

IL FUTURO DELLA FERROVIA A LUINO



**Il servizio
passeggeri:
programmazione
attuale e futura**

10 ottobre 2019

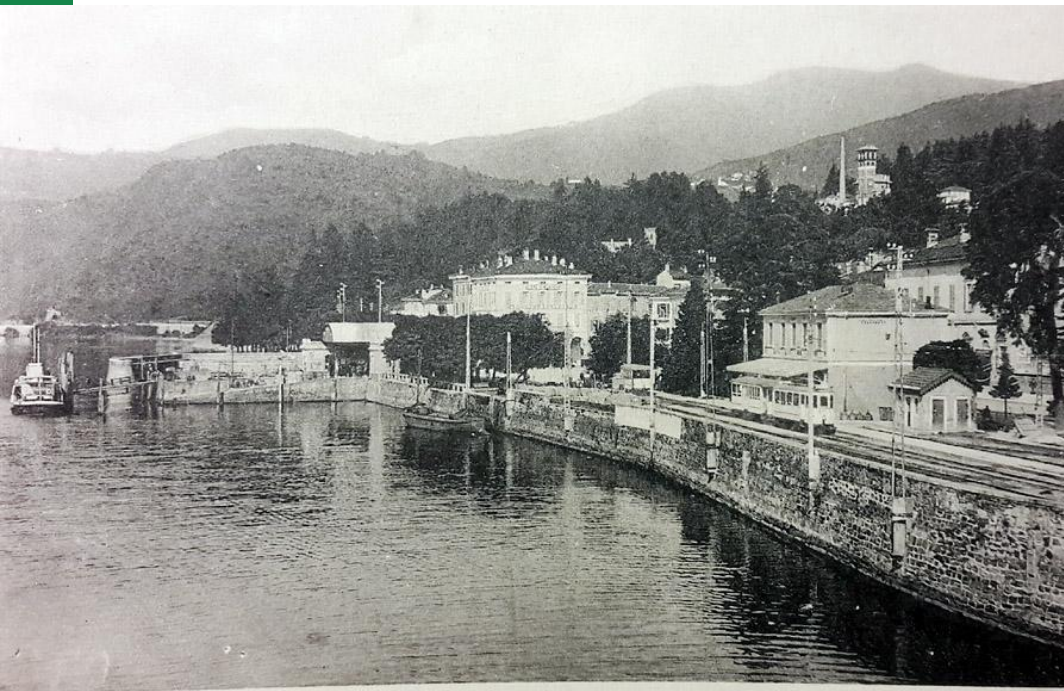
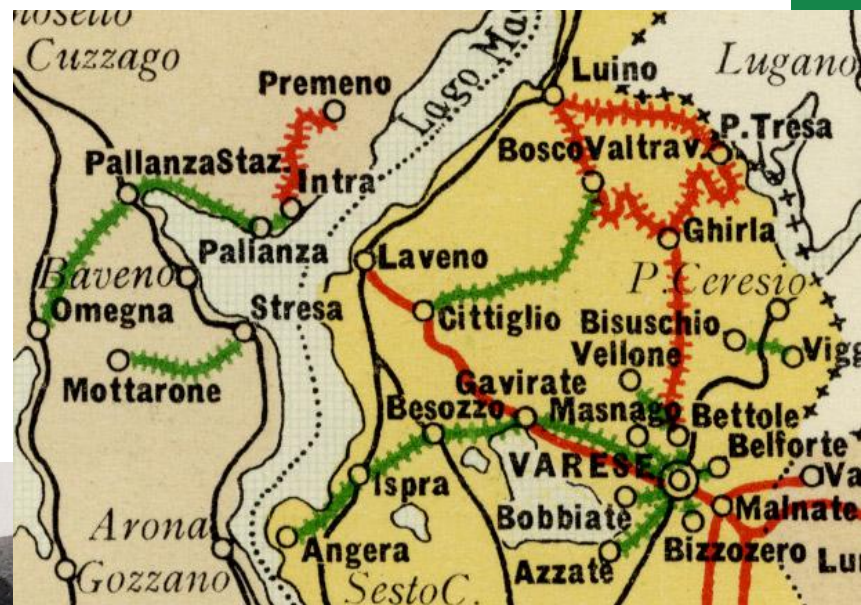
Giorgio Stagni

DG Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile

Luino: una tradizione di trasporti integrati ferro-lago

Fino al 1953: funzionano le ferrovie per Ghirla-Varese e per Ponte Tresa, all'interno di una fitta rete di **trasporto pubblico anche turistico**.

