

Immagine per gentile concessione di Fondazione Ansaldo

La Metropolitana a Genova per una mobilità sostenibile



Un racconto
per immagini, video,
scritti ed alcuni rari reperti del
percorso storico da inizi '900 ad oggi
ed uno sguardo alle prospettive future di un
mezzo fondamentale per una mobilità sostenibile

Numero speciale dedicato alla mostra sulla Metropolitana di Genova tenutasi il 14 ed il 15 settembre 2013 presso la sede dell'Associazione Metrogenova in Boccadasse, Genova



In occasione delle celebrazioni della Settimana Europea della Mobilità per l'anno 2013, l'Associazione Metrogenova ha allestito una mostra dedicata alla Metropolitana genovese presso la sede di Boccadasse. Presenti all'inaugurazione di sabato 14 settembre alcune autorità in rappresentanza degli enti patrocinanti: per il Comune l'Assessore alla Mobilità Dagnino ed il Consigliere Malatesta, per il Municipio VIII Medio Levante il Presidente Morgante e l'Assessore alla Cultura Ravera.

Ma soprattutto, complici la limpida giornata e la splendida cornice di Boccadasse, molti passanti, incuriositi dai pannelli illustrativi e dal materiale messo a disposizione del pubblico, hanno fatto visita alla mostra e rivolto domande a noi dello "Staff". Purtroppo non si può dire la stessa cosa della domenica, quando un violento temporale ha irrimediabilmente compromesso la giornata. Successivamente, dal 17 al 20 settembre, la mostra si è trasferita in piazza De Ferrari, nei locali al piano strada della Regione Liguria, presso l'Atelier della Mobilità. La nostra esposizione consta di quattro argomenti: 1) i precursori della "Underground" genovese, i cui progetti non videro

la luce; 2) la concreta realizzazione della Metropolitana di Genova; 3) la nostra Metropolitana al giorno d'oggi e le sue prospettive di sviluppo; 4) la ferrovia urbana e la metropolitana ferroviaria, comunemente denominata "metropolitana di superficie". Cogliamo ancora l'occasione di ringraziare tutti i nostri graditissimi visitatori e tutti coloro che ci hanno materialmente aiutato nella preparazione dell'evento. In particolare, desideriamo ringraziare la Presidenza, l'Assessorato alla Cultura e la Struttura Manifestazioni del Comune di Genova - Municipio VIII Medio Levante, il cui patrocinio e supporto sono stati fondamentali.

Lo Staff dell'Associazione

Nota: le fotografie presenti in questa pagina sono state gentilmente concesse dal Socio Alessio Sbarbaro. Per visualizzare tutte le altre immagini relative alla mostra, visitate la pagina http://www.metrogenova.com/altro/mostra_metro/foto.html. Altri contributi multimediali sono presenti sul nostro canale YouTube: il [video ufficiale della mostra](#) ed il [video dell'inaugurazione](#).



Prima parte

I precursori: progetti ed iniziative che non ebbero seguito

I progetti di Cattaneo Adorno

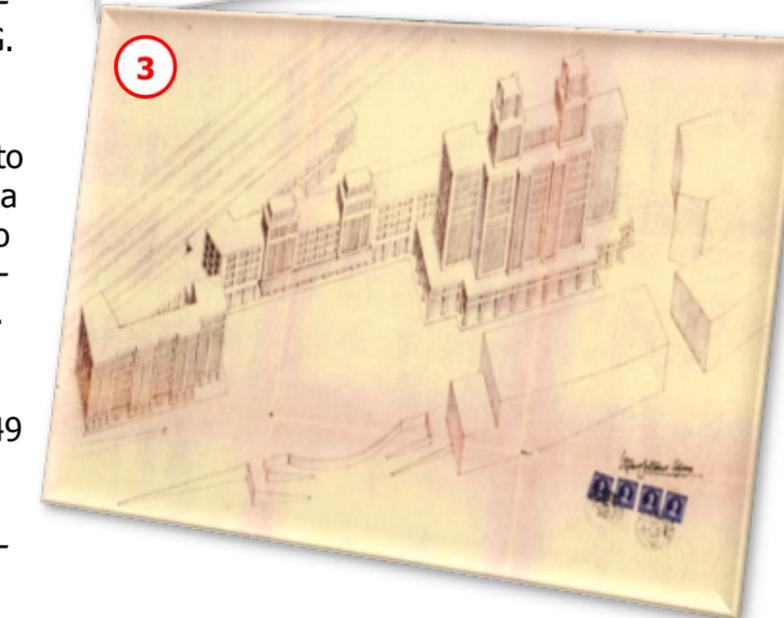
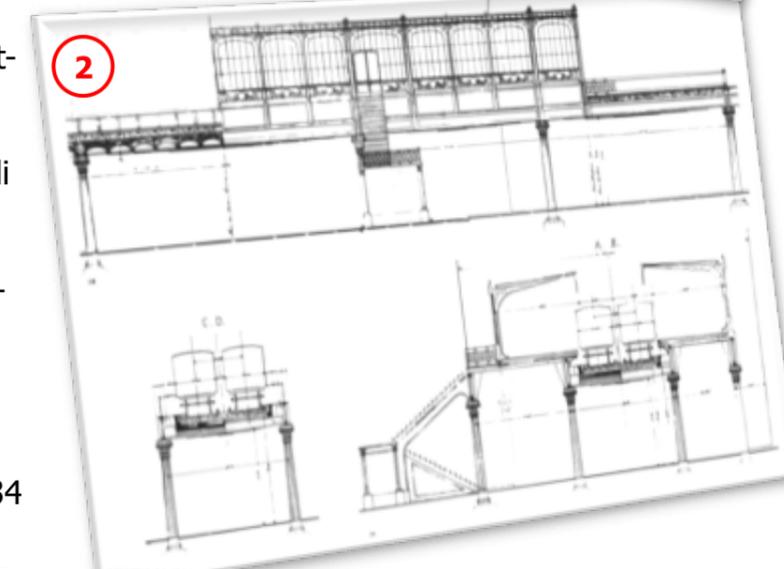
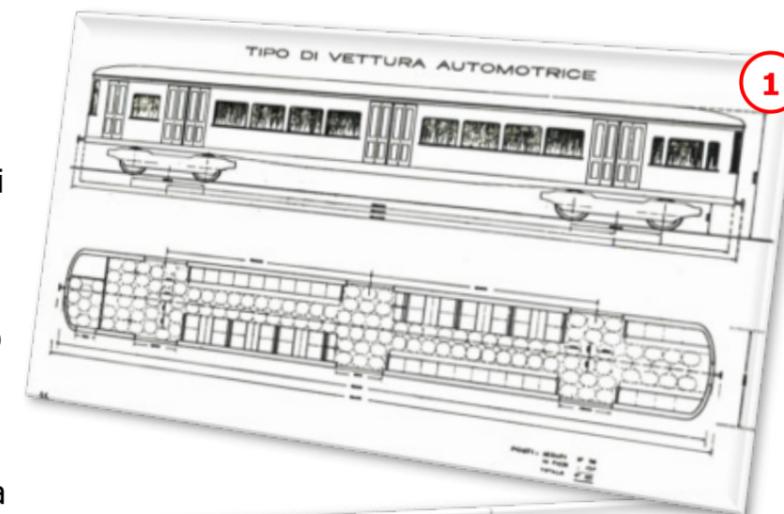
Agli albori del Secolo XX, Genova era una città all'avanguardia su ogni ritrovato della modernità.

