Le origini e la storia delle linee del ferro a Monza e in Brianza.
***Dai ponti di Trezzo e Paderno al* Gamb de Legn**

Le immagini sono tratte dall'archivio dell'autore.
Per ingrandire le immagini piccole, cliccarci su. Per leggerne le didascalie, basta spostarci sopra il mouse.

Un ricordo dei primi anni di università. Ad una riunione o assemblea, non ho memoria precisa al riguardo) molti sostenevano che la sostituzione del tram per Milano era cosa ottima perché “allargava” la strada per gli autobus, oltre che per le macchine: quindi si arrivava prima. Mi permisi di dire confusamente qualcosa sul fatto che in tutta Europa invece i tram funzionavano e che io, che andavo all’Università a Milano proprio col tram, mi trovavo benissimo. Mi guardarono come un ragazzo dalle idee strampalate.

1838

L’Imperatore d’Austria concede la realizzazione della prima linea ferrata in Lombardia, la Milano – Monza[1] a cui seguirà, già nel 1846 la prima tratta della Milano-Venezia sino a Treviglio. Comincia così, con un progetto interamente italiano (dell'ingegner Giulio Sarti) la rete ferroviaria che interessa anche Monza e Brianza.

Phoca PDF

Mezzo, quello del treno, che conquisterà celermente l'Europa e gli altri continenti lungo tutto il corso dell'800 e che sarà un poderoso strumento di comunicazione di massa: non solo economico e per il trasporto delle merci, ma anche culturale e sociale. Milioni di persone lo useranno per fini diversissimi, dalla conquista di nuove frontiere ideali, sociali, militari a quelle più "casalinghe" del tempo libero e culturali. La ferrovia modificherà con la sua presenza lo stesso paesaggio urbano e agricolo: stazioni, ponti, gallerie e viadotti che superano montagne e fiumi, il rumore e il fischio, stimoleranno la fantasia e le espressioni artistiche, accompagnando l'intera fase della industrializzazione di molti Paesi.

Sarà, dopo la grande strategia dei trasporti e degli acquedotti dell'Impero romano e del grande canale di Qin in Cina, quello del trasporto su ferro un nuovo grande progetto sovranazionale; di fatto unitario, internazionale e intercontinentale, relativamente "omogeneo" sebbene riconoscibile nei territori dei vari paesi perchè ciascuno portatore di sue proprie caratteristiche distintive.

In Italia questa unitarietà di gestione verrà raggiunta dopo la messa in posa della maggior parte delle linee, con la nazionalizzazione del servizio nel 1905.

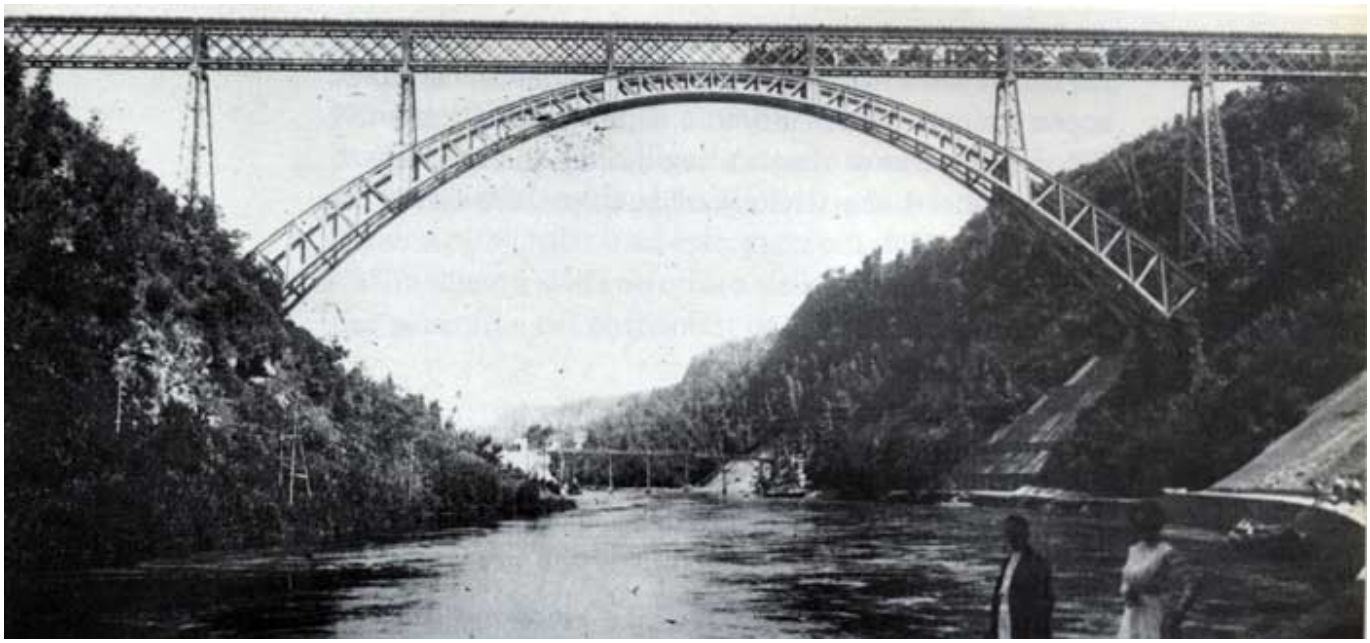
La rotaia, questo strumento di trasformazione della vita ed economia degli uomini, si gioverà passo passo anche delle innovazioni prima sconosciute portate dalla nuova energia elettrica e trasformerà profondamente, "figliando" linee locali, urbane e intercomunali come le tramvie di superficie e le metropolitane di sottosuolo, il modo di abitare, lavorare e studiare.

Phoca PDF

Non sempre siamo coscienti dell'importanza di questo grande evento che ha accompagnato la nostra storia recente. Spesso, nella frenesia indotta dallo sviluppo a bassi costi energetici del petrolio, abbiamo dismesso, sottovalutato, non sviluppato e mancato di valorizzare un patrimonio di vita, oltre che di tecnologia. E oggi ne paghiamo le conseguenze, anche in rapporto ad altri Paesi dove la motorizzazione individuale ha trovato, meglio che da noi, un equilibrio con il mantenimento e potenziamento delle linee del ferro urbane e interurbane. **Oggi dobbiamo fare i conti col passato e ripensare il futuro proprio perché le fonti di energiafossili sono in via di esaurimento e presentano diverse incognite.**

MONZA E LA BRIANZA

Il quadro odierno dei trasporti a Monza e in Brianza, per quanto concerne in generale le infrastrutture, ma in particolare se si considera il trasporto su ferro, non è certo entusiasmante. Sono diminuite le linee ferroviarie. Alcune storiche - come quella per Bergamo, il famoso *Gamba de Legn* - sono sparite all'insegna della "modernizzazione" e dei mezzi su gomma)[2].



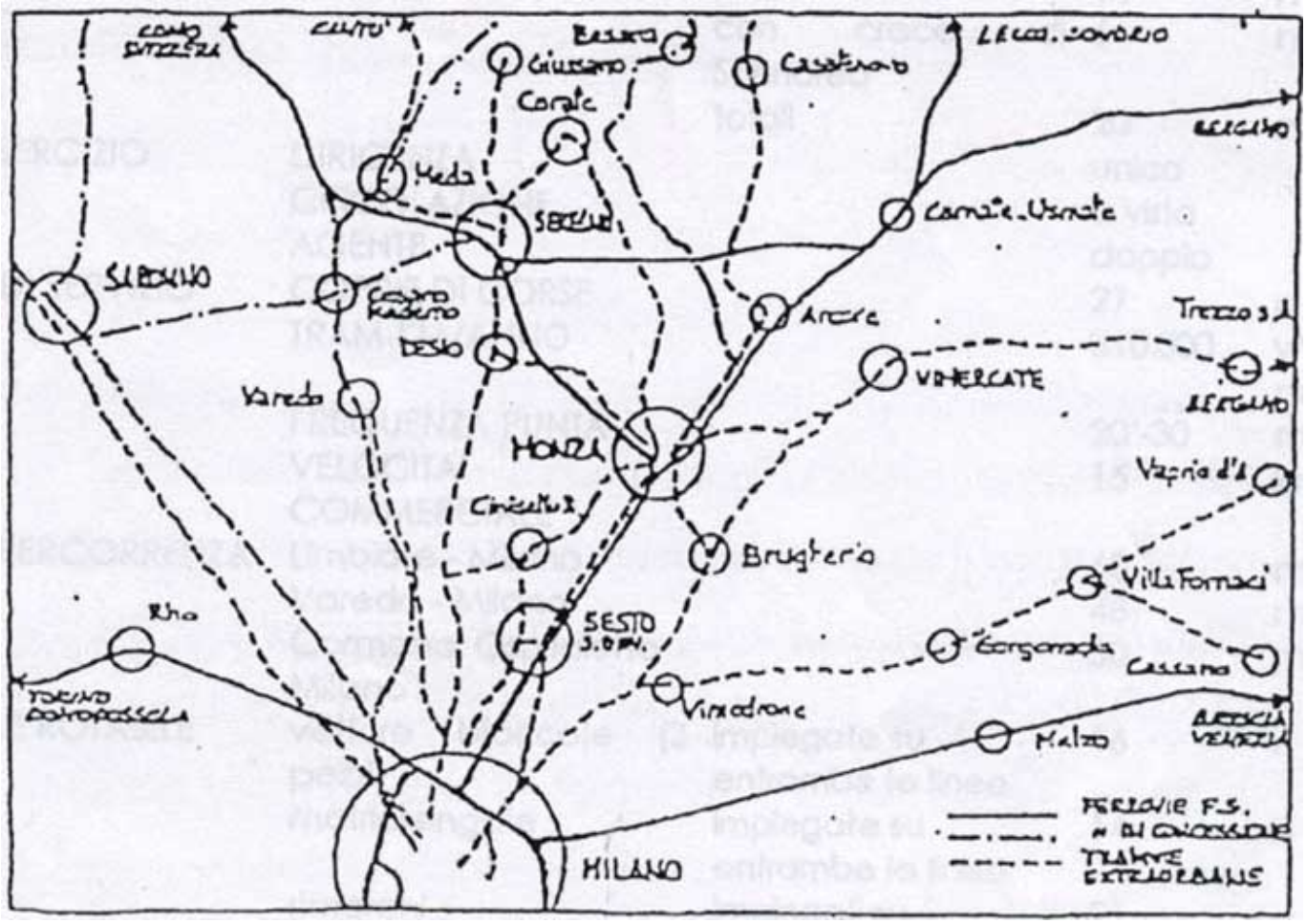
Il Ponte di Paderno d'Adda ad unica arcata in ferro, realizzato per la linea Novara-Saronno-Bergamo

