

metrogenova

Magazine



Il filobus a Genova e nel Ponente Ligure

Storie spesso senza lieto fine



All'interno

Funivia mineraria di Savona

La vecchia ferrovia Bolzaneto - Campi

Alla scoperta della Val Cerusa

...ed altro

P

er uno come me, che alla mattina appena alzato è abituato a guardare fuori dalla finestra e vedere se passano i "suoi" autobus arancioni, quella dello sciopero è stata una settimana davvero difficile.

Nonostante la reputazione che si porta dietro, il trasporto pubblico per me è il modo più naturale di muovermi in città e quindi la sua mancanza totale per ben cinque giorni consecutivi si è fatta sentire.

Camminando a piedi per la mia città ho avuto modo di riflettere.

Ho riflettuto sull'importanza del trasporto pubblico per le città moderne, un trasporto che è appunto pubblico in quanto diritto fondamentale dei cittadini, ma mi sono anche domandato perchè se esiste una scuola pubblica ed una privata, una sanità pubblica ed una privata, non possa esistere un trasporto pubblico, ma gestito dai privati.

Mi sono anche domandato perchè nella nostra città questo trasporto pubblico sia stato così tanto trascurato, pur essendo Genova una delle città più intermodali d'Italia, forse d'Europa e anche del mondo, pur essendo stata un laboratorio di idee e prodotti (pensiamo solo alla mitica locomotiva "Sampierdarena").

Mi sono domandato ancora come possiamo aiutare questa nostra città, senza cadere nelle solite retoriche della politica che non riesce ad ascoltare le esigenze dei cittadini e che sembra che faccia di tutto per allontanarsi dalla realtà.

Camminando a piedi per la mia città ho avuto modo di riflettere, ma confesso di essere forse ancora più confuso di prima.

Il numero della rivista che state per leggere è dedicato in parte al filobus, uno dei tanti mezzi di trasporto che hanno avuto nella nostra città alterne fortune e sfortune.

Riusciremo mai ad intraprendere una nuova strada?

Claudio Bellini

vice presidente Associazione Metrogenova



In copertina:
Foto varie di filobus italiani ed europei (collezioni Claudio Bellini e Giorgio Cavanna)

4 di *Claudio Bellini*
Il filobus a Genova: scherzo o realta'?

8 di *Achille Pennellatore*
Breve storia delle linee elettriche del ponente ligure

15 di *Flavio Giuffra*
La funivia mineraria del porto di Savona

18 di *Eugenio Segalerba*
Metropolitana di Genova
I profeti della costruzione della città moderna

22 di *Alfredo Grasso*
La vecchia ferrovia merci Bolzaneto-Campi

26 di *Paolo Carbone*
Il treno storico della Valle Stura

30 di *Davide Vallese*
Viaggio alla scoperta della Val Cerusa

34 di *Associazione Metrogenova*
Racconti dal Compleanno



M associazione metrogenova	socio numero 1000
nome e cognome Mario Rossi	
anno 2014	socio ordinario
www.metrogenova.com	

TESSERAMENTO 2014

Il nostro lavoro ormai prosegue da sette anni. Realizziamo per noi, ma soprattutto per i nostri Soci report, questa rivista e teniamo costantemente sott'occhio la realta' della mobilita' urbana genovese e ligure.

AIUTACI ANCHE TU DIVENTA NOSTRO SOCIO

15 euro

scopri come su www.metrogenova.com

di **C**laudio Bellini

Il **f**ilobus a Genova: uno scherzo o l'amara realtà?

“**C**i auguriamo che non sia uno scherzo...” così si concludeva un nostro articolo, pubblicato nel 2007 (Metrogenova Magazine n° 2), auspicando che non fosse una burla la notizia - arrivata in periodo carnevalesco e accompagnata da una festosa manifestazione con ballerine brasiliane - del ripristino della linea filoviaria sul percorso del 30 tra Via di Francia e la Foce.

E tristemente, dopo poco più di sei anni, constatiamo che il futuro dei filobus non era uno scherzo, ma sarebbe diventata un'amara realtà.

Proviamo quindi a fare riepilogo della strana storia dei filobus, quelli “moderni”, non quelli che - forse un po' avventatamente - erano stati tolti dal servizio nel 1973, colpevoli di essere legati a due fili e quindi meno maneggevoli nel traffico rispetto agli autobus.

1989

A seguito di raccomandazioni della Regione Liguria per il miglioramento della qualità dell'aria, AMT sviluppa uno studio di fattibilità per la reintroduzione del filobus in città, con un servizio articolato su tre linee che coprono tutto il centro cittadino tra San Benigno e la Foce (Brignole - Principe, Tommaseo - Principe e Foce - San Benigno), 30 vetture snodate, 35 corse all'ora per senso di marcia nel tratto comune (Brignole - Principe), con l'obiettivo di ridurre la penetrazione di molte linee gestite con autobus (come 18, 19, 20, 34, 35, 37 e 41) ed il trasferimento di circa 3 milioni di chilometri all'anno dalla trazione a gasolio alla trazione elettrica.



Sopra.
FIAT 668F Piaggio, 1953,
esposizione in occasione di
MobilityTech 2006.

Sotto. AnsaldoBreda F15,
"2005" linea 30.



Viene inaugurata una sola linea filoviaria, il 30, che rispetto al 20 - che allora era la principale della linea della città con una frequenza di 4 minuti nelle ore di punta - aveva un percorso monco, dal momento che escludeva la popolosa delegazione di Sampierdarena. I 30 miliardi inizialmente stimati sono sufficienti soltanto per la linea aerea (9 miliardi) e per 20 vetture non articolate, con un servizio che non andrà mai oltre le 10 corse all'ora. Gli effetti sulle altre linee di autobus riguardano principalmente le linee 37 e 41, molte corse delle quali non raggiungono più Principe, ma sono limitate rispettivamente a via XII Ottobre ed a via Dante.

1997



Si comincia già a parlare di estensione della linea filoviaria verso Sampierdarena, per coprire completamente il percorso del 20; viene realizzato dalla **BredaMenarinibus** un prototipo di filobus snodato, provato a Genova (addirittura con gli stessi colori dei nostri autobus) e poi in altre città: si diceva che ne sarebbero stati acquistati almeno 20 ed invece sono stati acquistati 69 autobus a gasolio (appunto i rumorosissimi "Bredoni").

1998



Per avviare i lavori di sistemazione di piazza De Ferrari in occasione del G8 viene sospeso il servizio filoviario. Le modifiche del traffico dovute al **piano Winkler** impongono l'istituzione del senso unico in viale Revel, percorso da quel momento anche dal traffico privato, e conseguentemente l'impossibilità di utilizzare il tratto di linea aerea da via Fiume a via Cadorna, anche se, di fatto, non esistevano corse che utilizzassero questo anello, che era stato pensato per ovviare a interruzioni alla circolazione tra Brignole e la Foce. Questa limitazione durerà fino al 2007. Dopo il G8 il servizio non riprende, dal momento che la linea aerea in piazza De Ferrari era stata tolta e fino all'autunno del 2002 - per risolvere i problemi di impatto estetico sulla piazza - non fu più ripristinata.

2000

In alto.
biglietto speciale inaugurazione
filobus, 26 giugno 1997.
Sopra.
Ansaldo Breda F15, 1997,
veicolo in prova.

Il servizio viene nuovamente interrotto, questa volta a causa della chiusura di via Balbi, per i lavori di riqualificazione in vista del 2004, anno in cui Genova è stata Capitale Europea della Cultura. La realizzazione del senso unico in via Balbi provoca uno stop del servizio filoviario sul percorso intero fino al 2007. Nel frattempo si realizza un anello di inversione in piazza Portello tra la galleria Bixio e via Interiano per utilizzare i filobus su un percorso circolare Foce - Fontane Marose - Foce, mirato a mantenere in esercizio i veicoli ed evitare che il fermo potesse danneggiarne le parti elettriche. Il servizio delle linee di forza del centro, svolto fino al 1997 da 19 e 20, viene esploso in sette linee diverse, ciascuna con frequenza dell'ordine di 15/20 minuti: 19 Sampierdarena - Kennedy, 20 Sampierdarena - Foce, 20/ Sampierdarena - Tommaseo, 27 Terminal Traghetti - De Ferrari, 29 Principe - Foce, 30 Via di Francia - Foce e 30/ Foce - Fontane Marose. Nel frattempo il servizio delle linee 37 e 41 che raggiungono Principe è limitato alle prime ore del mattino e della sera, per il resto della giornata non si va oltre De Ferrari.

2003

Sotto.
AnsaldoBreda F15
"2012" linea 30,
capolinea Rimassa.
Foto di Enrico (Picasa)

2007

Viene ripristinato il servizio filoviario sulla linea 30 sul percorso completo Foce - WTC, grazie alla linea aerea installata anche in via Gramsci; peccato che rimanga l'anello di inversione a Principe diretto in via Balbi (non più percorribile in discesa) e che non venga realizzato uno per collegare via Doria con via Gramsci. Viene promossa (da **Transdev**) una campagna di immagine per evidenziare l'aspetto ecologico del filobus (con tanto di auguri natalizi con gli alberelli verdi), ma nel frattempo 3 veicoli vengono accantonati.



Arrivano i nuovi filobus snodati, viene realizzato il tratto di linea aerea in via Buranello ed in via Cantore, il 20 viene completamente trasformato in linea filoviaria, con capolinea in piazza Vittorio Veneto, secondo il progetto del 1998 (nel frattempo è stato realizzato un grosso attrattore di traffico - la Fiumara - che è tagliato fuori dal servizio del 20). In previsione di un'ulteriore estensione della linea aerea in val Bisagno fino a Staglieno, vengono scelti veicoli bimodali, pensando che potessero affrontare con trazione termica il lungo tratto di 7,5 km compreso tra Staglieno e Prato: un filobus che viaggia in termico percorre 900 metri con un litro di gasolio (un autobus ne percorre quasi 3 km...).

Ad ottobre il servizio filoviario sul 30 è soppresso, la linea viene limitata al percorso circolare WTC - Fontane Marose - WTC, obbligatoriamente svolto con autobus perché manca un anello di inversione tra via XXV Aprile e via Roma (ricordate che nel 2003 era stato fatto un anello di inversione per il tratto complementare a questo?). Rimangono attivi due veicoli per l'addestramento dei conducenti. In occasione di eventi particolari via Balbi (dove normalmente transitano 90 corse di filobus e più di 400 corse di autobus) viene chiusa al traffico e riservata ai pedoni: i filobus pertanto percorrono "in termico" la parallela via Gramsci, dove cinque anni prima è stata posizionata la linea aerea, solo per il senso di marcia opposto. La linea 37 è definitivamente limitata alla zona di De Ferrari; il 41 già stato soppresso nel 2004.

2008



Sotto.
biglietto di auguri natalizio,
Natale 2007.

Tutti i filobus del 1997 sono accantonati, sette di essi già demoliti a partire dal 2007. Chi si intende di veicoli elettrici sa che la vita tecnica di un filobus è di almeno 20 anni (a Genova anche gli autobus sono tenuti in servizio per oltre 20 anni...). La linea 30 è completamente soppressa, rimane in funzione solo la linea 20 (nel 1993 in un giorno feriale invernale aveva 465 corse, nel 2013 solo 182, perse 3 corse su 5). La rete filoviaria genovese ha una rimessa (Mangini) collegata alla rete aerea, ma i filobus sono ospitati presso un'altra rimessa (Sampierdarena) non collegata alla rete aerea, obbligando pertanto tutti i veicoli a percorrere un tratto in termico per prendere servizio e per ritornare in rimessa. Rimangono però installati tre tratti di linea aerea non utilizzati: l'anello di ritorno in piazza Acquaverde, quello di via di Francia (tra il WTC e il terminal traghetti) e quello di Brignole. Nel 2013

2012

2013

Sotto.
Van Hool AG300T, vettura 2104
con pellicolatura speciale per i
Campionati Europei di Tennis
Tavolo per atleti paralimpici.

