

# La Metropolitana di Milano

A colloquio col progettista: Quanto costerà e quanto renderà la grande rete sotterranea

Milano, 5 notte. Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, che è il più alto consenso tecnico del Paese, con la sua approvazione del progetto della Metropolitana è venuto a confermare che i concetti posti a base dal Comune per lo studio del progetto stesso sono corrispondenti alla reale necessità e rientrano pienamente in quel programma di disurbanizzazione di cui il Capo del Governo ha tracciato da tempo le grandi linee.

Lo studio, ormai completo sia dal punto tecnico che economico e finanziario, è dovuto all'ingegnere Marco Semenza, uno specialista in materia di ferrovie sotterranee. Come il suo grande collega che per lustri ha elaborato in silenzio la nuova Stazione — l'ingegnere Ulisse Stacchini — egli attende con fede fascista il compimento immancabile della sua concezione che darà nuovi impulsi a Milano, lavoro per un decennio a migliaia di operai. Deve appunto a un colloquio con l'ing. Semenza le notizie che seguono.

## Settecento milioni

La spesa totale, compreso il materiale mobile, sarà attorno ai settecento milioni; si pensi che la sede in sotterranea costa qualche cosa come diciotto milioni per chilometro, installazioni elettriche e materiale mobile inclusi mentre costa dai due ai tre milioni nella parte in superficie.

Ora il progetto deve passare al Ministero delle Finanze e al Consiglio di Stato, da ultimo alla Camera. Ma queste soste non devono lasciar dubitare che il viaggio burocratico del piano si avvolgerà con l'autorità di una tradotta: il ritmo impresso dal Fascismo a tutti gli organi dello Stato tradurrà presto in atto esecutivo la grandiosa opera dove eccelleranno ingegneri e costruttori italiani.

Costerà più caro il biglietto della Metro rispetto al tram? Come si dividerà il movimento nei due servizi? A quale profondità scenderemo? Si chiedono già i Milanesi. Come sarà la frequenza dei treni? Cesserà la necessità delle grandi demolizioni che hanno lo scopo di dare al traffico sufficiente sfogo?

Bisogna dichiarare anzitutto che l'attuale progetto non prevede soltanto la risoluzione del problema dei trasporti urbani ma costituisce un vero piano vasto ed originale per l'unione «drettissima» con quattro centri industriali satelliti cioè Monza, Magenta, Pavia, Lodi; a Saronno provvede già la Nord-Milano. Si tratta in tutto di circa centoventi chilometri dei quali 25 si svilupperanno in galleria. Aggiungiamo subito che Monza ed il suo Parco saranno collegati in doppio modo al centro di Milano perché una linea uscirà da Porta Venezia, l'altra da Porta Nuova, toccando la Stazione Centrale.

## Oltre i sobborghi!

Per ragioni evidenti di economia le varie radiali appena arrivate in zona aperta, agli estremi della città, salcano in superficie mediante tratti di sosta. Queste linee rappresentano una raggiro che copre tutte le direzioni di massimo traffico urbano, di modo che il primo obbligo è con la soppressione di una parte del traffico tranviario la circolazione congestionata — sarà senz'altro raggiunto. Ma in pari tempo le linee urbane saranno direttamente connesse ai prolungamenti sopra indicati dando modo così di svolgere una efficace pressione per il disburbarne della popolazione che sarà decisamente invogliata ad abitare lontano dal centro, in zone più salubri e più economiche. Le autorità comunali hanno anche di mira di togliere il disturbo, il perduto rispetto dai viaggiatori nel trasbordo alla periferia della città dove le linee esterne si innestano a quelle urbane; qui è la fonte di preoccupazioni anche dall'interno che queste linee provocano sul traffico cittadino per poco che si moltino nelle zone del movimento.

Il Comune si va attrezzando per essere pronto appena sarà dato il «via» all'inizio dei lavori; con ogni probabilità entro cinque anni il primo tratto sarà completato, realizzando così il sogno accresciuto da oltre due decenni dai milanesi.