Phoca PDF

Oggi subiamo l'inquinamento degli scarichi, una circolazione molto difficile, tempi lunghi e code infinite, autobus lenti e bloccati nel traffico, treni spesso malandati e straripanti nelle ore di punta (abbiamo ancora importanti linee su unico binario come la Seregno-Bergamo[3]).
L'invidiabile rete dei tram di superficie (realizzata in particolare tra la fine dell'800 e il primo decennio del '900) è stata quasi interamente soppressa in poco più di mezzo secolo[4]; delle metropolitane neanche l'ombra, se non si considera il progetto del prolungamento MM1 fino a Bettola operativo tra qualche anno[5].

Phoca PDF

Monza 1840, la prima Stazione ferroviaria.
È rimasta in piedi solo la torretta per l'acqua che ancora oggi si nota passando sul cavalcavia di Largo Mazzini.

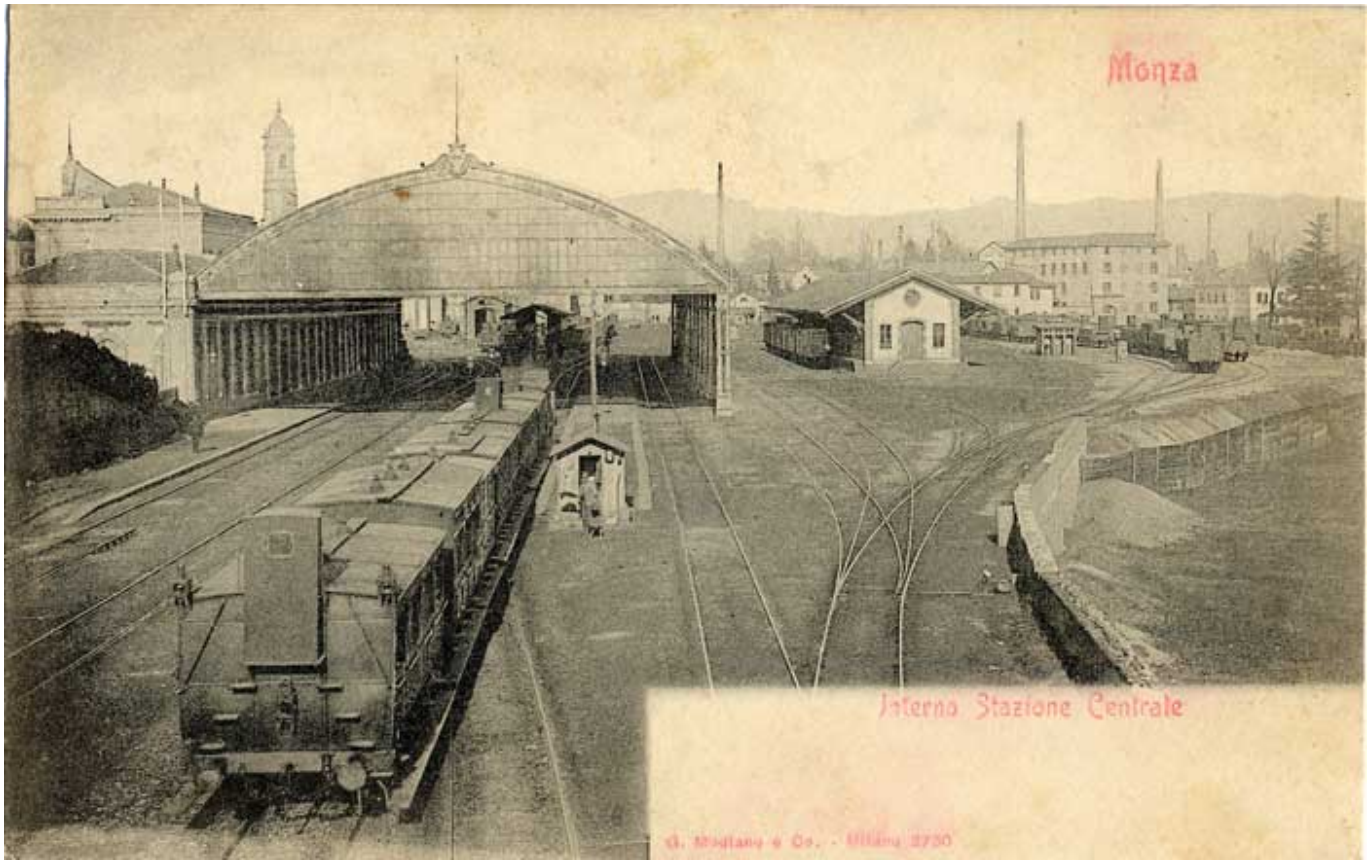


Rete di Treni e Tramvie interurbane esistente sino al 1918 a Monza e in Brianza e dati relativi alle reti su ferro in Lombardia dal 1840 al 1990 (da relazione del dott. Mariani già Sindaco di Desio). Pochissimo è rimasto di questo ricco sistema di trasporto

Come si vede nella illustrazione qui sopra, negli anni Venti

Phoca PDF

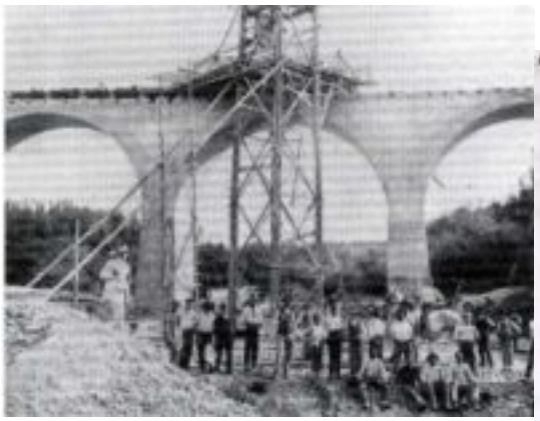
del secolo scorso non vi erano solo l’importante collegamento ferro-tramviario di Monza con Milano, la linea della Molteno-Oggiono, le ferrovie per Como-Chiasso e Sondrio e la Saronno Bergamo (cioè quanto è rimasto a tutt'oggi in funzione), ma anche una fitta rete che includeva Brugherio e Sesto. Grazie a questa rete, si potevano raggiungere anche Vimodrone e Cassano, Vaprio d’Adda, Casatenovo, Carate e Giussano, Meda, Cantù, Cesano Maderno, Varedo, Saronno, Seregno, Bergamo e ovviamente tutti gli altri comuni e centri su cui le linee insistevano.



La seconda Stazione di Monza fu coperta con ampia tettoia vetrata alla fine dell’’800, poi distrutta dalla guerra

Un sistema costruito con grandi risorse nazionali e locali, frutto anche del crescere sociale e culturale del mondo del lavoro soprattutto sino alla prima guerra mondiale.
Piange il cuore vedere il cumulo di errori e poca attenzione che ha portato a dimettere una risorsa di tale valore e importanza.

