

DEPOSITO PRECOTTO

 peroso villaggio medioevale già dal XII secolo, Precotto divenne borgo agricolo fiorente e comune autonomo dei Corpi Santi, ovvero quei comuni fuori le Mura Spagnole che godevano di autonomia fiscale e daziaria. Lo fu fino al 1920, poi venne annesso a Gorla e nel 1923 amministrativamente inglobato a Milano. Tra le ipotesi del suo etimo due sono le più accreditate: l'una da "campi (prati) riarsi (aridi)", *pree cott*, l'altra dal nome di una taverna sullo stradone per Monza. Il deposito, in via Anassagora 11, è stato realizzato in periferia a ridosso del Comune di Sesto San Giovanni, fra le stazioni M1 di Villa San Giovanni e di Sesto Marelli (allora capolinea), e confina a est con l'ex Magneti Marelli e a sud con A2A (ex AEM). Progettato dallo studio di architetti BBPR (Gian Luigi Banfi, Lodovico Barbiano di Belgiojoso, Enrico Peressutti ed Ernesto Nathan Rogers) è stato messo in esecuzione nel 1962 ed è diventato operativo con l'apertura

della Linea 1 (1964). In origine era raccordato con una bretella (dismessa a metà anni '90) allo scalo ferroviario FFS di Sesto San Giovanni, per consentire il passaggio dei convogli tra le due sedi. Limitrofa correva anche la strada ferrata della storica tramvia interurbana Milano-Monza (nata come ippovia SAO nel 1876, poi elettrificata da Edison nel 1900) che dopo la costruzione della M1 fu soppressa definitivamente nel 1966. L'elemento dominante della struttura, composta da travi e pilastri in cemento armato gettato in opera, sono i "prefabbricati"; i solai e la facciata sono in lastre di calcestruzzo; copertura piana (non praticabile) per la sottostazione elettrica, di tipo a volta con lucernai cilindrici per il deposito e a falde per i servizi; i serramenti sono continui a vetrata, in alluminio anodizzato e in metallo, con anta a battente, per filtrare la luce negli ambienti sottostanti. Dispone di moderne attrezzature per la manutenzione dei treni, fra cui un ponte di soffiatura robotizzato, un tornio e una smerigliatrice in

fossa per la riprofilatura delle ruote e la smerigliatura degli assi. Ampliato nel 1969 per accogliere temporaneamente alcune unità di trazione della M2 in attesa del completamento del deposito di Gorgonzola, viene dotato di un anello di prova di circa un km per le prove in corsa e vengono razionalizzati gli spazi tra rimessamento e officina. Nel 2007 viene "affiancato" dal nuovo deposito dei tram tramite il quale, nel 2009, a fronte del piano di efficientamento energetico aziendale, è posto in opera l'impianto fotovoltaico che, con una produzione di 1,45 milioni di kWh/anno, consente di alimentare il 10% del fabbisogno della M1. Progettato in origine per una capacità di ricovero di 177 vetture sul totale del fascio binari, attualmente la situazione vede la flotta M1 composta da 67 treni, di cui 24 rimessati a Precotto, 21 al Gallaratese e 22 nei tronchini di linea.

Gianni Pola
Gruppo Storico ATM

Foto: deposito di Precotto, vista panoramica (1965)
(Fonte: Archivio Fotografico ATM)

NoiATM Location



Precotto, com'era:

- 1 interno del deposito (1968)
- 2 interno del deposito (metà anni Sessanta)
- 3 impianto di lavaggio automatico delle vetture (1964)

L'esercizio

Mi occupo di tutti i macchinisti dell'Azienda e per la gestione quotidiana di linea 1 faccio grande affidamento su Giuseppe Cianci, che insieme ai suoi colleghi svolge egregiamente questo compito. La sede principale dell'ufficio è a Gallarate, ma per andare incontro alle esigenze del personale viaggiante, cerchiamo di offrire una presenza quotidiana anche qui a Precotto. Collaborazione e rispetto sono infatti le chiavi di questo lavoro: quella dell'esercizio è una realtà per sua natura variabile, senza flessibilità reciproca diventerebbe tutto più difficile. In seguito alle nuove assunzioni, nei prossimi mesi ci saranno in tutto 194 persone sulla linea 1. L'addestramento richiede ben cinque mesi per completarsi. I macchinisti, così come i conducenti di superficie, sono un punto di riferimento fondamentale per i passeggeri e, qui a Milano in particolare, un vero e proprio simbolo della città, oltre che orgoglio della nostra Azienda.

Roberto Uccello,
in ATM dal 1990

Esercizio

R. Uccello con parte del suo staff





Officina

M. Panzeri con parte della sua squadra

L'officina

Alla nostra squadra, 89 persone di cui 65 qui a Precotto (le altre sono a Teodosio) è affidata la revisione delle vetture metropolitane. Cosa significa esattamente? Le vetture, ovvero le singole casse, arrivano già smontate da un'officina esterna, che provvede anche agli interventi strutturali, di carrozzeria. Noi qui diamo nuova vita ai convogli, che nel dettaglio significa sostituire le apparecchiature obsolete o guaste con altre revisionate o nuove, effettuare le pellicolature, ripristinare gli arredi, sostituire gli impianti di illuminazione classica con quelli a LED, e infine rimontare i treni. Al momento siamo impegnati nella revisione generale della linea 3, con la previsione di terminare tra un paio di anni. La fase di avvio della produzione è particolarmente interessante, perché non ci sono routine da seguire, bisogna impostare il lavoro. Soprattutto su treni di vecchia generazione, gli interventi non sono standardizzati e l'esperienza delle singole persone vale tantissimo. Qualcuno addirittura ricorda a memoria dove vanno messi dei pezzi e in che modo. Questa è la dedizione con cui la nostra squadra affronta il lavoro.

Maurizio Panzeri
in ATM dal 1984

La manutenzione

Tutta la manutenzione di linea 1 è suddivisa tra i depositi di Precotto e Gallaratese e il personale (82 addetti in tutto, tra operatori, capi operatori e CUT) è distribuito equamente nelle due sedi. I convogli su cui effettuare le lavorazioni sono attualmente 67, di cui 20 treni Leonardo, 20 Meneghino e 27 revamping. Come in tutti i depositi si svolgono sia manutenzione programmata (a scadenza chilometrica o temporale) che accidentale (a guasto). A chi lavora sulla prima sono richieste affidabilità e precisione, mentre per la seconda, a cui si dedicano squadre specifiche, sono necessarie capacità intuitive. Diagnosticare un guasto vuol dire infatti risalire alle cause, che non sono quasi mai immediatamente evidenti, nonostante le tecnologie a disposizione. Analizzare e interpretare i dati a bordo treno, tra l'altro, è una prerogativa di pochissimi. Sono normalmente i più giovani, i cosiddetti "nativi digitali", formati con questo obiettivo in virtù della loro attitudine. L'esperienza dei lavoratori più anziani è però altrettanto importante, fondamentale per il buon funzionamento dell'intero processo manutentivo.

Roberto Vaghi
in ATM dal 2001

Manutenzione

R. Vaghi con parte della sua squadra

