

Commozione sull'ultima corsa del tram per Desio

Il trenino compie 130 anni... e chiude!

Desio, 30 settembre 2011, ore 20,49. Fiorenzo Sarzi, l'ultimo passeggero, scende al Capolinea del tram che ha utilizzato ogni giorno, per trent'anni, sul tragitto Desio-ospedale Niguarda.

Ci teneva ad essere a bordo in questo particolare giorno in cui, esattamente 130 anni dopo la sua inaugurazione (cfr pag. 6) e dopo aver attraversato innumerevoli vicissitudini e due Guerre Mondiali, sulla Milano-Desio è transitato l'ultimo convoglio.

Ornato dal Tricolore, omaggio all'Italia di cui ha visto la giovinezza, e però mestamente listato a lutto.

Come scorta la guardia d'onore di un manipolo di appassionati fra cui, inaspettati, molti giovani. Tanti anche i curiosi alle fermate. Richiamati dal prolungato fischio del tram: una sorta di struggente saluto. Quasi fosse l'ultima disperata invocazione di aiuto di un gigantesco organismo ferito a morte.

A Cusano Milanino l'omaggio del Comitato per il Tram, da vent'anni impegnato a difenderne il servizio.

Palesemente commossi i tranvieri e meccanici in attesa davanti al deposito di Desio: la cui riconoscenza verso l'oggetto della propria vita lavorativa è stata ricambiata dall'ultimo fischio al momento dell'ingresso nella rimessa e della chiusura delle saracinesche.

Giovanni Guzzi



Desio, piazza Conciliazione: l'omaggio del tram al papa Pio XI



Fiorenzo Sarzi l'ultimo passeggero

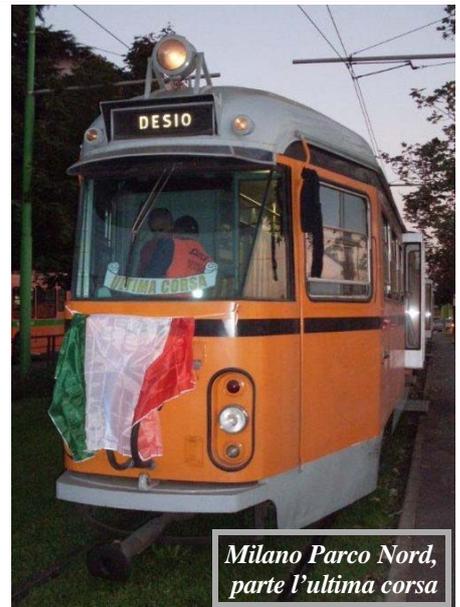
“CERTE VOLTE IL RITORNO ALL'ANTICO È UN PROGRESSO”
Questo celebre detto di Giuseppe Verdi ben si addice alle vicende della tranvia: il cui progetto di rinnovo prevede che ritorni fino a Seregno.

IL “GAMBA DE LEGN”

Il tram a vapore era chiamato anche “gamba de legn”. Due possono essere i motivi di questo soprannome.

Il primo è che le locomotive avevano un'andatura oscillante come di una persona con una gamba di legno.

Il secondo è che in certi tratti cittadini, per motivi di sicurezza, il tram doveva essere preceduto da una persona e si dice che una di queste avesse una gamba di legno. **M. A.**



Milano Parco Nord, parte l'ultima corsa

ELETTRIFICAZIONE e DECLINO

Il 2 novembre 1893 la “Società generale italiana Edison di elettricità” inaugurò a Milano la prima linea tranviaria elettrica. Visto il successo tutti i tram, urbani ancora a cavalli e interurbani a vapore, vennero trasformati in elettrici. Il tram a vapore fu usato per l'ultima volta sulla Monza-Trezzo il 28 giugno 1958.

Sulla Milano-Carate/Giussano l'elettificazione raggiunse Niguarda l'8 novembre 1925. L'anno dopo arrivò a Cusano e Desio, rispettivamente il 10 gennaio e il 14 agosto. Il 15 marzo 1929 era a Seregno. Seguì il nuovo peduncolo da Cusano a Milanino, del 15 maggio 1931. Il 28 ottobre 1936 furono infine completati gli ultimi tratti fino a Carate e Giussano.

Dagli anni '50, al contrario, come per le altre tranvie interurbane, anche sulla nostra linea cominciarono le sostituzioni con autobus. La Seregno-Giussano cessò l'esercizio l'1 agosto 1958 mentre la Desio-Carate venne chiusa il 25 aprile 1982. L'originario capolinea milanese di Porta Volta fu spostato in via Valtellina il 16 ottobre 1958. Dal 19 aprile 1999 venne ancor più arretrato fino a Niguarda, e poi al confine con Bresso, per la costruzione della linea 4, aperta nel dicembre 2003.

La Milano-Limbiate è oggi l'unica linea storica ancora in funzione. **M. A.**



Desio, il saluto del tranviere: terminata in rimessa l'ultima corsa



Nella campagna, fra Cusano Milanino e Calderara

(< segue da pag. 6)