

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

Pubblicato: Martedì 14 Settembre 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 stanziato 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.



Immagine della linea Saronno-Milano: anche qui i binari sono specializzati, due per il traffico locale (con fermate in tutte le stazioni) e due per i diretti (con fermata intermedia solo a Bovisa)

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).

La stazione di Gallarate avrà una nuova “torre di controllo”

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).



Frame di un video della corsa prova del Frecciarossa in transito a Saronno

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](#) verso il Terminal 2 dell'aeroporto, passando per l'unica via oggi possibile, vale a dire passando da Porta Garibaldi, Bovisa e 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.

[Roberto Morandi](#)

roberto.morandi@varesenews.it