

## Troppi treni o troppi nodi irrisolti?

### Il TPL visto dai viaggiatori – Parte 1

Il guasto di sabato 11 gennaio agli impianti della Stazione Centrale di Milano, unitamente ad altri numerosi guasti che hanno preceduto e seguito questo episodio, ha rilanciato la solita miope idea secondo cui tutto è dovuto al fatto che ci sono troppi treni.

È vero? È vero su tutta la rete? E se fosse vero cosa si potrebbe fare per garantire il diritto alla mobilità?

Innanzitutto, pochi sanno che RFI assegna le tracce tenendo conto della capacità reale delle linee e aggiungendo ulteriori abbondanti margini di riserva. Quindi, i treni programmati sono meno di quanti ce ne potrebbero fisicamente stare.

I problemi riscontrati derivano piuttosto da guasti all'infrastruttura, ai treni, ad irregolarità causate da svariati motivi, ma anche a tempi e modalità di reazione operativa inadeguati. Ad esempio, vi sono stati più casi di treni bloccati da un guasto all'entrata di grandi stazioni che hanno richiesto ore per il recupero dei passeggeri. Una simile dilatazione dei tempi di risoluzione a fronte di un guasto non è più assolutamente accettabile.

Occorre innanzitutto che i Gestori della rete e dei servizi forniscano risposte esaurienti in merito all'adeguatezza dei relativi programmi manutentivi per ridurre la densità e gravità dei guasti, nonché sulla predisposizione di procedure adeguate alla mitigazione e/o risoluzione delle criticità.

Sempre in tema di impianti, è necessario chiedere conto a RFI delle modalità, delle finalità e dei risultati dei "lavori di potenziamento infrastrutturale". Abbiamo visto che:

- Praticamente **ogni lavoro si svolge ormai con interruzioni di mesi**, anche su linee importanti, quando, non molti anni fa, si facevano in pendenza di esercizio. La motivazione della sicurezza non sempre regge perché, oltre all'interruzione della circolazione limitata alle ore notturne, in prossimità dei cantieri la velocità può essere ridotta a valori compatibili con la sicurezza,
- Relativamente alle **finalità ed ai risultati** rispetto all'esito di lavori ultimamente effettuati, abbiamo molte perplessità: tra i tanti esempi possibili citiamo tra tutti Monza, dove è stato completamente rifatto il sistema di segnalamento, sono stati sostituiti diversi scambi ma non si vede alcun beneficio per la fluidità della circolazione,
- **Le condizioni in cui le linee vengono consegnate** dopo mesi di chiusura per lavori. Emblematico il caso della Valtellina dove, dopo ad ogni riapertura in seguito a intere estati di chiusura, i guasti si sono ripresentati con frequenza incessante,
- Occorre che vengano adeguatamente  **motivate le ragioni delle pesanti chiusure** previste nei prossimi mesi, che coinvolgeranno il Passante, parte delle stazioni di Centrale e Garibaldi e altre tratte nel nodo milanese, e verificare le azioni previste per mitigarle.

Sono pertanto questi i temi da affrontare, tanto più in un panorama di recupero e crescita della domanda di mobilità su ferro, nonostante i disagi di ritardi, cancellazioni e numerose e prolungate chiusure di intere tratte.

Esiste poi una aggiuntiva criticità nel nodo di Milano dove, nonostante la più elevata densità di traffico rispetto al resto dell'Italia, non sono in previsione a breve-medio termine **decisivi interventi infrastrutturali**, diversamente da quanto previsto in altre città.

In primis la stazione di Milano Centrale, stazione che viene ritenuta satura nonostante gestisca un numero di treni nettamente inferiore ad altre stazioni europee di testa di analoga capacità.

**COMITATI E ASSOCIAZIONI DEI PENDOLARI E DEI VIAGGIATORI  
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA LOMBARDIA  
RAPPRESENTANTI DEI VIAGGIATORI ALLA CONFERENZA TPL**

Vediamo cause e rimedi:

- Per l'irregolarità dell'esercizio ferroviario la Centrale non usa ciascuno dei 24 binari per due o più treni ogni ora, ma una sola volta all'ora, dimezzando di fatto la capacità dei binari, e con ingressi che si sovrappongono temporalmente con le uscite, causando interferenze.
- La Centrale ha un grande piazzale in cui tutti gli itinerari si tagliano a raso, senza nessuna opera di scavalco, aggravata dalla sovrapposizione in contemporanea di ingressi e uscite di treni con itinerari, a volte non necessariamente, conflittuali.

