

## Malpensa Express a Cadorna o a Centrale? Si apre la “guerra” del capolinea

**Pubblicato:** Venerdì 6 Ottobre 2017



**Dove vanno a finire i mille treni per Malpensa?** Qualcuno no stop, qualcuno con fermate, qualcuno con altre fermate ancora, sono accomunati da due capolinea milanesi: **alcuni a Milano Centrale, altri a Cadorna Fnm**. Uno scenario anomalo per un collegamento aeroportuale, che di solito ha un terminale preciso in una metropoli. E dunque? Si va a Centrale o sia va a Cadorna?

È un vecchio dilemma mai risolto, nato dalla cattiva programmazione ([vedi qui](#)) e **rispolverato ora anche dalla progettata linea Malpensa T2-Gallarate**, che collegherebbe l'aeroporto anche con la rete FS. La Gallarate-Milano è una linea in sovraccarico, ma ora si ipotizza di farci passare anche i treni Malpensa Express (confidando che nel frattempo faccia passi in avanti il progetto del terzo binario, un intervento di non facile realizzazione). Ora: l'accesso alla rete FS potrebbe far optare per lo **spostamento del capolinea da Cadorna**. «**Risolviamo il problema per sempre**», ha detto il presidente di Sea **Pietro Modiano**, ospite in Comune Gallarate. Con aggiunta implicita: addio Cadorna. Anzi, mica tanto implicita: «Far arrivare il Malpensa Express a Cadorna è una idiozia» ha concluso Modiano.



Il Malpensa Express in arrivo al T1 dal tracciato attuale: diventerà un itinerario secondario, rispetto a quello che passa dal T2 e da Gallarate?

Ora, l'intervento del **presidente di Sea apre anche qualche distinguo**. Primo, quello di FerrovieNord: «Non si tratta di innescare **una sorta di ‘campanilismo’ tra Cadorna e Centrale** – ha puntualizzato il presidente di Ferrovienord **Andrea Gibelli** – ma far parlare i numeri in funzione di un obiettivo comune». Solo campanilismo, magari di **“capricci” dei pendolari che preferirebbero l'uno o l'altra stazione? Per Fnm la questione del capolinea non è secondaria**: la società è da un ventennio **impegnata in importanti cantieri infrastrutturali**, prima il collegamento con Malpensa, poi la **costosissima galleria di Castellanza**, poi il rifacimento di intere tratte per eliminare passaggi a livello e ricostruire stazioni. Ora la nuova bretella Malpensa-Gallarate è anche un modo per dare continuità a questo impegno, che negli anni ha ingrandito le strutture interne dedicate. C'è un *però*: ora **la nuova bretella rischia di spostare il traffico verso i binari FS**, diminuendo le quote di passaggi sulla rete lombarda. E allora ecco anche **la difesa di Cadorna è difesa di un modello di servizio** (quello attuale “policentrico”, con più capolinea) ma è anche della propria “quota di mercato” di uso della rete ferroviaria.

Fin qui parlano Sea e Fnm. Poi ci sarebbero anche **Regione e Trenord, che programmano congiuntamente il servizio**. In assenza del terzo binario Gallarate-Rho, l'inserimento degli eventuali treni da Malpensa sulla trafficata tratta lascia l'**incognita: se tutti i treni da/per Malpensa** (o anche solo metà: due coppie ogni ora) **passassero dalla Gallarate-Milano, ci sarebbe “spazio”** sufficiente per garantire tutti gli **altri servizi**, comprese le due coppie l'ora di treni suburbani Varese-Milano? È un interrogativo più che aperto, su cui pare che non vi siano stati studi approfonditi, se non una bozza circolata in occasione della presentazione del progetto della nuova bretella. Per ora Gibelli parla di una «sfida di riprogettare il servizio ferroviario con le nuove infrastrutture» che andrà affrontata «in **una**

**prospettiva di 4-5 anni».**

È l'orizzonte per l'apertura della **nuova linea Gallarate-Malpensa, che si conta di aprire nel 2023** (l'iter va spedito, perché non ci sono grandi opposizioni dagli enti locali e dal territorio, salvo **l'attivissimo comitato**). Il messaggio: prima che si finisca l'opera, vediamo di accordarci su come sfruttarla. In ogni caso Gibelli è convinto che la bretella si farà in tempi certi: l'esempio portato è quello del «collegamento tra T1 e T2 ha dimostrato di saper rispettare i tempi di consegna». Sull'opera – condivisa nella sua funzione fondamentale, servire anche il traffico Terminal 2 – si addensarono anche le nubi dell'**inchiesta che coinvolse anche un dipendente Fnm**, ma il cantiere fu portato a termine nei tempi previsti e il servizio fu inaugurato solo con qualche giorno di ritardo.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it