Phoca PDF



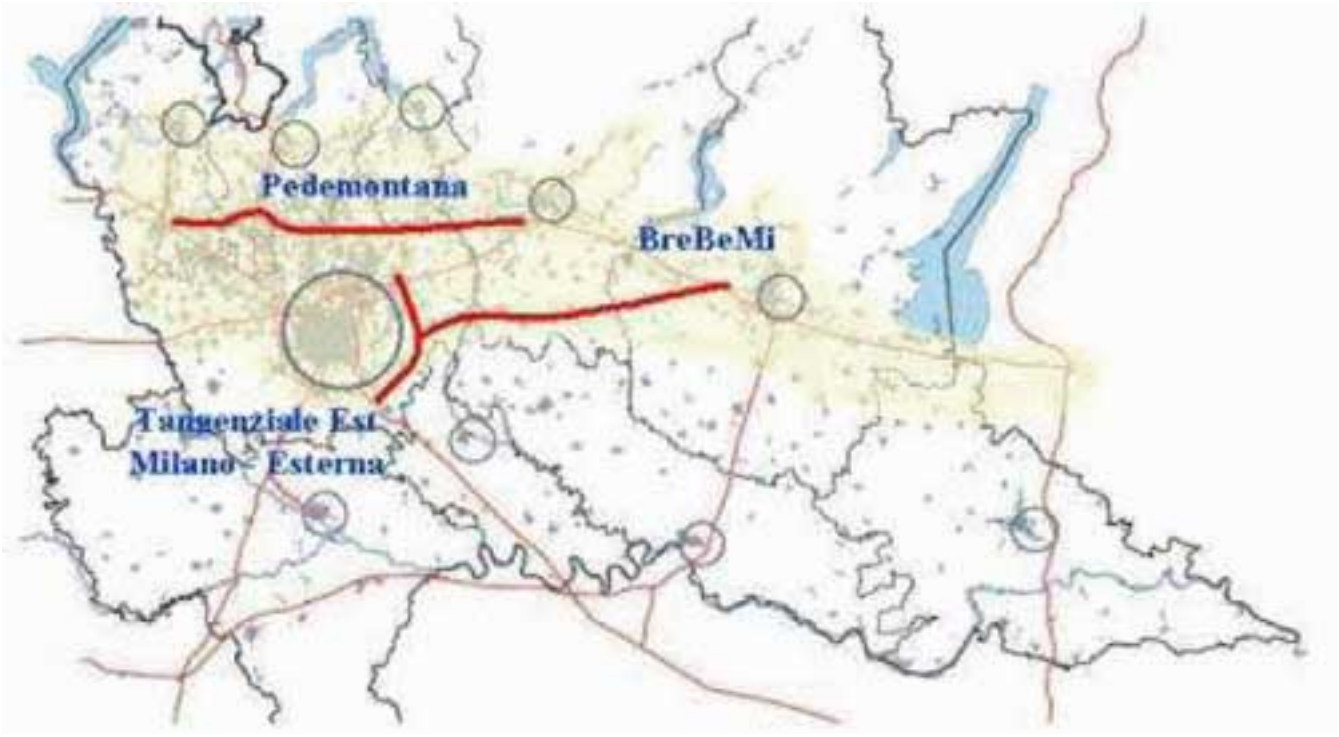
Estensione della rete ferroviaria e tranviaria in Lombardia dal 1840 al 1990

Anno	Rete ferroviaria F.S. (Km)	Rete ferrovie in concessione (Km)	Totale ferrovie (Km)	Tranvie extraurbane (Km)
1840	0	13	13	-
1861	0	405	405	-
1878	0	961	961	51
1881	0	1.026	1.026	520
1888	0	1.455	1.455	1.006
1918	1.414	526	1.940	1.518
1931	1.430	636	2.066	1.114
1960	1.471	478	1.949	142
1990	1.495	345	1.840	33

Pensiamo se questa rete fosse stata mantenuta, adeguata tecnologicamente e valorizzata sino a noi! Indubbiamente avremmo un altro scenario di qualità della vita, di possibilità di lavoro e studio, di uso del tempo libero[6].

Anche la riorganizzazione delle infrastrutture per la gomma lascia a desiderare e anzi progetti ambientalmente dirompenti galoppano in tutta la Regione[7], senza che si capisca che la riorganizzazione della viabilità - ripensata senza mettere mano al trasporto pubblico su ferro - moltiplica l'errore commesso nei decenni passati e che ci ha portato oggi a questo panorama che spesso ricorda un quadro di Hieronymus Bosch.

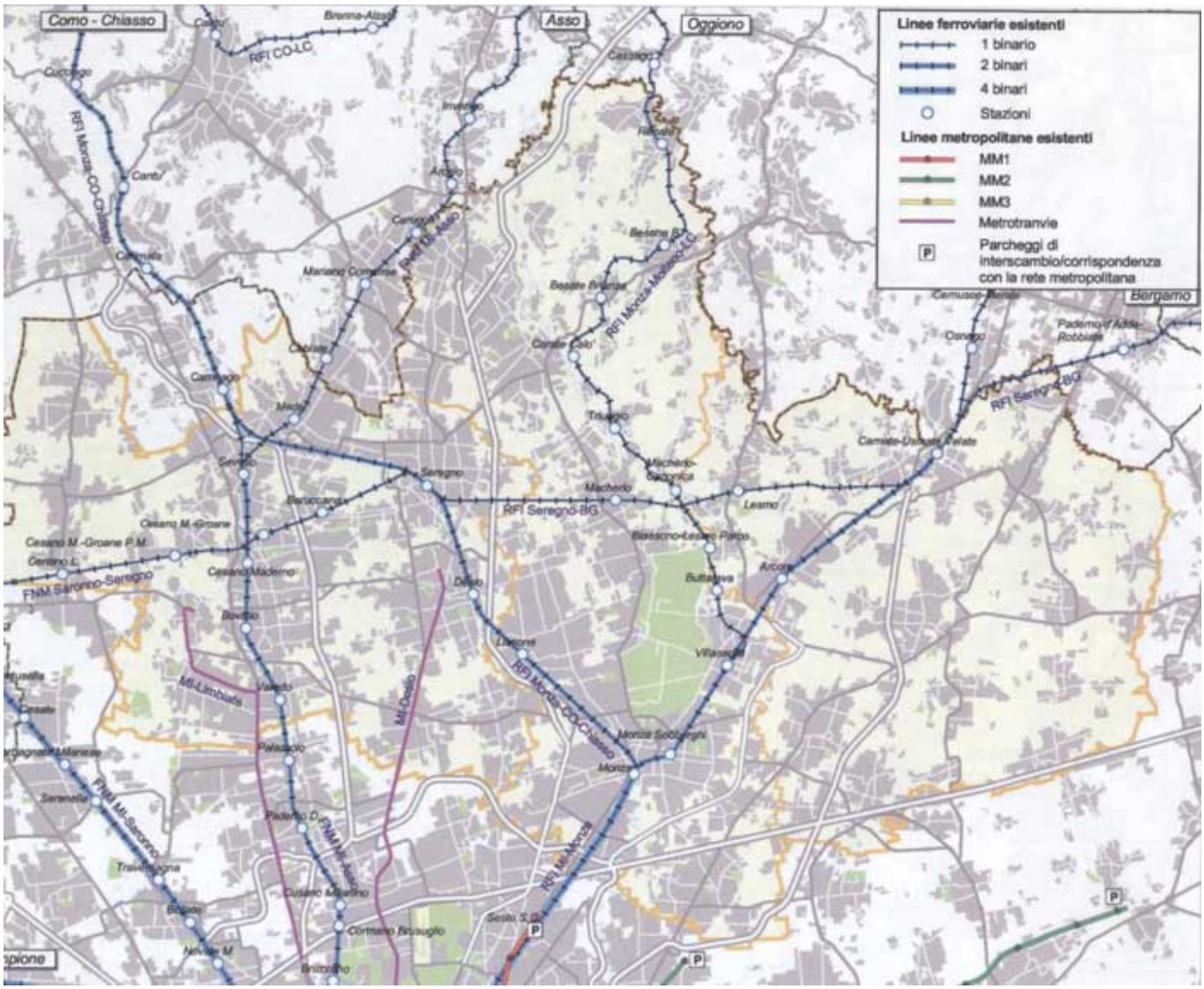
Phoca PDF



Mi preme però una considerazione. Scrivere sulle linee del ferro a Monza e Brianza, sulle origini e su cosa hanno rappresentato non può prescindere dal porsi le domande sullo stato dei trasporti *oggi*, sugli errori compiuti e sul permanere di strategie sbagliate. Un esempio? Da oltre un decennio vi è il progetto della Gronda Ferroviaria, essenziale non solo per le merci, per l'organizzazione generale della rete sui trafori alpini e verso le altre parti del territorio nazionale, ma anche proprio per la qualità del servizio ferroviario passeggeri in tutta l'area regionale metropolitana e in particolare per quella di Monza e Brianza.

Infatti la Gronda darebbe il via libera alla piena utilizzazione a fini passeggeri della rete ferroviaria *su* Monza e *da* Monza, e alla sua integrazione con linee metropolitane o metro-tramviarie[8].