Ferrovie e **tranvie** nel 1936:



LUINO - Stazione tramviaria e Imbarcadere



La (ex) stazione oggi!

In Lombardia

Il sistema ferroviario

- **Le Regioni** sono responsabili della **programmazione** e del **finanziamento** del servizio ferroviario regionale.
- Il **gestore dell'infrastruttura** (RFI, Ferrovienord) cura la realizzazione di **nuovi tratti di linea** e la **manutenzione di binari e stazioni**. Gestisce inoltre la circolazione dei treni.
- Le **imprese ferroviarie** (Trenord, Trenitalia) erogano il servizio, curano la manutenzione dei treni e vendono biglietti e abbonamenti.
- **Gli introiti dei biglietti e abbonamenti** spettano all'impresa ferroviaria.
- Il servizio ferroviario regionale è sempre **sussidiato**: non si regge economicamente soltanto con quello che pagano i viaggiatori.

Sistema sussidiato: deve essere efficace

Il trasporto pubblico costa poco al cittadino perché è **sempre sussidiato**:

- per legge fino al 65% dei costi
- ad esempio in Lombardia circa il 51%

- Un sistema sussidiato è efficiente per la collettività **quanto più è utilizzato**.
- L'ente regolatore **deve necessariamente creare un sistema efficace** (cioè molto utilizzato), altrimenti sta sprecando risorse pubbliche.
- E' normale e legittimo che gli introiti delle linee più importanti "sostengano" le linee minori
- Anche l'**infrastruttura** costa, ed è sempre a carico del pubblico
- L'unico modo per ammortizzare i costi (già spesi) per l'infrastruttura è **utilizzarla molto**

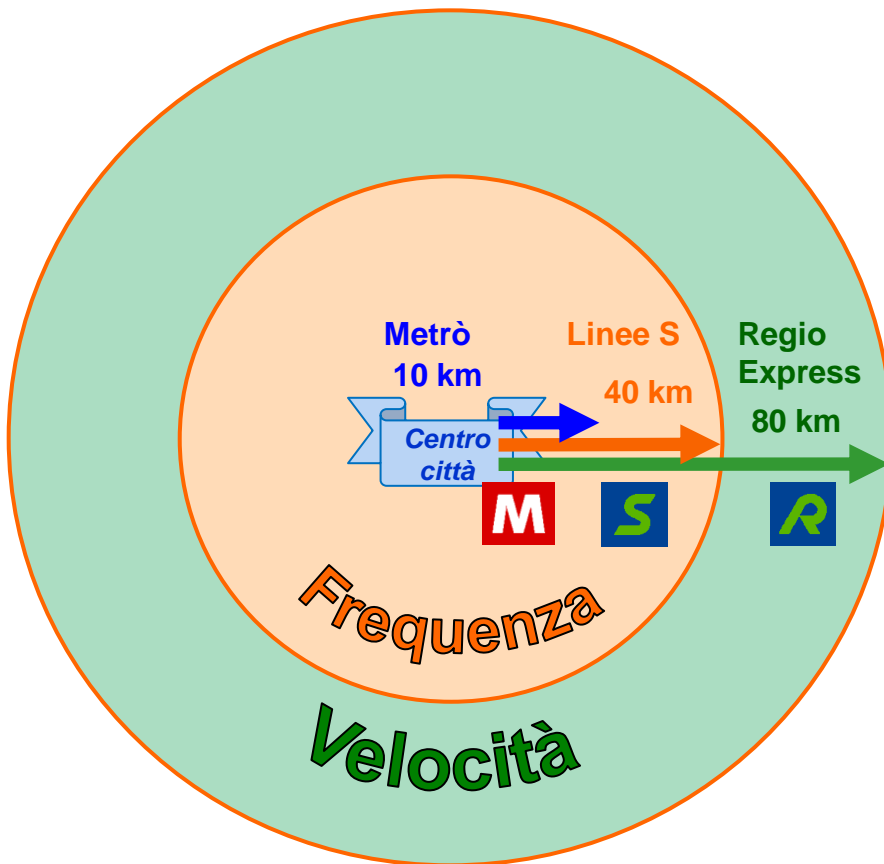
Progettare il servizio: buon senso e qualche regola