Quando sorte l'idea di dotare Milano di almeno quattro linee sotterranee dirette verso i quattro punti cardinali si era molto lontani dalle attuali cifre iperboliche che danno per alcune vie del centro un transito orario di 2200 veicoli e ci si limitava a preveder linee fino alla cerchia urbana; gli studi egli erano, il loro normale svilupamento quando sopravvenne il conflitto mondiale a strisciare ogni attività, né si parlò più di Metropolitana nell'infarto periodo del disordine bolscevico.

Transciamo di riferire le discussioni tra i misionisti che non vedevano la necessità di forare il sottosuolo e quelli che comprendevano e dimostravano questa necessità di fronte al crescente rapidissimo del traffico nelle congiunture vie del centro, non succettibili di forti «strumenti» edili. Le discussioni sono ormai superate per volontà del Duce il quale appoggia risolutamente dopo accurato esame questa opera con la quale il Fascismo lascerà un altro segno indelebile della sua potenza costruttiva.

Sarà messa mano, per prima cosa, alla linea Sesto-Monza che mentre apparterrà tutti i vantaggi sperati nella realizzazione della Metropolitana per il movimento verso il densissimo quartiere di Porta Venezia, esaudirà il voto del milanesi di raggiungere finalmente in pochi minuti il Parco di Monza su cui si volge l'interesse dei cittadini desiosi di fresco e di verde.

## Stazioni e velocità

Le stazioni nelle zone centrali saranno stabilite a distanza di 600-700 metri, intervallo che rappresenta il punto di conciliazione tra le necessità del pubblico col fattore velocità; invece le stazioni si mettono più vicine insieme al servizio in fatto di celerità, se non più lontano si accrescono per il pubblico i percorsi da fare a piedi. All'esterno maggiori saranno invece gli intervalli fra le stazioni, si che la velocità media, comprese le fermate sarà di trenta chilometri all'ora nel traffico urbano, di 45 all'esterno. Si pensi che la velocità media delle tranvie è adesso di km. 13,5 all'ora. Così da piazza Mercanti, al centro, a Precotto sul percorso di 6600 metri si avranno sette fermate e ci si andrà in dodici minuti, mentre si raggiungerà Monza in ventidue minuti con undici fermate. E i contagi prevedono di arrivare a Pavia

al massimo in trentanove minuti su un percorso di trentatré chilometri.

Il «piano del ferro», così il livello del binario, si troverà in media a poco più di cinque metri dal livello stradale alla sommità della galleria a poco più di un metro da esso. Il sotterraneo non verrà in realtà scavato, ma si lavorerà a cielo aperto, potendo, se necessario, allestire un falso pavimento durante la costruzione per non interrompere il traffico stradale. Come saranno le vetture? È prevista una coibitazione vettura composta da due pezzi snodati, sostenuti da tre carrelli; quello intermedio corrisponde alla giunzione; una unità di questo genere, lunga ben trentatré metri, può portare trecentocinquanta passeggeri, ed un treno verrà formato con una, due, fino a quattro unità.

## Arterie già saturate

Nelle arterie centrali passano dai dieci a ventimila veicoli al giorno; qui il condensamento del traffico lungo due sole direttive costituisce ormai un fenomeno grave e preoccupante, per l'avvenire, dato che ormai mille espeditori sono già stati escogitati, come segnalazioni luminose «flessibili», piante di «girazioni» per linee tranviarie, segnali prolitti per i veicoli, trazione animale vietata, fermate tranviarie sopprese, cosa impedita in alcune vie, ecc... La saturazione è quasi raggiunta; accelerare il servizio tranviario col ridurre le fermate, prolungare qualche linea, istituire qualche autobus non sono che palliativi: non si tratta che di un indulgere su un pianerottolo di una scua la quale evidentemente è da percorrere.

Non basta però entrare nel concetto che per fronteggiare la circolazione nella zona centrale si deve attuare la Metropolitana; bisogna vedere se già esiste un campo di applicazione adatto oppure come si potrebbe crearlo perché il nuovo organismo dovrà pur vivere, dice l'economista.

Nel fare i confronti con altre città bisogna poi vedere quale è il traffico raccolto, non soltanto nei riguardi del numero dei viaggiatori per uomo e per chilometro di linea. Ma anche ci si deve chiedere quale percorso in media fa oggi passeggero; il tecnico arriverà così alla vera unità di traffico adatta a un esauriente giudizio.