Genova è una SmartCity; sul sito internet www.genovasmartcity.it si legge: "È necessario garantire alla popolazione un sistema di trasporti pubblici di elevata qualità ed efficienza a costi accessibili al fine di indurre un drastico cambiamento della ripartizione modale: in tal modo l'utilizzo dei veicoli privati si riduce ed il miglioramento della qualità dell'aria e della vivibilità degli spazi pubblici favorisce una maggiore diffusione della mobilità dolce. (...) È prioritaria l'introduzione di mezzi di trasporto ad emissioni zero sia a livello pubblico che privato, per passeggeri e per merci." Oramai abbiamo capito che è uno scherzo... •



di *Achille Pennellatore*

Polvere di STEL

Breve storia delle linee elettriche nell'estremo ponente ligure

Promotore e artefice a Sanremo dell'energia elettrica applicata ai mezzi di trasporto pubblico fu **Vincenzo Marsaglia**, coadiuvato nell'impresa dal fratello **Roberto**. Nel 1904 Vincenzo Marsaglia, creatore dell'officina che forniva energia elettrica alla città, inoltrò domanda per impiantare una linea tranviaria fra Ospedaletti, Sanremo e Taggia, quale naturale prolungamento della preesistente Bordighera-Ventimiglia. Ma l'intelligente proposta fu stroncata sul nascere, apparentemente per sopravvenute difficoltà burocratiche, e non se ne fece più nulla, fino al 1909, quando inviò una nuova domanda per la realizzazione del vecchio progetto di linea tranviaria. Questa volta ottenne la concessione per la realizzazione degli impianti e l'esercizio della linea. Nacque così la **Società Tramvie Elettriche Sanremo – Litorale**, la cui sigla era inizialmente riportata su documenti e orari come TESL: veniva però comunemente chiamata "STEL", forse per come veniva letto dai cittadini l'originale logo aziendale a lettere sovrapposte che campeggiava sulle fiancate dei mezzi.

Il fratello Roberto intanto si affiancò a Vincenzo e, insieme, promossero la costruzione della linea, del deposito, della centrale elettrica, dell'officina in corso Matuzia e di una palazzina adibita a uffici e alloggio per il direttore. Per le strade di Sanremo i caratteristici blocchi rettangolari di granito furono rimossi per permettere la posa del binario.



Contemporaneamente si dettero da fare per avviare la costruzione di un secondo deposito a Taggia per ricoverare le vetture tranviarie. Le strade cittadine e il tratto di via Aurelia tra Ospedaletti e Arma di Taggia furono per lungo tempo dei cantieri a cielo aperto per la posa dei binari e degli scambi, ma il traffico di allora con le poche automobili in circolazione poteva sopportare senza conseguenze qualche disagio. Al termine dei lavori oltre ai binari che collegavano i due capilinea di Ospedaletti e di Taggia vi erano pure delle diramazioni con tratti di binario tronco: a Ospedaletti si attuò anche un raccordo per il mercato dei fiori, seguendo la strada a mare lato est, fino a uno spiazzo sovrastante la stazione

Sopra. Filobus Fiat 2411 STEL n° 29 a Sanremo presso il teatro Ariston. Foto del 2012 di Caddeo Danilo

ferroviaria. A Sanremo, dal largo Riviera (nei pressi dell'attuale sede di APT, Azienda di Promozione Turistica), un deviatoio permetteva ai tram di raggiungere con un breve raccordo la stazione ferroviaria. Il centro di movimento dei tram era in piazza Colombo, dove si alternavano i turni del personale aziendale e da dove partivano i tram per Taggia e Ospedaletti. L'**otto marzo del 1913**, data di costituzione della STEL, s'inaugurò una prima tratta, da Sanremo al ponte sull'Armea, mentre il prolungamento fino a Taggia dovette aspettare fino all'ottobre dell'anno successivo.

Anni dopo a Sanremo, con lo stato belligerante dell'Italia, anche la STEL fu militarizzata e parte dell'officina venne adibita alla costruzione di proiettili e solo a guerra finita la STEL poté tornare a dedicarsi totalmente al servizio di trasporto pubblico di persone. Vincenzo Marsaglia, in qualità di amministratore delegato della Società, si occupava prevalentemente dell'aspetto amministrativo e nel 1920 la denominazione societaria cambiò in **Società Tramvie Elettriche Liguri**: da allora l'acronimo "STEL" aveva ragione di essere tale.

Intanto si profilava nuovamente la speranza di sostituire gli ormai quasi trentennali tram con i filobus. La STEL poco prima della seconda guerra mondiale passò alla FIAT e a Roberto, come ad alcuni figli di Vincenzo, rimase una minoranza di azioni.

Le cariche amministrative rimasero per il momento le stesse e la FIAT subentrò con la sua divisione denominata FIAT Trasporti Terrestri.

Venne però la guerra. Nel 1940, all'inizio del conflitto, furono requisiti molti veicoli; fu un periodo difficile, non solo per le azioni di guerra ma anche per la mancanza di materie prime per mandare avanti un'azienda di trasporti: gomme specialmente, ma anche ricambi, lubrificanti e nafta. Per giunta, per la seconda volta, numerosi dipendenti della STEL furono richiamati alle armi. Nonostante queste difficoltà, fu ideata e realizzata, come vedremo più avanti, la linea filoviaria con l'ampliamento del deposito sull'area dell'antico piazzale. Fu installato un ponte per il sollevamento delle vetture, mentre gli uffici furono spostati nella struttura a est del deposito, opportunamente adattata. Furono acquistati 18 filobus del modello **Fiat 656 F/125** carrozzati Aeronautica d'Italia ma, visto che intanto a Sanremo non potevano ancora circolare, alcuni di questi filobus della STEL ancora nuovi di fabbrica, nei caratteristici colori bianco e blu, furono prestati ad altre aziende: quattro a Firenze (ATAF) e altri quattro a Bologna. Il 21 aprile del 1942 venne inaugurata, in piena guerra, la linea filoviaria tra Sanremo e Ospedaletti.

Dopo l'8 settembre del 1943 i pochi autobus rimasti, e buona parte dei seminuovi filobus, furono requisiti tranne

Sotto. Sanremo davanti alla Chiesa Anglicana un tram in linea scende da Corso Imperatrice, intorno al 1900.



quattro o cinque. Inoltre venne smontata tutta la linea aerea (anche quella mai usata del futuro servizio Sanremo-Taggia) allo scopo di ricavarne rame. Si requisirono pure una o due centrali elettriche sussidiarie, fra cui quella di Arma.

Nel primo semestre del 1946 giunse il primo autobus, un **FIAT 626 RNL** targato IM 6106, carrozzato Cansa Aeronautica; poi ne seguirono altri.

Nel 1946 giunse pure alla STEL un nuovo direttore, il ragioniere Giovanni Rigoletti, proveniente dalla SITA di Firenze, persona di grandi capacità direttive e aziendali e con grande predisposizione alla contabilità. Sotto la sua guida, nel 1948, fu inaugurata la linea filoviaria di Taggia e furono istituiti molti collegamenti automobilistici con le frazioni Sanremesi. Inoltre l'Azienda si spostò (nel 1962) da corso Matuzia, per far posto alla nuova filiale della FIAT automobili, al grande e moderno deposito di corso Cavallotti.

In seguito alla morte del ragioniere Rigoletti, subentrò alla direzione dell'Azienda il signor Calvi che mantenne l'incarico fino al 1968, quando arrivò dalla SITA di Sestri Levante il nuovo direttore Carlo Piacenza, l'ultimo della STEL, grande appassionato del suo lavoro e del filobus in particolare.

Inoltre, qualità non trascurabile, grande amico di noi studiosi appassionati del trasporto pubblico. Il filobus FIAT CGE Cansa n. 29, lo si deve al suo impegno se si è potuto conservarlo fino ai giorni nostri col marchio STEL.

Attualmente questo stupendo filobus è di proprietà della RT che ne cura la manutenzione per motivi storici: è ancora funzionante e utilizzato in occasione di manifestazioni e servizi speciali. Il **21 dicembre del 1983**, dopo nove anni la STEL e la STP, già a capitale pubblico, in convivenza in provincia con i mezzi privati della STEL, si fusero in un'unica società. Nel 1984, ecco completata la pubblicizzazione dei servizi: la STEL e la STP davano origine alla RT, **Riviera Trasporti S.p.A.**, l'Azienda che ancora oggi assicura in provincia di Imperia tutti i collegamenti su gomma, sia di linea sia turistici.



Dal tram al filobus.

Il 21 aprile 1942 la Società Tranvie Elettriche del Litorale mutò la propria ragione sociale in Società Trasporti Elettrici Liguri, mantenendo così inalterato l'acronimo STEL, marchio in bell'evidenza sulle fiancate delle vetture che ha caratterizzato i trasporti di Sanremo e dintorni per ben settant'anni, dal 1913 al 1983.

Nell'aprile '42 iniziò la seconda parte della vita operativa della STEL, con l'apertura all'esercizio della filovia Sanremo-Ospedaletti, al posto della vecchia linea tranviaria, ormai giunta al limite della vita tecnica e delle capacità operative, gravata da diversi vincoli, non ultimo il binario unico che impediva la richiesta intensificazione del servizio, e l'obsolescenza delle vetture a due assi. Il passaggio di consegne fra il tram e il filobus non fu tuttavia traumatico, ma graduale, anche perché si era in guerra e i due tipi di mezzi di trasporto convissero per alcuni anni.

Sopra in alto. Il nuovo filobus FIAT 656 numero 65 appena giunto a Sanremo, colto dal fotografo nel novembre 1940 durante le prime prove di linea alla Foce sul bifilare illegale (quello contromano), mentre incrocia il tram a carrelli n. 42 in servizio (ancora per poco) sulla linea extraurbana Taggia - Ospedaletti. (Wright)

Sopra. Filobus in transito davanti allo stadio comunale di Sanremo, negli anni '50.

La congiunzione fra Ospedaletti e Bordighera doveva essere esercita con altri mezzi, con conseguenti allungamenti dei tempi di percorrenza e con i relativi trasbordi, che rendevano poco competitivo il sistema delle tranvie. La linea filoviaria, di 9,15 chilometri complessivi, era soltanto il primo troncone di quella rete che in seguito sarebbe stata una delle più lunghe d'Italia. A quell'epoca erano già stati progettati i prolungamenti verso Taggia e Santo Stefano al Mare a levante, e verso Ventimiglia a ponente. Per motivi bellici fu necessario attendere il **1948** per il completamento della linea di **Taggia**, mentre quella di **Ventimiglia** fu inaugurata nel **1951**. La linea per Santo Stefano al Mare invece non fu più realizzata. In verità, la linea di Taggia già nel 1944 era in avanzato stato d'allestimento, ma l'asportazione del filo conduttore di rame e di una buona quantità dei nuovi componenti, da parte delle truppe occupanti, costrinse la STEL a rallentare i suoi ambiziosi programmi. Per l'esercizio del primo troncone si utilizzarono in parte gli impianti già in dotazione alla tranvia, il deposito della Foce in corso Matuzia, la sottostazione elettrica che garantiva l'alimentazione a 600 Volt e la più piccola sottostazione di via Peirogallo. Al servizio extraurbano per Ospedaletti furono affiancate le corse tra la Brezza e Villa Helios, identificando questa linea come Intensificazione Urbana di Sanremo.

Tale linea è tuttora esistente, esercita con filobus e può benissimo essere considerata l'asse portante del trasporto urbano sanremese. Per sei anni, dunque, il filobus convisse col tram che terminò mestamente l'onorato servizio delle corse verso Taggia, a fine gennaio 1948. Gli ormai incontrastati filobus dall'irripetibile eleganza della livrea bianca e blu iniziarono a correre fra Ospedaletti, Sanremo e Taggia, facendo salire così a 17,9 i chilometri che separavano i due capilinea. La dotazione filoviaria d'origine comprendeva 18 vetture, del tipo **656/F-125**, con telaio FIAT, parte elettrica CGE e carrozzeria curata dalla Società Aeronautica consegnate i primi mesi del 1940 con notevole, e diremmo inspiegabile anticipo sull'apertura delle linee. Proprio per quest'impossibilità a rendersi utili per la mancanza degli impianti fissi, alcune vetture ripresero il treno verso altre città. Non tutte ritornarono a Sanremo: alcune andarono distrutte e altre furono deportate. Varie foto degli anni Sessanta mostrano alcuni 656 di questa dotazione in esercizio a Innsbruck, e foto più recenti mostrano le stesse vetture dopo un radicale ammodernamento. La rimessa di Taggia fu completamente convertita al servizio filoviario e fu costruita una nuova sottostazione elettrica ad Arma, che affiancò quella di corso Matuzia e di via Peirogallo a Sanremo. L'organizzazione del servizio nel 1948 prevedeva una

Sotto. Filobus a San Remo n. 56 sulla linea T diretta a Taggia, nell'agosto del 1982. Foto di Detlef Kettner scannerizzata da Bernd Kittendorf.



frequenza di 10' sull'intensificazione urbana di Sanremo, di 60' sulla linea Ospedaletti-Taggia, e di 30' sulla Sanremo-Taggia. L'impiego massimo richiedeva 8 vetture sulle 12 rimaste della prima fornitura.

