

# VIAGGIO NELLE FERROVIE ABBANDONATE

Il dramma delle chiusure in Piemonte  
e la nuova gestione delle linee  
regionali secondarie

numero  
11  
Autunno 2012



All'interno

Focus:  
STORIA E RICORDI  
DELLA LINEA 1

Viaggio alla scoperta  
del sistema TPL  
ALTO ADIGE/SÜDTIROL

Filatelia e  
trasporti  
...ed altro

# AMT, come scongiurare l'ultima fermata per l'azienda?

## Cari lettori,

eccoci di nuovo qui con un nuovo numero della rivista dell'Associazione.

È il numero "estivo" e dunque votato a presentare realtà curiose e lontane spesso molto più evolute dal punto di vista trasportistico.

Tuttavia, la nostra associazione e, dunque, anche la sua "voce" (ovvero il magazine) non può non fare i conti con la crisi profonda che attraversa il trasporto pubblico locale in Italia e nella nostra città.

Ci occupiamo dunque dei tagli indiscriminati e feroci attuati dalla Regione Piemonte che ha sospeso (in realtà, si dovrebbe dire soppresso) il servizio ferroviario in quasi tutta la rete delle linee secondarie delle province di Cuneo, Asti e Alessandria.

Ma ancor più vicino a noi è il vero scenario da incubo economico-organizzativo che sta vivendo AMT, rispetto alla quale non è più così tabù parlare di fallimento e la cui soluzione, nonostante le affannose intese politico-sindacali degli ultimi tempi, è ancora assai lontana.

Come i nostri lettori sapranno, la Giunta comunale, poco prima della pausa estiva, ha sottoposto al Consiglio una deliberazione volta alla privatizzazione delle azioni societarie dell'azienda di trasporto detenuti dal Comune, dettata proprio dalla necessità di salvaguardare (o almeno tentare di mantenere) un servizio di trasporto pubblico cittadino.

Tuttavia, un'azienda con pesanti buchi di bilancio non può essere certamente oggetto di interesse da parte di operatori italiani o esteri che intendono affacciarsi su un settore così difficile come quello del trasporto pubblico locale.

Ecco allora lo sforzo di tentare, in extremis, un risanamento e aprire la strada ad una privatizzazione, i cui tempi e modi, tuttavia, paiono tutt'altro che chiari, ma che, verosimilmente, si presenta come unica alternativa ad un fallimento che potrebbe lasciare la città senza alcun servizio di trasporto con conse-

guenze che i nostri attenti e appassionati lettori non faticano certo ad immaginare.

Nel frattempo si è aperta la dura stagione di sacrifici per i lavoratori e per gli utenti.

I primi dovranno fare i conti con la cassa integrazione per circa 500 maestranze e i secondi dovranno fronteggiare l'ennesimo aumento tariffario, questa volta concentrato sull'integrazione AMT-FS.

Speriamo di cuore che l'Azienda possa superare questa fase molto critica. Certo sono lontani i fasti dell'UITE e della "municipalizzata"; noi proviamo a ricordarvi nel servizio sul centenario della linea 1.

Quindi, cari amici, godiamoci questo nuovo numero della rivista e buona lettura a tutti.

Lo Staff

Associazione Metrogenova



FGC, anche lei rischia per i futuri tagli.



**4**  
LA STAZIONE FANTASMA DI S. ILARIO  
di Flavio Giuffra

**8**  
STORIA E RICORDI DELLA LINEA "1"  
di Claudio Bellini e Fiorenzo Pampolini

**12**  
LE FERROVIE IN ALTO ADIGE/SÜDTIROL  
di Paolo Carbone

**16**  
FERROVIA: LA CRISI DEL PIEMONTE  
di Massimo Palomba

**20**  
FILATELIA E STORIA DEI TRASPORTI  
di Alberto Caminiti

**23**  
STORIE DI AUTISTI: SOGNI REALIZZATI  
di Francesco Carboni

associazione metrogenova socio numero 1000

nome e cognome Mario Parodi

anno 2012 socio ordinario

www.metrogenova.com

TESSERAMENTO 2012

**10 €**

info su [www.metrogenova.com](http://www.metrogenova.com)

In copertina:  
Rotaie vuote, come quelle abbandonate del Piemonte.

L'immagine sottostante è disponibile all'indirizzo  
<http://www.imprimacostruzioni.com>

La foto del MAG-11

Nella speranza che questo nuovo numero soddisfi completamente il vostro palato vi ricordiamo che al nostro indirizzo [www.metrogenova.com](http://www.metrogenova.com), sezione MAGAZINE trovate tutti i numeri passati e quelli "speciali" fin ad oggi realizzati, tutti in pdf scaricabili gratuitamente!

Vi ricordiamo che è possibile interagire con noi anche sul social network facebook alla pagina Associazione Metrogenova.com, qui potete liberamente inserire commenti, filmati o foto, per esempio dei lavori in corso. Proprio da quella fotogallery è presa l'immagine qui a destra, riferita agli interni della nuova stazione di Brignole.





# Sant'Ilario

Stazione di tanto tempo fa...

Triste destino quello di S. Ilario, comune ad altre stazioni genovesi della Genova - Spezia, a fronte di un **numero di utenti troppo misero** per gestire una stazione. Da allora l'edificio è un'abitazione privata, anche se non ha mai rinnegato la sua **natura ferroviaria**.

Questo articolo non poteva che iniziare proprio con un omaggio al nostro indimenticabile Fabrizio De André: infatti "Bocca di rosa", uno dei pezzi più noti del cantautore genovese, contiene nella sua parte introduttiva un riferimento chiaro ed esplicito alla stazione di Sant'Ilario.

Avevo circa una decina d'anni quando conobbi, un po' per caso, l'incipit della suddetta canzone.

Da giovane appassionato di treni quale ero, nonchè abituale frequentatore della tratta ferroviaria tra Sturla e Pieve Ligure, rimasi un atti-

mo interdetto riguardo la presenza di questa stazione. Già, perché nel breve tragitto che percorrevo mai mi era capitato di notare la presunta fermata.

Tuttavia, quando si è piccoli gli interessi mutano frequentemente ed in maniera altret-

tanto rapida dimenticai la misteriosa stazioncina.

Negli ultimi anni, complice una ritrovata passione per i mezzi su rotaia, decisi di indagare a fondo, riuscendo finalmente a conoscere qualcosa di più su questa stazione fantasma, che scoprii rimase

La chiamavano bocca di rosa  
metteva l'amore, metteva l'amore,  
la chiamavano bocca di rosa  
metteva l'amore sopra ogni cosa.

Appena scese alla stazione  
nel paesino di Sant'Ilario  
tutti si accorsero con uno sguardo  
che non si trattava di un  
missionario...

in attività fino all'estate del 1959. Innanzitutto, diamo alcuni riferimenti spaziali: la stazione di Sant'Ilario si trova sulla linea ferroviaria Genova - La Spezia - Pisa, più precisamente a metà strada tra le fermate di Nervi e Bogliasco.

Raggiungerla è ormai relativamente semplice grazie agli indicatori interni di fermata presenti su (quasi) tutta la totalità dei mezzi AMT: infatti è sufficiente salire sul 517 e scendere in via Capolungo alla fermata denominata Aurelia 1/STAZIONE Sant'Ilario. Scesi dal mezzo basta tornare indietro di una ventina di metri ed imboccare la piccola via Bonanno: in fondo ad essa, ecco la tanto ricercata stazione di Sant'Ilario.