Phoca PDF

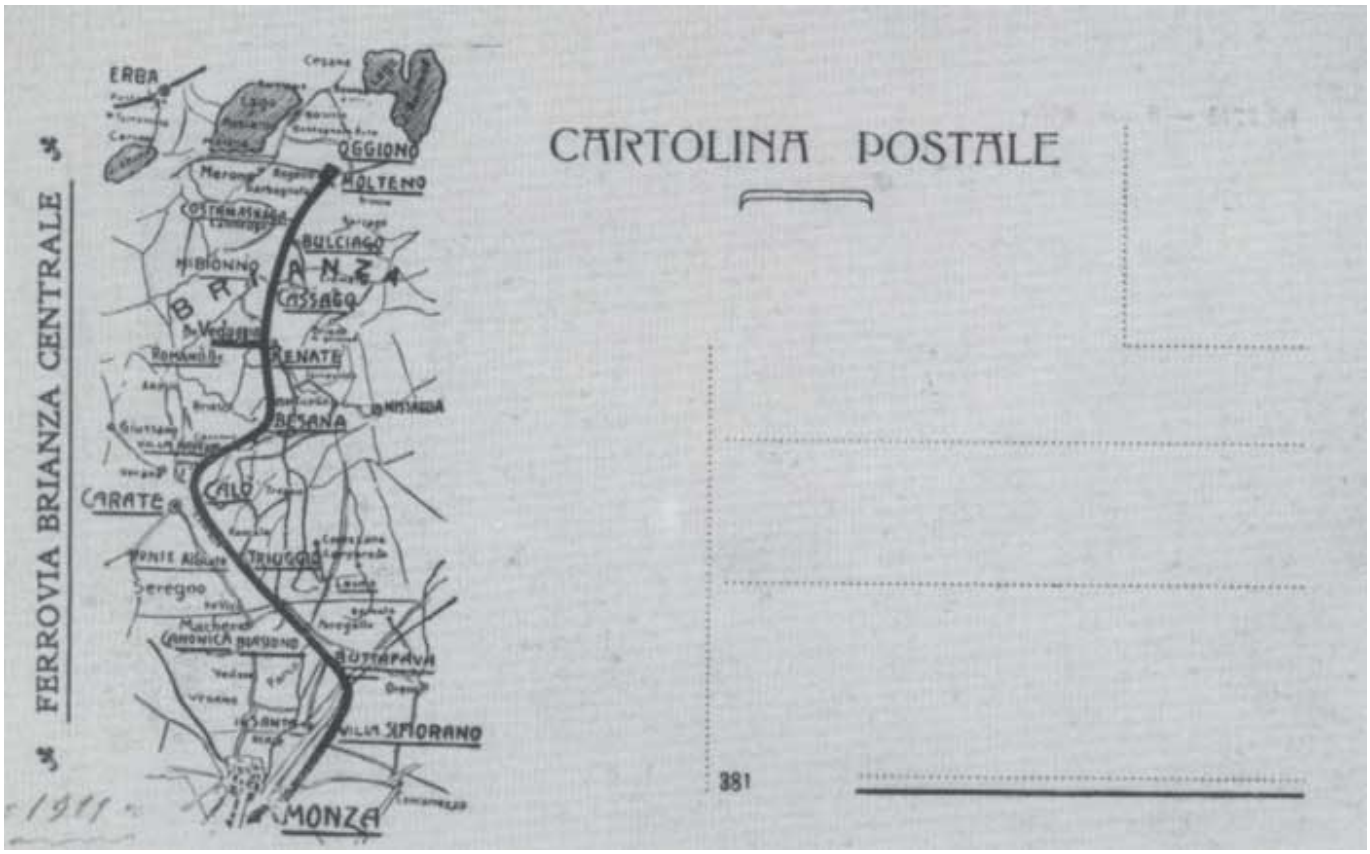


Elaborato PIM 2006 inerente le linee del ferro in Brianza. Si notano chiaramente le linee a Monza per Como e Sondrio, la Molteno-Oggiono-Lecco, leNord e la Saronno_Bergamo oltre alla tramvia rimasta. Il tutto meno dei primi del ‘900. Resta comunque un a rete importante che va valorizzata e incrementata

UN PO' DI STORIA

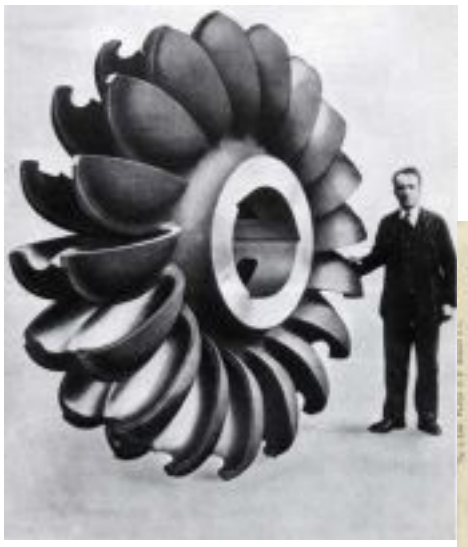
Tornando alle origini, il nostro Paese arriva nell’800 con un certo ritardo, e si presenta all’appuntamento con lo sviluppo industriale, con l’uso diffuso delle macchine per la produzione di beni e con l'implementazione dei trasporti, con una situazione estremamente eterogenea[9]. Sicuramente la pluralità di Stati portatori di differenze storiche, culturali e di costume, oltre che legislative, non è una felice premessa per una società che mirava a sfondare le barriere doganali e protezionistiche[10], finanziarie, con un veloce sviluppo urbano ed un flusso di emigrazioni di massa dalle campagne verso i grandi centri urbani e industriali. [11].

Phoca PDF



Primi ‘900. Cartolina postale pubblicitaria della Ferrovia Brianza Centrale (Molteno . Oggiono) con il tracciato.

E' in questo contesto, per il trasporto di merci, materie prime e ovviamente di persone, che nascono le prime linee su ferro: i treni, ma anche i tram e le metropolitane sotterranee[12].



Phoca PDF

IL POLITECNICO

GIUGNO 1859.

MEMORIE ORIGINALI

Sul sistema d'istruzione degl' ingegneri e degli operaj in Francia.

I.

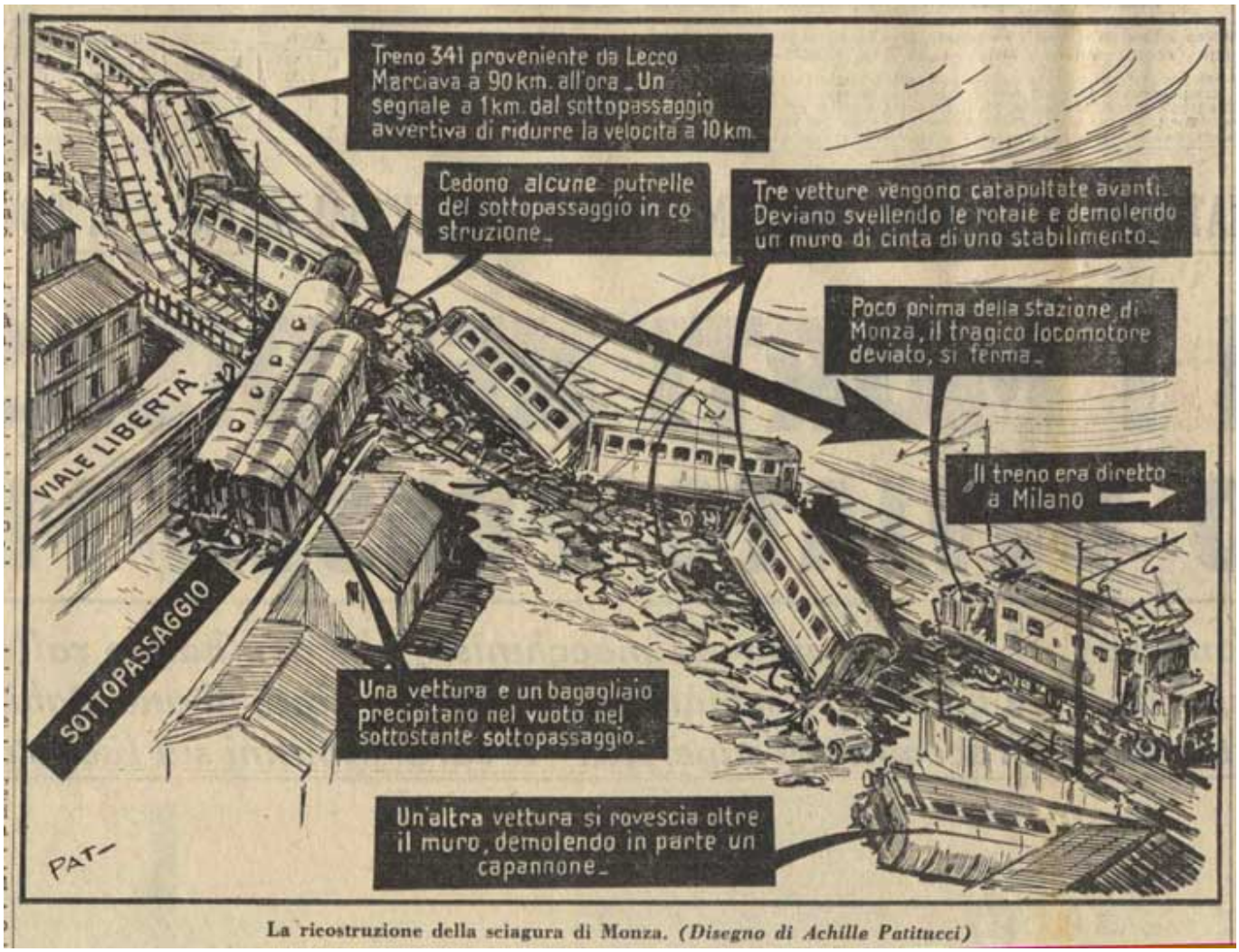
La moglie: — Addio, marito mio, chissà se ci rivedremo più!
Il marito: — Sta' tranquilla! Nella peggiore ipotesi ci rivedremo... nell'altro mondo!

