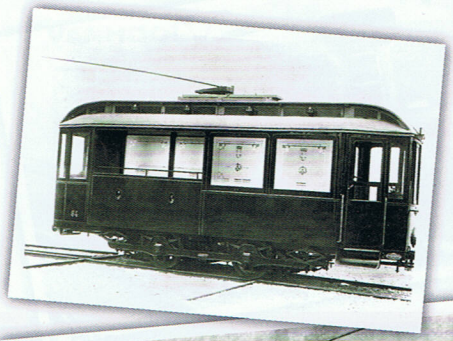
1951-1970

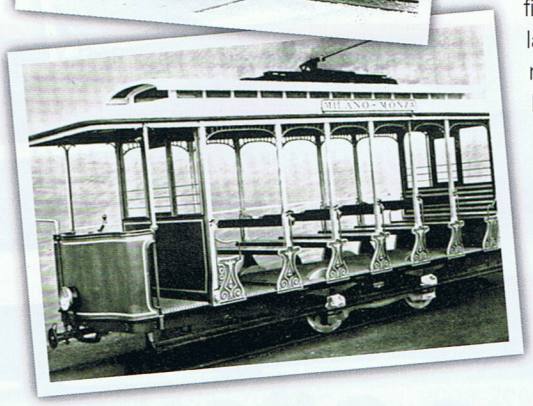
Alle origini della metro

a cura di
GIANNI POLA

Il trasporto sotterraneo, a Milano, vede la luce nel 1964. Tuttavia i primi passi che porteranno alla nascita della linea 1 vengono mossi già a metà Ottocento

LA VERA RIVOLUZIONE
La prima tratta delle linea 1, o linea rossa, come la chiamano i milanesi, è stata una rivoluzione. Chi abitava a Sesto San Giovanni, infatti, poteva arrivare in centro in pochi minuti.





TRAM IN ROSA
Avevano nomi femminili molti dei mezzi di trasporto che hanno fatto la storia di ATM. La Gioconda (in alto) e la Giardiniera risalgono ai primi del Novecento.

Metropolitana (da Metropolitan Railway Company - Londra 1863): il pensiero va a un sistema elettrificato che corre nel sottosuolo. A Milano questa idea è molto datata: numerosi i progetti, anche fantasiosi, per decongestionare il traffico in superficie, sono abortiti nella storia per problemi tecnici o per mutati equilibri di potere. Nel 1848 l'ingegner Carlo Mira propone di deviare le acque del Naviglio Martesana a Crescenzago e sfruttare l'alveo a sede di ippovia. Nel 1864 l'ingegner Francesco Tettamanzi e il tenente colonnello Gandini presentano il progetto di deviare il Naviglio Grande coprendone l'alveo percorso da tram a cavalli. Nel 1873 l'architetto Giovanni Brocca integra lo studio con una linea a doppio binario, per trasporto passeggeri e merci. Nel 1912 l'ingegner Evaristo Stefini presenta il primo progetto di sotterranea elettrificata Milano-Monza e l'ingegner Carlo Broggi lo copia con la linea Loreto–San Cristoforo. Nel 1926 il sindaco Mangiagalli presenta un capitolato, ma la società Edison, potente gruppo presente nella licitazione, lo ritiene troppo oneroso e lo fa accantonare. Nel 1929 l'architetto Piero Portaluppi, l'ingegner Marco Semenza e l'Ufficio tecnico municipale, sostenuti dal vicepodestà Dorici, presentano un progetto organico che avrà il placet di Ciano, ministro delle comunicazioni. Le novità riguardano la gestione regionale e il riassetto delle reti urbana ed extraurbana nelle direttrici Pavia-Magenta-Monza. Per favorire l'iter autorizzativo il Comune non richiede contributi statali ma solo alcuni sgravi fiscali. Sembra cosa fatta ma le società Stel-Edison, la Provincia e

«L'IDEA DELLA METRO È DATATA. NUMEROSI PROGETTI SONO ABORTITI NELLA STORIA PER PROBLEMI TECNICI O QUESTIONI DI POTERE»

LO SAPEVATE CHE...

■ **1879: sulla linea Milano-Magenta-Castano entra in servizio il *Gamba de Legn'*. Rimessato in corso Vercelli 33, traina diverse carrozze tranviarie con capacità di carico superiore a diligenze e omnibus. Il soprannome deriva da un addetto, *quel de la gügia*, che *cont el ferét a man* azionava gli scambi. Avendo una gamba di legno ondeggiava nel suo incedere. Gloriosa la sua storia che si conclude nell'agosto del 1957 tra saluti e commozione di centinaia di milanesi accorsi per l'ultimo viaggio.**

■ ***Metrò* con la *o* aperta o *metró* con la *o* chiusa alla francese? Al maschile o al femminile? Nel 1900 nasce a Parigi il *chemin de fer métropolitain*, in breve *le métropolitain* o *le métro* (sostantivi maschili). Accettando il francesismo lessicale, in italiano la ferrovia è femminile quindi va detta la *mètro* con accento grave sulla *e*. Errato dire *il metrò*. Ma alla fine non è più bello dire *la metropolitana*?**

■ ***Te ghe la fiaca?* Avere la fiacca, essere svogliati, stanchi, lenti. Deriva dallo scherzoso soprannome che i milanesi diedero al *fiacre*, quella carrozza a cavalli che nel 1801 percorreva lentamente, al passo, le vie di Milano.**

