metrogenova MAGAZINE

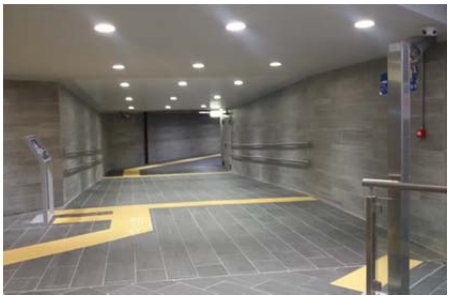
Rivista di
Associazione Metrogenova
su metropolitana e trasporto pubblico di Genova

Numero 18

Signori in carrozza! Si (ri)parte!

Dal 21 maggio 2016 la Ferrovia di Casella riprende il servizio

I treni di "terza generazione"



Tunnel di Principe: era ora!

Tram e guidovia per la Guardia

EDITORIALE
Signori in carrozza! Si (ri)parte!

Ed il 21 maggio 2016 il treno della Ferrovia Genova-Casella, alias FGC (o meglio il "**trenino di Casella**", come da sempre lo abbiamo chiamato a Genova) è ripartito per davvero, dopo tre anni di sosta forzata preceduti da altri di esercizio intermittente.

E' ripartito con una gran festa generale, in una **nuova fiammante livrea rossa**, un po' per analogia con gli altri mezzi "non convenzionali" di AMT (funicolari, tranvia Granarolo, ascensore di Quezzi), un po' forse per evocare il ben più famoso trenino del **Bernina**.

Speriamo che questo accostamento alla blasonata ferrovia italo-elvetica possa essere benaugurante, perché di auguri per il futuro questo trenino ha davvero bisogno: e non solo auguri, ma anche e soprattutto concrete iniziative di sostegno per assicurarne la longevità.

Perché il grosso investimento profuso in questi anni dalle Amministrazioni Regionali per risanare la linea, inclusi la messa in sicurezza da frane ed il rifacimento di importanti manufatti, e per rimettere in ordine impianti e rotabili (con un elettrotreno nuovo di pacca in costruzione) rischia di non bastare se questa infrastruttura non avrà sufficienti risorse economiche per essere esercita in tranquillità.

Quando fu inaugurata nel lontano **1929** la ferrovia costituì una fondamentale ed allora spesso unica via di comunicazione per collegare non solo **Casella**, ma anche e soprattutto molte località montane tra di loro e con il capoluogo, sia per le persone che per le merci; poi, negli anni, cominciò ad affermarsi anche l'utilizzo ludico dei genovesi che andavano a fare la **scampagnata**.

La fotografia utilizzata per la copertina di questo numero è di Giuseppe Laurino

Oggi, e da molti anni, il ruolo di mezzo per il Trasporto Pubblico è divenuto marginale: i pendolari, infatti, ogniqualvolta è loro data l'alternativa, privilegiano le corriere di ATP o addirittura i bus urbani di AMT, mezzi più pratici e tra l'altro meno onerosi per la finanza pubblica di una complessa ferrovia montana, anche se i costi della FGC sono comparabili e talvolta inferiori rispetto ad altre analoghe ferrovie esistenti in Italia.

Occorre dunque prendere atto che la vocazione dominante per il trenino non è più quella di vettore di trasporto pubblico, bensì quella di **mezzo turistico**.

Sia chiaro, anche sul traffico pendolari vi sono dei margini di miglioramento, ad esempio creando migliori interscambi con bus ATP (a Casella) e AMT (a Manin) e incentivando dal punto di vista tariffario i pendolari delle tre valli ad usare il trenino, anziché il bus.

In ogni caso è dal punto di vista turistico che si deve tentare una maggiore valorizzazione. Sotto tale profilo va detto che i costi della FGC sono oggi quasi esclusivamente coperti da **finanziamenti regionali** su fondi del Trasporto Pubblico, con modestissimi proventi da titoli di viaggio (attorno ai 200.000 Euro/anno, il solo costo di 5 dipendenti). Anche se nell'immediato possono non esserci criticità maggiori (il contratto di servizio copre sino al 2019) appare evidente come tale situazione finanziaria non fisiologica, ove non venga corretta, possa porre a pregiudizio nel medio termine le sorti della FGC.

Auspichiamo dunque che, ora che linea e rotabili sono stati rimessi in ordine, ci si metta a lavorare d'impegno per **valorizzare questa ferrovia** ricercando una nuova utenza, fatta di turismo locale ma non solo. Genova è ora meta turistica di un certo valore, a Genova scalano navi da crociera e gli operatori turistici sono sempre in cerca di nuove mete per le loro escursioni: ma occorre lavorarci, concepire e porre in atto piani strutturali di comunicazione e promozione.

Per fare tutto ciò la prima necessaria condizione e che tutti i soggetti coinvolti, Regione, Comuni, a cominciare da quello di Genova, la stessa AMT che esercisce il servizio trovino il modo di vincere eventuali gelosie di ruolo o frizioni politiche e **inizino a collaborare fattivamente** su tale obiettivo.

Va detto che nei discorsi inaugurali presso la stazione di Manin aperture significative in tale direzione ed auspici alla collaborazione sono stati esposti dall'AD di AMT, dall'Assessore alla mobilità e trasporti del Comune di Genova, dal Presidente della Regione; per non parlare di quanto hanno poi detto i Sindaci degli altri Comuni alle soste del treno inaugurale.

Siamo contenti di questo nuovo spirito collaborativo, particolarmente tra i due primi attori, Comune di Genova e Regione Liguria, notoriamente di diversa parte politica, e speriamo che alle intenzioni seguano i fatti.

Lascia tuttavia perplessi, nell'ottica di tale auspicata collaborazione, l'assenza di esponenti della precedente maggioranza regionale, cui pure va dato il merito di aver attivamente contribuito, sino ad un anno fa, a questo rilancio. Non invitati? Hanno declinato l'invito? Non lo sappiamo.

In entrambi i casi, un segnale non incoraggiante, perché il **rilancio stabile** di questa ferrovia richiede che tutte le istituzioni e le diverse componenti politiche facciano squadra ed operino, ciascuno nel proprio ambito, per un unico obiettivo.

Questo lo dobbiamo, non tanto perché questo o quel politico possa menarne vanto, e neppure per la pur legittima soddisfazione degli appassionati di ferrovie che molto hanno fatto per vedere tornare a sferragliare il trenino: no, noi lo dobbiamo prima di tutto a tutte quelle persone, abitanti nelle località montane, che hanno **accolto il convoglio inaugurale** con bandierine, bande, striscioni e banchetti con salami e ciliegie, e che ci dicevano: tornate, tornate, mi raccomando...domenica c'è la sagra.