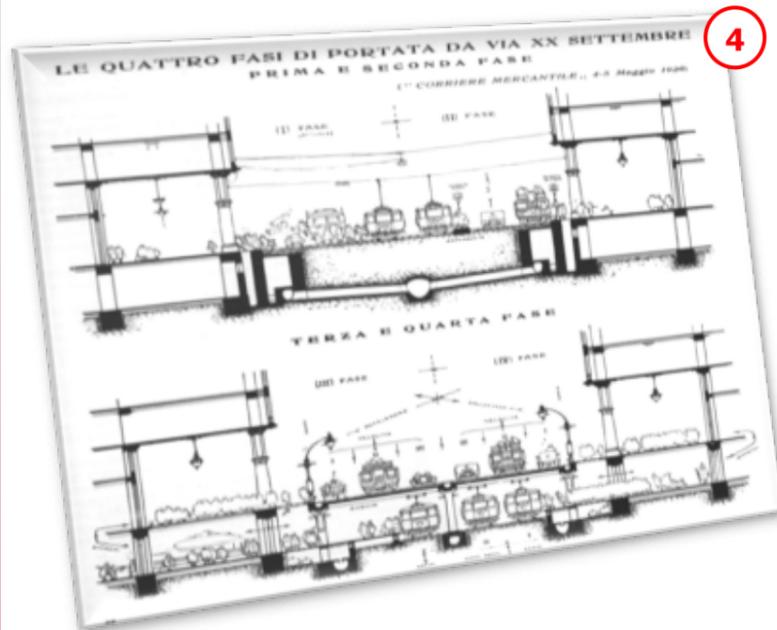
Il rivoluzionario Sindaco Andrea Podestà aveva immaginato per la Superba un futuro grandioso e a ciò era funzionale la predisposizione di una rete di trasporto pubblico rapido ed efficiente, che i pionieri, su esempi esteri, immaginarono basata sulla metropolitana.

Fra i più tenaci sostenitori di tale vettore v'era Stefano Cattaneo Adorno, che per tutta la sua lunga vita elaborò progetti volti a dotare la città di una moderna linea sotterranea. Oggi una targa presso la Stazione della metropolitana di Brignole ricorda la sua visionaria cocciutaggine.

Immagini

1. Cattaneo Adorno - Progetto 1934 - Vettura automotrice
Fonte: «La metropolitana di Genova» - S.De Maestri Merello/G. Polastri
2. Cattaneo Adorno/Ravà - Progetto 1911 - Viadotto Cavalletto Piazza Palermo e Stazione Corso Torino
Fonte: «La metropolitana di Genova» - S.De Maestri Merello/G. Polastri
3. Cattaneo Adorno - Progetto 1949 - Nuovo edificio della Stazione Principe
Fonte: «La metropolitana di Genova» - S.De Maestri Merello/G. Polastri





4

Altri progetti di inizio '900 (Pfaltz, Picasso, Telfer)

Nel 1907 l'ing. Pfaltz elaborò il progetto per la costruzione di una ferrovia sotterranea a trazione elettrica per collegare Sampierdarena a Sturla.

Il più visionario pioniere della metro genovese fu probabilmente Renzo Picasso, il quale incominciò a progettare una metropolitana nel 1911 e negli anni '30, dopo un lungo viaggio negli Stati Uniti, immaginò di portare a Genova le selve di alti grattacieli ed ardite linee di subway che aveva visto e studiato di persona.

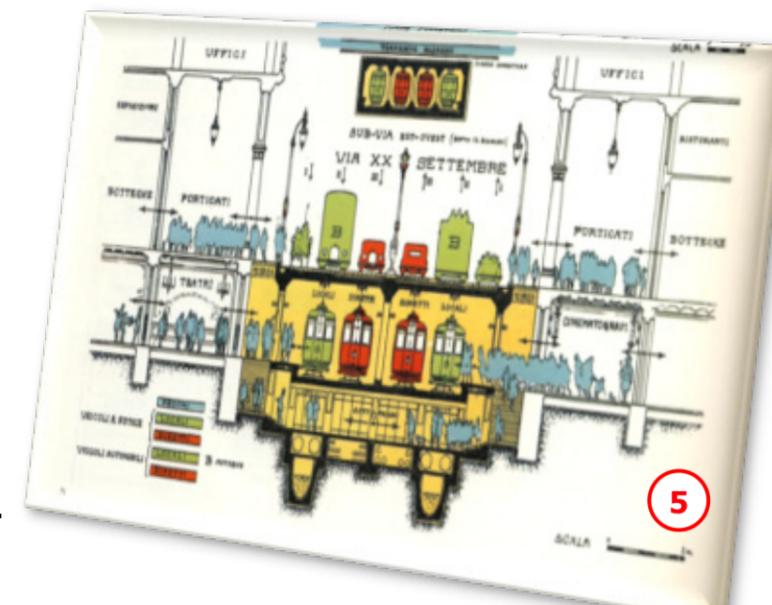
L'unico progetto realizzato, nel 1914, fu il Telfer, monorotaia sopraelevata che collegava l'area espositiva di fronte alla Stazione Brignole al Molo Giano, presto riconvertita per le necessità belliche e smantellata nel 1918.

Immagini

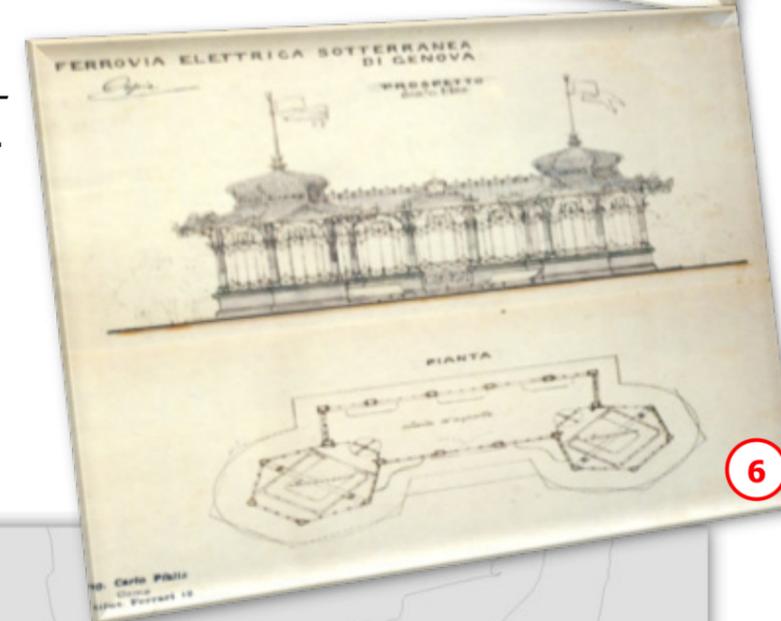
- 4. Picasso - 1930 - La «Supervia» di Via XX Settembre
Fonte: «La metropolitana di Genova» - S.De Maestri Merello/G. Polastri

