



numero
9
Autunno 2011



METRO BRIGNOLE: ECCO COME SARA'

All'interno

Focus Metro:
AGGIORNAMENTO
E NUOVE SPERANZE

Stazioni Metro:
DE FERRARI

Viaggio alla scoperta
del sistema di
BARCELLONA ...ed altro

Un futuro migliore per il TPL è possibile?

Cari lettori,

quando, alcuni anni orsono, abbiamo iniziato l'avventura di Metrogenova abbiamo posto come presupposto della nostra attività l'auspicio di sconfiggere la cultura del mugugno e del pessimismo che permea il carattere tipico genovese, soprattutto quando si parla di metropolitana e di trasporto pubblico.

Ebbene, oggi, trascorsi cinque anni da allora, si fa una fatica enorme a mantenere l'entusiasmo e una speranza nel futuro, proprio quando si parla di servizio pubblico.

La situazione economica delle casse pubbliche italiane è drammatica: decenni di politiche dissennate basate sulla spesa improduttiva e sul debito, unite all'incapacità e alla mala fede di un Governo che scientificamente persegue politiche di smantellamento dei servizi pubblici, hanno prodotto lo sfascio attuale.

Si succedono manovre su manovre che stanno dissanguando in primis gli enti locali e tutti i servizi da essi erogati, tra i quali rientra, ovviamente, anche il nostro amato trasporto pubblico.

Non è eccessivo pensare che si possa arrivare un giorno a non avere più una forma di trasporto come finora l'abbiamo conosciuto, in quanto se gli enti territoriali non avranno più le risorse sufficienti a coprire i costi, sarà il privato a prenderselo in carico, ma non secondo i principi moderni di una interazione tra pubblico e privato e di una concorrenza ben regolata che in altri Stati (Paesi Bassi, Germania) sta producendo buoni risultati di gestione ed efficienza, bensì secondo una forma quasi "primordiale" di trasporto pubblico.

Un trasporto pubblico che tornerebbe dunque agli albori di fine ottocento/inizio novecento quando era esercitato da società private ed effettuato solo ed esclusivamente laddove redditizio, ovvero laddove produce utili, lasciando il deserto (o la giungla se si preferisce) laddove il business non c'è.

Uno scenario da brividi che lascerebbe senza trasporto, per la nostra città, tutti i quartieri collinari e tutte le periferie toccate da linee secondarie: pensate cosa potrebbe significare in una città di anziani come la nostra, o le ripercussioni sul traffico privato (meno bus = più auto e più moto in circolazione).

In definitiva, c'è pochissimo da stare allegri e in questo autunno ne abbiamo la prova tangibile, con i tagli già programmati sulla rete AMT e su quella Trenitalia (si parla, per la rete ferroviaria ligure, del 70% di convogli inferiori all'offerta passata).

A ciò si aggiungano le notevoli difficoltà interne ad AMT, palesatesi negli ultimi tempi con denunce ed esposti nei confronti della gestione precedente e la prospettiva - neppure lontanissima - di un fallimento dell'azienda pubblica.

Lo sforzo, da parte degli enti locali e di tutti coloro che, come amministratori o come utenti, si occupano di trasporto pubblico sarebbe quello di introdurre, possibilmente in fretta, misure di razionalizzazione e riorganizzazione degli attuali assetti che ovviamente non potranno e non dovranno tradursi in ulteriori tagli indiscriminati all'offerta.

Noi, dal nostro canto, ce la metteremo tutta per informare sugli scenari attuali e futuri, sempre in un'ottica propositiva e di speranza, cercando di non lasciarci travolgere dalla cultura del mugugno.

Buona lettura.

Lo Staff

Associazione Metrogenova



Attesa a Brignole - foto di Pier Luigi Baglioni

Accessi per Brignole - foto di Roberto Camera



4
STAZIONI MINORI (3a PARTE)
di Carbone e Giuffra

8
FOCUS SULLA METROPOLITANA
di Alex Bettucchi

12
STAZIONE METROPOLITANA DE FERRARI
di Eugenio Segalerba

16
UN SOGNO PER I FORTI DI GENOVA
di Davide Vallese

18
METROGITA FUNIVIA MONTALLEGRO
di Associazione Metrogenova

19
LA FUNIVIA DEL FERRETTI
di Alex Bettucchi

20
ALLA SCOPERTA DEL TIBIDABO
di Alex Bettucchi

associazione **metrogenova** socio numero 1000
nome e cognome **Mario Parodi**
anno **2012** socio **ordinario**
www.metrogenova.com
TESSERAMENTO 2012
10 €
info su www.metrogenova.com

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

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

La foto del MAG-09





Stazioni minori:

continua l'appuntamento con le piccole realtà delle linee ferroviarie genovesi

Dopo i pittoreschi viaggi compiuti negli scorsi numeri lungo la Genova-Acqui e la Lenta dei Giovi, in questa rivista autunnale abbiamo deciso di far rivivere a tutti voi ancora un briciolo d'estate, parlando per l'appunto di alcune piccole stazioni (anche se, a dire il vero, sono piuttosto conosciute) situate lungo la tratta litoranea genovese: si tratta delle levantine Quinto e Sturla e della ponentina Vesima. Ed il nostro viaggio parte proprio da quest'ultima.

Vesima

È una piccola località balneare posizionata all'estrema periferia occidentale di Genova, tanto da essere l'ultima fermata in cui è possibile utilizzare il biglietto urbano integrato AMT/Trenitalia.

Genova Vesima rappresenta senza ombra di dubbio lo status symbol delle stazioni estive: infatti vi fermano alcuni treni regionali solo da giugno a settembre, e per lo più ne-



gli orari di punta, per permettere ai bagnanti di sfruttare pienamente le spiagge della costa voltrese.