Il Consiglio Direttivo
dell'Associazione Metrogenova

INDICE del Numero 18

EDITORIALE, Signori in carrozza! Si (ri)parte! pagina 2

I treni di "terza generazione", di Claudio Bellini pagina 4

Cuneo –Ventimiglia tra incertezze e speranze, di Paolo Carbone pagina 7

Quando in Viale Virginia Centurione Bracelli arrivò il tram, di Giuseppe Laurino pagina 9

Tunnel di Principe: era ora!, di Paolo Carbone pagina 12

Corvetto: la "stazione inesistente" nella Genova della Belle Époque, di Eugenio Segalerba pagina 14

Doppio piano Casaralta: verso i 40 anni e non sentirli!, di Flavio Giuffra pagina 16

Quando andavamo alla Guardia in tram e guidovia, di Luigi Piccardo pagina 18

Gli autori dei testi, delle foto e le fonti sono citati nei rispettivi articoli

I treni di "terza generazione"

Articolo e foto di Claudio Bellini

Il veicolo 32 durante l'inaugurazione del 24 marzo 2016

Il 24 marzo 2016 è entrato in servizio il primo dei nuovi treni cosiddetti di "**terza generazione**" della metropolitana di Genova: a ben vedere non si tratta proprio del primo, ma del secondo della fornitura, ovvero quello numerato come "**32**". Sul nostro forum se ne parla dal 2006, ci aspettavamo che fossero pronti contestualmente all'apertura dell'ultima tratta De Ferrari - Brignole ed invece abbiamo dovuto aspettare altri tre anni, durante i quali abbiamo letto sulla stampa locale molte notizie inverosimili, come quella che non "girano" sul tronchino di Brin, ipotizzando addirittura che possano fare inversione su strada come un normale autobus.

Ma facciamo un brevissimo riepilogo sulla **flotta di veicoli** della metro genovese.

Il veicolo 01, durante le prime corse di prova (Fonte: Omnibus AMT)

Giugno 1990: entrano in servizio le prime sei "unità di trazione", quelle indicate come "prima generazione", numerate da **01** a **06**; si tratta essenzialmente di veicoli di derivazione tranviaria, molto simili ai tram della Serie 2000 di Zurigo, di cui condividono l'impostazione generale: due casse, tre carrelli (due motori, quelli estremi, ed uno portante, quello centrale che congiunge le due casse), quattro porte per fiancata del tipo a libro (come quelle degli autobus), che verranno successivamente sostituite da quelle scorrevoli in occasione di un revamping.

Luglio 1992: giungono a Genova le prime due unità della "seconda generazione", numerate come **11** e **12**; l'impostazione del veicolo è la stessa della prima generazione per quanto riguarda casse e carrelli, ma il look più moderno; le porte sono in questo caso sei, scorrevoli, di cui due, quelle più vicine alla cabina di guida, di dimensioni ridotte. Le rimanenti dieci unità (**13÷22**) vengono prodotte, ma essendo il percorso limitato alla tratta Principe - Brin, vengono lasciate nello stabilimento OMS (Officine Meccaniche della Stanga) di Padova fino al 2003, anno in cui sono necessarie per l'avvenuto prolungamento a San Giorgio.

Il veicolo 18 appena arrivato in via Mura degli Zingari

Dicembre 2012: la linea viene prolungata fino a Brignole, ma le vetture di "terza generazione" non sono ancora pronte. Occorre appunto aspettare la primavera di quest'anno per vedere il primo treno in servizio.

La fornitura dei treni di terza generazione comprende sette unità, realizzate da **Hitachy Rail Italy (HRI)**, azienda subentrata nel novembre 2015 ad **AnsaldoBreda**, per cambiamenti dell'assetto societario di quest'ultima.

Nello storico stabilimento di via Argine a **Napoli**, già di Ansaldo Trasporti, poi passato ad AnsaldoBreda, è avvenuto l'assemblaggio delle varie parti di cui è composto il veicolo, alcune prodotte nello stesso stabilimento (inverter, motori e carrelli), altre provenienti da fornitori esterni, come ad esempio le casse realizzate nello stabilimento **FIREMA** di

Caserta, oppure gli interni e le testate del veicolo prodotte dalla **Coplass** di Firenze.

Veicolo in allestimento presso lo stabilimento HRI di Napoli

I treni, o meglio le **unità di trazione**, hanno quattro casse, unite da tre intercomunicanti che poggiano su altrettanti carrelli motori; ciascuna delle due casse di estremità è provvista di una cabina di guida, separata dall'abitacolo per i passeggeri, ed è dotata di un ulteriore carrello portante.

La progettazione di questi treni ha dovuto tenere in considerazione due fattori fondamentali legati all'infrastruttura sulla quale devono circolare: in primo luogo la larghezza massima di 2,20 metri, vincolo imposto dalla sagoma della galleria Certosa; secondariamente la presenza di curve con raggio molto piccolo, che hanno condizionato la realizzazione del carrello, a scartamento ordinario.

Veicoli 32 e 33 in sosta nel deposito di Dinegro

Rispetto ai veicoli di prima e seconda generazione, i nuovi **treni** sono **più lunghi**: questa scelta è stata dettata dalla previsione di sfruttamento dell'intera lunghezza delle stazioni, che possono ospitare treni composti da tre unità di trazione di prima e seconda generazione; nell'ottica di avere un treno da 80 metri, è stata quindi preferita una composizione doppia di due unità da 40 metri, in modo tale tra l'altro da ridurre l'incidenza delle cabine di guida sul costo complessivo di un treno completo.

A proposito del dilemma se questi treni "girano" a Brin o meno, occorre precisare che il **tronchino di Brin** è, dal lontano 1990, in una configurazione provvisoria, prevista per dar modo a treni composti da due sole unità di trazione che circolavano sulla breve tratta Brin - Dinegro di effettuare l'inversione di marcia; la linea avrebbe dovuto essere prolungata tanto sul lato verso Brignole (come sappiamo il prolungamento è avvenuto in più fasi dal 1992 al 2012), quanto sull'altro lato, rendendo di fatto non più necessario il (corto) tronchino di Brin. Nulla è stato fatto per questo secondo prolungamento, per cui i treni di prima e seconda generazione non possono utilizzare il tronchino nella loro configurazione completa (cioè tre unità di trazione); analogamente i treni di terza generazione non possono attualmente utilizzarlo nella configurazione completa, che come detto è di due unità di trazione accoppiate, ma soltanto in composizione singola. Sono tuttavia previsti alcuni lavori di adattamento della stazione terminale (che rimarrà tale ancora per molto tempo) per consentire l'utilizzo in configurazione completa per tutti i treni.

