MEMORIE PER IL FUTURO

UN PROGETTO PER L'ARCHEOLOGIA
E IL PATRIMONIO INDUSTRIALE

di Matteo Pacini

ABSTRACT

Nell'ottica di un sistema urbanistico in rapida evoluzione all'insegna della modernità e del progresso, sono sempre di più le aree dismesse oggetto di importanti interventi di riqualificazione destinati a cambiare radicalmente il volto della città.

Il vecchio lascia posto al nuovo, ma è necessario salvaguardare la memoria di luoghi che con la loro presenza e le loro attività hanno caratterizzato il paesaggio urbano per lungo tempo, rappresentando per la cittadinanza punti di riferimento e, in alcuni casi, contribuendo alla storia e all'evoluzione della città stessa.

Con questo progetto si vuole dare un'ultima voce ai luoghi del lavoro che, dopo aver svolto per anni le loro funzioni, sono ora in attesa di un nuovo futuro. Attraverso un'adeguata catalogazione del patrimonio (industriale e urbano in genere) si consegna alla cittadinanza la testimonianza di un paesaggio urbano in continua evoluzione, conservando la memoria di preesistenze destinate, in alcuni casi, a scomparire senza lasciare traccia.

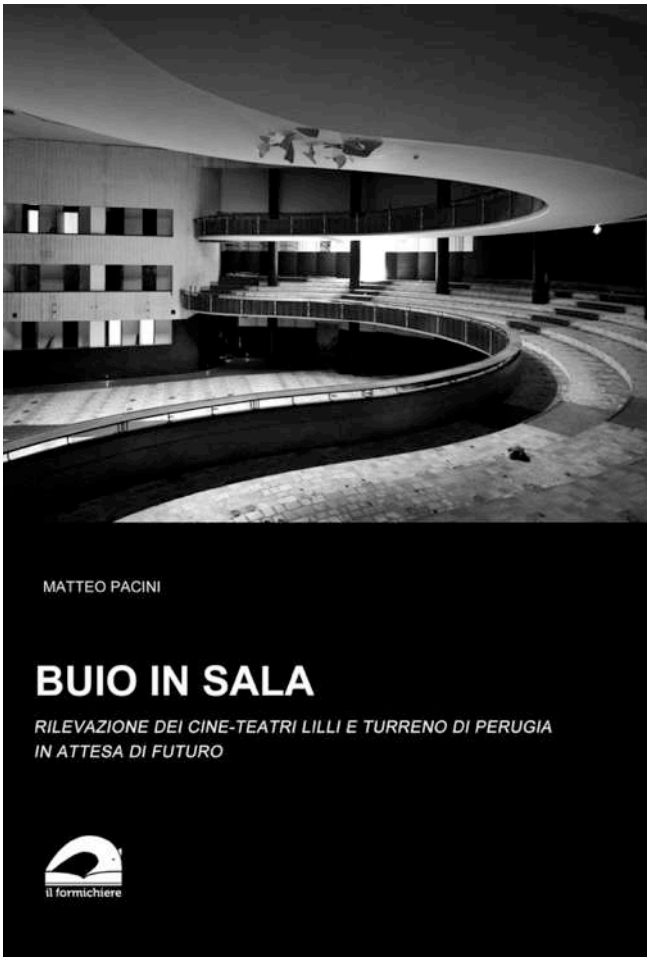
Conservare gelosamente la memoria dei luoghi più rappresentativi della città, della vita sociale e del lavoro, diviene prioritario per scongiurare la decadenza dei suoi simboli e la degenerazione in abbandono e degrado che ne consegue.

LA CATALOGAZIONE E LE CAMPAGNE FOTOGRAFICHE

Lo strumento utilizzato per queste catalogazioni è preso in prestito dal ***Modello cartografico per l'archeologia industriale della Regione Umbria***: una scheda scientifica, facilmente applicabile a livello nazionale che attesta l'interesse storico dei siti in oggetto attraverso la raccolta di fonti **bibliografiche**, **iconografiche e d'archivio**, ai quali segue una dettagliata **campagna fotografica effettuata dello stato attuale**. La ricostruzione storica si avvale anche di dati e testimonianze orali di quanti hanno vissuto attivamente le realtà in esame, il tutto riportato in quadri analitici le cui modalità di impiego sono definite da appropriate norme di compilazione.
L'analisi stratigrafica che caratterizza la ***Scheda di rilevazione dei resti industriali***, permette un'approfondita conoscenza del sito grazie a un criterio non invasivo, tipico della metodologia archeologica e finalizzato alla raccolta di tutte le fonti reperibili relative all'oggetto, convogliandole in un unico strumento di salvaguardia delle sue peculiarità da consegnare alle generazioni future e a chi si occuperà della riqualificazione. Di fondamentale importanza si rivela la **documentazione fotografica** dei siti, da realizzare (se possibile) prima che qualsiasi cambiamento venga messo in atto, documentando le caratteristiche di interesse nella loro originalità.