I servizi presenti in stazione sono pressoché nulli: non sono presenti né una biglietteria automatica né un fabbricato viaggiatori (l'unica costruzione presente è ormai di-

ventata un'abitazione privata).

Il collegamento alla strada statale è garantito da un sottopassaggio; la ferrovia è costituita da due binari passati separati da un largo marciapiede.

Vesima
Linea Genova - Savona

Potrebbe indubbiamente essere produttivo cercare di riportare in auge la tranquilla località di Vesima, dotata anche di una graziosa passeggiata a mare; in quest'ottica vari tentativi sono stati già effettuati da diverse istituzioni locali, ma gli esiti non sono stati quelli sperati.

Muovendoci da Ponente a Levante, tra Vesima ed il centro città passano oltre 20 km e numerose altre stazioni; giunti a Brignole e superato lo snodo di Terralba, attraverso una lunga galleria si arriva alla stazione di Genova Sturla.

Sturla

Si tratta di una fermata ferroviaria realizzata nel 1915 e situata sulla Genova-Pisa e serve chiaramente l'omonimo quartiere cittadino; sono presenti un parcheggio di interscambio, una biglietteria automatica e due binari di corsa, collegati da un sottopassaggio.

La stazione in sé è poco visibile da via Sturla, in quanto risulta quasi totalmente co-



Sopra: tre immagini della stazione di Sturla



perta dai palazzi e da alti alberi; è però facilmente individuabile da via Isonzo, dal momento che la strada passa proprio sotto di essa. L'utenza è costituita principalmente, oltre che dai residenti, dagli studenti che frequentano il liceo scientifico Martin Luther King (due minuti a piedi) e dagli sportivi che si recano al campo di atletica leggera di Villa Gentile (appena cinque minuti partendo dal liceo King).

Dalla stazione è possibile raggiungere agevolmente l'Ospedale Giannina Gaslini, intercambiando con le linee AMT 45 e 584 (via Sturla) e 31 (piazza Sturla).

Si parla per il futuro di una ipotesi interessante: realizzare il capolinea della linea 584 proprio nei pressi della stazione (e non più al Gaslini), per permettere così un collegamento più immediato e diretto con la zona molto popolata di Borgoratti.

Per quanto riguarda la storia della vecchia stazione di Sturla, abbiamo ancora oggi alcu-

ne testimonianze risalenti ad inizio Novecento: ma di questo tratteremo in un'altro numero del nostro magazine. Prima di dedicare le nostre attenzioni a Quinto, riteniamo necessaria una piccola osservazione riguardante la stazione di Quarto, posta subito dopo quella di Sturla. Prima che venisse pedonalizzato piazzale Crispi (dove si trova il celebre monumento

bronzeo raffigurante Giuseppe Garibaldi), l'interscambio bus/treno era garantito proprio nel suddetto piazzale, dove si trovava il capolinea della linea 31; con la retrocessione del 31 all'Ospedale Gaslini, la stazione di Genova Quarto dei Mille (questo il nome completo) risulta essere servita solo dalla linea 15.

Quinto al Mare, l'edificio viaggiatori



Secondo noi poteva avere senso posizionare il capolinea del 31 in piazza Egisto Sivelli, quella in cui si trova la stazione, per fornire in questo modo un interscambio bus e treno comodo ed efficiente.

Quinto al mare

E' dunque giunto il momento di parlare di Genova Quinto al mare, penultima fermata in cui si può utilizzare il biglietto urbano (l'ultima è ovviamente Genova Nervi). L'attuale stazione è stata inaugurata nel 1922 ed è ubicata proprio di fronte ai giardini di Quinto (dalla parte opposta della strada). Sono presenti due binari di corsa, collegati da un sottopassaggio; inoltre non è più presente la biglietteria e la sala d'attesa è stata chiusa da tempo. Come per la maggior parte delle stazioni genovesi, il fabbricato viaggiatori è quasi del tutto inutilizzato.

L'unico servizio attualmente funzionante è un vasto parcheggio a pagamento, che un tempo era il piazzale dell'antico scalo merci ormai ab-

bandonato. La stazione è utilizzata principalmente per il traffico metropolitano e regionale, e il treno risulta essere il mezzo di trasporto più utilizzato dagli abitanti della zona, essendo quello con la frequenza più alta (d'altronde l'unica linea di gomma presente è il 15). La vecchia stazione di Quinto fu inaugurata nel 1868 e possedeva un binario passeggeri ed un piccolo scalo merci; raddoppiando il numero dei binari, la ferrovia venne spostata più a monte, nella posizione in cui si trova oggi.

La stazione di Quinto ha subito un consistente restyling nel 2004, grazie al quale per i passeggeri è diventato più comodo salire a bordo dei treni. Nella stazione di Genova Quinto è presente una particolarità. Nell'atrio della stazione, infatti, sono collocati alcuni plastici del Gruppo Fermodellistico Expotrain sia in scala N che in scala H0. I plastici sono molto belli e ben curati e, per coloro che fossero interessati, sono visibili alla domenica mattina dalle ore 9,00 alle ore 12,00.

Il prossimo numero della rivista vedrà l'approfondimento di altre due stazioni genovesi situate lungo la costa; entrambe sono accomunate da una stessa caratteristica, che vi sveleremo al prossimo appuntamento.

Flavio Giuffra
Paolo Carbone



Quinto al Mare, il sottopassaggio

Quinto al Mare, il piano dei binari



Focus sulla metropolitana

Nel momento in cui la metropolitana di Genova riesce finalmente ad intravedere il tanto agognato traguardo di **Brignole**, vale la pena di fare il punto della situazione sui lavori in corso e nel contempo ragionare sulle **possibili prospettive** della linea.

