



Opera di divulgazione culturale gratuita n.17

## All'interno

**Dreiländereck, tre Paesi  
in tre giorni con i mezzi  
di trasporto pubblico**

**Il Metrolink di  
Manchester**

**ALe 801  
...addio**

**I servizi  
ferroviari  
Italia-Francia**

**Il forte  
Richelieu**

*...ed altro ancora...*

## Editoriale

### La mobilità sostenibile

**S**ostenibile... un aggettivo che da qualche anno ci sentiamo riproporre riferito ai più diversi ambiti: sviluppo sostenibile, economia sostenibile, agricoltura sostenibile e, appunto, mobilità sostenibile. In senso generale vorrebbe dire qualcosa "che possiamo sopportare" o "che ci possiamo permettere", soprattutto nel lungo termine; nell'accezione oggi più diffusa è riferito quasi esclusivamente all'impatto sull'ambiente e, di riflesso, alla stessa qualità della vita delle persone. Parlando di mobilità, una mobilità sostenibile dovrebbe essere quella che non solo rispetta l'ambiente, contenendo le emissioni atmosferiche, acustiche, nei terreni e nelle acque, ma al tempo stesso risponda adeguatamente alle esigenze di spostamento dei cittadini, per una nuova vivibilità delle nostre città e dei nostri ambiti suburbani che possa infine dirsi "a misura di persona".

gamma di opzioni di trasporto disponibili, adottando delle soluzioni che possono ridurre l'impatto ambientale ma anche dare risparmi di tempo e di denaro e migliore comodità negli spostamenti. A questo punto, vale la pena di riflettere come tale indirizzo venga invece colpevolmente semplificato nell'accezione comune e così disatteso, in particolare, nella nostra città. Perché a Genova, quando si pensa, si parla (e si fanno scelte) di mobilità sostenibile, che cosa abbiamo? Piste ciclabili e bike sharing, iniziative "elitarie" quali punti di ricarica per auto elettriche e "car sharing", qualche isolato esempio di parcheggio di interscambio e, per fortuna, qualche pedonalizzazione (che però chiede a sua volta un'efficiente mobilità di accesso). Manca una componente, quella più importante per il contributo che potrebbe dare in termini quantitativi: un efficiente sistema di Trasporto Pubblico.



Come si fa? Tutti gli anni, su iniziativa dell'Unione Europea, si svolge la "Settimana europea della mobilità sostenibile", cui anche l'Italia aderisce attraverso il Ministero dell'Ambiente, nell'intento di sensibilizzare istituzioni e cittadini sul tema e suggerire indirizzi. Lo slogan dell'edizione 2015, che, come di consueto, si è svolta dal 16 al 22 settembre, ci è sembrato molto significativo: "Choose. Change. Combine - Do the right mix", ovvero scegli la giusta combinazione tra i mezzi di trasporto disponibili (nel logo il pedone, la bici, l'auto, il mezzo pubblico). Si tratta di un chiaro invito ad un ripensamento della

Un Trasporto Pubblico che possa risultare attrattivo e riuscire nel non facile intento di indurre un cambio di mentalità nelle persone per rinunciare al mezzo individuale, anche se ad emissioni basse o nulle, ma pur sempre impattante nel disordine circolatorio della nostra città, a favore del mezzo collettivo. Può forse far riflettere che per eguagliare senza emissioni la capacità di trasporto di un semplice filobus della linea 20, che può caricare sino a 150 persone, con una frequenza di 5 minuti, occorrerebbe un flusso ininterrotto di circa un ciclista (o di un'auto elettrica) ogni due secondi; e questo senza

scomodare metro e tram, di cui pure sentiamo il bisogno, che hanno capacità di trasporto ben superiori. Traguardo evidentemente impossibile anche solo da avvicinare.

Questo non significa che noi siamo contrari alla mobilità ciclabile o alle auto ed agli scooter elettrici, sempre meglio che mezzi a motore termico, ma si tratta di misure non risolutive; riteniamo però necessario che, a livello delle Istituzioni, si prenda infine atto dei limiti intrinseci di tali soluzioni, se viste come unica misura.

Scegliere, ad esempio, quante risorse e quali spazi siano da dedicare alla mobilità ciclabile, spazi assai preziosi in una città che ha una larghezza media delle strade inferiore ai 7 metri, dovrebbe richiedere un'attenta valutazione caso per caso su quanto tale investimento possa effettivamente condurre ad un significativo aumento della mobilità sostenibile e non solo una pur piacevole iniziativa a favore di una minoranza. Ci sembra invece che si tenda pedissequamente ad imitare i modelli delle grandi città europee le quali, è vero, hanno una diffusa mobilità ciclabile, ma hanno spazi che Genova non ha e, soprattutto, vantano anche un Trasporto Pubblico di qualità, basato su metropolitane e/o tram.

Se vogliamo imitare davvero questi modelli virtuosi occorre che le nostre Istituzioni prendano atto del cuore del problema: si dedichino maggior attenzione e si investano più risorse in un sistema di Trasporto Pubblico profondamente diverso dall'attuale, che è del tutto inadeguato in termini di sostenibilità non solo ambientale, ma anche economica, come le ricorrenti difficoltà finanziarie di AMT ed una perdurante diminuzione del numero degli utenti (stimata dell'ordine del 4-5% nell'ultimo anno) dimostrano.

Un Trasporto Pubblico prevalentemente basato su mezzi ecologici in sede propria, ad elevata capacità, confortevoli e tali da assicurare per quante più persone l'abbandono del mezzo individuale ogniqualvolta possibile.

Per convenienza, non per imposizione.

Genova, novembre 2015

*Luigi Piccardo*

*presidente Associazione Metrogenova*



*Le immagini utilizzate nell'editoriale provengono dal sito web del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare e dalla pagina web del SUPERHUB Project (progetto cofinanziato dall'Unione Europea).*

## Sommario

**5** di Claudio Bellini  
**Dreiländereck, tre Paesi in tre giorni con i mezzi di trasporto pubblico**

**9** di Alex Bettucchi  
**Il Metrolink di Manchester**

**11** di Paolo Carbone  
**Alé 801... addio**

**13** di Paolo Carbone  
**I servizi ferroviari Italia-Francia**

**16** di Flavio Giuffra  
**Il forte Richelieu**

**19** di Paolo Carbone e Flavio Giuffra  
**La tratta Nervi-Recco, un viaggio breve ma intenso**



Gentile lettore, ti ricordiamo che tutti i nostri numeri sono disponibili nell'area riservata del sito dell'Associazione Metrogenova. La fotografie utilizzate per la copertina di questo numero sono opera degli articolisti.



<b>M</b> associazione <b>metrogenova</b>	socio numero <b>1000</b>
nome e cognome <b>Mario Rossi</b>	
anno <b>2016</b>	socio <b>ordinario</b>
<a href="http://www.metrogenova.com">www.metrogenova.com</a>	

### TESSERAMENTO 2016

Il nostro lavoro ormai prosegue da otto anni. Realizziamo per noi, ma soprattutto per i nostri Soci, diversi report e questa rivista. Inoltre, teniamo costantemente sott'occhio la realtà della mobilità urbana genovese e ligure. **AIUTACI ANCHE TU DIVENTA NOSTRO SOCIO**

# 15 euro

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

# Dreiländereck, tre Paesi in tre giorni con i mezzi di trasporto pubblico

di **Claudio Bellini**

**N**ell'Alta Val Venosta, vicino al Passo Resia, si incontrano tre Stati, **Italia, Svizzera ed Austria**, e tre rispettive aziende di trasporto pubblico, la **SAD** - Società Automobilistica Dolomiti, la mitica **Autopostale** e la forse meno nota **PostBus**, facente parte del gruppo ÖBB-Holding. Queste tre aziende hanno stipulato un accordo che permette ai turisti di acquistare la "**Dreiländer Sommercard Gold**", un unico titolo di viaggio per utilizzare i servizi delle tre suddette aziende (compreso il treno della Val Venosta) in un territorio compreso tra Malles (Italia), Scuol (Svizzera) e Landeck (Austria), cinque impianti di risalita (Belpiano, Haideralm, Mutzkopf, Bergkastel e Scuol), il battello Hubertus sul lago di Resia (quando non è ancora congelato...), di visitare il Museo di Curon, il Bunker 20 a Resia (sbarramento risalente alla prima guerra mondiale), il Castello di Nauders, il centro visite del parco naturale Kaunergrat, la fortezza di confine Altfinstermünz e di usufruire di altri vantaggi per le proprie vacanze.