Immagini

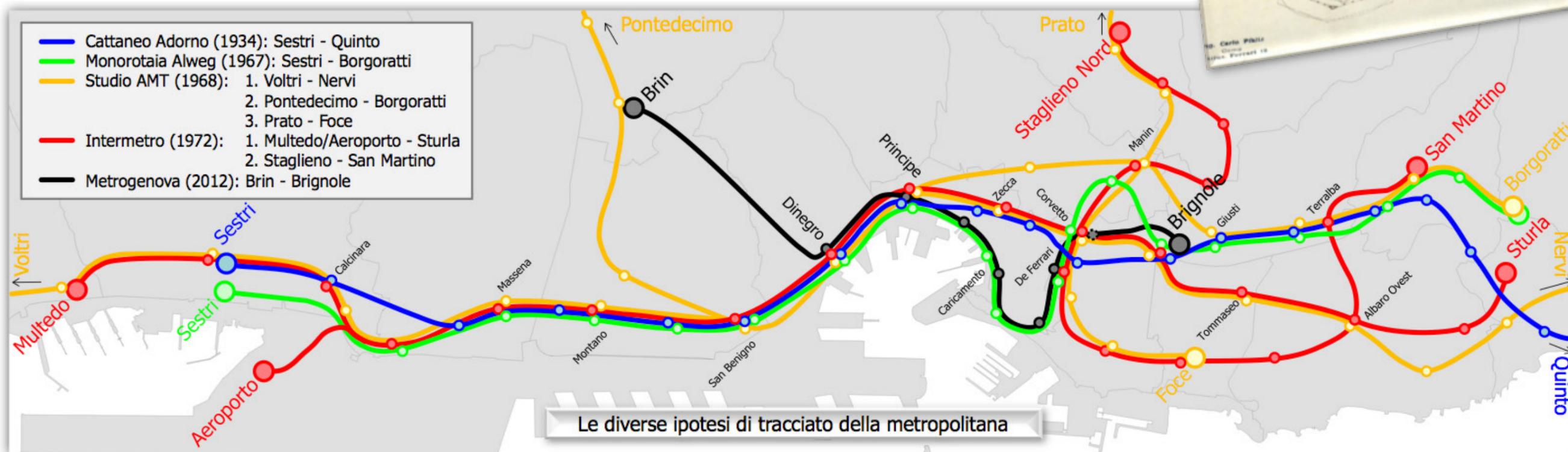
- 5. Picasso - 1913 - Progetto «Elettrovia» - Via XX Settembre
Fonte: «La metropolitana di Genova» - S.De Maestri Merello/G. Polastri
- 6. Pfaltz - Progetto 1911 - Tipologico di Stazione
Fonte: «La metropolitana di Genova» - S.De Maestri Merello/G. Polastri



5



6



Le diverse ipotesi di tracciato della metropolitana



I progetti anni '60 - '70 (Safège, Alweg, Intermetro)

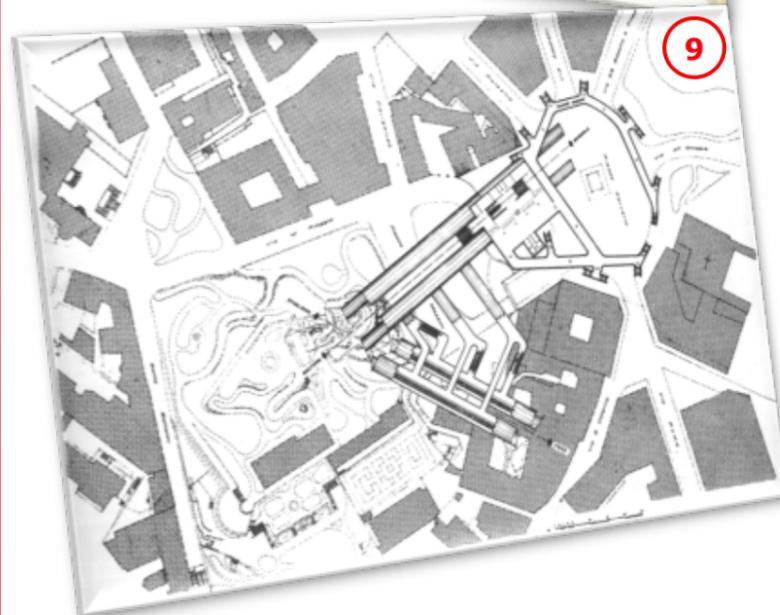
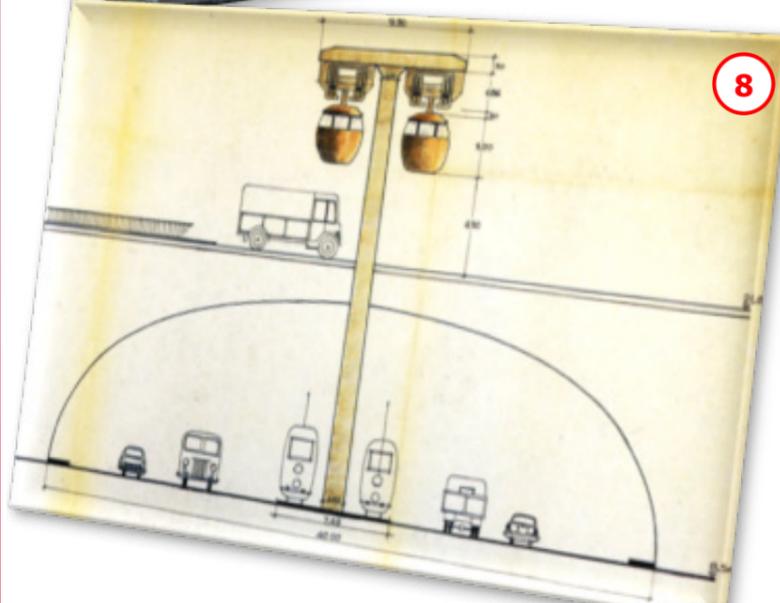
Nel dopoguerra, l'ingrandimento della città e il vorticoso sviluppo del traffico privato spinsero l'Amministrazione sia a progettare direttamente una metropolitana (studio AMT del 1968), sia a prendere in considerazione soluzioni di trasporto pubblico in sede vincolata talvolta fantasiose.

Fra queste i progetti Safège (1961), una struttura sospesa per collegare Voltri a Nervi, ed Alweg (1967), che prevedeva una monorotaia sopraelevata tra Cornigliano e Sturla. Un altro filone di studi mirava a realizzare una metropolitana ferroviaria, mediante riorganizzazione e potenziamento della rete ferroviaria esistente.