Nel 1951 fu inaugurata la linea per Ventimiglia; fu quindi attuata una seconda riforma sull'organizzazione dell'esercizio della rete, che risultò articolato su due linee in concessione, la Sanremo-Ventimiglia di 17 km e la Sanremo-Taggia di 12. Fu aggiunta anche la linea di Intensificazione Urbana della città di Sanremo, 7 km circa tra Villa Helios a ponente della città e La Brezza a levante. Questa linea urbana non necessitò di nuove concessioni poiché copriva i tratti cittadini delle due linee extraurbane, già in concessione. Il capolinea delle linee extraurbane a Sanremo era in piazza Colombo davanti all'omonima gelateria Colombo, comune alle due linee.

Successivamente, nel 1956, con la costruzione dell'**Autostazione** sull'area del vecchio mercato dei fiori distrutto dai bombardamenti, il capolinea per Ventimiglia fu trasferito sul piazzale dell'Autostazione stessa, mentre la linea per Taggia dopo qualche anno fu opportunamente attestata in piazza Cesare Battisti, davanti alla stazione ferroviaria. Questo provvedimento si rivelò necessario ai fini di una maggiore distribuzione dell'utenza nel tratto urbano di Sanremo, per evitare più trasbordi da e per la stazione ferroviaria. Provvedimento che accontentò l'utenza di Taggia giacché poteva usufruire dei servizi ferroviari con il filobus poiché non tutti i treni fermavano ad Arma. Il capolinea presso la stazione FS è rimasto fino ai primi mesi 1997, quando è stato riattestato provvisoriamente in piazza Colombo in seguito a modifiche della viabilità che impediva la svolta dei filobus verso piazza Cesare Battisti, e poi definitivamente trasferito sul piazzale dell'Autostazione accanto al capolinea del Ventimiglia e di tutte le altre destinazioni.

Nel 1950 furono inoltre messe in servizio 4 vetture filoviarie tipo FIAT 668 e

nel 1953/54 sei **filobus tipo 2401**, con telaio FIAT, parte elettrica CGE e carrozzeria CANSA.

Quest'ultimi, impiegati subito sulla linea per Ventimiglia, misero in mostra caratteristiche eccellenti per il servizio interurbano, come la disposizione interna dei sedili, la velocità e la ripresa, unite alla silenziosità tipica dei veicoli elettrici. Inoltre i filobus 2401 dimostrarono subito una grande affidabilità, che fu poi confermata nelle successive commesse della STEL, dai dodici 2411 consegnati nel periodo 1957/58 e dai quattro **2411 Menarini** del 1963 e 1964, con i quali si concluse l'epoca della livrea bianca e blu e della riproduzione di un cavalluccio marino d'alluminio applicato sulla parte anteriore delle fiancate dei mezzi della STEL.

Sotto. Ancona, vettura filoviarie 21 (tipo Fiat 2401 Cansa) in largo XXIV Maggio. Sotto in basso. Filobus 1415 e 1417 (ex Bologna) a Sanremo, 1987. Foto di Ale Sasso.



Gli anni Cinquanta e Sessanta costituirono il periodo d'oro del servizio filoviario della STEL; poche altre realtà potevano vantare requisiti di affidabilità, eleganza e pulizia, come nel caso del servizio svolto dai filobus bianchi e blu sulle linee interurbane gravitanti su Sanremo. Dopo qualche anno di servizio, ogni vettura differiva dalle altre per alcuni particolari, modifiche apportate alla carrozzeria o alla colorazione in officina in seguito a inevitabili incidenti che potevano capitare nell'espletare il diurno servizio. Gli arredamenti interni ricordavano allestimenti per autobus di categoria turistica, con sedili imbottiti, salottino disposto sulla piattaforma anteriore e di fronte al posto del bigliettaio nelle vetture con allestimento interurbano. Nel 1962 la vecchia sede di corso Matuzia, risalente ancora all'epoca tranviaria, fu definitivamente abbandonata e trasferita nei pressi del Campo sportivo, nel deposito nuovo fiammante di corso Cavallotti n. 334, ancora oggi in uso alla sede di Sanremo della Riviera Trasporti. Nel 1963/64, l'arrivo dei quattro FIAT 2411 carrozzati Menarini (numeri sociali dal 33 al 36) celebrò nel migliore dei modi i 50 anni di vita della STEL. Essi erano quanto di meglio si potesse chiedere per silenziosità, velocità, linea di cintura dei finestrini molto bassa e quindi eccezionale visibilità. Negli anni Settanta cominciò invece il declino dei filobus. La rete aerea veniva ritenuta antiestetica; inoltre con giustificazioni speciose si asseriva che i filobus non potevano svincolarsi dalla rete non disponendo di un sistema bimodale. Proprio negli anni Settanta avvenne la fusione di alcune società private di trasporto persone, anche grandi, come la SATI, che confluirono nella pubblicizzazione dei servizi e nacque così la STP a metà del 1975. Questa Società intraprese l'opera di svecchiamento del parco che aveva ereditato, con l'acquisto di autobus tipo FIAT 370 per la linea interurbana Sanremo-Andora e la linea internazionale Sanremo-Nizza ereditata dalla SATI, e FIAT 418 AL per la linea Sanremo-Ventimiglia.



Nel febbraio 1981, dopo 17 anni dall'ultimo acquisto di filobus da parte della STEL, giunse a Sanremo, dal Salone del Veicolo Industriale di Torino, il filobus FIAT 2470 Iveco Ansaldo Macchi, furono presentati i nuovi programmi della Società, che comprendevano oltre all'ammodernamento del parco rotabile, la ventilata realizzazione di una nuova linea, o meglio la diramazione dal quadrivio Rossat verso Riva Ligure (si parlò perfino di arrivare ad Imperia!) e il potenziamento delle sottostazioni per eliminare totalmente gli autobus intercalati sulla linea di Ventimiglia. Restavano però insoluti numerosi problemi, primo fra tutti quello dell'integrazione tariffaria fra STEL e STP. Nel 1982 giunsero da Bologna nove FIAT/CGE 2411 ribattezzati "i bolognesi" a sostituire i vecchi 2401 del 1953 che erano ormai in cattivo stato di conservazione. Nonostante già in data 24 dicembre 1979 la Giunta Provinciale aveva deliberato in favore della pubblicizzazione della STEL, l'unificazione con la STP avvenne di fatto soltanto il 21 dicembre 1983 con la nascita della Riviera Trasporti dalle due aziende, integrazione delle tariffe e unificazione dell'esercizio divennero una realtà.

Nei primi tempi della nuova gestione si attuò effettivamente un sostanziale rinnovamento del parco filoviario; nel 1984 giunsero 4 nuovi filobus realizzati su telaio Iveco 471 e carrozzati dalla Portesi di Rezzato, rimasero in servizio solo dieci anni. L'anno successivo furono consegnati altri 6 filobus simili nell'aspetto esteriore ma lunghi solo 10,5 metri.

Sopra. Filobus ex STEL 1127 accantonato a Vallecrosia, 1987. Foto di Ale Sasso

Collegati alla pagina facebook **Salviamo il Filobus a Sanremo e dintorni** per altre foto e discutere ampiamente sui filobus del Ponente.

Nel 1988 furono consegnati ulteriori 4 filobus, questa volta completamente di nuova concezione: si trattava dei 201/2 di costruzione Menarini/TIBB con equipaggiamento full-chopper. Da sempre impiegati sulla linea urbana, l'ultima unità ha terminato il servizio il 31 Dicembre 2011, lasciando non pochi rimpianti tra il personale di guida per le sue ottime doti di maneggevolezza ed affidabilità.

A cavallo degli anni 1992/93 avviene la consegna del lotto più consistente dai tempi della dotazione originaria STEL: 14 filobus Breda 4001.F05 con equipaggiamento elettronico AEG bimodale e cassa in lega leggera invase-ro il deposito di Sanremo, permettendo l'eliminazione degli ultimi Fiat 2411 Cansa ex Bologna e Menarini ancora in servizio. Attualmente ne rimangono in servizio circa una decina e raggiunta con il tempo una buona affidabilità, sono attualmente i più rappresentativi della rete.

Nel **giugno del 2007**, dopo ben 15 anni, avviene la consegna di due nuove vetture filoviarie, le prime di costruzione completamente non italiana arrivate a Sanremo: trattasi dei primi esemplari da m12 consegnati in Italia del "Trollino", innovativo filobus realizzato dalla Solaris con equipaggiamento Cegelek ad inverter e motore di trazione asincrono trifase.

Completamente climatizzati e di aspetto decisamente gradevole si sono fatti subito apprezzare per le loro ottime caratteristiche, ed infatti sull'esempio di Sanremo molte altre città in Italia annoverano attualmente filobus di questa casa costruttrice e sarebbe molto auspicabile che a queste due unità anche a Sanremo ne seguissero altre della nuova generazione.

Tuttavia, con la cessazione del via vai degli eleganti filobus bianchi e blu con la sigla STEL e il caratteristico cavalluccio marino sulle fiancate, si era chiusa un'epoca che aveva visto nascere e svilupparsi il trasporto pubblico della nostra Sanremo •

Sotto. Fiat 2471 Portesi RT n°1500 a San Remo centro, 26 giugno 2004, ultimo giro espletato da tale veicolo, accantonato il giorno dopo.
Foto di Luca Kaiblinger.

Sotto in basso.
Un Menarini 201 LF (n. 1602) affianco ad uno dei nuovi Trollini, 2012.
Foto di Mario Lipuma.



Una funivia mineraria

Il collegamento sospeso tra il porto di Savona e San Giuseppe di Cairo

Sfondo. Il taglio del tracciato lungo le colline nei pressi di Bragno.
Foto di Giorgio Stagni.

Gli assidui frequentatori della tratta autostradale Savona-Torino avranno senza dubbio notato in almeno uno dei loro viaggi in macchina la presenza in alcuni punti del percorso di una curiosa funivia con vagoncini trasportatori, visibili in effetti anche nel tratto autostradale compreso tra Albisola ed il casello savonese.

Ma di cosa si tratta esattamente?

Occorre innanzitutto tornare indietro di oltre un secolo: è il 30 giugno 1912 ed in Liguria si svolge l'inaugurazione di una modernissima funivia, in grado di trasportare carbone e rinfuse solide dalle banchine del porto di Savona fino alla vasta piana di stoccaggio di San Giuseppe di Cairo in Valbormida. La realizzazione di questa funivia nasce dalle difficoltà del relativamente piccolo porto savonese di gestire adeguatamente la notevole quantità di carbone in arrivo per il Nord Italia, richiesta molto alta soprattutto ad inizio Novecento.

Fin dal 1912 il carbone proveniente dalle navi viene scaricato manualmente da operai presso la stazione marittima di *Miramare*, storico punto di partenza dei vagoncini della funivia.

I tempi di scarico sono però inevitabilmente ampi. Per dare un'idea indicativa, una nave con un carico di 5000

tonnellate viene svuotata in 8-9 giorni; nel 1926 nuove tecnologie automatiche e la costruzione di un nuovo molo permettono di smaltire lo stesso carico in meno di un giorno.

La funivia inizialmente è costituita da una sola linea aerea della lunghezza di circa 17 km; nel 1937 ne viene realizzata un'altra, parallela a quella già esistente e dotata delle medesime caratteristiche tecniche.

Da questa modifica la funivia prosegue il proprio servizio senza particolari stravolgimenti fino all'inizio degli anni Duemila.

Infatti, con l'avvento del terzo millennio, la funivia subisce una profonda ristrutturazione. La principale novità è senza dubbio la realizzazione di una nuova stazione di partenza, dal mo-

mento che il pontile di *Miramare* si mostra sempre più inadatto alle ingenti moli delle navi porta rinfuse.

I lavori, che prendono ufficialmente il via nel 2004, permettono la realizzazione di un nuovo imponente terminale di sbarco presso la *Darsena Alti Fondali* del Porto di Savona, collegato direttamente alla rete aerea tramite nastri trasportatori in galleria, dotati una portata massima di 500 tonnellate all'ora. Il nuovo terminal è dotato dei più moderni strumenti tecnologici e permette lo scarico anche di navi con portata lorda superiore alle 150.000 tonnellate.

Presso il nuovo terminale vengono realizzati due tunnel: il primo, lungo 500 metri, scorre lungo la banchina della nuova stazione di partenza, mentre il secondo, lungo circa 1100 metri, si allunga fino a 40 metri di profondità sotto il livello del mare. La costruzione di questi due tunnel permette così l'eliminazione dei vagoncini nel tratto iniziale della funivia, garantendo un notevole incremento dell'efficienza dell'impianto ed un'evidente diminuzione dell'impatto ambientale, dal momento che buona parte dei 18 km totali è costruita sotto terra.