Per quanto riguarda il completamento della tratta De Ferrari-Brignole, pare ormai confermata la voce secondo la quale i lavori termineranno nella primavera del 2012 anche se, come previsto, la entrata in servizio vera a propria avverrà qualche mese dopo a causa dei collaudi ministeriali.

La qualità del servizio stesso tuttavia, pare messa in forte discussione a causa della mancanza di un numero sufficiente di treni in grado di garantire capienze e frequenze ottimali.

Allo stato attuale è ormai noto che il Comune ha ordinato, peraltro in ritardo, ad Ansaldo solo 7 dei 14 treni necessari e che in ogni caso la prima fornitura non sarà pronta in coincidenza con l'inaugurazione di Brignole.



Metro Brignole, lavori presso la nuova stazione

Una delle ipotesi che si sta facendo largo, seppur improbabile, è quella di chiedere al Comune di Napoli l'affitto di alcune delle vetture della Linea 6 del capoluogo campano, le uniche simili al sistema Metrogenova, ma la notizia è tutta da verificare.

In merito all'acquisto dei 7 treni rimanenti, il Comune di

Genova ha chiesto finanziamenti al Governo contestualmente ad altri denari, per ulteriori opere, di cui si parlerà nel corso di questo focus.

Sulla tratta De Ferrari-Brignole è risaputo da tempo che non verrà per il momento completata la stazione di Corvetto.

In questi mesi Ansaldo sta tuttavia completando delle opere di messa in sicurezza del pozzo dell'Acquasola, tanto che si sta realizzando il sistema di scale di emergenza ed la relativa uscita in Via S.S. Giacomo e Filippo (futuro accesso vero e proprio della stazione).

Nel contempo procedono anche i lavori riguardanti alcuni locali tecnici che verranno posizionati, non si sa se in via definitiva o provvisoria, sempre nel ventre della stazione



Vetture di nuova generazione, rendering

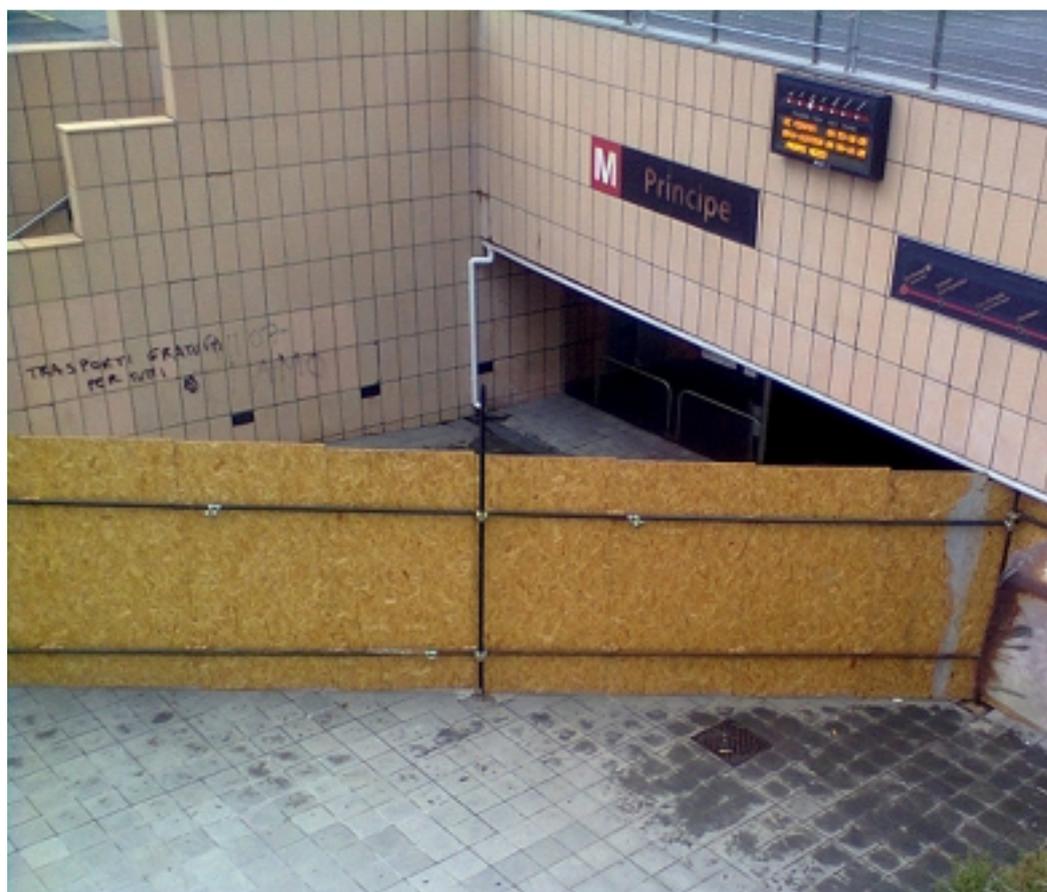
futura di Corvetto. Anche in questo caso il Comune di Genova ha chiesto allo Stato ulteriori finanziamenti per il completamento della fermata, ma ad oggi non vi sono certezze sulla possibile assegnazione di essi.

Quasi in sordina, forse a camuffare una situazione paradossale che dura dal lontano 1992, sono iniziati i lavori per la costruzione del tunnel di collegamento tra la stazione ferroviaria di Principe e quella omonima della metropolitana.

