



Ferrovie.it

da *News ferroviarie* del 03 maggio 2004

La rivincita delle "1500" a Milano

di **Guido Catasta**

L'8 dicembre 2003 la rete tranviaria di Milano si è arricchita di ben due nuove linee: la metrotranvia Nord (linea 4), da Piazza Castello al nuovo capolinea di Niguarda, denominato Parco Nord, e la metrotranvia Sud, da Piazza Fontana a Gratosoglio - Rozzano (linea 15).



Foto Guido Catasta

1. Tram "Sirio" 7117 ripreso sulla metrotranvia Nord, in sosta alla nuova fermata di P.le Maciachini, che si trova in corrispondenza dell'altrettanto nuova stazione della linea M3. (Foto Guido Catasta, 9 dicembre 2003)

La prima utilizza in buona parte il tracciato cittadino, opportunamente rinnovato, della storica linea interurbana per Desio, che non penetra più in Milano da alcuni anni ed oggi si attesta ai suoi limiti urbani, proprio all'altezza del nuovo capolinea della metrotranvia. La seconda si snoda in città su un itinerario del tutto nuovo da Porta Ludovica a Piazza Abbiategrasso e sostituisce l'importante linea automobilistica 65. Essa utilizza il capolinea di Piazza Fontana, che è stato rinnovato completamente nel tracciato dei binari. Molti tratti di entrambe sono in sede riservata, con nuove fermate attrezzate. Per l'esercizio sono stati messi in circolazione un notevole numero di innovativi tram, in particolare gli "Eurotram" serie 7000 ed i "Sirio" serie 7100.



Foto Guido Catasta



Foto Guido Catasta

2. Il nuovissimo "Sirio" 7114 impegnato sulla nuova linea 4 lungo il percorso della metrotranvia Nord, nel primo giorno di servizio. Qui è in via Benefattori dell'Ospedale, nel punto in cui le linee ferroviarie per Torino e Domodossola la sovrappassano. (Foto Guido Catasta, 8 dicembre 2003)

3. Il nuovo capolinea di P.za Fontana della metrotranvia Sud, con l'Eurotram 7022 in servizio sulla linea 15 per Rozzano. Le vetture della stessa linea dirette a Gratosoglio si attestano invece al capolinea di via Dogana, per le evidenti ristrettezze di spazio. (Foto Guido Catasta, 10 febbraio 2004)

In occasione di questo ampliamento, anche la rete tranviaria è stata fortemente ristrutturata e sono stati variati i percorsi di molte

linee, come la linea 5, prolungata dalla Stazione Centrale fino al Parco Nord, inglobando parte del percorso della linea 2, oppure la nuova linea 16 (San Siro - Monte Velino), che unisce i percorsi di linee soppresse. Su entrambe queste relazioni vengono utilizzate regolarmente le anziane vetture a due casse serie 4600-4700, liberate dal loro classico servizio sulla linea 29-30, attualmente in ristrutturazione



4. L'anziana vettura a due casse 4731, ripresa in servizio sulla linea 5, mentre attraversa il vecchio abitato di Niguarda. (Foto Guido Catasta, 8 dicembre 2003)

La circolazione dei nuovi, ma ingombranti tram ha dato luogo però, a partire sin dal primo giorno di esercizio, a parecchi problemi dovuti alle difficoltà di circolazione nel traffico, agli impianti semaforici non adeguati, ai lunghi tempi di sosta alle fermate per apertura e chiusura delle porte ed a guasti vari. I passaggi alle fermate in questi primi giorni erano quindi molto irregolari, con attese anche di alcune decine di minuti. Le metrotranvie sono sì in buona parte in sede protetta, ma sul percorso sono però disseminati un numero spropositato di semafori, quasi sempre al rosso, spesso vicini fra loro e con le fermate collocate in mezzo a due assi viabilistici. Quindi: attesa al semaforo, poi attesa alla fermata ed infine attesa al vicino semaforo successivo prima di superare finalmente l'intersezione. Anche l'apertura e la chiusura di tutte le porte dei nuovi mezzi, con un sistema simile a quello utilizzato per le carrozze ferroviarie, è un'operazione che richiede tempi non brevi. Per ovviare a questi inconvenienti, su queste linee sono stati gradualmente presi provvedimenti, con l'immissione in circolazione promiscua di tram tradizionali, più affidabili e veloci nel traffico. Infatti fin dai giorni successivi hanno cominciato a vedersi le tradizionali 4900 sulla metrotranvia Nord e su quella Sud. Sempre per problemi di circolazione, il capolinea in centro di quest'ultima è stato sdoppiato: solo i mezzi provenienti da Rozzano si dirigono a Piazza Fontana, mentre quelli provenienti da Gratosoglio usano, come in passato, l'anello di Via Dogana.

Ma anche altri percorsi hanno visto cambiamenti dei mezzi circolanti: sulla linea 7 (Piazza Castello - Largo Mattei), inaugurata a fine 2002 e prima gestita solo con Eurotram o 4900, si sono viste circolare regolarmente anche le anziane "1500", che percorrono il nuovo lungo sottopasso della ferrovia adiacente al Teatro Arcimboldi per attestarsi al capolinea di largo Mattei oppure, in direzione opposta, si posizionano al capolinea di Piazza Castello, da anni inutilizzato per il servizio regolare



5. L'anziana vettura 1732, in servizio sulla linea 7 come si nota dal piccolo cartello provvisorio, ripresa in P.za Castello mentre giunge al nuovo capolinea. (Foto Guido Catasta, 17 marzo 2004)



6. La "carrello" 1878 ripresa in servizio sulla linea 7, mentre percorre via dell'informatica in sede protetta, nel nuovo quartiere dell'Università Bicocca. (Foto Guido Catasta, 9 marzo 2004)

Ancora le "1500" sono state immesse sulla linea 5 (Ortica - Parco Nord), in sussidio alle 4600 - 4700, che avevano avuto anch'esse problemi di circolazione, e raggiungono il nuovo capolinea di Niguarda. Si possono quindi vedere questi ormai storici mezzi quasi a fianco degli altrettanto anziani "bloccati" della linea interurbana per Desio.



7. La "carrello" 1773 ripresa in servizio sul 5 in transito tra le vecchie case del quartiere di Niguarda. **Foto Guido Catasta, 17 febbraio 2004**

Alcune settimane dopo è stata addirittura istituita una nuova linea, la 5 barrato, linea "fantasma" non riportata sulle paline alle fermate e neppure descritta sul sito internet aziendale. Questa, anch'essa gestita con "1500", collega l'ex capolinea del 4 all'Ospedale Maggiore con il vicino Piazzale Lagosta



Foto Guido Catasta

8. Il capolinea di via Cà Granda, un tempo utilizzato dalla vecchia linea 4, è oggi raggiunto dalla breve linea 5 barrato, esercita con le mitiche "1500". Qui la 1866 pronta a partire per P.le Lagosta. **(Foto Guido Catasta, 10 febbraio 2004)**

Ed ancora alcune "1500" si vedono circolare sulla linea 16, gestita normalmente con le 4600 - 4700, ed anche sulla linea 12, appannaggio delle 4800 - 4900. E' stata una piccola rivincita di queste vetture tranviarie, che alcuni mesi fa venivano indicate ormai sulla via del definitivo tramonto e che invece sono venute in aiuto in un momento di difficoltà ai mezzi più moderni e più avanzati tecnologicamente e sono riuscite a dimostrare la loro versatilità ed affidabilità alla veneranda età di "appena" 75 anni. Lunga vita alle "1500"!

Guido Catasta - 03 maggio 2004

☐ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

☐ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003