O meglio, ciò che ne resta. Vale a dire, l'inconfondibile fabbricato viaggiatori dal classico color giallino, con tanto di rifiniture bianche e finestre ad arco con persiane



Sopra e nella pagina a sinistra: tre immagini della stazione di S. Ilario

(fonte: [www.scalatt.it](http://www.scalatt.it))

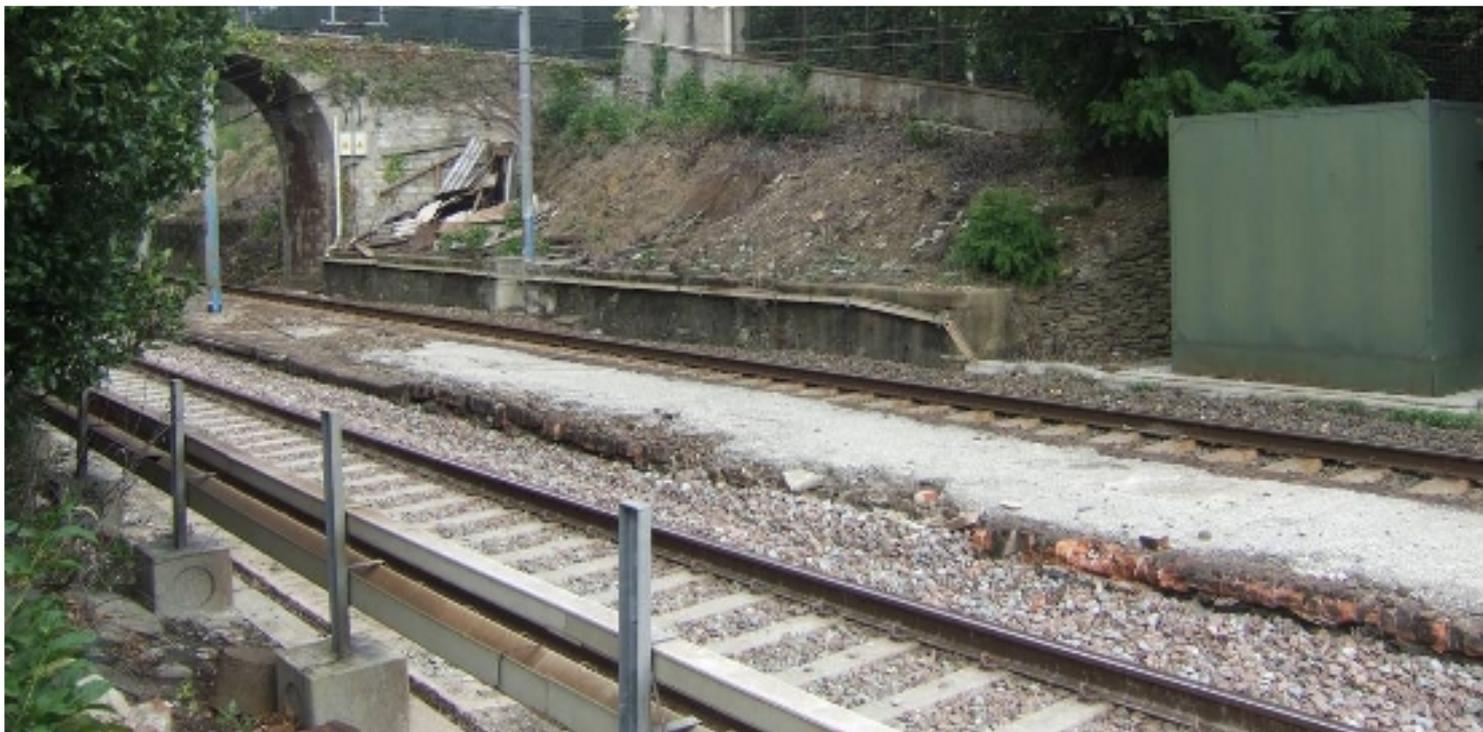
marroni: come abbiamo già riscontrato nella maggior parte delle piccole stazioncine genovesi, tale fabbricato svolge ormai la funzione di abitazione privata.

Curiosa la presenza ancora oggi di marciapiedi e sottopasso, che tuttavia non possono essere utilizzati nuovamente in quanto non conformi alle attuali normative; in ogni caso, se anche per assur-

do risultassero conformi, le difficoltà di ampliamento sarebbero insormontabili, principalmente a causa di problemi di spazio.

I motivi della soppressione della stazione di Sant'Ilario sono facilmente intuibili: il paesino, ancora oggi ultima roccaforte del Comune di Genova, non ha mai avuto una popolazione così numerosa da sfruttare adeguatamente

Tali motivazioni, valide ancora oggi, rendono di fatto remota la possibilità di una sua riapertura, anche se in alcune occasioni, relative proprio all'estensione della rete metropolitana genovese, si è ipotizzato di Genova Sant'Ilario come una delle possibili nuove fermate ferroviarie. Al momento tale soluzione resta solo un'ipotesi, suggestiva ma decisamente poco praticabile.



Il piano dei binari, tuttora usati per la tratta Genova - La Spezia, della vecchia stazione di S. Ilario  
(fonte: [www.scalatt.it](http://www.scalatt.it))



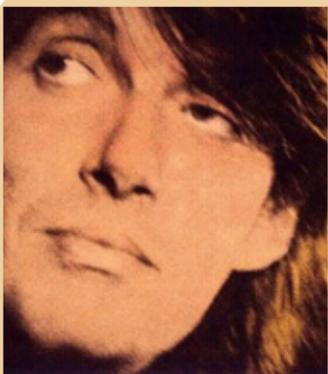


Il segno del tempo nella vecchia indicazione della stazione di S. Ilario  
(fonte: [www.scalatt.it](http://www.scalatt.it))

Dunque, a meno di improbabili scenari, non ci resta che ricordare questa affascinante stazione del passato attraverso vecchie cartoline d'epoca e grazie ai ricordi e ai racconti di chi ha avuto la fortuna di viverla in prima persona.

Per i più romantici, l'alternativa è chiudere gli occhi ed immaginare di essere proprio lì, in un tempo che ormai non c'è più, con le note di Faber in sottofondo, a dare l'ultimo saluto a "Bocca di rosa"...

Flavio Giuffra



Alla stazione c'erano tutti dal commissario al sagrestano alla stazione c'erano tutti con gli occhi rossi e il cappello in mano,

a salutare chi per un poco senza pretese, senza pretese, a salutare chi per un poco portò l'amore nel paese.

C'era un cartello giallo con una scritta nera diceva "Addio bocca di rosa con te se ne parte la primavera"

# 100 di questi "1"!

Dopo un secolo la linea AMT 1 continua il suo servizio su e giù per la città, collegando l'estrema **periferia di ponente** con il centro città. In occasione del suo compleanno di **cento candeline** eccovi la storia di questa vita così movimentata.

Coll. F. Pampolini

1° giugno 1912

La UITE (Unione Italiana Tramways Elettrici) che gestisce il trasporto pubblico genovese decide di assegnare ad ogni linea un numero per semplificarne l'identificazione da parte degli utenti.

Alla linea Caricamento-Voltri viene così assegnato il numero "1". Sugli oltre 16 km del percorso, corrono (si fa per dire!) i traballanti tranvaietti a due assi. Ogni convoglio è composto da una motrice e da un rimorchio, in estate i rimorchi sono del tipo "giardiniera", ovvero completamente aperti.

Nella foto a destra, un convoglio tranviario della linea 1 proveniente da Caricamento e diretto a Voltri in transito in via Milano. Dal 1924 il Codice della Strada imporrà per tutti i veicoli il "cambio di mano", per cui tutti i veicoli dovranno tenersi sulla destra della carreggiata.

