



LEGAMBIENTE

RAPPORTO PENDOLARIA 2018 ANALISI DELLE CRITICITÀ NELLE PROVINCE LOMBARDE E PROPOSTE DI MIGLIORAMENTO

Il **Nodo di Milano** è certamente il più importante in Italia per la quantità di persone che quotidianamente vi si recano e transitano: **vede flussi totali di pendolarismo, secondo i dati Istat, pari a 650.000 persone.**

Dopo il completamento del Passante, il raddoppio della tratta Milano-Albairate Vermezzo, il potenziamento della linea Saronno-Seregno, gli interventi di quadruplicamento del tratto Lambrate-Treviglio, il potenziamento della linea Lecco-Tirano e la recente inaugurazione della Arcisate-Stabio che collega il Canton Ticino svizzero al varesotto, la situazione infrastrutturale è migliorata. Inoltre nel capoluogo lombardo la realizzazione della linea MM5, con tutte e 19 le stazioni operative, ha aggiunto 12,8 km di lunghezza alla rete metropolitana milanese; mentre sono slittati al 2022 il completamento della M4, tra le opere non terminate in tempo per Expo Milano 2015, e al 2020 il prolungamento della M1 da Sesto a Monza-Bettola. Ancora un'odissea è il termine dei lavori di prolungamento della **Metrotranvia Sud**: sono ormai passati 20 anni dall'inizio della progettazione e 10 dall'inizio dei lavori.

In attesa della **riapertura della linea ferroviaria Mortara-Casale**, prevista entro la fine del 2018, per garantire un vero salto di qualità per tutta l'area a nord del capoluogo lombardo sarebbe necessario avviare il **raddoppio della Bergamo-Seregno** e la realizzazione di una nuova tratta da Lesmo fino a Osio, per poi connettersi alla linea Bergamo-Treviglio a Levate: 34 km di cui 29 km di nuovo tracciato e 5 km di raddoppio della tratta esistente, per un costo complessivo di circa 1,2 miliardi di euro.

Altre criticità vengono dal progetto di riqualificazione della **linea tranviaria Milano-Limbiante** di 11,5 km, che svolge di fatto funzioni di linea suburbana. Dopo lo stop per la mancata copertura economica della quota parte di stanziamento non coperto da fondi statali, lo scorso 2 Gennaio 2018 il MIT ha assegnato 9 milioni di euro che serviranno a completare almeno il primo lotto.

Tra le infrastrutture ferroviarie che procedono a rilento spicca il **potenziamento della Rho-Gallarate**, i cui lavori dovevano partire a fine 2012, ma a causa di errori nella procedura amministrativa il Consiglio di Stato ha bloccato il progetto. Con il "Patto per la Lombardia" firmato dall'allora primo ministro Matteo Renzi e dal presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni è ripartito il percorso per realizzare il terzo binario della Milano-Gallarate, uno degli assi ferroviari più trafficati di Lombardia, tra treni internazionali, merci e convogli pendolari che trasportano decine di migliaia di persone al giorno. I **Comitati locali e Legambiente** chiedono anche che venga potenziato il servizio attuale aggiungendo 2 carrozze per i treni particolarmente affollati (in particolare tra le 7 e le 8 del mattino) e cambiando tipologia di materiale rotabile. Storia infinita anche per la linea tranviaria di 14,3 Km **Milano-Desio-Seregno**, al momento sostituita con servizio bus: la conclusione dell'opera è prevista nel 2019, in notevole ritardo rispetto ai tempi previsti inizialmente.



Restano, invece, senza finanziamento il **raddoppio della tratta tra Abbiategrasso e Mortara**, il progetto di **quadruplicamento della linea Pavia-Milano Rogoredo** per una lunghezza di 26 km e il **quadruplicamento tra Chiasso e Monza** con il progetto che prevede la realizzazione di una nuova linea da Bivio Rosales a Seregno-Desio, di circa 37 km con il completamento del sistema di gronde merci e nella velocizzazione dei collegamenti viaggiatori internazionali verso il Gottardo.

Sarebbe poi utile, sempre nell'area metropolitana di Milano, iniziare a ragionare di un **secondo passante ferroviario** nel quadrante ad ovest della città che potrebbe unire le stazioni di Certosa e Porta Genova, così come la seria valutazione di proposte riguardanti la messa a regime della linea suburbana S12 da Melegnano a Bovisio (e un domani il prolungamento fino a Cormano) al momento operante con solo 4 corse giornaliere e l'istituzione di un servizio di Bus Rapid Transit (secondo uno studio della Città Metropolitana che funga da



LEGAMBIENTE

prolungamento esterno della linea MM3 fino a Paullo. Più di 10mila cittadini invece hanno firmato per chiedere il prolungamento della metropolitana da San Donato.