Troppo circostanze giocano la loro parte perché si possa facilmente dedurre da altre città le previsioni per Milano. Madrid, città di 800 mila abitanti, da per la sua Metropolitana un traffico di cinque milioni di viaggiatori per chilometro, dello stesso ordine di grandezza di quello presentato da città assai più grandi come, per esempio, Berlino.

Come ci si muoverebbe tra vent'anni con un traffico triplicato? Che avverrà nelle strette, tortuose vie del centro oggi già letteralmente congestionate, si domanda l'uomo dagli eterni timori. Per fortuna i nostri tecnici dell'era fascista sanno affrontare con animo ardito anche le situazioni più difficili e la situazione non diverrà mai... drammatica perché se l'automobile sarà la sovrana del sopravvento, il tram si immergerà nel sottosuolo e il Piano Regolatore è pronto ancora a intervenire con opportuni tagli.

Con trenta chilometri all'ora di velocità media e con un treno ogni due minuti la Metropolitana potrà trasportare quarantamila persone all'ora contro le dieci-dodici mila sulle linee tranviarie più dense d'oggi giorno, nelle quali passa una vettura ogni trenta secondi per servire il milione di cittadini che al giorno si serve della tranvia.

I tecnici dicono che una Metropolitana è conveniente quando vi si almeno un traffico annuale di 5-6 milioni di passeggeri per chilometro e a Milano questa cifra è superata. Il punto critico, dunque, che doveva segnare la parziale sostituzione del servizio tranviario con la Metropolitana è stato superato, anzi l'accrescimento rapido del traffico consiglia ormai alle pronte situazioni.

Milano, la metropoli pulsante di attività feconde, saluta con alta fiducia nell'avvenire questa nuova affermazione dell'era fascista.

## G. CASTELFRANCHI

**La grande Fiera zootecnica che si è chiusa ad Oleggio**

Novara, 5 notte. Con l'intervento del vice-Prefetto del Segretario federale e del generale Oddone Mazzoni, comandante la Zona della Milizia, si è chiusa la grande esposizione-zooteca di Oleggio, uno dei più importanti centri della nostra pianura, che vanta un prezioso primato. Il mercato di Oleggio venne organizzato fin dal 1455 e per il suo sviluppo e la sua importanza è entrato in rapporti d'affari con la Toscana e con le province padane.

Il mercato di Oleggio è stato sempre un luogo di incontro per gli avvisi vengono per rifornimenti di carne.

Nell'annata trascorsa 1932 comparvero sul mercato oltre 25.000 capi di bestiame, di cui 10.000 vitelli grassi, che da un minimo di 300 raggiungono i 500 per ogni mercato. Ed è perché vi convergono i compratori del Milanese, del Bresciano e dell'Alessandrino. Oggi lunedì sono esposti da 600 a 1200 capi. Nel campo della pollicoltura si è avuto un contributo di 80.000 capi, 10.000 oche, 1100 piccioni, 12.000 galli. L'odierina fiera ha avuto un successo straordinario per il numero del bestiame radunato e per l'importanza della manifestazione, i cui deposti superano il numero di 1000.

**La prossima Festa dell'Uva a Villafranca Piemonte**

Villafranca Piemonte, 5 notte. Con grande solennità sarà celebrata in occasione della prossima tradizionale Festa delle Fiere del Pescatore nei giorni 24 e 25 e 26 corr., in IV Sagre dell'Uva. Nell'annata trascorsa 1932 compareva sul mercato oltre 25.000 capi di bestiame, di cui 10.000 vitelli grassi, che da un minimo di 300 raggiungono i 500 per ogni mercato. Ed è perché vi convergono i compratori del Milanese, del Bresciano e dell'Alessandrino. Oggi lunedì sono esposti da 600 a 1200 capi. Nel campo della pollicoltura si è avuto un contributo di 80.000 capi, 10.000 oche, 1100 piccioni, 12.000 galli. L'odierina fiera ha avuto un successo straordinario per il numero del bestiame radunato e per l'importanza della manifestazione, i cui deposti superano il numero di 1000.