L'**hardware**, cioè l'infrastruttura, è una "precondizione" necessaria, ma è il **software**, cioè il servizio, che determina le scelte finali degli utenti, e quindi l'**efficacia** del TPL.

Orari dei treni, cadenzamento, coincidenze, gerarchia dei servizi, informazione coordinata, tariffe integrate e comprensibili sono il "software" con cui il servizio ferroviario si presenta al viaggiatore.

Le regole di progettazione riguardano l'interazione tra:

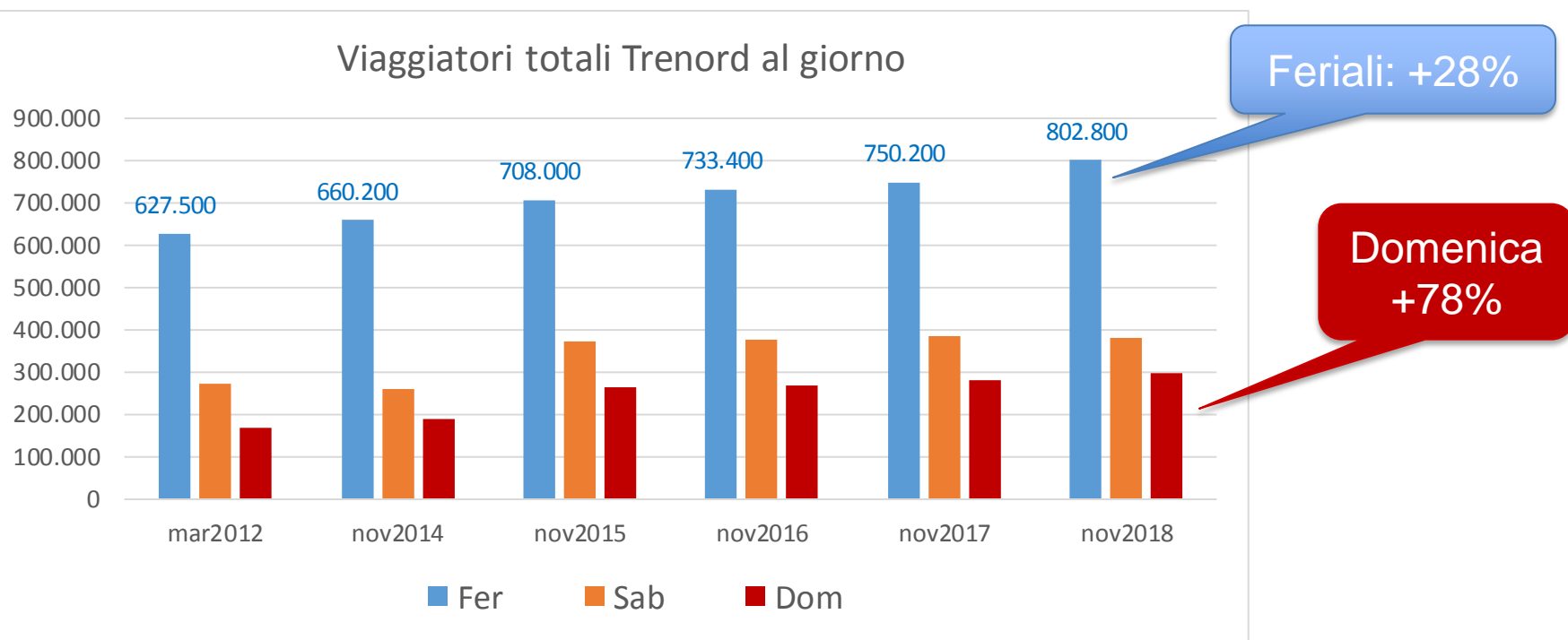
- **velocità e frequenza**
- **numero di fermate e distanza**
- **frequenza e tempo di attesa**
- **utenza pendolare e mobilità di altro tipo (es. turistica)**