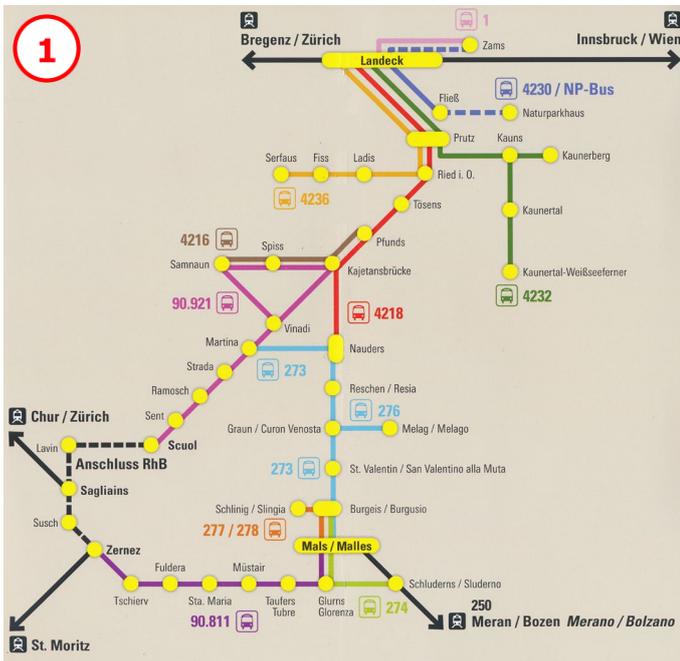
più stupisce in Val Venosta, ed in generale nella zona dei tre confini (Dreiländereck), è la notevole integrazione tra la bicicletta ed i mezzi di trasporto pubblico. **Integrazione:** la mobilità ciclabile non si sostituisce al trasporto pubblico né a quello privato, ma diventa un salutare modo di spostarsi durante le proprie vacanze. Le piste ciclabili non sono quasi mai affiancate alle strade di grande o media comunicazione, ma hanno percorsi alternativi spesso ricavati dalle strade storiche più impervie e permettono di apprezzare da vicino grandi e piccoli paesi di questa parte del Tirolo.

Ovviamente l'utilizzo della mia carta non poteva che iniziare dall'Italia e dal **treno della Val Venosta**



(Vinschgerbahn), un mirabile esempio di vera e propria resurrezione di una linea considerata dalle Ferrovie dello Stato (italiano) come un "ramo secco", chiusa nel 1990, ristrutturata dalla Provincia Autonoma di Bolzano e riaperta nel 2005 (quest'anno è stato festeggiato il decennale della riapertura). Oltre ad attraversare una valle incantevole dal punto di vista naturalistico, sulla quale si affacciano le vette più alte dell'Alto Adige, come l'Ortles e il Weisskogel (Palla Bianca), la ferrovia è stato il punto di partenza di una rivoluzione del trasporto pubblico (il progetto "**Cadenzamento Alto Adige**") che in pochi anni ha coinvolto tutta la Provincia. Cito testualmente dal sito internet: "Il treno e la corriera devono essere un'alternativa valida all'auto privata per quante più persone possibile, ma ciò può avvenire solo offrendo ai cittadini sia dei mezzi pubblici moderni, comodi ed ecologici, sia degli orari che rispondano alle reali esigenze degli utenti, facili da memorizzare e perfettamente coordinati fra loro". Ed è proprio questo

**2. Intermodalità bus+bici a Curon: i ciclisti scendono dal bus e recuperano la loro bici collocata nelle bagagliere o nel tender.**



Insomma, non si tratta solo di un titolo di viaggio integrato, ma un vero e proprio pacchetto turistico, anche per le famiglie, visto che la carta è gratuita per i bambini fino ai 14 anni. C'è anche la variante "**bike**" dedicata ai ciclamatori, che permette di trasportare a bordo dei mezzi di trasporto pubblico la propria bicicletta (ovviamente per chi non vuole fare le salite...). Sì, perché una delle situazioni che

**1. Mappa della rete dei trasporti pubblici della regione del Dreiländereck.**

lo spirito dell'orario cadenzato: l'orario della ferrovia è organizzato con una corsa ogni ora tra **Merano e Malles** con fermata in tutte le stazioni intermedie, a cui si aggiunge un treno "espresso" ogni due ore, che salta i centri minori; tutti i servizi automobilistici, che dalle stazioni raggiungono le località più remote della valle (Val Martello, Val Senales, Solda, Val Mazia, Slingia e Vallelunga), sono anch'essi coordinati con i passaggi dei treni e capita spesso di vedere una corriera arrivare in stazione poco prima del treno e ripartire qualche minuto dopo.



**Treno e bici**, in Val Venosta il binomio è oramai inscindibile: i treni possono trasportare 15 (quindici!) biciclette, nelle principali stazioni (Merano, Naturno, Laces, Silandro, Spondigna e Malles) ci sono punti di noleggio del circuito Bici Alto Adige con decine di biciclette e sono attivi numerosi servizi navetta per spostare le biciclette tra i vari punti di noleggio. La pista ciclabile che segue l'Adige, la ferrovia e la via Claudia Augusta è lunga 62 km con un dislivello complessivo di 700 metri, che i più pigri affrontano in discesa, potendo utilizzare il treno per la salita. Da Malles si può proseguire in bici (o in bus con la bici al seguito) anche verso il Passo Resia, toccando il lago omonimo e quello di San Valentino alla Muta. La seconda uscita è invece automobilistica e dedicata al **Passo dello Stelvio** (Stilfserjoch), il valico automobilistico più alto d'Europa: insomma in corriera più in alto di così non si può andare.



I servizi della SAD partono dalla stazione di Malles, ma toccano anche la stazione di Spondigna - Prato allo Stelvio, più comoda per i turisti che provengono da Merano. Non si arriva al Passo direttamente, ma nel paese di Stelvio, circa 1.500 metri più in basso, si cambia: le vetture da 12 metri non riescono a transitare nelle strette curve, bisogna salire un Mercedes O404, lungo solo 9 metri. Il "piccolo" Mercedes deve affrontare altri 46 tornanti prima di arrivare alla cima (in tutto i tornanti sul lato altoatesino sono 48, ma due sono situati tra Prato e Stelvio): si arriva a Gomagoi (dove c'è il bivio per Solda, perla alpina ai piedi dell'Ortles), poi a Trafoi (paese natale di Gustav Thöni) passando ancora in mezzo ai boschi, poi un'ultima tappa al Berghotel Franzenshöhe e via la "volata" finale, anche se mancano ancora 22 tornanti e 570 metri da superare, il tutto in una manciata di chilometri di strada. Lungo il percorso incontriamo parecchi ciclisti e motociclisti, alcuni dei quali un po' inesperti che si sono spaventati nell'incontrare il "piccolo" Mercedes, così disinvolto nelle curve a gomito. Una volta arrivato in vetta il Mercedes trova coincidenza con un altro piccolo scalatore, un Setra S210H della Automobilistica Perego, che ha affrontato lo Stelvio dal lato lombardo, meno impegnativo, ma pur sempre una "Cima Coppi".



Io però decido di tornare a valle per la terza via, ovvero l'**Umbrail Pass** o Giogo di Santa Maria, posizionato 200 metri più in basso dello Stelvio e che conduce in Svizzera, nella Val Müstair, che confluisce a sua volta nella Val Venosta nei pressi di Glorenza, il più piccolo comune dell'Alto Adige a fregiarsi del titolo di "città", a pochi passi da Malles. Purtroppo questo tratto di percorso non è compreso nella carta dei tre paesi, poiché non si tratta di un servizio

3. Interscambio ferroviario alla stazione di Merano: a sinistra un convoglio ETR170 Trentino Trasporti in arrivo da Bressanone, a destra un convoglio ATR100 in arrivo da Malles.
4. Il "piccolo" Mercedes O404 che scende a valle lungo il tortuoso percorso del Passo dello Stelvio.
5. Mercedes O404, vettura 888 SAD all'ombra della Funivia dello Stelvio.

Opera di divulgazione culturale gratuita n.17

propriamente di linea, ma di una gita turistica giornaliera, con partenza da Müstair nel primo mattino, arrivo sullo Stelvio e discesa verso Tirano, ritorno per la stessa strada nel pomeriggio. Il mezzo di trasporto in questo caso è un'inconfondibile corriera bianco-gialla dell'Autopostale Svizzera (o meglio in questo caso dell'Auto da Posta, con terminologia romancia) caratterizzata dall'altrettanto inconfondibile tromba a tre suoni, il cui motivo è tratto dall'andante dell'ouverture del "Guglielmo Tell" di Rossini. A **Müstair** occorre cambiare, ma la sosta mi permette di fare un veloce passo al monastero (da cui il nome del paese) di San Giovanni Battista, antichissima abbazia benedettina, inclusa dal 1983 nella lista dei Patrimoni dell'umanità dell'UNESCO.



La terza ed ultima giornata è dedicata all'Austria, dopo aver fatto una piccola puntata a **Samnaun**, zona extradoganale, collocata in territorio svizzero ma rimasta per anni accessibile solo dal versante austriaco. La partenza è sempre da Malles, questa volta in direzione nord, si tocca prima il Passo Resia, poi Nauders (in Austria), Martina (in Svizzera) e da qui si intraprende l'irta strada con gallerie naturali ricavate nella roccia senza alcun tipo di rivestimento in conglomerato: la strada è troppo stretta, l'unico che riesce a passare (ammesso che le altre automobili si fermino all'altro imbocco delle gallerie...) è un piccolo Alpino dell'Autopostale svizzera (l'Alpino è un modello di bus della polacca Solaris...), nuovissimo, addirittura dotato di connessione wi-fi gratuita.