Lo stesso trasporto su acqua si trasforma profondamente con l'uso dei motori, prima a vapore e poi con l'uso dell' l'elettricità, che ha cambiato il mondo con una velocità ed estensione sconosciute ai tempi. [13]
Vi era gran fermento e attenzione nei riguardi della scienza e della tecnica, e non si tenevano in considerazione solo gli aspetti economici. Anzi. Tutto era strettamente connesso. Di questa consapevolezza dei dirigenti sono testimoni i numerosi giornali tecnici, scientifici del tempo. [14].

Vi erano ragioni economiche, sociali, certo, ma anche militari che spingevano alla creazione di una rete su ferro che rappresentava, dopo la raggiunta unità nazionale con le guerre di indipendenza, quasi il simbolo e il mezzo proprio che legava Regioni ed aree abbattendo confini storici.

Fu un evento straordinario. Così come l'incremento demografico, il recente inurbamento e la nascita delle grandi Fabbriche e centri Industriali determinarono la necessità di "strumenti" di comunicazione nuovi come tram, metropolitane sotterranee, sino all'automobile, all'aerostato e all'aereo. Cominciarono a diffondersi il telefono e le telescriventi. Oggi sono la televisione ed Internet a dare la misura di trasformazioni che hanno interessato e unito il mondo intero in una rete multilivello di comunicazione, persone, merci e informazioni.

Phoca PDF



La ricostruzione della sciagura di Monza. *(Disegno di Achille Patitucci)*

Corriere della Sera 5 gennaio 1960. Il più grave disastro ferroviario, titolano alcuni giornali. Monza viale libertà, cantiere del sottopasso.

Un evento straordinario le cui ricadute sociali e culturali sembravano impensabili anche solo pochi decenni prima.

Solo nel secondo ventennio dopo l'unità d'Italia (anni '80 e '90 dell'800) lo Stato si attrezzerà per le realtà urbane in trasformazione e per le comunicazioni. Fu infatti negli anni Ottanta che i bilanci dello Stato investono grandi risorse nella industria pesante, nelle ferrovie, nei trasporti pubblici in generale, anche urbani[15].

Phoca PDF

La Lombardia, regione cardine del triangolo industriale nascente[16], era la punta economica anche nel contesto dell'Impero Austriaco e del Regno Lombardo Veneto. Non poteva mancare, né prima né dopo con l'Unità d'Italia, all'appuntamento europeo dei trasporti.

Come prima abbiamo visto in poco più di mezzo secolo tra '800 e il '900 nasce la rete non solo ferroviaria che connette la regione a porti e trafori oltre che al resto del Paese, ma anche di trasporti intercomunali su ferro. Non solo al servizio dei grandi centri urbani, ma diffusa e connessa alle necessità della spinta industriale.

Monza, e non solo Milano, hanno rappresentato un punto di eccellenza di questo sviluppo e non poteva essere diversamente in una regione e in un'area dove l'industria galoppava non solo per la presenza dell'industria pesante, ma anche di una forte imprenditorialità diffusa. **In qualche decennio la trasformazione dei collegamenti a Monza e in Brianza è notevole e accompagna lo sviluppo economico e industriale di un'area tra le più attive del Paese** (ancor oggi la Brianza rappresenta un valore visibile nel PIL nazionale.)[17].

Sviluppo che con la nascita delle autostrade e lo sviluppo automobilistico vedrà man mano spostare l'attenzione degli investimenti dalle linee ferrate all'automobile e al principio di realizzare infrastrutture in prevalenza nelle aree "deboli" come idea moltiplicatrice delle occasioni di sviluppo economico[18].

In questo senso solo la presenza di una forte rete minore "storica" di viabilità, valorizzata soprattutto dall'impegno del periodo napoleonico, più che austriaco (rete connessa alle grandi linee autostradali e Milano) consentirà di mantenere alto il ritmo di sviluppo in una gerarchia territoriale che indebolirà man mano la Brianza nel contesto della rete di accessibilità a varia scala.

Debole per l'alto consumo di suolo privo di un modello organizzativo, di poli dello sviluppo e di aree di tutela ambientale. La scelta di non pianificazione rappresenta oggi un forte limite alla trasformazione del tipo di sviluppo postindustriale.

Debole per aver mancato appuntamenti con la rete del ferro a carattere metropolitano e la riorganizzazione e potenziamento delle reti esistenti. Così siamo ancora privi di un opera di storica necessità come Gronda ferroviaria di cui prima abbiamo discusso.

Phoca PDF

Il Tram Imperiale (a due piani) alla fermata della Villa reale a Monza nei primi anni del ‘900

Con la caduta della democrazia negli anni ’20, quella che era stata una strada di confronto, talvolta duro, ma artefice dello sviluppo e trasformazione moderna del Paese, tra liberali e socialisti, tra impresa e sindacati, come avveniva in gran parte d’Europa, si interrompe[19]. I bilanci dello Stato prendono altre direzioni e in particolare il sistema delle reti di

Phoca PDF

trasporto pubblico urbano e interurbano su ferro smetterà di crescere a favore degli investimenti stradali e autostradali che puntano sul trasporto su gomma.

Questo vuoto e ritardo strategici per le nostre aree urbane (in riferimento ad altre realtà dei paesi industrializzati) non sarà più realmente colmato, tanto che ancora oggi nella nostra Regione e non solo i trasporti metropolitani e metro-tramviari sono poca cosa di fronte alle strategie della grande viabilità e della gomma.

Ancora una volta un grave errore di fronte all'evoluzione diversa che avviene nelle grandi aree e regioni metropolitane dei paesi industriali.

La densità urbana si è moltiplicata di molto in rapporto ai tempi delle reti su ferro. Oggi la Brianza ha più del 60% del territorio urbanizzato con un' alta concentrazione sia di edilizia residenziale che di attività produttive ed economiche.

LA "CURA DEL FERRO"

Le ragioni per una nuova strategia del ferro sono ancora più evidenti, e per molte ragioni: economiche, di consumo energetico, ambientali, di qualità del tempo[20].

L' addensamento urbanistico della Brianza (nella foto aerea visibile l'isola del Parco storico).

Phoca PDF

Oggi la riorganizzazione delle linee su ferro, ferroviaria, tranviaria e metropolitana è pregiudiziale per le prospettive future, sia per l'economia che per la qualità dell'abitare e per l'ambiente.

"*L'indicatore economico*", nel numero del 7 gennaio 1838, in prima pagina scrive un articolo dal titolo: Da Milano a Monza – Una Strada ferrata.: *" Siccome non è mai troppo il parlare delle strade di ferro [….]E' fama che più d'una compagnia di capitalisti concorra per assumere la costruzione una strada ferrata che condurrà da Milano alla città di Monza…."….Monza, che anche al presente alimenta di già una estesa industria, col tempo potrà essere una testa di linea, che si presterà ad un vasto movimento commerciale; dopochè mediante altre strade ferrate, troverà più facili comunicazioni cogli altri centri di importazione e di esportazione, che attualmente servono alle relazioni mercantili del regno."*

Il lungo articolo parla di territorio, di statistiche economiche e relative ad altre tratte europee, di popolazione, impresa e lavoro. In una parola, di futuro.

Negli stessi anni (1841), a ferrovia funzionante, il Dottor Fisico Mezzotti scriveva la sua bella Guida del Parco di Monza per i " Viaggiatori della strada ferrata da Milano a Monza", e incomincia così: *" Monza, che venne detta la Versaille di Lombardia, il Manchester d'Italia, la Capitale della Brianza, ora mediante la nuova strada ferrata [….] Tanto il nazionale quanto lo straniero, che vengono a tributare un omaggio di curiosità alla nuova strada ferrata […]"*

Nel 1840 vi era la piena consapevolezza dell'importanza di quel primo tratto di ferrovia, a cui seguirà poi la rete che ancora oggi utilizziamo e la rete tranviaria funzionante come ippovia dal 1835 e poi tram elettrico nel 1900.

