

VareseNews

A Varese con Trenord: sei linee, 238 treni e 113mila passeggeri al giorno

Pubblicato: Mercoledì 7 Febbraio 2024



Una vecchia battuta diceva che la città di Varese era capolinea di tutto: finiva l'autostrada e finiva anche la ferrovia. Realtà del passato, almeno dal punto di vista ferroviario, soprattutto dopo l'apertura del collegamento con Lugano e Mendrisio, che ha dato tutta una nuova fisionomia alla città giardino.

Divenuta oggi **uno snodo** – un **“nodo”** preferisce dire chi parla di ferrovie – da **113 mila passeggeri al giorno, di cui un quinto (21.320 al giorno in media) salgono e scendono a Varese città**, vale a dire nelle tre stazioni del territorio comunale (RFI, Nord e Varese Casbeno).

«La ferrovia – dice **Marco Piuri**, amministratore delegato di Trenord – è stata in passato un elemento di sviluppo del territorio, poi è sembrata in una fase divenire un elemento di ostacolo ed è stato il periodo in cui sono state chiuse tante linee. Dagli anni Novanta è tornata chiave di sviluppo dei territori».



Varese ha intercettato nel tempo questa occasione. Prima con lo sviluppo dei collegamenti suburbani da fine anni Novanta (“conquistandosi” una linea S da Milano, mentre a inizio decade si prevedeva capolinea a Gallarate), poi con l’idea del collegamento transfrontaliero, quella linea che per lungo tempo è stata chiamata “Arcisate-Stabio” (dal nome del tratto con binari nuovi) e che più correttamente si chiama Lugano-Varese o Lugano-Malpensa.

238 treni ogni giorno su sei linee

Oggi le **linee transfrontaliere sono due delle sei** che passano da Varese e hanno consentito di connettere direttamente la città giardino con Malpensa.

I numeri dei collegamenti oggi sono notevoli: «**Varese è il quarto capoluogo di provincia più servito da Trenord** dopo Milano, Monza e Como», spiega ancora Piuri, nel corso di un incontro a Ville Ponti organizzato da Trenord con gli stakeholder del territorio: ben **238 treni al giorno, se si fa la somma delle sei linee**. Che sono suddivise tra rete Rfi (suburbana S5 e diretto Porto Ceresio-Milano Porta Garibaldi), rete Fn (regio express Laveno-Cadorna e regionale Milano-Cadorna) e due transfrontaliere (per Bellinzona, Como e Malpensa, gestite da Tilo, la società paritetica tra Trenord e ferrovie svizzere).



Certo, c'è un tema di programmazione del servizio e un tema di affidabilità poi nel concreto di ogni giorno. I dati dicono che la **puntualità** (misura ai 5?) oscilla tra il 79,7% dei treni regio express da Porto Ceresio a Milano – la linea meno performante – e il 93,9% di puntualità della S40 Como-Varese-Malpensa, gestita da Tilo. In mezzo, l'84,4% della S5 o l'80% della linea per Bellinzona.

Punto critico, ovviamente, nell'esperienza di migliaia di pendolari. E tema sollevato anche da alcuni stakeholder anche a margine del convegno.

Il problema del “nodo” di Milano

Piuri ha difeso i dati complessivi e ricordato anche i limiti legati alle reti, che hanno una capacità massima – in termini di numero di treni – e limiti di flessibilità rispetto agli inconvenienti. Con un centro inevitabile: «**La questione ferroviaria di Lombardia è una sola: il nodo di Milano.** Quando ha iniziato Trenord non c'era Italo, che oggi ha decine di treni, a breve arriveranno i francesi. C'è un tema di binari disponibili».

La **capacità delle linee è un tema centrale** soprattutto quando si deve pensare a nuovi servizi, ad esempio di fronte alle **richieste ribadite a Varese di un collegamento direttissimo, no-stop, tra la città giardino e Milano** (la richiesta, rilanciata dal sindaco **Davide Galimberti**, è stata sostenuta anche da altre voci, come il presidente di Camera di Commercio **Mauro Vitiello**).