Cassa: ogni unità elementare indivisibile di un'unità di trazione; ciascuna singola cassa non è in grado di muoversi autonomamente, poiché almeno un carrello dell'unità di trazione è condiviso tra due casse; nei treni di terza generazione i carrelli condivisi sono tre

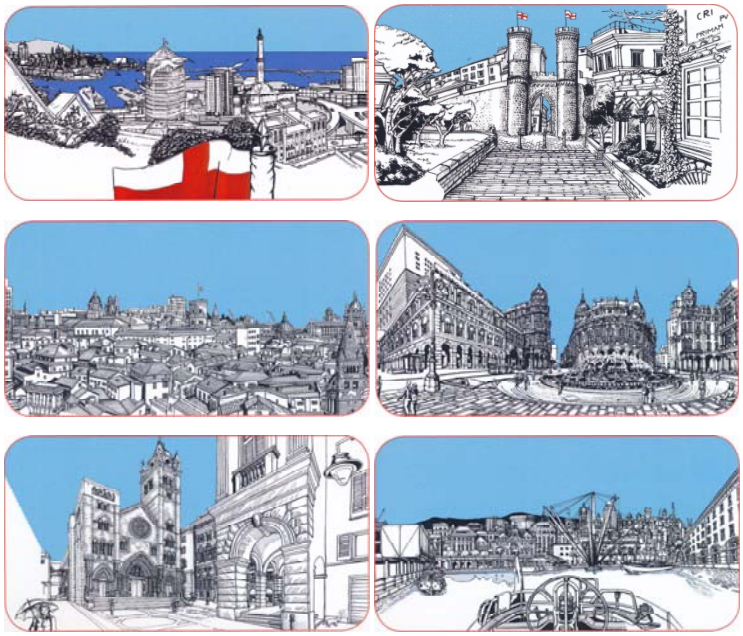
Unità di trazione: ogni unità elementare in grado di muoversi autonomamente; è quindi dotata di due cabine e di almeno due casse (per i veicoli di prima e seconda generazione)

Treno: raggruppamento di più unità di trazione; per prima e seconda generazione è ammessa al massimo una composizione tripla, per la terza si possono accoppiare solo due veicoli

Ogni **cassa** è dotata di una sola porta per fiancata, per un totale di quattro porte per l'intero veicolo; le porte sono larghe 1,60 metri per consentire il passaggio contemporaneo di tre persone. Le due casse di estremità sono inoltre dotate di **postazione** per **disabile**, la cui accessibilità è garantita da una **pedana estraibile** manualmente, collocata in corrispondenza delle due porte di accesso: tale soluzione si è resa necessaria in quanto la linea è stata sviluppata in fasi successive, la quota delle banchine rispetto al piano del ferro ha dovuto rispettare normative che sono via via cambiate nel

tempo e pertanto non è uniforme per tutte le stazioni. Per i treni di prima e seconda generazione sono in uso da parecchio tempo pedane mobili collocate nelle stazioni, che vengono di volta in volta posizionate dal personale di assistenza di AMT in corrispondenza della porta più vicina alla postazione per i disabili; la pedana snodata delle vetture di terza generazione permette invece di adattarsi alle diverse altezze delle banchine e di svincolarsi dall'uso delle pedane mobili di stazione.

La pedana per l'incarrozzamento dei disabili



Le decorazioni adesive dei veicoli 31, 33÷37
(immagini tratte dalla brochure illustrativa dei nuovi treni)

Il sistema di **segnalamento e controllo della marcia del treno** è completamente conforme a quello dei precedenti treni e pertanto è possibile per il macchinista condurre il treno sia in modalità manuale (cioè impostando in prima persona la velocità di percorrenza, limitatamente ai tetti massimi imposti dal sistema ATP) sia in modalità automatica (in questo caso il sistema ATO imposta la velocità).

Ogni veicolo è caratterizzato da un simbolo o luogo caratteristico della città di Genova: il 32 è dedicato a **Via Garibaldi,** seguiranno la Lanterna, Porta Soprana, Palazzo Ducale, Piazza De Ferrari, San Lorenzo ed il Porto Antico; i treni sono riconoscibili da una decorazione adesiva collocata sulle fiancate delle casse di estremità.

ATP = Automatic Train Protection: sistema automatico di controllo della velocità massima del treno; tratta per tratta, il veicolo riceve da terra i limiti di velocità che deve rispettare, sulla base del tracciato della linea e dell'occupazione del binario precedente; sulla metropolitana di Genova i veicoli devono obbligatoriamente circolare con il sistema ATP inserito

ATO = Automatic Train Operation: sistema automatico di impostazione della velocità (sia in accelerazione che in frenatura), compatibilmente con i limiti massimi imposti dall'ATP (marcia automatica); sulla metropolitana di Genova non è obbligatorio che i veicoli circolino con il sistema ATO inserito; si parla in tal caso di marcia manuale

La decorazione adesiva del veicolo 32 (immagine tratta dalla brochure illustrativa dei nuovi treni)

Cuneo –Ventimiglia tra incertezze e speranze

Articolo e foto di Paolo Carbone

Qualche tempo fa, nel numero 10 della nostra rivista, ci siamo occupati della ferrovia Cuneo-Nizza-Ventimiglia.

Trascorsi alcuni anni, ci sembra opportuno fare il punto della situazione di questa magnifica e particolare linea ferroviaria, da sempre condizionata e caratterizzata da una storia tormentata e difficile, come, del resto, i territori che attraversa.

Per quanto attiene alla descrizione e alle caratteristiche tecniche si rimanda a quell'articolo. Oggi vorremmo soffermarci su alcune problematiche gestionali che, in questi anni molto difficili per le ferrovie secondarie, stanno ponendosi in tutta la loro gravità.

Il primo problema è dato dalle differenti amministrazioni e strutture istituzionali competenti: 2 Stati ovvero 2 amministrazioni ferroviarie (SNCF e Trenitalia) e 3 Regioni (Provenza-Alpi-Costa Azzurra, Liguria, Piemonte), che, contrariamente a quanto accade in altri contesti frontalieri (Alto Adige, Friuli), sono caratterizzate da una notevole rigidità e scarsa sensibilità per il trasporto ferroviario.

Succede dunque che il ramo Cuneo-Breil-Ventimiglia, gestito da Trenitalia con materiale della DTR Piemonte, sia stato ridotto a 4 corse giornaliere (2 andata/2 ritorno) effettuate solitamente con Minuetto termici, talvolta in doppia composizione mentre da tempo, purtroppo, non vengono più utilizzate le composizioni a materiale ordinario termico D 445 + MDVC/MDVE.