**Autocarro che perde una ruota 120 ettolitri di vino distrutti**

Valenza, 5 notte. Nell'annata trascorsa 1932 compareva sul mercato oltre 25.000 capi di bestiame, di cui 10.000 vitelli grassi, che da un minimo di 300 raggiungono i 500 per ogni mercato. Ed è perché vi convergono i compratori del Milanese, del Bresciano e dell'Alessandrino. Oggi lunedì sono esposti da 600 a 1200 capi. Nel campo della pollicoltura si è avuto un contributo di 80.000 capi, 10.000 oche, 1100 piccioni, 12.000 galli. L'odierina fiera ha avuto un successo straordinario per il numero del bestiame radunato e per l'importanza della manifestazione, i cui deposti superano il numero di 1000.

**La prossima Festa dell'Uva a Villafranca Piemonte**

Villafranca Piemonte, 5 notte. I combattenti italiani della sezione di Martigny (Svizzera) sono giunti a Pallanza per rendere omaggio al Mausoleo Cadorna, accompagnati dal Presidente e da tutti i dirigenti. Gli ospiti graditi, ricevuti da tutte le Autorità locali, si sono recati in teatro al Mausoleo deponendo una corona di alloro.

## L'omaggio dei combattenti al Mausoleo Cadorna a Pallanza

Intra, 5 notte. I combattenti italiani della sezione di Martigny (Svizzera) sono giunti a Pallanza per rendere omaggio al Mausoleo Cadorna, accompagnati dal Presidente e da tutti i dirigenti. Gli ospiti graditi, ricevuti da tutte le Autorità locali, si sono recati in teatro al Mausoleo deponendo una corona di alloro.

## Fiera del Levante

**La tessera di libero ingresso ad alcune categorie di visitatori**

Bari, 5 notte. La Presidenza dell'Ente per la Fiera del Levante, seguendo una norma che trovò successo in passato, ha deciso di concedere anche quest'anno l'ingresso gratuito agli industriali, ai commercianti, agli agricoltori ed agli artigiani. Tale concessione è limitata per i giorni destinati alle giornate di contrattazioni e per il solo periodo antimeridiano.

Il Comitato ordinatore della Mostra del libro alla Fiera del Levante ha tra l'altro raccolto intorno ad un grosso nucleo di volumi stampati dalla Biblioteca dello Stato, su manoscritti del Ministero della Guerra, un grande numero di pubblicazioni prettamente militari. La Mostra dei libri militari sembra incompleta, ma il suo valore è maggiore di quanto si possa leggere sulla copertina.

Sono giunti nel nostro porto, ormeggiandosi alla testata del molo foraneo, gli esploratori Antonino Da Nola e Leon Panciroli venuti in occasione della Fiera del Levante.

## La partecipazione romena

Bucarest, 5 notte. A seguito della decisione del Governo romeno di partecipare ufficialmente alla Quarta Fiera del Levante di Bari, il Ministro plenipotenziario della Romania a Roma, Lugosianu, di intesa col Ministero competente ha preso tutte le misure necessarie e ha dato disposizioni affinché la partecipazione romena abbia a sortire i migliori risultati.

Il 20 settembre si è tenuta a Bucarest, a seguito di una serie di dibattiti, la riunione degli esperti radiologici, che aveva per oggetto la questione della sicurezza degli esami radiologici.

Ieri sono stati i radiologi ad avere per i primi la parola nei dibattiti del Congresso di medicina applicata allo sport. Già nella prima seduta il prof. Vallebona, di Genova, portando il convegno della scuola del Maragliano, aveva spiegato una lanciata per offrire la necessità di una particolare attenzione nei confronti dei giovani, per i quali era questo di una società sportiva che malgrado le diverse discipline e condizioni degli organi del respiro, che tante impronte assumono nel gioco degli esercizi fisici e specialmente nello sforzo richiesto dallo spunto finale dell'atleta in gara.

# GLI SPORT

## Il Congresso di medicina

**La donna nello sport**

Ieri sono stati i radiologi ad avere per i primi la parola nei dibattiti del Congresso di medicina applicata allo sport. Già nella prima seduta il prof. Vallebona, di Genova, portando il convegno della scuola del Maragliano, aveva spiegato una lanciata per offrire la necessità di una particolare attenzione nei confronti dei giovani, per i quali era questo di una società sportiva che malgrado le diverse discipline e condizioni degli organi del respiro, che tante impronte assumono nel gioco degli esercizi fisici e specialmente nello sforzo richiesto dallo spunto finale dell'atleta in gara.