La linea Brescia-Casalmaggiore-Parma nel 2017 si aggiudica la maglia nera tra le tratte italiane per i disagi a cui sono sottoposti i pendolari ogni giorno. Sulla tratta viaggiano meno di 30 treni giornalieri, versa da diversi anni **in una condizione di abbandono** e tra le 25 linee lombarde, è quella che ha avuto **gli indici di affidabilità più bassi e il materiale rotabile ha un'età media superiore ai 30 anni. Rispetto**



al 2009 il treno più veloce impiega 20 minuti in più. La proposta avanzata da Legambiente di inserimento di una navetta ferroviaria è volta a potenziare l'offerta dei treni in alcune fasce orarie di maggior traffico e assicurare almeno un treno l'ora per tutta la giornata, vista una domanda potenziale di oltre un migliaio di utenti al giorno, calcolata sul numero di auto che transitano quotidianamente sul ponte di Casalmaggiore di 12 mila veicoli con 1,1 passeggero di media.

Brescia risulta la provincia soggetta a maggiori disservizi. Secondo i dati pubblicati da Trenord a gennaio, le linee con il minor indice di affidabilità (e pertanto con diritto a rimborsi per gli abbonati) sono la Lecco-Bergamo-Brescia, la Brescia-Piadena-Parma, la Brescia-Cremona.

Anche la **Alessandria-Mortara-Milano** rientra tra le tratte con il più alto tasso di ritardi e soppressioni, ben al di sopra dello standard minimo.

Sulla **Bergamo-Treviglio-Milano** si sono registrati altri gravi disagi. Nonostante i recenti potenziamenti ed i consistenti investimenti sulla linea realizzati con il quadruplicamento della tratta Milano-Treviglio e il raddoppio della tratta Treviglio-Bergamo, sui 56 km di linea i tempi di percorrenza sono rimasti gli stessi di trenta anni fa. Le pessime condizioni di viaggio con carrozze sovraffollate e sporche hanno portato all'esasperazione.

La linea **Milano-Codogno-Cremona-Mantova** è un'altra tra le peggiori della Lombardia. Il problema principale è che si tratta di 151 km, di cui 60 a doppio binario e **91 a semplice binario**. La linea collega i due capoluoghi di provincia della bassa Lombardia. Questa tratta che conta oltre 10 mila pendolari giornalieri collega le due città a Milano con pochissimi treni diretti giornalieri, quasi sempre in ritardo. I treni sono solitamente sovraffollati. Da Mantova per Milano i tempi di percorrenza sono di 2 ore e 10 minuti, con alcune corse più veloci che impiegano 1 ora e 50 minuti, mentre da Cremona i tempi sono di un'ora e 10 minuti, come 40 anni fa.

Mantova e Cremona non sono collegate bene neppure la prima con Verona e la seconda con Brescia e Piacenza, altre città di riferimento per i pendolari. Le linee della bassa sono una potenzialità trascurata e mal gestita e offrono l'alibi per costruire nuove inutili lingue d'asfalto, come l'autostrada Cremona-Mantova e la Tirreno-Brennero, mettendo a rischio migliaia di ettari di suolo agricolo. Inoltre per quanto riguarda il trasporto su ruota, sussistono grandi **difficoltà di collegamento nella zona collinare dell'Alto mantovano**, soprattutto per gli studenti che devono raggiungere Castiglione e Desenzano, sedi delle più frequentate scuole della zona.

In altri casi si è di fronte ad un **problema infrastrutturale**, come per i pendolari di Cremona, dove i collegamenti con Milano vedono la presenza del **binario unico** fino alla stazione di Treviglio Ovest e quindi una frequenza limitata dei treni e un rallentamento nel passaggio dei convogli.

Una situazione simile è quella dei pendolari di Molteno, ed in generale della **Brianza tra Erba e Monza**, dove è presente una linea ferroviaria di 29 km interamente a binario unico. Una tratta che dovrà



LEGAMBIENTE

necessariamente essere raddoppiata e potenziata per permettere un efficiente servizio ai cittadini di un'area densamente abitata e con una frequenza di 15.000 viaggiatori al giorno.

Tratta ferroviaria	Lunghezza (km)	Numero di stazioni	Velocità media (kmh)	Problemi della linea
Cremona-Codogno-Milano	87	6	84	Soppressioni e ritardi
Cremona-Brescia	51	8	52	Lentezza ed età dei treni
Milano-Bergamo	56	5	60	Sovraffollamento, soppressioni e ritardi
Brescia-Casalmaggiore-Parma	92	18	46	Lentezza ed età dei treni

Un problema comune a tutte le province a nord della Lombardia è l'isolamento delle valli. Nel Varesotto, per esempio, è da tempo stata sollevata la necessità di un **collegamento efficace fra le stazioni di Porto Ceresio e di Luino**, poiché il centro di Lavena Ponte Tresa è servito esclusivamente da autobus che impiegano quasi un'ora per percorrere meno di una ventina di km, facendo un giro delle valli prima di arrivare a destinazione. I residenti continuano a preferire l'utilizzo dell'auto privata, a fronte di un servizio pubblico insufficiente, con poche corse dirette a Varese e Milano anche negli orari di punta del pendolarismo. **Nella bergamasca il problema è la scarsa "intermodalità"**, vale a dire la mancanza di un sistema efficace che combini il servizio pubblico su rotaia, gomma e garantisca parcheggi di interscambio e piste ciclabili.