L'ultimo progetto di una metropolitana "classica" è quello Intermetro del 1972.

Immagini

- 7. Alweg - 1967: veicolo usato per la monorotaia all'esposizione Italia '61 di Torino
Fonte: Wikipedia.org
- 8. Safège - 1961: sezione trasversale su via di Francia
Fonte: «La metropolitana di Genova» - S.De Maestri Merello/G.Polastri
- 9. Intermetro - 1972: stazione di interscambio di Corvetto
Fonte: «La metropolitana di Genova» - S.De Maestri Merello/G.Polastri



"Nel frattempo" nel TPL Genovese

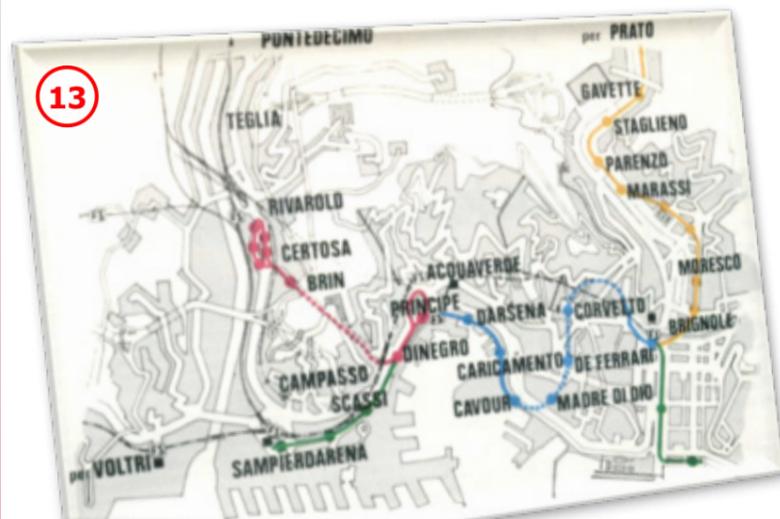
Per gli urbanisti dell'800 che pianificarono lo sviluppo della città moderna, predisporre adeguate infrastrutture per la mobilità pubblica era un tutt'uno con l'edificazione dei nuovi quartieri: tale epoca vide la nascita di impianti speciali ancora oggi vitali per il trasporto cittadino. Purtroppo, tale pianificazione virtuosa venne progressivamente meno con il procedere del secolo XX, ma gli ultimi vent'anni del '900 ed il periodo che stiamo vivendo hanno visto una riconsiderazione delle scelte sbagliate del dopoguerra: la metropolitana, la reintroduzione dei filobus, progetti di impianti speciali e tram testimoniano una scelta di fondo che si esprime a favore di sistemi che perseguono un elevato livello di mobilità sostenibile.

Immagini

- 10. Bellani/Bernazzoli - Monorotaia Telfer (1914)
Fonte: Wikipedia.org
- 11. Vettura tranviaria n° 973 «Tipo Genova» - Esposizione in piazza De Ferrari in occasione del restauro del 1980
Fonte: G.Cavanna
- 12. Funicolare S. Anna - Anni Settanta, le ultime vetture con trazione a contrappeso d'acqua
Fonte: «Storia del trasporto pubblico a Genova»



Seconda parte La realizzazione della Metropolitana di Genova



13

1978 - 1982 Dal ritorno del tram alla metropolitana leggera

I progetti per una metropolitana tradizionale vengono abbandonati nel 1976 in quanto onerosi ed eccessivi per le esigenze della città; si pensa allora ad una rivalutazione del tram, a cominciare dal collegamento attraverso la galleria di Certosa. La galleria, infatti, dopo la soppressione dei tram del 1964, è riadattata nel 1967 per l'uso con i bus, obbligati però a viaggiare a senso unico alternato in «carovane» di più mezzi. Questo determina limiti al servizio e seri problemi di inquinamento giudicati non più tollerabili. Nel 1978 il Comune decide quindi di ripristinare il tram, inizialmente come navetta Brin-Dinegro, poi esteso da Rivarolo a Principe. Gradualmente il progetto evolve verso una «metropolitana leggera» in sede totalmente riservata da Rivarolo a Brignole.

Immagini

- 13. Progetto di fattibilità AMT per una tranvia metropolitana. I tratti in sotterranea sono solo nelle Gallerie Certosa e Grazie
Fonte: Omnibus, Rivista aziendale
- 14. L'iniziale idea di tram. Maquette parte anteriore del futuro tram con il tradizionale numero "10" della linea Caricamento Rivarolo
Fonte: Omnibus, Rivista aziendale AMT
- 15. Dall'idea di tram a quella di metropolitana: schema del tracciato della metropolitana leggera da Rivarolo a Brignole con le previste espansioni su Sampierdarena e Val Bisagno
Fonte: Fondazione Ansaldo



14



15

1982 - 1990 Da Brin a Dinegro

Il 3 marzo 1980 il Comune delibera l'opera, assegnando poi ad Ansaldo la progettazione esecutiva sulla base del preliminare di AMT e la realizzazione, con concessioni del 1983 (Rivarolo-Principe) e 1988 (Principe-Brignole). La galleria Certosa è sottoposta a lavori di consolidamento ed adattamento, con anche un nuovo pozzo di aereazione. L'evoluzione del progetto elimina i tratti in superficie, approfittando degli spazi vuoti sotto Via Buoizzi, dove si crea anche il deposito, e in previsione del futuro riassetto del Porto Antico. Grazie anche ai finanziamenti per i Mondiali di calcio, il 13 giugno 1990, in concomitanza con l'evento, si inaugura la Brin-Dinegro, con i 6 treni originariamente nati come tram.

Immagini

- 16. Manifesti informativi per la chiusura della Galleria di Certosa - 1982
Fonte: Omnibus, Rivista aziendale AMT Genova
- 17. Lavori di ampliamento della galleria di Certosa
Fonte: Fondazione Ansaldo
- 18. Cantiere di Brin - 1988
Fonte: Fondazione Ansaldo



16

17



18



19

Immagini

- 19. Stazione Brin vista dal treno
Fonte: Fondazione Ansaldo
- 20. Stazione di Brin - Veduta dall'esterno
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS
- 21. Scorcio del cantiere di Dinegro, Via Buozi
Fonte: Fondazione Ansaldo
- 22. Altra veduta del cantiere di Dinegro, Via Buozi
Fonte: Fondazione Ansaldo



