

# Quant'è lontana Milano da Parigi in treno

[lavoce.info/archives/92610/quant-e-lontana-milano-da-parigi-in-treno/](https://lavoce.info/archives/92610/quant-e-lontana-milano-da-parigi-in-treno/)

January 18, 2022



*Trenitalia ha inaugurato il nuovo collegamento internazionale tra Milano e Parigi. I tempi di percorrenza restano lunghi per un'organizzazione dell'orario non ancora ottimale. Il problema nasce dalla mancanza di una regolazione unica europea.*

## **Anche in Francia arriva la concorrenza**

Con l'avvio dell'orario ferroviario 2021-2022, Trenitalia ha inaugurato il suo nuovo collegamento internazionale tra Milano e Parigi. La stampa ha giustamente enfatizzato l'evento, sottolineando che segna l'avvio operativo della concorrenza tra servizi passeggeri anche in Francia: una trasformazione dalla quale è lecito attendersi, secondo l'esperienza ormai decennale maturata dall'Italia, qualche significativo vantaggio per l'utenza in termini di incremento delle frequenze, della rete e della qualità, oltre a un contenimento delle tariffe medie.

Si tratta, peraltro, di un risultato atteso da lungo tempo e ancora abbastanza parziale: le condizioni per l'apertura alla concorrenza della rete francese si mantengono non facili e le difficoltà esistenti hanno finito per riverberarsi sulla costruzione dell'orario, con esiti per il momento non ottimali, da cui è forse opportuno trarre qualche riflessione in merito alle modalità di regolazione delle due reti coinvolte.

## **Le scelte dei francesi**

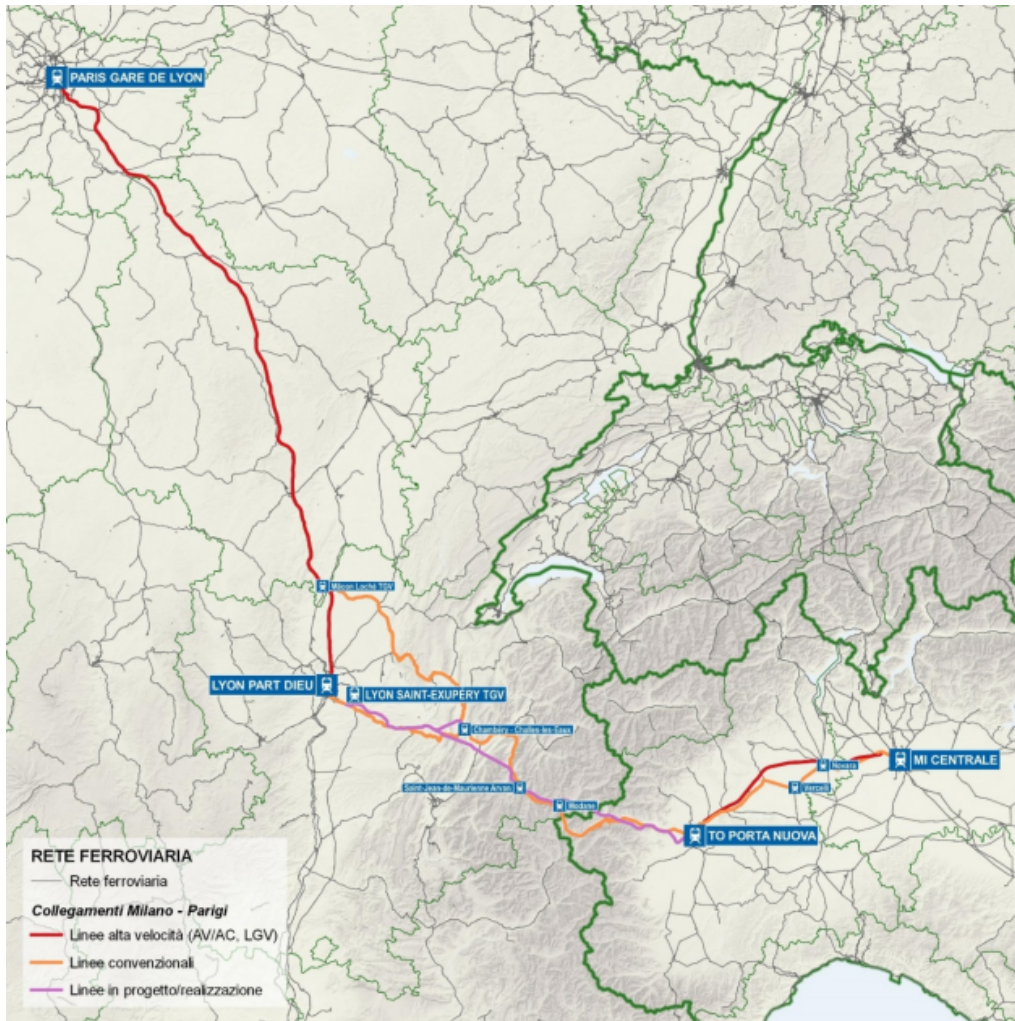
Servizi ferroviari diretti tra Parigi e Torino-Milano sono operati sin dagli anni Novanta da SnCF utilizzando treni Tgv politensione, adatti a circolare sulla linea Av Parigi-Lione (alimentata a 25 kV corrente alternata), ma anche sulle reti ordinarie francesi e italiane