Composizione a materiale ordinario D 445 + MDVC/MDVE

Questo servizio ridotto al lumicino si inquadra nel generale sfascio della Regione Piemonte per quanto attiene alla gestione del servizio ferroviario regionale, soprattutto sulle linee secondarie. Probabilmente nelle intenzioni della precedente Giunta regionale ci sarebbe stata anche l'intenzione di sopprimere queste poche corse, ma, fortunatamente, questo piano non è andato in porto.

Del tutto positivo è invece l'introduzione, per i soli giorni festivi, del servizio stagionale dei treni della neve nel periodo gennaio – febbraio 2016 che collegano Taggia con Cuneo, servendo la località sciistica di Limone al fine di consentire agli imperiesi di recarsi a sciare nella località piemontese usufruendo del servizio ferroviario. Il collegamento ha previsto una corsa di andata al mattino presto con rientro a sera.

La stazione di Limone

Va aggiunto, invece, che almeno il servizio tra Limone e Cuneo (talvolta con prolungamento su Fossano) mantiene un buono standard, sia per quanto riguarda il numero di corse (più di 10 al giorno) sia per il materiale rotabile che vede impiegate le "solite" 464 con MDVC/MDVE, ma anche i Minuetto elettrici e i nuovi Jazz.

Vediamo invece come sta andando la situazione dal lato francese. Se Atene piange, Sparta certo non ride.

L'organizzazione del servizio ferroviario francese è del tutto analoga a quella italiana. La SNCF è l'omologa di Trenitalia e stipula con le Regioni dei contratti di servizio per la gestione delle tratte regionali, denominate TER (Trains Express Regionaux). La tratta Nizza-Breil-Tenda è gestita dalla SNCF mediante i TER Provenza-Alpi-Costa Azzurra.

Anche su questa tratta vi sono molti problemi, innanzitutto derivanti dagli impervi territori che la ferrovia attraversa, come accaduto un anno fa quando la linea rimase interrotta per qualche mese per una frana a nord di Nizza.

Inoltre, i tempi di percorrenza sono piuttosto lunghi sia a causa delle pendenze e della trazione termica, ma anche per rallentamenti frequenti a 40 km/h dovuti ai complessi e cavillosi scaricabarile tra RFI italiana e RFF francese che disattendendo le proprie competenze fissate dalla Convenzione internazionale del 1970, hanno ridotto all'osso le spese di manutenzione dell'infrastruttura.

In ogni caso, anche su questo lato, l'offerta di trasporto lascia molto a desiderare. Infatti sono solo 4 i collegamenti dell'intera tratta Nizza-Tenda, cui, tuttavia, se ne devono aggiungere 7 limitati a Breil, a beneficio sia dell'area urbana di Nizza (quartieri nord di Pont ST Michel e L'Ariane) sia della bassa Valle.

Incrocio TER SNCF e REG Trenitalia in stazione di Tenda

Il materiale rotabile utilizzato, dopo l'accantonamento delle gloriose X220 (Caravelle) è esclusivamente composto da AGC.

Oltre che da collegamenti (soprattutto con l'alta Valle) piuttosto scarsi, la linea è caratterizzata da frequenti ritardi e soppressioni e, anche da parte delle istituzioni francesi, negli anni scorsi si è dimostrato poco interesse ad investire su questa linea.

Va detto che tutti i treni gestiti dalla SNCF hanno quale stazione terminale Tenda, ovvero il paese di confine.

Non così avveniva in passato, quando alcuni convogli della SNCF venivano attestati a Limone, consentendo a molti francesi non solo di raggiungere questa località sciistica, ma di trovarvi coincidenza con Cuneo, permettendo quindi un interscambio assai fitto tra i due lati delle valli Occitane.

Oggi, invece, questo non è più possibile in quanto sulla tratta tra Tenda e Limone si applicano le norme tecniche (e di sicurezza) italiane per le quali i treni SNCF non risultano attrezzati.

Tuttavia, sembra che qualcosa si stia muovendo. Nell'estate del 2015 sono stati avviati i lavori per equipaggiare la tratta con il SSC (Sistema Supporto Condotta) che permetterebbe di ovviare a questo problema e di riportare, dunque, i TER francesi su Limone.

In definitiva, come si può vedere le problematiche di queste linee ferroviarie sono tante: un territorio impervio, difficile e la lontananza delle istituzioni. Per contro, ci sono molti aspetti positivi e su tutti una grande capacità di mobilitazione delle popolazioni locali, da entrambi i lati, francese e italiano. Si sono infatti moltiplicate le iniziative, i comitati misti italo-francesi con relativi siti internet e pagine facebook che stanno dimostrando un attaccamento encomiabile al mezzo ferroviario, come non se ne vedono molte in giro per l'Italia.

Soprattutto da parte dei residenti francesi c'è stata una dura battaglia per opporsi al nuovo tunnel stradale del Tenda che andrà ad affiancare quello vecchio (tra l'altro nelle ultime settimane oggetto di chiusure prolungate a causa di frane) a senso unico alternato e, per incentivare invece il mezzo ferroviario. Il tunnel è vero, si farà e si sta già realizzando, ma intanto i collegamenti ferroviari sono stati mantenuti e qualche investimento si sta facendo.

Speriamo che anche le istituzioni liguri e piemontesi facciano di più. Sarebbe auspicabile qualche corsa in più da Ventimiglia (o da Imperia) soprattutto nelle stagioni più turistiche (inverno per lo sci ed estate per le escursioni).

Treno TER Tenda-Nizza in sosta in stazione Fontan Saorge

Sì perché l'aspetto naturalistico di questa ferrovia e dei territori che attraversa dovrebbe essere uno dei fattori di rilievo.

Chiudiamo su questo punto segnalando una valida novità editoriale di Albano Marcarini – La Ferrovia delle Meraviglie – Alzani Editore, un ottimo testo che permette di scoprire queste valli, utilizzando il treno.

Quando in Viale Virginia Centurione Bracelli arrivò il tram

Articolo di Giuseppe Laurino

Una riunione di condominio, fatta nei locali della Società Operaia Cattolica Santa Margherita di Marassi, mi ha riportato con la memoria a quando i soci del Circolo nei primissimi anni Settanta avevano acquistato una delle ultime "Littorine" genovesi per farne una sala di lettura. Le fotografie esposte ed i miei ricordi di infanzia di quella vettura hanno fatto il resto.

Prima di parlare della Littorina 962, faccio una breve storia delle vetture tranviarie genovesi, sfatando anche il mito della cessione dei nostri tram ad altre reti in giro per il mondo.

La storia dei tram elettrici genovesi comincia nel lontano 14 maggio 1893: quel giorno viene inaugurata la prima tratta elettrificata a binario unico da Piazza Manin a Piazza Corvetto; seppure con qualche difficoltà e qualche serie di incidenti iniziali, c'è da subito un'affermazione del nuovo mezzo.

