

SaronnoNews

Dossier Pendolaria, la S9 Saronno-Albairate tra le peggiori linee di lombardia

Tommaso Guidotti · Monday, December 16th, 2019

Come ogni anno, puntuale all'entrata in vigore dell'orario invernale, **Legambiente lancia la campagna Pendolaria**, una mobilitazione a fianco di chi ogni giorno prende il treno per andare a lavorare, a scuola o all'università, con l'obiettivo di **sensibilizzare sull'importanza e l'urgenza di migliorare il trasporto pubblico** su ferro attraverso l'analisi dello stato delle linee ferroviarie italiane, prendendo in esame il periodo 2010-2017. Il dossier riconosce che **il sistema ferroviario lombardo è sicuramente molto sviluppato rispetto al resto d'Italia** (dove negli ultimi dieci anni si sono visti tagli di linee per centinaia di chilometri), ma ancora oggi deve risolvere **problemi decennali**:

Tra questi viene indicata la percentuale delle linee a binario unico, 53% del totale: un dato in sé non drammatico per linee a scarso traffico, ma che diventa problematico su linee ad alto carico come quelle della Brianza o la Varese-Laveno Fnm (ne parlavamo pochi giorni fa).

Legambiente lamenta anche che “molte linee non sono elettrificate e le motrici viaggiano *a diesel*” (sic), il che in realtà non è sinonimo di scarsa qualità del servizio. Infine viene denunciato un problema ampio: “ad un costante **aumento dei passeggeri non corrispondono un miglioramento della qualità del trasporto e del servizio**”.

Un dato positivo è la **riduzione dell'età dei treni in circolazione**, con una media di 16,3 anni e il 46% dei 473 convogli circolanti in regione ha più di 15 anni, grazie ad una progressiva dismissione di quelli più vecchi e l'introduzione di nuovi mezzi. A gennaio, infatti, **arriveranno i primi nuovi treni di Trenord**, ne sono previsti 180 con 1 miliardo e 600 mila euro d'investimento, ma continuano a circolare convogli di oltre 30 anni di servizio, con punte di 45 soprattutto per quanto riguarda il materiale Fs.

Per quanto riguarda **i tagli ai servizi, la Lombardia non ha operato una sforbiciata alle tratte previste** sul territorio, come invece avvenuto in altre regioni, **a fronte però di un aumento tariffario del 30,3%** e di **una riduzione di risorse a Milano sul trasporto pubblico locale per 3,6 milioni nel 2020** oltre al contributo straordinario di 6 milioni e 600 mila.

*«Per aumentare il numero di treni in circolazione servono risorse e nuove politiche da parte della Regione, a cui, ricordiamolo, è stata trasferita la responsabilità in materia di treni locali dal 2000 – spiega **Barbara Meggetto, presidente di Legambiente Lombardia**– Non basterà avere nuovi convogli se la manutenzione delle linee sulle quali viaggiano non è all'altezza del servizio che oggi viene richiesto dai tanti utenti che vogliono lasciare a casa l'auto e abbracciare uno stile di vita*

più sostenibile. Serve aumentare l'intermodalità, ma per farlo, occorre un sistema flessibile con l'integrazione di mezzi che sempre più abbiano la priorità rispetto al traffico privato. Solo così la richiesta sempre crescente dei pendolari potrà essere soddisfatta. In caso contrario sono solo chiacchiere di amministratori poco coraggiosi».

Ogni anno il dossier elegge le 10 tratte peggiori d'Italia. Nel 2018 era stata indicata come peggiore la linea **Brescia-Casalmaggiore-Parma per leondizioni di semi-abbandono** della tratta, **gli indici di affidabilità più bassi** della regione e **il materiale rotabile con un'età media superiore ai 30 anni**. Quest'anno è **la Milano-Chiasso a ricevere la maglia nera** per il peggior servizio a causa del numero di ritardi e soppressioni senza preavviso registrati nell'arco dell'anno e del sovraffollamento dei treni: tra Seregno e Milano, infatti, viaggiano ogni giorno circa 40.000 utenti su un numero di convogli inadeguato perché questa linea si interseca a Seregno con la S9 (**Saronno-Seregno-Milano-Albairate**) che raccoglie altre 40mila persone, creando un collo di bottiglia tra Seregno e Milano che aggrava ulteriormente i problemi su entrambe le tratte.

La Milano-Chiasso risente già oggi del passaggio dei treni internazionali che percorrono la direttrice verso il nord Europa e ancora di più ne risentirà con il completamento del sistema AlpTransit, previsto nel 2021. Questa linea è infatti parte integrante del sistema di collegamento ferroviario internazionale, ad oggi però solo parte dei lavori di ammodernamento e sistemazione delle linee è in corso.

«La linea scelta come peggiore in Lombardia è esemplificativa delle tante difficoltà che sono costretti ad affrontare i pendolari nel loro viaggio casa-lavoro e casa-scuola ogni giorno – sottolinea Meggetto – Non dimentichiamo altre tratte che registrano costantemente forti disagi per gli utenti, come la Brescia-Treviglio-Milano, la Asso-Seveso-Milano, la Milano-Tirano e la Lecco-Bergamo-Milano. Stupisce, infatti, che i collegamenti tra i capoluoghi siano ancora così poco efficienti e sempre più problematici, come nel caso della Bergamo-Brescia o della Como-Lecco, tracciando un quadro di isolamento tra province attigue».

This entry was posted on Monday, December 16th, 2019 at 3:08 pm and is filed under [Milanese](#), [Varesotto](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.