Nel mese di agosto infatti è stata recintata tutta la zona antistante la fermata del metrò ed il cantiere è oggi ben visibile. E' difficile fare stime sulla conclusione dei lavori ad opera di Grandi Stazioni, tuttavia si può essere sollevati dal fatto che il collegamento



Verso Brignole, lavori in galleria



non sia più una chimera e che dopo tante (troppe) chiacchiere i lavori siano partiti.

Nuovo deposito

Sul fronte del nuovo deposito le notizie non sono positive. I lavori sono in forte ritardo, a causa di numerosi fattori, tanto che si stimano circa due anni di handicap rispetto alla data di conclusione dell'opera inizialmente prevista. L'apertura di Brignole porterà quindi con se due grandi incognite perché, oltre alla carenza di treni, non sarà disponibile il nuovo polo di manutenzione e ricovero dei mezzi.

Ad oggi va precisato che è finanziato il primo lotto dei lavori: il secondo, di circa 8



8 milioni di euro, è ancora in attesa di risorse finanziarie, tuttavia su questo fronte resta un cauto ottimismo.

Più volte si è invece sollevato il problema relativo al prolungamento del tronchino di Brin, necessario per far manovrare i futuri treni di terza generazione o comunque quelli già esistenti in composizione tripla.

Per ora si sa che c'è un accordo preliminare tra le parti volto a costruire un prolungamento del tronchino stesso, tuttavia siccome restano vive

le annose incertezze sulla prosecuzione verso Canepari, l'argomento resta fumoso.

Di certo c'è che il Comune ha inserito anche il prolungamento in Valpolcevera nel pacchetto delle richieste di finanziamento al Governo e che quindi prima o poi dovrebbero arrivare notizie ufficiali.

Resta comunque ancora da sciogliere il nodo del progetto definitivo, in quanto ad oggi non si conosce quale sia la reale intenzione dell'Amministrazione dopo i vari cambi di idee.

Recentemente il sindaco Vincenzi ha proposto di far finanziare la tratta da parte della Società Autostra-de, ipotizzando di farla rientrare tra le opere di compensazione per la vallata. Attendiamo sviluppi.

Sulle cronache dei giornali locali, soprattutto nel periodo estivo, per voce dell'assessore Farello, ha ripreso quota l'ipotesi di un prolungamento a Levante della metropolitana.

La base su cui partire è quella secondo la quale le FS dis-





metteranno una loro officina che consentirebbe quindi di poter usufruire di una coppia di binari sui quali andrebbe ad attestarsi la metropolitana.

Il problema è che non esiste un vero progetto, non si sa ufficialmente dove dovrebbe essere posizionata la nuova stazione (si parla di Piazza Giusti), cosiccome non si è ancora quantificata l'entità dell'investimento. Ma il dilemma è un altro: il prolungamento a Levante non doveva raggiungere Terralba e San Martino?

Che fine hanno fatto i progetti, già esistenti, per raggiungere quelle due destinazioni? Si riparerà nuovamente di un fantomatico "sistema di collegamento" fino all'ospedale?

Si cambieranno per l'ennesima volta le carte in tavola? Da qui si dipaneranno i soliti dubbi e le solite incertezze che per l'ennesima volta penalizzeranno la reputazione della metropolitana.

E siamo tutti pronti a scommettere che nel 2012, con



l'apertura di Brignole, si parlerà di "opera finalmente conclusa", dimenticando che di nodi da sciogliere ce ne saranno ancora molti, basta andare a rileggere daccapo questo articolo.

Alex Bettucchi



Il Marchese e la "sua" stazione

De Ferrari è attualmente ultima fermata del tragitto sotterraneo, rappresenta la fermata più in **centro città** di tutta la linea. Il percorso nel 2012 dovrebbe finalmente riprendere, per raggiungere le fermate sotto **Piazza Corvetto** (anche se questa ancora in forse) e quella finale (?) presso la stazione FS di Genova Brignole



Anche se erano dieci anni fa o poco più, sembra passato un secolo da quando, per attraversare a piedi Piazza de Ferrari provenendo dai Portici dell'Accademia, era necessario usufruire del sottopassaggio per via dell'intenso traffico veicolare di attraversamento. Era quello il retaggio di una città caduta progressivamente nelle grinfie delle quattro ruote, fino a quando i tempi nuovi hanno riproposto il tema del recupero urbano attraverso la pedonalità, almeno nelle zone monumentali e centrali delle città. Per la piazza per antonomasia dei Genovesi, la sua

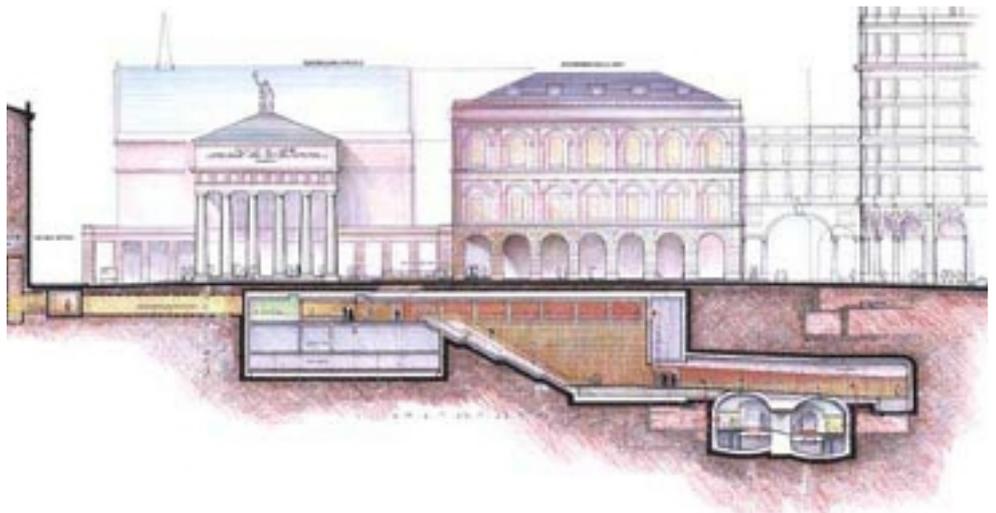
chiusura al traffico privato di attraversamento e la pedonalizzazione di Via San Lorenzo hanno significato una nuova vita, perché ne hanno fatto finalmente quel luogo di incontro che, forse, essa non è mai stata fin dalla sua faticosa e progressiva nascita, che si è protratta per oltre un secolo (dalla demolizione della Chiesa di San Domenico per far posto al Teatro Carlo Felice, alla costruzione del Palazzo dell'Italia Navigazione, oggi sede della Regione Liguria). Oggi, quel vecchio sottopassaggio, che non avrebbe più senso nella città che guarda al XXI secolo, conduce alla stazione più importante della