Nel progetto viene inclusa anche la creazione della piccola stazioncina in-

termodale di *San Rocco* in cui la merce proveniente dai tunnel viene caricata sui vagonetti, in grado di trasportare merce per una quantità di 1100 kg a testa. Da segnalare anche il rinnovamento della stazione di arrivo di San Giuseppe, caratterizzata da un parco di deposito di 25 ettari e capace di sostenere lo stoccaggio di oltre 600 mila tonnellate di rinfuse, sulle quali vengono svolte svariate operazioni e lavori.

Sotto. Porto di Savona, il percorso del tunnel.

In basso. La cokeria "Italiana Coke" di Bragno. Foto di Giorgio Stagni.



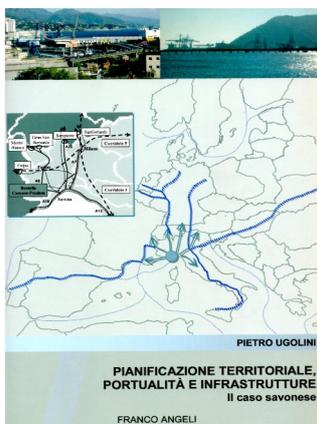
Vengono svolti, infatti, trattamenti quali vagliatura, miscelatura, riduzione e semplice stoccaggio, giusto per citarne alcuni. I clienti riforniti si trovano non solo nel suolo italiano, ma anche in Europa; centrali termoelettriche, industrie siderurgiche ed impianti chimici sono i clienti abituali.

Per chi volesse approfondire questo argomento, incuriosito dalle mie poche righe, suggerisco la visione su YouTube di un breve documentario della suddetta funivia. Per trovarlo e visionarlo è sufficiente digitare sulla barra di ricerca "Funivia Savona San Giuseppe": il video, si intitola "Le Funivie di Savona - Teleferiche Savona - San Giuseppe di Cairo" e dura poco più di 10 minuti.

Chiudo questo breve focus sulla funivia con l'estratto di un articolo della *Domenica del Corriere* datato 30 giugno 1912, in merito alla inaugurazione di quello che ancora oggi è un esemplare più unico che raro in tutta Europa: "Tenuto conto della sua potenzialità e della sua lunghezza, è il più grande impianto del genere esistente sin qui al mondo; non si può non compiacersi che si tratti di una ferrovia italiana, costruita nella regione più operosa d'Italia: la Liguria" •

Per maggiori informazioni circa la funivia vi suggeriamo di collegarvi al sito www.funiviesv.it

Per ulteriori approfondimenti sul caso portuale di Savona vi consigliamo invece un libro di qualche anno fa (2006), scritto da Pietro Ugolini, docente di Pianificazione presso il dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica ed Ambientale (DICCA) dell'ateneo di Genova, dal titolo "Pianificazione territoriale, portualità e infrastrutture. Il caso savonese."



ALCUNI DATI TECNICI

✓ Impianto nastri trasportatori

- 500 m nella Galleria in Banchina (da impianto sbarco/torre di smistamento a pozzo di raccordo)
- 1100 m nel minitunnel sotterraneo e sottomarino (da pozzo di raccordo a stazione di San Rocco)

✓ Linee funiviarie

- 2 teleferiche parallele indipendenti di tipo trifune (2 funi portanti Φ 50 ed 1 fune traente Φ 25 suddivisa in 4 tratte chiuse ad anello)

✓ Stazioni funiviarie

- 1 stazione di caricazione e partenza (San Rocco)
- 1 stazione di transito e deviazione (San Lorenzo)
- 3 stazioni motrici intermedie (Ciatti, Cadibona e Sella)
- 1 stazione di arrivo e scarico (San Giuseppe)

Lunghezza complessiva	▶ 16,651 km
Altitudine Massima	▶ 520 m
Pali di Sostegno	▶ 387 (194 linea 1+193 linea 2)
Velocità di esercizio	▶ 3,5 m/s (controllo 1,0 m/s)
Vagonetti in esercizio	▶ 1200
Portata massima vagonetti	▶ 1100 kg
Interdistanza vagonetti	▶ 65 m
Potenzialità teorica massima di trasporto	▶ 420 t/h

✓ Stazioni di SAN GIUSEPPE

Area di stoccaggio	▶ superficie: 120.000 m ²
	▶ capacità teorica complessiva: 600.000 t/circa
Parco Mezzi e Impianti	▶ 6 pale meccaniche gommate
	▶ 3 locomotori diesel
	▶ 3 impianti di vagliatura e frantumazione



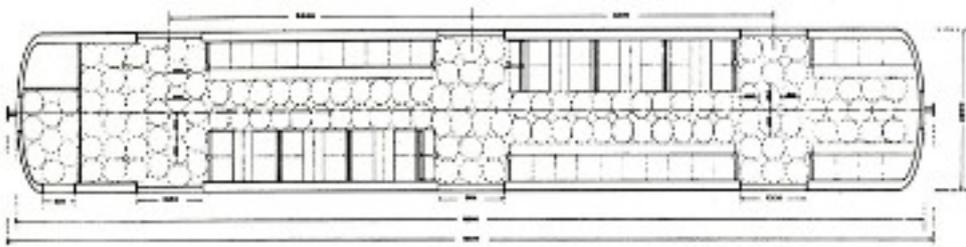
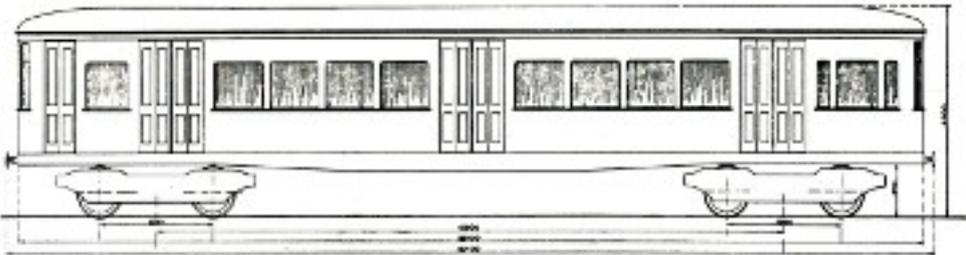
di **Eugenio Segalerba**

Metropolitana di Genova

I profeti della costruzione della città moderna.



TIPO DI VETTURA AUTOMOTTRICE



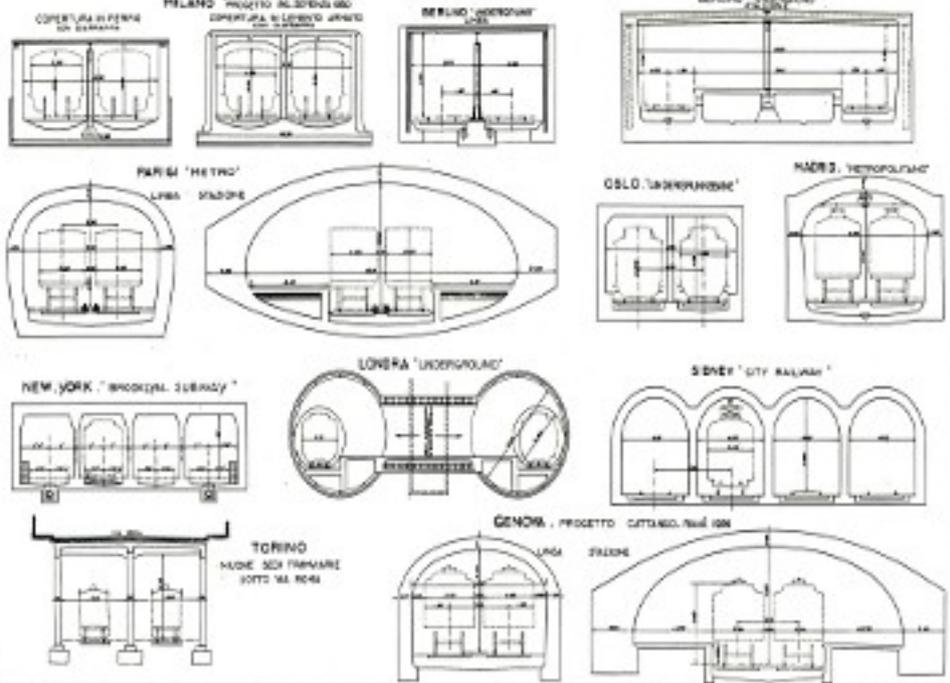
PROF. N. 11
N. 12
1912

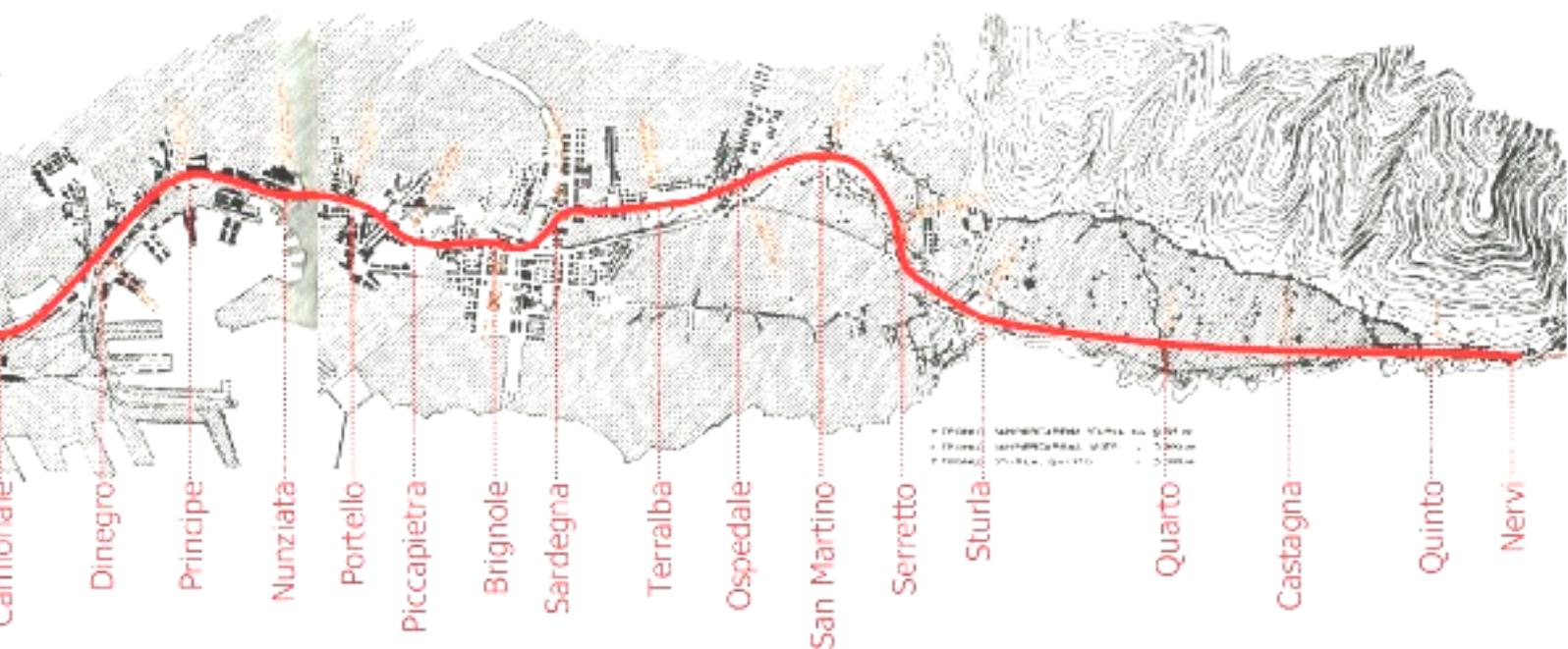
Agli albori del secolo XX, Genova era una città in piena espansione demografica ed economica, all'avanguardia su ogni ritrovato della modernità.

Il Sindaco **Andrea Podestà**, che aveva trasformato la città negli ultimi trent'anni del secolo precedente, aveva immaginato per la *Superba* un futuro grandioso, ed i progressi della tecnica, l'accresciuta importanza economica, le progressive espansioni dell'abitato oltre le mura e le annessioni dei circostanti comuni imponevano la predisposizione di una rete di trasporto pubblico rapido ed efficiente, che i pionieri del TPL immaginarono basata sulla metropolitana, così come stava accendendo nelle più importanti città europee ed americane.

Fra i più tenaci sostenitori della metropolitana vi fu **Stefano Cattaneo Adorno**, il quale, per tutta la sua lunga vita, elaborò progetti volti a dotare la città di una moderna linea sotterranea. Il suo progetto più maturo, del 1934, prevedeva una linea fra Pegli e Quinto e largo uso del sistema "cut and cover" sull'esempio americano e parigino, per economizzare i costi. Oggi, una targa presso la Stazione della metropolitana di Brignole - apposta nel 2012 su iniziativa anche dell'Associazione Metrogenova - ricorda la sua tenacia e visionaria cocciutaggine nel perseguire per Genova la costruzione di una linea metropolitana.