Più viaggiatori = sistema efficace

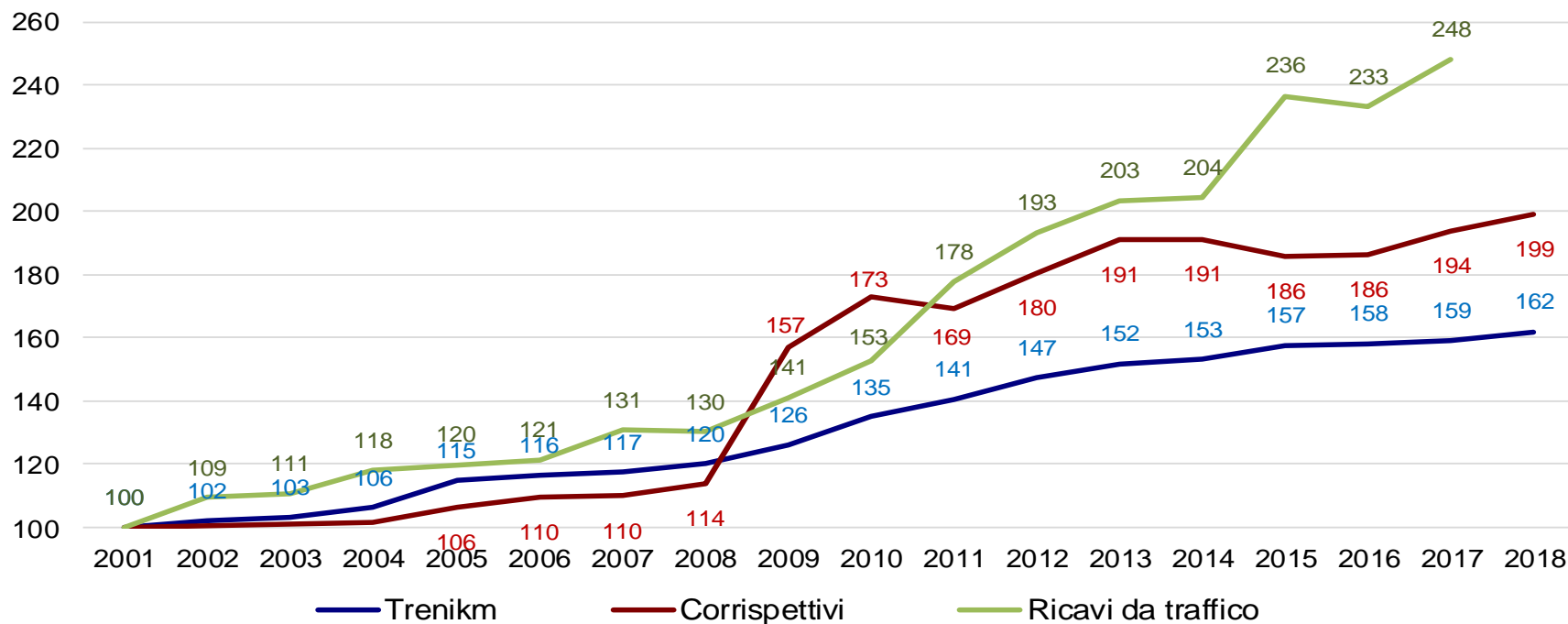
Il trend dei viaggiatori sui treni Trenord è in **costante crescita**, anche negli ultimi anni in cui la produzione è rimasta stabile: si sta giustamente raccogliendo ancora oggi quello che si è “seminato” con la riprogettazione del servizio negli anni scorsi.

Nel 2018 per la prima volta i conteggi hanno superato gli **800.000** viaggiatori al giorno.



