord e a sud della città. Una navetta è dedicata ai portatori di disabilità. Il percorso prevede fermate intermedie così da facilitare la visita della città lasciando le auto fuori dal centro storico. La frequenza è prevista ogni 10/15 minuti.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it