Samnaun fino a qualche lustro fa era frequentatissima dagli italiani che, oltre dal pieno di benzina o gasolio, erano attratti da profumi, liquori, tabacchi a prezzo stracciato e gli immancabili 10 chili di zucchero a testa. Ora il cambio sfavorevole ha lasciato il posto ad austriaci e tedeschi che transitano dal Passo Resia per giungere in Italia. A Samnaun osservo dal basso la **Twinliner** che si perde tra le nuvole, la prima funivia a due piani al mondo che permette di accedere al vasto comprensorio del Silvretta, vero e proprio paradiso degli sciatori e degli snowboarder.



Da Samnaun l'Autopostale svizzera porta fino al Kajetansbrücke, ponte sull'Inn, collocato lungo la via Claudia Augusta, antica strada romana che collegava la Pianura Padana alla Baviera, risalendo tutta la val Venosta e poi la valle dell'Inn. Da qui si prosegue con la corriera austriaca (la livrea in questo caso è uniforme e può essere un giallo ocra oppure ottone) per Ried im Oberinntal (Alta Valle dell'Inn), dove si trova coincidenza per **Serfaus**, piccolo paesino del Tirolo austriaco, dove c'è la più piccola metropolitana del mondo (alla faccia di chi pensa che la più piccola sia quella genovese). A dire il vero si tratta di una strana funicolare che si muove quasi in piano (il dislivello è di 20 metri su un percorso di 1.300 metri), sostenuta da un cuscino d'aria, denominata **Dorfbahn**; il percorso ricalca quello della strada principale del paese, la Dorfbahnstrasse, ed ha in totale quattro stazioni, Parkplatz, Kirche, Raika (diminutivo di Raffeisen Kasse) e Seilbahn. La scelta di questo paesino fu drastica: nella prima metà degli anni Ottanta era oppresso dal traffico

6. Volvo 8700 10.8, Auto da Posta. Sullo sfondo il Rifugio Garibaldi.

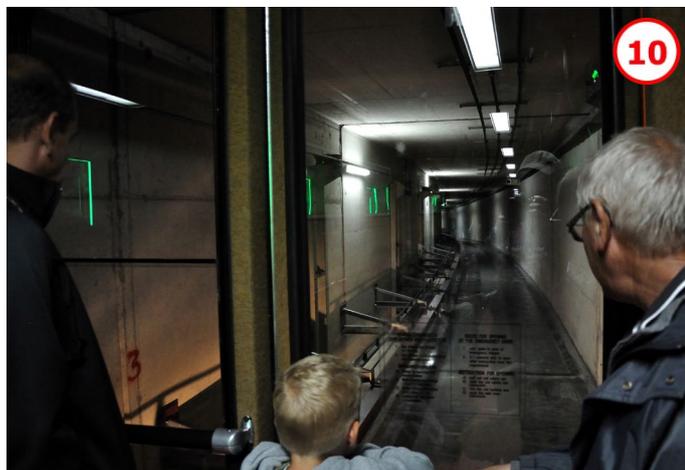
7. Interscambio a Martina (Svizzera): da sinistra corriera SAD diretta a Malles, corriera Autopostale diretta a Samnaun (il Solaris Alpino), corriera Autopostale diretta a Scuol.

8. Una cabina della Twinliner, la prima funivia a doppio piano del mondo.

automobilistico dei turisti, soprattutto nel periodo invernale, e si decise di chiudere completamente il centro costruendo questa metropolitana sotterranea per portare gli sciatori dal grande parcheggio di interscambio posizionato alle porte del paesino fino



9



10

alle stazioni di valle del sistema di impianti di risalita Komperdellbahnen, che da 1.400 portano fino a oltre 2.800 metri di altezza.

Il fatto ancora più singolare di questa mini-metropolitana è che, pur essendo completamente gratuita, è dotata di tornelli, che si limitano a contare i passeggeri che la usano (è presente anche un display con contatore). Per il rientro, una volta tornati a Ried im Oberinntal è disponibile nuovamente il servizio PostBus, che arriva a **Nauders**, piccolo paesino alle porte dell'Italia, transitando nei pressi dell'Altfinstermünz (visitabile anche questo con la Dreiländer Sommercard Gold), antica stazione doganale e di confine tra Austria e Svizzera risalente addirittura al 1159.

L'interscambio a Nauders dalla corriera PostBus a quella della SAD preannuncia la fine della vacanza, ma prima di fare le valigie è doveroso un ultimo sguardo al campanile della vecchia chiesa di Curon che esce dalle acque del lago di Resia: il resto del paesino fu distrutto e sommerso nel 1950 dal nuovo bacino idroelettrico, che con una capacità di 120 milioni di metri cubi è il lago più grande della provincia di Bolzano.

*9. Dorfbahn di Serfaus, la stazione di testa Parkplatz.*

*10. Dorfbahn di Serfaus, la via di corsa vista dall'interno della vettura.*

*11. Il campanile della vecchia chiesa di Curon, che si erge dalle acque del lago di Resia.*

*Le foto e le immagini presenti in questo articolo sono di Claudio Bellini.*



11

Opera di divulgazione culturale gratuita n.17

# Il Metrolink di Manchester

di **Alex Bettucchi**

**C**hiunque abbia visitato Londra almeno una volta si è facilmente reso conto di quanto la capitale britannica abbia un legame strettissimo con la sua rete di metropolitana, tanto da arrivare persino a identificarla con un nomignolo: tube.

Il logo dell'underground inglese, così come il famoso schema delle linee ideato da Harry Beck, è ormai un brand, al punto che migliaia di turisti acquistano ogni anno gadget e magliette con il famoso stemma. Gli appassionati di trasporti sanno invece benissimo che la rete della metropolitana londinese è una delle più famose ed estese al mondo, tanto da farne un punto di riferimento assoluto con i suoi contrasti tra elementi antichi e moderni.

Quello che probabilmente in pochi sanno è che, in Inghilterra, la rete metrotranviaria più estesa è quella che si sviluppa per 92 km sul territorio dell'area metropolitana di Manchester.

Tale infrastruttura venne inaugurata nel 1992 dopo che, in passato, analoghi progetti non videro la luce. Oggi il Metrolink, è questo il nome dato al sistema, può vantare ben 7 linee e 92 stazioni, per un totale di 92 km di estensione, ma è in corso lo studio per realizzare un'ottava linea entro il 2019.

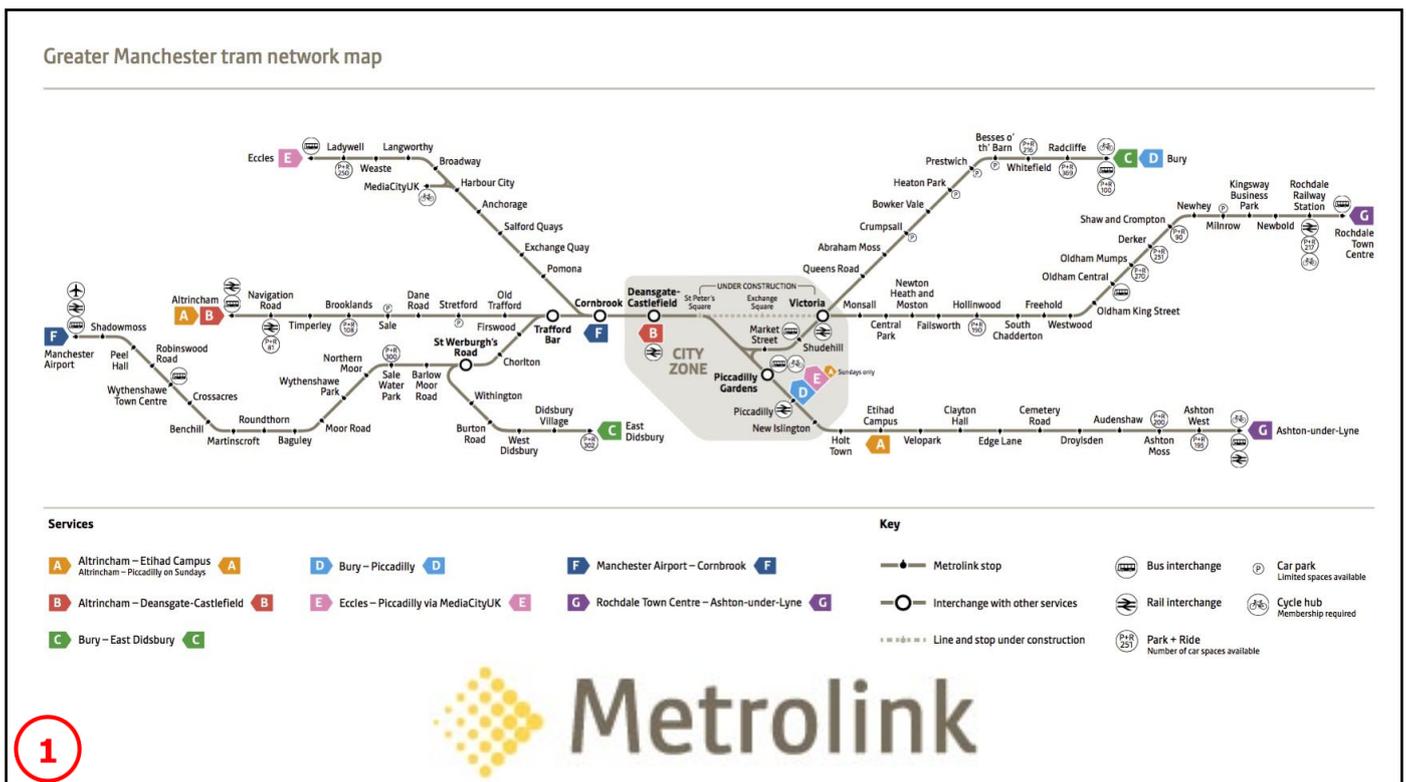
Il servizio Metrolink è affidato a veicoli tranviari che, in realtà, presentano molte delle caratteristiche tipiche di una metropolitana leggera e di un tram-treno. La flotta è oggi composta da oltre cento

M5000 della Bombardier (colore giallo), ma fino al 2014 erano presenti ancora i vecchi T-68 e T68a costruiti da Ansaldo Breda (colore bianco-blu-verde) poi progressivamente sostituiti dai nuovi a partire dal 2009.

