



Ferrovie.it

da **Approfondimenti** del 10 maggio 1999

Le tranvie interurbane della Brianza

di **Paolo Zanin**

La storia delle linee

L'apertura della linea tranviaria a vapore da Milano a Seregno (19 km) e Giussano (altri 5 km) avvenne nel 1881, mentre la diramazione per Carate B.za (3 km) venne attivata nel 1886. La breve antenna da Cusano a Milanino è in realtà la parte iniziale della linea che una volta giungeva fino a Cinisello e Monza, in servizio dal 1880 al 1915.



1

Nel 1924 subentra nella gestione la STEL (Società Trazione Elettrica Lombarda) che aveva rilevato molte linee tranviarie extraurbane lombarde gestite dalla "Lombard", dalla TIP e dalla Edison: la STEL inizia un vasto piano di ammodernamento che porta alla elettrificazione di molte linee. In particolare, la trazione elettrica (600 V cc) giunge a Desio nel 1926, nel 1929 a Seregno, nel 1931 a Milanino e nel 1936 a Giussano e Carate.

Nel 1939 viene costituita l'ATM che rileva la gestione di tutti servizi tranviari lombardi a eccezione di quella STIE e della MTB. Tutto procede senza problemi fino ai primi tagli: nel 1958 viene soppresso il tratto Seregno Giussano e nel 1982 quello tra Desio e Carate. La mancata attuazione dell'ammodernamento con la prevista realizzazione delle Linee Celeri della Brianza, rese infatti poco competitive con il mezzo automobilistico queste linee, al contrario di quanto avvenuto sul ramo di linee a nord est di Milano, dove prima la realizzazione delle Linee Celeri dell'Adda e poi della linea 2 della Metropolitana per Gorgonzola, ha fatto in modo che l'originale rete di binari tranviari lasciasse un segno tangibile della sua esistenza.

La linea di Limbiate ha un'origine un po' differente, essendo nata sulla base del tronco originario della ippovia Milano Affori (4 km) gestito dalla SAO fin dal 1882 e dal 1900 dalla Edison, che grazie ai positivi risultati sui tratti urbani decide di elettrificare (600 V cc) anche questo tratto. La linea, sempre a trazione elettrica, viene in seguito prolungata fino a Varedo (1915) e Mombello, oggi Limbiate (1920), per un totale di 17,5 km. Anche questa linea viene presa in gestione dalla STEL nel 1924 e dall'ATM nel 1939. La linea non ha subito tagli e oggi rimane invariata nel tracciato rispetto all'originale, a parte i numerosi cambi di capolinea nel capoluogo milanese, oggi attestato in Via Valtellina.

Il materiale rotabile

Faremo solo un breve cenno al materiale rotabile, con riferimento ai mezzi ancora in servizio e rimandiamo a trattazioni più specifiche gli approfondimenti del caso. La dotazione attuale è infatti costituita in parte dai mezzi originali. Le 6 motrici elettriche tipo "Desio" (numerazione 44-49) vennero costruite nel 1926 dalla Carminati & Toselli e TIBB per la linea di Seregno: ne rimangono oggi in servizio solo 3. Le Desio, a parte alcune apparizioni sulla Milano-Monza, hanno fatto sempre servizio sulle linee della Brianza, in prevalenza quella di Desio, ma per un certo periodo, anche su quella di Varedo.



Foto Alessandro Muratori



3

Foto Paolo Zanin

2. La Desio n. 47 al capolinea di Carate; il tratto Desio-Carate è stato "sospeso" nel 1982. (Foto Alessandro Muratori, 1974)

3. Motrice 49 nel deposito di Desio; le motrici tipo Desio, storicamente assegnate a questo deposito, negli ultimi anni venivano usate solo in caso di guasto dei bloccati e delle littorine, per i treni cantiere e per le manovre in via Valtellina e nei depositi. (Foto Paolo Zanin, Maggio 1987)

Anche le 3 motrici tipo "Reggio Emilia" ancora in servizio sono le superstiti dell'originario gruppo di 7 unità (numerazione 85-92) costruite dalle Reggiane e da TIBB nel 1928. Queste motrici, a eccezione della 88, avevano la particolarità di funzionare anche a 1200 V, alimentazione in uso su altre linee della rete. Le "Reggio Emilia" sono infatti state utilizzate su molte altre relazioni, in particolare sulle linee dell'Adda; a parte due motrici, in servizio a Varedo dagli anni 60, le altre unità sono giunte sulle linee della Brianza, alla trasformazione della linea Milano-Gorgonzola in metropolitana (1972, anno di chiusura anche della diramazione da Villa Fornaci per Cassano).



