

Indagine sul sistema ferroviario lombardo

Pubblicato: Giovedì 2 Febbraio 2023



Come funziona il sistema ferroviario Lombardo?

Ferve il dibattito sul trasporto ferroviario, nelle ultime settimane che ci separano dalle elezioni regionali: c'è chi boccia “in toto” il servizio, chi attribuisce diverse competenze e responsabilità. Ma quali sono i dati oggettivi sul sistema ferroviario lombardo? E quali sul nostro territorio? In vista dell'appuntamento del 12 e del 13 febbraio, ecco una guida su numeri e dati utili a capire un sistema che presenta elementi di complessità.

Trenord, Ferrovienord e Rete Ferroviaria Italiana: come viene gestito il sistema ferroviario lombardo?

Come viene spiegato in un articolo recentemente redatto dalla testata [Money](#), i treni che viaggiano sulle linee lombarde – con qualche fuoriuscita nelle regioni vicine – sono gestiti da Trenord. La società in questione è stata fondata nel 2011 dal Gruppo FNM e da Trenitalia, che ancora la controllano pariteticamente al 50%.

I binari su cui viaggiano i treni sono invece gestiti da altre aziende, che sono responsabili quindi anche di stazioni, banchine, passaggi a livello, segnali. È compito dei gestori delle infrastrutture anche regolare il traffico ferroviario, definendo precedenza, velocità e tempi di percorrenza, interruzioni e ripristini della circolazione.

In Lombardia i 2070 km di binari complessivi sono suddivisi fra due diverse aziende: 1740 km sono controllati e gestiti da RFI (Rete Ferroviaria Italiana), sotto la cui responsabilità cadono il Nodo di Milano e, per quanto riguarda il nostro territorio, le linee “dello Stato” che raggiungono la stazione di Piazzale Trieste. I restanti 330 km sono gestiti da Ferrovienord, società controllata al 100% dal Gruppo lombardo FNM. La rete di Ferrovienord comprende la stazione Varese Nord, lungo la linea Milano Cadorna-Varese Nord-Laveno Mombello Lago, i collegamenti che si dipanano da Milano Cadorna e Saronno e la Brescia-Iseo-Edolo, in Valcamonica. Infine, Ferrovienord gestisce anche il collegamento con Malpensa e fra i due Terminal dell'aeroporto.

Complessivamente, in Lombardia i binari si estendono per 2070 km totali. Il 52% di questi è a binario unico. È un aspetto fondamentale per capire il funzionamento del sistema: significa che su metà della rete i treni devono viaggiare a senso alternato. Se si verifica un problema mentre un convoglio circola su un tratto a binario unico, è impossibile superarlo o aggirare l'ostacolo, con ripercussioni sulle corse seguenti, su quelle che viaggiano nella direzione opposta e, potenzialmente, sulle linee connesse.

La mappa delle ferrovie lombarde, inoltre, è rimasta pressoché inalterata rispetto a 50 anni fa, seppur tecnologicamente potenziata. Oggi come 50 anni fa, le due stazioni fulcro per la rete, Centrale e Cadorna, sono stazioni “di testa”: questo significa che quando i convogli arrivano al capolinea per proseguire il viaggio devono invertire il senso di marcia. Questa tipologia di stazione è considerata ormai obsoleta rispetto alle stazioni moderne, quali Reggio Emilia AV Mediopadana, dove le tempistiche di ripartenza dei treni sono molto più brevi.

La Lombardia mette al servizio dei cittadini un'offerta ferroviaria senza pari

In questo contesto, il servizio offerto ai cittadini lombardi risulta essere senza pari in Italia: ogni giorno sui binari corrono 2200 corse regionali, suburbane, aeroportuali. Nell'intero 2022 Trenord ha effettuato oltre 700mila corse, di cui l'83% ha circolato in orario. Negli ultimi 50 anni le corse sono cresciute in modo esponenziale passando dai 500/600 treni al giorno ai 2200 di oggi. A vedere un aumento dell'offerta non è stato solo il servizio ferroviario regionale: negli anni, sui nostri binari sono cresciuti i servizi con più collegamenti cargo e internazionali, l'Alta Velocità e altro.

Un altro dato oggettivo è quello delle frequentazioni, che sono in continua crescita: nel 2011 si muovevano in treno 405mila viaggiatori in un giorno feriale; nel 2019 il dato era raddoppiato, raggiungendo il record di 820mila. Oggi, nonostante tutti i cambiamenti che hanno interessato il mondo del lavoro post pandemico, le frequentazioni sono tornate a crescere fino a superare i 620mila passeggeri giornalieri.