20



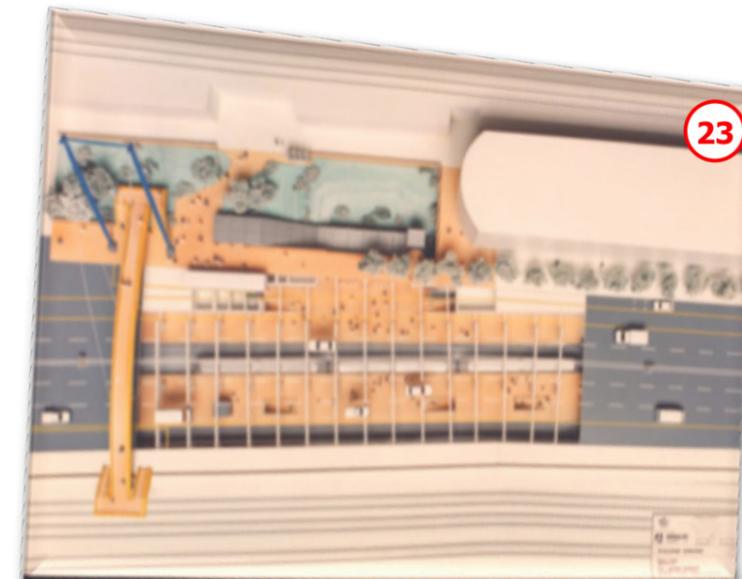
21



22

Immagini

- 23. Plastico del progetto iniziale di Renzo Piano per la Stazione di Dinegro
Fonte: Fondazione Ansaldo
- 24. Stazione di Dinegro - Passeggeri in attesa del treno
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS
- 25. Stazione di Dinegro - Uscita
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS
- 26. Stazione di Dinegro - Interscambio coi mezzi di superficie
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS



23



24



25



26



27

Principe (1992), Darsena e San Giorgio

Il 27 luglio 1992, con le Colombiane, si inaugura l'estensione a Principe ed arrivano due treni di seconda generazione.

Poi una lunga e travagliata fase per arrivare a Caricamento.

Un primo stop ai lavori si ha dal '92 al '99: intoppi burocratici, blocco dei finanziamenti (nel '92 esplose "Tangentopoli"), nuove normative sugli appalti, contenziosi contrattuali ed esitazioni del Comune sul progetto, visti ritardi e difficoltà. Sbloccati nel '96 i finanziamenti e risolti gli altri problemi, i lavori riprendono nel '99 ma presto lo scavo in Via Gramsci si interrompe per un anno per la rottura e blocco dentro il tunnel della grossa «talpa». Le stazioni Darsena e San Giorgio si inaugurano infine il 25 luglio 2003.

Immagini

27. Treno di prima generazione diretto all'officina
Fonte: AMT Genova - Direzione esercizio metropolitana

28. Arrivo dei primi dei 12 nuovi treni di seconda generazione - 1992
Fonte: Fondazione Ansaldo

29. Lavori di scavo con la «talpa»
Fonte: Fondazione Ansaldo



28



29



30

Immagini

30. Stazione Darsena - Atrio
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS

31. Stazione Principe - Passeggeri su scala mobile
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS

32. Stazione San Giorgio - Veduta di Palazzo San Giorgio
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS

33. Stazione San Giorgio - Treno in arrivo
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS



31



32

33



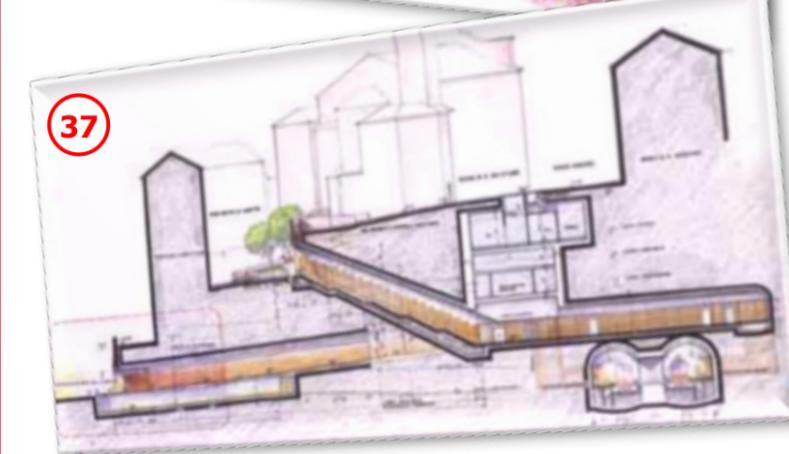
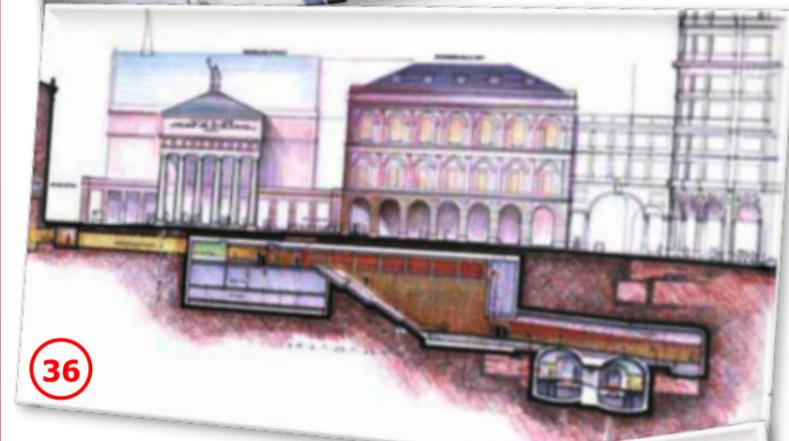
De Ferrari (2005) e Sarzano (2006)

Assieme al travagliato completamente sino a San Giorgio, sono anche avviati i lavori verso De Ferrari. La linea dopo Caricamento si inserisce nelle due gallerie ferroviarie delle Grazie che attraversano il centro sino a Corvetto passando sotto Sarzano e De Ferrari. Nel 2000-2001, in occasione del rifacimento di De Ferrari per il G8, si anticipano le parti in sottosuolo della stazione, per evitare successivi interventi; sono anche avviati i lavori sulla linea. La disponibilità di finanziamenti e l'assenza di seri problemi tecnici consente uno svolgimento regolare e il 4 febbraio 2005 può inaugurarsi De Ferrari, inizialmente con solo uno dei due binari. La stazione di Sarzano sarà operativa solo nel 2006.



Immagini

- 34. Lavori per uscita di sicurezza in Via di Porta Soprana
Fonte: R.Truffelli
- 35. Galleria delle Grazie, un tempo rifugio antiaereo
Fonte: Ansaldo STS
- 36. Progetto Stazione De Ferrari
Fonte: Ansaldo STS
- 37. Progetto Stazione Sarzano
Fonte: Ansaldo STS



Immagini

- 38. Stazione S.Agostino/Sarzano - Passeggeri in attesa del treno
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS
- 39. Stazione De Ferrari - Gli ampi interni
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS
- 40. Stazione De Ferrari - Vista notturna sulla piazza
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS
- 41. Stazione De Ferrari - Passeggeri in attesa del treno
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS



Terza parte

La Metropolitana oggi e le prospettive di sviluppo



2006-2012
De Ferrari - Brignole

Nel 2006 inizia la costruzione della tratta De Ferrari - Brignole, forse la tratta più complessa sinora realizzata, poiché, abbandonate le Gallerie delle Grazie, si scava sotto l'abitato. Il progetto originario di sbocco a Brignole sul lato sud della stazione viene abbandonato per portare la metro sul lato nord, direttamente accanto ai binari ferroviari, per un ottimo interscambio e per andare facilmente oltre il Bisagno. In carenza di fondi, si privilegia l'arrivo a Brignole a scapito della stazione di Corvetto, che è completata solo per le opere civili principali.