Preso atto di questo, è necessario capire come gestire la situazione perché il nodo milanese possa incrementare il numero dei treni.

Appurato che la Centrale costituisce un "Hub" irrinunciabile di riferimento per tutte le direttrici e tutte le categorie di treno, dai RE all'AV, in primo luogo è necessario un riordino delle tracce con "messa a sistema" di tutti i servizi secondo logiche di orario e di interscambio cadenzati e frequenti, di chiara e semplice comprensione. Un sistema ordinato risulta infatti sempre ben più semplice da gestire rispetto ad uno senza logica. Siamo convinti che, in questo modo, **tutti i treni con origine e destinazione a Milano che hanno attualmente capolinea in Centrale potrebbero continuare a rimanere lì attestati, RE compresi.**

Un secondo livello sarà quindi costituito dai treni di lunga percorrenza che non fermano a Centrale, ma nelle stazioni "porta" di Rho Fiera e Rogoredo, o rivalutando a tal fine il ruolo di Lambrate, ove transitano necessariamente tutti i servizi passanti e molte relazioni regionali.

Infine, è prioritario affrontare con trasparenza l'argomento dei tagli al servizio ferroviario, che già aveva avuto una anticipazione a livello regionale, poi rientrata con l'orario di dicembre, ma pur sempre pendente come una spada di Damocle, vista la mole di criticità per:

- avere un affidabile programma sullo sviluppo del servizio, visto che i piani di sviluppo di Regione contrastano con talune irricevibili dichiarazioni, sia a livello nazionale sia regionale, di riduzione,
- esaminare in dettaglio le discutibili e contraddittorie modifiche di alcuni servizi delle linee "S", come, ad esempio, nella parte nord di S12 ed S13,
- affrontare le varie problematiche, un tempo affrontate dai tavoli di settore, e tuttora irrisolte, presenti su svariate direttrici regionali.

Considerato che la L.R. 6/2012 prevede il **coinvolgimento** dei rappresentanti delle associazioni dei consumatori e degli utenti e dei rappresentanti dei viaggiatori prima di procedere alle modifiche della programmazione degli orari dei servizi ferroviari, **chiediamo ancora una volta l'apertura, da parte di Regione Lombardia, di specifici tavoli e incontri per affrontare questi temi.**

Quelli sopra elencati sono solo alcuni dei punti sui quali i Comitati, i Rappresentanti dei Viaggiatori e le Associazioni dei Consumatori intendono, e continueranno a far sentire, la propria voce.

Milano, 28 gennaio 2025

I Rappresentanti dei Viaggiatori alla Conferenza Regionale del TPL

I Rappresentanti dei Comitati Pendolari e delle Associazioni dei Viaggiatori

Seguono firme

**COMITATI E ASSOCIAZIONI DEI PENDOLARI E DEI VIAGGIATORI  
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA LOMBARDIA  
RAPPRESENTANTI DEI VIAGGIATORI ALLA CONFERENZA TPL**

Firme:

Associazione Pendolari Novesi (APN)  
Comitato Pendolari Como – Lecco  
Comitato Pendolari del Meratese  
Comitato Pendolari Gallarate – Milano  
Comitato Pendolari Domodossola – Milano  
Comitato Pendolari Lecco-Milano  
Comitato Pendolari linea S6 Milano – Novara  
Comitato Viaggiatori e Pendolari della Milano – Asso  
Comitato Viaggiatori S9/S11  
Comitato Viaggiatori TPL Nodo di Saronno  
Comitato Milano Asso/Camnago, R16, S2-S4  
Coordinamento Provinciale Pendolari Pavesi  
Pendolino della Brianza – S7 Besanino  
Associazione spontanea PendolariComo  
Comitato InOrario Mantova-CR-Milano  
Gruppo Pendolari Casalpusterlengo  
Comitato pendolari Busto Nord  
UTP – Utenti del Trasporto Pubblico Regione Lombardia

Rappresentanti Regionali dei Viaggiatori:

Manuel Carati  
Giorgio Dahò  
Andrea Mazzucotelli  
Francesco Ninno