In sintesi, in un sistema che ha visto una crescita dei traffici, l'infrastruttura non si è evoluta di pari passo, e ora si trova al limite della capacità in diversi punti strategici. Basta un imprevisto anche contenuto perché un'irregolarità si ripercuota – anche grazie al binario unico – su tutta la rete, o buona parte di essa.

La flotta ereditata da Trenord risale agli anni '80

Trenord, società fondata nel 2011, ha ereditato una flotta in parte vetusta, comprendente mezzi circolanti dagli anni '80. Questo ha richiesto negli anni investimenti costanti per il rinnovo dei mezzi: pensiamo ai treni Coradia Meridian che corrono sulle linee Malpensa Express o ai convogli TSR che corrono sulle linee suburbane.

Inoltre, nel 2020 ha preso il via un ingente piano che porterà sui binari 222 nuovi treni, entro il 2025: 131 Caravaggio ad alta capacità realizzati da Hitachi; 61 Donizetti a media capacità di Alstom; 30 Colleoni a motore diesel elettrico di Stadler.

È un percorso che deve andare di pari passo con il potenziamento delle infrastrutture, perché i sistemi dei nuovi treni rischiano di non dialogare con reti troppo vetuste. È il caso della linea Brescia-Parma, su cui i convogli Colleoni appena introdotti hanno manifestato inconvenienti tecnici e incompatibilità fra il software di bordo e i sistemi di terra, a causa dell'eccessivo divario tecnologico.

Per migliorare le prestazioni del sistema ferroviario, occorre investire in modo coordinato e lungimirante su tutte le componenti che lo condizionano: flotta, tecnologie e infrastrutture. Ed è questo che è in parte mancato al sistema ferroviario lombardo.

Come funziona il sistema ferroviario a Varese?

A Varese il servizio si articola intorno alle due stazioni principali, Varese FS e Varese Nord, gestite rispettivamente da RFI e da Ferrovienord. Avere accesso a entrambe le reti è un notevole vantaggio, per la Città giardino, perché la connette a punti strategici della città di Milano: Milano Porta Garibaldi tramite le linee Milano-Varese-Porto Ceresio, il Passante ferroviario grazie alla linea suburbana S5, Milano Cadorna e il centro città con il collegamento da Varese Nord.

Sono 189 ogni giorno le corse che collegano Varese alla città di Milano. Varese è inoltre connessa dal treno a snodi come Saronno, punto di interscambio delle linee verso Como, Asso, Erba, Novara, Monza, Albairate, a centri di rilievo nel territorio come Busto Arsizio, Gallarate, Treviglio, al Ticino grazie alle linee TILO S40 Varese-Mendrisio-Como e S50 Malpensa-Varese-Mendrisio-Bellinzona.

E se il collegamento con Malpensa è garantito dalla linea TILO S50, dal 26 novembre 2022 per Varese anche Linate è a “un tiro di metro”: la linea S5 ferma a Milano Dateo e Milano Forlanini, fermate della nuova M4 che arriva all’aeroporto.

Sulle linee di Varese circolano solo treni di nuova o nuovissima generazione: sulla linea Milano-Gallarate-Porto Ceresio l’intero servizio è effettuato da convogli Caravaggio; sulla Milano-Saronno-Varese-Laveno il 40% del servizio. La restante flotta che gravita sulle stazioni cittadine è composta da treni TSR e TAF o, sui collegamenti transfrontalieri, convogli Flirt di nuova generazione

I nuovissimi treni migliorano le performance: dal 2019 al 2022, la puntualità sulla linea Milano-Varese-Laveno è cresciuta di 11 punti, dal 72% all’83%.

E le infrastrutture? La linea RFI che collega Varese a Milano conta due o più binari; a nord di Varese ci sono alcuni tratti a binario unico, comunque limitati. La linea Ferrovienord Milano-Saronno-Varese-Laveno è a binario unico nella tratta fra Malnate e Laveno.

Se l’impatto del binario unico è dunque limitato, nell’area, le linee che circolano su rete RFI pagano le conseguenze di un aumento esponenziale del traffico, sui binari esistenti. Per questo, il tratto fra Gallarate, Parabiago e Rho sarà oggetto di un progetto di potenziamento infrastrutturale, in due fasi. La prima è il quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, 8 km, e la realizzazione di un collegamento con l’aeroporto di Malpensa attraverso la realizzazione di una bretella, raccordo Y, tra la linea RFI e la linea Ferrovie Nord Milano all’altezza della stazione di Busto Arsizio. La seconda è la triplicazione della tratta Parabiago-Gallarate, lunga 23 km.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it