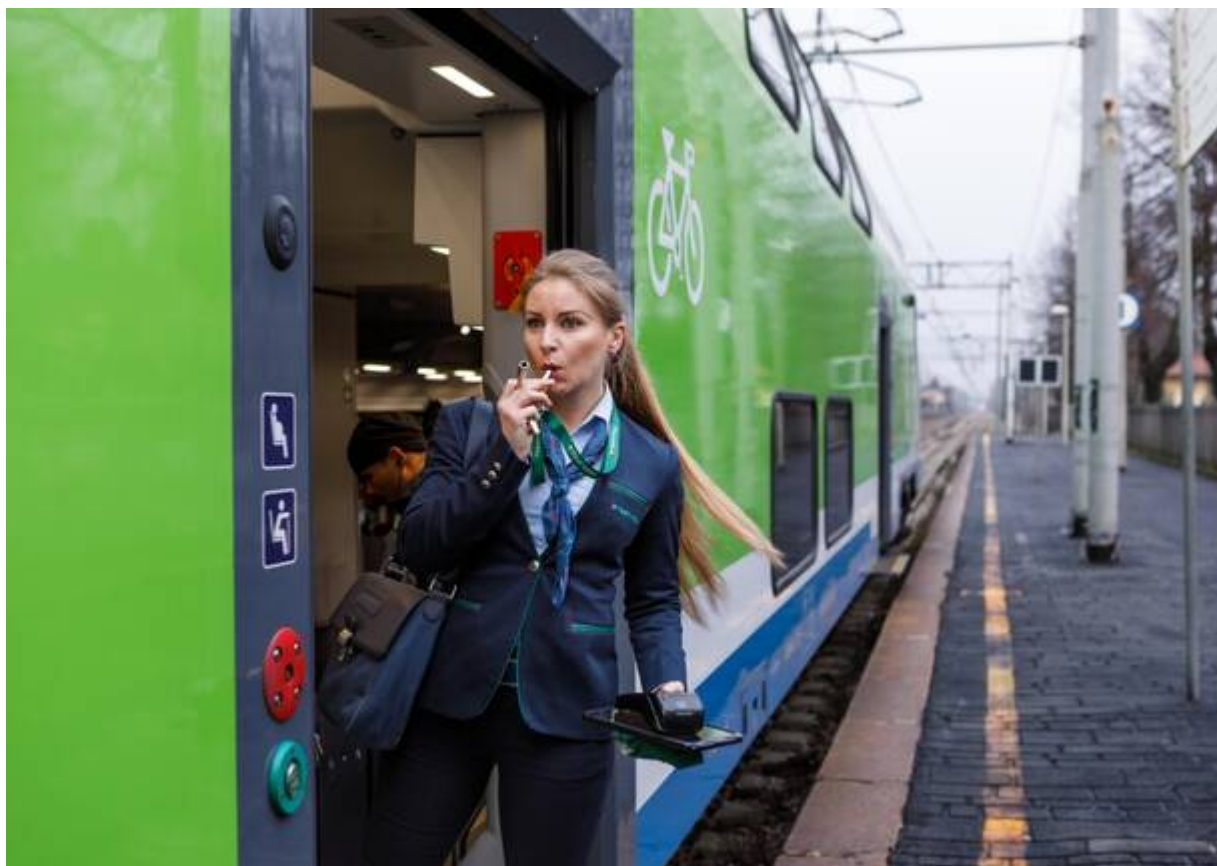


L'ossessione dei treni da Varese a Milano

Pubblicato: Sabato 14 Marzo 2026



Non passa incontro sul “sistema Varese” che non **salta fuori una critica durissima al funzionamento ferroviario**. Una volta ci manca il treno per Milano centrale, un'altra si evidenzia lo scarso collegamento con il capoluogo lombardo, un'altra che il servizio è scadente. Insomma Trenord e Trenitalia sono sempre nei premi. Questo **malgrado ci siano 6-7 treni all'ora nei momenti di punta tra le due città e passino da Varese 238 convogli al giorno**.

Nell'incontro di **“Varese sei tu” Valerio De Molli** ha presentato una slide in cui testualmente ha affermato: «Uno su quattro dei treni che partono da Varese è in ritardo: è il terzo peggior dato d'Italia e non c'è nulla di cui essere orgogliosi. Abbiamo fatto un confronto semplice sui tempi di percorrenza con Milano: oggi impieghiamo più tempo di cinquant'anni fa. È incredibile, ma siamo più lenti dell'8% sui collegamenti diretti e del 15% su quelli non diretti».