Matteo Pacini (Foligno 1980). Sono un curatore d'arte contemporanea freelance e fotografo di architettura industriale. Mi occupo da anni di studio del territorio e di catalogazione del patrimonio urbano e industriale dismesso con lo scopo di conservare la memoria di aree in abbandono d'interesse storico, artistico e sociale, destinate a sparire senza lasciare traccia o a essere stravolte da drastici progetti di riqualificazione.
La schedatura e la ricerca storica sono accompagnate da approfondite campagne fotografiche che realizzo personalmente prima che i lavori di recupero ne compromettano irrimediabilmente l'originalità. Sto costruendo, anno dopo anno, un prezioso archivio di immagini di luoghi che parlano delle nostre città e del nostro paesaggio che spero di consegnare alle generazioni future.
Dopo essermi occupato della catalogazione di alcuni mulini industriali umbri (studio pubblicato nella collana del Catalogo Regionale dei Beni Culturali dell'Umbria edito da Giunti nel 2011) e dell'Agenzia Tabacchi di Perugia (struttura attribuita a Pier Luigi Nervi ad oggi non più esistente) è in fase di pubblicazione il mio ultimo libro riguardante due sale cinematografiche industriali storiche della città di Perugia, in stato di abbondono e in attesa di un'imminente riqualificazione.
Nella città di Milano, dove vivo e lavora da anni, mi sono occupato di numerosi luoghi in abbandono e in "attesa di futuro", sui quali ho scritto recensioni e articoli pubblicati su riviste e blog di urbanistica e architettura.

PUBBLICAZIONI PIÙ RAPPRESENTATIVE



BUIO IN SALA

Rilevazione dei cine-teatri storici
Lilli e Turreno di Perugia in attesa di futuro

di **Matteo Pacini**

prefazione **Renato Covino**

introduzione di **Paolo Belardi**

IL FORMICHIRE EDITORE
giugno 2020

Nella speranza che l'industria cinematografica possa tornare presto a produrre sistematicamente in Umbria come in passato, essa è, al momento, sostanzialmente limitata al suo solo anello terminale, quello del "consumo del prodotto" rappresentato dalla rete di sale cinematografiche (industriali e non) dislocate nel territorio.

In una positiva tendenza di riappropriazione dei luoghi simbolo del centro città rimane un'incognita ciò che sarà delle due principali sale cinematografiche cittadine: i cine-teatri Lilli e Turreno, chiusi ormai da anni e sui quali incombono ingenti progetti di riqualificazione. Pur rimanendo destinati in buona parte a scopi culturali, attraverso restauri attenti e, per quanto possibile conservativi, questi interventi porteranno necessariamente a un cambio di destinazione d'uso parziale con l'inevitabile alterazione della loro originalità che ne consegue.

Entrambi i casi oggetto della rilevazione, oltre a presentare interessanti caratteristiche architettoniche, rappresentano elementi di notevole rilievo per la conservazione dell'identità cittadina. Questa passa necessariamente attraverso il recupero e la valorizzazione dei luoghi simbolo della città come i teatri e le sale cinematografiche, che ricoprono il ruolo di insostituibile appuntamento di aggregazione sociale.