Anni Venti

Dal 29 aprile 1929 i tram in servizio sulla linea 1 escono dal nuovo deposito di via Merano, a Sestri, contestualmente viene chiuso il deposito di Pegli.

Nella foto a fianco un convoglio tranviario della linea 1 esce dalla galleria di San Bagnino diretto a Voltri.

Questo tunnel era percorso dai tram prima dell'apertura della nuova via di Francia, avvenuta il 19 settembre 1929,



al centro della quale viene installata una sede tranviaria riservata percorsa anche dalla linea 1.

Nel 1926 Sampierdarena, Cornigliano, Sestri, Pegli, Prà e Voltri, fino ad allora comuni autonomi, entrano a far parte del Comune di Genova.

La linea 1 diventa così una linea urbana a tutti gli effetti.

Anni Trenta

Alla fine degli anni Venti, inizia l'epoca del tram a carrelli: vetture nuove e più spaziose (le serie motrici 751÷800, 801÷820 e le rimorchiate 621÷650), progettate dal tecnico Remigio Casteggini, iniziano a circolare anche sulle strade del Ponente. Nel 1934 si attua la riforma tranviaria, che conferma l'importanza di



Coll. L. Semino

Foto P. Gregoris

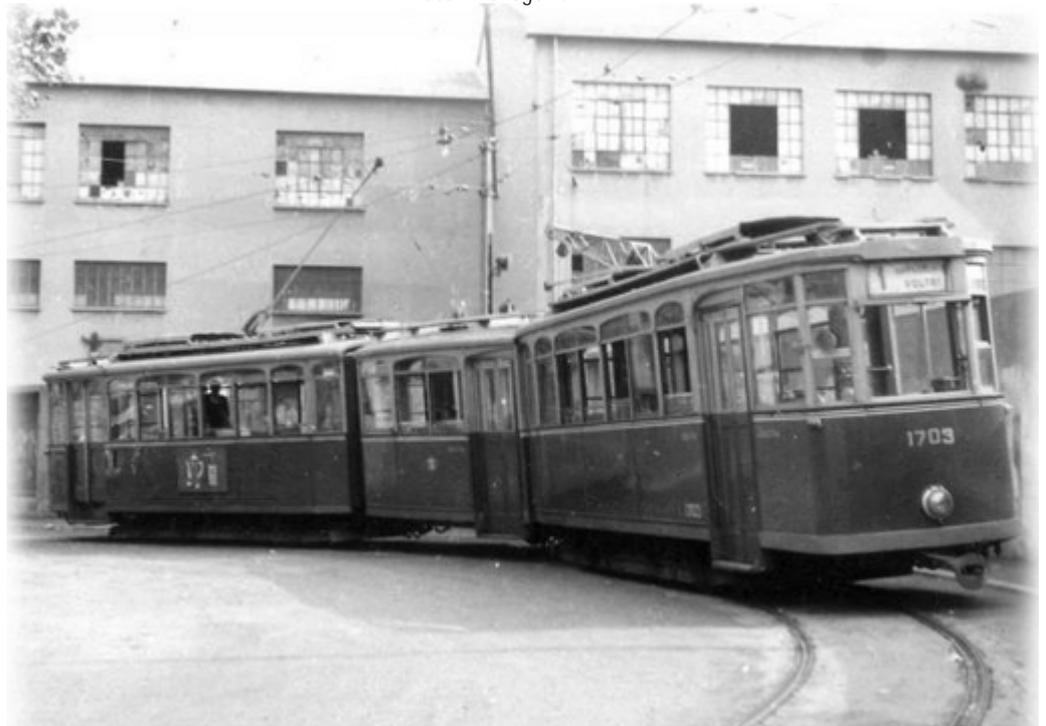
di piazza Caricamento (indicata in vettura come "piazza Banco San Giorgio") per i collegamenti con il Ponente e la Val Polcevera (anche attraverso la galleria Certosa): ben 15 linee partono da questo capolinea, tra cui 1 per Voltri, 2 per Pegli, 3 per Sestri, 4 per Sampierdarena, 14 per Cornigliano e 15 per Prà.

#### Anni Quaranta

I passeggeri della linea 1 incrociano sul loro percorso i nuovissimi e moderni tram della Serie 900, le cosiddette "Littorine", in servizio sulla linea 16 (Foce-Pegli). Ne verranno costruiti 94 esemplari ad una sola cassa (900÷983 e 990÷999) e 4 unità articolate (1101÷1104) che sfioravano di poco i 21 metri di lunghezza.

Durante la Seconda Guerra Mondiale le linee di periferia assumono una particolare importanza per il trasporto degli sfollati.

I tram - nel clima di autarchia imposto dal regime fascista - vengono utilizzati anche per altre funzioni sociali. Al termine del secondo conflitto mondiale, la linea 1 torna gradual-



mente regolare dopo un periodo di servizio a singhiozzo dovuto agli eventi bellici.

#### Anni Cinquanta

La domanda di trasporto cresce: l'UITE progetta e realizza i cosiddetti derivati tranviari; motrici e rimorchi vengono accorpati a formare vetture di grande capacità.

Ad esempio le "1700" sono lunghe 20 metri ed hanno una capienza di oltre 150 passeggeri. Di questo tipo di tram, soprannominato "due

camere e cucina" per la sua conformazione, ne vengono realizzati 15 esemplari assegnati quasi esclusivamente alla linea 1. Qui sopra vediamo la vettura articolata a tre casse 1703 in sosta al capolinea di Voltri. Nella foto di fianco invece del 1963, il tram 1637 percorre il lungomare di Pegli di fronte al rinomato Hotel Mediterranée e si ferma ai piedi della statua di Garibaldi.

#### L' "Operazione Rotaie"

26 maggio 1964: passaggio di consegne fra tram e autobus; in prossimità del vecchio deposito di Sestri, alle ore 0.32 i passeggeri dell'ultimo tram della linea 1 vengono fatti trasbordare sul nuovissimo autobus Alfa Romeo Mille Menarini numero 7034.

D'ora in poi, sulla linea 1 si viaggia in autobus. Contestualmente il deposito di via Merano cessa la sua attività, mentre diventa operativa la nuova autorimessa di via San Giovanni d'Acqui a Cornigliano. L'"Operazione Rotaie" porterà all'eliminazione del servizio tranviario genovese il 27 dicembre del 1966 con l'ultima corsa sulla linea 12 per Prato.



Foto P. Gregoris

Anni Sessanta

A partire dal 1° settembre 1965 l'1 è gestito da AMT, Azienda Municipalizzata Trasporti, che ha preso il posto della vecchia UITE. Alle linee di forza del Ponente sono assegnate le vetture della serie 7001÷7040, ALFA Romeo Mille carrozzate dall'azienda bolognese Menarini, oltre che numerosi esemplari di FIAT 410 st. 9 carrozzate Piaggio della serie 6001÷6120, il modello di autobus più diffuso di tutti i tempi sulle strade genovesi. Fino al 1972, hanno circolato in livrea verde a 2 toni, successivamente sono stati progressivamente riverniciati in arancione.

Nella foto a fianco, la vettura 6067 sta per terminare la sua lunga corsa da Caricamento a Voltri, il cui capolinea è stato spostato nel 1966 da via Camozzini al piazzale ricavato sulla copertura del Cerusa.