Chiederemo conto a Trenord sulla veridicità dei tempi medi di percorrenza, ma **mettere a confronto il 1975 con cinquant'anni dopo senza dire altro è quanto meno riduttivo per diverse ragioni**. Il servizio ferroviario allora era molto diverso: non esisteva il passante ferroviario, la linea per Malpensa, quella per Como e Lugano. Il numero dei treni era decisamente inferiore. In ogni caso abbiamo utilizzato diverse fonti anche con l'ausilio dell'AI cercando di ricostruire la situazione di 50 anni fa e quella attuale.

Linee che servivano Varese nel 1975

Nel 1975 Varese era servita principalmente da due direttrici:

1. FS (Ferrovie dello Stato)

- linea **Gallarate – Varese – Porto Ceresio**

2. Ferrovie Nord Milano (FNM)

- linea **Milano Cadorna – Saronno – Varese – Laveno Mombello**

Quindi passavano treni sia della rete FS sia della rete Nord Milano.

Frequenze tipiche negli anni '70

Dai dati storici delle linee lombarde:

- tra **Milano e Gallarate** c'erano circa **23 coppie di treni al giorno** (andata+ritorno) e **18 coppie tra Gallarate e Varese** su alcune relazioni dell'area.
- la linea FNM **Milano–Saronno–Varese/Laveno** aveva vari treni locali distribuiti lungo la giornata (tipicamente circa uno ogni 30-60 minuti nei periodi di punta).

Stima del traffico passeggeri giornaliero a Varese nel 1975

Combinando le due linee si arriva a circa 80 treni:

- **FS Gallarate–Varese–Porto Ceresio**: ~18 coppie ? **36 treni/giorno**
- **FNM Milano–Saronno–Varese/Laveno**: ~20-25 coppie circa ? **40-50 treni/giorno**

Linee ferroviarie di Varese nel 2025

Varese è un nodo ferroviario piuttosto articolato, servito da **due stazioni principali** (Varese FS e Varese Nord) che collegano la città sia verso Milano che verso la Svizzera e l'aeroporto di Malpensa.

Oggi esistono complessivamente **6 linee ferroviarie principali** che servono la città:

1. Linee Suburbane e Regionali (verso Milano)

- **S5 (Varese – Milano Passante – Treviglio)**: È la linea principale per i pendolari. Attraversa il "Passante" di Milano (fermate come Porta Garibaldi Sotterranea, Repubblica, Dateo) e arriva

fino a Treviglio. Parte dalla stazione **Varese FS**.

- **RE1 (Laveno – Varese – Saronno – Milano Cadorna):** Questa linea RegioExpress collega Varese direttamente con il centro di Milano (stazione Cadorna). È gestita da Ferrovienord e parte dalla stazione **Varese Nord**.
- **RE5 (Porto Ceresio – Varese – Gallarate – Milano Porta Garibaldi):** Collega il Lago di Lugano (Porto Ceresio) con Milano Porta Garibaldi, passando per **Varese FS**.
- **R22 (Varese – Laveno Mombello Lago)** Mentre la linea **RE1** citata prima copre la tratta Varese-Milano, la **R22** è la linea regionale “gemella” che si snoda in direzione opposta, collegando **Varese Nord** con **Laveno Mombello**, sulla sponda lombarda del Lago Maggiore. È una linea fondamentale per il turismo locale e per i residenti della Valcuvia.

2. Linee Transfrontaliere (verso la Svizzera e Malpensa)

Grazie al completamento della ferrovia Arcisate-Stabio, Varese è diventata un hub internazionale gestito dai treni **TILO**:

- **S40 (Varese – Mendrisio – Como):** Unisce Varese a Como passando per il territorio svizzero (Mendrisio). Parte da **Varese FS**.
- **S50 (Malpensa – Varese – Mendrisio – Lugano – Bellinzona):** È il collegamento strategico che unisce l’Aeroporto di Malpensa con il Canton Ticino, effettuando fermata a **Varese FS**.

Riassunto delle Stazioni

- **Varese FS (Piazzale Trieste):** Serve le linee S5, RE5, S40 e S50. È lo snodo principale per i collegamenti internazionali e verso il passante di Milano.
- **Varese Nord (Piazzale Trento):** Serve la linea RE1 verso Milano Cadorna e i treni regionali per Laveno Mombello Lago.
- **Varese Casbeno:** Fermata sulla linea per Milano Cadorna/Laveno, utile per la zona della Questura e dei licei.