CINEMA - TEATRO TURRENO – PERUGIA





MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com

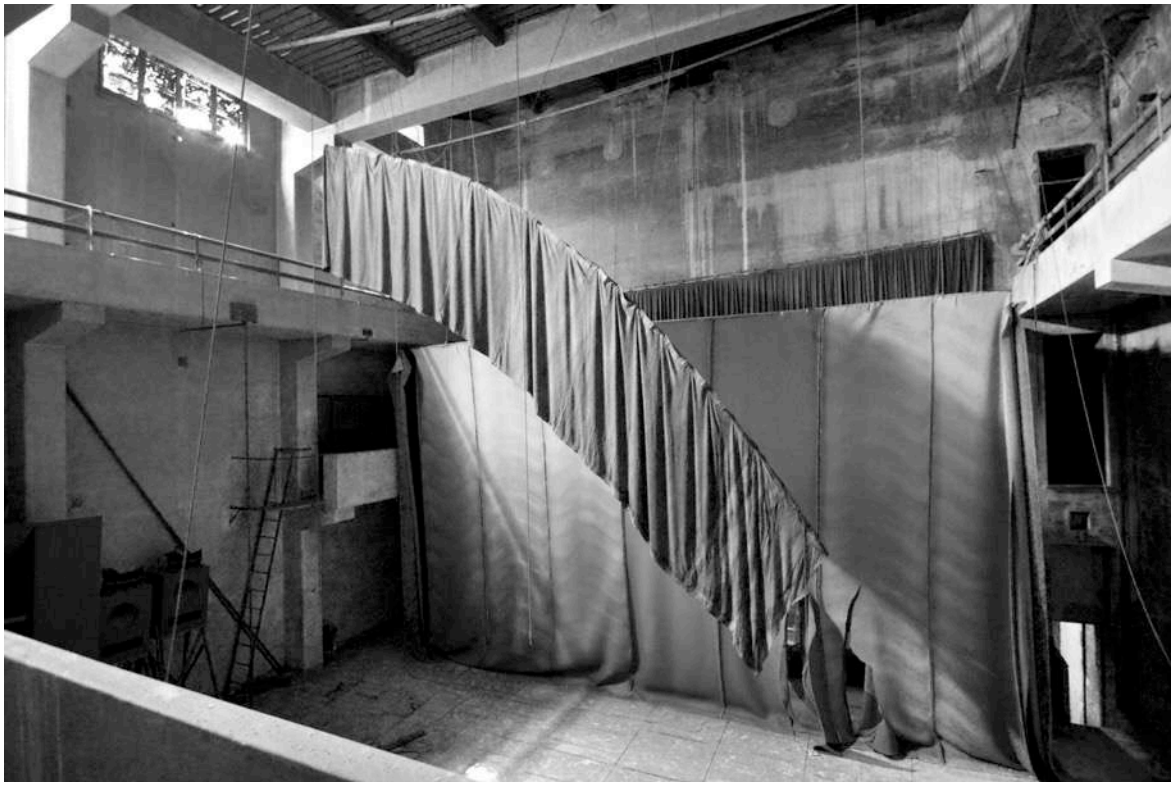




MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com

CINEMA TEATRO LILLI – PERUGIA



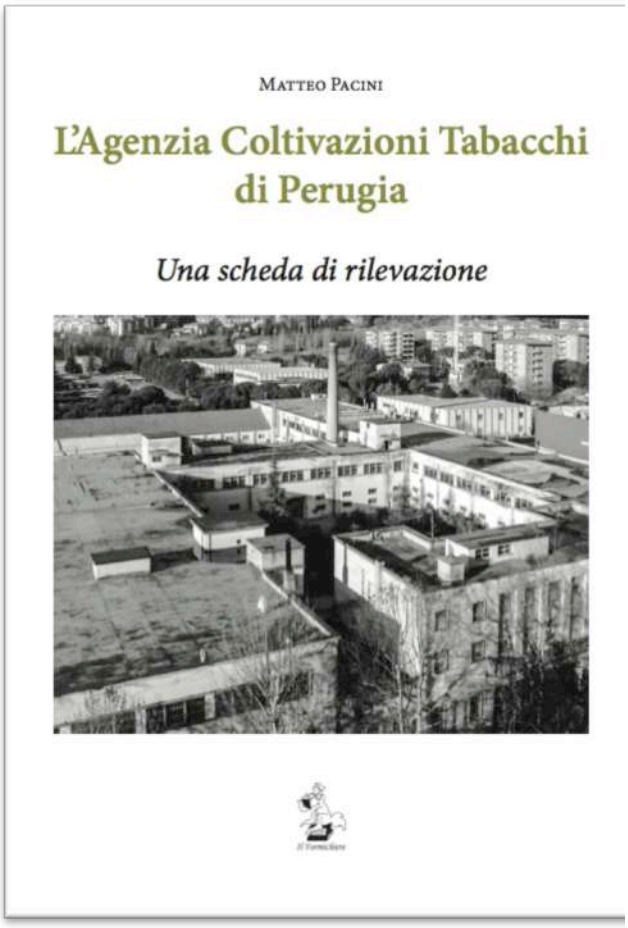


MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com





MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com



L'AGENZIA DI COLTIVAZIONI TABACCHI DI PERUGIA

Una scheda di rilevazione

di **Matteo Pacini**

prefazione **Renato Covino**

Introduzione **Antonio Monte**

IL FORMICHIERE EDITORE, 2017

Il volume, che ricostruisce attraverso un ampio repertorio iconografico d'archivio, le vicende storiche di un importante centro occupazionale dell'Italia centrale, è corredato da un'ampia documentazione fotografica realizzata dall'autore che rappresenta l'ultima testimonianza esistente di una pregevole struttura architettonica di notevole interesse storico (in parte progettata dal noto ingegnere Pier Luigi Nervi) prima della sua pressoché totale demolizione recentemente avvenuta per fare spazio ad un moderno quartiere residenziale.

