

Il terzo binario cambia la ferrovia

Pubblicato: Sabato 5 Settembre 2009

Avanza di giorno in giorno il terzo binario Rho-Gallarate. Anche se per ora non si parla ancora di traversine e rotaie, ma solo di progetti: RFI, la società del gruppo FS che gestisce gli impianti fissi, ha infatti trasmesso ai Comuni interessati la documentazione relativa al progetto. Un intervento molto impegnativo, anche per la necessità di attraversare zone altamente urbanizzate, ma che permetterà di migliorare il servizio ferroviario verso Milano.

L'aggiunta del terzo binario accanto ai due esistenti avrà **una lunghezza di 25 km**, partendo da Rho  (collegata a Milano con quattro binari, che diventeranno sei con l'Alta Velocità) fino a Gallarate, dove si diramano le linee per Domodossola, Luino, Varese. La tratta in questione, infatti, vede **un traffico ferroviario molto elevato, già oltre il limite di saturazione**: nelle ore di punta **basta un ritardo minimo a un singolo treno per provocare ritardi a catena a tutti i treni**, da quelli pendolari a quelli a lunga percorrenza e merci. La disponibilità del terzo binario (che sarà impiegato alternativamente dai treni in direzione nord o sud, a seconda delle necessità) consentirà dunque di **migliorare la puntualità e la regolarità**. Quanto al numero di treni, invece, non sono previsti aumenti nelle ore di punta: «È da notare – si legge nel progetto definitivo di RFI – come la linea sia già ai limiti della capacità e **l'incremento eventualmente disponibile** possa essere possibile **solamente in fascia di morbida**».

Se la difficile situazione urbanistica non permetterà di installare il quarto binario tra Gallarate e Parabiago, da quest'ultima località **a Rho il quarto binario si farà**, rendendo possibile un aumento



del numero di treni. Tra le ipotesi future (dal 2012) c'è infatti anche **l'istituzione della linea suburbana Parabiago-Milano**, con 72 treni giornalieri.

Scendono invece da 103 a 72 i treni diretti Varese-Milano, relazione che rimarrà coperta anche dalla linea S5, con partenza ogni 30 minuti. Tra Busto e Gallarate circoleranno anche i **treni Malpensa-Lugano**, il cui numero complessivo è previsto in **10 collegamenti giornalieri** nelle due direzioni, in luogo della precedente ipotesi di 32 treni al giorno. Saranno invece 36 le coppie di collegamenti diretti dall'aeroporto a Milano Centrale.

In totale ogni giorno circoleranno sulla tratta 613 treni: la linea rimane comunque al limite della saturazione nelle ore di punta.

Tutte le stazioni lungo il percorso saranno profondamente rinnovate. È prevista anche **l'apertura di una fermata a Nerviano** e la trasformazione della stazione di Legnano in fermata, con la completa sostituzione dei fabbricati esistenti e l'apertura di grandi parcheggi. A Busto Arsizio prevista l'accessibilità degli impianti ai disabili nella stazione FS "storica" e la creazione della **stazione d'interscambio FS-FNM di Castellanza**, che sostituirà quella esistente dopo **l'apertura della galleria a doppio binario sotto l'Olon**.

Il progetto, però, dovrà fare i conti anche con **l'opposizione delle popolazioni e di alcuni enti locali al progetto esistente**. A Vanzago è nato un comitato contro il quarto binario (che comporterebbe l'abbattimento di molte case), a Legnano tutte le forze politiche sembrano concordi nel chiedere l'interramento della ferrovia. Un intervento molto costoso per le ferrovie e che rischia di allungare i tempi. Per confronto basta guardare a quanto avviene a Castellanza: 1800 metri di lunghezza e 38 milioni di euro di costo complessivo, pari a 200 euro al centimetro. Mezzo decennio di lavori che ha ritardato fino ad oggi l'aumento dei treni per Novara e Malpensa, nonché [l'apertura della stazione di Ferno-Lonate](#).

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it