

MalpensaNews

Il Covid frena il trasporto pubblico. “Ora usiamo i fondi Next Generation Eu per migliorare”

Roberto Morandi · Monday, February 15th, 2021

L'emergenza sanitaria **Covid ha pesantemente impattato sulla domanda di mobilità**, ridotta a causa dei confinamenti, delle conseguenze del lavoro agile e delle restrizioni subite dal trasporto collettivo. La paura del contagio ha inoltre fatto registrare **un notevole ritorno agli spostamenti individuali a base automobilistica**.

Prima della pandemia i numeri restituivano un quadro ben diverso, come sottolinea **l'edizione 2021 di Pendolaria**, il documento in cui ogni anno Legambiente traccia l'andamento del trasporto pubblico su rotaia. Per ciò che riguarda il trasporto ferroviario regionale tra il 2018 e il 2019, infatti, **si erano registrati incrementi importanti in Lombardia, passando da 802mila a 820mila passeggeri** sui treni regionali, con un +26,1% negli ultimi 9 anni, a fronte di un tasso di motorizzazione nell'area metropolitana di Milano che resta uno dei più alti in Europa: oltre 56 auto per 100 abitanti.

I disagi per i pendolari lombardi aumentano ogni anno. Nonostante il sistema ferroviario lombardo rimanga uno dei più capillari d'Italia, va segnalato il **taglio del servizio avvenuto per via della sostituzione di 139 corse con autobus sulle linee secondarie** (ma non solo) in alcuni orari specifici. Una scelta che ha coinvolto comunque 7mila persone tra cui i passeggeri abituali delle **linee Codogno-Cremona-Mantova, Seregno-Carnate, Bornato-Rovato, Mortara-Pavia e Vercelli-Pavia**. 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.

«Il tema del sovraffollamento delle corse e dell'inefficienza di alcune linee era già molto sentito ed è stato ulteriormente esacerbato dagli effetti della pandemia, tanto da costringere i cittadini ad un utilizzo insostenibile dell'automobile» dice **Barbara Meggetto**, presidente di Legambiente Lombardia. «Per questo **chiediamo a Regione Lombardia che i fondi del Next Generation EU per il comparto dei trasporti**, considerato strategico per la conversione ecologica del Paese e del nostro territorio, vengano spesi per sostenere un servizio di trasporto integrato che non lasci a piedi nessuno. Non si perda **l'occasione di sfruttare questo capitale** per fare della **mobilità sostenibile la leva per riqualificare e innovare città e territori**. Da troppi anni raccontiamo nel rapporto Pendolaria dei disagi e dei disservizi del servizio ferroviario che i pendolari subiscono ogni giorno, evidenziati soprattutto nei report dei comitati pendolari. Per questo siamo stupiti e ci pare davvero eccessivo l'atteggiamento di Trenord che chiede un risarcimento danni ai pendolari per un uso satirico di uno spot pubblicitario, invece che affrettarsi a sanare le problematiche croniche del

servizio di cui è responsabile».

La Lombardia vanta la flotta ferroviaria più grande d'Italia con 422 convogli, ma per Legambiente «è evidente la forte necessità di ammodernamento»: l'età media dei treni è di 18,6 anni, con oltre il 40% che ha una media di oltre 35 anni, mentre il 45% è composto da treni nuovi (con una media di 5 anni). Il programma di Regione e Trenord per i nuovi mezzi prevede 100 elettromotrici ad alta capacità (suddivise in 60 in configurazione lunga e 40 in configurazione corta), 31 elettromotrici monopiano e 30 automotrici diesel che entreranno in servizio entro il 2025. Lo stanziamento per il servizio ferroviario regionale nel 2019 si attestava a 191 milioni di euro, di cui 100 per il materiale rotabile, con un peso sul bilancio regionale dell'1,78%.

Sul fronte degli spostamenti in **metropolitana**, Milano fa segnare una continua crescita (+5% rispetto al 2018, +21,1 rispetto al 2013). Un confronto sui km di metro in rapporto alla popolazione vede Brescia prima in Italia, con quasi 4.1 km ogni 100mila abitanti, seguita da Milano con 2,96.

La pandemia ha anche portato le persone a ripensare positivamente gli spostamenti: **aumentano ciclabilità e micromobilità in condivisione**, soprattutto le corse con bici e monopattini pubblici.

«La riorganizzazione del lavoro produrrà una prevedibile riduzione degli spostamenti pendolari, ma il cambiamento in atto proseguirà anche una volta usciti dal Covid, contribuendo ad accelerare innovazioni positive per la mobilità urbana e lo spazio pubblico,» – sottolinea Federico Del Prete, responsabile Mobilità di Legambiente Lombardia. «Le città diventeranno più vivibili ed accessibili, con vantaggi non solo in termini ambientali ma anche economici, se sapremo rendere competitivo con la motorizzazione privata il trasporto ferroviario urbano e metropolitano, integrandolo sempre più con TPL, ciclabilità e sharing mobility. L'obiettivo degli interventi infrastrutturali dei prossimi anni, che gli stanziamenti del PNRR dovranno essere in grado di accelerare, è la rapida realizzazione degli interventi previsti nei PUMS comunali e metropolitani, spingendo chi non l'ha ancora fatto a adottare questo strumento di pianificazione. In Lombardia, regione densamente urbanizzata, la chiave di volta è favorire una multimodalità sempre più sviluppata di tutti gli spostamenti».

This entry was posted on Monday, February 15th, 2021 at 12:03 pm and is filed under [Lombardia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.