"[...] il lavoro di Matteo Pacini, in primo luogo fornisce elementi preziosi per comprendere la natura e i caratteri tipologici del sito; in secondo luogo riconferma il valore di un metodo (l'indagine conoscitiva puntuale in cui si intrecciano ricerca archivistica e rilievo sul campo); infine consente di definire le occasioni perdute e i potenziali danni che derivano da interventi che non prendono nella dovuta considerazione le preesistenze. È, in altri termini, un utile esercizio di stile che definisce lo stato dell'arte nel campo del patrimonio industriale, soprattutto in una città come Perugia che sta progressivamente distruggendo quanto rimaneva della sua industria, lasciando come inutili e solitari simboli ciminiere di cui si perde il senso in un contesto urbano profondamente cambiato. Al degrado delle aree dismesse si è sostituito quello delle nuove edificazioni che, a pochi anni dalla loro costruzione, vedono deperire le stesse funzioni cui erano destinate. Una sorta di vendetta del passato su un presente incapace di conquistare il futuro".

(dalla *Prefazione* di Renato Covino)





MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com



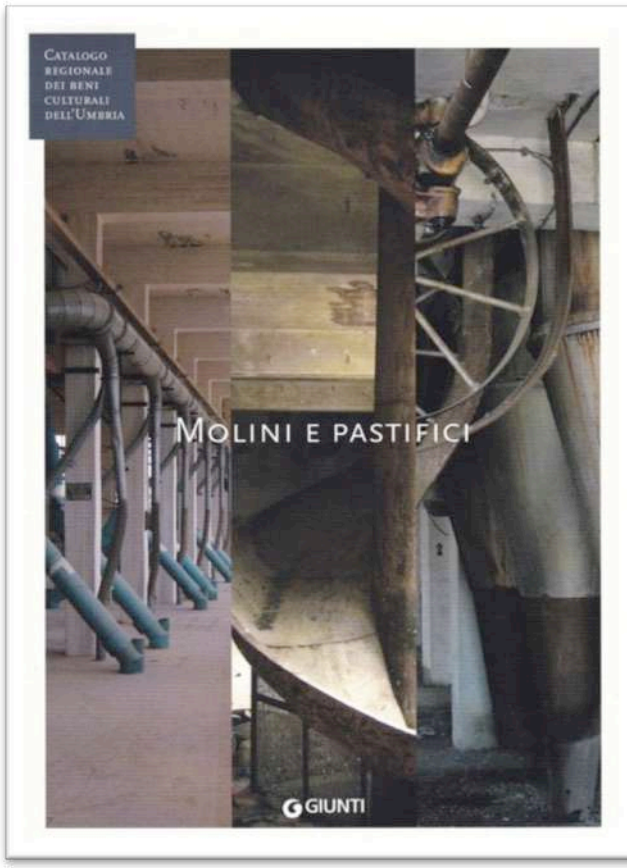


MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com





MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com



MOLINI E PASTIFICI

a cura di

RENATO COVINO
MATTEO PACINI

Catalogo regionale
dei Beni Culturali dell'Umbria

GIUNTI EDITORE, 2011

Tre i principali casi presi in esame: il pastificio “Petrini-Spigadoro” di Bastia Umbra, l’ex “Molino e Pastificio Cappelletti” di Todi e il “Pastificio Ponte” di Ponte S. Giovanni. Essi, partiti come insediamenti di piccola dimensione, si trasformeranno nel tempo in vere e proprie realtà industriali di grande portata, ricoprendo un ruolo trainante per l’economia della regione. Sorti tra la fine dell’Ottocento e gli inizi del Novecento, questi stabilimenti industriali hanno per decenni rappresentato l’eccellenza Umbra nella produzione di paste alimentari, lasciando nelle realtà locali di insediamento profonde tracce, sia dal punto di vista socio-economico che urbanistico. Caratterizzati da imponenti volumetrie, questi edifici influiscono infatti sul tessuto urbano locale, modificandone l’aspetto, corsi d’acqua, viabilità e imponendosi nel paesaggio con forme architettoniche diversificate in base agli adattamenti imposti dalle sempre mutevoli necessità produttive, spesso rinunciando a qualsiasi formalismo estetico.