Al di là dell'ipotetico "direttissimo" Varese-Milano, nei prossimi anni già **dovrà essere affrontato un nodo importante**: l'inserimento di Malpensa Express da Milano che dovranno passare sulla trafficata linea che passa da Gallarate per poi usare il secondo accesso all'aeroporto, oggi in costruzione.

Come cambia la mobilità su treno da Varese a Milano

Al di là delle difficoltà del servizio, va registrato come il Covid abbia cambiato in modo sostanziale i comportamenti, tra prima della pandemia e dopo: gli spostamenti definiti "occasionalni" (meno di tre volte in un mese) da Varese a Milano sono aumentati del 6%.

Quelli "frequenti" (fino ad 11 spostamenti in un mese: ad esempio lavoro in presenza due volte a settimana) da Varese a Milano sono diminuiti del 3%. Gli spostamenti "regolari" – quelli classici da pendolari – da Varese a Milano sono diminuiti del 56%.

Di certo Varese in questo momento beneficia di un nuovo ruolo: «C'è stata **una crescita significativa delle due linee transfrontaliere**, che ha trasferito una mobilità che era esclusivamente su gomma» dice **Giovanni Chiodi**, responsabile Marketing Analysis and Business Development di Trenord, che ha portato corposi dati di analisi.

Se si vuole comprendere il dato legato ai frontalieri si può analizzare, nel confronto **tra i dati del 2019 e del 2023**, il risultato delle stazioni tra Varese e il confine del Gaggiolo: in un quadro di flessione di altre tratte, sono comunque tra quelle che hanno visto il segno +, con **un +14% per Arcisate e + 9% a Induno** (ancora più marcato il dato positivo sulle stazioni della diramazione per Porto Ceresio).



Il ruolo di Varese come “nodo” è **confermato anche dalle previsioni** dei modelli matematici sviluppati per prevedere lo scenario al **2032**: se infatti in linea generale si prevede una leggera contrazione del ruolo della ferrovia in percentuale, rimane invariata la previsione di mobilità su ferro verso Varese città.

Per il futuro è previsto un aumento ancora significativo della mobilità delle persone e solo una parte viene assorbita dal treno. Il rischio – torneremo sull’argomento – è che il traffico stradale aumenti ulteriormente.



Intermodalità e rete fitta: una sfida per mantenere il trasporto pubblico

Centrale deve diventare l'inserimento del sistema ferroviario in un sistema più ampio di mobilità sostenibile, a partire dai mezzi pubblici su gomma (autobus urbani ed extraurbani) e proseguendo con i vari sistemi sharing e l'intermodalità treno+bici, su cui peraltro il nuovo contratto Trenord farà **un bel passo avanti**.

«**Sempre più serve interconnessione tra operatori**, con un ruolo attivo delle istituzioni» osserva **Elena Maggi**, professoressa di economia dei trasporti e **mobility manager dell'Università Insubria**. Anche le città sono chiamate ad avere un ruolo e da questo punto di vista il rinnovamento del comparto stazioni a Varese – nodo d'interscambio ferro-ferro e ferro-gomma – è una fase interessante, richiamata dal sindaco Galimberti.

Passa da qui la **sfida per rendere più attrattivo il trasporto pubblico nel lungo periodo**, contrastando quella previsione di diminuzione delle quote che viene dalle previsioni. «Paradossalmente, nel momento in cui aumenta l'offerta del servizio, sembra emergere una diminuzione di quota modale» ricorda **Massimiliano Serati** della **Liuc**. Va detto che la provincia di Varese gode di una rete stradale molto sviluppata, eredità del Novecento. Sarà inevitabile dover costruire ancora più strade anche nel ventunesimo secolo o sarà più il treno la risposta?

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it

