

4800: ADDIO SOTTO LA NEVE

*I mitici "Jumbotram" della rete meneghina
di Fiorenzo Pampolini - Gennaio 2011*

La fine del 2010 ha segnato la fine anche dei tram milanesi **Serie 4800**. Negli ultimi giorni ne erano rimaste soltanto tre a percorrere l'interminabile distanza che separa Viale Molise, sulla circonvallazione filoviaria, da Roserio, estrema periferia nord-ovest di Milano. Così, **4818**, **4825** e **4833** hanno concluso la loro lunga e onorata carriera sulla linea "12", che è stata quella sulla quale per più tempo questo tipo di vettura ha prestato servizio.

Quando, nel luglio del 1971, il prototipo di questa serie (la **4801**) fu presentato in via Palestro, costituiva una novità rivoluzionaria per la rete milanese: per la prima volta, si sarebbero visti sui binari cittadini tram della lunghezza di ben 30 metri, con 49 posti a sedere e in grado di trasportare 265 persone! Per le **4800**, fu coniato il termine "**jumbo-tram**", che avrebbe poi identificato tutti i tram di analoghe dimensioni.



In realtà, si trattava di "accorpamenti" di vetture monocassa - le **5200** (foto 1, *Collezione Kaiblinger*) e le **5300** - che, con l'inserimento di un corpo centrale, realizzato ex-novo (ad eccezione del prototipo per il quale venne utilizzata una vettura della serie **5400**), si trasformavano in capienti vetture articolate a tre casse.

La prima linea ad essere gestita con questo tipo di vetture fu il "15", che da pochi anni (1969) era stata prolungata da piazza Abbiategrasso a Gratosoglio (popoloso quartiere a sud della città). Così, le 44 vetture serie **4800** furono assegnate ai depositi di Baggio e Ticinese per fare la spola tra il Gratosoglio e lo stadio di San Siro. La domanda di trasporto su questa linea era talmente elevata che 44 tram da 30 metri non erano sufficienti per la sua gestione completa, e ad essi erano affiancate alcune vetture a due casse serie **4600/4700**.

Intanto, la grave crisi petrolifera del 1973, che portò ad un sensibile aumento del prezzo della benzina e a limitazioni nell'uso delle automobili, indusse l'ATM a proseguire nell'ammodernamento del parco tranviario, e il successo delle **4800** fece optare per il progetto e la realizzazione di analoghe vetture ma costruite ex-novo con una linea più moderna e tecnologia più avanzata: si tratta delle 100 vetture serie **4900**, che avrebbero dovuto sostituire i filobus sulla linea **90/91**, ma che furono poi immesse sulle linee esistenti. Ma alla vigilia dell'arrivo delle **4900**, fu proprio una **4800** a pavoneggiarsi alla Fiera di Milano dove fu esposta (numerata **4800**, ma si trattava in realtà della **4832**) in rappresentanza della nuova generazione di tram milanesi.

Nel 1976, le prime **4900** furono assegnate alla linea "24" (Vigentino-Viale Ungheria), poi iniziarono a circolare anche sul "15". Così, le 4800 andarono a sostituire le "**Carrello**" su un'altra importante linea della rete milanese, ovvero l'"8", tra il Giambellino e la Bovisa. Ricordo che, nei primi tempi di esercizio con le **4800**, l'"8" transitava ancora nella stretta via Ausonio, con un tratto di binario unico o compenetrato. Poco tempo dopo, nell'aprile del 1979, fu de-

viato (come l'attuale linea "14" che ne ha preso il posto) su corso Genova.

Il 7 settembre 1981, ATM vara la grande riforma tranviaria: l'apertura della nuova sede di via Larga e il ripristino del binario di collegamento tra via Orefici e via Mazzini consentono una diversa impostazione della rete. Tra le linee modificate c'è il "12", prolungato a nord da piazza Pompeo Castelli a Via Console Marcello, e dal centro città deviato per via Orefici-Via Larga-Viale Ungheria.

E' l'inizio della gestione con le **4800** per questa linea, che le vedrà protagoniste per diversi anni. Successivamente, il "12" sarà prolungato a Roserio percorrendo il nuovo ponte tranviario, e da corso XXII Marzo, deviato su viale Umbria e viale Molise, ripristinando così un tratto di rete tranviaria (percorsa dal vecchio "13") che era stata soppressa.