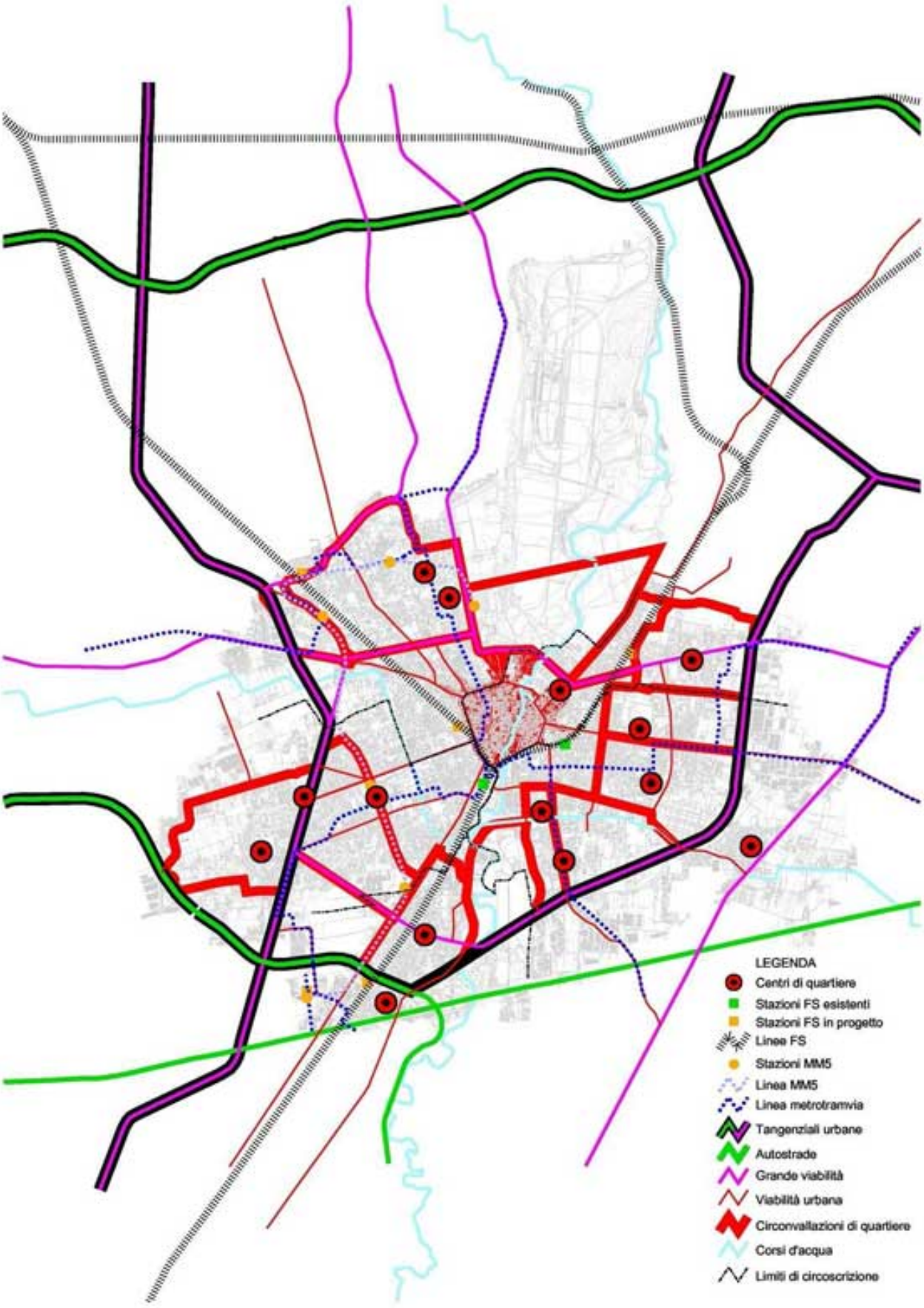
Spero che queste brevi note siano servite nell'intento di mostrare non solo l'importanza,ancora

Phoca PDF

attuale, della rete su ferro, ma anche come errori **gli di strategia nell'uso del territorio e nella pianificazione delle scelte urbanistiche vengano poi pagati per molti anni dopo essere stati compiuti**. E di come diventi difficile recuperare in futuro.

Chiudo con uno schema tratto dal PGT che rappresenta le intricate necessità di riorganizzazione del sistema viabilistico e metropolitano attorno a Monza e verso la Brianza e dove sono rappresentati sia il nostro Sistema ferroviario che la grande viabilità e le reti metropolitane e/o metro-tramviarie che da Monza possono creare una rete nel territorio della Brianza.

Phoca PDF


LEGENDA
Centri di quartiere
Stazioni FS esistenti
Stazioni FS in progetto
Linee FS
Stazioni MM5
Linea MM5
Linea metrotramvia
Tangenziali urbane
Autostrade
Grande viabilità
Viabilità urbana
Circonvallazioni di quartiere
Corsi d'acqua
Limiti di circoscrizione

Phoca PDF

Schema del PGT di Monza con individuato il sistema delle infrastrutture del ferro e della gomma volte alla riqualificazione della Città e del territorio.

Purtroppo è una speranza che rischia di cadere nel vuoto dato che le nuove in circolazione ripropongono l' idea sbagliata di accelerare il consumo di suolo non ponendo attenzione alla riqualificazione del sistema del ferro. E' da poco stato presentato il PGTU o piano urbano del Traffico. I dati delle analisi ci dicono purtroppo le cose gravi di sempre. Ci invitano ad un ripensamento sul sistema dei trasporti per la Città e per la Brianza., ma ho la sensazione che queste "richieste" saranno inascoltate se non riguardo ad aspetti marginali. **Si discuterà di qualche rotonda, di un marciapiede e di semaforo, magari anche di una Navetta di trasporto mentre sarebbe necessario un forte ripensamento globale della strategia viabilistica.**

Qualche anno fa degli studenti vennero da me, mandati da un amico professore al Politecnico. Raccontai le mie idee. Stavano lavorando ad uno studio sulla riqualificazione e progettazione della rete del ferro e in particolare metro-tramviaria a Monza e Brianza. Alla fine mi diedero un CD con tante idee sul territorio, come sanno fare gli studenti giovani e liberi. Il titolo era molto bello, azzeccato : RITORNO AL FUTURO. Chissà che questo possa diventare il prossimo capitolo della vicenda[21].

Note al testo.

1 Fu un grande evento come poi richiamo anche dalla stampa de tempo. La Locomotiva si chiamava “Lombardia”. La scelta di realizzare la linea nuova indubbiamente rispondeva non solo alla presenza della Villa reale e del Parco ma anche alla presenza già di capacità imprenditoriale e mano d’opera specializzata. Il nuovo mezzo sostituiva o affiancava intensi rapporti tradizionali con corriere e spedizionieri a cavallo.

2 Tutti noi di una certa età ci ricordiamo bene del Gamba de Legn, il Trenino sbuffante e sferragliante che passava in via Bergamo “bucando” con coraggio una casa vicina al passaggio a livello (dove ora passa la ciclabile). Superava con difficoltà il sottopasso ferroviario in viale Libertà (dicono che sovente la gente doveva scendere per alleggerire il peso del mezzo) per poi proseguire per Trezzo e Bergamo. Lo si ricorda per aver subito in guerra anche qualche mitragliamento aereo. Prima fu realizzata la Vimercate –Milano nel 1890 e poi la Monza – Trezzo- Bergamo nel 1889

3 Si tratta di una importante tracciato sottoutilizzato che connette anche il sistema aeroportuale e supera l’Adda a Paterno. Tracciato su cui da più di quindici anni insiste il progetto “ prioritario” per la rete ferroviaria lombarda di “Gronda ferroviaria”. Si veda anche la mappa allegata del PIM sulle ferrovie esistenti.

4 Il Lombardia dal 1918 sino ai primi anni ‘90 si sono persi 1485 km di tramvie extraurbane, tra cui le molte diramazioni da Monza , non solo verso Milano ma soprattutto verso la Brianza. Minore ma comunque consistente anche la perdita di km di ferrovia (circa 230 km dal 1931). Si

Phoca PDF

era partiti con la rete di Ippovie: 1876 la Milano – Monza; 1877 la Milano – Saronno, poi sino a Tradate e trasformata a vapore nel 1878; 1878 la prima tramvia italiana a vapore Milano – Gorgonzola - Vaprio d'Adda; 1879 per Sedriano e Castano Primo; 1880 la Milano- Cascina Gobba- Vimercate; la Milano- Legnanello e quella per PAVIA; 1879 la Milano-Saronno e quella per Erba; 1881 si parte per i tram per l'Esposizione di Milano del 1894 e inizia la rete in Città, si costruisce una apposita centrale elettrica e nel 1889 si comincia coi tram elettrici che prevedono anche quello con Monza con un tragitto di meno di un'ora e che diventerà definitiva e sostitutiva dell'Ippovia nel 1900;1902 servizio sulla Milano – Monza con gli Imperiali, tram a due piani; sempre nel 1902 nuove linee per Barzanò, Trezzo - Bergamo,, Carate, Seregno, Giussano; 1903 anche la Milano- Corsico è elettrificata; poi altri completamenti che qui non elenchiamo senza citare le linee ferroviarie della seconda metà dell'800 che sono ancora oggi operanti. Da citare e rilevante il fatto che lale linee traviare spingevano anche a nuove frontiere urbanistiche nella cultura del tempo, come la nascita, in parte poi fallita, del quartiere Milanino a Cusano, come Città giardino, ma anche Quartieri e Periferie operaie..

