

# LegnanoNews

Le news di Legnano e dell'Alto Milanese

## L'occasione perduta della metropolitana per l'Alto Milanese

Roberto Morandi · Wednesday, October 30th, 2024

La metropolitana di Milano compie 60 anni. E l'anniversario induce a fare una riflessione sulle carenze del trasporto pubblico nella “grande Milano”, quella provincia metropolitana che in un raggio di 30 km o meno oggi (da Legnano a Binasco, da Saronno a Cassano d'Adda) vive in simbiosi strettissima con Milano.

### Perché la metropolitana non è mai arrivata nell'Alto Milanese?

Le metropolitane funzionano dove c'è una densità di abitanti medio-alta, com'è in una città fatta di grandi palazzi. Eppure è anche innegabile che l'Alto Milanese è un territorio a media densità che ha una forte domanda di trasporto e una carenza di risposte evidente oggi (che si parli dei pendolari sui treni o delle auto in coda sulla A8).

Già negli anni Cinquanta-Sessanta la Stie, che gestiva la linea tranviaria interurbana che collegava Corso Sempione con Milano – ipotizzò una trasformazione in una linea più moderna, con i binari non più su strada ma su una sede nuova. Avrebbe potuto divenire una linea parallela aggiuntiva rispetto alla ferrovia del Sempione, restando più a ridosso del centro degli abitati tra Legnano e il Rhodense.

**Quell'ammodernamento – solo ipotizzato – non ha mai visto la luce**, per l'opposizione di Anas a mantenere i binari lungo la Statale in alcuni tratti.

Sappiamo invece che **una evoluzione positiva delle linee tranviarie era possibile: nell'Est Milano** la linea tranviaria per Trezzo d'Adda fu in parte trasformata in una linea veloce (le “Celeri dell'Adda”) che da un capolinea periferico in via Palmanova consentiva di arrivare fuori città per una quindicina di chilometri.

Aperta nel 1968, la linea è stata poi **integrata man mano nella rete metropolitana** – oggi è la **diramazione M2 “verde” per Gessate** – e ha fatto anche da elemento ordinatore del territorio: i quartieri residenziali sono cresciuti intorno alle stazioni.



La fase di integrazione nella rete metropolitana: a sinistra un convoglio di tipo leggero-tranviario, a destra un treno della metropolitana in prova

L'inserimento della linea "verde" nell'Est Milano fu resa possibile anche perché il territorio era ancora poco urbanizzato (nella foto di apertura dell'articolo una foto anni Settanta, il convoglio ha colori di fantasia).

La situazione dell'**Alto Milanese di oggi è ben diversa, con ben pochi spazi liberi**. Il potenziamento delle infrastrutture esistenti è una sfida quanto mai complicata, che si parli delle corsie via via aggiunte all'autostrada A8 o del **triplicamento e quadruplicamento della linea ferroviaria**, così contestato e così complesso da progettare.



Il vecchio tram Stie in corso Sempione a Milano: tra i vantaggi del tram rispetto all'autobus c'era la grande capacità, con più vagoni in grado di accogliere più di trecento persone

Eppure – guardandosi indietro – **se ne può trarre un insegnamento**. La rinuncia a un mezzo di trasporto collettivo su ferro (come il tram Stie) non è mai una buona idea: per quanto limitata sia un'infrastruttura, è sempre una buona base da cui partire per farlo evolvere in senso più moderno, come avvenuto appunto nell'Est Milano.

O come (poco più in là) tra Milano e Saronno, dove una vecchia ferrovia locale piena di passaggi a livello – la linea delle Nord – **negli anni Ottanta/Novanta è diventata una “dorsale”** a quattro binari, in grado di gestire un gran numero di corse.

This entry was posted on Wednesday, October 30th, 2024 at 12:44 pm and is filed under [Legnano](#), [Rhodense](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.