Una volta cessate le attività e considerate obsolete per far fronte alle nuove esigenze industriali, queste strutture non sono compatibili con nuovi utilizzi, rendendo molto complesso e dispendioso un loro possibile recupero. Di fondamentale importanza si dimostra quindi la necessità di salvaguardia e catalogazione di inventari, archivi aziendali e documentazioni fotografiche, ai fini della trasmissione della memoria di pregevoli testimonianze della storia del lavoro, soprattutto in riferimento ad una grande tradizione, come quella della produzione di paste alimentari, che in Umbria va lentamente scomparendo senza lasciare traccia.

EX PASTIFICIO PONTE – PONTE SAN GIOVANNI, PERUGIA





MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com

EX PASTIFICIO PETRINI – BASTIA UMBRA (PG)





MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com



MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com


PETRINI
socio!

EX MOLINO E PASTIFICIO CAPPELLETTI – PONTE RIO DI TODI (PG)





MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com

ALCUNI CASI A MILANO

Recensioni e articoli

MATTEO PACINI _PACMAT_ART_IN_PROGRESS - www.pacmat.it - T 0039 329 9648086 - E mpacini@hotmail.com

CINQUE VIE – Garage Sanremo: il “brutto” toglie il disturbo

Testo e foto di Matteo Pacini

Non è mai piaciuto a nessuno. Considerato antiestetico e inadeguato, sia per forma che per destinazione d’uso, l’ex Garage Sanremo è da sempre stato al centro di polemiche riguardo la sua ingombrante presenza nel cuore della *Vecchia Milano*.
L’area, che si identifica tra le odierne vie Zecca Vecchia, Fosse Ardeatine, Valpetrosa e Piazza San Sepolcro, corrispondeva al Foro della antica *Mediolanum* romana, come testimoniano i resti archeologici nei sotterranei della vicina Biblioteca Ambrosiana e della Chiesa del Santo Sepolcro.
Nella parte occidentale di quest’ area, che si estendeva per circa 160 metri in lunghezza e 100 in larghezza e che corrispondeva all’incrocio tra *Cardo* e *Decumano Massimo*, si affacciava l’antica *Zecca Imperiale*, attiva fino al V secolo d. C. e dalla quale prende nome l’attuale Via della Zecca Vecchia.
Frettolosamente realizzato in stile razionalista nel 1949, sui resti di ruderi post-bellici, *“il Garage Sanremo insiste in una porzione di città che è stata oggetto di rilevanti interventi di disegno, riassetto, sostituzione e riorganizzazione edilizia avviati a partire dal periodo postunitario e proseguiti nei primi decenni del Novecento.*
Questa parte di città era, infatti, al centro di uno scellerato piano che vedeva passare, nel pieno centro storico della città, un’arteria automobilistica di grande impatto a discapito di interi quartieri che sarebbero stati abbattuti. Il piano, fortunatamente, fu solo parzialmente realizzato e naufragò col passare degli anni.
Proprio in quest’ area si colloca, inoltre, la storica Sede della *Federazione dei Fasci Milanesi*, luogo simbolo del regime fascista e pregevole esempio di architettura razionalista eretto da *Piero Portaluppi* tra il 1935 e il 1940.
Data la complessa stratificazione storica dell’area e l’alto valore simbolico che essa rappresenta nella memoria della storia cittadina, il Garage Sanremo, di proprietà comunale, è considerato esteticamente e funzionalmente inadeguato ai caratteri del luogo e sarà oggetto di previsioni trasformative da parte del *Fondo Immobiliare Comune di Milano II*, gestito da BNP Paribas.
Nell’ottica del riuso di spazi urbani inutilizzati, promossa dall’amministrazione per la riconfigurazione di una parte di città di indiscutibile interesse pubblico, il Garage Sanremo, a seguito della sua dismissione, è stato utilizzato per funzioni temporanee e di servizio nell’ambito di *Expòincittà* nel 2015 e di mostre ed eventi nelle diverse edizioni del *Design Week,* che hanno visto i padiglioni a capanna di stampo industriale riempirsi di installazioni tra arte contemporanea e Design.
Entro il 2018, il garage Sanremo sarà demolito senza lasciare traccia, facendo spazio alla realizzazione di un edificio residenziale/ricettivo di circa 5mila metri quadri e permettendo la realizzazione di una seconda piazza sulle orme del tracciato dell’antico foro romano.

Articolo del 24 giugno 2018
Tratto da Tratto da **UrbanFile**

Link articolo:
http://blog.urbanfile.org/2018/06/20/milano-cinque-vie-garage-sanremo-il-brutto-toglie-il-disturbo/


MATTEO PACINI PH


GARAGE SANREMO
MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


GARAGE SANREMO
MATTEO PACINI PH

Ex Borletti: tra bonifica e demolizioni ha inizio il recupero della storica fabbrica di meccanismi di precisione.