(alimentate rispettivamente a 1,5 e 3 kV corrente continua). Un po' paradossalmente, questi convogli non hanno mai potuto utilizzare la linea Av Torino-Milano (dotata di sistemi di controllo della circolazione differenti) e hanno continuato a percorrere la linea storica, talora fermando anche a Vercelli e Novara, con un incremento dei tempi di percorrenza dell'ordine dei 40 minuti.

Non si tratta di un problema della linea italiana, ma del fatto che la limitata flotta dei Tgv utilizzati su questa relazione, ormai datati, non sia stata attrezzata con i sistemi necessari a utilizzare la nostra rete alta velocità, più moderna e basata su un segnalamento diverso. La scelta (un upgrade dei treni francesi costerebbe pochi milioni) è probabilmente indice della ridotta considerazione del servizio dal punto di vista commerciale a causa della lentezza e della domanda limitata. Per questo motivo non è da escludere una prossima uscita di Sncf dal servizio, a beneficio di Trenitalia.

Meno noto è ciò che accade lato Francia (Figura 1), dove gli instradamenti hanno a lungo oscillato, con vari tentativi, tra l'utilizzo della linea diretta tra Parigi e Chambéry-Modane e il transito per Lione, al costo però di utilizzare la linea tra Lione e Chambéry in parte a semplice binario, con ulteriore aumento del tempo di viaggio. La scelta degli ultimi anni è stata di escludere Lione, trasformando di fatto il treno in un collegamento Parigi-Italia, nonostante l'importanza della terza città francese e le sue relazioni con il Nord Italia.

**Figura 1** – Linee utilizzate sulla relazione Milano-Torino



Fonte: i-TraM

### I tempi di percorrenza

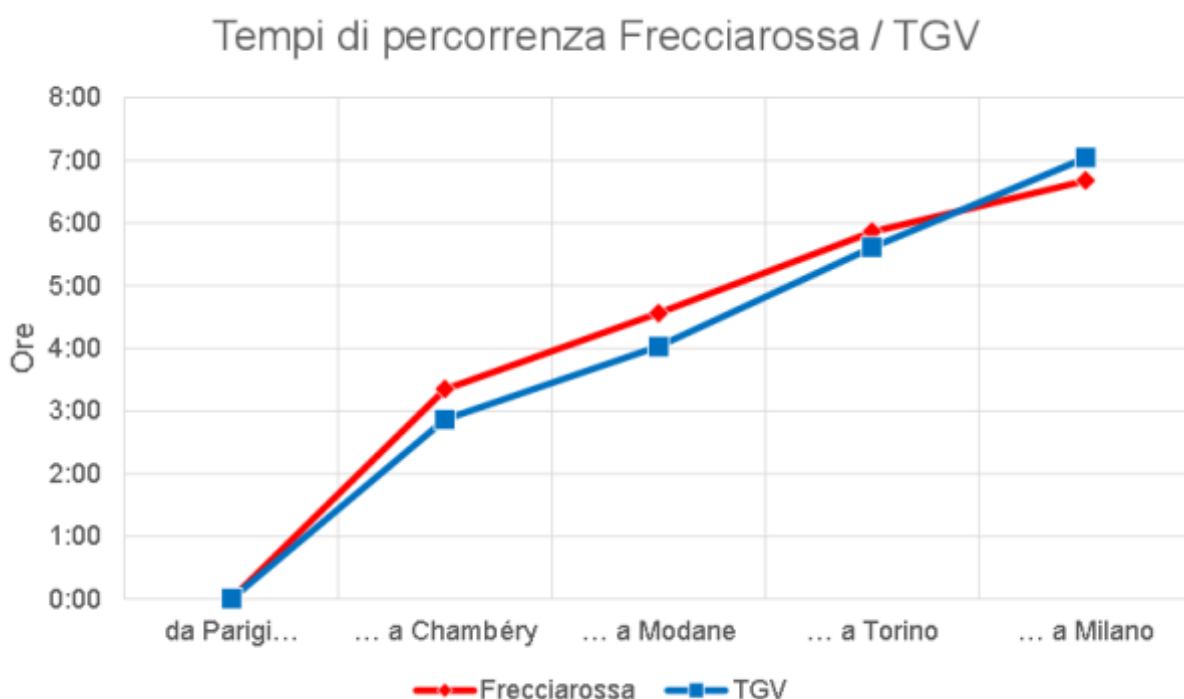
Attualmente (Figura 2) i tempi medi di viaggio tra Milano e Parigi variano tra le 7 ore e 10 minuti di Sncf (min 7h02, max 7h32) e le 6 ore e 44 minuti di Trenitalia (min 6h32, max 6h57). Il vantaggio di Trenitalia consiste nel poter utilizzare entrambe le linee alta velocità (Milano-Torino e Lione-Parigi) e “guadagnare” sempre la fermata di Lione.