Anni Settanta

Nel 1973 AMT vara una radicale revisione della rete di trasporto pubblico, istituendo nel contempo la tariffa oraria, ma se molte linee cambiano numero o percorso, l'1 continua a viaggiare da Caricamento a Voltri. Anzi, ora è di nuovo solo, visto che la "A", come tutte le autolinee rapide, è soppressa. La nuova rete ha un successo clamoroso, poiché alla riduzione del numero di linee fa da contrappeso un notevole miglioramento delle frequenze: l'1 raddoppia quasi le sue corse giornaliere.

In questo decennio viene sperimentata la pedonalizzazione di Via Sestri dalle 16.30 alle 20: in questa fascia oraria gli autobus della linea 1 sono deviati per via Hermada - via

Foto G. Cavanna



Puccini - via Soliman.

Anni Ottanta

Nel 1975 sulla linea 1 entrano in servizio i primi autobus genovesi da 12 metri a 4 porte: sono i FIAT 421AL, che l'AMT acquista in 100 esemplari (8001÷8100). Alla rimessa di Cornigliano, sono assegnate 50 vetture di questo tipo (8051÷8100) utilizzate anche sulla linea 1. Dal 1980, ai FIAT 421 si affiancano i FIAT IVECO 470 serie 8200 (8201÷8265). Prima dell'arrivo dei 18 metri alla fine del decen-

nio, la rimessa di Cornigliano ha in dotazione 30 vetture di questo tipo (8201-8230, le prime 10 a tre porte, le altre 20 a 4 porte) utilizzate anche sulla linea 1.

Nel 1989 il provvedimento di pedonalizzazione di via Sestri è esteso all'intera giornata, l'"1" abbandona definitivamente la via.

Anni Novanta

Nel 1985 arriva ancora una novità assoluta per la linea 1: entrano in servizio i primi autobus articolati da 18 me-



Foto E. Ottonello

Foto C. Bellini

tri. Nel giro di pochi anni, la fornitura raggiungerà 40 esemplari (9001÷9040), e l'intera linea 1 sarà così gestita con questi nuovi spaziosi autobus che vengono soprannominati "Vibertoni" (dal nome del costruttore Viberti che ne ha realizzato la carrozzeria). Nel 1991 i lavori di riqualificazione urbanistica dell'area del Porto Antico e di realizzazione del sottopasso sfrattano lo storico capolinea di piazza Caricamento all'ombra della statua di Rubattino: il capolinea di 1, 7 e relative sussidiarie viene spostato dapprima in un piazzale vicino a Calata Rotonda, poi in via di Francia, nei pressi del WTC.



Anni Duemila

Nel 2004 a seguito di una poco felice revisione della rete la linea 1 viene limitata al percorso Sestri-Voltri, gli autobus da 18 metri lasciano spazio a quelli da 12 metri. Il percorso Caricamento - Voltri viene rinumerato come "5", per il servizio serale e festivo, mentre piazza Caricamento è raggiunta solo dalla linea 2. L'anno successivo, a causa delle proteste degli utenti del Ponente, si ritorna alla situazione precedente, con l'1 sul suo storico percorso Caricamento-Voltri e alla gestione con bus articolati da 18 metri. Nel 2010 circolano gli ultimi due "Vibertoni" sulle linee del ponente cittadino, la 9029 e la 9040. La loro carriera si conclude il 9 marzo con il trasferimento alla Guglielmetti.

Anni Duemila dieci

Il 1° giugno 2012 la linea 1 compie 100 anni.

Oggi è prevalentemente gestita con i moderni bus Van Hool AG300 da 18 metri della serie 9301÷9354, entrati in servizio tra il 2007 ed il 2011. Ad essi si affiancano alcuni CityClass serie 9201÷9223, arrivati nel 2003 ed i più anziani Bredoni della serie 9051÷9119.

E allora tanti auguri di buon compleanno alla linea più lunga dell'intera rete di tras-

porto pubblico genovese.

Claudio Bellini  
 Fiorenzo Pampolini



ARANCIONE DI GENOVA



**100** **1 GIUGNO 1912 - 1 GIUGNO 2012**  
**DI QUESTI "1" !!!**  
 CENTENARIO DELLA LINEA "1 PIAZZA CARICAMENTO - VOLTRI"

# IL TRASPORTO LOCALE IN MONTAGNA

## Il caso del Sud Tirolo



L'estate è il momento in cui, grazie anche alle vacanze, si possono visitare luoghi più o meno lontani. Per noi amanti del trasporto pubblico è anche l'occasione per esplorare reti trasportistiche di altre Regioni italiane o altri Stati.

Essendomi recato, come da moltissimi anni, per le vacanze estive in Alto Adige, colgo l'occasione per illustrare la rete ferroviaria e, più in generale, soffermarmi sul trasporto pubblico locale di quella regione.

In realtà, più precisamente, si deve parlare di Provincia di Bolzano, che, essendo bilingue, viene istituzionalmente definita Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige (Autonome Provinz Bozen - Südtirol).

Ferrovie

La provincia è costituita da un asse ferroviario principa-

le, vale a dire la linea Verona Brennero (confine di Stato), rete internazionale che è interessata da un notevolissimo traffico merci e passeggeri con convogli assai vari composti da locomotive politensione (in grado di viaggiare sulla rete italiana e su quelle, a diversa tensione dell'Austria e della Germania, senza effettuare cambio macchina al Brennero) oltre che di amministrazioni ferroviarie diverse (Trenitalia, ma anche OBB- ferrovie austriache, in partnership con Le Nord). Sulla linea sono stati effettuati, negli ultimi 10 anni, moltissimi investimenti per varianti di tracciato in modo da aumentare la velocità dei convogli circolanti.

Tuttavia, è in previsione una opera colossale, ovvero il Tunnel di Base del Brennero (Brennerbasistunnel), galleria di 55 km inserita tra le reti transeuropee che colleghe-

rebbe Fortezza (Franzensfeste) in Italia e Innsbruck in Austria, dedicata a transito merci e treni a lunga percorrenza, con mantenimento dell'attuale tracciato per i collegamenti regionali (austriaci e italiani) da e per il Brennero.

Accanto alla linea del Brennero si sviluppano alcune linee secondarie che servono le principali valli laterali e si attestano al capoluogo provinciale, ovvero Bolzano.

Si tratta della linea della Val Pusteria e della linea della Val Venosta.

La linea della Pusteria collega Bolzano a S. Candido (Innichen). Dopo aver percorso in comune con la ferrovia del Brennero la tratta Bolzano - Fortezza, qui prosegue a binario unico elettrificato per circa 65 km in direzione est, terminando, appunto alla località di confine di S. Candido.



Il nuovo treno FLIRT tra le stazioni di San Candido e Dobbiaco.

E' una linea che offre scorci paesaggistici stupendi (le pendici di Plan de Coronas - Kronplatz, il crinale nord delle Alpi di confine con l'Austria, la parte nord-est delle Dolomiti) e che, pur essendo a scartamento ordinario, deve superare acclività di un certo livello atteso che dalla partenza di Fortezza (a 700 metri) si arriva a circa i 1200 metri di S. Candido.

La linea ha una particolarità notevole che affonda le radici nella tormentata storia di questa provincia. La linea è stata costruita nell'Impero Austro-Ungarico, allorché tutta la Regione (fino al Trentino) faceva parte del Tirolo austriaco.

A seguito dell'annessione dell'Alto Adige all'Italia nel 1918, la località austriaca di Lienz e il capoluogo regionale (Innsbruck) risultavano separati dal punto di vista ferroviario.