Il traffico passeggeri giornaliero a Varese nel 2025

Trenord nel suo tour nelle città capoluogo ha presentato i dati del traffico ferroviario. A Varese giornalmente in settimana passano **238 treni. Parliamo quindi del triplo delle corse quotidiane rispetto al 1975.**

Il risultato è frutto del “cadenzamento” moderno, dove quasi ogni linea ha un treno ogni 30 o 60 minuti.

Ecco come si arriva a quel volume di traffico (considerando i giorni feriali):

1. Stazione Varese FS (Circa 160-170 treni)

Questa stazione ha visto l'incremento maggiore grazie ai collegamenti TILO:

- **Linea S5 (Varese-Milano-Treviglio):** Circa **70-74** corse al giorno (un treno ogni 30? per gran parte della giornata).
- **Linea S50 (Malpensa-Varese-Lugano/Bellinzona):** Circa **36** corse (un treno ogni ora per direzione).
- **Linea S40 (Como-Varese):** Circa **34** corse (un treno ogni ora per direzione).
- **Linea RE5 (Porto Ceresio-Varese-Milano):** Circa **20-22** corse.

2. Stazione Varese Nord (Circa 70-80 treni)

Qui il traffico è gestito principalmente dai RegioExpress:

- **Linea RE1 (Milano Cadorna-Varese-Laveno):** Circa **40-45** corse (un treno ogni ora, più i rinforzi nelle ore di punta).
- **Linea R22 (Varese-Laveno):** Le corse locali e i prolungamenti portano il totale a circa **30-35** movimenti.

La rete di Milano

Se ragioniamo poi sul collegamento tra Varese e Milano occorre tenere conto di un altro aspetto. Nel 1975 la città meneghina tra metropolitane e ferrovie aveva **61 stazioni**. Nel 2025 Milano contava un totale di **158 stazioni uniche** tra metropolitana (134) e ferroviarie (24), considerando che non ci sono sovrapposizioni significative di fermate condivise. Con quasi cento stazioni in più i collegamenti sono molto più fitti e capillari. Un esempio concreto riguarda lo scalo di Linate che è raggiungibile da Varese con un solo cambio.

La rete nazionale

La situazione poi diventa ancora più interessante se calcoliamo le lunghe percorrenze verso Roma o l'Europa. Oggi partendo da Varese si può tranquillamente saltare la stazione di Milano centrale facendo un solo scalo a Rho Fiera o a Porta Garibaldi e si raggiunge la capitale in meno di cinque ore. Ma questo è un altro discorso.

I treni e il turismo

Le sei linee ferroviarie aprono a una ulteriore riflessione: **il turismo**. Non esiste una sola città in Italia che in meno di un'ora colleghi tanti luoghi turistici. **Da Varese si arriva a Laveno Mombello, Porto Ceresio, Lugano, Como e Mendrisio**. Quattro di queste località sono sul lago e altrettante hanno impianti di risalita che permettono di godere di panorami straordinari. C'è un però... grande come un

grattacielo. **Il posto più visitato della provincia di Varese, Santa Caterina del sasso, non è raggiungibile con mezzi pubblici.** Non arriva il treno, non un bus, non un battello a meno che non si passi dalle isole Borromee. Per capire l'assurdo basta guardare all'organizzazione attivata per andare ai castelli di Cannero. Sono stati realizzati tre imbarcaderi privati in altrettante località: Luino, Cannero e Cannobbio, oltre a quello sull'isola. **Ma a Santa Caterina si va solo in auto o a piedi** (per altro con un anello e sentiero molto bello).

Come si vede **ha ragione il ministro Giorgetti** quando dice che piuttosto che lamentarsi per le poche infrastrutture avrebbe senso usarle meglio. Magari non la racconta tutta, ma ognuno potrà trarre le proprie conclusioni su come siamo messi a Varese. **Le analisi sulla mobilità richiedono uno studio su diversi indicatori**, ma soprattutto è fondamentale informare sulla complessità che ogni territorio vive perché il servizio ferroviario non è fatto solo delle rotaie, ma di tutto quello che vive intorno. In 50 anni è cambiato completamente il mondo a partire dalla quantità di traffico complessivo che si muove all'interno della nostra provincia.

Marco Giovannelli
marco@varesenews.it