

da **Brevi ferroviarie** del 18 agosto 2021

Trenord: da dicembre via i treni pendolari della linea Lecco da Milano Centrale

Comunicato stampa ONLIT

Dal prossimo 1° dicembre e non più dal 1° settembre, uno dei treni più frequentati del lecchese, il Colico - Lecco - Milano Centrale, con orario di partenza da Colico alle 6.09, da Lecco alle 7.19 e ora di arrivo alle 8.07, verrà dirottato a Milano Rogoredo. Nei piani di Regione Lombardia, di Trenord e di RFI, in futuro è prevista la stessa sorte anche per le altre tre corse tra Lecco e Milano (delle 8.21, delle 17.50 e delle 18.48). Questa modifica all'orario che allunga i tempi di percorrenza sulla tratta era stata sospesa dalla Regione a causa del Covid.

Il treno Colico - Lecco - Milano Rogoredo è la soluzione più inefficiente che ci sia perché tra Monza e Greco deve tagliare la linea Chiasso, tra Greco e Lambrate deve tagliare come minimo le due linee per Brescia, tra Lambrate e Rogoredo deve tagliare le due linee Bologna e la linea Genova per arrivare ai binari tronchi.

In totale fa 10 binari piuttosto trafficati, senza nessun piano di struttura di scavalco all'orizzonte. Dietro le Alpi, a Zurigo, Francoforte e Monaco sono grovigli di scavalchi che evitano di dover fermare dei treni dalla direzione opposta. Basterebbe vedere come vanno quei treni che già oggi hanno questo strano istradamento. Per esempio, alla coppia EC Zurigo - Genova (307 e 308) negli ultimi mesi non sono mai bastati i 26 minuti programmati e questi hanno due tagli in meno rispetto ai Lecco - Milano Rogoredo Tronco.



Milano Centrale negli anni è diventata sempre più la stazione dei treni ad Alta Velocità, e nel tempo sono stati espulsi i treni di altre direttive locali, con attestazioni a Lambrate, Garibaldi, Greco Pirelli o Sesto San Giovanni. Attualmente non ci sono previsioni di incrementi di treni veloci, ma dopo le pessime performance degli anni passati i ritardi sono aumentati anche in questo segmento commerciale del trasporto passeggeri: per questo, gli spazi liberi in stazione e le minori "interferenze" dei treni regionali servono per aumentare la puntualità di quelli AV.

Se l'organizzazione di RFI (gestore dell'infrastruttura noleggiata a caro prezzo) non brilla per efficienza al punto che per avere più puntualità necessita di avere meno treni, anche Trenord non scherza in quanto a scelte inefficienti. Anziché tenersi i costosi ma strategici "slot", finestre d'ingresso noleggiate in Stazione Centrale e offrire almeno qualche servizio di qualità ai pendolari, li cede per risparmiare sui costi dei pedaggi e tappare qualche buco finanziario. Buchi che Trenord, nonostante l'enorme volume di risorse pubbliche trasferite dalla Regione alla "sua" azienda, continua a mietere.

La scelta è miope per ambedue le aziende, inoltre, perché per alimentare i passeggeri dell'alta velocità servono anche i treni che arrivano dalle province alla Stazione Centrale.

Comunicato stampa ONLIT - 18 agosto 2021

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.