SEZIONI TIPO DI FERROVIE LINEE SOTTERRANEE





Cattaneo Adorno non era il solo a sognare di dotare Genova di una linea metropolitana. Nel 1907 l'ing. Pfaltz presentò al Ministero dei Lavori Pubblici una istanza di concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia sotterranea a trazione elettrica, con 11 stazioni e lunga quasi 10 km, destinata a collegare Sampierdarena a Sturla: la proposta fu successivamente sottoposta a modifiche nel 1911 e nel 1913, ma lo scoppio della Grande Guerra ne comportò il suo abbandono.

Il più visionario pioniere della metro genovese fu probabilmente Renzo Picasso, che nel 1911, nell'ambito di un più ampio, rivoluzionario studio per la radicale modernizzazione della città, progettò un interessante idea per il trasporto integrato cittadino (che, per la metropolitana, prefigurava l'uso della appena inaugurata galleria di Certosa e l'utilizzo ai fini civili della Galleria delle Grazie, con fermata metro De Ferrari). Il funambolico studioso rimase molto colpito da quanto vide nel corso di un lungo viaggio compiuto negli Stati Uniti negli anni '30, ed immaginò di portare a Genova le selve di altissimi grattacieli ed ardite linee di subway che aveva ammirato e studiato di persona: i suoi disegni e progetti ci riman-

dano ad una Genova simile a New York che oggi ci fa sorridere, ma che a quei tempi non era poi così assurda. L'unico progetto che fu realizzato prima della Seconda Guerra mondiale fu il Telfer, impianto di 2.270 m realizzato nel 1914 in occasione dell'Esposizione Internazionale intitolata "Igiene, Marina e Colonie". Si trattava di una monorotaia sopraelevata che collegava l'area espositiva posta di fronte alla Stazione Brignole, al Molo Gianò: l'impianto aveva funzione esclusivamente leisure, fu presto riconvertito per le necessità belliche e fu smantellato nel 1918.

Nel dopoguerra, l'inurbamento di migliaia di nuovi cittadini e il progressivo sviluppo del traffico privato (ed i relativi primi esempi di congestione dallo stesso determinati), spinsero l'Amministrazione sia a progettare direttamente una metropolitana (studio AMT del 1968, sfociato nella Relazione di Sintesi adottata dal Consiglio Comunale nel 1969, che costituirà il presupposto da cui mosse la Società Intermetro nel 1972 per elaborare il suo articolato e complesso progetto), sia a prendere in considerazione soluzioni di trasporto pubblico in sede vincolata talvolta assai fantasiosi. Fra questi, vanno citati progetto Safège (1961), una struttura

Sopra. Corografia generale del progetto di Metropolitana di Cattaneo Adorno.

Nella pagina precedente schemi per le automotrici e sezioni trasversali di vari linee metropolitane europee e mondiali (dal libro "La metropolitana di Genova", edita da SAGEP).

sopraelevata (fatta eccezione per il tratto sotterraneo dalle Grazie a Brignole) dotata di convogli di tre veicoli da 123 posti ciascuno, con 26 stazioni, che avrebbe dovuto collegare Voltri a Nervi, e il progetto **Alweg** (1967), che prevedeva una monorotaia sopraelevata (tranne il tratto Grazie - Brignole, che sfruttava l'esistente Galleria delle Grazie) di oltre 13 km, con 19 stazioni, che avrebbe dovuto collegare Cornigliano con Sturla.

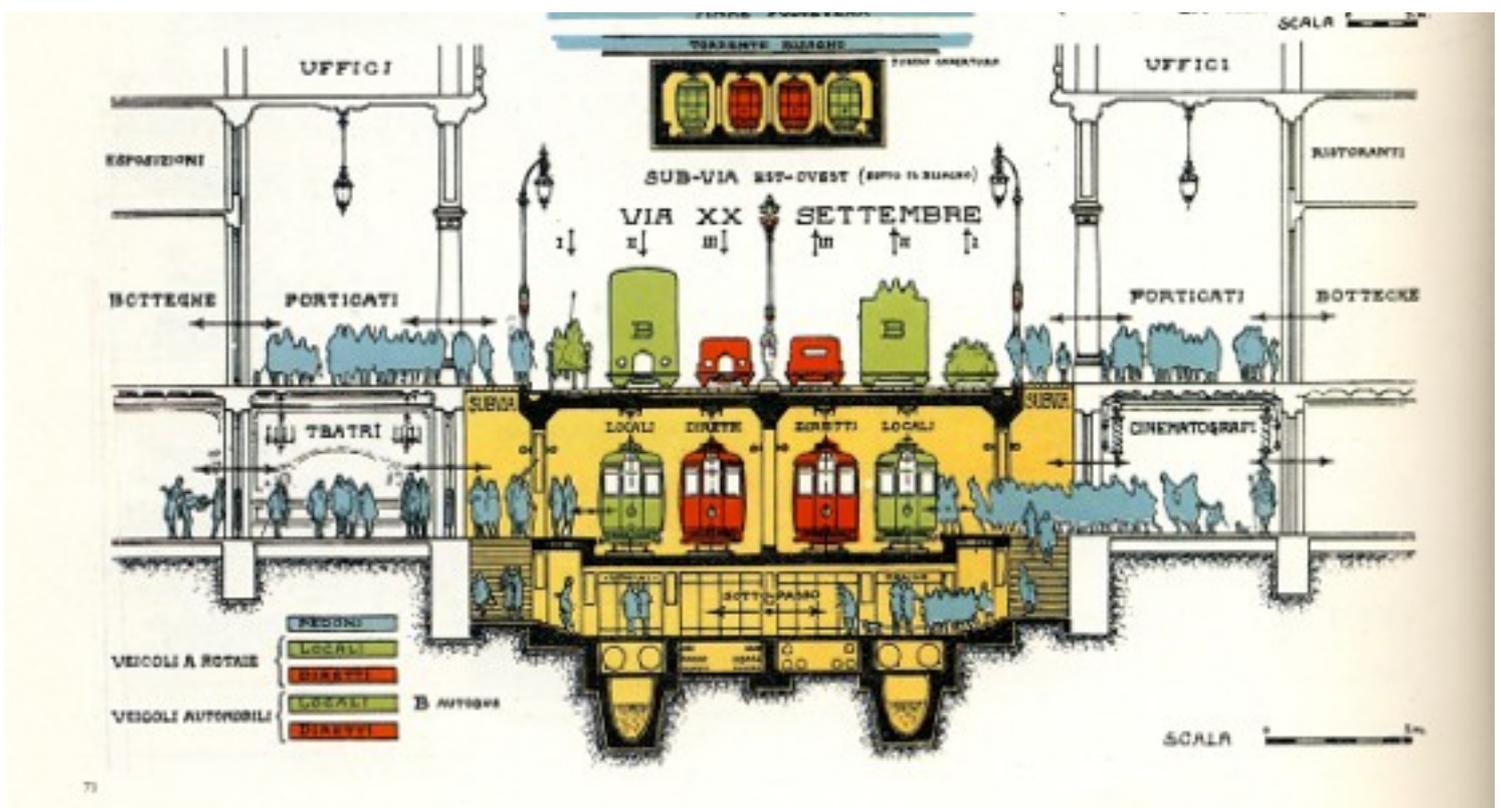
Un altro filone di studi e progetti (**Merlini**, del 1963 e **Piciocchi**, del 1968), invece, mirava alla riorganizzazione e al potenziamento della rete ferroviaria partendo dall'esistente, anticipando sotto alcuni aspetti quanto è attualmente in fase di esecuzione nell'ambito dei lavori al Nodo ferroviario.

L'idea comune, di allora e di oggi, è quella secondo la quale, attraverso lo sviluppo infrastrutturale e la separazione dei flussi e delle infrastrutture di lunga e breve percorrenza, la città possa dotarsi di una vera e propria metropolitana ferroviaria.

Per gli urbanisti che, a cavallo fra la fine del secolo XIX e l'inizio del XX, pianificarono lo sviluppo della città al di fuori delle mura, la predisposizione di adeguati impianti per la mobilità pubblica era un tutt'uno con la costruzione

Sotto. Monorotaia Telfer in una cartolina dell'epoca.

Sotto in grande. Progetto Elettrovia di Picasso (dal libro "La metropolitana di Genova", edita da SAGEP).



dei nuovi quartieri. La costruzione della Circonvallazione a Monte, che si protrasse per oltre cinquant'anni, vide la nascita di impianti speciali ancora oggi fondamentali, quali la ferrovia Principe-Granarolo (1901), l'ascensore di Montegalletto (1929), la Funicolare del Righi (1895), gli ascensori di Castelletto (1909 e 1929) e la funicolare di Sant'Anna (1891). Sembra significativo, infine, ricordare che il primo tratto cittadino di linea tranviaria elettrica (1893) collegava Piazza De Ferrari a Piazza Manin.

Sfortunatamente, una simile pianificazione virtuosa venne progressivamente meno con il procedere del secolo XX: quando gli anni del Boom lasciarono ai posteri interi invivibili nuovi quartieri con gravissime carenze quanto a dotazione di efficienti infrastrutture di trasporto pubblico, correlativamente veniva smantellata la rete di trasporto tranviario (1958-1966) a favore di linee di filobus e specialmente di autobus, considerate più adatte a confrontarsi con la congestione della città determinata dall'aumento esponenziale del traffico privato prodottosi in particolare fra il 1960 e il 1970. Gli ultimi vent'anni del secolo XX ed il periodo che stiamo vivendo hanno visto una riconsiderazione delle scelte, non sempre felici, compiute nel dopoguerra: la fati-

cosa costruzione della metropolitana, la sia pur parziale reintroduzione dei filobus, l'ammodernamento di vecchi impianti speciali (fra tutti l'ascensore di Monte Galletto, ma pure il progetto relativo a quello di Villa Scassi) e la costruzione di nuovi (come quello di Quezzi attualmente in corso), testimoniano di una scelta di fondo virtuosa ed apparentemente (pur fra molte contraddizioni) ormai irreversibile, che si esprime a favore di sistemi che garantiscono un elevato livello di mobilità sostenibile perché basati su vettori in sede vincolata aventi tempi certi di percorrenza, basse emissioni inquinanti, ed un migliore comfort e accessibilità per l'utente •

Sotto. Funicolare Sant'Anna, anni '70 con le ultime vetture a contrappeso d'acqua (da "Storia del Trasporto Pubblico a Genova", edito da SAGEP).

Sotto in grande. La monorotaia ALWEG dell'esposizione "Italia 61" a Torino (foto di utente Wikipedia)



di **Alfredo Grasso**

Archeologia ferroviaria

Quello che resta della ferrovia da Bolzaneto a Campi



immagine 1

La vecchia linea merci sulla sponda destra del torrente Polcevera è stata attivata nel 1914 con una diramazione dalla stazione di **Genova Bolzaneto** che, attraversando con un ponte lo stesso torrente, serve le zone di Trasta, Fegino e Campi, a singolo binario non elettrificato.

Inizialmente essa proseguiva con un secondo ponte fino allo scalo merci di **Sampierdarena Parco Forni**: nel 1927 questo collegamento veniva disattivato e la ferrovia si attestava definitivamente a Genova Campi.

Il suo traffico era prevalentemente merci e si è ridotto progressivamente negli ultimi decenni del secolo XX. Attualmente la linea è dismessa e gli unici spostamenti degni di nota sono i ricoveri di treni cantiere per manutenzione dell'infrastruttura.

