

SaronnoNews

Trasporto pubblico in Lombardia: per Legambiente è un valore, ma non è sui binari giusti

Roberto Morandi · Thursday, December 19th, 2024

In Lombardia si può raggiungere con il treno ogni capoluogo di provincia e tutti i maggiori centri, ogni giorno e in ogni momento della giornata. Ma oggi investe troppo poco e ha problemi di governance.

È la visione offerta dal **report nazionale “Pendolaria” di Legambiente**, che fa una analisi sullo stato della mobilità delle persone.

Il report conferma appunto ancora una volta la posizione avanzata della Lombardia rispetto alle altre regioni del Nord Italia nello scenario mobilistico italiano. Evidenzia però anche la **difficoltà da parte di Regione Lombardia di affinare e velocizzare gli investimenti**, che dal report risultano al **5° posto nazionale con l’1,08% dei fondi del bilancio regionale destinati ai trasporti**, subito dietro la Basilicata con l’1,33%.

Certo: il valore economico assoluto non è trascurabile. “In Lombardia sono stati **spesi 311,2 milioni di euro suddivisi in 118,2 milioni per il servizio ferroviario e 193 milioni per il materiale rotabile**, come valore medio annuo del programma complessivo di 1.740 milioni distribuiti su nove anni tra il 2017 e il 2025 per un totale di 214 treni, di cui 141 entrati in servizio tra il 2020 e il 2023?.

I treni S suburbani di Milano compiono vent’anni. E si inizia a parlare di secondo Passante

Le critiche al sistema lombardo?

Legambiente cita innanzitutto come **scelta negativa quella “di avviare l’idrogeno sulla linea della Brescia-Edolo**, ritenendo inutile l’elettrificazione della tratta, operazione quest’ultima molto più economica e veloce”, puntando invece su una tecnologia che è ancora dibattuta, nella sua applicazione ferroviaria (che citavamo in questo [articolo](#)).

La Lombardia punta sui treni a idrogeno, 183 milioni per nuovi convogli

Inoltre, Regione “ha disatteso le soluzioni alla cattiva gestione delle linee regionali, con **ritardi negli adeguamenti infrastrutturali ed evidenti carenze di esercizio e di servizio**”.

Tra le linee peggiori d’Italia compare ancora una volta la Milano-Mortara-Alessandria. Legambiente ha chiesto ai pendolari della linea, riuniti nell’Associazione MiMoAl, un loro commento sulla qualità del servizio. “Il testo è stato incluso nel report insieme a quello degli altri comitati di pendolari italiani, proprio per sottolineare i disagi dei 19mila pendolari che ogni giorno viaggiano su una delle linee più disagiate della Lombardia. Guasti ai convogli, ai passaggi a livello e agli scambi sono molto frequenti, aggressioni ai pendolari e al personale di bordo, a cui si aggiungono eventi meteorologici estremi che aumentano i ritardi e le soppressioni. Sono questi i disagi che ogni giorno i viaggiatori sono costretti a vivere”.

«Siamo contenti che anche l’Assessore regionale all’Innovazione si sia accorto che il servizio è ‘pietoso’, oltre a fare ‘schifo’, come ha dichiarato nel corso di un evento pubblico qualche giorno fa» commenta **Barbara Meggetto**, presidente di Legambiente Lombardia. «Oltre alla presa d’atto, vorremmo però capire quali correttivi Regione Lombardia ha intenzione di mettere in campo per restituire ai cittadini un trasporto ferroviario che sia efficiente nell’esercizio e nel servizio, e che risponda alla domanda di chi non vuole o non può usare l’auto per spostarsi in Lombardia. Ricordiamo che se vogliamo ridurre inquinamento e congestione da traffico, il trasporto ferroviario e il TPL in generale sono l’unica opportunità da cogliere».

L’impatto degli eventi meteorologici estremi

Legambiente sottolinea come **gli eventi meteorologici estremi impattano sulla continuità del trasporto collettivo in città: significativo il caso di Milano**, con undici eventi che hanno interrotto il TPL dal 2010 a oggi, quasi uno l’anno. Una Milano che ha visto il lancio della ‘nuova’ M4 (doveva esser pronta prima dell’EXPO 2015), ma nonostante i suoi quasi centoventi chilometri totali è ancora molto al di sotto delle altre capitali europee, in un paese che in Europa mostra un ritardo stellare per ciò che riguarda il trasporto rapido di massa nelle aree urbane.

Bene la crescita delle reti di tram

A questo proposito nella regione vede **crescere l’adozione e il completamento di tranvie, “una soluzione efficiente come una metropolitana ma più leggera come infrastrutturazione”**.



Il tram Teb1 Bergamo-Albino, alla fermata del quartiere Borgo Palazzo. In questo punto il tram passa sotto la strada usando la antica galleria ferroviaria; in altri punti gli incroci sono regolati da semafori, anziché da passaggi a livello, con tempi di sosta più ridotti per gli automobilisti

Il caso eclatante è **Bergamo**, che con la linea TEB1, come un po' tutto il TPL, sta recuperando utenza dopo la pandemia, mantenendo un altissimo gradimento. **Per la TEB2 i lavori sono in corso** e, nonostante qualche ritardo, dovrebbe essere inaugurata nel 2026. La notizia più interessante è che si sta iniziando a progettare il prolungamento di ambedue le tratte e cercando i necessari bandi di finanziamento.

This entry was posted on Thursday, December 19th, 2024 at 3:31 pm and is filed under [Brianza](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.