La crescita ha un prezzo da pagare

Servizio ferroviario in Lombardia - Produzione totale (2001 = 100)



- In **Lombardia**: +62% di produzione in 17 anni
- +100% di “costi pubblici” (corrispettivi)
- più del doppio dei ricavi
- da 400.000 a 800.000 viaggiatori; tariffe maggiori, ma anche titoli integrati **loViaggio**, per un rapporto più equilibrato tra costi pubblici e costi degli utenti

176 nuovi treni

Nel **2017** Regione Lombardia intraprende un nuovo programma di rinnovo della flotta: **161 treni** da immettere in servizio entro il **2024**, divisi in 3 modelli, per un investimento complessivo di **1600 milioni**.

A **maggio 2019**, riutilizzando i ribassi d'asta delle due forniture aggiudicate, si finanzia l'acquisto di **ulteriori 15 treni** (10 «Pop» e 5 «Caravaggio») in aggiunta ai 161 già previsti.

Le prime consegne sono attese entro fine 2019.

I treni sono acquistati da **Ferrovienord** e messi a disposizione dell'impresa ferroviaria (oggi Trenord), garantendo l'assenza di barriere all'ingresso anche nell'ipotesi di futura messa a gara dei servizi.



Giugiaro Architettura disegna una **nuova livrea**: assicura una immediata riconoscibilità dei nuovi treni, dando così il via allo sviluppo dell'**immagine unitaria** per il sistema di trasporto pubblico lombardo.



176 nuovi treni

105 treni a doppio piano
Hitachi «Caravaggio».



30 treni diesel Stadler
«Flirt 3»



41 treni a media
capacità, di cui 10
Alstom «Pop»

*(attualmente è pendente un
ricorso al TAR per gli altri 30)*

Sul Lago Maggiore

La ferrovia Gallarate-Luino: dal margine della Lombardia al servizio transfrontaliero

Quando la Regione acquisisce la competenza sul servizio ferroviario (2001) la Luino-Laveno-Gallarate è caratterizzata da:

- orari non cadenzati
- servizio verso la Svizzera scarso e non in coincidenza
- pochi treni diretti verso Milano per utenza prettamente pendolare



Negli anni successivi la linea è destinata prioritariamente al **corridoio merci Bellinzona-Novara**, utile e positivo in sé, ma complesso da far convivere con i treni viaggiatori.

Inoltre dal 2013 la Oleggio-Sesto C.-Laveno è chiusa al traffico viaggiatori (oggi ci sono solo bus).

La ferrovia Gallarate-Luino: dal margine della Lombardia al servizio transfrontaliero

Mappa
2019



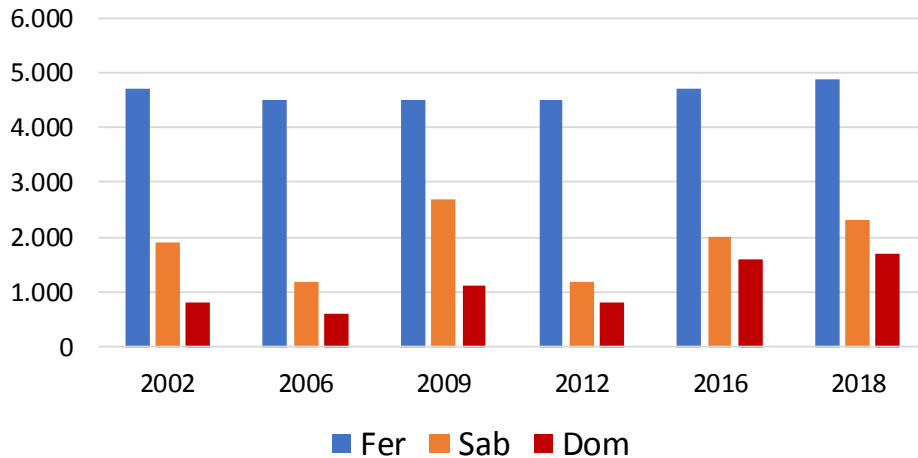
Negli anni si realizzano:

- **orario cadenzato** Luino-Gallarate
- **coincidenze sistematiche** a Gallarate verso tutte le altre linee, inclusa Milano (effetto «nodo»)
- dapprima coincidenze verso la Svizzera e poi **servizio diretto** senza trasbordo Gallarate-Cadenazzo
- nuovo materiale rotabile (treni transfrontalieri **Flirt**)

Il servizio diretto su Malpensa è stato inevitabilmente solo temporaneo, perché gli accordi internazionali prevedono a regime il servizio aeroportuale via Mendrisio-Varese.