Questa linea era dotata degli scali merci di Trasta, Fegino e Campi, tuttora esistenti. Essa serviva le Officine Manutenzione Veicoli FS di Trasta, da poco dismessa, e alcuni raccordi industriali, in particolare: quello dell'Ansal-

do ormai non più utilizzato; quello dello stabilimento siderurgico Italsider di Campi, sito non più esistente dagli anni '90. Le opere d'arte più rilevanti erano i due ponti sul Polcevera, dei quali solo quello di Trasta è rimasto a mantenere la linea collegata alla rete RFI.



immagine 2

Altre opere minori sono i sottovia delle rampe della Succursale dei Giovi e alcuni passaggi a livello, sia stradali che pedonali. Le stazioni merci di Trasta (che ha pure un fabbricato viaggiatori), Fegino e Campi sono intatte ma solo la prima è potenzialmente operativa. Di fatto, il binario risulta interrotto all'ex PL successivo alla stessa Trasta; il fascio binari dello scalo di Fegino è stato interrato e adibito a parcheggio;

il resto della linea fino a Campi, stazione compresa, è abbandonato. Le foto seguenti sono state realizzate in momenti diversi, tra 2007 e 2013. In particolare, le foto da Trasta proseguendo verso Campi sono le meno recenti e presentano la ferrovia non ancora del tutto dismessa, a differenza di quanto si può osservare oggi •

immagine 3



immagine 4

immagine 5



immagine 6

La nostra ricognizione parte dalla linea "storica" dei Giovi, dopo la stazione di Bolzaneto, dove si stacca la linea merci che si porta verso Trasta, sulla sponda destra del Polcevera, con questo ponte in muratura (immagine 1). Dopo il PL sulla "viabilità della sponda destra", la linea entra nel fascio binari dello scalo di Genova Trasta (immagine 2). Dalla ex stazione, lato nord, un binario in regresso raggiungeva l'ex Officina Manutenzione Veicoli delle FS di Trasta, passando attraverso l'omonimo quartiere (immagine 3). Il binario della foto precedente era chiuso lato stazione da un cancello, aperto solo per il transito di veicoli da e per le officine delle FS. (immagine 4). Il vecchio scalo merci di Trasta, qua ripreso alla radice nord degli scambi. In primo piano un carro pianale per trasporto containers; seminascosti, cassette di assali ferroviari (immagine 5).



immagine 7



La stazione di Genova Trasta era dotata anche di un fabbricato viaggiatori, ancora esistente ma inutilizzato e irraggiungibile (6). La radice sud degli scambi di Trasta ove oggi si assesta l'ex ferrovia per Campi (7). Oltre questo passaggio a livello, subito dopo la fine dello scalo di Trasta, la vecchia linea proseguiva per i quartieri di Fegino e Campi, servendo anche alcuni raccordi industriali (8). Il tratto abbandonato della ferrovia giunge allo scalo merci di Genova Fegino, dopo aver sottopassato le diramazioni della "Succursale" per Granarolo e Campasso. La foto risale al 2007, oggi questi binari sono interrati (9). Scalo merci di Genova Fegino. Sullo sfondo, il sottovia della Succursale, superato il quale la ferrovia proseguiva verso Campi, scostandosi leggermente dal torrente e servendo i raccordi industriali di Ansaldo. Oggi i binari sono interrati e tutto lo spazio è adibito a ricovero mezzi (10). Radice nord dello scalo merci di Genova Campi. La linea in questo punto attraversa via Lorenzi, in questo caso con le barriere poste sui binari anziché sulla strada. Qui la situazione dal 2007 a oggi è sostanzialmente immutata, come pure per le prossime foto (11).



immagine 8



immagine 9



immagine 10



immagine 11

Scalo merci di Genova Campi. I binari sono completamente ricoperti dalla vegetazione spontanea. Da qui, un tempo la ferrovia piegava a sinistra per prepararsi ad attraversare nuovamente il Polcevera, con un ponte del quale non vi è più alcuna traccia da tempo (12). Dal 1927, anno in cui la Bolzaneto – Campi non si collegò più a Genova Sampierdarena Parco Forni, la vecchia linea si atterra in questa curva, di fronte al casello nella foto. In passato era attivo un raccordo per l'Italsider di Campi. Oggi questo “moncherino” è circondato dai magazzini di grande distribuzione della zona (13).



immagine 12



immagine 13

di **Paolo Carbone**

A tutto vapore in Valle Stura

Sotto. Il convoglio, nell'edizione del 2012 presso Genova Borzoli.

Foto di Andrea "metro-tram", utente forum Metrogenova.com

Lo scorso 7 ottobre si è svolta, come ogni anno, una manifestazione di grande interesse per appassionati e non del settore trasportistico.

In occasione della **Fiera Valle Stura Expo** che si svolge a Rossiglione (GE) nel primo fine settimana di ottobre, è stato effettuato il convoglio storico tra le stazioni di La Spezia e quella di Rossiglione.

Contrariamente a quello che accade in altre Regioni - Lombardia e Toscana su tutte - non è così frequente vedere circolare treni storici sulla rete ferroviaria ligure e dunque la manifestazione ha richiamato una grande folla sia lungo il percorso sia alla destinazione finale.

Il treno storico è stato organizzato dall'**Associazione Museo Ferroviario della Spezia** che ha messo a disposizione l'intero convoglio formato da

- **Gr 740.244** in testa: locomotiva a vapore degli anni '20

- Carrozze **Centoporte** e **Corbellini** in livrea castano-isabella (anni '40-50)

- **E 626** in spinta: locomotiva elettrica in servizio sulla rete FS dagli anni '40 a inizio anni '90.

Il treno è stato "scortato" per ragioni di occupazione di tracce orarie nella tratta La Spezia-Genova Brignole da una E656 sempre del Museo ferroviario della Spezia e da lì ha proseguito sul percorso della linea Genova-Ovada, fermando in tutte le stazioni addirittura, e questa è una vera particolarità, nella piccola stazioncina di Genova Granara (situata sulle alture di Pegli).



Costruite a partire dagli anni Dieci del Novecento, le 740 furono progettate per migliorare le prestazioni (già buone) del precedente gruppo 730, queste ultime utilizzate principalmente nel centro Italia (linea Firenze - Roma). **Realizzate fino al 1922** vennero costruiti oltre **450 esemplari**, poi distribuiti su tutto il territorio nazionale. Alcuni esemplari, opportunamente modificate, resistettero anche all'arrivo dell'elettrico, continuando a viaggiare fino alla soglia degli anni Ottanta. Alcuni esemplari, oltre a quello del museo spezzino, vengono tuttora utilizzati per servizi speciali e turistici.

Foto di **David Spigolon**.



La linea tra Genova e Ovada si addice particolarmente ad un convoglio storico sia dal punto di vista ferroviario (binario unico, fabbricati d'epoca, ecc.) sia da un punto di vista paesaggistico in quanto percorre territori caratterizzati da panorami e scorci molto pittoreschi quali sono le strette valli e il susseguirsi di dirupi e strapiombi compresi tra Borzoli e Mele, per giungere finalmente, dopo la lunghissima galleria di valico, nella verde Valle Stura. In ogni stazione il treno è stato preso d'assalto da appassionati, ma anche da molte famiglie con bambini entusiasti nel vedere un vero e proprio *ciuf ciuf* e da molte persone che o non hanno mai potuto vedere o hanno un vago e lontano ricordo di una vaporiera in regolare servizio (le ultime della rete FS hanno circolato negli **anni '70** nelle linee padane e in **Val Pusteria**). Grande folla anche all'arrivo a Rossiglione dove le piccole pensiline erano assolutamente insufficienti a contenere tutte le persone che si sono assiegate vicino alla 740 per vedere da vicino bielle, sbuffi o farsi ritrarre in una foto o un filmato commemorativo. Particolarmente gradite sono state anche le ripetute sequenze di fischi che i macchinisti hanno regalato ai gitanti. Ma se la 740 è stata la protagonista assoluta, gli appassionati hanno potuto anche ammirare altri pezzi da novanta del nostro patrimonio storico ferroviario, come le carrozze **Centoporte** e **Corbellini** in livrea "castano-isabella" che forse alcuni meno giovani ri-

corderanno impiegate nei servizi locali fino agli anni '80 in livrea grigio e ardesia. Le carrozze perfettamente restaurate all'esterno, sono ancor più apprezzabili per gli interni recuperati sia per quanto riguarda l'impianto di riscaldamento (radiatori posti sotto i sedili), i sedili in legno, l'illuminazione a lampadine, ecc. Il convoglio nel pomeriggio si è spinto anche verso Ovada, invertendo la marcia nella stazione di **Ovada Nord**, posta sulla linea Ovada-Alessandria per poi raccogliere nuovamente il grosso dei passeggeri a Rossiglione per il viaggio di ritorno.

Tutte le foto di questo articolo sono di proprietà dell'autore dell'articolo, Paolo Carbone.



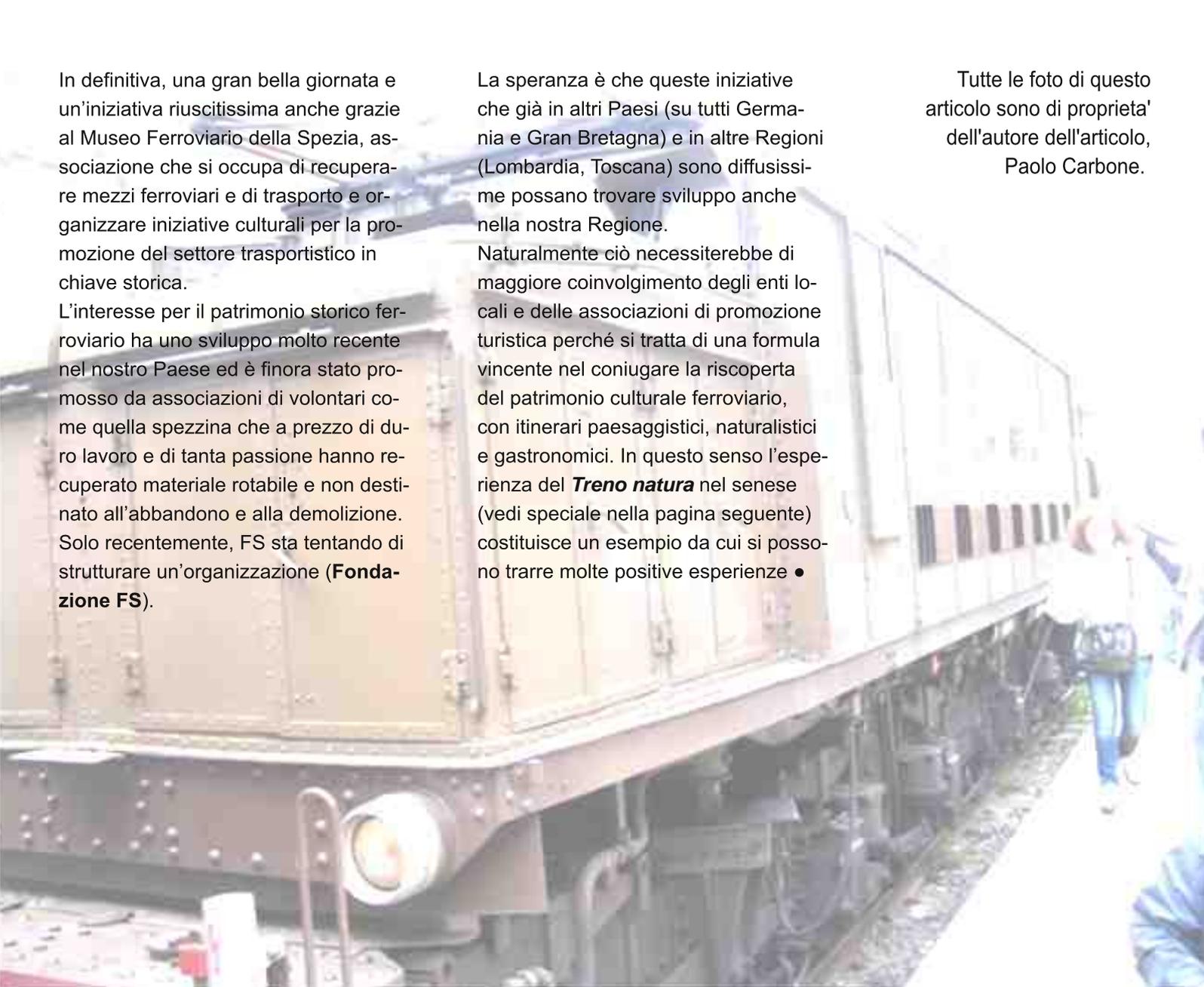
In definitiva, una gran bella giornata e un'iniziativa riuscitissima anche grazie al Museo Ferroviario della Spezia, associazione che si occupa di recuperare mezzi ferroviari e di trasporto e organizzare iniziative culturali per la promozione del settore trasportistico in chiave storica.

L'interesse per il patrimonio storico ferroviario ha uno sviluppo molto recente nel nostro Paese ed è finora stato promosso da associazioni di volontari come quella spezzina che a prezzo di duro lavoro e di tanta passione hanno recuperato materiale rotabile e non destinato all'abbandono e alla demolizione. Solo recentemente, FS sta tentando di strutturare un'organizzazione (**Fondazione FS**).

La speranza è che queste iniziative che già in altri Paesi (su tutti Germania e Gran Bretagna) e in altre Regioni (Lombardia, Toscana) sono diffusissime possano trovare sviluppo anche nella nostra Regione.