Littorina n° 967 al capolinea di piazza Verdi (Foto M.Hesse)

La rete tranviaria si espande rapidamente per la città. Già qualche anno dopo viene attivata la linea su circonvallazione a monte, che si avvaleva di un'opera unica nel suo genere quale la galleria "elicoidale" di Sant'Ugo; la galleria a binario unico con una forma a ferro di cavallo ed un raggio di curvatura di 25 metri permetteva al tram di superare pendenze del 7%.

In meno di un decennio tutte le direttrici principali, Nervi, Voltri, Pontedecimo e Prato vengono raggiunte e dopo solo tre anni di lavori nel 1908 viene aperta la galleria di Certosa. Per le strade e curve strette di Genova viene scelto lo scartamento metrico, e l'alimentazione a corrente continua di 600 volt. Anche le dimensioni della cassa dei tram per lo stesso motivo sono ridotte in larghezza a 2 metri, solo le Littorine serie 900 e 1100 sono leggermente più larghe (2,15 metri).

La rete tranviaria genovese arriva a coprire 70 chilometri di estensione. Tra il 1931 e 1934 entrano in servizio le vetture tranviarie a carrelli serie 700 e 800 (Castegini), mentre nel 1939 e 1940 vengono prodotte le "Littorine" o tram Tipo Genova serie 900.

Nel 1942 vengono prodotte le quattro Littorine articolate doppie serie 1100. Nel dopoguerra dalla ricostruzione e modifica di tram più vecchi a due assi vengono create le serie: 1200 "Lambrette", 1600 articolate doppie, 1700 "due camere e cucina".

Il crescente traffico privato già dagli anni precedenti aveva fatto allontanare il tram da via XX Settembre (1934), mentre per le linee collinari era stato introdotto il filobus, ritenuto più flessibile (1938).

Dopo un breve rilancio nell'immediato dopoguerra, si arriva purtroppo alla riforma del 1956 ed alla decisione di sopprimere l'intera rete tranviaria, operazione però osteggiata dai soli tranvieri dell'allora UITE, ed accolta dalla cittadinanza benevolmente ammaliata dalla sempre più crescente voglia di libertà dettata dalla motorizzazione privata.

Si arriva al 1964 dove parte in due fasi l'Operazione Rotaie. Con la chiusura delle linee a

Ponente e subito dopo qualche mese anche in Val Polcevera, viene chiusa anche la galleria di Certosa. Nel 1965 la Sopraelevata allontana i capolinea delle linee per il levante e Val Bisagno, che vengono spostate in Via Diaz (linee 12 e 13), mentre per il levante rimane solo il 16 da Brignole a Nervi (soppresso in autunno).

Littorina articolata n° 1104 al capolinea di Palmaro (Foto M.Hesse)

Si arriva al 27 Dicembre 1966, ultima corsa della Linea 12 da Viale Brigata Bisagno; la vettura 935 arriva a Prato alle ore 4.25 per entrare per l'ultima volta in deposito.

Per alcuni anni le vetture tranviarie giacciono nei depositi. Di 94 Littorine serie 900 solo due si salvarono: la 962 e la 973.

La vettura 962 durante il trasferimento in Corso Torino
(Foto: S.O.C. Santa Margherita Marassi)

La 962, accantonata nel deposito di Boccadasse, viene ceduta nel 1972 dall'AMT alla Società Cattolica di viale Bracelli, trasformata in sala di lettura e successivamente rottamata nel 1998. La 973, rimasta per un lungo periodo all'esterno dell'officina Guglielmetti, è rimessa a nuovo nel 1980 in occasione della costruzione della metropolitana, rinumerata 900 come la capostipite ed esposta per un breve periodo in piazza De Ferrari; è rimasta per anni esposta all'incuria, alle intemperie ed agli atti vandalici alle Gavette, ora da qualche anno sembra sempre più mal ridotta ed abbandonata in qualche posto della Val Polcevera, nella speranza di un improbabile salvataggio dalla fiamma ossidrica…

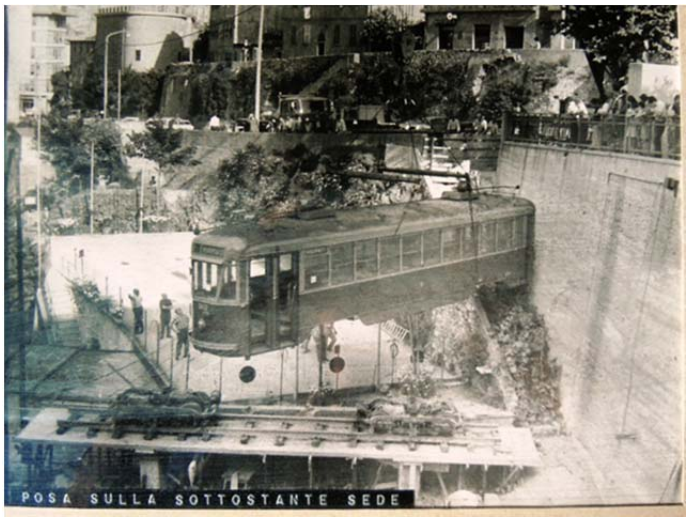
Questo sarebbe un peccato ancora più grande visto che è l'ultima.

Quindi, sfatando il mito che le vetture tranviarie sono finite tutte all'estero, la verità è che, tolte le quattro littorine a doppia cassa finite a Neuchâtel, le altre littorine non le volle nessuno, anche perché in tutto il mondo il tram era visto come mezzo antiquato ed obsoleto e lo sviluppo della motorizzazione di massa non era un fenomeno solo italiano.

Vero è comunque che una quindicina di vetture erano destinate alla rete di Zagabria, ma purtroppo non se ne fece niente. E' anche vero che in Jugoslavia circolavano già sei Littorine destinate a Genova ma poi dirottate a Belgrado in cambio delle 1100, altre nove littorine vennero ordinate alla Breda, ma con lo scoppio della guerra l'ordine si bloccò, una finì ad Innsbruck numerata 60 e ristrutturata gira tuttora come veicolo storico con colore rosso nella parte inferiore e bianco nella parte dei finestrini.

Finita la guerra a Belgrado ci fu l'integrazione dei restanti tram che, trasformati monodirezionali, hanno continuato a girare fino al 1978, per poi essere demoliti alla loro dismissione. Della 973 abbiamo parlato in lungo ed in largo ed aspettiamo soltanto quando sotto il telone verde a Campi ci sarà solo un mucchietto di polvere di ruggine.

Parliamo adesso della Littorina 962. Mi sono documentato e sono venuto in possesso tramite i membri del circolo (a cui devo un doveroso ringraziamento) di alcune foto e di un libro redatto nel 2003: "100 anni della Società Operaia Cattolica Santa Margherita di Marassi".



