

MalpensaNews

Un treno ogni 4 minuti sulla Milano-Gallarate: le Fs vogliono partire per il 2026

Roberto Morandi · Tuesday, September 14th, 2021

Un treno ogni quattro minuti tra Milano e l'Alto Milanese. Non sarà una metropolitana, sia chiaro, visto che nell'indicazione di massima capacità entrano anche gli Eurocity e i treni merci. Ma di certo la frequenza dei treni – anche regionali e suburbani – aumenterà notevolmente.

È il frutto dell'**enorme investimento che il Gruppo FS farà** sul triplicamento-quadruplicamento della **ferrovia Milano-Rho-Gallarate**, una delle dorsali più trafficate in Lombardia, se non nel Nord Italia. L'investimento rientra nel **Piano Commerciale edizione Speciale PNRR**, aggiornato appunto secondo le nuove disponibilità di risorse finanziarie stanziare dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Per la Milano-Gallarate l'orizzonte è il 2026. Il potenziamento della linea Gallarate-Rho “prevede in prima fase il quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago (8 km), con l'adeguamento della fermata di Vanzago Pogliano, la realizzazione della **nuova fermata di Nerviano** e la sistemazione della stazione di Parabiago con la realizzazione di nuovi binari di attestamento”. Saranno realizzati due nuovi binari, rispettivamente uno in affiancamento all'esistente binario pari e uno in affiancamento all'esistente binario dispari: in questo modo i **binari centrali saranno riservati ai servizi suburbani** (ad alta frequenza) mentre i **binari esterni saranno specializzati per le relazioni veloci**, vale a dire treni diretti, Eurocity per la Svizzera, traffico merci.

La nuova tratta avrà una velocità massima pari a 150 km/h, attrezzata con il moderno sistema di sicurezza ERTMS/ETCS L2.

Sarà inoltre una linea “banalizzata”: consentirà cioè di usare un binario, in caso di emergenza o necessità, anche nella direzione opposta rispetto a quella usuale: è una soluzione utile ad esempio se uno dei due binari si blocca per una qualche ragione.

Sulla tratta sarà previsto – appunto – un distanziamento dei treni a 4' (capacità teorica); la gestione della circolazione nella tratta avverrà dal Posto Centrale di Milano Greco Pirelli.



La “torre di controllo” di Gallarate

Tra i “progetti già presenti nel Piano Commerciale edizione febbraio 2021” compare poi anche un’altra opera connessa, vale a dire il “potenziamento del nodo di Gallarate”, su cui è previsto un nuovo apparato centralizzato (la “torre di controllo” della stazione, una delle più importanti di Lombardia per numero di treni e complessità dei binari).

Il progetto della Rho-Gallarate prevede invece la revisione complessiva dell’assetto della stazione di Rho, per consentire l’innesto del nuovo quadruplicamento.

Il collegamento Fs-FerrovieNord per Malpensa

È **confermata anche la realizzazione del Raccordo Y** tra la linea RFI e la linea FerrovieNord, a sud dell’impianto di Busto Arsizio, [attraverso una zona residenziale](#).

Una **scelta discutibile** (nel senso letterale della parola), visto che in parallelo si sta procedendo anche con un altro progetto, quello del [collegamento Gallarate-Terminal 2](#) che dovrebbe avere la stessa funzione: portare i treni dalla rete FS a Malpensa.



Frecciarossa a Malpensa

A proposito di Malpensa. Nel piano di investimenti non si cita il collegamento di Malpensa con servizi Frecciarossa. Tecnicamente è già possibile, tant'è vero che già in passato si erano visti effimeri collegamenti con treni ad Alta Velocità.

La questione resta **commerciale: vale la pena “prolungare” le corse fino a Malpensa?** Per anni Fs ci è andata con i piedi di piombo, nonostante in Europa siano numerosi gli aeroporti connessi direttamente all'Alta Velocità o a lunga percorrenza (per lo più con stazioni “passanti”, ma in alcuni casi anche capolinea, come Ginevra Aeroporto).



I vertici di Fs avevano inserito però già una previsione per l’attivazione di servizi: **il Frecciarossa doveva arrivare “entro il 2023”**, come era stato annunciato nel maggio 2019.

Già pochi mesi prima era stata effettuata una prima corsa prova con un Frecciarossa tra la stazione di Milano Centrale e il Terminal 2 dell’aeroporto, passando per l’unica via oggi possibile (Porta Garibaldi-Bovisa-Saronno).

Tecnicamente, come detto, non ci sono ostacoli, anche se il percorso che i treni ad Alta Velocità dovrebbero percorrere è piuttosto tortuoso soprattutto dentro Milano (tra Centrale, Garibaldi e Bovisa FN). Diverso è invece **una volta che si disporrà di un accesso diretto**, che sia quello del **“Raccordo Y” tra Legnano e Busto FerrovieNord oppure la nuova Gallarate-Terminal 2**: a quel punto l’accesso sarà più agevole. Il paradosso resta che si stiano progettando (e finanziando) due nuovi, brevi tratti che hanno una funzione identica.

This entry was posted on Tuesday, September 14th, 2021 at 2:34 pm and is filed under [News](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.