Immagini

- 42. Camerone di collegamento delle Gallerie delle Grazie (le due gallerie sono a livelli sfalsati), visita ai cantieri Ass. Metrogenova
- 43. Ingresso della stazione su piazza Raggi, visita ai cantieri Ass. Metrogenova
- 44. Stazione di Brignole - Livello banchine, visita ai cantieri Ass. Metrogenova



Immagini

- 45. Stazione Brignole - Interni
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS
- 46. Stazione Brignole - «Archeometro»
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS
- 47. Stazione Brignole - Ingresso lato Piazza Raggi
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS
- 48. Stazione Brignole - Treno in partenza
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS





49

I veicoli ed il deposito

I primi sei veicoli sono stati realizzati a metà degli anni Ottanta e si ispirano alla famosa «serie 2000» di Zurigo. Nel 1992 arrivano i primi due veicoli di seconda generazione, con un aspetto più «metropolitano», gli altri 10 sono realizzati poco tempo dopo ma consegnati e messi in esercizio solo con l'apertura della tratta Principe - San Giorgio. Entro il 2014 entreranno in servizio i sette treni di terza generazione, più lunghi di quelli attuali, con quattro casse. Nel frattempo verrà ultimato l'ampliamento del deposito di Dinegro, sfruttando le aree ferroviarie dismesse tra via Buozzi e la Sopraelevata.



50



51



52



Immagini

- 49. Treno di prima generazione in composizione tripla a Dinegro
- 50. Tram «serie 2000» di Zurigo
- 51. Corsa di prova per un treno di seconda generazione a Brignole
- 52. Cabina di guida di un veicolo di prima (sulla sinistra) e seconda generazione (sulla destra)

Immagini

- 53. Rendering dei veicoli di terza generazione
Fonte: Ansaldo STS
- 54. Veicolo di prima (sulla sinistra) e seconda generazione (sulla destra) in rimessa
- 55. Lavori di ampliamento del deposito



53

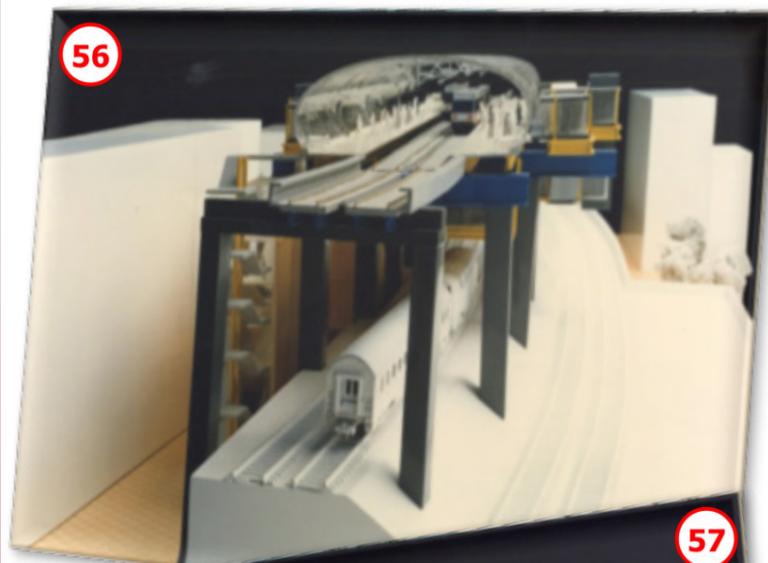


54



55





Canepari, Rivarolo e Corvetto

Per quanto riguarda la Val Polcevera il progetto iniziale di metropolitana leggera contemplava la prosecuzione verso il capolinea di Rivarolo, toccando la fermata intermedia di Canepari, in «fly-over» come Brin, per non interferire con la gestione dei 4 binari ferroviari che collegano il parco del Campasso alle linee di Valico dei Giovi. Tuttavia questa ipotesi è stata superata da un progetto preliminare per la sola fermata di Canepari che prevede l'abbassamento del livello della sede della metropolitana per riutilizzare una parte del sedime ferroviario. Il tratto centrale attende invece il completamento di tutte le dotazioni della fermata di Corvetto, necessarie per l'utilizzo da parte dei passeggeri.



Immagini

- 56. Plastico della stazione terminale di Rivarolo, nei pressi di piazza Pallavicini
Fonte: Fondazione Ansaldo
- 57. Plastico della fermata di Canepari
Fonte: Fondazione Ansaldo
- 58. Camerone della fermata di Corvetto, visita ai cantieri Ass. Metrogenova
- 59. Rendering trasversale della fermata di Corvetto
Fonte: Ansaldo STS

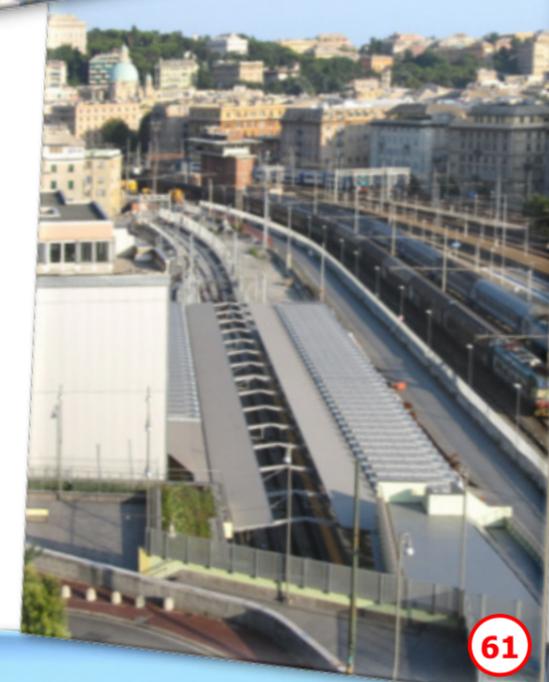


Oltre Brignole?

Per rendere la metropolitana utile ad un sempre maggior numero di utenti, anche a miglior ritorno dell'investimento eseguito, occorre prevederne l'espansione verso nuovi poli di attrazione nelle medie periferie, in particolare nel levante. La collocazione della stazione di Brignole è stata scelta anche per la possibilità di proseguire facilmente il proprio tracciato oltre il Bisagno puntando alla destinazione più vicina di Martinez, per poi raggiungere San Martino verso levante ed anche Marassi verso la Val Bisagno. La manifestata disponibilità di aree ferroviarie dismesse dovrebbe consentire l'arrivo a Martinez attraverso un breve percorso in superficie, rendendo l'obiettivo meno oneroso e di più rapida realizzazione.