La ferrovia Gallarate-Luino: i viaggiatori

Viaggiatori linea Gallarate-Luino

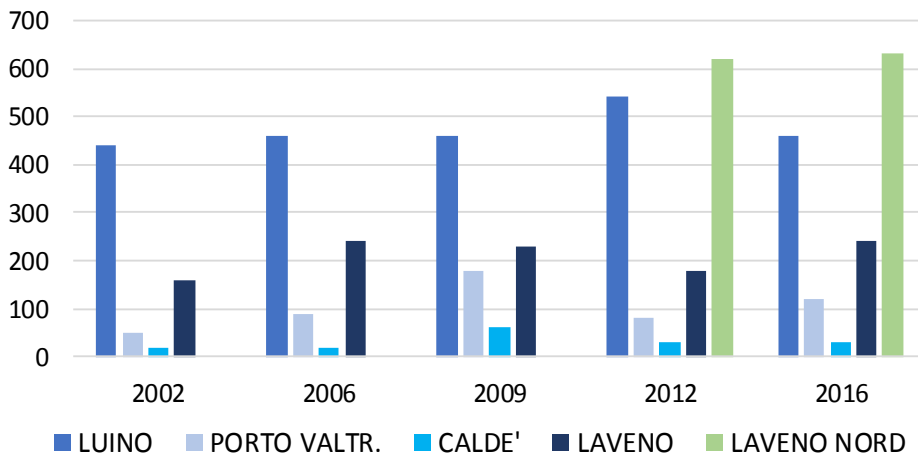


Il numero di viaggiatori **feriali** della linea Gallarate-Luino è sostanzialmente **stabile** intorno a **4.700/giorno**, con una lieve **crescita** nell'ultima rilevazione (**2018: 4.900**).

I viaggiatori **festivi**, pur inferiori in valore assoluto, sono circa **raddoppiati** in un decennio.

*La linea si colloca al 38° posto sulle 62 linee Trenord (valore pass*km annui).*

Viaggiatori feriali per stazione



I viaggiatori **per singola stazione**, sulla tratta di lago, si concentrano soprattutto a **Luino** (circa **450/giorno**); per confronto **Laveno Nord** arriva a **600**.

La ferrovia Gallarate-Luino: il futuro

Per il futuro si possono prevedere:

- aumento della **frequenza** dal lato svizzero (oggi ogni 2 ore, domani ogni ora)
- coincidenze a **Cadenazzo** verso la restante rete svizzera (oggi non sono ottimizzate)
- servizi festivi diretti Milano-Laveno-Luino orientati alla **mobilità turistica**
- benefici di **regolarità e affidabilità** anche per il servizio viaggiatori grazie ai miglioramenti infrastrutturali realizzati per il corridoio merci (eliminazione passaggi a livello, rifacimento stazioni)

Inoltre i servizi cadenzati Luino-Gallarate già oggi potrebbero teoricamente proseguire su Milano senza trasbordo (hanno un «canale» dedicato). La scelta è economica e legata alla saturazione della linea Rho-Gallarate, che attende da anni un potenziamento.

Il Lago e il turismo



Treno a vapore a Lecco



Piroscafo "Concordia" a Como

Il legame iniziale tra la ferrovia, il lago e il turismo è oggi deteriorato, ma può essere riscoperto.

Per il 2020 è allo studio un servizio festivo di **treno storico + piroscavo storico** analogo a quello introdotto nel 2019 sul Lago di Como

- *Treno storico di "anteprima" Milano-Luino il 13 ottobre 2019*