

Primo Piano - Mobilità, Legambiente: Italia ultima per metropolitane, tranvie e ferrovie suburbane

Roma - 06 mar 2024 (Prima Pagina News) Roma, tra le città peggiori in Europa in termini di dotazione di binari di metro. Meglio dell'Italia Regno Unito, Germania e Spagna che investono sempre di più su trasporto su ferro.

Maglia nera per l'Italia in fatto di performance sulla mobilità sostenibile su ferro (metropolitane, tranvie e ferrovie suburbane). Se paragonata con Regno Unito, Germania e Spagna, la Penisola non regge il confronto e si piazza ultima. A pesare, in primis, la carenza di infrastrutture che comporta per l'Italia città sempre più sotto scacco di traffico e smog come accadde per Roma. La Capitale porta a casa un triste primato, è tra le città europee peggiori in termini di dotazioni di binari e metro, e a livello nazionale risulta essere il comune più colpito dal 2010 al 2023 dagli eventi meteorologici estremi che hanno causato danni alle infrastrutture di trasporto pubblico o interruzioni al servizio. A fare il punto, con dati e analisi, è il report "Pendolaria – Speciale aree urbane" di Legambiente diffuso oggi nell'ambito della campagna Clean Cities e che mette in luce i ritardi dell'Italia, i nodi irrisolti di Roma, ma anche gli impatti che gli eventi meteo estremi stanno avendo sulle infrastrutture del trasporto pubblico in tutta la Penisola. I dati parlano chiaro: in Italia la lunghezza totale delle linee di metropolitane si ferma a poco meno di 256 km totali, ben lontano dai valori di Regno Unito (680,4 km), Germania (656,5) e Spagna (615,6). Il totale di km di metropolitane nella nostra Penisola è inferiore, o paragonabile a quello di singole città europee come Madrid (291,3) o Parigi (225,2). Riguardo le tranvie, in Italia ci sono 397,4 km di tranvie assai lontani dagli 875 km della Francia e soprattutto dai 2.042,9 km della Germania. Analoga situazione per le ferrovie suburbane, quelle prese ogni giorno da tanti pendolari, dove l'Italia è dotata di una rete totale di 740,6 km mentre sono 2.041,3 quelli della Germania, 1.817,3 km nel Regno Unito e 1.442,7 in Spagna. Tra le città, Roma è tra le peggiori in Europa in termini di dotazione di binari di metro. Parliamo di 1,43 km ogni 100mila abitanti, ben lontani da altre capitali quali Londra (4,93), Madrid (4,48), Berlino (4,28). Sul fronte investimenti su ferro, l'Italia ha fatto ben poco preferendo quello su gomma. Nel 2023 non è stato inaugurato nemmeno un chilometro di nuove tranvie, mentre l'unica aggiunta alla voce metropolitane riguarda l'apertura di un nuovo tratto della M4 a Milano. E se si guarda indietro negli anni, dal 2016 al 2023 sono stati realizzati appena 11 km di tranvie e 14,2 di metropolitane, con una media annua rispettivamente di 1,375 km e 1,775 km, ben lontani da quanto sarebbe necessario per recuperare la distanza dalle dotazioni medie europee. Dall'altro lato la Penisola si conferma la nazione più legata all'utilizzo dell'auto. Quello italiano resta il parco auto tra i più grandi d'Europa. 666 auto ogni mille abitanti, il 30% in più rispetto alla media di Francia, Germania e Spagna. A pesare su questa scelta la mancanza di interconnessioni tra le varie linee di trasporto di massa, di TPL e di mobilità dolce, di

integrazione delle stazioni con il tessuto urbano pedonabile e ciclabile. Un immobilismo quello delle città italiane, sempre più fragili e vulnerabili a causa della crisi climatica, che racconta anche quanto poco si stia investendo poco sul fronte dei trasporti. Senza dimenticare che l'ultima legge di bilancio (approvata nel dicembre 2023) per la prima volta dal 2017 non prevede fondi né per il trasporto rapido di massa, il cui fondo è stato definanziato, né per la ciclabilità e la mobilità dolce. Per Legambiente, da qui ai prossimi anni, è necessario prevedere maggiori investimenti per le aree metropolitane italiane per sciogliere i nodi irrisolti della mobilità e dell'inquinamento, colmando quei ritardi che si sono ampliati rispetto agli altri grandi Paesi europei. Al Governo Meloni l'associazione ambientalista chiede di dar avvio ad una stagione di politiche per la rigenerazione urbana, a partire da una maggiore cura e potenziamento del trasporto sul ferro, il miglioramento del servizio lungo le linee esistenti, più sharing mobility e mobilità elettrica, insieme all'attuazione di azioni di adattamento delle infrastrutture agli eventi meteo estremi, in modo da ripensare l'uso di strade, piazze e spazi pubblici adattandoli in funzione delle persone e non delle auto. “Le città italiane – commenta Stefano Ciafani, presidente nazionale di Legambiente – sono ferme al palo, mentre l'Europa viaggia sempre più velocemente su ferro. Serve uno sforzo aggiuntivo sulle risorse economiche fino al 2030, pari a 1,5 miliardi di euro l'anno, per realizzare linee metropolitane, tranvie, linee suburbane, recuperando i fondi dalle tante infrastrutture autostradali e stradali previste, rifinanziando i fondi per il trasporto rapido di massa e la ciclabilità, completamente svuotati dal governo Meloni, evitando di sprecare risorse per inutili opere faraoniche come gli 11 miliardi di euro stimati dal governo per realizzare il Ponte sullo Stretto di Messina. In un'epoca in cui la crisi climatica ha accelerato il passo, bisogna ripartire dalle città per farle diventare davvero moderne, vivibili e sostenibili ottenendo, così, importanti benefici ambientali ed economici”.

