

Milano Centrale sovraccarica, anche Porta Garibaldi diventa hub Alta Velocità

Pubblicato: Mercoledì 11 Dicembre 2019



Milano Centrale è troppo carica di traffico e ora Fs-Rfi punta a potenziare il ruolo di Milano Porta Garibaldi. Stazione che nell'immaginario rimane dedicata solo al traffico regionale, ma che sempre più sarà anche hub per l'Alta Velocità, verso Nord Italia ma anche verso Roma. Senza dimenticare che già oggi è (anche) accesso ferroviario alla città dall'aeroporto di **Milano Malpensa**.

Il problema era già stato sollevato con forza anche da Trenord qualche mese fa, di fronte ad uno scenario di oltre 700 treni che convergevano sulla grande stazione di Piazza Duca D'Aosta. Pensata a cavallo della Prima Guerra Mondiale con l'ambizione di essere unica stazione terminale di Milano, la Centrale è entrata in servizio nel 1931 già insufficiente, per certi versi. Non a caso le Fs di allora furono costrette a mantenere in servizio due stazioni capolinea dedicate al traffico locale, quella di Porta Genova e quella "delle Varesine", in via Melchiorre Goia, ultimo residuo della precedente, più piccola stazione Centrale.

A distanza di quasi 90 anni, il **ruolo di inevitabile capolinea dei treni a lunga percorrenza sembra messo in discussione**. Se infatti i pendolari paventavano il [rischio che venissero sloggiati i treni regionali](#), intanto Fs-Rfi ha iniziato a deviare una parte del traffico. **Primo slot di traffico: i treni da Torino.** Arrivando da Torino l'approdo a Milano a Porta Garibaldi è logico: si entra in città più in fretta e poi si può proseguire senza fare "inversione di marcia" (il "cambio-banco" in gergo ferroviario) che

sarebbe necessaria a Centrale.

Su Garibaldi farà così servizio una parte significativa dei Frecciarossa da/per Torino, vale a dire sei treni Torino-Milano-Venezia, due Torino-Adriatico, quattordici Torino-Roma (con fermate intermedie anche a Bologna e Firenze, mentre i “fast” senza fermata tra Milano e Roma continueranno a far riferimento alla Centrale).

In realtà il nuovo ruolo di Garibaldi si accompagna anche al potenziamento ulteriore di due stazioni periferiche ma divenute nel tempo punto di riferimento per i viaggiatori, per le connessioni che offrono, vale a dire [Rho Fiera Milano](#) e [Milano Rogoredo](#).

Nel caso di **Rho-Fiera Milano** (che ha anche connessione M1) vedrà la fermata di 42 treni al giorno, mentre **Milano Rogoredo** (connessa al centro con M3, oltre che ormai al centro di un polo produttivo terziario importante) conterà 130 treni, con un aumento di 34 corse rispetto all’orario precedente. Vale la pena di ricordare che Rho-Fiera Milano [offre già oggi un comodo interscambio](#) anche con tutte le linee che servono il settore Nord-Ovest di Milano, vale a dire **Gallarate, Domodossola, Varese**.

Ancora nessuna novità invece su connessioni dirette Alta Velocità per Malpensa: [Fs aveva indicato l’obiettivo entro la scadenza del Piano industriale, vale a dire entro il 2023](#). Ma anche nei collegamenti per l’aeroporto Garibaldi c’è: i treni Centrale-Malpensa fermano tutti – uno ogni mezz’ora – anche a Porta Garibaldi e dal 15 dicembre offriranno dunque comode interconnessioni (anche) per Torino, Venezia, Roma, Perugia e altre città.

[Roberto Morandi](#)

roberto.morandi@varesenews.it