La 962 calata da una potente gru viene collocata sui carrelli sottostanti
(Foto S.O.C. Santa Margherita Marassi)

Il libro consegnato ai soci del Circolo è stato redatto e scritto da Biggi Bartolomeo, e documenta tutte le attività del circolo dalla fondazione della società 1903 fino alla sua pubblicazione nel maggio 2003. Il libro riveste anche un valore storico parlando sia del convento delle Suore Brignoline che della sua fondatrice Virginia Centurione Bracelli, beatificata dal papa Giovanni Paolo II. Inoltre dal libro si può risalire anche alla storia dell'ultimo secolo della zona di Marassi. Nel libro inoltre l'attività del circolo è stata suddivisa per anni ed estrapolando le varie date e in base ai miei ricordi personali riesco a fare una cronistoria completa della vettura. 962.

1970 Vista la dismissione e la destinazione alla demolizione delle Littorine, il Circolo fa una richiesta all'AMT per ottenerne una di queste, che verrà posizionata su di un basamento a lato dei campi di bocce, da adibire a sala dove giocare a carte.

1972 Viene acquistata la Littorina per la cifra simbolica di 100 Lire (più Lire 4 di IGE).

Il 7 luglio all'alba la vettura senza carrelli viene caricata su di un camion, lascia il deposito di Boccadasse, percorre via Felice Cavallotti, corso Torino, corso Sardegna ed arriva in viale V.C. Bracelli all'altezza di via del Camoscio, viene calata con una potente gru della ditta Universale, sul basamento fatto in precedenza dal geom. dei lavori Maggioncalda con le rotaie ed i carrelli già posizionati per accogliere la cassa.

Alcune foto poste nel circolo documentano l'avvenimento, dove si vedono anche le difficoltà che ha comportato l'operazione. Altre foto documentano la cerimonia per la posa della vettura e la SS. Messa. Nel corso degli anni la littorina trasformata in sala di lettura con l'aggiunta di tavoli al posto dei seggiolini girevoli, fa egregiamente il suo lavoro.

Foto di gruppo con la 962 appena collocata sul basamento (Foto: S.O.C. Santa Margherita Marassi)

1979 Per un'infiltrazione d'acqua all'interno della vettura, vengono preventivati 750.00 lire per l'impermeabilizzazione della copertura della Littorina.

1983 La littorina ha bisogno nuovamente di lavori per un costo di lire 1.500.000, per fare fronte alla spesa il Circolo ritocca tutti i prezzi delle attività ricreative.

1986 Alcuni lavori di manutenzione alla Littorina richiedono una spesa di 1.800.000 lire di soli materiali.

1987 La riparazione definitiva del tetto della Littorina viene eseguita dalla ditta Berlingeri per la somma di 1.900.000 lire.

1992 Viene decisa l'alienazione della Littorina, per i continui ed onerosi lavori di manutenzione, per rimetterla in sesto viene chiesto al Circolo 30.000.000 di Lire.

1993 Viene pensato di cedere la Littorina a "Video Ciak" ed al riutilizzo degli spazi lasciati liberi.

1998 Per la Littorina 962 penultima superstite si arriva purtroppo alla decisione finale di smantellarla definitivamente. Viene chiamata la ditta Cerosillo, che dietro un compenso di 5.200.000 lire con i propri mezzi recupera e rottama definitivamente il tram.

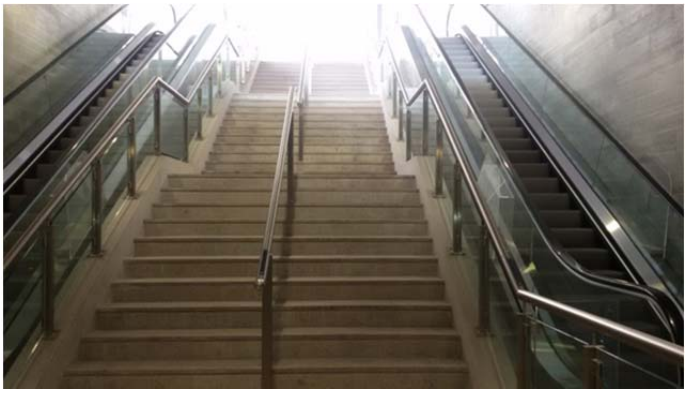
Si ringrazia la Società Operaia Cattolica Santa Margherita di Marassi per le fotografie ed il materiale fornito.

La sistemazione definitiva della vettura 962 negli anni Ottanta (Foto S.O.C. Santa Margherita Marassi)

Tunnel di Principe: era ora!

Articolo e foto di Paolo Carbone

Il 6 aprile 2016 potrà essere ricordato come il giorno di un grande evento per la nostra metropolitana. No, non perché abbia aperto un'altra stazione o qualche altro km di linea, ma perché, più modestamente, dopo ben 25 anni d'attesa (i punti esclamativi qui si sprecherebbero...), è stato inaugurato il tunnel di collegamento tra la stazione ferroviaria e la stazione metro di Principe.



Tunnel di collegamento lato metro

Quest'opera, preannunciata e progettata nel lontanissimo 1992 allorché vennero aperte sia la stazione sotterranea FS, sia la stazione della metro, ha avuto una gestazione incredibilmente lunga ed era ormai divenuta una sorta di "barzelletta" nell'ambito delle vicissitudini che hanno interessato da sempre la nostra piccola metropolitana.

Dunque si diceva 1992. Ovvero preistoria: Colombiadi, Fine della Prima Repubblica…

Si deve però fare un notevole salto temporale in avanti, vale a dire al 2009 per vedere finalmente un primo progetto ufficiale di quest'opera. Infatti, è in quell'anno che Grandi Stazioni (concessionaria di FS per la gestione di Genova Principe) redige un progetto di ristrutturazione e manutenzione straordinaria della stazione cittadina che prevede anche la costruzione di un parcheggio interrato sotto il fascio dei binari tronchi, vale a dire nella parte della stazione lato Via Andrea Doria.

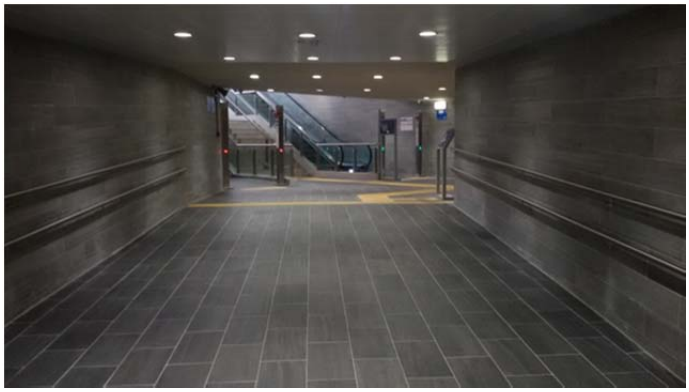
Ma nonostante ciò ci sono voluti altri 6 anni, complici fallimenti di appaltatrici, carenza di risorse economiche e difficoltà tecniche per arrivare al completamento dei lavori, compresa, per l'appunto la galleria di collegamento metro-FS.