5 Il prolungamento della linea MM1 da Sesto a Monza-Bettola, definitivamente approvato, è previsto per il 2012. Il progetto prevedeva anche la linea M5 che poteva superare Bettola e giungere a nord di Monza superando la Città sino al Parco, unendo anche i grandi servizi della sede della Provincia e Polo istituzionale, Università ed Ospedale (come prevede il Piano di Governo de Territorio). Vi sono stati incredibili ritardi e errate valutazioni sul problema da parte di questa Amministrazione, con il rischio che ancora l'avvento della Metropolitana a Monza e in Brianza ritardi per decenni.

6Nel 1859 il Lombardo veneto possedeva ben 522 Km di ferrovie, secondo solo al Piemonte con 819 Km. Molto ridotte le linee nelle altre parti d'Italia con una presenza significativa solo in Toscana con 257 Km. Tutte le linee ferroviarie da noi presenti e che interessano la Brianza sono state realizzate verso e nella seconda metà dell'800, compresa la Molteno –Oggiono. Le linee tranviarie (a vapore o elettriche nascono tra la fine dell'800 e i primi decenni del '900.

7 Si pensi anche solo alla Pedemontana, alla Brebemi e altre su cui non i soffermiamo trattandosi di altro capitolo.

8 La tratta Saronno Bergamo è del 1887. Solo nel 2008 sembra aver avuto una prima definizione di intervento per lavori di raddoppio della linea (oggi a binario unico) e per un riutilizzo anche passeggeri trattandosi di importante segmento est-ovest a nord di Monza che consente anche accesso all'aeroporto Malpensa.

9 Il Piemonte, anche grazie alla tecnologia e finanza francese è il solo Stato italiano che all'appuntamento con l'unità del Paese presenta circa 1000 km di linee ferrate (più di tutti gli altri stati italiani messi assieme). Come si è già accennato la linea Milano-Monza è attiva per prima nel 1840, con una Stazione in stile classicheggiante, poi demolita in pochi anni per fare posto ai prolungamenti ed alla nuova stazione ancora attuale, con la Sala d'attesa del Re, "il passante" interrato anche per non interrompere il cannocchiale ella Villa reale con la fermata e stazioncina reale lungo il grande Viale oggi Cesare Battisti... Importanti per lo sviluppo saranno poi tra le prime la Milano-Venezia e la Bologna – Piacenza. Nel 1850 il Centro Europa e la Gran Bretagna sono dotati della quasi totalità dei 38.000 km di ferrovie dell'intera Europa. Rete essenziale per lo sviluppo industriale. Si valuta che alla data dell'unità del Paese il reddito

Phoca PDF

italiano era un quarto di quello inglese e il 60% circa del reddito complessivo era ancora agricolo. Inoltre l'80% degli abitanti viveva in centri inferiori a ventimila abitanti.

10 Zollverein (Unione doganale) del 1834, sulla spinta dello sviluppo industriale, interessa quasi 40 stati che gravitano sull'area di lingua tedesca. Nasce l'istmo di Suez che riapre poi (1867) il Mediterraneo alle relazioni commerciali mondiali e che interessa anche gli accessi ai Porti Italiani del Nord dove potevano giungere le materie prime e partire i prodotti.

11 Il fenomeno di forte crescita demografica inizia già nel '700 con una crescita al Nord del Paese di quasi il 14% nella seconda metà del secolo. Alla metà dell'800 l'incremento demografico di metà de secolo raggiunge nelle maggiori città capoluogo il valore del 42/43%, anche se meno a Milano essendo Napoli la sola città di grande dimensione europea con quasi mezzo milione di abitanti, terza dopo Londra e Parigi, e con forti apparati produttivi anche di industria pesante sin dalla prima metà dell'800 (si valutano 17 milioni di abitanti nel 1770 e 26 milioni un secolo dopo. In Lomardia invece la seta, il cotone e in generale le industrie tessili e la loro meccanizzazione imprimono una svolta diffusa e non solo legata al contesto urbano, perché legata anche ai corsi d'acqua. Seppur con ritardi, alla fine del '700 anche in Italia era sviluppata una fitta rete di spedizionieri, corrieri e naturalmente di traffico navale, postale e di persone.

12 Il ritardo storico in riferimento ad altre realtà territoriali non è certo colmato, anzi si è aggravato negli ultimi decenni. Si pensi che la prima Metropolitana di Londra è del 1863, new York del 1867/1908, Chicago del 1892, Budapest del 1896, Glasggow del 1897, Boston del 1897, Vienna del 1898, Parigi del 1900, Berlino 1902, Atene del 1904, Philadelfia del 1905, Amburgo del 1912, Buenos Aires del 1913, per citare le più antiche. A Roma è del 1955 dopo Toronto (1954) e Milano nel 1964. Il confronto per estensione di rete con le nostre città è abissale: decine di Km afronte di centinaia (Milano 64 km , Londra circa 300 senza contare la ricca dotazione di ferrovie locali per passeggeri). Credo che riguardo alle opportunità perse sia giusto citare il fatto che già nel 1912 fu predisposto un progetto della Metropolitana o ferrovia sotterranea Milano – Monza e ancor prima per la tratta interna a Milano (1906). Entrambi i progetti caddero nel vuoto e le risorse e la produzione industriale mirarono alla imminente guerra.

13 A Milano si attiva la prima sperimentazione di uso dell'energia elettrica per illuminazione nel 1882. Lo sviluppo di questa fonte di energia sarà inarrestabile e importante anche per la elettrificazione delle reti di trasporto. In Lombardia e in generale nelle regioni prealpine sarà determinante la presenza dell'acqua e il suo conseguente utilizzo idroelettrico.

14 Cattaneo "ebbe una parte di primo piano nella campagna a favore della costruzione di una linea ferroviaria fra Milano e Venezia, che mettesse in comunicazione fra loro le principali città del regno; appoggiò con tutte le sue forze la riforma doganale, il libero scambio e l'unificazione dei pesi e delle misure" (Storia d'Italia, Stuart J.Woolf, ed. Einaudi). Si vedano in particolare i suoi scritti sulla Rivista Politecnico edita a Milano .

15 Negli anni '80 di fine secolo sorgono importanti impianti a Milano e Sesto (in particolare la storica Breda) e a Legnano, anche per ragioni militari e di armamento oltre che per la produzione di locomotive e altro. Nei primi anni del '900 nell'industria era occupato circa il 21%

Phoca PDF

che diventerà dopo un decennio il 27,3% con già una forte prevalenza di addetti alle industrie metalmeccaniche.e chimiche. In realtà però lo sviluppo in raffronto al resto d'Europa era contenuto e in ritardo a meno di considerare i dati del Triangolo Industriale (Piemonte – Lombadia – Liguria) che rappresentava più della metà dell'intera capacità industriale del Paese.. Significativi anche i dati sull'istruzione e alfabetismo: 15% di analfabeti nel Triangolo e 59% nel Mezzogiorno. Persino la rivoluzione delle biciclette (600.000 in pochi anni) prevaleva del tutto nelle aree industrializzate del Nord.

16 Scrive Iacini nel 1857 : "*La Lombardia è chiamata a riprendere in Europa una posizione industriale importante. La popolazione fitta e intelligente, la abbondante produzione indigena di alcune materie prime preziose, come pure il cambiamento che sta operandosi nell direzione delle grandi vie commerciali…*". In effetti: " *…le regioni dell'Italia settentrionale (Lombardia e Piemonte soprattutto) quantunque in ritardo di una generazione rispetto all'Alsazia e ai distretti industriali belgi, presentavano parecchie analogie -per la disponibilità di energia idraulica….o per la presenza di una larga fascia di artigiani qualificati, la dimestichezza con un certo complesso di attrezzi meccanici e in grado di studiare le tecniche inglesi- con aree economiche di medio sviluppo come la Normandia, il Delfinato, la Piccardia, l'Artois, la Sassonia, la Baviera o il Baden*"(Valerio Castronovo. Storia d'Italia. Ed. Einaudi 1975).

17 L'appuntamento con i livelli europei non era semplice soprattutto per il ritardo dell'impianto di industrie pesanti, come quella della produzione del ferro, che nel 1880 era ancora modesta, a ciclo incompleto e come prevalente derivato dalla lavorazione di rottami. Solo alla fine dell'800 l'industria siderurgica concorre allo sviluppo delle linee su ferro, ma molto lentamente se ancora al primo decennio del '900 la siderurgia rappresenta solo l'1,5 % della produzione industriale. Solo nel 1882 si attiva la linea ferroviaria del Gottardo che apre grandi prospettive nelle comunicazioni internazionali via terra.