Figura 2 – Tempi medi di percorrenza dei due servizi (orario dicembre 2021)

	FR		TGV		
Milano	↑	} <b>06:44</b> }	↑	} <b>07:10</b> }	
	00:47				01:28
Torino	↑				↑
	03:53				03:44
Lione	↑		↑		
	02:04		01:53		
Parigi	↓		↓		

La forte variabilità dei tempi, soprattutto per Trenitalia, è indice di qualche difficoltà di ottimizzazione dell'orario, soprattutto nella tratta internazionale. In effetti, i tempi di percorrenza dei diversi treni sulla linea storica Torino-Modane risultano molto diversi (da 52 minuti a 1 ora e 39 minuti), solo in parte a causa delle fermate in Val di Susa. Analoga situazione si ritrova nella tratta Modane-Chambéry, percorsa in un tempo compreso fra 52 minuti e 1ora e 14minuti. Più ancora di questi elementi, colpiscono però i tempi di fermata: da 6 a 17 minuti nella stazione di Modane, fino a 20 minuti a Lione, con evidenti conseguenze sulla durata complessiva del viaggio. Ad esempio, il Frecciarossa in partenza da Milano alle 6:25 cumula ben 43 minuti totali di fermata.

**Figura 3** – Tempi di percorrenza a confronto



È bene ribadire come nessuno di questi problemi derivi dai treni o dall'infrastruttura in sé, ma dall'organizzazione dell'orario. Sebbene i Frecciarossa sembrino i più penalizzati, tutte le soluzioni offerte subiscono in qualche loro parte perditempi tecnicamente poco giustificati. Di fatto, combinando tra loro i migliori tempi di tratta e limitando quelli di fermata ai canonici 2 minuti, già oggi vi sarebbe la possibilità di andare da Milano/Torino a Parigi diretti in circa 5 ore e 30 minuti o 5 ore o da Milano/Torino a Lione in circa 4 ore – 3.ore e 15 minuti.

### Le prospettive

La difficoltà nell'ottimizzare gli orari è una condizione non inusuale, ma certo non desiderabile per i servizi di punta, le cui prestazioni dovrebbero essere sottoposte a una riprogrammazione d'orario "strategica". Il compito non sembra per ora facilitato dalla presenza di due diversi gestori di rete, ciascuno dei quali collegato a una delle due imprese ferroviarie in competizione tra loro sulla tratta.

Per ovviare a questo genere di problematiche si potrebbe immaginare un soggetto unico incaricato dell'assegnazione delle tracce sull'intero corridoio, alla stregua del modello sperimentato nel trasporto merci ferroviario transalpino, liberalizzato ormai da anni. Ancora meglio sarebbe avere una regolazione unitaria delle tracce su tutta la rete principale continentale, dove molto si sta spendendo per creare una rete transeuropea.

Per ora, sullo sfondo resta la costruzione della nuova linea, che potrà determinare riduzioni dei tempi di viaggio importanti, ma soltanto a lungo termine. Al contrario, nel medio termine, il tunnel di base in costruzione tra Bussoleno e St. Jean de Maurienne sarà in grado di ridurre i tempi di viaggio dei più veloci treni passeggeri solo di circa mezz'ora e dunque nell'ordine di grandezza degli attuali perditempi. La tratta nazionale italiana (Torino-Bussoleno), di cui si riprende ora l'iter progettuale, potrà togliere forse altri 15 minuti, mentre sul versante francese sembra molto dilazionato nel tempo il completamento della linea (che richiede due nuovi lunghi tunnel, peraltro su un tracciato adatto più alle merci che ai passeggeri). Tutto ciò significa che solo nel decennio 2030-2040 si giungerà a collegare Milano a Parigi in circa 5 ore e Torino a Parigi in circa 4 ore e 15 minuti all'astronomico costo di circa 20 miliardi: tempi buoni dal punto di vista ferroviario, ma forse non tali da consentire un largo vantaggio sull'aereo.