Durante il mio soggiorno nel Nord dell'Inghilterra ho viaggiato su due linee: la prima utilizzata è stata la blue line, la quale fa capolinea presso l'aeroporto di Manchester ed interscambia perfettamente con le ferrovie regionali, mentre la seconda è stata la purple line cioè quella che maggiormente si spinge a nord dell'area metropolitana e che fa capolinea a Rochdale, la mia destinazione finale.



1. Mappa e logo Metrolink (tratti da [www.metrolink.co.uk](http://www.metrolink.co.uk)).  
2. Ferrovie regionali all'aeroporto.



Per giungere nella cittadina delle mie vacanze ho effettuato un viaggio durato oltre un'ora ed ho potuto apprezzare l'incredibile versatilità dei Bombardier M5000 e l'estrema organizzazione della rete che consente al viaggiatore di orientarsi in modo semplice ed intuitivo, senza contare poi il sistema automatizzato di acquisto dei titoli di viaggio, decisamente a prova di bambino.

I veicoli del Metrolink si sono rivelati comodi e strutturati come una metropolitana (hanno tutti il pianale rialzato), ma anche molto agili tra le vie centrali di Manchester, comportandosi come un tradizionale tram nonostante tutte le fermate siano, inevitabilmente, a banchina rialzata e non sempre si possa viaggiare in sede riservata.

Manchester è un sistema notevolmente versatile e concepito per far fronte, con un unico mezzo, alle diverse caratteristiche che territorio presenta, grazie anche al riutilizzo di vecchie linee ferroviarie. Pur muovendosi meglio in ambito cittadino, questa metrotranvia riesce a soddisfare in modo efficace le esigenze di mobilità di gran parte dell'area metropolitana consentendo, alla popolazione residente nei centri minori, di raggiungere il capoluogo e i centri commerciali maggiori, i quali sorgono spesso in aree isolate.

3, 4. *Vetture circolanti in centro città.*

5, 6. *Vetture al capolinea di Newbold (5) e Rochdale (6).*

*Le foto presenti in questo articolo sono di Alex Bettucchi.*



Appena usciti dalla città, il Metrolink si trasforma in un perfetto tram-treno, con fermate molto distanti tra di loro e dislocate su binari che per km e km attraversano verdi periferie spesso prive di abitazioni. In questo contesto emerge forse l'unico difetto di questi veicoli: pur viaggiando in aperta campagna e senza ostacoli, la velocità di crociera resta quella di un mezzo tramviario, quindi chi effettua tratte lunghe deve armarsi di buona pazienza e mettere in conto tempi piuttosto dilatati per raggiungere le mete più lontane.

Il viaggio risulta, in ogni caso, confortevole e piacevole, grazie anche al sistema di wi-fi satellitare gratuito a bordo, al quale si può accedere mediante una veloce registrazione.

In conclusione si può affermare che il Metrolink di

## DATI TECNICI

GESTORE: Transport For Greater Manchester

ANNO APERTURA: 1992

NUMERO LINEE: 7

ESTENSIONE RETE 92km

STAZIONI: 92

FLOTTA: 102 veicoli M5000 della Bombardier (agosto 2015)

VELOCITA' MASSIMA: 80km/h

PASSEGGERI ANNUI 31,2 milioni (2014/2015)

ESTENSIONI PREVISTE: Trafford park line (2019 - 6 stazioni, 9 km)

SITO UFFICIALE: [www.metrolink.co.uk](http://www.metrolink.co.uk)

# ALe 801... addio

di **Paolo Carbone**

L'anno in corso ha segnato un profondo rinnovamento nel materiale rotabile circolante nelle ferrovie della nostra Regione. Negli ultimi mesi sono entrati in servizio molti convogli Vivalto, caratterizzati dalla nuova livrea del trasporto regionale che sta progressivamente sostituendo la mai troppo amata livrea XMPR.

In conseguenza di questo ammodernamento, Trenitalia sta ultimando l'accantonamento del vecchio materiale rotabile e, dunque, principalmente degli elettrotreni del gruppo ALe 801/940.

Il progetto delle ALe 801, basato sulle precedenti e molto simili ALe 803 e ALe 601 nasce nel 1973, quando le FS decidono di potenziare la flotta per il traffico regionale aggiungendo un nuovo rotabile in grado di garantire una amplissima flessibilità di utilizzo, così da poter essere usato sia su tratte poco frequentate che su linee intensamente sfruttate.

I convogli ALe 801 sono composti da quattro elementi: un'elettromotrice ALe 801, due rimorchiate Le108 e un'elettromotrice ALe 940. La differenza tra le due elettromotrici è il bagagliaio da 8 metri quadrati, con portello di carico a serrandina, che sottrae 14 posti alla ALe 801. Il convoglio standard è lungo 109,7 metri. Costruiti tra il 1975 e il 1979, i 25 convogli della prima serie presero servizio nel 1977.

Le ALe 801/940 si rifanno alla concezione delle ALe 803 di cui riprendono la cassa e la motorizzazione, le principali differenze sono sotto elencate:

- ✓ due vestiboli invece di tre;
- ✓ porte scorrevoli esternamente alla cassa anziché a libretto;
- ✓ frontale completamente appiattito anziché parzialmente appiattito;
- ✓ livrea giallo colorado - arancio anziché giallo sabbia - rosso;
- ✓ sedili in pelle anziché in vetroresina;
- ✓ porte intercomunicanti scorrevoli anziché a battente;

✓ capienza di 390 posti a sedere anziché 320.

Le ALe 801/940 hanno avuto un impiego assai duraturo nella nostra realtà locale e regionale, prestando servizio per tutte quelle relazioni un tempo definite come "locali", successivamente di tipo "metropolitano" (treno introdotto nei primi anni '90) e infine "regionali".

Chiamati affettivamente "Fanta", per via della loro livrea arancione-gialla in uso dalla loro lontana messa in servizio e, successivamente, "Kimbo", per il fatto che una delle prime livree pubblicitarie applicate ai rotabili reclamizzava proprio questa marca di caffè, questi convogli hanno macinato chilometri e chilometri sulle direttrici Sestri Levante-Savona, Genova-Arquata e Genova-Acqui, ma anche sulla Savona-Alessandria e sulle linee del Ponente.

Sebbene oggi siamo qui ad evocare le gesta, ad essere onesti, occorre affermare che queste macchine non sono mai state adeguate per il servizio metropolitano e regionale ad alta affluenza. Erano infatti caratterizzate da notevoli difetti in tal senso: scalini troppo alti rispetto al piano del ferro con conseguente lento incarozzamento, prestazioni in accelerazione e frenata troppo lente, con inadeguatezza su linee a frequenti fermate (come quelle nel Comune di Genova), scarso confort e eccessive vibrazioni all'interno.

Come non ricordare l'espressione di sconforto e di rabbia di molti pendolari allorché, soprattutto nelle ore di punta, vedendo arrivare questi convogli al posto delle più confortevoli e capaci carrozze a due piani o piano ribassato, sapevano di dover affrontare un viaggio difficile pigiati come sardine negli stretti vestiboli di questi treni?

E come non citare quei tragitti sulla linea per Acqui, dove le ALe 801/940 sobbalzavano e vibravano di continuo a causa delle pendenze, delle curve e, in generale, del tracciato tortuoso che caratterizza la linea del Turchino?



1. ALe 801 livrea Fanta, Acquisanta, 1999 (foto di Paolo Carbone).



2. ALe 801 livrea XMPR, Acquisanta, 2011 (foto di Sergio Vadora).

La presenza delle ALe 801 sulla linea per Acqui è stata pressochè costante, interrotta solo saltuariamente da qualche sparuto servizio delle più moderne ALe 724 di Torino.

Nonostante queste caratteristiche, tuttavia, FS prima e Trenitalia dopo le hanno mantenute in servizio per moltissimo tempo, essendo le nostre ferrovie completamente sfornite di materiale rotabile adeguato per servizi urbani/suburbani.