Nonostante dunque che l'opera fosse quasi ultimata nel 2015, ecco che subentrano ulteriori difficoltà di ordine tecnico, nella specie, mancanza del percorso per non vedenti, che ne rinviano l'apertura, fino, per l'appunto, al fatidico 6 aprile 2016.

Fin qui la storia, molto travagliata, come del resto tutto ciò che riguarda la nostra metropolitana.

Dal punto di vista tecnico il tunnel è accessibile da tre lati: uno, il principale è quello posto all'interno della stazione Principe FS Superficie ovvero sul piazzale ex fascio binari, dunque facilmente raggiungibile dall'atrio coperto della stazione. Da lì si giunge ad un mezzanino che è collegato da una parte all'altra entrata che conduce – attraverso un ulteriore tunnel – alla stazione FS Sotterranea, dall'altra, per mezzo di un lungo camminamento, all'accesso della stazione della metropolitana. In più abbiamo un portone che permette di accedere al parcheggio interrato. Quindi tutte le utenze (FS Superficie per le Grandi Distanze, FS Sotterranea per la Rete Regionale, Metro, Parcheggio) risultano egregiamente collegate.

La gestione di questi spazi è in condotta in convenzione tra Grandi Stazioni e AMT; la segnaletica è quella in dotazione al Gruppo FS.



Tunnel di collegamento lato metro

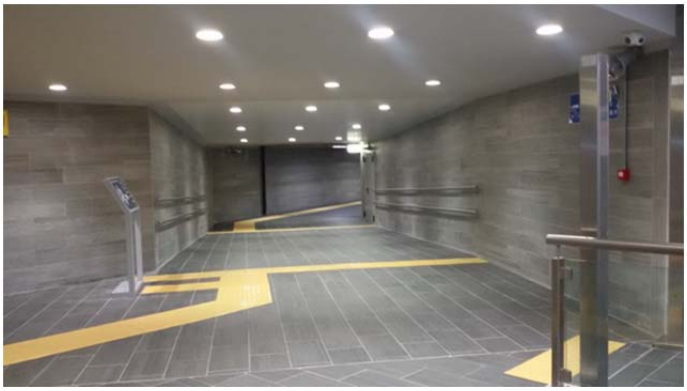
Infine, non si può non soffermarsi sui ritrovamenti archeologici e storici che anche questi lavori hanno portato alla luce e che sono esaurientemente illustrati dai pannelli posti all'ingresso del sottopasso dal lato stazione metro.

Si tratta dei resti dell'antica Porta di San Tomaso e dell'omonimo quartiere cittadino sorto nel XIII secolo al di fuori della cinta muraria, il cui successivo allargamento (secoli XIV e XV), determinò l'inglobamento di questo quartiere, con demolizione di alcune abitazioni.

Nei secoli successivi poi il quartiere venne demolito per fare spazio alle strade monumentali (Strada del Guastato odierna Via Balbi) e alla Piazza dell'Acquaverde (l'attuale piazza pro-

spiciente Principe), sui terreni di proprietà della Commenda di Prè.

Ancora una volta– come alla Darsena e a Brignole – gli scavi della metro sono l'occasione per scoprire il passato della nostra città.



La segnaletica orizzontale per ipovedenti del tunnel

In definitiva, non possiamo che salutare con favore quest'opera, davvero molto utile per i viaggiatori e soprattutto per un razionale utilizzo del TPL in modo integrato e coordinato (servizio ferroviario e metropolitana).

Pannelli illustrativi Archeometro

Sorvolando quindi sull'incredibile durata dei lavori, oggi, non si può che essere soddisfatti di come entrambe le stazioni cittadine principali (Principe e Brignole) siano efficacemente dotate di poli di interscambio tra i due mezzi. Un piccolo vanto per la nostra piccola metropolitana.

Corvetto: la "stazione inesistente" nella Genova della Belle Époque

Articolo e foto di Eugenio Segalerba

Proseguendo nella descrizione delle stazioni della nostra piccola e amata metropolitana, è la volta di descrivere la "stazione inesistente", per parafrasare Italo Calvino. Corvetto infatti già esiste, al grezzo, nelle viscere della parte settentrionale del parco dell'Acquasola, eppure… non esiste ancora, quale stazione della metropolitana, perché ancora non sono stati ancora stanziati i fondi necessari per la sua realizzazione completa ed operativa. I più attenti, oltre a rendersi conto di uno… strano slargo nel tragitto sotterraneo della metropolitana fra le Stazioni De Ferrari e Brignole, hanno certamente notato, in superficie, alcune grate misteriose sulla parte destra di Via San Giacomo e Filippo, e un curioso grande cerchio nella zona dell'Acquasola chiamata "Collo d'oca": da quei punti, un giorno, sarà possibile accedere alla stazione.

Veicoli 32 e 33 accoppiati durante le prove di sagoma limite nella "stazione inesistente" di Corvetto (Foto: C. Bellini)

A nessuno sfugge l'importanza strategica della futura stazione di Corvetto: posta com'è al centro della vita della città, è circondata da poli di attrazione assai importanti, come la Prefettura, la sede della Città Metropolitana, il Pa-lazzo di Giustizia, la zona dei teatri, il Provveditorato agli Studi, il giornale "Il Secolo XIX", alcune grandi aziende come Costa Crociere e Iren, il centro direzionale di Piccapietra, moltissimi uffici, ma pure i parchi storici dell'Acquasola e Villetta di Negro; Corvetto sarà inoltre la "stazione di casa" per tutta la parte est del quartiere di Castelletto.

Nessun luogo racconta meglio la Genova della "Belle Époque" dell'elegante ellissi di Piazza Corvetto, concepita come un vera e propria étoile di Parigi, da cui si sviluppano, a raggiera, assi rettilinei. Gli urbanisti ottocenteschi ge-novesi declinarono tale modello, tenendo presente le asperità del territorio e le preesistenze, che arricchiscono l'amenità dei luoghi con la straordinaria quinta della Villetta di Negro, collina naturale, già bastione delle mura cinquecentesche, dal 1802 orto botanico privato, poi acquisito dal Comune nel 1863 e trasformato in uno stupefacente parco pubblico, da cui scaturisce addirittura una scenografica cascata cara a tutti i bambini.

