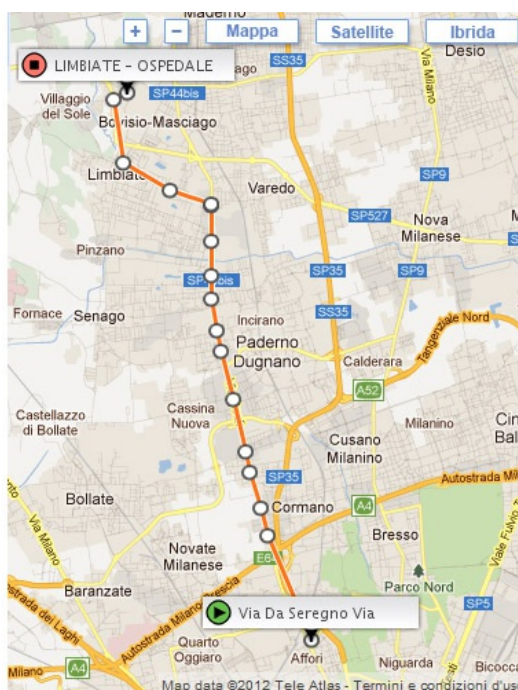




Tranvia Milano-Limbiate in pericolo

di Andrea Martinelli

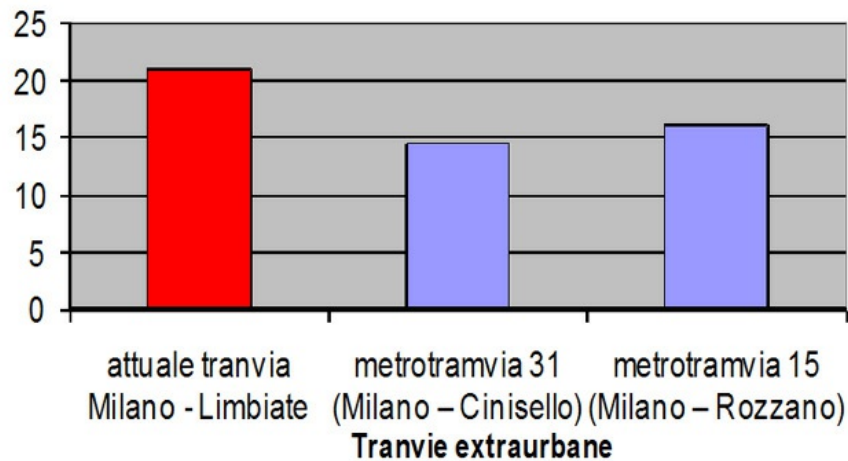
MILANO - A rischio di chiusura la tranvia Milano - Limbiate. Gestita da ATM Milano, è lunga circa 12 Km e collega il quartiere periferico della Comasina - ubicato circa 6 km a nord del centro del capoluogo lombardo - con Limbiate, in provincia di Monza-Brianza. Il servizio, effettuato dalle 5.00 alle 21.00 circa, prevede 65 corse giornaliere feriali (di cui 11 limitate alla tratta Varedo - Limbiate) con una cadenza standard di 22 minuti nelle ore di punta in entrambe le direzioni e di 45 minuti nelle restanti ore della giornata. Da circa 3 anni, la domenica il servizio tranviario è sostituito con autobus, con la motivazione ufficiale di effettuare i necessari interventi di manutenzione; lavori che, come vedremo in seguito, sono stati effettuati solo in parte ed in modo insufficiente, tant'è vero che le condizioni di usura dell'infrastruttura sono ormai degenerate al punto che la tranvia rischia la chiusura alla fine di febbraio 2012.



1. Inquadramento geografico e percorso della tranvia interurbana Milano-Limbiate. Rappresentazione del percorso da www.milano-italia.it

La velocità commerciale della tranvia, pari a 21 km/h, risulta essere assolutamente concorrenziale rispetto a tutte le altre tranvie urbane ed extraurbane milanesi, anche di recente realizzazione, nonostante il tram impieghi una linea a binario unico con incroci lungo il percorso. Questa velocità così elevata è raggiunta grazie al fatto che la linea si sviluppa interamente in sede riservata e tutti gli incroci stradali attraversati sono dotati di impianto di asservimento automatico, ossia tutti i semafori, al sopraggiungere del tram, diventano verdi a favore del tram stesso garantendo sia la precedenza sugli altri veicoli sia un elevato grado di sicurezza stradale.

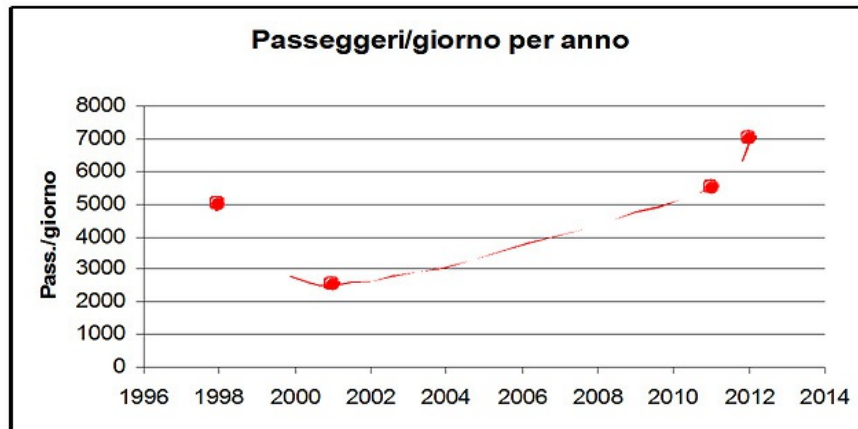
Velocità Commerciali a confronto



2, Confronto fra la velocità commerciale della tranvia Milano-Limbiate e di altre due metrotramvie milanesi di recente costruzione. (Disegno Andrea Martinelli)