Passano gli anni, e la rete ATM si trasforma ancora: le **4800** vanno tutte al deposito Messina, e inizia per loro un periodo di condivisione, con le **4900** degli altri depositi, su tre linee fondamentali della rete, come il "3" da Gratosoglio a Bausan (nella foto 2 la 4818 sul "3" a Lanza), il "14" da Lorenteggio al Cimitero Maggiore, e ancora il già citato "12".



2

Saltuariamente, si sono viste anche sul "2" (Negrelli-Lunigiana), sul "4" (Cairoli-Parco Nord), sul "9" (Stazione Centrale-Stazione Genova), sul "13" (Corvetto-Duomo), sul "19" (Roserio-Duomo), sul "27" (Viale Ungheria-P.za VI Febbraio), e in occasione degli incontri di calcio, sulle corse sussidiarie della

linea "24" (diventata poi "16") per lo stadio di San Siro.

Con l'arrivo dei **Siriatti**, iniziano i primi accantonamenti. Sulle linee "3" e "14", il deposito Messina invia i tram nuovi, e per le **4800** resta soltanto la linea "12", e qualche affiancamento alle "**Carrello**" sull'"11" da Lambrate a Bignami.

Quando quest'ultima linea è sostituita dalla metro-tramvia "31", alcune **4800** sono dirottate sulla linea "7", da Cacciatori delle Alpi a Precotto (nella foto 3 la **4841** in zona Precotto). Poi, il tracollo: si fa il conto dei km percorsi, sono tanti, servirebbe una revisione generale per poterle fare circolare ancora. Così, uno dopo l'altro, i "**jumbo-tram**" di prima generazione si fermano, e negli ultimi mesi del 2010 soltanto tre di essi effettuano i loro ultimi giri di ruote.



3

Per dare l'addio a questi gloriosi tram, venerdì 17 dicembre, sfidando la neve, il gelo e la temperatura polare (tutti i termometri che ho visto in giro per Milano segnavano meno 2), ho voluto tornare nella città dove ho abitato per 19 anni, dal 1977 al 1996.

Ho ancora negli occhi la prima volta che l'ho vista una **4800**, ero in piazza del Duomo, e vidi svoltare da via Torino a via Orefici un tram che non finiva mai. Poi, con una **4800**, andai al mio colloquio di lavoro in Carrobbio (avevo parcheggiato la mia 500 con la quale ero partito da Genova all'altezza di via Neera, per proseguire in tram), e quando andai ad abitare nella zona di via Meda, per molto tempo fu-

rono le **4800** a portarmi in ufficio ogni mattina e a riportarmi a casa la sera. Ricordo che la **4802** era l'unica in arancione integrale, senza la banda nera sotto i finestrini.

Di esse conserverò sempre un bellissimo ricordo, e-rano i tram di concezione moderna, ma con un vesti-to ancora d'altri tempi, il loro rumore era simile a quello delle mie amatissime "**Littorine**" genovesi, che la mia città aveva stoltamente buttato via nel 1966. Negli ultimi anni, quando tornavo a Milano, non mancavo mai di farmi un giro su una **4800** da Viale Molise a Roserio (nella foto 4 la **4810** al capo-linea di Roserio nel 2007).

Ed ora la fine.

Mie care 4800, mi auguro che nel Paradiso dei tram vi abbiano riservato una linea speciale, con bi-nari dorati e semafori sempre verdi. Per l'ultimo viaggio con voi, ho atteso oltre un'ora sotto la neve

in zona Duomo, poi finalmente in via Broletto è arri-vata la 4833. che mi ha portato prima in viale Molise e poi, attraversando tutta la città, in via Procaccini e corso Sempione.



Quando sono sceso, non ho potuto fare a meno di alzare le braccia, con gli occhi lucidi, in segno di sa-luto per questa bella vettura, mentre proseguiva la sua corsa in direzione di Piazza Firenze.



Addio, 4800! E grazie di cuore dai milioni di cittadini che per quasi 40 anni avete portato a spas-so sui binari della grande Milano!

Testo e fotografie (3, 4, 5 e 6) di Fiorenzo Pampolini
Fotografia 1 Collezione Kaiblinger