nostra piccola metropolitana, la quale sarà destinata a diventare più affollata l'anno venturo, quando entrerà in esercizio il nuovo tronco De Ferrari-Brignole.

Ricordo bene il vecchio, e sempre gremito, sottopassaggio pedonale di De Ferrari, i suoi negozi e un vecchio sciucchià che non ce l'ha fatta a vedere la riconversione degli spazi: oggi quel sottopassaggio è poco frequentato se non per accedere alla stazione vera e propria, e i pochi negozi sopravvissuti faticano a tirare avanti, ma sono sicuro che la tendenza si invertirà quando su De Ferrari confluiranno anche i treni prove-

nienti da Brignole con il loro carico di pendolari del Levante. E speriamo che in un futuro non lontano quei treni partano da San Martino, o magari da Sturla. Come stazione più importante della linea, De Ferrari presenta una certa monumentalità e finiture di maggior pregio rispetto alle sue "sorelle", specialmente le prime costruite. Si tratta della stazione meno caratteristica delle altre precedentemente descritte, proprio perché non è a servizio di un particolare quartiere, ma dell'ombelico della città. Uscendo dalle scale o dall'ascensore di cristallo lato portici dell'Accademia, sono molte le epoche rappresentate dagli edifici che fanno da quinta alla piazza: si va dal pronao neoclassico del Carlo Felice, ai severi palazzi rinascimentali (Palazzo Giulio Pallavicini, Palazzo Doria-De Ferrari, Palazzo Ambrogio Doria), all'ecclletismo del Palazzo della Nuova Borsa, al neo rinascimento del Palazzo della Regione, non senza dimenticare il Palazzo dell'Accademia del Barabino e la facciata secondaria di Palazzo Ducale, affrescato secondo la tecnica del trompe l'oeil.

Credo che relativamente pochi conoscano la storia del Marchese Raffaele De Ferrari, al quale è intitolata la piazza. Fu egli uomo di sconfinata ricchezza, ottenuta grazie ad affari immobiliari in Parigi (nella seconda metà dell'800 la capitale francese fu interamente ricostruita a farne la capitale del mondo moderno): nel 1875 De Ferrari effettuò una donazione di eccezionale generosità, che

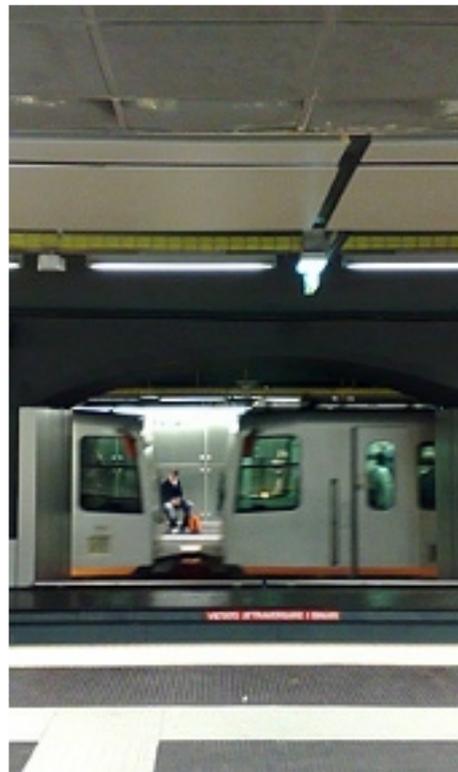


rese possibile non solo l'ammodernamento del porto, ma pure un suo mega ingrandimento: tale donazione costituì un propulsore formidabile per il benessere e lo sviluppo della città, che nell'epoca della Belle Epoque fu forse la più dinamica e moderna del Paese.

Non va sottaciuto che la moglie del Marchese De Ferrari, Maria Brignole Sale (meglio nota come Duchessa di Galliera) fu anch'essa una donna animata da intenti filantropici ad altrettanto munifica del marito nei confronti di Genova: finziò, tra l'altro, la costruzione dell'ospedale Gal-

liera in Carignano e donò alla città Palazzo Rosso, Palazzo Bianco e i meravigliosi tesori esposti ancora oggi in Strada Nuova, oltre al bellissimo parco di Voltri che reca il suo nome.

Credo che il Marchese De Ferrari guardi di buon grado alla piccola metropolitana che si muove nelle viscere della "sua" piazza: come si è detto, Raffaele De Ferrari e la Duchessa di Galliera, che tanto avevano vissuto nella città del futuro di quell'epoca, Parigi, propugnarono e si fecero partecipi direttamente della modernizzazione della nostra città.