In tal modo il tram impiega, dal capolinea di Mombello Ospedale (Limbiate) a Milano, solo 35 minuti mentre un autobus che percorresse la parallela e sempre congestionata Comasina necessiterebbe del doppio del tempo.

Da marzo 2011, inoltre, l'utenza della linea è cresciuta notevolmente grazie al prolungamento della metropolitana M3 a Milano Comasina e al comodissimo interscambio appositamente realizzato in quell'occasione. Il numero di passeggeri trasportati ogni giorno è in continua crescita e l'ultimo rilevamento effettuato (febbraio 2012) ha contato 7000 passeggeri al giorno.



3, Variazione negli ultimi 14 anni del numero di passeggeri trasportati al giorno. L'impennata tra 2011 e 2012 è dovuta al prolungamento della linea M3 della metropolitana fino a Comasina inaugurato nel marzo del 2011. (Disegno Andrea Martinelli)

Tuttavia, le ultime visite ispettive semestrali effettuate da USTIF (l'Ufficio Speciale per i Trasporti ad Impianti Fissi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), hanno evidenziato la presenza di alcune tratte, per un totale di circa 4 km di linea, molto deteriorate e perciò bisognose di un tempestivo risanamento della sede, del binario e della linea aerea. Pertanto sono stati istituiti dei rallentamenti temporanei di velocità a 25 km/h sulle tratte in oggetto, nell'attesa che ATM provveda al risanamento delle stesse come imposto dall'USTIF. Qualora l'Azienda esercente non proceda, nei tempi stabiliti, a dar corso a tali interventi, verrà sospesa l'autorizzazione per l'esercizio della linea, venendo a mancare i requisiti fondamentali di sicurezza.

Purtroppo, ad oggi, ATM non ha mai voluto fornire alcun preventivo realistico per i lavori necessari, benché si tratti di interventi di manutenzione ordinaria, da sempre svolti dall'Azienda sull'intera rete tranviaria milanese con costi medi di circa 200.000 euro/km. Si stima quindi che con una cifra attorno agli 800.000 euro si possano effettuare i lavori richiesti da USTIF e scongiurare concretamente il rischio di chiusura della tranvia.

In questo modo verrebbe ripristinata la piena funzionalità della linea, che continuerebbe ad offrire quello che è un insostituibile collegamento rapido fra i territori attraversati (comuni di Limbiate, Senago, Varedo, Cormano) ed il Comune di Milano.

ATM già dispone delle risorse necessarie per intervenire, in quanto il contributo regionale versato al Comune di Milano per la linea in oggetto è circa 3 volte maggiore a quello mediamente riconosciuto per le autolinee, proprio per coprire i maggiori costi di esercizio e la manutenzione ordinaria degli impianti della linea.



ATM 536 a Milano Comasina, 09.02.12 - Andrea Martinelli

4. Discesa dei pendolari dal convoglio appena arrivato al nuovo capolinea di Milano Comasina M3 alla mattina presto di un qualunque giorno fériale. (Foto Andrea Martinelli)

Purtroppo ATM, negli ultimi anni, ha giudicato opportuno non procedere alla manutenzione ordinaria poiché per la linea è in discussione un progetto di più ampia ricostruzione/riconversione. Questo progetto prevedrebbe la riconversione completa in moderna tranvia a doppio binario fino a Varedo e a semplice binario fino all'attuale capolinea di Limbiate Ospedale. Tuttavia il lunghissimo iter progettuale (partito più di 15 anni fa e non ancora giunto ad una versione definitiva) ed il costo enorme dell'operazione (stimati circa 100 milioni di euro solo per il primo lotto Milano-Varedo) lasciano presupporre che, con buona probabilità, questo progetto non verrà mai realizzato. Inoltre, anche qualora questo progetto dovesse essere attuato, i tempi tecnici per la sua esecuzione richiederebbero ancora diversi anni di esercizio dell'attuale linea.

Tuttavia ed in contraddizione con quanto detto, dal 2010 ad oggi, sono stati effettuati comunque importanti investimenti direttamente collegati alla tranvia, culminati nel marzo del 2011, quando è stato realizzato il nuovo capolinea milanese di Comasina che offre un comodo e diretto interscambio con la M3 appena prolungata. Chiudere oggi questa tranvia significherebbe vanificare gli investimenti appena fatti, perpetrando l'ennesimo spreco di denaro pubblico. Infine, le risorse spese oggi per la manutenzione ordinaria avrebbero ancora un orizzonte di utilizzo sufficientemente lungo per poter essere ammortizzate, soprattutto alla luce dei recenti e continui incrementi di traffico.

Andrea Martinelli - 12 febbraio 2012

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003