18 In effetti nei primi decenni del '900 l'impegno verso la rete dei trasporti pubblici si trasforma radicalmente tra la fne dell'800 e gli anni venti

19 In realtà il regime darà importanza ala rete ferroviari per più ragioni, anche di propaganda coi treni popolari, ma lo sforzo dello Stato non raggiungerà più i livelli precedenti.

20 La densità degli abitanti, anche in Brianza, raggiunge una media molto alta e superiore ai 2000 ab/ Kmq, più di dieci volte la media del resto d'Italia. In particolare, nelle due Province di Monza e Milano: vi sono sparse, nel territorio circa 374.000 unità locali; la presenza di boschi è modesta e siamo ben lontani dal 25% indicato dall'Europa come obiettivo dei prossimi anni; i rifiuti sono quasi 1.900.000 t/anno con una alta quota di rifiuti speciali; è grande il consumo di energia pari a circa 3,2 tep /abitante; la situazione dei trasporti denuncia che circola un'auto ogni 0,61 abitante (pari a quasi il 79, 5 % dell'intero traffico e solo il 7,4% è interessato per le merci; preleviamo 821 milioni circa di acqua dalle falde e una minor parte dalle acque di superficie e usiamo una media di oltre 400 litri di acqua al giorno per abitante; circa il 72% dell'inquinamento è dovuto al traffico.

21 I testi principali di riferimento bibliografici, anche per alcune immagini sono: F. Ogliari, Dall'Omnibus alla Metropolitana 1987; Zaninelli, Le Ferrovie in Lombardia tra ottocento e novecento, 1995; Ogliari e Muscolino, 1840-1990 Centocinquant'anni di collegamenti tra

Phoca PDF

Monza e Milano 1990; A.Crespi, Saletta reale si racconta; PTCP Rapporto di sostenibilità 2007; Centro Studi PIM, Le tre Città della Brianza, 2006; Vercelloni, Atlante storico delle Metropolitane nel Mondo; Storia d'Italia ed. Enaudi 1973; DE Rosa, Storia dell'Industria elettrica in Italia1993; Linea ferroviaria Monza-Molteno-Lecco C.C.P. 1992;S. Zaninelli, Vita economica e sociale , Storia di Monza e Brianza, 1969; R. Romano, Nascita dell'Industria in Italia 1984; L. Bergonzini, Il volto statistico dell'Italia,1984; Dante Fossati, Vecchia Monza 1991; Riviste, Studi e Documentazioni tecniche varie.

Treni e tram di Brianza nelle cartoline d'epoca

Dalla collezione di Alfredo Viganò

Phoca PDF

Monza, Viale Brianza fermata alla Villa e al Parco, 1912

Phoca PDF

Monza, il Tram Imperiale al re da sass, primi ‘900

Phoca PDF

Monza, la Carrozzetta, la pubblicità e il monumento a Vittorio Emanuele

Phoca PDF

Monza, 1902 Capolinea dell'Imperiale con interscambio Carrozza.
Si vede ancora il PALAZZO DEL Pretorio sulla destra

Phoca PDF

Monza, alla fine della grande guerra, Tram Imperiale in Piazza Roma

Phoca PDF

La famosa “Carrozzetta” bianca (Tipo Edison) in Piazza Roma a Monza

Phoca PDF

Monza, Piazza Roma, La Fontana delle Rane, la Carrozzetta e la Carrozzella, anni ‘30

Phoca PDF

Monza, via Italia alla fine della Grande Guerra, sul fondo il Tram Imperiale

Phoca PDF

Monza, Largo Mazzini, L’imperiale, il carro col cavallo, le biciclette, primi ‘900

Phoca PDF

Monza Largo Mazzini, Carrozza, Tram, automobile e pedoni, anni ‘20

Phoca PDF

Monza, il lungo Tram va in via Manzoni verso la Brianza, prima metà del ‘900

Phoca PDF

Monza, Largo Mazzini e via Italia, compaiono le auto in bella mostra, primo’900

Phoca PDF

Monza; Corso Milano all’inizio dopo Largo Mazzini, il nuovo e il vecchio convivono, primi ‘900

Phoca PDF

Monza, Corso Milano poco prima di Largo Mazzini, lo strano insieme di carrozze, primo ‘900

Phoca PDF

Monza; Corso Milano veduta da sud verso la Città, pedoni campagnoli a rischio, primi ‘900

Phoca PDF

Monza, Corso Milano, folla in posa sui binari, 1900

Phoca PDF

Monza, via Borgazzi col Tram, anni’50

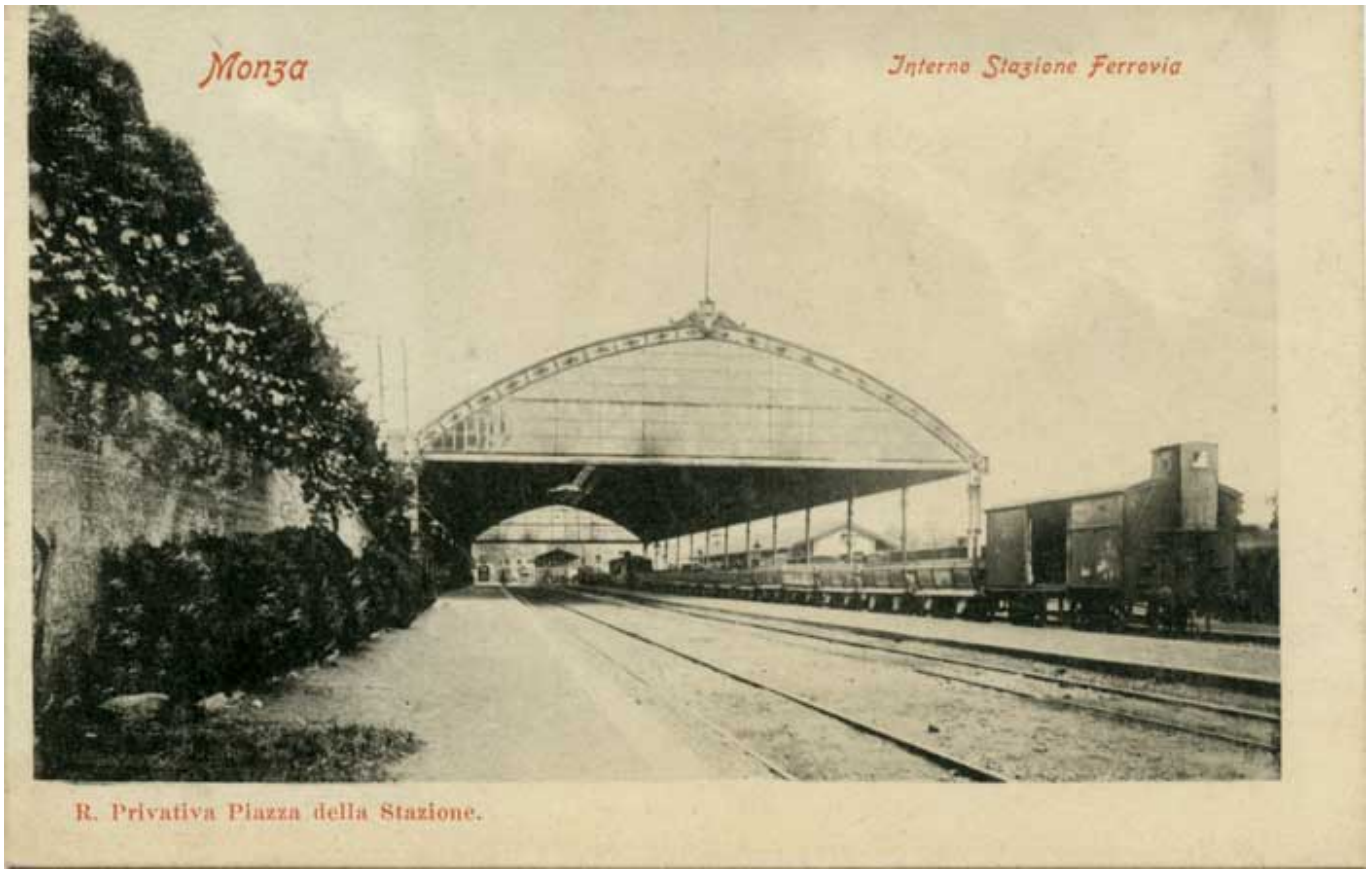
Phoca PDF

Monza, Piazza Garibaldi, il mostruoso Tram con le gomme va a Villasanta, anni ’30

Phoca PDF

Monza, trasporto della salma del Re Umberto alla sala reale della Stazione ferroviaria, 1900

Phoca PDF



Monza, La stazione coperta, fine ‘800

Phoca PDF

Milano, Porta Venezia, il Tram di Monza, 1923

Phoca PDF