Dunque un'era gloriosa di questi elettrotreni sta finendo, sostituita dall'elettronica e dai maggiori confort dei convogli E 464 + Vivalto.

Ad oggi risulta in servizio nell'area di Genova solo il convoglio composto da ALe 940.049+ ALe 940.050+ Le 108.065+ Le 108.078 che nel brevissimo tempo dovrebbe essere definitivamente ritirato. Stessa sorte stanno seguendo gli elettrotreni dislocati in altre aree della Penisola e particolarmente nell'area di Roma, di Venezia-Trieste e di Palermo-Messina-Catania, che insieme a Genova costituivano i "feudi" di queste macchine.

E' forse ancora prematuro parlarne tenuto conto che il materiale è formalmente in servizio, ma ogni appassionato penso che si auguri che qualcuno di questi rotabili venga preservato, magari riportandolo

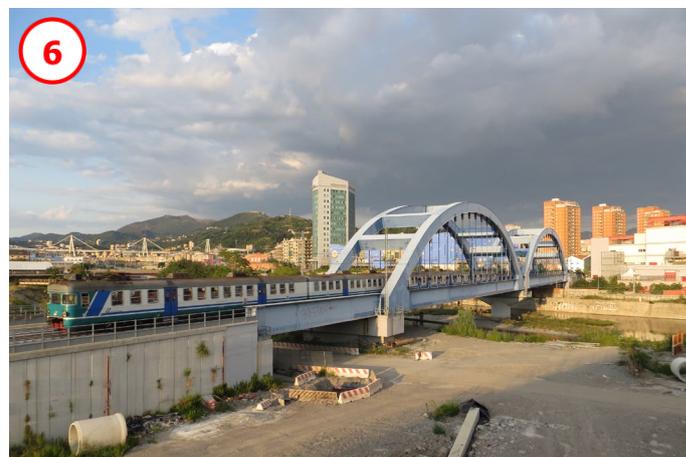
nella livrea arancione e utilizzato per treni turistici e storici.

E' vero che queste macchine oggi non possono avere – soprattutto tra il grande pubblico - il fascino di un convoglio a trazione vapore e carrozze Centoposte, ma comunque hanno rappresentato un pezzo importantissimo della storia ferroviaria italiana, trasportando milioni di persone in molte realtà urbane e locali nei 4 angoli della nostra Penisola.

Non li rimpiangeremo certo nei nostri spostamenti quotidiani, ma sarebbe bello vederli ancora passare sul ponte di Panigaro (Sestri) o arrancare tra Acquasanta e Mele per qualche gita domenicale.

Nel modellismo ferroviario questi elettrotreni hanno avuto soltanto di recente una qualche considerazione. Nel 2011 infatti la ACME ha prodotto i complessi sia in livrea originaria (arancione-giallo Fanta art. 70050) sia in livrea XMPR (art. 70051), modelli non proprio economici e che comunque si possono ammirare all'opera in un contesto ligure nello splendido plastico ferroviario dell'Associazione Mastodonte dei Giovi di Ronco Scrivia (GE).

**Fonti:** <http://www.trasportipubblici.info/ale-801940le108.htm>



3. ALe 801 livrea XMPR, Albenga, 2010 (foto di Sergio Vadora).

4. ALe 801 livrea XMPR, Ovada, 2010 (foto di Paolo Carbone).

5. ALe 801 livrea XMPR, Mignanego, 1999 (foto di Sergio Vadora).

6. Ultimo ALe 801, Sampierdarena, 8 settembre 2015 (foto di Sergio Vadora).

# I servizi ferroviari Italia-Francia

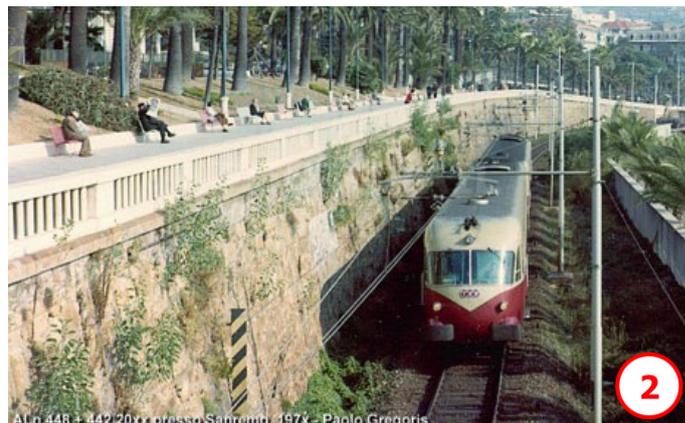
di **Paolo Carbone**

**L**a Liguria, regione frontaliere, ha da sempre conosciuto un intenso traffico internazionale con la Francia. La stazione di Ventimiglia, ultima in territorio italiano, vede, come molte altre stazioni di confine, una coesistenza dei due sistemi di trazione ferroviaria, quello italiano (FS) a corrente continua a 300 kV e quello francese (SNCF), parimenti a continua, ma a 1500 kV.

La differenza dei sistemi di trazione, analogamente a quanto avvenuto anche negli altri valichi ferroviari italiani, ha da sempre costituito una obiettiva problematicità a rendere rapidi tali collegamenti sia merci che passeggeri, causando tempi di percorrenza assai elevati.

Alla sosta tecnica si sommava altresì il tempo per l'espletamento delle procedure doganali e di controllo di polizia, che fino all'entrata in vigore dell'accordo di Schengen erano espletate dalle polizie di frontiera italiana e francese.

Nonostante tali complessità tecniche, a partire dagli anni '60 le relazioni internazionali tra la Francia e l'Italia attraverso Ventimiglia furono assai intense, soprattutto durante le stagioni estive, allorché sia la Liguria sia la Costa Azzurra erano meta di moltissimi vacanzieri provenienti dai Paesi del Nord Europa. Infatti, la motorizzazione di massa e lo sviluppo delle infrastrutture stradali e autostradali, particolarmente in territorio italiano, erano ancora piuttosto limitate, così che per molti tedeschi, svizzeri, austriaci era preferibile utilizzare il mezzo ferroviario per raggiungere le località balneari italiane o francesi. Era questa l'epoca dei grandi convogli TEE (Trans Europe Express), tra i quali, nella nostra tratta, era assai famoso il TEE Ligure, che fin dal 1957 espletava servizio dapprima tra Milano e Marsiglia e successivamente anche fino ad Avignone.



Un servizio di avanguardia se si considera che da Milano in poco più di 7 ore si poteva raggiungere Marsiglia ed Avignone, dove poi era assicurato un interscambio con il Catalan Talgo, diretto a Barcellona. In questo caso gli inconvenienti tecnici derivanti dalla trazione erano stati risolti con l'utilizzo dei convogli ALn 442-448, ad alimentazione termica, in quanto la linea era caratterizzata non solo dalla differenza di trazione tra Francia e Italia, ma anche all'interno dell'Italia, dove la linea del Ponente ligure era ancora contrassegnata dalla presenza della linea trifase.

Erede del TEE Ligure fu a partire dagli anni '80 una relazione Intercity/Eurocity, che venne mantenuto tra le due città (Milano e Marsiglia per l'appunto) fino al 1995, data dalla quale venne limitato a Nizza. Il collegamento peraltro era rappresentato dalla relazione giornaliera Basilea-Nizza, composto verso la fine degli anni '90 da materiale rotabile FFS (Ferrovie Federali Svizzere) con la caratteristica carrozza panoramica concepita proprio per permettere ai viaggiatori di poter ammirare i meravigliosi paesaggi della Riviera.



1. TEE Ligure in transito a Imperia Oneglia nel 1970 (foto di Paolo Gregoris tratta da [www.photorail.com](http://www.photorail.com)).



2. TEE Ligure in transito a Sanremo anni '70 (foto di Paolo Gregoris tratta da [www.photorail.com](http://www.photorail.com)).

3. E 444R con composizione FFS in partenza da Imperia Oneglia, fine anni '90 (foto tratta da [www.3rotaie.it](http://www.3rotaie.it)).



Al di là di tali relazioni dedicate, si devono poi ricordare, a partire dagli anni '90, delle relazioni classificate come Espressi, con partenza Roma, composte da carrozze FS limitate a Ventimiglia e carrozze SNCF e/o FS dirette oltre confine ovvero a Port Bou o Irun, destinazioni che a molti diranno pochissimo, ma che rappresentano le stazioni di confine tra Francia e Spagna, lato Mediterraneo (Port Bou) e lato Atlantico (Irun). Pertanto, da tali località si riuscivano a raggiungere, sempre con il mezzo ferroviario, le città spagnole Barcellona e Madrid su tutte o addirittura Lisbona (Espresso notturno da Parigi). Tali convogli che molti appassionati ricorderanno, raggiungevano composizioni ragguardevoli fino a 15-18 carrozze e subivano diverse composizioni/scomposizioni durante il tragitto: la prima a Ventimiglia e la seconda a Narbonne (Narbona) dove le due sezioni venivano divise per essere destinate l'una verso il lato Atlantico (Irun) e l'altra verso la Catalogna (Port Bou).