Naturalmente ciò necessiterebbe di maggiore coinvolgimento degli enti locali e delle associazioni di promozione turistica perché si tratta di una formula vincente nel coniugare la riscoperta del patrimonio culturale ferroviario, con itinerari paesaggistici, naturalistici e gastronomici. In questo senso l'esperienza del **Treno natura** nel senese (vedi speciale nella pagina seguente) costituisce un esempio da cui si possono trarre molte positive esperienze •

Tutte le foto di questo articolo sono di proprietà dell'autore dell'articolo, Paolo Carbone.



viaggio con il treno natura



Scoprire la bellezza delle **Terre di Siena** con un mezzo e una velocità d'altri tempi.

Il Treno natura porta davvero indietro nel tempo: questa è l'impressione che resterà nella mente di chi avrà la possibilità di compiere almeno un viaggio. E' grande l'emozione che si prova salendo a bordo di una carrozza centoporte, trainata da una littorina d'epoca o da uno di quegli scuri "giganti fumanti" sui quali i nostri nonni viaggiavano, accompagnati da un sottofondo di fischi, sbuffi, cigolii e soffiare di stantuffi. Gli itinerari sono tanti, inconsueti e tutti irresistibili per la bellezza dei territori attraversati e perché certi paesaggi, alcune prospettive, non sono "godibili" che dal treno. In certi tratti non ci sono strade, oltre alla ferrovia, e si vedono solo colture e greggi: il tempo si è davvero fermato e il treno natura ci dà la chiave d'accesso. Sarà possibile scendere in romantiche stazioni per poi avventurarsi lungo sentieri, raggiungere pievi, borghi e castelli, soffermarsi per una degustazione in una fattoria, cogliere l'occasione per partecipare a sagre e feste.



per altre info visitate il sito internet www.trenonatura.terresiena.it

PROSSIMI APPUNTAMENTI:

Cibi lenti per lenti paesaggi visti dal "Treno Natura"

Da ottobre a dicembre otto le tappe a bordo del TRENO NATURA per vivere in lentezza la bellezza del paesaggio culturale delle Terre di Siena

*Nel mese di dicembre il Treno Natura continuerà a viaggiare alla scoperta dei Mercatini di Natale dell'Amiata (**1° dicembre**) e delle degustazioni di Olio Novo a San Quirico d'Orcia (**8 dicembre**).*

*Domenica 1° dicembre il treno storico a vapore partirà da Siena con sosta ad Asciano per poi raggiungere Sant'Angelo - Cinigiano passando attraverso i suggestivi scorci del Parco della Val d'Orcia, delle zone del Brunello di Montalcino e delle Crete Senesi. Da Seggiano i partecipanti saranno trasferiti verso il Monte Amiata, con possibilità di visitare le cantine di Seggiano e degustare l'olio novo. Domenica 8 dicembre, invece, il Treno Natura si dirigerà verso San Quirico e la sua Festa dell'Olio. L'ultima tappa dell'edizione 2013 del Treno Natura sarà domenica **15 dicembre** con arrivo a Siena e partenza da Fabro, passando da Chiusi.*

Info e prenotazioni

Ferrovie Turistiche Italiane - treninvalidorcia@ferrovieturistiche.it

Visione Del Mondo - tel 0577 48003 - fax 0577 236724 - info@visionedelmondo.com

di Davide Vallese

Viaggio in Val Cerusa

La montagna dietro le spalle della città

La tipica descrizione scolastica, riguardo la città di Genova, parte dal citare la lunga estensione costiera cittadina. Il dato che forse viene trascurato maggiormente è invece l'incredibile varietà di borghi, spesso di piccole o piccolissime dimensioni, che vivono alle spalle della *grande città* lontani da essa sia cronologicamente sia concettualmente. In queste pagine si parla spesso di sistemi di trasporto protetti, di progetti e di idee ma, in questa breve guida, si vuole tornare indietro, ai tempi delle colline risalite tramite mulattiere le quali, tra mille difficoltà, garantivano spesso l'unica soluzione di collegamento con le valli vicine e il basso Piemonte.

Questo stacco, tra la modernità e il passato, credo possa trovare il suo punto massimo in una piccola valle nell'estremo ponente cittadino, subito alle spalle di Voltri: la **Val Cerusa**. Non mi stupirei se qualche nostro lettore avesse quanto meno difficoltà a localizzarla, data quasi l'assenza di borghi di un certo peso demografico e le dimensioni comunque limitate. Il centro maggiore, e terminale della strada che risale la valle, è **Fiorino** ma lungo il percorso sono diverse le strade limitrofe che conducono a piccoli borghi arroccati sui fianchi delle colline.

FERMATATA A RICHIESTA

697 VOLTRI - VIA VERITÀ - CREVARI - VIA RUBENS
FIORINO - VIA CAMOZZINI - VIA VENTIMIGLIA - VIA CRAVASCO
VIA MONTANELLA - VIA CRAVASCO - VIA VERITÀ SOLO SERALE

SERVIZIO CLIENTI 848 000 030

97 Orari di partenza

Linea del servizio al cliente
VOLTRI Fiume >>> VOLTRI Fiume
0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

VOLTRI Fiume >>> VOLTRI Fiume
0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

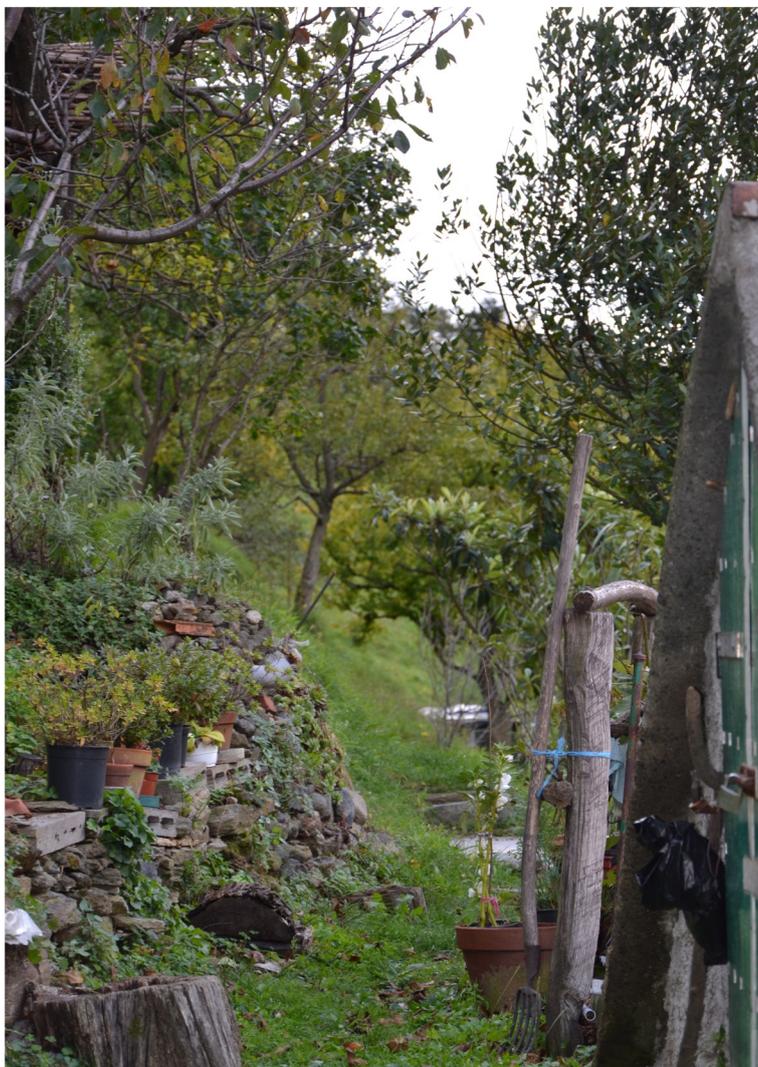
0512 0620 0630 0725 0730 0800 0840 0910 1010 1110 1200 1250 1315 1400
1450 1520 1610 1630 1700 1800 1825 1850 1915 1940 2010 2040

La vita in questo breve spazio geografico viene definita come quella di una volta e infatti sono ancora presenti attività economiche in gran parte perdute nel genovesato, come lo sfruttamento agricolo e boschivo fino all'allevamento del bestiame, soprattutto ovini. Eppure la valle, mantenendo tratti vergini, venne interessata da un discreto sviluppo industriale fino dal XVI secolo, quando si insediarono manifatture per la realizzazione della carta, la quale veniva poi inviata nell'Oltregiogo attraverso il crinale del Bric del Dente e la viabilità storica.

La particolare morfologia della valle permetteva (e lo permette tuttora) una abbondante riserva idrica, garantita dal perdurare in valle di notevole quantità di vapore acqueo, dovuto all'incontro tra le differenti correnti d'aria asciutte e umide.

Questa è, molto in breve, la storia industriale del borgo denominato **Fabbri-
che**, situato sulla strada che risale la valle. Qui, a partire dal 1610, vengono realizzate cartiere, mulini e piccoli cascinali che, ancora a metà Ottocento, davano lavoro ad oltre cinquecento persone. Parte di queste manifatture nell'Ottocento vennero trasformate in filande ma la valle rimase (con le zone limitrofe di Acquasanta, Mele ma anche Arenzano e Cogoleto) nella memoria per la sua industria cartiera che sopravvive, ovviamente non più con i grandi numeri, tuttora.

Il passato industriale di questa piccola valle non deve però trarre in inganno, perché a partire del XVIII secolo fiorirono un discreto numero di ville patrizie, realizzate dalle nobili famiglie ge-



novesi che, qui, trovavano un po' di pace dalla "vita sociale" della grande città. L'esempio maggiore è la villa Spinola (passata poi ai conti Sacchi - Nemours sul finire dell'Ottocento) realizzata nel primo decennio del Settecento e di grande valore storico ed architettonico, con annessi altri piccoli fabbricati ed una torretta.

Sempre settecentesca è anche la villa Sciantone, posizionata in via Costa d'Erca, che consiste in un corpo principale affiancato ad un torre a pianta quadrata con archetti a decorarne il cornicione.

Tale struttura aveva sì una valenza "patrizia", ma il complesso aveva anche un forte legame con l'attività agricola, come tuttora accade visto che l'edificio è all'interno di un'azienda agricola. Nel territorio della valle oltre ai nuclei centrali nacquero diverse frazioni, spesso poco più che una manciata di cascinali, le quali sfruttavano una serie di passaggi, stradine che risalivano a mezza costa dal fondovalle.

Gli abitati di Chiale e Sambugo sono i casi maggiori dove nel secondo ha trovato sede anche un famoso laboratorio dolciario.

Chiale ha probabilmente origini nel XIII secolo e dal suo "centro" è possibile raggiungere alcuni cascinali e fasce coltivate mentre invece **Sambugo** è la frazione più in quota dell'intera valle, e si raggiunge dopo una strada tortuosa che devia prima del centro di Fiorino. Piccolo gruppetto di case, realizzate intorno al piazzale della chiesa, ha una storia prettamente rurale, dove un tempo diversi prati erano utilizzati per immagazzinare il fieno per alimentare gli animali in inverno.

L'abitato di Sambugo ha la particolarità di essere quindi schiacciato tra aree prative e le aspre pareti rocciose che degradano verso il rio della Gava.

Borgo principale della valle è invece **Fiorino**, ultima frazione della valle e del comune di Genova. Il toponimo (dal latino *florem*) ci permette subito di capire come la zona fosse sfruttata per la fertilità del suolo e di conseguenza per l'agricoltura.

Il borgo, che fino a non molti decenni fa contava diverse osterie, ha un aspetto quasi prettamente alpino, nelle costruzioni e nel panorama vista la vicinanza con le prime pendenze verso il Monte Beigua, tra il Reixa e il Bric del Dente.



Arrampicati sulle pendici, fin dove il terreno e la conformazione geologica lo permette, dentro antichi nuclei di povere case qualche anziano del luogo ancora resiste, e si spezza la schiena come duecento anni fa per far pascolare poche bestie e raccogliere il fieno su ripidi terrazzamenti, sostenuti da muri a secco, molti dei quali ormai in rovina in quanto abbandonati. Qui è possibile vedere pezzi di "archeologia agricola" come una *strafia*, vecchie e rudimentali teleferiche realizzate con tronchi inchiodati l'un l'altro e un cavo metallico,

Pagina 30.

Capolinea del 97 a Fiorino.

Pagina 31. Sentiero che conduce agli orti di Fiorino e garage ricovero di attrezzi con vecchie stampe.