■ **Giardiniera (1903), tram estivo sulla Milano-Monza; Gioconda (1907), tram Edison trasporto salme; Foca barbisa (1908), tram Edison per bagnare le strade; Settimo Sacramento (1940), tram per sposalizi; Bisha (1939), filosnodato If Oms Tibb che serpeggiava causa la volta corretta; Marziana (1957), filobus Fiat Cge Viberti a parabrezza sporgente; Barbon Bus o Buon Samaritano, poi Casa degli Angeli (2002), autotreno Macchi per soccorso vagabondi.**

le Ffs si oppongono duramente perché vedono minacciati i loro interessi economici e ridotte le concessioni. Viene coinvolto il Consiglio superiore dei lavori pubblici che esprime un moderato parere negativo per la parte extraurbana e accetta invece l'impostazione urbana rilevando tuttavia alcune problematiche da risolvere. Nel 1934 Dorici viene sostituito da Fossati che manifesta subito un disimpegno sull'avanzamento del progetto; in quel periodo viene approvato il Piano regolatore generale di Milano la cui portata finanziaria e la priorità attuativa fanno sospendere il progetto. Nel 1942 Semenza lo ripropone con evase le note del Consiglio superiore, ma gli eventi della guerra lo fanno rinviare. Nel 1949, sotto il sindaco Greppi, Edison e Comit presentano due diversi progetti: l'uno sul modello parigino (fermate ravvicinate, treni corti, frequenze alte, incompatibilità con l'armamento Ffs), l'altro londinese (con caratteristiche simili alle Ffs). Il 3 luglio 1952 il sindaco Ferrari affida all'ingegner Amerigo Belloni la stesura di un nuovo progetto sul modello parigino e l'esecutivo del tratto Lotto-Villa San Giovanni. Approvato nel 1955, si deve affrontare l'iter attuativo. Su benestare del Consiglio superiore, il Comune affida le opere alla Metropolitana Milanese spa di cui ne è l'azionista di maggioranza. Nel 1957 iniziano i lavori "a cielo aperto" del primo lotto Pagano/Lotto. Nel 1964 è completata la tratta Lotto-Sesto Marelli, e il primo novembre viene inaugurata la linea 1. ■

LE TAPPE

■ **1953-1958:** sotto il Dg ingegner Maestrelli si costruiscono sei depositi: Palmanova (1953), Cuggiono (1954), Giambellino (1956), Trezzo-Magenta-Monza (1958). Nel 1958 si chiude l'officina tranviaria interurbana di via Spontini, le attività passano all'officina di via Teodosio.

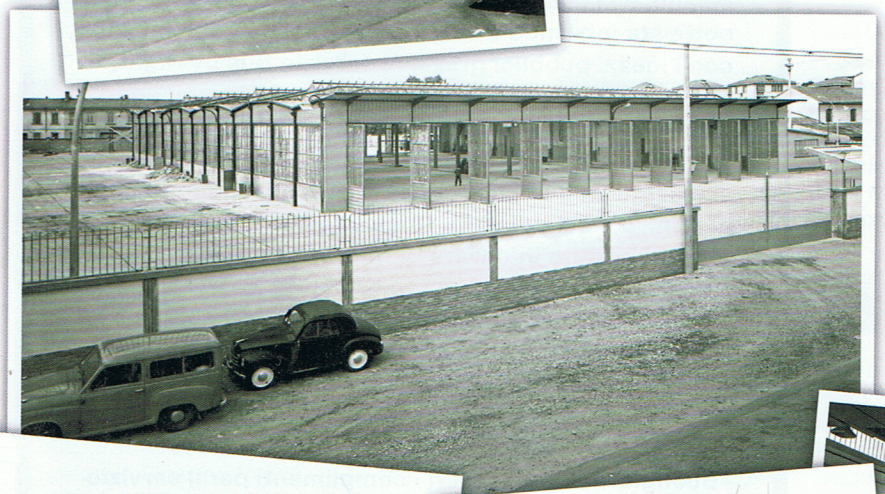
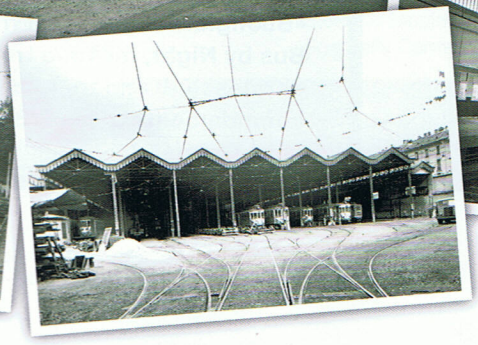
■ **4 luglio 1961:** il Comune delibera l'unificazione dei trasporti pubblici. L'esercizio della metropolitana passa in subconcessione alla ATM, alla MM resta la responsabilità di completare le infrastrutture.

■ **27 dicembre 1962:** parte la bigliettazione ad "agente unico" e scompare gradualmente il bigliettaio.

■ **21 settembre 1964:** una delibera comunale, poi atto prefettizio 95211 del 1965, cambiano l'Azienda Tranviaria Municipale in Azienda Trasporti Municipali; 34 anni dopo (1999), nella forma giuridica di azienda speciale, diventa Azienda Trasporti Milanesi.

■ **27 settembre 1969:** si inaugura il tratto Caiazzo-Gobba della linea 2 della metropolitana e nel 1981 il prolungamento a Cologno Nord.

■ **9 marzo 1970:** arriva la "tariffa oraria"; nel 1972 si unificano i documenti di viaggio di superficie e metropolitana.

LE "CASE" DI ATM

Gli anni Cinquanta sono quelli dei depositi: nascono tra il 1953 e il 1958 quelli di Palmanova, Cuggiono, Giambellino e Trezzo-Magenta-Monza.