“La Capitale d'Italia – commenta Roberto Scacchi, responsabile mobilità di Legambiente – è tra le peggiori in Europa per dotazione di binari di metro e tranvie, le opere oggi finanziate non basteranno certo a colmare il divario con le altre città. Bisogna invece accelerare vertiginosamente e rigorosamente con tutti i progetti mancanti, quei cantieri della transizione ecologica con i quali dare l'impulso per un gran salto di qualità nella mobilità romana: ogni chilometro di nuovi tracciati per le metro, la chiusura dell'anello ferroviario e ogni tram, a partire da quello che dalla stazione Termini raggiungerà San Pietro cambiando in meglio il cuore di Roma”.

Crisi climatica e impatti sul trasporto urbano. Dal 2010 al 2023 sono 182 gli eventi meteo estremi che hanno avuto, ad esempio, impatti sui servizi ferroviari con rallentamenti o interruzioni causati non solo da piogge intense e allagamenti; frane dovute a intense precipitazioni, ma anche da temperature record e forti raffiche di vento. Regioni più colpite: Lazio (37), Lombardia (25) e Campania (17). Tra le città, Roma è quella dove sono avvenuti più eventi meteo estremi, ben 34, che hanno causato danni alle infrastrutture di trasporto pubblico o interruzioni al servizio, quasi sempre legati a piogge intense e allagamenti. Seguono Napoli (12 casi) anche qui per allagamenti e danni a binari e stazioni, e Milano (10), dove le esondazioni di Seveso e Lambro hanno portato alla chiusura in particolare della M3. Legambiente ricorda che i danni su infrastrutture e mobilità provocati dal cambiamento climatico sono tra i più ingenti e aumenteranno entro il 2050 fino a circa 5 miliardi di euro l'anno, come evidenziato da un Rapporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel 2022. Un

incremento di circa 12 volte rispetto alle stime di danno attuali. Il danno complessivo, diretto e indiretto, in assenza di misure, raggiungerebbe un valore tra lo 0,33% e lo 0,55% del PIL italiano al 2050, come evidenziato da un Rapporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel 2022. Ritardi di Roma. Nove in particolare i progetti in stallo su cui Legambiente riporta l'attenzione: la chiusura dell'Anello Ferroviario romano, sul quale dapprima ci sono state le coperture finanziarie dei fondi del PNRR, poi tagliate con la revisione della scorsa estate, 175 milioni di euro in meno sui 262 che erano disponibili inizialmente. Rimane ora un progetto pronto da 30 anni, passato al vaglio dei cittadini ma che scompare dall'orizzonte. Il 'nodo Pigneto' che prevede la realizzazione di una nuova stazione di interscambio tra ferrovie regionali e metro C nel quadrante est. Ad oggi sono andati deserti 3 bandi di gara, la costruzione non è mai iniziata e si viaggia con un ritardo di almeno 6 anni. Sulla questione stazioni sono previsti anche "Piani di assetto" di Tiburtina, Tuscolana, Trastevere e Ostiense, di cui però non si ha nessun aggiornamento. Il quadruplicamento della Ciampino-Capannelle, anch'esso finito nei tagli della revisione del PNRR insieme al raddoppio Cesano-Vigna di Valle sulla FL3, mentre il raddoppio della FL2 fino a Guidonia ancora non vede una conclusione. In previsione del Giubileo del 2025, tra le nuove linee tranviarie finanziate all'interno del PNRR, vi sono quella lungo Viale Palmiro Togliatti e la TVA (Termini-Vaticano-Aurelio), quest'ultima, rimandata al 2026 perché non sarebbe stata inaugurata in tempo per il Giubileo e i cantieri aperti avrebbero peggiorato la viabilità di aree cruciali agli eventi del 2025, è protagonista di incomprensibili polemiche che vanno avanti da mesi e che mirano a uno stop dell'opera per motivi surreali, ossia il presunto impatto visivo e acustico su Via Nazionale. Una menzione particolare merita la ferrovia Termini-Giardinetti che dall'estate 2015 vede appeso al capolinea di Giardinetti un avviso che notifica la chiusura della tratta Centocelle-Giardinetti. Sono passati quasi 9 anni e nulla è cambiato, lasciando inutilizzati 3 km di binari in un quadrante a dir poco problematico per ingorghi e scarsità di servizi pubblici. Buone pratiche. Infine Legambiente ricorda anche alcune buone pratiche urbane, tra quelle nuove citate quest'anno: il nuovo collegamento Torino Porta Susa-Aeroporto e la fermata suburbana di Brescia Violino sulla linea Brescia-Edolo, realizzata da Ferrovienord grazie a un investimento della Regione Lombardia di 2 milioni di euro.

(Prima Pagina News) Mercoledì 06 Marzo 2024