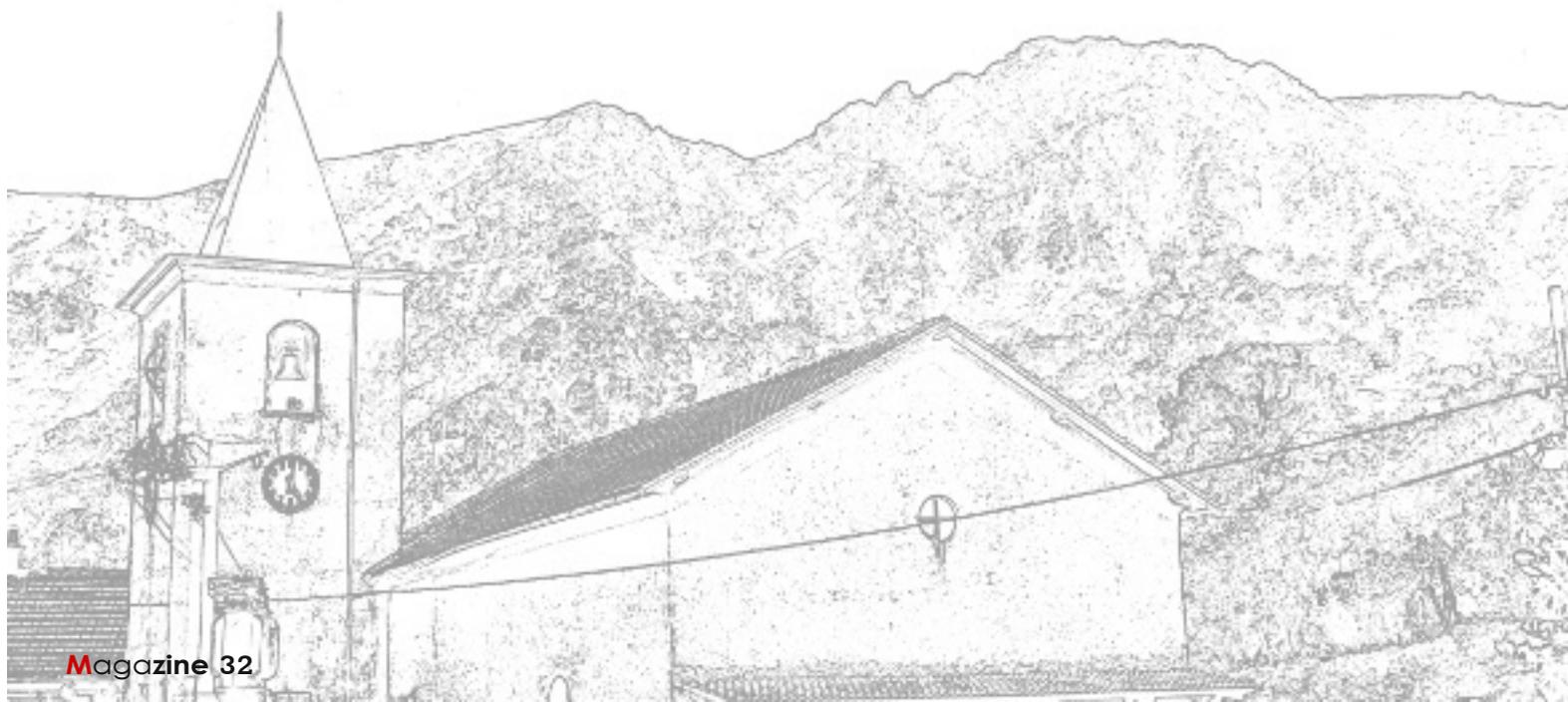
Sopra.

Una casa a Sambugo

Sotto.

La chiesa di Fiorino

Tutte le foto di questo articolo sono di Francesca Gualtieri.



o i *barchi* improvvisati ricoveri per il fieno, dove una palizzata intorno permetteva di far muovere il tetto in metallo facendolo sempre stare a contatto col fieno. Tale sistema impediva alla pioggia, e alla neve, di bagnare il contenuto risparmiando però sulla costruzione di edifici in muratura. Tali strutture le si trovano anche in val d'Aveto, soprattutto prima di Santo Stefano, e nelle aree agricole intorno a Casella in valle Scrivia ma è comune anche nelle zone alpine del friulano, anche se spesso in tale area queste strutture (*barcu* e *tabié* in dialetto locale) erano in muratura.

La viabilità in questa valle è caratterizzata da strade strette, tortuose che permettono comunque di raggiungere tutti i nuclei principali. Oltre a queste esiste tutta una serie di sentieri, i quali raggiungono anche le case più disperse, a cui occorre aggiungere la storica *strada Canellona*, la quale rappresentava (e permette tuttora) un collegamento tra la zona di Voltri e Masone. In questa strada commerciale viaggiavano le merci più importanti: ferro proveniente dalle fucine della Valle Stura, carta realizzata in val Cerusa ma anche prodotti "esotici" come le spezie del lontano Oriente o i tessuti delle Fiandre. Il percorso è tuttora transitabile, e visto lo scarso traffico è possibile anche percorrerla a piedi o in bicicletta, e parte dall'abitato di Fabbri- che per raggiungere dopo una tortuosa salita la SP73, alle spalle di Masone. Lungo il percorso è possibile incontrare alcuni edifici storici come la *Cà de Anime*, casa colonica un tempo uti-



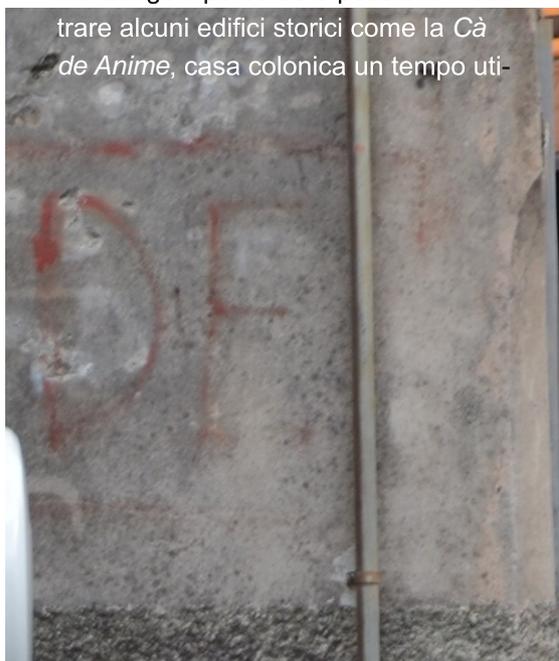
Sopra.
Una *barco* presso Fiorino

Sotto.
Il 97 arriva al capolinea di Fiorino

Tutte le foto di questo articolo sono di Francesca Gualtieri.

lizzata come rifugio per i viaggiatori e ora abitazione privata, e le minuscole frazioni di Voltino e Canellona, dove tuttora è possibile vedere una vecchia costruzione, un tempo albergo di sosta. Molto più impattante della viabilità storica è stata invece la costruzione dell'autostrada A26, la quale con un'ampia curva (quasi tutta in galleria) sovrappassa la val Cerusa per raggiungere il mega viadotto Gorsexio, situato alle spalle dell'abitato di Mele, e il traforo autostradale del Turchino.

Gli imponenti piloni che sorreggono le corsie autostradali sono uno scempio nel cuore di una valle particolarmente nascosta, silenziosa e rurale che il "progresso" automobilistico degli anni '70 ha per sempre macchiato •





di *Associazione Metrogenova*

Compleanno Associazione

Racconti di alcuni amici partecipanti al consueto appuntamento annuale a Casella

Squadra che vince non si cambia. Questo noto modo di dire sportivo si addice molto all'evento dello scorso 9 Novembre. Infatti, per il terzo anno consecutivo, l'**Associazione Metrogenova** ha festeggiato il proprio "compleanno" a Casella: giro completo col trenino e luculliano pranzo presso il ristorante Centrale che, come di consueto, ci ha riservato una sala tutta per noi.

Ecco di seguito le sensazioni di alcuni Soci che hanno partecipato al gustoso evento e che hanno voluto raccontarci la loro esperienza.

Alberto

Ad un pranzo si va per motivi vari, ma soprattutto per... la buona tavola. Stante la mia età avanzata, però, io ho aderito all'invito con l'intento di socializzare e di conoscere di persona i Soci del sodalizio, di cui mi onoro essere stato fra i primi iscritti. Ed ho indovinato a farlo, sebbene la tempesta notturna che aveva colpito la città, inducesse a più sicure dimore. Tanto per cominciare: la fortuna aiuta gli audaci, per cui poi abbiamo avuto il sole per l'intera giornata, tranne che per un breve istante al momento del rientro pomeridiano. Intanto è stata bella la scarrozzata col trenino, in vettura "storica" a noi specificamente dedicata; ed è

già bella la scampagnata lungo le alture. Per inciso, il tassista che mi aveva portato in stazione, mi ha detto di aver molto viaggiato sia in aereo che per nave, ma – per la miseria! – aveva sofferto il mal di mare (rollio) solo sul trenino di Casella! Il pranzo è stato fenomenale anzi, con linguaggio da caserma: il vitto era ottimo ed abbondante! Le bottiglie, poi, andavano a ruba! L'anno prossimo bisogna fare il bis. Quel che mi è particolarmente piaciuto, però, è stata l'impostazione "familiare" data all'incontro; intere famiglie, bambini, coppie. I vecchi frammisti ai più giovani; pensate a me (83 anni fra qualche mese) e a Pietro (uno e mezzo) che abbiamo giocato assieme! Bella accoppiata. E poi, i bambini sono il sale della terra e sentirli ridere (o piangere) ha aggiunto una connotazione di vita reale al convivio. Quindi, se mi chiedete un breve giudizio sul pranzo di Casella: per me è stata una bella giornata passata in buona compagnia. Sono stato con mio nipote Flavio, ho parlato con amici, ho visto gente, ho perfino scambiato battute salaci con un simpatico cabarettista calabrese che a momenti sembrava essere un mio parente stretto! Cosa voglio di più dalla vita, ormai giunto al declino? Beh, un auspicio: alla prossima!

Pinuccio

Sarà banale e probabilmente sono anche le solite battute, i soliti convenevoli, ma è stato un piacere avere passato la domenica tra appassionati di trasporti e l'amicizia che si è instaurata nel nostro gruppo, rafforzata nel corso degli anni. Una piacevole constatazione: ritrovare nei membri di un'Associazione di appassionati di trasporti *On Web*, anche la voglia e la gioia di rafforzare questo legame, raggruppando addirittura le mogli, le famiglie, i bambini; peccato per mia moglie e la figlia impegnata di sabato: la scuola ed altri problemi me le hanno tenute lontane. Riguardo al viaggio con il trenino: sono arrivato alla Stazione proveniente da viale Bracelli. I collegamenti diretti alla stazione dalla bassa Valbisagno lasciano molto a desiderare.

(...) Il viaggio è stato nel complesso come me lo aspettavo molto piacevole, come sempre arricchito inoltre dai colori del paesaggio autunnale. All'arrivo poi ho scoperto che dal deposito di Casella esiste una diramazione che serve una vicina cava di pietre ed un'altra diramazione che avrebbe dovuto collegare Casella con Montoggio. Ma ahimè! In questo collegamento mai realizzato stazionano alcuni vagoni in stato di totale degrado ed abbandono. Speriamo che qualcuno li recuperi riportandoli al loro antico splendore.

NonnoGP

Le parole poco servono a descrivere la gioia trasmessa dal nostro incontro. La cosa più bella è stata sicuramente la presenza di persone di età così diversa; sembrava proprio di essere in Famiglia (la maiuscola è intenzionale). Di questi tempi parlare con entusiasmo di famiglia sembra quasi una bestemmia: sono felice di passare per blasfemo.

Dallo scorso 11 novembre il trenino è chiuso per importanti lavori di manutenzione: noi tutti ci auguriamo che possa tornare presto in servizio, magari anche prima del prossimo compleanno di Metrogenova...

Ringraziamo per i contributi a questo articolo: Gianpaolo Baratelli, Alberto Caminiti, Flavio Giuffra e Giuseppe Laurino.



Coordinamento editoriale e grafica numero 14

Davide Vallese

Hanno scritto e collaborato in questo numero
Gianpaolo Baratelli, Claudio Bellini, Alberto Caminiti, Paolo Carbone, Flavio Giuffra, Alfredo Grasso, Francesca Gualtieri, Giuseppe Laurino, Achille Pennellatore, Eugenio Segalerba e Davide Vallese.

Per info e contatti

info@metrogenova.com

redazione@metrogenova.com

Queste pagine sono da considerarsi parte del sito amatoriale 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 pre-esistente 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, “Associazione Metrogenova” 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, 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, suggeriamo di visitare il nostro sito www.metrogenova.com oppure di scriverci all'indirizzo info@metrogenova.com.



www.facebook.com/metrogenova

redazione@metrogenova.com