Immagini

- 60. Tronchino di manovra di Brignole, già oltre il Bisagno
Fonte: S.Goldberg per Ansaldo STS
- 61. Stazione Brignole - Ferrovia e Metropolitana verso Terralba
- 62. L'area del Deposito Locomotive utilizzabile per l'estensione della metropolitana verso levante



Quarta parte

La ferrovia urbana e la metropolitana ferroviaria



La città policentrica e la ferrovia

Nel 1926 nasce la «Grande Genova» come annessione di 19 comuni autonomi al Comune di Genova, che già nel 1873 aveva visto l'inclusione di quartieri limitrofi, come Foce, Marassi, San Martino e Albaro. La costruzione delle linee ferroviarie, che risale alla seconda metà del XIX secolo per assicurare il traffico delle merci per il porto e per il nascente complesso industriale della nostra città, risenti di questa struttura urbanistica policentrica, dal momento che ogni comune litoraneo e della Val Polcevera venne dotato di una stazione ferroviaria. Tuttavia per gran parte del Novecento la ferrovia è stata destinata al traffico merci e viaggiatori a lunga percorrenza, senza un vero e proprio uso a livello urbano.

Immagini

- 63. Treno in arrivo alla stazione di Ge-Sampierdarena (anni Venti)
Fonte: «Sampierdarena come eravamo» - T.Tuvo
- 64. Stazione di Ge-Prà (anni Trenta)
Fonte: «Prà nel suo sviluppo storico» - G.Boffardi
- 65. Lavori di ampliamento della Stazione di Ge-Principe (anni Cinquanta)
Fonte: «I 120 anni della ferrovia Savona-Ventimiglia 1872-1992» - F.Dell'Amico/F.Rebagliatti



I progetti metropolitani ferroviari

Negli anni Sessanta, mentre in ambito urbano si perdeva il trasporto su rotaia con l'eliminazione del servizio tranviario, si cominciò a valutare dal punto di vista tecnico l'utilizzo delle linee ferroviarie in ottica metropolitana/suburbana. Su queste basi vennero redatti i progetti Merlini (1963) e Piciocchi (1968) che ipotizzavano il recupero di tratte poco utilizzate come la linea del Campasso, la linea di Santa Limbania e le dismesse gallerie delle Grazie.

Questi presupposti sono stati sfruttati molti anni dopo: soltanto nel 1993 viene aperta la stazione di Principe Sotterranea, realizzando di fatto un passante ferroviario urbano tra Brignole e Sampierdarena.

Immagini

- 66. Il binario dispari della fermata di Principe Sotterranea
- 67. Complesso ALe801+2xLe108+ALe940
Fonte: 65: R. Bonaca
- 68. Treno ad Alta Frenquenza (TAF)





1990-2013 L'integrazione tariffaria

Negli anni Novanta la ferrovia assume il vero e proprio ruolo di mezzo di trasporto urbano. In occasione dei mondiali di Italia '90 viene sperimentato un titolo di viaggio integrato AMT+Ferrovie dello Stato e nel settembre 1995 si arriva alla completa integrazione tariffaria tra ferro e gomma. Contemporaneamente vengono conclusi importanti progetti infrastrutturali: oltre all'apertura di Principe Sotterranea, viene realizzata la bretella di Borzoli, primo embrione del quadruplicamento tra Voltri e Sampierdarena. Vengono anche realizzate le nuove fermate di Costa di Sestri, Via di Francia, San Quirico/San Biagio e, con lo spostamento a mare della linea, la rinnovata Prà.

Immagini

- 69. Opuscoli della campagna informativa «Sali in treno, scendi in bus» (1995)
- 70. Il primo titolo di viaggio integrato della rete genovese (1990)
- 71. La fermata di Ge-S. Quirico/S. Biagio