Foto Alessandro Muratori



5

Foto Paolo Zanin

4. La "88" è l'unica delle Regio Emilia costruita per l'alimentazione monotensione a 600 V ed è stata anche l'unica del gruppo rimasta assegnata stabilmente per un certo periodo al deposito di Desio; qui la vediamo al capolinea milanese di via Valtellina in manovra con un treno per Carate. (Foto Alessandro Muratori, 1974)

5. Motrice 90 Reggio Emilia al capolinea di Limbiate Ospedale (Mombello) in testa ad uno dei rari convogli regolari con materiale ordinario. Dalla metà degli anni 90, le Reggio con i rimorchi venivano usate solo in caso di mancanza di bloccati. (Foto Paolo Zanin, Maggio 1987)

Altra storia è quella delle motrici tipo "Breda" (del 1935, numerazione 110-115), "OEFT" (del 1937, numerazione 116-123) e "OMS" (del 1942, numerazione 124-128), oggi prevalentemente usate per i servizi su Milanino, nate per i servizi sulla Milano - Monza e giunte sulle linee della Brianza dopo la chiusura della importante linea nel 1966. Ne rimangono in servizio solo 3.



Foto Paolo Zanin

6. Motrice 122 OEFT + rimorchio 137 al capolinea di Cusano Milanino: da molti anni ormai, i rimorchi non sono più in servizio sul "milanino". (Foto Paolo Zanin, Maggio 1987)

Ancora più complessa la storia dei "bloccati", i convogli composti da tre elementi (rimorchio+ motrice+ rimorchio): nacquero infatti

per sopperire alle esigenze delle costruende Linee Celeri dell'Adda, caratterizzate da un servizio di tipo metropolitano senza il perditempo del "salto della motrice" ai capilinea. Dopo i primi positivi esperimenti eseguiti con il prototipo "401" nel 1960, l'anno successivo cominciò la costruzione delle due serie di "bloccati": la serie 500 (12 treni) venne realizzata utilizzando le (per allora) moderne motrici OEFT del 1953 (501-512), mentre per la serie 800 (10 treni) furono utilizzate le potenti motrici OMS del 1941 (130-139). I rimorchi vennero realizzati modificando veicoli OMS e OEFT.



Foto Paolo Zanin

7. Bloccato della serie 800 (831+801+832) ancora in livrea giallo/bianca (ex Linee Celeri dell'Adda) al capolinea di Desio. (Foto Paolo Zanin, Giugno 1986)

Con la chiusura del tratto finale per Vaprio della ormai scomparsa linea di Gorgonzola (1978), alcuni "bloccati" vennero gradualmente dirottati sulle linee della Brianza. Infine, nel 1981, con la chiusura del tratto per Vimercate, tutti i bloccati passano a Desio e Varedo: dai convogli viene eliminata la possibilità di alimentazione anche a 1200 V e vengono modificati gli impianti di frenatura oltre all'arredo interno; il tocco finale della trasformazione, sarà l'applicazione della onnipresente livrea arancione al posto di quella gialla e bianca, tipica delle Linee Celeri dell'Adda. Come era già successo alle Reggione Emilia, viene inoltre messo fuori servizio il pantografo, non utilizzabile allora sulle linee della Brianza.



Foto Paolo Zanin

8. Bloccato della serie 500 (531+512+532) in livrea arancio, ma ancora con captazione ad asta al capolinea di Limbiate Ospedale (Mombello). (Foto Paolo Zanin, Giugno 1986)

Esiste un futuro?

A causa dell'allargamento dei cantieri in via Maciachini, dove si lavora a una nuova fermata della linea 3 della MM, il 12 aprile è stato sospeso il tratto urbano della linea per Limbiate da via Valtellina a via Vincenzo da Seregno (Affori); la stessa sorte, il 19 aprile, è toccata al tratto fino a via Ornato (Niguarda), sulla linea di Desio. Era possibile evitare la sospensione, ma l'ATM ha preferito la strada della chiusura e il motivo va cercato nella volontà dell'azienda di sopprimere per intero la linea di Limbiate (considerata inutile in quanto corre nel tratto finale parallela alla linea per Meda delle FNM) e trasformare un tratto di quella di Desio in una metro tranvia veloce. Si teme quindi che l'ATM approfitti della "sospensione" per liberarsi definitivamente delle due linee extra urbane milanesi, come è già successo al servizio Milano-Cusano Milanino, che è stato infatti soppresso il 18 aprile, con il conseguente smantellamento della breve antenna per Milanino.

Paolo Zanin - 10 maggio 1999

☐ 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