

Le regole di sicurezza “rigide” e i ritardi sulla Laveno-Varese

Pubblicato: Lunedì 23 Dicembre 2019



In particolare dopo l'[incidente di Andria](#), in Puglia, sono state introdotte **nuove e più rigide norme sul trasporto ferroviario**, dove molto spazio hanno avuto direttive e circolari dell'Ansf, l'agenzia nazionale che si occupa dei treni.

Di recente, in [una intervista sul quotidiano Il Giorno](#), l'amministratore delegato di Trenord Marco Piuri ha indicato anche nella rigidità (crescente) delle norme di sicurezza **una delle cause dei ritardi che si presentano in particolare su linee a binario unico**, come la Varese-Laveno di FerrovieNord.

La linea viene citata esplicitamente come esempio: il tratto più periferico della Milano-Laveno, che fa parte della rete regionale FerrovieNord, è spesso problematico proprio per la **necessità di fare incrociare i treni** nelle stazioni intermedie di Cocquio Trevisago o Cittiglio.

In caso di ritardo di un treno, anche quello in senso opposto accumula ritardi (e [il problema si presenta spesso, denunciano anche dalle scuole](#)).

L'ad di Trenord Piuri ha appunto ricondotto una parte del problema alla maggiore rigidità delle norme di sicurezza, che prevedono tempi più lunghi.

«La tecnologia con la quale si deve monitorare la distanza tra il treno che precede e quello che segue è stata calibrata sulla rete di Rfi, che ha in media una stazione ogni 4 o 5 chilometri. La rete di Ferrovie Nord, dove circola solo Trenord, ha una stazione ogni 2 chilometri. Questo significa che in Lombardia, dove Trenord raggiunge 422 stazioni, il rallentamento della velocità imposto dal sistema di controllo della marcia del treno quando questo entra nell'area di stazione finisce per allungare i tempi di attraversamento delle stesse. Sulle linee Milano-Aso e Milano-Laveno l'introduzione di questo sistema ha peggiorato la puntualità delle corse».

Non si può cambiare?

«È l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie a sovrintendere il sistema in tutta Italia; la sicurezza viene prima di tutto ma il sistema deve adeguarsi. A proposito della Milano-Laveno, le regole vigenti in Lombardia fin dal '96 prevedono che i treni sostino alla stazione di Gavirate per 30 secondi ma per l'aumento dei passeggeri occorrono dai 25 ai 40 secondi per caricare i passeggeri... [\(Clicca qui per leggere l'intervista completa su Il Giorno\)](#)

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it