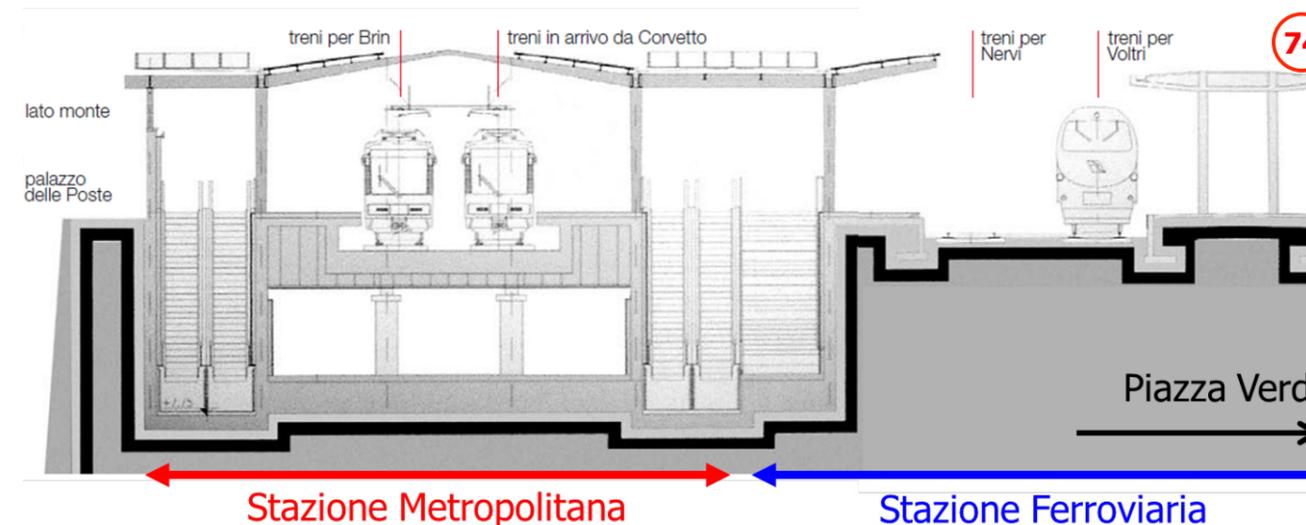


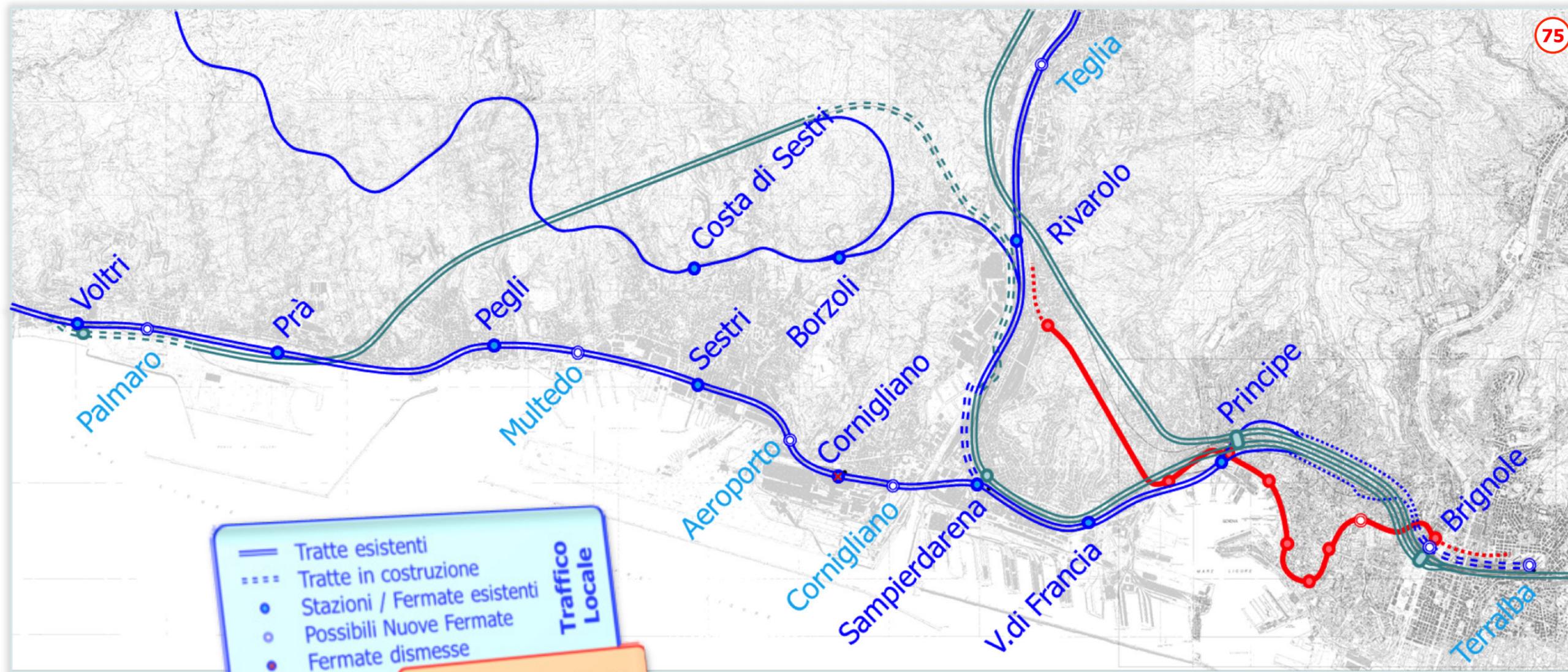
La ristrutturazione del nodo e la metropolitana ferroviaria

Il successo dell'integrazione modale, evidente soprattutto nel Ponente cittadino, ha portato al progetto del nuovo assetto del nodo ferroviario, che mira alla separazione funzionale tra il traffico locale e quello a lunga percorrenza sulle tratte che vi convergono. Il quadruplicamento tra Voltri e Sampierdarena (tramite la bretella di Borzoli) ed il sestuplicamento tra Principe e Brignole sono il presupposto per la «metropolitana ferroviaria».

Immagini

- 72. Lavori a Brignole, presso l'imbocco della Galleria delle Grazie
- 73. La bretella Voltri-Borzoli nei pressi della nuova fermata di Ge-Prà
- 74. Sezione trasversale del lato nord della stazione Brignole: è evidente l'integrazione tra metropolitana e servizio ferroviario urbano





75

Opera di divulgazione culturale gratuita n.4 extra

Opera di divulgazione culturale gratuita n.4 extra

Immagini

75. Schema funzionale del progetto RFI del Nodo Ferroviario di Genova e separazione funzionale tra il traffico locale e quello a lunga percorrenza sulle tratte che vi convergono. E' previsto il quadruplicamento nella tratta tra Ge-Voltri e Ge-Sampierdarena ed il sestuplicamento nella tratta tra Ge-Sampierdarena e Ge-Brignole. Il progetto si svilupperà attraverso i seguenti interventi:

1) Voltri: realizzazione della nuova "stazione porta" e adeguamento del fascio binari al servizio del porto containeri VTE;

2) Bretella di Borzoli: realizzazione di un nuovo tratto di 3 km totalmente in galleria che permetterà di collegare l'attuale bretella Voltri-Borzoli con la stazione di Ge-Sampierdarena;

3) Sampierdarena: adeguamento dell'intera area compresa tra il bivio Fegino, lo scalo merci di Sampierdarena Smistamento e la stazione di Genova Sampierdarena;

4) Tratta Principe - Brignole: sestuplicamento della tratta compresa tra le due principali stazioni cittadine, applicazione di un nuovo piano regolatore di stazione per Ge-Brignole

È stata fondata nel novembre del 2007 su iniziativa di un gruppo di genovesi aventi in comune la passione per il trasporto pubblico, la propria città e la volontà di dare un contributo competente su temi spesso trattati con superficialità.

Persegue lo scopo di studiare, valorizzare e promuovere le reti di trasporto pubblico a Genova con particolare attenzione alla ferrovia, alla metropolitana e, in generale, ai sistemi in sede propria e/o riservata che garantiscano un elevato livello di mobilità sostenibile.

L'Associazione è senza fini di lucro e riunisce sia persone con esperienza nel settore dei trasporti sia semplici appassionati.

E' aperta a tutti e politicamente indipendente. Il nostro strumento principale di comunicazione è il portale internet www.metrogenova.com, lanciato nel giugno del 2006 con tutte le info sulla nostra metropolitana e sugli altri sistemi di trasporto pubblico del nostro territorio.

A questo si aggiungono il **Forum**, la pagina su **Facebook** ed il Canale **YouTube**, utili risorse per fornire info che possono aiutare i genovesi a conoscere meglio il trasporto pubblico della propria città.

M **metrogenova.com**
forum su metro e trasporto pubblico di Genova



Per **associarti**:

vai sul sito www.metrogenova.com ed accedi alla sezione "Associazione", troverai le semplici istruzioni e scoprirai che la quota associativa è davvero alla portata di tutte le tasche.

Associazione Metrogenova

Sede Legale: Via Orsini 1b/5 - 16146 - Genova

Codice Fiscale: 95114670102

www.metrogenova.com

info@metrogenova.com

Queste pagine sono da considerarsi parte del sito amatoriale www.metrogenova.com e non hanno scopo di lucro. Questo pdf è di libera diffusione attraverso tutti i canali informativi disponibili, ma non è possibile usarlo a scopo commerciale o modificarlo. In caso di utilizzo dell'intero documento o delle singole immagini, si prega di citare la fonte.

RINGRAZIA

per il patrocinio della manifestazione:



Comune di
Genova



Municipio VIII
Medio-Levante

per la collaborazione e la fornitura del
materiale espositivo e documentale:



E INOLTRE

Gli autori e l'editore SAGEP dei libri «*La metropolitana di Genova*» di S.De Maestri Merello/G.Polastri e «*Storia del trasporto pubblico a Genova*»

Associazione **IL**
CAPOLINEA

R.Truffelli, R.Garatti e tutti i Soci ed Amici dell'Associazione che hanno reso disponibili le loro immagini

Un grazie particolare a Laura Sezzi per il materiale storico originale su Stefano Cattaneo Adorno

*Prima di stampare, considerate l'impatto ambientale
Please consider the environment before printing*

Immagine di sfondo: S.Goldberg per Ansaldo STS