Questa significativa mole di traffico ha iniziato, progressivamente, a diradarsi alla fine degli anni '90, allorché, in generale, tutte le relazioni ferroviarie internazionali Italia-Francia hanno conosciuto un declino. Le motivazioni sono derivate sia dalla riduzione della clientela a causa dell'utilizzo del mezzo aereo (voli a basso costo) sia della mobilità privata, che hanno reso assai meno appetibile il mezzo ferroviario, caratterizzato da lunghi tempi di percorrenza, a causa delle soste eccessive a Ventimiglia per il cambio trazione e la composizione dei convogli e del sovraccarico delle linee. Non dimentichiamo, infatti, che fino a pochi anni fa quasi tutta la linea da Finale a Ventimiglia era a binario unico, con necessità di far coesistere traffico merci, passeggeri locale e passeggeri a lunga percorrenza. Tale saturazione, peraltro, si riscontra anche nella tratta francese, soprattutto tra Tolone e Ventimiglia.

Inoltre, proprio la loro eccessiva composizione, rendevano il costo di gestione assai elevato, dovendo essere utilizzato molto personale di bordo e manovratori laddove venivano effettuate le composizioni/scomposizioni.

Ma al di là di tutte le comprensibili motivazioni tecniche resta il fatto che tale patrimonio è stato deliberatamente trascurato dalle amministrazioni ferroviarie, come la SNCF e le FS che hanno concentrato i propri sforzi sull'alta velocità, con conseguente impoverimento di tutte le relazioni transfrontaliere. Per contro, invece, il traffico merci internazionale sulla linea costiera ha avuto un incremento, grazie essenzialmente a due fattori: il primo la messa in servizio delle locomotive politemensione (1) che evitano il cambio trazione a Ventimiglia e il secondo all'avvento delle compagnie ferroviarie private che hanno dato nuova linfa a tale tipologia di trasporto. Nel corso degli ultimissimi anni si è dunque assistito ad una vera e propria "desertificazione" dell'offerta di trasporto passeggeri tra Italia e Francia via Ventimiglia, diversamente da quanto avvenuto per Modane, posto sulla Milano-Torino-Lione. Va poi certamente ricordata la curiosissima relazione Mosca-Nizza, lunga ben 3318 chilometri attraverso 9 paesi dell'Europa ferroviaria. Questo collegamento si ripropone di far rivivere ad una ricca clientela le atmosfere vissute dall'aristocrazia russa di fine ottocento, che trascorrevano le proprie vacanze nelle località liguri e francesi (ne sono testimonianza le chiese ortodosse di Sanremo e Nizza).

4. BB 22000 SNCF con composizione FFS presso Ponte S. Ludovico (IM) già sotto catenaria francese, fine anni '90 (foto tratta da [www.forum-duegieditrice.com](http://www.forum-duegieditrice.com)).

5. Convoglio carrozze svizzere in transito a Borgio Verezzi (foto di Giorgio Stagni tratta da [www.stagniweb.it](http://www.stagniweb.it)).

6. Convoglio carrozze francesi in transito a S. Lorenzo Cipressa (foto Giovanni di Demuru tratta da [www.photorail.com](http://www.photorail.com)).

Treno di lusso delle ferrovie russe RZD, la relazione circola dal 23 settembre 2010 ogni settimana ed è composto da circa 10 vagoni, tra cui 2 vagoni ristorante, una carrozza letti di 2° classe, cinque carrozze letti di 1° classe e due carrozze letti di lusso. Ogni carrozza letti dispone di un bar ed è accudita dal personale delle ferrovie russe.

l'interesse di una stampa locale sempre pronta a raccogliere le polemiche, senza considerare che comunque la presenza di una relazione ferroviaria come quella in questione può essere un ottimo mezzo per condurre turisti nella nostra regione senza doverli obbligare ad utilizzare il mezzo privato, con conseguente vantaggio per l'ambiente e la mobilità



7



9



8



10

Solo a partire da dicembre 2014, le due imprese ferroviarie, FS e Veolia Transport hanno tentato di rilanciare il trasporto viaggiatori anche su questa direttrice, costituendo la società Thello, partecipata, per l'appunto dalle suddette società (2). Si è dunque rafforzata la relazione su Parigi via Modane, con partenza/arrivo a Venezia e si è reintrodotta una relazione giornaliera Milano Cle-Marsiglia o Nizza. Questi convogli sono composti da locomotive del gruppo SNCF BB 36000 (dunque politensione) ovvero quelle FS del gruppo E 402B e da carrozze di tipologia Frecciabianca, con logo Thello. Allo stato attuale, le relazioni giornaliere totali sono 3 (2 Milano-Nizza e vv e 1 Milano-Marsiglia e vv) e sicuramente l'offerta risulta adeguata, sebbene, ultimamente, si siano registrati dei casi di maxiritardi e/o disfunzioni al servizio che hanno suscitato

sulla nostra satura rete stradale e autostradale. In definitiva, da questo rapido excursus storico sulle relazioni internazionali tra Italia e Francia attraverso Ventimiglia, non si può che avere conferma della parabola discendente del servizio ferroviario a lunga percorrenza di stampo "generalista": da mezzo fondamentale per gli spostamenti transfrontalieri soprattutto in stagioni turistiche, sia oggi stato ridotto al lumicino e solo recentissimamente rivitalizzato con l'apporto di strutture societarie private. Speriamo che il completamento del raddoppio ferroviario del Ponente possa costituire uno strumento per incrementare tali traffici, magari prolungando le relazioni TGV oggi limitate a Nizza anche su Genova, oppure, per essere un po' più nazionalisti, istituendo delle relazioni Frecciabianca anche oltre Ventimiglia.

- 7. Convoglio Mosca-Nizza in transito a Cervo (foto di Giorgio Stagni tratta da [www.stagniweb.it](http://www.stagniweb.it)).
- 8. Convoglio Mosca-Nizza in transito ad Andora (foto di Giorgio Stagni tratta da [www.stagniweb.it](http://www.stagniweb.it)).
- 9, 10. Convoglio Thello in sosta a Genova Principe (foto di Paolo Carbone, agosto 2015).

**NOTE**

- (1) Ad esempio le FS E 402B (Francia), o le SNCF BB 36000.
- (2) Veolia Transport fa parte del colosso Veolia, società francese che amministra numerosi settori dei servizi pubblici.

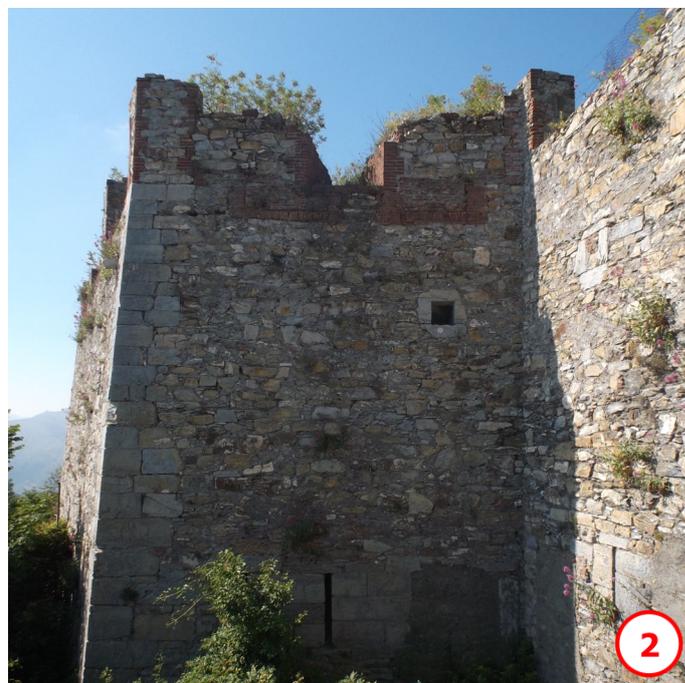
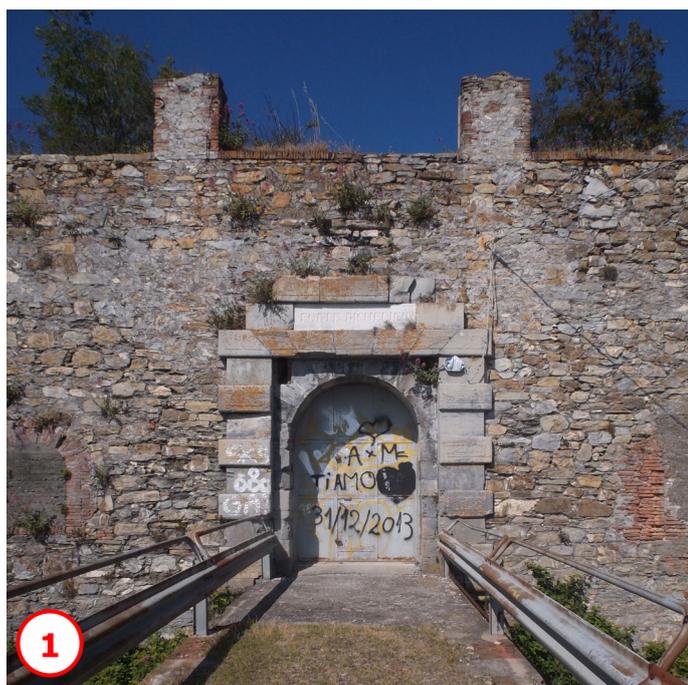
# Il forte Richelieu

di Flavio Giuffra

Nei secoli passati Genova ha rivestito un ruolo di primo piano da un punto di vista culturale, politico e commerciale nell'Europa mediterranea. Un porto tra i primi al mondo da proteggere strenuamente, pertanto si è sempre resa necessaria una posizione strategica: proprio per questa ragione, Genova si è dotata di mura, fortificazioni e castelli per difendersi nel migliore dei modi dagli invasori. Testimonianze di quella Genova fastosa e potente sono ancora presenti sotto gli occhi di tutti, molte delle quali ancora in ottime condizioni ma conosciute dai più solo superficialmente. Ebbene, a partire da questo numero della rivista verranno descritti alcuni dei più suggestivi forti che dalle alture controllano ancora oggi la decaduta, ma sempre meravigliosa, Superba. E come primo protagonista incontriamo il forte Richelieu, che sorge sulla collina dei Camaldoli e fa da spartiacque tra la valle di Sturla e quella di Quezzi.