Dopo il 1945, a seguito di un definitivo trattato italo/austriaco, si concordò che alcuni treni provenienti da Lienz potevano raggiungere Innsbruck transitando via S. Candido e Fortezza. La problematica tecnica (diversa alimentazione a catenaria) venne risolta impiegando locomotive termiche delle OBB (ferrovie austriache) e quella amministrativo-doganale venne

risolta proibendo categoricamente la fermata del treno sul territorio italiano.

Nacquero i cd. treni corridoio (Korridorzüge) definiti così in quanto utilizzavano la linea della Pusteria come corridoio per collegare Lienz e Innsbruck. Negli anni '90, a seguito dell'entrata dell'Austria nella UE, il problema venne ampiamente superato e oggi i treni austriaci (peraltro dotati di macchine politemensione) percorrono la tratta, facendo servizio anche sul territorio italiano.

Da notare che il servizio è oggi espletato sia da Trenitalia sia dalla SAD (società provin-



Il treno austriaco 1822 001 nei pressi di Villabassa/Niederdorf. I passeggeri del treno D483 sono in viaggio verso la parte orientale del Tirolo

Foto del 1999 scattata da Robert Brutting ([www.trainpics.de](http://www.trainpics.de))

ziale per i trasporti) che ha recentemente acquisito dei bellissimi FLIRT Stadler ( ETR 155 ed ETR 170, Bitensione 15 Kv c.a./3 kV c.c.).

La ferrovia della Val Venosta è invece composta essenzialmente da due tronconi; il primo da Bolzano a Merano, elettrificato, attraversa alcuni paesi dell'area urbana di Bolzano per terminare a Merano, seconda località dell'Alto Adige e stazione turistica e termale fin dal XIX secolo.

Da Merano inizia la tratta che porta fino a Malles Venosta (Mals). Questa tratta è stata stupidamente soppressa nel 1989 dalle FS, in quanto ritenuta un ramo secco, ma fortunatamente la Provincia Autonoma, dotata di cospicui finanziamenti, ha provveduto alla completa riattivazione della linea, che è stata riaperta nel 2005.

Questa tratta è lunga circa 60 Km e non è elettrificata (sebbene il cambio di alimentazione sia allo studio); è gestita sia come infrastruttura che come servizio dalla Pro-



vincia autonoma ed è quindi percorsa da FLIRT della SAD (denominazione ATR 100).

L'ultima tratta ferroviaria è un piccolo gioiello di ferrovia scartamento ridotto, che unisce le varie frazioni dell'altopiano del Renon (Ritten, situato sopra Bolzano e la Valle dell'Isarco servita dalla ferrovia del Brennero già trattata in precedenza).

La linea, di soli 7 km, collega la località di Soprabolzano (Oberbozen, collegata con il capoluogo da una funivia rapidissima e modernissima) e Collalbo (Klobenstein).

Il tracciato si sviluppa all'interno di un paesaggio pittoresco, tra boschi, prati e piccole stazioncine in legno, punto di partenza di una fit-

ta rete di sentieri escursionistici.

La tratta è gestita anch'essa dalla SAD che può disporre di un tram storico (utilizzato giornalmente nelle corse di metà mattinata) e di due convogli tramviari, il primo "reduce" dalla rete tramviaria tedesca: Esslingen-Nellingen-Denkerdorf (e infatti chiamata END) e il secondo proveniente dalla Trognerbahn, ferrovia svizzera.

Questo è il panorama attuale, ma un tempo la provincia poteva contare su molte più linee a scartamento ridotto, costruite ad inizio novecento, durante la prima guerra mondiale, per esigenze di approvvigionamento del fronte



Un ATR 100, simbolo della nuova gestione, in piena corsa

Quello che si chiama interscambio, stazione di Malles/Mals

italo-austriaco.

Possiamo ricordare la ferrovia della Val Gardena, la ferrovia delle Valli Fiemme e Fassa (Ora - Predazzo), la ferrovia Bolzano - Caldaro e la Brunico - Campo Tures.

Vanno citate anche alcune cremagliere, alcune storiche (Mendola - Caldaro) e alcune nuovissime (Ortisei - Cima Raschiesa).

**Autoservizi**

Molto capillare è anche la rete degli autoservizi in tutta la Provincia. Negli ultimi anni, infatti, si è registrato un notevole aumento delle frequenze e delle linee servite. Particolarmente apprezzabile è il fatto che questo servizio venga mantenuto anche nel periodo estivo, al fine di agevolare i turisti negli spostamenti escursionistici, limitando così l'utilizzo dell'auto.

Il servizio è gestito dalla SAD in larga parte, ma negli ultimi anni si sono moltiplicate le tratte affidate in concessione a privati (Rausch, Silbernagl) che, tuttavia, applicano le tariffe provinciali e sono integrate nell'orario e nelle coincidenze. Tutto il servizio del trasporto pubblico provinciale è inquadrato nel Südtiroler Verkehrsverbund/Sistema Trasporto Integrato Alto Adige, una sorta di maxi-integrazione tariffaria e di orario tra diverse tipologie di mezzi (ferro, gomma) e di gestori (SAD e privati). E' un modello largamente diffuso in tutto il mondo germanico (Germania, Austria e Svizzera), che sta prendendo spazio anche in aree urbane dell'Est Europa (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia).

Insomma, ancora una volta l'Alto Adige si mostra all'a-



L'esterno della stazione di Merano



vanguardia nella gestione del servizio pubblico, caratterizzandosi come una vera isola felice del misero panorama trasportistico italiano.

SITI INTERNET:  
[www.ferroviavalvenosta.it](http://www.ferroviavalvenosta.it)  
[www.sad.it](http://www.sad.it)  
[www.suedtirol-it.com](http://www.suedtirol-it.com)

Paolo Carbone

# Chiusure in Piemonte: una scellerata miopia, una politica di retroguardia



Foto di Pietro Zitano

La notizia è giunta, preoccupante e inaspettata, all'inizio dello scorso giugno: da domenica 17 la Regione Piemonte ha deciso di sopprimere completamente il servizio passeggeri su ben undici linee, per un totale di 459 km (il 24% della rete regionale). Le linee interessate le trovate nella tabella a destra.

A queste vanno aggiunte le linee già chiuse in precedenza come la Alba - Castagnole Lanze, su altre due linee (Casale Popolo - Vercelli e Vignale - Varallo Sesia) la chiusura è mancata per il cosiddetto pelo. Inoltre sulle rimanenti linee il servizio regionale è stato fortemente "rimodulato" (eufemismo ipocrita per non dire tagliato).

Al di là della prevedibile e legittima indignazione, bisogna interrogarsi sui fattori che hanno determinato una scelta così scriteriata. Anzitutto, alla base vi è una scelta di politica dei trasporti: le linee secondarie in quasi tutte le re-

- Santhià - Arona	65 km	TD	
- Pinerolo - Torre Pellice	17 "	TE	
- Cuneo - Saluzzo - Savigliano	49 "	TD	(*)
- Cuneo - Mondovì	30 "	TD	
- Ceva - Ormea	36 "	TD	
- Asti - Castagnole Lanze	34 "	TD	
- Alessandria - Castagnole Lanze	53 "	TD	
- Asti - Chiasso	52 "	TD	
- Asti - Casale M. - Mortara	74 "	TD	
- Novi Ligure - Tortona	19 "	TE	(*)
- Alessandria - Ovada	34 "	TE	(*)

TD = trazione diesel TE = trazione elettrica  
(\* ) = conserva servizio merci

gioni italiane sono state volutamente trascurate e fatte degradare: apparivano, e in molti casi appaiono ancora, come un'anacronistica sopravvivenza, in aperto contrasto con forme diverse, moderne, evolute di mobilità, dallo scooter al SUV ai treni AV. E quindi sono state messe in condizione di diventare forzatamente inefficienti. Non si tratta soltanto di problemi tecnici o di tracciati ottocenteschi, di di-

stanze eccessive tra i paesi e le stazioni, elementi oggettivamente ostativi ad una buona qualità del servizio.