**L'esame radiologico**

Ieri il prof. Boidi-Trotti, di Torino, ha ribattezzato tale disciplina, difatti aggiornata, come l'importanza assunta della radiologia nello studio delle lesioni polmonari, non è possibile sovvalutare sulla parte che ad essa spetta, quando si proceda alla valutazione delle attitudini individuali dei candidati.

**La tessera di libero ingresso ad alcune categorie di visitatori**

Ieri sono stati i radiologi ad avere per i primi la parola nei dibattiti del Congresso di medicina applicata allo sport. Già nella prima seduta il prof. Vallebona, di Genova, portando il convegno della scuola del Maragliano, aveva spiegato una lanciata per offrire la necessità di una particolare attenzione nei confronti dei giovani, per i quali era questo di una società sportiva che malgrado le diverse discipline e condizioni degli organi del respiro, che tante impronte assumono nel gioco degli esercizi fisici e specialmente nello sforzo richiesto dallo spunto finale dell'atleta in gara.

**La Sassi-Superga**

Nonostante la crisi che la direzione del Moto Club di Torino sta attraversando, la volenterosa energia degli uomini del sodalizio cittadino, rimasti in carica in attesa della nuova sistemazione e per disbrigo dell'ordinaria amministrazione, ha sepoltato in questo scorcio di stagione una manifestazione sportiva destinata a larga risonanza. Esempio più unico che raro, quello di una società sportiva che malgrado le diverse discipline e condizioni degli organi del respiro, che tante impronte assumono nel gioco degli esercizi fisici e specialmente nello sforzo richiesto dallo spunto finale dell'atleta in gara.

## Motociclismo

**La Sassi-Superga**

Ieri sono stati i radiologi ad avere per i primi la parola nei dibattiti del Congresso di medicina applicata allo sport. Già nella prima seduta il prof. Vallebona, di Genova, portando il convegno della scuola del Maragliano, aveva spiegato una lanciata per offrire la necessità di una particolare attenzione nei confronti dei giovani, per i quali era questo di una società sportiva che malgrado le diverse discipline e condizioni degli organi del respiro, che tante impronte assumono nel gioco degli esercizi fisici e specialmente nello sforzo richiesto dallo spunto finale dell'atleta in gara.

**La tessera di libero ingresso ad alcune categorie di visitatori**

Ieri sono stati i radiologi ad avere per i primi la parola nei dibattiti del Congresso di medicina applicata allo sport. Già nella prima seduta il prof. Vallebona, di Genova, portando il convegno della scuola del Maragliano, aveva spiegato una lanciata per offrire la necessità di una particolare attenzione nei confronti dei giovani, per i quali era questo di una società sportiva che malgrado le diverse discipline e condizioni degli organi del respiro, che tante impronte assumono nel gioco degli esercizi fisici e specialmente nello sforzo richiesto dallo spunto finale dell'atleta in gara.

**La tessera di libero ingresso ad alcune categorie di visitatori**

Ieri sono stati i radiologi ad avere per i primi la parola nei dibattiti del Congresso di medicina applicata allo sport. Già nella prima seduta il prof. Vallebona, di Genova, portando il convegno della scuola del Maragliano, aveva spiegato una lanciata per offrire la necessità di una particolare attenzione nei confronti dei giovani, per i quali era questo di una società sportiva che malgrado le diverse discipline e condizioni degli organi del respiro, che tante impronte assumono nel gioco degli esercizi fisici e specialmente nello sforzo richiesto dallo spunto finale dell'atleta in gara.

**La tessera di libero ingresso ad alcune categorie di visitatori**

Ieri sono stati i radiologi ad avere per i primi la parola nei dibattiti del Congresso di medicina applicata allo sport. Già nella prima seduta il prof. Vallebona, di Genova, portando il convegno della scuola del Maragliano, aveva spiegato una lanciata per offrire la necessità di una particolare attenzione nei confronti dei giovani, per i quali era questo di una società sportiva che malgr