la città ligure durante l'assedio del 1746-47. Il sito fu dotato di una fortificazione bastionata a pianta rettangolare e di due imponenti bastioni sul fronte d'ingresso. Nel corso degli anni seguenti vennero effettuati consistenti modifiche, quali ad esempio l'aumento dell'altezza del recinto e la realizzazione all'interno del Forte di un paio di piccoli fabbricati utilizzati come alloggi e deposito munizioni. All'inizio dell'Ottocento la difesa del forte Richelieu venne potenziata ed il perimetro stesso subì un nuovo ampliamento. Significativa ed eroica la difesa della fortezza da parte di 16 militi della Guardia Nazionale durante i noti moti rivoluzionari del 1849. Per quanto riguarda la storia recente, la principale funzione del Forte divenne quella di carcere per i prigionieri della Prima Guerra Mondiale.

Dal 1959 l'accesso è sfortunatamente precluso al pubblico, per via dell'installazione nel cortile interno di un ripetitore RAI, che ancora oggi svolge la propria funzione. Non è quindi possibile osservare dal vivo gli elementi originali, conservati perlomeno ancora in ottimo stato. La visita del Forte si limita dunque al perimetro esterno ed al ponte levatoio, sul quale campeggia trionfante una targa in marmo risalente alla realizzazione del Forte.



1, 2. Particolari del Forte.

Intorno alla metà del XVIII secolo su Genova erano posati i pericolosi occhi dell'esercito austro-piemontese, desideroso di poter avere accesso agli strategici sbocchi al mare della città. Pertanto Genova aderì rapidamente al Trattato di Aranjuez con Francia, Spagna e Regno di Napoli, per ottenere protezioni dagli attacchi che sembravano ormai imminenti. Nel novembre del 1747 partirono ufficialmente i lavori per la costruzione del Forte, che vennero affidati all'ingegnere spagnolo Jacques de Sicre. Il Forte, situato a poco più di 400 metri di altezza sul livello del mare, venne intitolato al Maresciallo Armand du Plessis de Richelieu, che difese coraggiosamente

Per raggiungere il Forte la via più breve è indubbiamente quella che ha come partenza l'Istituto Don Orione, situato in località Camaldoli. Tale luogo è comodamente raggiungibile con il bus di linea AMT 67, che parte da piazza Martinez ed effettua capolinea proprio presso la struttura che ospita anziani. Da lì è possibile raggiungere agevolmente il Riche-

lieu (appena una quindicina di minuti di sentiero) o il Monteratti, ma di questo itinerario parleremo un'altra volta. Piuttosto, è interessante conoscere un percorso alternativo che permetta anche a chi abita a Levante di recarsi al Richelieu, seppur con un maggior impegno a livello fisico. Dal punto di incontro tra via Posalunga e via Borgoratti, nell'omonimo quartiere, ha origine via Nicolò Copernico, una strada piuttosto stretta ma attorno alla quale gravitano decine di appartamenti. In cima a tale via è presente un piccolo passaggio che in pochi minuti conduce alle ultime abitazioni di Borgoratti. Dopo un suggestivo tratto in una sorta di galleria naturale fatta di arbusti e piante, sulla destra si staglia improvvisamente la valle Sturla.

conducono ad altre zone levantine, quali ad esempio il Chiappeto e Santa Tecla.



5

Particolarmente suggestivo il momento in cui si superano l'autostrada A12 e l'impianto sportivo dei Tre Pini. Guardate che panorama mozzafiato!



6



7



3



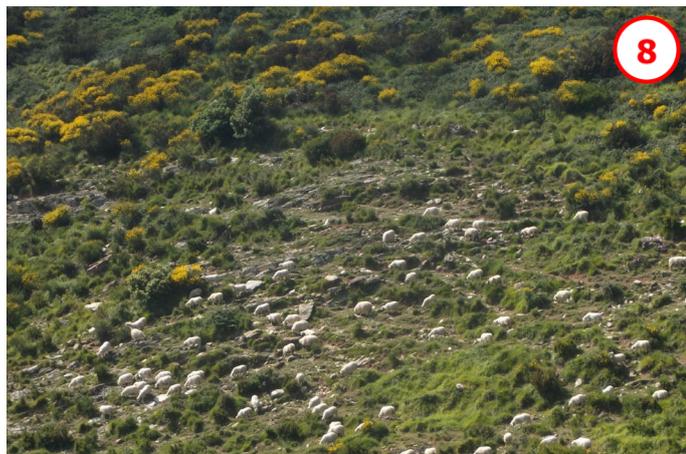
4

Una manciata di ulteriori passi ed il sentiero in terra su cui ci si trovava lascia posto ad una serie di gradoni d'altri tempi, in passato sicuramente molto utilizzati, che rendono possibile un comodo passaggio solo grazie all'intervento di coloro che abitano nella zona e periodicamente combattono l'invasione della vegetazione. La salita lungo il crinale è resa suggestiva dalle vecchie mura che dominavano la città dalle alture e dalla splendida vista della vallate. Lungo il percorso si incontrano alcuni sentieri che

3. *Panorama della valle Sturla verso mare.*  
4. *Panorama della valle Sturla verso monte.*

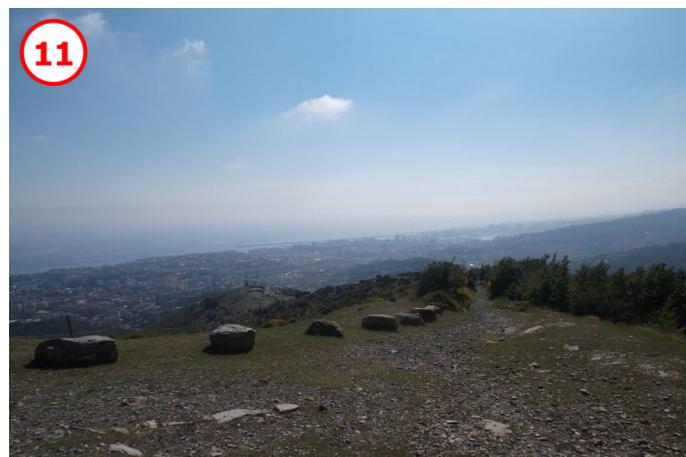
5. *Uno dei sentieri alternativi.*  
6. *Panorama a metà percorso.*  
7. *Autostrada A12.*

Salendo ancora si rimane senza fiato nell'ascoltare come il rumore dei veicoli lascino gradualmente il posto ad un gradevole silenzio, rotto solo dal vento e dai belati delle pecore sul versante dei Camaldoli.



Il tragitto in mountain-bike è certamente possibile, ma a mio avviso è richiesta una certa esperienza: un percorso che non si addice proprio al "ciclista della domenica".

La vista che si ammira dal Forte è davvero emozionante, per cui consiglio a tutti di recarsi lassù per una giornata di pace e relax, scegliendo logicamente l'itinerario e la modalità di viaggio più adatta alle proprie esigenze. Un piccolo angolo di paradiso a portata di tutti: vedere la nostra Genova dall'alto è spettacolare e non richiede sforzi sovraumani. Se poi la giornata è particolarmente limpida, magari con un po' di fortuna si potrebbe anche avvistare la Corsica...



Da questo punto in poi il Forte è davvero vicino, basta solo resistere per l'ultimo tratto abbastanza pendente. La salita al Richelieu passando da via Copernico dura complessivamente un'oretta, se si mantiene un'andatura media.

- 8. *Gregge di pecore.*
- 9. *Vista quasi alla fine del tragitto.*
- 10, 11. *Panorama dal Forte.*

*Le foto presenti in questo articolo sono di Flavio Giuffra.*



# La tratta **Nervi-Recco**, un viaggio breve ma **intenso**

di **Paolo Carbone** e **Flavio Giuffra**

**P**iù di una volta, in passato, vi abbiamo permesso di viaggiare virtualmente attraverso le più caratteristiche stazioncine genovesi, scoprendo il Ponente, il Levante e l'entroterra della nostra meravigliosa città. In questo articolo vogliamo provare ad uscire dai confini del Comune di Genova, per un breve viaggio nelle località del Golfo Paradiso, ovvero da Nervi a Recco.