Ho l'impressione che se il Marchese Raffaele De Ferrari fosse nostro contemporaneo, egli avrebbe compreso molto più degli odierni reggitori della città la portata rivoluzionaria per la vita dei Genovesi che può essere costituita da una metropolitana estesa e ramificata: ritengo che egli non avrebbe lesinato il suo concreto e munifico intervento, ancora una volta per il bene della sua e della nostra città, perché avrebbe capito che la qualità della vita degli abitanti di una metropoli moderna è data anche da trasporti celeri, puntuali e comodi.

Eugenio Segalarba



ARANCIONE DI GENOVA

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

www.arancionedigenova.it

Un sogno per i Forti di Genova



La maestosità di Forte Sperone (fonte Wikipedia)

Guglielmo Valle, in un convegno dedicato ai forti di Genova datato ormai vent'anni fa, propose una visione funzionale di quelle strutture militari, situate sulle creste che proteggono la schiena della nostra città.

Il problema principale, tolti un paio di casi, è l'accessibilità ai forti, soprattutto se intendiamo trasferire al loro cospetto un gran numero di visitatori. Vero che alcuni mezzi AMT battono abbastanza da vicino quelle strade, e non dimentichiamoci anche della funicolare del Righi ma pensate cosa potrebbe significare per quell'area ancora "pura" della città ospitare un carosello di auto, ricoverarle in qualche parcheggio (magari sotterraneo) o far scalare ai torpedoni turistici le tortuose strade di Granarolo? Ecco dunque che non l'ampliamento di strade o lo sbiancamento di colline diventa la soluzione, ma la tecnologia legata alla gloriosa storia cittadina degli impianti speciali di risalita. Due sistemi sono già operativi in questo senso, la già citata funicolare che

dal cuore della città porta alla spianata del Righi e poi la più celata cremagliera di Granarolo (al momento ferma per lavori di rimodernamento), e tali sistemi potrebbero essere la base di partenza di un'idea progettuale che si pone l'obiettivo di raggiungere sei forti in pochi minuti, dal centro città. Il sistema che proponeva il Valle era un trasporto di tipo funiviario.

Il progetto. Partendo dagli impianti già esistenti si descrive in questo modo il percorso ipotizzato. La funicolare Zecca - Righi potrebbe essere ulteriormente estesa ol-



La cremagliera in arrivo a Granarolo e la partenza della Zecca per la funicolare del Righi

tre l'arrivo a Mura delle Chiappe da dove partirebbe un nuovo impianto (con cabine disposte a va e vieni) con fermate intermedie presso il Forte Castellaccio e arrivo, dopo circa otto minuti davanti a Forte Sperone. Per quanto riguarda invece il percorso diretto a Granarolo, con un sistema analogo a quello proposto per il Righi, l'estensione porterebbe in meno di dieci minuti a Forte Begato e quindi a Forte Sperone chiudendo di fatto un percorso che, sfruttando le colline metterebbe in collegamento l'area della Zecca con l'area ferroviaria di Principe e la stazione marittima (pensiamo anche al ritorno d'immagine e l'offerta che potrebbe scaturire con gli sbarchi crocieristici). In più, il Valle, aveva ipotizzato un terzo impianto, questo forse un poco ingenuo mi si passi il termine, che partendo da Forte Sperone avrebbe toccato tutti le strutture di cresta (Forte Puin e Fratello Minore) per raggiungere Forte Diamante, con una percorrenza di circa 14 minuti.

Di fatto con un sistema così completo il Valle aveva considerato una percorrenza dalla Zecca o da Principe di circa trenta minuti, comprensivi di percorso e trasbordo dai sistemi, per raggiungere il punto più alto e panoramico dell'offerta del Parco delle Mura e dei forti.

Ovviamente tale progetto sarebbe stato possibile in primis conoscendo con dettagli accurati il futuro delle strutture fortificate genovesi, le quali purtroppo continuano la loro vita di abbandono arroccate sulle loro creste a protezione della città.

Uno dei miei libri preferiti chiuderebbe così: « Di chi cerchi signore? » domandò. « La fortezza cerco. E' questa? »

« Non c'è più forza qui » fece lo sconosciuto. « E' tutto chiuso, saranno dieci anni che non c'è nessuno ». « E dov'è la fortezza allora? » chiese Drogo, improvvisamente irritato contro quell'uomo. « Che fortezza? Forse quella? » e così dicendo lo sconosciuto tendeva un braccio, a indicare qualcosa...

Davide Vallese



RIFERIMENTO:

Valle, G. (1991) Proposta per un sistema di trasporto funiviario per collegare il centro città con le fortificazioni in Forti di Idee, Milanostampa Spa, Farigliano (CN), pp. 271-277



Forte Diamante (fonte Wikipedia)

In alto: linea AMT 64 ferma al Belvedere (fonte Arancione di Genova)

Sopra: la soluzione per il forte di Bard, in Valle d'Aosta (fonte www.esploriamo.com)