E' l'organizzazione dei servizi ad essere stata volutamente peggiorata, in quello che appare come un vero sabotaggio: frequenze drasticamente ridotte ed impostate in orari assurdi, coincidenze mancate, rallentamenti in punti sensibili mai ripristinati, percorrenze allungate.

E poi i treni soppressi nei festivi e sistematicamente sostituiti con autoservizi nei mesi estivi.

Questa situazione si verifica, e non solo in Piemonte, da almeno vent'anni, e nessuno ha mai avuto interesse ad affrontarla con la giusta determinazione.

Solo negli ultimi mesi la crisi ha avuto una particolare accelerazione, dovuta ad un complesso di circostanze: i tagli della spending review del governo Monti, l'interesse praticamente nullo di Trenitalia per il comparto regionale secondario (e più in generale per tutto quello che non è AV), la noncuranza delle Amministrazioni Regionali, che non cercano certo consenso nelle scarse fila degli utenti di questi servizi. Ma sono forse le Regioni ad aver giocato il ruolo più significativo nella vicenda.

In realtà, come si nota sulla stampa specializzata, i trasferimenti statali alle Regioni finalizzati al TPL non sono particolarmente diminuiti (hanno

perso qualcosa, in termini di quote di premialità, le Regioni che non hanno migliorato il trasporto ferroviario, come appunto il Piemonte), ma le risorse precedentemente vincolate al trasporto ferroviario sono state "liberalizzate", dando alle Regioni la possibilità di utilizzarle anche su altri modi di TP. Il Piemonte, con la sua Amministrazione fortemente localista, ha colto la palla al balzo, riversando tali risorse verso le aziende esercenti il servizio su gomma, e garantendo loro, attraverso le corse sostitutive, il recupero dei volumi di traffico decurtati dai tagli precedenti.

E anche sull'effettivo risparmio ottenuto con la soppressione dei treni vi è molto da ridire: la cifra varia tra i 20 e i 25 milioni di Euro, mentre per il rinnovo della flotta bus extraurbana della regione l'impegno finanziario supera i 70, tenuto anche conto che i servizi sostitutivi spesso non sono all'altezza delle esigenze di trasporto locale.

SEGUI TUTTE LE NOSTRE  
INIZIATIVE ANCHE SU



[facebook.com/metrogenova](https://facebook.com/metrogenova)

**You** Tube

[youtube.com/MrMetrogenova](https://youtube.com/MrMetrogenova)

[www.metrogenova.com](http://www.metrogenova.com)



Stazione ferroviaria di Torre Pellice (TO) in visibile stato di degrado (fonte: [www.trenomania.org](http://www.trenomania.org))

Un altro elemento da considerare sono gli effetti di una regionalizzazione esasperata di servizi su rotaia: la politica del trasporto ferroviario passeggeri ha spazzato via, tra le altre cose, anche i servizi interregionali e di media distanza, risorsa preziosissima in un

contesto territoriale come quello italiano.

In questo modo le linee secondarie, defraudate anche di quel principio di sussidiarietà finanziaria che consentiva un ragionato travaso di proventi a beneficio dei settori più deboli, hanno dovuto fare conto

esclusivamente sull'utenza locale, spesso già penalizzata dalla posizione decentrata delle stazioni rispetto ai paesi, e sono venute a mancare relazioni dirette e veloci tra i centri più importanti: basta pensare alle vecchie relazioni Asti - Cuneo via Castagnole e Asti - Casale - Mortara - Milano.

Mondovì: al binario 2 era in partenza il treno delle 08:20 per Cuneo, foto di Bruno Zadnich



Si aggiunga a questo il peggioramento delle frequenze e dei tempi di percorrenza, a cui si è già fatto cenno, come pure l'inadeguatezza del materiale rotabile impiegato (fino a pochi anni fa circolavano Aln 668 delle serie 1500/1800 risalenti agli anni sessanta), e si comprende come ciò che è avvenuto non sia che la conseguenza inevitabile di un disinteresse e di una negligenza consapevole quanto diffusa.

Le prospettive future non lasciano ben sperare: l'utenza ha dovuto subire non solo il disagio della soppressione dei convogli, ma anche la totale disorganizzazione nella logistica dei servizi sostitutivi, la mancanza di informazioni, con pendolari lasciati nell'incertezza in stazioni deserte, senza i treni né i bus che avrebbero dovuto rimpiazzarli. Questa situazione ingiustificabile non può che indurre i pendolari, che necessitano di giungere sui luoghi di lavoro con certezza e puntualità, al ricorso, spesso irreversibile, al mezzo privato, magari condiviso con altri vicini o colleghi.

Interrompere questa gestione rovinosa della cosa pubblica (perché tale è il TPL) diventa una necessità prioritaria, ma purtroppo non ci si può limita-



re a rivendicare un semplice ripristino dello status quo: la vera battaglia è soprattutto culturale, e consiste nel riconoscere al servizio ferroviario universale il ruolo e la dignità che merita, in barba ai troppi dirigenti di Trenitalia e ai troppi amministratori pubblici che lo considerano come una gravosa palla al piede alla onnipotente e truffaldina logica di mercato.

E non sarebbe male che chi ha provocato negli anni il progressivo degrado e la perdita di attrattività delle ferrovie, determinandone il crollo nella frequentazione e fornendo così il pretesto per chiudere tutto, venisse chiamato a rispondere di tutto ciò e, nella migliore delle ipotesi, indotto a cambiare mestiere.

E' anche evidente quanto occorra un oculato programma di investimenti per il rilancio delle linee secondarie, la soppressione degli autoservizi paralleli (un inutile spreco di risorse), la definizione di servizi diretti ed interregionali e l'impiego mirato, in tal senso, di linee strategiche a tale scopo (relazioni Torino - Ossola attraverso la linea Santhià - Arona; Asti - Milano; Asti - Cuneo; Alessandria - Novara via Vercelli), la valorizzazione delle linee che interessano territori con potenzialità turistiche (Alpi Liguri per la Ceva - Ormea e per la Cuneo - Mondovì; Langhe e Monferrato; Saluzzo e dintorni; Colline e baragge del vercellese e del novarese), l'adozione di convogli più moderni, il cadenzamento orario, la cura nel definire coincidenze strategiche.

Tutte condizioni che presuppongono un senso dell'interesse comune, una sensibilità culturale, un rispetto della cosa pubblica che oggi non sono certo rappresentate né dalla Amministrazione della Regione Piemonte né da Trenitalia.

