

MalpensaNews

I treni S suburbani di Milano compiono vent'anni. E si inizia a parlare di secondo Passante

Roberto Morandi · Friday, December 13th, 2024

Era il 12 dicembre 2004 e la mobilità della Lombardia vedeva una piccola rivoluzione: l'avvio del sistema ferroviario suburbano, che offriva un treno ogni mezz'ora sul settore Nord della metropoli. Un sistema che aveva grande potenzialità, che oggi è in parte in sofferenza ma che resta da difendere nelle sue caratteristiche fondamentali.

Prima di allora ogni linea ferroviaria aveva treni a orari molto variabili e – soprattutto – con dei **“buchi” nel corso della giornata**, fasce orarie in cui le corse diventavano molto rare. Un sistema che era ancora incentrato sul pendolarismo “classico”, quello dei viaggiatori diretti verso Milano al mattino, con rientro la sera.

Con l'introduzione delle **linee S invece andava a regime un sistema che prevedeva una corsa ogni trenta minuti**: un treno ogni mezz'ora, sempre agli stessi minuti di ogni ora, per tutto il giorno.

Su alcune linee (verso Gallarate-Varese e verso Saronno) si era già iniziato da alcuni anni a sperimentare, ma il sistema divenne più ampio in concomitanza con **l'apertura dell'ultima stazione sotterranea del passante ferroviario, Porta Vittoria**, che rendeva possibile proseguire verso l'Est Milano.

Sette le linee attivate quel 12 dicembre, di cui cinque attraverso il Passante, fino al capolinea di Porta Vittoria: la S1 da Saronno, la S2 da Mariano Comense, la S5 Varese, la S6 da Novara, la S10 “urbana” che faceva solo Milano Bovisa – Milano Porta Vittoria. A questo si aggiungevano due linee S con capolinea a Milano Cadorna, la S3 da Saronno e la S4 da Seveso.

Il 24 dicembre dello stesso anno venne poi aggiunta anche la linea S9 Seregno-Milano Lambrate-Milano San Cristoforo, gestita da TiLo a frequenza oraria, che “aggira” Milano usando la linea di circonvallazione (oggi, prolungata, è Saronno-Seregno-Milano-Albairate).

Potenzialità e disagi

Una trasformazione entrata nella vita dei lombardi, anche se da un lato non si percepisce più la portata di un sistema che caratterizza in modo evidente la realtà di Milano, dall'altro si fanno i conti con le difficoltà del più ampio sistema ferroviario, alle prese con ritardi e cancellazioni, disagi diffusi dei pendolari.

«Sappiamo dei tanti disagi che quotidianamente subiscono i pendolari con guasti e ritardi dovuti a cause diverse» ammette l'assessore regionale ai Trasporti e Mobilità sostenibile, Franco Lucente.

Una soluzione di cui si discute è **alleggerire la pressione su quei “colli di bottiglia” che sono le stazioni di testa** (Centrale in particolare, sotto pressione per il boom dell'alta velocità, Italo e Frecciarossa). «In collaborazione con Trenord e i partner coinvolti, si sta impegnando per una gestione oculata del transito dei treni, che possa coinvolgere anche altre stazioni milanesi sino ad oggi poco sfruttate»

Un secondo Passante ferroviario a Milano?

Ed è lo stesso Lucente a citare **un progetto già ipotizzato da alcuni** ma fin qui poco evocato: «Bisogna **pensare concretamente all'opportunità di realizzare un secondo Passante ferroviario**». Ovviamente un investimento di grande portata, da realizzare con fondi statali ed europei, ma che consentirebbe di aumentare i transiti attraverso Milano, senza appesantire le stazioni capolinea. Ed eventualmente servendo altre zone della città con nuove stazioni sotterranee (una delle ipotesi è realizzarlo a Ovest e Sud della centro).

Passeggeri cresciuti del 40% in vent'anni

Al convegno per celebrare i vent'anni delle linee S è intervenuto anche **Raffaele Cattaneo**, che da assessore ai Trasporti è stato uno degli artefici- nella politica – della costruzione del sistema ferroviario cadenzato, che comunque era ipotizzato già dagli anni Ottanta, sull'esempio delle RER parigine.

Dobbiamo continuare a lavorare e migliorare – ha detto Cattaneo – per **fare in modo che i cittadini considerino il trasporto pubblico locale una valida alternativa al trasporto privato, in particolare all'uso dell'auto**, modificando così le proprie abitudini. Per raggiungere questo obiettivo, è indispensabile offrire un servizio di qualità. **Le linee S sono state una grandissima intuizione lungimirante** che ha permesso di potenziare molto la quantità dei servizi ferroviari, che sono **cresciuti del 40% in questi anni**», in un quadro comunque di aumento della domanda di mobilità.

This entry was posted on Friday, December 13th, 2024 at 5:19 pm and is filed under [Lombardia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.