Testo e foto di Matteo Pacini

Fondata da Romualdo Borletti nel 1897 per produrre orologi su licenza della Società americana Westclock e di vari marchi svizzeri e tedeschi, la Fratelli Borletti sorge nella zona della Maddalena (per un approfondimento sul borgo scomparso della Maddalena si consiglia l'articolo di Marco Montella: https://blog.urbanfile.org/2014/08/02/zona-maddalena-la-storia-di-un-borgo-sparito/) e presto si espande occupando vari lotti di quell'area, all'epoca, ancora di aperta campagna.
Dopo la parentesi in cui, nel corso della Prima guerra mondiale, la produzione è legata all'ambito militare, nel dopoguerra l'azienda fu riconvertita a produzioni civili nel campo della meccanica di precisione, dell'assemblaggio di congegni meccanici, contagiri e contachilometri per automobili, macchine da cucire e strumenti di misura.
Il grande complesso industriale, di cui l'edificio liberty di piazza Carlo Irnerio era solo parte, si estendeva fino alla via Washington e ad ognuno dei padiglioni era dedicata una fase del ciclo produttivo di quella che per anni rappresentò una delle principali realtà occupazionali del milanese.
Mecenati di cultura e sport (furono i primi sponsor della squadra di basket milanese Olimpia), i Borletti seppero investire diversificando il proprio patrimonio imprenditoriale in più settori, passando dall'editoria, grazie all'entrata in società con la Mondadori nel '21, al settore del tessile, assumendo il controllo della SNIA Viscosa all'inizio degli anni Venti.
Fondatori, tra gli altri, di Standa e Upim, i Borletti fondarono nel 1917 quello che diverrà un altro marchio storico del settore dei grandi magazzini, anche grazie all'intervento del poeta Gabriele D'Annuzio che ne ideò il nome: nasce così la "Rinascente".
A cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta però, il gruppo con il suo prestigioso marchio *Veglia Borletti* entra in una fase di declino che segnerà gradualmente la dismissione dei vari settori di produzione della fabbrica, fino alla definitiva chiusura delle attività.
In disuso dal 1985, anno in cui l'azienda fu ceduta a FIAT, che la inglobò in Magneti Marelli, l'ex area industriale fu in parte riqualificata negli anni Novanta con la realizzazione di edifici residenziali, una grande struttura ricettiva (l'hotel Marriott) e l'odierna Esselunga.
Rimaneva come baluardo del grande passato industriale di quest'area solo questo imponente edificio tra via Costanza e via Cecchi, con affaccio e ingresso su piazza Irnerio.
Dal vago stile Liberty o neorinascimentale, il manufatto era opera degli ingegneri Brini e Roveda, caratterizzato dalla compresenza di diversi stili architettonici, risultato delle stratificazioni degli interventi di ampliamento effettuati nel corso degli anni. Classica ed elegante la struttura in muratura delle parti laterali, contraddistinta da decorazioni di pregio in stile Liberty; telaio in calcestruzzo armato e grandi superfici vetrate per la parte centrale dove erano collocati i laboratori.
Seguono decenni di abbandono e di timori per i residenti del quartiere dato il continuo intrufolarsi di persone in quello che fino all'altro ieri era un rifugio di disperati, tra finestre rotte, lucchetti forzati e catene. Si susseguono poi, nei

decenni, anche le decine di progetti di recupero mai realizzati, fino alla rinascita di oggi, sotto l'americaneggiante nome (privo di richiami alla Borletti) di *Washington building*. "*Chiamato a progettare il nuovo building e a battagliare «come un leone» per difenderne i tratti distintivi, l'architetto Daniele Fiori, in un incrocio di destini che l'ha riportato qui, laddove il suo maestro, il progettista Marco Zanuso, si era occupato dell'antica ristrutturazione*" (estratto dall'articolo: *"Milano: dal fantasma dell'ex Borletti spunta un mega loft verticale*" in milano.corriere.it del 04/10/2918). L'obiettivo della proprietà e dell'architetto chiamato realizzare il progetto è di non far perdere charme all'immobile, nonostante l'intervento pesante e l'assenza, purtroppo, di un vincolo monumentale. *"Con le sue finestre e le sue altezze, questo palazzo è l'unico loft milanese, in verticale. Da anni era nei radar di tutti gli immobiliaristi. Non recuperarlo sarebbe stato un delitto"* spiega l'architetto Fiori**.** Il nuovo progetto terrà conto, per quanto possibile, delle caratteristiche architettoniche della struttura originale e la consegna dei primi dei 96 appartamenti che saranno realizzati è fissata per il 2022.