Massimo Palomba



Eventi organizzati dai comitati locali per salvare la linea Ceva - Ormea (fonte: www.targatocn.it)



## ARANCIONE DI GENOVA

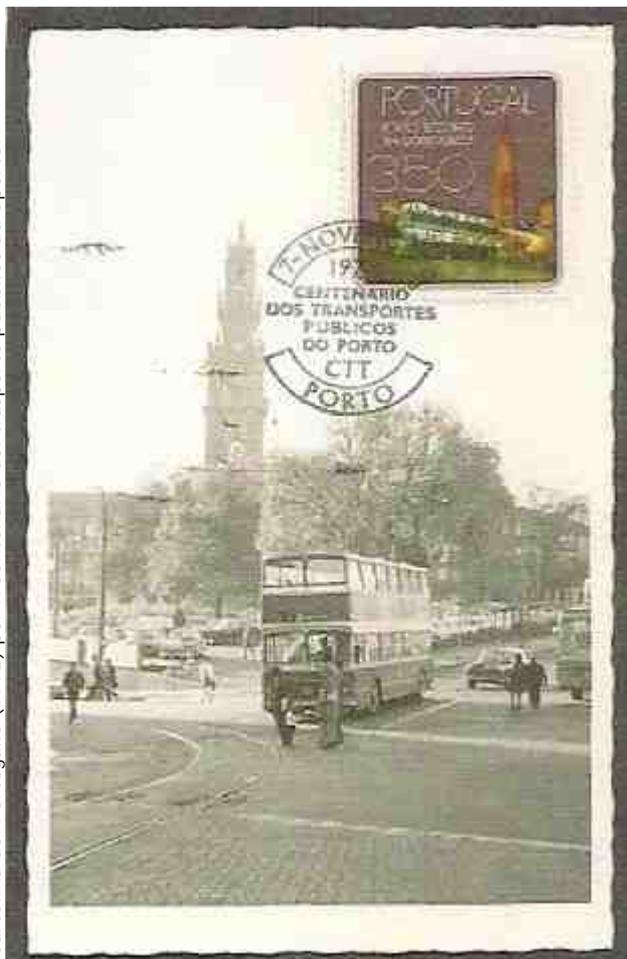
Arancione di Genova è un progetto che ha l'obiettivo di raccontare più di trent'anni di storia genovese, attraverso il mezzo di trasporto pubblico più diffuso: l'autobus.

[www.arancionedigenova.it](http://www.arancionedigenova.it)

# Filatelia tematica e TPL

Quale decano dei Soci di Metrogenova, ogni tanto cerco di affliggervi con qualche articolo; oggi intendo parlarvi - da vecchio collezionista di francobolli - di **Filatelia Tematica**. Ma è matto, direte voi; cosa c'entrano i **francobolli** con gli intenti dello statuto della nostra Associazione? Mai dire mai; il punto è il seguente: eccome se c'entrano! Chiariamo la questione.

Cartolina del Portogallo (1972) per il centenario del trasporto pubblico ad Oporto.



Dovete sapere che nei primi anni '50 alcuni esperti (ed intelligenti) collezionisti filatelici realizzarono che in prosieguo di tempo non si sarebbe più potuto continuare a collezionare "i preziosi dentelli" in quanto anno per anno aumentavano gli Stati indipendenti (i grandi imperi si disfavevano e le Colonie diventavano paesi sovrani) e ciascuna amministrazione postale iniziava ad emettere serie di francobolli a rotta di collo. Occorrevano ingenti capitali ormai per acquistare ogni anno tutti i francobolli di un determinato Stato.

Il costo era divenuto troppo impegnativo a fronte di quello che doveva essere solo un hobby. Saggiamente quegli esperti filatelici suggerirono di collezionare non per Stati, ma per argomento, ossia per tema. Nacquero così le collezioni di filatelia tematica che sono ordinate secondo un soggetto, appunto un elemento motivante.

La scelta è infinita; pensate al calcio, sport, musica, aviazione, navi, spazio, religione, personaggi famosi, e via di seguito. Ad esempio: "trasporti pubblici". Come vedete, siamo arrivati al punto-chiave: si possono formare bellissime e ricche collezioni di francobolli di tutto il mondo che presentino nella vignetta la raffigurazione di un

mezzo di trasporto; tram, treno, bus ecc.

Logicamente, per arricchire la collezione, si potranno aggiungere alla medesima dei pezzi postali pertinenti, come cartoline illustrate viaggiate, buste, cartoline postali, annulli speciali purchè raffigurino il tema trattato. Voi non potete immaginare quante belle e coloratissime collezioni esistano in Italia e nel mondo dedicate a tale argomento. Qui appresso, con qualche opportuna immagine, potrete comprendere che proprio i Trasporti pubblici rappresentino uno dei più ricercati temi di collezione; e la cosa potrebbe perfino interessare a qualcuno di voi, Soci e lettori, nel caso vogliate iniziare una similare raccolta.

Dobbiamo partire dalle vecchie diligenze a cavalli e giungere ai modernissimi treni veloci francesi e giapponesi.

Iniziamo con la Repubblica italiana e presentiamo una diligenza postale del 1903 che serviva la linea di montagna Sondrio - Tirano (pezzo emesso nel 1969), mentre è del 1956 il bel francobollo che mette a confronto la vecchia diligenza del Sempione col più veloce treno che attraversava quel famoso colle e traforo (Figg. 1 e 2).



Figura 1 (sopra) e 2 (sotto)

Da lì in poi la linea ferrata prevale sulla trazione animale, in sinergia coi nuovi autobus. Ecco le nuove tecnologie nel campo dei trasporti, messe a confronto (Figg. 3-5). Il progresso nel campo dei trasporti balza poi evidente nelle diverse immagini che vi presentiamo per il settore "Treni" in rapida successione: ecco (n. 6) la locomotiva Stephenson "Vesuvio" trainante le carrozze sulla prima linea ferrata italiana, la Napoli- Portici inaugurata il 12-12-1839 . Percorreva i 7,5 chilometri in appena nove minuti. Nei due seguenti francobolli del Paraguay (nn. 7 e 8) si vedono invece due prodotti d'alta tecnologia ferroviaria (per l'epoca) in cui primeggiava la gloriosa fabbrica genovese Ansaldo ; nella prima figura è rappresentata la "Sampierdarena/SFAI-RM" del 1854 di cui si forniscono i dati tecnici : Rodiggio 0-2-1 , due assi accoppiati ; potenza 417 cv. ; ruote D.1.600 ; peso t. 27, 8 ; velocità max 65 Km/h. - Nella seconda vediamo invece la locomotiva ansaldina Gr/141. SFR/RA del 1859 con stesso rodiggio, peso t. 23,6 ; ruote diametro 1524 con tender da 13300 e velocità max. 65 Km/h.

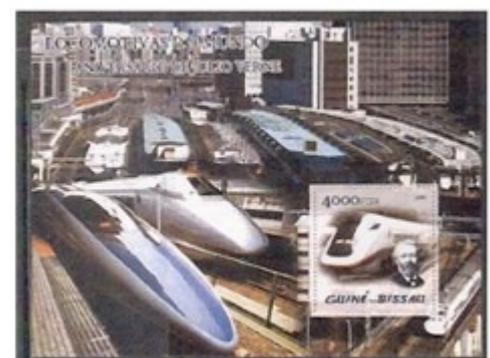
- Treno postale (1970)



- Autocorriera extra-urbana ( persone e posta ) - Regno d'Italia (1939) 100° anniversario nascita FS.



Ed arriviamo ai treni avveniristici che rientrano anche nella tematica " Verne ", in quanto tali velocissimi treni nacquero nella mente di Jules Verne che ne parlava nei suoi romanzi d'avventura e fantascienza! (Figg. 9 - 10 , due bellissimi Blocchi/foglietto della Guinea Bissau del 2005, qui affianco).





Ma avveniristico era anche negli anni 80 il nostro Elettro-treno ETR/ 300 da 160 posti, con salotto belvedere ante-riore ad uso dei passeggeri (Cartolina postale delle FS. numero 11).

Siccome però la "nostra" collezione non sarebbe ancora ben documentata, ecco delle belle cartoline d'epoca, sia illustrate che postali, di vari paesi e di anni diversi, che potete trovare qui affianco.

Ed arriviamo ai tram ed ai bus.