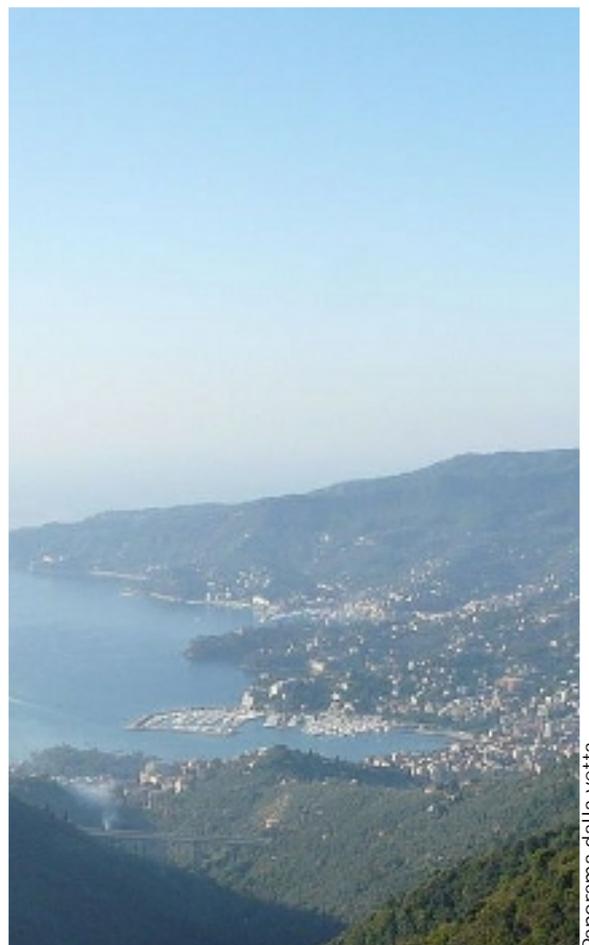
Metrogita alla funivia Rapallo Montallegro

Il 16 Aprile 2011 la nostra Associazione ha svolto una gita sociale alla scoperta della funivia che sin dal 1934 collega Rapallo al Santuario di Montallegro.

L'interessante ed ardita infrastruttura, che non è conosciuta come meriterebbe, non si trova quindi in alta montagna, ma in uno dei più ameni angoli della nostra Riviera!

La delegazione di Metrogenova ha avuto la fortuna di poter fruire di un cicerone d'eccezione nella persona del Direttore Ing. Michele Montanari, socio onorario del nostro sodalizio, che ha illustrato le caratteristiche tecniche dell'impianto e ha soddisfatto tutte le nostre curiosità in ordine alle particolarità dello stesso. La giornata è quindi proseguita con la visita al Santuario di Montallegro, caro soprattutto ai devoti del Golfo del Tigullio, e con la piacevole escursione guidata dal nostro Massimo Palomba, che ci ha condotto sino al rifugio del Monte Pegge, presso il quale abbiamo consumato un pasto al sacco, contemplando un meraviglioso panorama.

La funivia durante il percorso



Panorama dalla vetta

Per organizzare un'escursione al Santuario: info su www.funiviamontallegro.com

La vecchia funivia dell'expò



Immagine d'epoca della funivia progettata dal Ferretti

FOCUS: GLI INGEGNERI FERRETTI

Alessandro (Fabbrico 1851 - Napoli 1930) fu ingegnere meccanico italiano, progettista e costruttore di ferrovie da montagna, funicolari e funivie realizzate in Italia. Fu volontario nella prima guerra mondiale e organizzò nel 1917-18 le funivie del Grappa. Fu tra i primi a proporre in Italia il sistema funicolare di aratura meccanica.

Il figlio Pericle conseguì la laurea di ingegnere elettronico nell'anno 1910. Partecipò, poco dopo, ad un concorso per il reclutamento di ufficiali del genio militare; lo superò e divenne tenente nel ruolo ingegneri. Con questo grado fu inviato a frequentare la Scuola navale superiore di Genova, nella quale conseguì nel 1912 la laurea in ingegneria navale meccanica. I suoi studi inclusero anche lo sviluppo di funivie (ad es. quella di Montecassino del 1930).

L'Esposizione d'Igiene, Marina e Colonie fu inaugurata a Genova il 23 maggio 1914, con l'intervento dei Sovrani.

Era divisa in due zone: lo Stadium (occupava l'area degli attuali giardini di Brignole) e l'Esposizione vera e propria (attuale piazza della Vittoria, allora piazza di Francia). Come noto era raggiungibile dal porto tramite la monorotaia Telfer, con capolinea tra Molo Giano e la zona antistante l'attuale Questura (vedi Metrogenova.com Magazine n.3). Per l'occasione fu costruita anche una suggestiva funicolare la quale, dall'Esposizione, saliva fino al Bastione del Prato (zona retrostante il liceo classico D'Oria).

Il progettista fu il noto Ing. Alessandro Ferretti e l'impianto venne realizzato, primo nel suo genere, con doppie funi traenti.

Il sistema consisteva nell'aumentare la tensione delle portanti per diminuire la sollecitazione a flessione, e meglio garantirne così la durata, e di impiegare due traenti sempre in presa, una delle quali, per la minore aderenza sul volante motore, fosse garantita contro ogni anormale aumento di sollecitazione, e potesse perciò funzionare come fune di sicurezza, in caso di rottura dell'altra traente, per condurre le vetture in stazione. Lo stesso sistema lo realizzò Pericle, il figlio dell'ing. Ferretti, per la realizzazione della funivia di Montecassino nel 1930.

Sfortunatamente, al contrario della Telfer, smantellata comunque pochi anni dopo l'Esposizione, sulla funivia panoramica esiste pochissima documentazione ed è molto difficile risalire alla data di dismissione.

Dal punto di vista tecnico e progettuale tuttavia, una completa documentazione risulta reperibile dal 2010 presso il museo storico di Bergamo, attuale destinazione finale dell'archivio documentario degli ingegneri Alessandro e Pericle Ferretti.

Alex Bettucchi

SEGUI TUTTE LE NOSTRE
INIZIATIVE ANCHE SU



facebook.com/metrogenova

YouTube

youtube.com/MrMetrogenova

Alla scoperta del

...a bordo di treno, metro, tram e funicolare!