Articolo del 12 settembre 2018

Tratto da **UrbanFile**

Link: https://blog.urbanfile.org/2018/12/13/milano-la-maddalena-ex-borletti-tra-bonifica-e-demolizioni-ha-inizio-il-recupero-della-storica-fabbrica-di-meccanismi-di-precisione/




MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH

Città Studi - Villaggio “Andrea del Sarto”

Foto e testo di Matteo Pacini

Dopo decenni di abbandono, degrado e occupazioni, ALER, proprietaria degli 11 villini in stile liberty situati tra via Andrea Del Sarto, via Tiepolo e piazza Ferravilla, ha più volte tentato la vendita in blocco degli edifici (vincolati dai Beni Artistici) con una serie di aste andate deserte, al prezzo di 13.900 €. Finalmente, dopo un ribasso del prezzo del 20%, il lotto è stato aggiudicato per 11.120.000 € a una cordata di imprenditori edili che hanno costituito per l’occasione la Società “Quartiere del Sarto S.r.l”.
Realizzato tra il 1924 e il 1925 da Giovanni Broglio (Airolo 1874, Milano 1956), architetto noto per aver progettato i maggiori quartieri operai di Milano fra l'inizio del Novecento e gli anni Trenta, il Villaggio Andrea Del Sarto era originariamente composto di 15 villette e attraversato dalla via interna Apollodoro (oggi chiusa al passaggio) che collegava via Tiepolo a Via del Sarto. Gli edifici conservano fregi e decori Liberty di pregio che li rendono un unicum nel variegato panorama dell’architettura Liberty milanese. Dopo un primo tentativo di ristrutturazione da parte della proprietà, attuato tra la fine degli anni Novanta e inizi Duemila ma interrotto dopo il recupero di una sola delle 15 ville, ha inizio nel 2012 un braccio di ferro tra ALER e il centro sociale Lambretta, che nel frattempo aveva occupato quattro delle villette abbandonate. Solo nell’agosto 2014, dopo una serie di tentativi e non poche manifestazioni di protesta da parte del centro sociale occupante, le forze dell’ordine procedono con il definitivo sgombero delle strutture (vedi foto risalenti al 2014).
A seguito dello sgombero, finalmente, ALER riesce a vendere il lotto alla Società *Quartiere del Sarto S.r.l* che, a sua volta, affida allo studio *DFA Partners* l’incarico di progettare il restauro conservativo degli edifici *“ragionando sulle percorrenze, rivitalizzando il verde e operando un restauro conservativo delle facciate. Un maquillage che renderà maggiormente appetibili le singole villette, che oggi vertono in uno stato di degrado e semi abbandono dopo che il centro sociale Lambretta ha lasciato l’occupazione”.* In un noto sito di vendite immobiliari si legge che: “*il complesso immobiliare, composto da 11 ville di diverse dimensioni e da oltre 3000 mq di giardini, sarà sottoposto ad un intervento di risanamento conservativo che consentirà di recuperare e valorizzare il progetto architettonico. Saranno completamente recuperate le facciate, con un intervento di restauro dei fregi, delle finiture in gesso e in pietra e delle decorazioni. Le coperture, i serramenti e gli ingressi saranno integralmente rifatti con i più moderni sistemi di isolamento e coibentazione. Le taverne saranno risanate e rese agibili. I giardini riprenderanno vita e splendore creando attorno ad ogni villa un’oasi di tranquillità e di riservatezza. Via Apollodoro sarà completamente recuperata ed utilizzata unicamente per l’accesso al complesso immobiliare. Infine, tutto il comparto, nel pieno rispetto della privacy, sarà monitorato da un sistema di sicurezza di altissima efficienza…”*
Negli ultimi mesi, a dire di alcuni abitanti della zona, sembra che i lavori abbiano subito un rallentamento e, chiamando lo studio *DFA Partners* per avere informazioni o visitare l’area, è necessario lasciare i propri contatti in attesa di essere ricontattati, poiché sembra che ci sia in atto una modifica del progetto e una revisione dei tagli e delle metrature delle nuove ville. Ci si aspetta comunque che, con la ripresa delle attività dopo il periodo estivo, il cantiere si riattivi a pieno regime. Salvo colpi di scena, la consegna dei lavori è prevista per ottobre 2019.