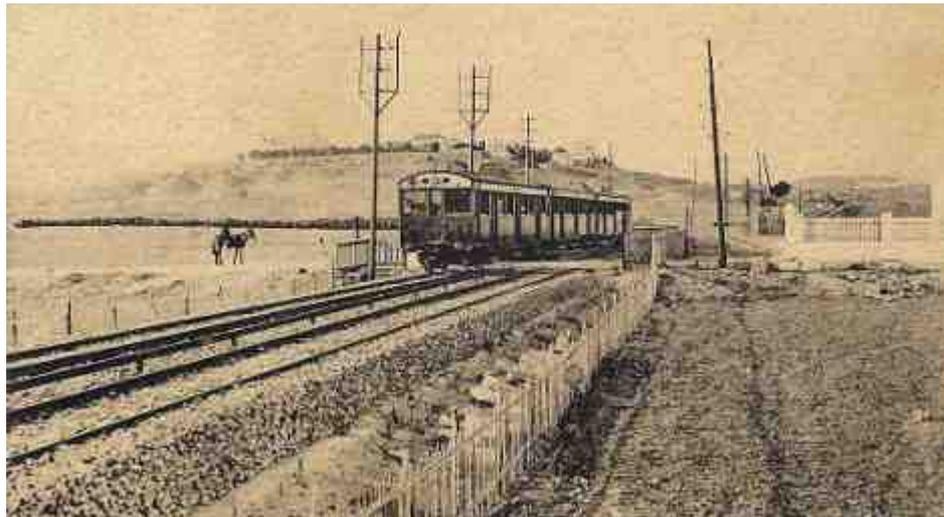
E' questa l'occasione per presentarvi un coloratissimo Blocco-Foglietto (si chiama così l'insieme di più francobolli uniti) emesso dalle Poste del Jersey nel 2011 ed in cui si vede lo sviluppo dei mezzi di trasporto pubblico nella Gran Bretagna (Fig. 12); mentre col numero 13 presentiamo una cartolina postale del 1965 che evidenzia il progresso dei trasporti nella città di Milano, dal tram a cavalli fino alla da poco aperta linea della Metropolitana.

Concludiamo allora, cari Soci, e avete visto quanto siano affini i due argomenti? Intenti statutari di Metrogenova e Filatelia Tematica.

Chiaramente resto a disposizione per ogni suggerimento possibile nel caso qualcuno di voi volesse intraprendere una bella e coloratissima collezione di francobolli avente per tema "I Trasporti pubblici nella filatelia mondiale".

Alla prossima.

Alberto Caminiti



# UN SOGNO AFFERRATO CON UNA MANO

Storia di come una passione può trasformarsi nel lavoro di tutti i giorni, sentendosi realizzati

Mi presento: sono Francesco Carboni, nel forum di Metrogenova utilizzo il nickname Frabike, classe 1973, operaio in tipografia per vent'anni e dal 1° Aprile di quest'anno finalmente, dopo sei anni di attesa di un cambio lavoro sperato, sognato, desiderato, ma nascosto dentro al cuore da sempre, conducente di autobus. Faccio l'autista presso il Genova City Sightseeing, che svolge il tour della città di Genova svolto con autobus a 2 piani. Un cambio lavoro tanto sperato quanto ormai inaspettato dopo un percorso sempre in salita: dal limite di età nei vari concorsi pubblici (il mio vero sogno è diventare autista in AMT) alle diverse porte chiuse in faccia data la mia inesperienza nel settore.

Ho per caso mandato il curriculum (e un grazie va al forum di Metrogenova che mi ha fatto conoscere questo servizio, visto che io in verità non ne ero a conoscenza), dopo 2 settimane la chiamata: colloquio e prova di guida, un giorno per documenti vari e le dimissioni del lavoro precedente e via, subito in linea!

Da quel momento è stato un crescendo di passione, curiosità, serenità, allegria; girare il centro di Genova è fantastico: molti mi prenderanno per matto visto il traffico caotico, ma a ogni giro vedo Genova, la mia Genova che lavora, ride, si arrabbia, insomma vive. Oggi, giorno in cui scrivo questo articolo, è il 100° giorno effettivo di linea, nati con un sorriso non vedendo l'ora di andare in rimessa e guidare questo bestione che dopo una leggera paura iniziale appena visto e realizzato che avrei dovuto guidarlo, tanta serenità e gioia mi trasmise già dalla prima accensione e tutt'ora mi trasmette. Il tutto ancor di più reso bello da un gruppo di lavoro fantastico, hostess e steward che quotidianamente lavorando assieme sul bus mi supportano per la mia scelta, e che insieme agli altri autisti, tra un consiglio e una risata, rendono



più piacevole ogni giornata .

E poi il salutare i "colleghi" di AMT, tra uno sguardo e una indicazione con la mano, un sorriso e una veloce parola detta dal finestrino o in fermata, mi danno conferma che questa è per me, una scelta giusta. Questo inizio spero sia proprio la prova per farmi capire se veramente è il mestiere che mi appassiona, e direi proprio di sì, per arrivare poi, e da lì il sogno afferrato con una mano, a diventare un tramviere guidando a tutti gli effetti gli autobus in AMT, e accorgendosi che, una volta afferrato con due mani, il sogno è di colore arancione!

Francesco Carboni





Coordinamento editoriale e grafica numero 11:

**Davide Vallese**

Hanno scritto in questo numero:

**Claudio Bellini, Alberto Caminiti, Paolo Carbone, Francesco Carboni, Flavio Giuffra, Massimo Palomba e Fiorenzo Pampolini.**

Per info e contatti [info@metrogenova.com](mailto:info@metrogenova.com)

Queste pagine sono da considerarsi parte del sito amatoriale [www.metrogenova.com](http://www.metrogenova.com) e non hanno scopo di lucro. Il pdf è di libera diffusione attraverso tutti i mezzi disponibili ma non è possibile usarlo a scopo commerciale o modificarlo.

Si prega di scrivere la fonte in caso di citazione.

**Prima di stampare considerate l'impatto ambientale**

**Please consider the environment before printing this magazine**

### **CHI SIAMO: ASSOCIAZIONE METROGENOVA**

L'associazione nasce nel 2007, nella scia del preesistente omonimo sito internet Metrogenova.com, ad opera di un gruppo di persone appassionate non solo del trasporto pubblico ma, soprattutto, della propria città, per la quale auspicano un sistema di mobilità moderno, efficiente, a basso impatto ambientale, allineato a quanto già oggi riscontrabile in molte realtà europee con connotazioni di territorio paragonabili alle nostre. **"Associazione Metrogenova"** si pone quindi come associazione indipendente e senza fini di lucro finalizzata, per statuto, alla promozione del trasporto pubblico in Genova e nella sua area metropolitana, con particolare attenzione alla metropolitana, alla ferrovia e, in generale, ai sistemi in sede propria che garantiscano un elevato livello di mobilità sostenibile. In tale ambito, l'associazione organizza convegni ed iniziative, pubblica periodicamente questa rivista e, grazie alle proprie competenze specifiche, produce importanti studi quali, ad esempio, **"Genova Mobilità 2020"**, liberamente scaricabile dal sito [www.metrogenova.com](http://www.metrogenova.com), puntuale visione di ampio respiro su come potrebbe essere, e vorremmo un giorno fosse, il Trasporto Pubblico nella nostra città.

Se sei interessato e vuoi saperne di più, ti suggeriamo di visitare il nostro sito [www.metrogenova.com](http://www.metrogenova.com). oppure di scriverci a [info@metrogenova.com](mailto:info@metrogenova.com).