**Figura 4** – Orario dei collegamenti tra Milano e Parigi e viceversa

		TGV 9240	FR 9292	TGV 9244	FR 9296	TGV 9248
<b>Milano Centrale</b>	<b>p.</b>		<b>06:25</b>		<b>15:53</b>	
<b>Milano P.Garibaldi</b>	<b>p.</b>	<b>06:00</b>		<b>12:10</b>		<b>16:10</b>
Novara	a.	06:31				
	p.	06:33				
Vercelli	a.	06:44				
	p.	06:46				
<b>Torino Porta Susa</b>	<b>a.</b>	<b>07:34</b>	<b>07:09</b>	<b>13:36</b>	<b>16:39</b>	<b>17:36</b>
	<b>p.</b>	<b>07:36</b>	<b>07:11</b>	<b>13:38</b>	<b>16:41</b>	<b>17:38</b>
Oulx C.C.S.	a.	08:36		14:36		18:36
	p.	08:38		14:38		18:38
Bardonecchia	a.	08:47		14:48		
	p.	08:49		14:50		
<b>Modane</b>	<b>a.</b>	<b>09:15</b>	<b>08:33</b>	<b>15:12</b>	<b>17:50</b>	<b>19:15</b>
	<b>p.</b>	<b>09:25</b>	<b>08:50</b>	<b>15:19</b>	<b>17:55</b>	<b>19:30</b>
St.Jean-de-Maurienne	a.	09:37				
	p.	09:42				
<b>Chambéry</b>	<b>a.</b>	<b>10:22</b>	<b>09:51</b>	<b>16:22</b>	<b>18:53</b>	<b>20:22</b>
	<b>p.</b>	<b>10:29</b>	<b>09:55</b>	<b>16:29</b>	<b>18:57</b>	<b>20:24</b>
<b>Lyon Part Dieu</b>	a.		<b>11:08</b>		<b>20:12</b>	
	p.		<b>11:28</b>		<b>20:30</b>	
Mâcon - Loché	a.	11:37		17:37		21:37
	p.	11:39		17:39		21:39
<b>Paris Gare de Lyon</b>	<b>a.</b>	<b>13:12</b>	<b>13:22</b>	<b>19:12</b>	<b>22:25</b>	<b>23:12</b>



		TGV 9241	FR 9281	TGV 9251	TGV 9249	FR 9287
<b>Paris Gare de Lyon</b>	p.	<b>06:47</b>	<b>07:26</b>	<b>12:47</b>	<b>14:43</b>	<b>15:18</b>
Mâcon - Loché	a.	08:22		14:22	16:34	
	p.	08:25		14:25	16:38	
<b>Lyon Part Dieu</b>	a.		<b>09:20</b>			<b>17:14</b>
	p.		<b>09:26</b>			<b>17:20</b>
<b>Chambéry</b>	a.	<b>09:39</b>	<b>10:47</b>	<b>15:39</b>	<b>17:40</b>	<b>18:35</b>
	p.	<b>09:44</b>	<b>10:54</b>	<b>15:44</b>	<b>17:54</b>	<b>18:45</b>
St.Jean-de-Maurienne	a.				18:23	
	p.				18:24	
<b>Modane</b>	a.	<b>10:49</b>	<b>12:00</b>	<b>16:49</b>	<b>18:46</b>	<b>19:59</b>
	p.	<b>10:55</b>	<b>12:10</b>	<b>16:55</b>	<b>18:55</b>	<b>20:10</b>
Bardonecchia	a.	11:13		17:18	19:13	
	p.	11:15		17:20	19:15	
Oulx C.C.S.	a.	11:23		17:28	19:23	
	p.	11:25		17:30	19:25	
<b>Torino Porta Susa</b>	a.	<b>12:24</b>	<b>13:18</b>	<b>18:20</b>	<b>20:18</b>	<b>21:18</b>
	p.	<b>12:26</b>	<b>13:20</b>	<b>18:22</b>	<b>20:20</b>	<b>21:20</b>
Vercelli	a.					
	p.					
Novara	a.					
	p.					
<b>Milano P.Garibaldi</b>	a.	<b>13:50</b>		<b>19:55</b>	<b>21:50</b>	
<b>Milano Centrale</b>	a.		<b>14:07</b>			<b>22:07</b>

### Lavoce è di tutti: sostienila!

Lavoce.info non ospita pubblicità e, a differenza di molti altri siti di informazione, l'accesso ai nostri articoli è completamente gratuito. L'impegno dei redattori è volontario, ma le donazioni sono fondamentali per sostenere i costi del nostro sito. Il tuo contributo rafforzerebbe la nostra indipendenza e ci aiuterebbe a migliorare la nostra offerta di informazione libera, professionale e gratuita. Grazie del tuo aiuto!

### SOSTIENI lavoce

- 
- 
- 
- 
- 
-