Articolo del 12 settembre 2018
Tratto da **UrbanFile**

Link articolo: https://blog.urbanfile.org/2018/09/12/milano-citta-studi-proseguono-un-po-a-rilento-i-lavori-di-recupero-del-villaggio-andrea-del-sarto/


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


ZONA ANTIFA
MCB


MATTEO PACINI PH


SGK
SGK
ANTIFA
ZONE
MATTEO PACINI PH

PORTA ROMANA – deposito A.T.M. Salmini – Verona

Testo e foto di Matteo Pacini

La rimessa detta di via Salmini, probabilmente a motivo della posizione iniziale del suo ingresso o semplicemente perché raggiungibile da questa strada, era stata di proprietà della Soc. An. **Compagnia Autobus di Milano** (C.A.M.), del gruppo FIAT, che aveva avuto in gestione dal Comune le prime linee di autobus a Milano a partire dal 1925 e per circa un decennio.
L'1 gennaio 1934 il Comune assume in proprio la gestione delle linee autobus urbane creando il **Servizio Automobilistico Comunale** (S.A.C.) e il 1 marzo l'affida all'**A.T.M.**, che continua a servirsi di Salmini per il rimessaggio e la manutenzione di veicoli con motore a scoppio.
Con l'avvento dell'autarchia seguita alle sanzioni, dal '35-36 il deposito viene utilizzato anche per la trasformazione a gasogeno di autobus preesistenti e – come avviene al deposito di viale Campania – per immagazzinare l'enorme quantità di legna che serve per i bruciatori, curando anche il ricovero e l'alimentazione dei mezzi a gasogeno ai capilinea. Nel frattempo, con la crescita della rete filoviaria e quindi del numero di veicoli elettrici, ormai abbandonato il garage di via Cusio, il vecchio deposito di viale Brianza – già rimessa dei tram a cavalli della S.A.O. – si dimostra sempre più insufficiente. Da fine giugno 1939 la CE, Circolare Esterna antenata della 90/91, ma che al momento copre solo i lati Nord ed Est della città, da viale Molise viene estesa a piazzale Lodi. È quindi risultato comodo da qui prolungare il bifilare lungo il corso Lodi fino al deposito Salmini, dove può così esservi rimessato almeno temporaneamente un certo numero di filobus.
Solo nel 1942-43 si potrà dare adeguato respiro alla gestione dei filobus, cui viene destinato – anziché il nuovo deposito Zara per i quali era stato previsto – il deposito Molise, aperto nel 1939 ma sino ad allora riservato solo agli autobus.
Tuttavia nel 1943 il deposito Salmini ospita ancora un certo numero di vetture filoviarie e disgraziatamente in quel maledetto agosto, con il bombardamento nella notte tra il 12 e il 13, il deposito viene colpito da spezzoni incendiari che ne distruggono le rimesse e le vetture posteggiate.
Quasi per paradosso invece il ben più grande deposito Molise esce indenne dalla guerra. I deposito Salmini viene ricostruito e riparato, ma sarà utilizzato solo per gli autobus e, in particolare, dagli anni '50 soprattutto per quelli extraurbani e suburbani. A causa delle sue ridotte dimensioni molti mezzi, soprattutto i lunghi articolati, non vi trovano posto e devono essere posteggiati all'aperto, dapprima lungo il corso Lodi – di cui qualcuno ricorda certamente negli anni '60 le lunghe file degli enormi articolati Alfa Romeo 140 A in parcheggio su entrambi i lati della carreggiata centrale fra p.le Medaglie d'Oro e p.le Lodi – e poi sullo sterrato centrale di viale Isonzo, qui esposti agli atti di teppismo, tanto da costringere poi l'ATM al ricovero dei mezzi soprattutto nel deposito di Molise. Successivamente, con il progressivo ritiro dell'ATM dai servizi extraurbani iniziando dalla Milano-Melegnano-Lodi, il diminuito numero di veicoli operanti nell'area può essere concentrato soprattutto a Molise, con sempre nuove generazioni, per poi passare al nuovo deposito di San Donato dal 3 maggio 2011.
Nel corso degli anni quello che fu il deposito Salmini degli autobus, e per un breve periodo dei filobus, è divenuto deposito del Comune di Milano, utilizzato anche per le vetture requisite o rimosse dalla polizia.

Articolo del 3 ottobre 2018

Tratto da **UrbanFile**
Link articolo: https://blog.urbanfile.org/2018/10/03/milano-porta-romana-procede-la-demolizione-dellex-deposito-atm-tra-via-salmini-e-via-verona/


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


MATTEO PACINI PH


3
MATTEO PACINI PH

CONTATTI

mpacini@hotmail.com

tel 0039 3299648086

Tutti i diritti riservati