Uno dei modi, seppur indiretto, per poter valutare al meglio la rete dei trasporti di Barcellona, e relative aree circostanti, può essere quello di muoversi verso la metropoli stessa, alla scoperta di una delle sue numerose attrazioni turistiche, partendo da una delle località di villeggiatura della Costa Brava. Il mio viaggio, alla volta del parco diver-

timenti sul Monte Tibidabo, ha avuto luogo nell'agosto del 2011, periodo in cui, con la mia famiglia, ho soggiornato a Santa Susanna, un piccolo paese della Catalogna situato a circa 60 km a nord di Barcellona, meta ideale per turisti in cerca di sole e mare. Durante il periodo estivo, il collegamento con la città della Sagrada Familia, è garanti-

to da una tratta interregionale gestita dalla società RENFE, la quale offre un servizio ferroviario percorso da treni con frequenza oraria, seppur con qualche piccola variante di fermata nelle varie località.

I convogli sono molto comodi, dotati di aria condizionata e dall'aspetto molto moderno, molto più simili ad una metropolitana che ad un treno tradizionale. Lungo la costa, la cosa che colpisce immediatamente è l'estrema pulizia di ogni stazioncina del tragitto, probabilmente oggetto di recentissimo restyling collettivo che ha conferito a ciascuna fermata un aspetto molto simile, anche se si distinguono molto bene le particolarità architettoniche dei vecchi edifici, i quali ricordano molto da vicino quelli delle due riviere Liguri. Il panorama è destinato a cambiare nel momento in cui ci si avvicina a Barcellona, una fitta rete di binari e scambi ci conduce nel sottosuolo della città luogo in cui possiamo effettuare direttamente l'interscambio con la metropolitana presso la stazione di Clot (Linea1). Per andare in direzione della nostra meta si deve però cam-



Capolinea funicolare Tibidabo

Tibidabo



biare linea per cui occorre proseguire fino ad arrivare alla stazione di Catalunya presso la quale si può salire sulla Linea7 in direzione Tibidabo. Gli interscambi nel loro complesso risultano abbastanza agevoli, tuttavia non sembrano sempre intuitivi ed in alcuni casi non è possibile acquistare dei biglietti integrati. La Linea7 non è molto estesa, ma è in grado rapidamente di condurre alla periferia nord della città ed i treni risultano veramente poco affollati. Per la cronaca va ricordato che le linee da me utilizzate sono gestite dalla società TMB. Una volta riemerso dal sottosuolo, mi accorgo che il viag-

gio verso il parco sarà ancora parecchio lungo e che sicuramente mi riserverà ancora delle sorprese interessanti, soprattutto visto il tipo di itinerario che mi sono studiato. A questo punto infatti scelgo di proseguire la mia "scalata" con il Tram Blau, ovvero uno degli antichi tram che circolavano a Barcellona e che, restaurato, attualmente percorre dalla piazza John F. Kennedy fino alla piazza del Doctor Andreu, ai piedi della funicolare del Tibidabo per un totale di 1.276 metri di distanza (gestito sempre dalla TMB). Inutile dire che di fronte ad un mezzo simile, così gradito dai turisti, è inevitabile fare

Funicolare Tibidabo bianco



Funicolare Tibidabo blu





Tram Blu



Stazione Metro Tibidabo

un'analogia con la tramvia a cremagliera di Granarolo a Genova e a quanto potrebbe essere sfruttata in modo simile per raggiungere almeno uno dei grandi forti alle spalle della città ligure.

Tornando al mio viaggio, da quanto ho visto quel giorno, non ho capito esattamente quante carrozze cirolino sulla linea, ma sicuramente ne ho viste due di colore blu ed una di colore rosso con però delle differenze estetiche evidenti. Ma l'avventura prosegue ed ecco quindi che presso il capolinea superiore del tram stesso, dopo un breve trasbordo, posso acquistare il biglietto della Funicular Tibidabo, ovvero una vecchia funicolare, costruita nel 1901 proprio per servire il parco, che è stata comunque oggetto di numerosi restauri.

I vagoni in servizio sono soltanto due, uno bianco ed uno blu, hanno una capienza i oltre 100 persone ed effettuano il servizio lungo un percorso di 1130 metri, per un dislivello di 275 metri ed una pendenza circa del 25%.

Rimango sicuramente sorpreso dalla vetustità delle carrozze, però, quando finalmente arrivo in cima, dopo aver viaggiato per quasi due ore in totale, valuto in modo positivo questo modo di muoversi dal sapore antico.

Il Monte Tibidabo offre infatti un panorama mozzafiato di Barcellona e ospita un parco divertimenti vecchio stile con attrazioni d'altri tempi che mettono un po' di nostalgia. Sulla via del ritorno, dopo un paio d'ore di sosta, in mezzo alle mie riflessioni, ho colto come il capoluogo catalano, al pari di altre moderne metropoli europee, ha saputo



Parco del Tibidabo

coniugare con un mix sapiente il rispetto per la propria storia e la spinta modernistica dei nostri tempi. Tutto ciò mi fa anche riflettere su come il ruolo del trasporto pubblico possa avere un'influenza fondamentale su tutti gli aspetti dell'economia di una città e su come questo concetto andrebbe sviluppato anche nella mia amata Genova.



Alex Bettucchi

Treno RENFE a Santa Susanna





Coordinamento editoriale e grafica numero 9:

Davide Vallese

Hanno scritto in questo numero:

Alex Bettucchi, Paolo Carbone, Flavio Giuffra, Eugenio Segalerba, Davide Vallese

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

Se sei interessato e vuoi saperne di più, ti suggeriamo di visitare il nostro sito www.metrogenova.com. oppure di scriverci a info@metrogenova.com.

