

Paolo Zanin

Monza e i suoi tram

Storia dei collegamenti tranviari da Monza a Milano e alla Brianza

Phasar Edizioni

Paolo Zanin
Monza e i suoi tram. Storia dei collegamenti tranviari da Monza a Milano e alla Brianza

Proprietà letteraria riservata.
© 2005 Paolo Zanin

© 2005 Phasar Edizioni, Firenze.
www.phasar.net

I diritti di riproduzione e traduzione sono riservati.
Nessuna parte di questo libro può essere usata, riprodotta o diffusa con un mezzo qualsiasi senza autorizzazione scritta dell'autore.

Copertina: Phasar, Firenze
In copertina: motrice 111 (Breda 1935) all'ingresso del deposito di via Borgazzi a Monza (foto Marzorati)
Stampa: Global Print, Gorgonzola (Mi)

ISBN 88-87911-39-8

Paolo Zanin

Monza e i suoi tram

Storia dei collegamenti tranviari da Monza a Milano e alla Brianza

Phasar Edizioni

1. Introduzione

Per un appassionato di storia dei trasporti tranviari, vivere a Monza stimola di continuo la curiosità e i ricordi, non personali, di un passato che ha visto una fitta rete di binari dislocati in molte vie della città. Anche oggi, dopo molti decenni dalla soppressione dell'ultimo tram, è impossibile non notare in alcune zone della città alcune vestigia che riportano alla mente questo passato: dal ponticello sul Lambretto con cui si accede ai giardinetti di via Grassi (l'area del vecchio deposito della MTB), al sottopassaggio tranviario ricavato nell'abitazione di via Bergamo vicino al passaggio a livello della ferrovia; dall'edificio della vecchia rimessa Lombardy all'angolo tra via Volta e via Appiani al deposito costruito dalla STEL in via Borgazzi.

Intento di questo lavoro è tracciare la storia delle linee tranviarie che collegavano Monza a Milano e alla Brianza; una storia poco conosciuta, a eccezione naturalmente della celeberrima linea Monza-Sesto San Giovanni-Milano.

Monza era infatti dotata di una fitta rete di tranvie elettriche e a vapore e al momento della massima espansione, allo scoppio della prima guerra mondiale, esistevano a Monza ben sei linee tranviarie: a trazione elettrica la Milano-Monza e la Monza-Meda-Cantù, con trazione a vapore la Cusano-Monza-Carate, la Monza-Barzanò-Oggiono, la Monza-Trezzo-Bergamo e la Monza-Brugherio.

Senza sottovalutare il periodo delle tranvie a vapore, che pure a Monza hanno lasciato tracce ancora oggi visibili, occorre ricordare che nel periodo tra le due guerre la STEL aveva fatto del collegamento Milano-Monza il fiore all'occhiello della rete interurbana milanese e poteva contare su mezzi e infrastrutture decisamente moderni per l'epoca. Nel secondo dopoguerra però, le vicende legate allo sviluppo del trasporto pubblico subirono una brusca inversione di

marcia e le reti tranviarie urbane e interurbane italiane furono inesorabilmente smantellate: Monza non sfuggì a questo destino e l'ultimo tram, erede del primo tram a cavalli che collegava Monza a Sesto e Milano fin dal 1876, fu soppresso nel 1966.

Il contributo di questa ricerca vorrebbe essere quello di lasciare una traccia del patrimonio tecnico e culturale alla base dell'espansione delle tranvie extraurbane, che ha avuto un ruolo importante nello sviluppo economico e sociale di Monza e della Brianza.

A questo scopo è stata condotta una ricerca storica approfondita, basata soprattutto sulle fonti dirette, che ha portato a significativi risultati nella individuazione di fatti meno noti e alla più esatta collocazione degli eventi dal punto di vista cronologico. Si è preferito mantenere stringata la parte testuale, senza rinunciare ovviamente alla completezza dell'informazione, per dare grande spazio alle illustrazioni di vario tipo. L'apporto iconografico, sia dal punto di vista delle immagini che di documenti di vario tipo, è fondamentale: le vecchie fotografie o le cartoline, gli orari o gli schemi tecnici dei tracciati ci riportano in modo immediato in un mondo che non esiste più, e non solo dal punto di vista tranviario. Per tutte le fotografie è riportata nella didascalia la fonte, l'autore o la collezione: quando questa indicazione manca, si tratta di immagini della mia collezione, a parte alcuni casi in cui non è stato possibile risalire all'autore: mi scuso per le eventuali omissioni o errori di attribuzione.

Per quanto riguarda il materiale rotabile si è fatto un cenno sintetico all'evoluzione e alla consistenza del parco di trazione delle diverse società, visto che la trattazione completa del materiale rotabile interurbano meriterebbe una pubblicazione a sé stante; in tutti i casi, si rimandano i lettori interessati a particolari approfondimenti alla bibliografia allegata, relativa a pubblicazioni di

storia locale, di storia e politica dei trasporti e di tecnica e storia del trasporto tranviario interurbano.

Veniamo ai ringraziamenti, visto che ben difficilmente avrei potuto portare a termine questo lavoro senza la preziosa collaborazione di amici, conoscenti e perfetti sconosciuti. Il paziente incitamento e i preziosi consigli di Guido Boreani mi hanno aiutato a superare i problemi della inesperienza, per non parlare del contributo che la sua ricca collezione di fotografie e documenti hanno dato al lavoro. Preponderante nella galleria di immagini il contributo della collezione di Fabio Marzorati, che dal padre ha ereditato non solo una grande passione ma anche la disponibilità a condividere il materiale posseduto, caratteristica poco frequente tra appassionati e collezionisti. Un grazie anche a Francesco Rizzoli, Mario Moretti, Domenico Carsana, Mario Forni, Paolo Gregoris e Sergio Viganò che mi hanno concesso cartoline e immagini. Ho potuto inoltre reperire interessanti documenti e fotografie presso il Museo Etnologico di Monza e Brianza, l'associazione culturale "Seregno de la memoria" e il museo civico Carlo Verri di Biassono, per non parlare delle numerose biblioteche (piccole e grandi, a Milano e in Brianza) che ho assiduamente frequentato. Una citazione di merito è doverosa per tutti i dipendenti comunali responsabili degli Uffici Protocollo e Segreteria che hanno cortesemente collaborato durante le mie visite agli Archivi Storici Comunali, inesauribili fonti di dati e informazioni. Dagli archivi comunali a quelli statali, per ringraziare i dottori Mario Signori e Maurizio Savoia dell'Archivio di Stato di Milano.

Paolo Zanin