E' proprio dalla stazione di Nervi che partiamo. La fermata si trova in fondo al celebre viale delle Palme, sopra la passeggiata Anita Garibaldi ed adiacente ai celebri Parchi. A bordo di un treno in sosta è inoltre possibile osservare la decadente "Marinella", sempre più abbandonata ad un inevitabile epilogo senza lieto fine. La stazione di Nervi venne inaugurata nel lontano 1868, anno in cui venne attivata la tratta ferroviaria Genova-Chiavari. Prima di giungere alla struttura attuale, Nervi aveva a disposizione anche lo scalo ferroviario di via Cattaneo, definitivamente chiuso dopo la Seconda Guerra Mondiale. La stazione di Nervi non è solamente una fermata di una tratta più ampia, ma è anche capolinea di numerosi convogli che quotidianamente spostano i genovesi dall'estremo levantino a quello ponentino di Voltri.

In questo modo la stazione svolge la funzione di interscambio tra i Regionali Veloci, treni a più lunga percorrenza che non fermano in tutte le stazioni e i Regionali che invece sostano in tutte le località. Sono presenti per l'appunto 3 binari, uno dei quali svolge infatti in maniera prevalente la funzione di capolinea, ed un ampio spazio oggi utilizzato per il ricovero dei rotabili che si occupano di mantenere la massicciata ferroviaria. La stazione ospita anche un'edicola, un bar ed è presente un tattico parcheggio di interscambio, purtroppo in condizioni di manutenzione del tutto inadeguate.



2



3



4



1

1, 2, 3, 4. Stazione di Nervi. Nella prima foto, IC in transito trainato da una E 444R.

La tappa successiva è la stazione di Bogliasco, anche se i lettori più anziani non dimenticano la vecchia stazioncina di Sant'Ilario tanto cara a De André e della quale abbiamo già parlato nel Magazine 11...

La stazione di Bogliasco, anch'essa inaugurata nel 1868, è caratterizzata da 2 binari passanti: il numero 1 è tendenzialmente utilizzato per i convogli provenienti da Levante, mentre il 2 è percorso da treni diretti verso Genova. Curiosa caratteristica della

stazione è una lieve pendenza del tracciato ferroviario, che fa notare ai passeggeri a bordo del treno in fermata una certa inclinazione del convoglio. Un passaggio a livello interrompe in caso di arrivo di un treno il transito dei veicoli dall'Aurelia al centro di Bogliasco. Al di fuori della stazione si trovano comodi interscambi con i mezzi ATP, che collegano il piccolo Comune con le sue frazioncine Sessarego e San Bernardo.



- 5. Stazione di Bogliasco.
- 6. Passaggio a livello nei pressi della stazione di Bogliasco.
- 7. Incrocio di treni alla stazione di Bogliasco, da rilevare il Vivalto nella nuova livrea DTR.
- 8. Altro convoglio in transito alla stazione di Bogliasco, trainato da una E 464.
- 9, 10, 11. Stazione di Pontetto.



Prima di giungere a Pieve Ligure si transita per la stazione di Pontetto, piccola fermata della linea presso la quale fanno sosta solo una manciata di treni al giorno. Dai primi anni del Duemila è presente un sottopasso pedonale che ha il compito di smaltire il traffico pedonale, limitato dal passaggio a livello frequentemente abbassato.



Opera di divulgazione culturale gratuita n.17

La vecchia stazione di Pieve Ligure sorgeva in località Demola, era denominata "Pieve di Sori" e costituita da un solo binario. Con il successivo raddoppio venne costruita una stazione più ampia, quasi adiacente al castello Cirla, che i tifosi sampdoriani ricordano come dimora del compianto Maestro Boskov. Pieve Ligure assunse il suo attuale nome verso la fine del 1922. Ormai la fermata di Pieve Ligure è caratterizzata da due soli binari in funzione, ma sono ancora visibili le tracce di un terzo, ormai dismesso, utilizzato in passato per effettuare le precedenze. Un ampio parcheggio garantisce l'interscambio diretto con la stazione.

Ripartendo da Pieve Ligure, dopo un tratto in galleria si giunge a Sori, anch'essa decisamente rinnovata rispetto alla sua prima costruzione nell'Ottocento. La fermata presenta due binari, mentre il fabbricato viaggiatori è solo parzialmente utilizzato, come accade per la maggior parte di quelli genovesi. La stazione di Sori garantisce comunque la presenza di un bar e di un parcheggio di interscambio. Per chi deve partire dalla stazione di Sori e proviene da Genova, può essere sicuramente utile sapere che per accedervi non si deve raggiungere il centro del paesino, ma proseguire lungo l'Aurelia, in quanto il collegamento con la stazione è indicato qualche



12



15



13

*12. Stazione di Pieve Ligure.*

*13. Stazione di Pieve Ligure, ben visibile la struttura del sovrappasso.*

*14. Vista sul mare dalla stazione di Pieve Ligure.*

*15. Parcheggio di interscambio alla stazione di Pieve Ligure.*



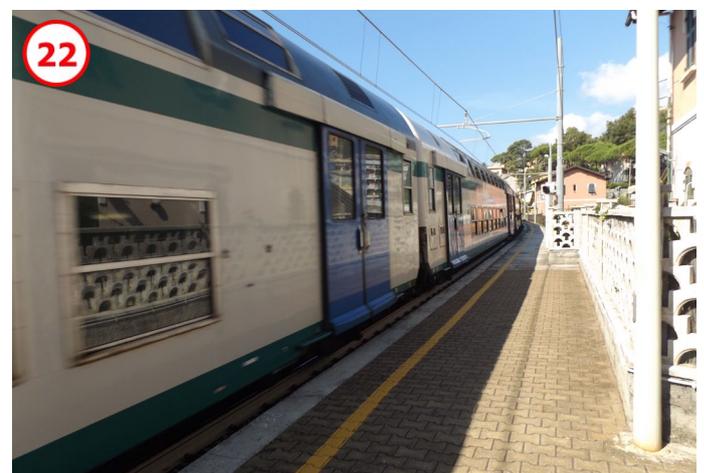
14

centinaio di metri più avanti rispetto al bivio tra la strada principale e la discesa per raggiungere la località balneare.



16, 17, 18, 19. Stazione di Sori.

Siamo quasi giunti a destinazione, ma è doveroso menzionare la misteriosa stazioncina di Mulinetti. Anch'essa, come avviene per Pontetto, è caratterizzata da un numero davvero esiguo di convogli che vi sostano. Mulinetti per quasi 50 anni non venne utilizzata come fermata ferroviaria, ruolo che tornò ad assumere nel 1968. Purtroppo lungo l'Aurelia non è presente un cartello indicante la prossimità della stazione, accessibile dunque solo per le persone che la conoscono.



20, 21. Stazione di Mulinetti.  
22. Treno in transito alla stazione di Mulinetti.



Ed eccoci finalmente a Recco. La stazione, anch'essa attivata nel 1868, subì un grosso ammodernamento negli anni Venti: infatti i lavori di raddoppio della tratta Pieve Ligure-Camogli comportarono la realizzazione di un nuovo viadotto a Recco, il quale, date le ingenti dimensioni, fu facile bersaglio dei bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale che distrussero quasi completamente la cittadina rivierasca. L'attuale struttura venne definitivamente inaugurata nel 1948. Sono presenti tre binari, una piccola edicola all'interno della stazione ed un ampio parcheggio di interscambio. Anche a Recco sono ricoverati i mezzi che effettuano lavori lungo la linea.

La tratta Nervi-Recco, effettuata con un convoglio regionale, è un viaggio estremamente breve, inferiore ai 20 minuti. Tuttavia, può essere comunque un tragitto piacevole e ricco di spunti interessanti per gli amanti dei treni e dei loro vecchi tracciati. E poi, se si sfrutta adeguatamente il posto finestrino, tra una galleria e l'altra gli occhi si riempiono del profondo blu del Mar Ligure...



23, 24, 25, 26. Stazione di Recco.

Le foto presenti in questo articolo sono di Flavio Giuffra.

*Hanno scritto in questo numero:*

Claudio Bellini  
Alex Bettucchi  
Paolo Carbone  
Flavio Giuffra  
Luigi Piccardo

*Per informazioni e contatti:*

[info@metrogenova.com](mailto:info@metrogenova.com)  
[redazione@metrogenova.com](mailto:redazione@metrogenova.com)

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

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

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

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

A questo si aggiungono il [Forum](#), la pagina su [Facebook](#) ed il Canale [YouTube](#), utili risorse per fornire informazioni che possano aiutare i genovesi a conoscere meglio il trasporto pubblico della propria città.

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



Per **associarti**:

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

**Associazione Metrogenova**

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

Codice Fiscale: 95114670102

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

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



Foto di S. Goldberg per Ansaldo STS

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