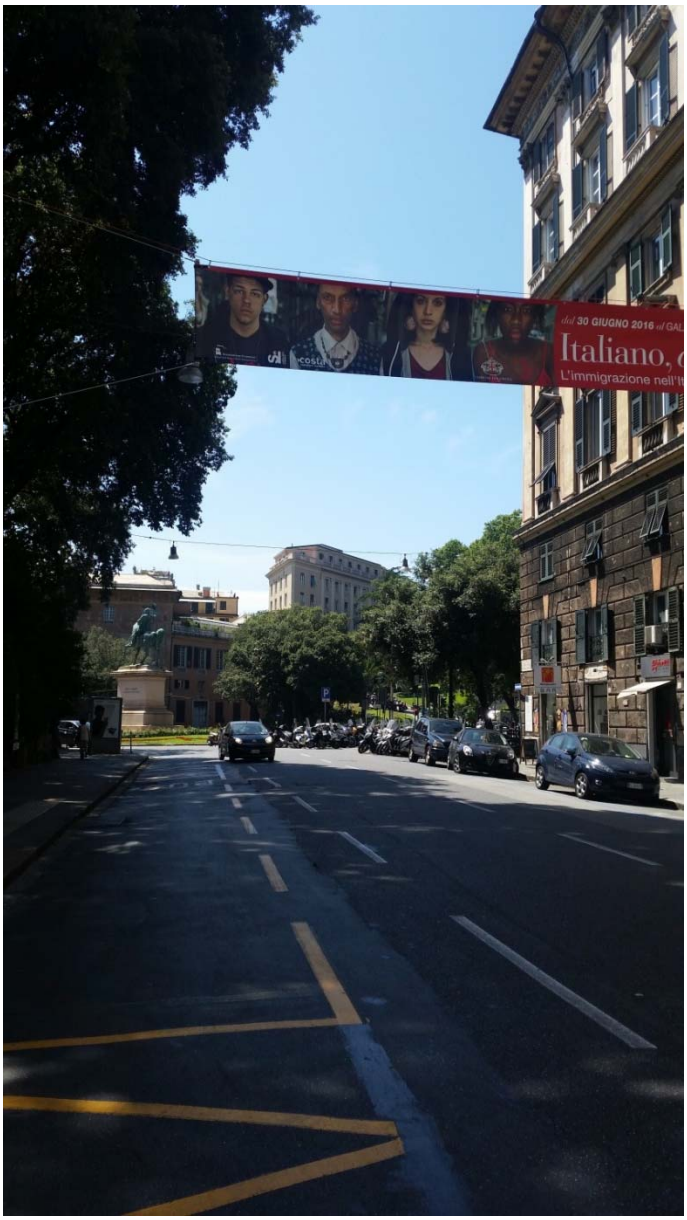
Per realizzare il pezzo della Parigi di Haussmann trasposto a Genova, che è Piazza Corvetto, negli anni Settanta del XIX secolo si sacrificò il disegno originario dei giardini dell'Acquasola, il cui galoppatoio, attraverso i "voltoni" sorti nel luogo della demolita porta dell'Acquasola, congiungeva la Spianata alla collina della Villetta di Negro.

L'uscita di servizio superiore nei pressi dei Giardini dell'Acquasola

Le uscite di servizio su via Santi Giacomo e Filippo

Insieme alla piazza, negli stessi anni, fu realizzata Via Roma, con un poderoso sventramento teso a creare un lungo e scenografico asse verticale fra il Teatro Carlo Felice e Piazza Manin, attraverso Via Assarotti, che era stata costruita negli anni Cinquanta del secolo, appena fuori dal luogo ove sorgeva la demolita Porta di Multedo (o dell'Acquasola). Via Roma fu concepita per essere la strada più lussuosa della città, con palazzi dotati delle più moderne comodità (come il riscaldamento centralizzato e l'ascensore), ai piedi dei quali

si aprivano i negozi più esclusivi. Come imponeva la moda del tempo, fu pure realizzata una grandiosa galleria coperta sull'esempio dei celebri *passages* parigini, che da subito - pur criticata dai più severi per il troppo ardire e il troppo lusso - divenne uno dei luoghi più frequentati e celebri della città e che ancora oggi ci emoziona per le soluzioni architettoniche, che ricordano nei materiali e nelle tecniche costruttive il grande modello del tempo, costituito dal Crystal Palace dell'esposizione di Londra del 1851.



Piazza Corvetto vista da via Santi Giacomo e Filippo

Gli appassionati del trasporto pubblico genovese, infine, sanno perfettamente che da Corvetto partiva la prima linea di tram, che dal 14 Maggio 1893 collegava la piazza a Manin, attraverso il rettifilo di Via Assarotti.

Corvetto è quindi una testimonianza vivente di una epoca di grande prosperità per la città, che si protrasse dall'apertura del Canale di Suez (1866) alla fine della Prima Guerra Mondiale (1914) e che fece di Genova una città all'avanguardia in ogni campo. Ancora oggi, che quegli anni gloriosi sembrano così lontani, rappresenta uno dei luoghi più cari ai genovesi, e riesce a conservare tutta la sua bellezza malgrado che l'epoca dello sviluppo del traffico motorizzato ne abbia fatto una caotica grande rotatoria attorno al sempre mal digerito monumento equestre a Vittorio Emanuele II.

Piazza Corvetto con la statua di Vittorio Emanuele II

Il re, raffigurato a cavallo, fu il "fondatore dell'unità nazionale" come recita la dedica iscritta nel basamento, ma pure il responsabile dell'orribile "Sacco di Genova" del 1849, quando i bersaglieri di Lamarmora soffocarono nel sangue la rivolta antisabauda e indipendentista della città: da pochi anni una targa nella piazza ricorda il drammatico episodio, che per troppi anni si è cercato di confinare nell'oblio della storia. In piazza Corvetto trovò infine la morte il partigiano Luigi Lanfranconi nel periodo tumultuoso che precedette l'insurrezione dell'Aprile 1945.

Doppio piano Casaralta: verso i 40 anni e non sentirli!

Articolo di Flavio Giuffra

Il materiale rotabile italiano ha subìto un discreto rinnovamento negli ultimi anni, soprattutto per quanto riguarda i convogli adibiti al trasporto dei pendolari.
L'introduzione dei Vivalto ha infatti permesso un ringiovanimento del parco vetture di Trenitalia, fatto del quale si sono indubbiamente accorti anche i viaggiatori liguri, che hanno assistito ad un miglioramento, almeno in termini di comfort, dei propri viaggi. Tuttavia questo articolo non vuole porre l'attenzione sul "nuovo che avanza", bensì sul "vecchio che resiste" e che ancora per alcuni anni potrà dire la sua sulle ferrovie liguri: stiamo parlando delle vetture doppio piano Casaralta. Questo nome è legata all'impresa italiana Casaralta S.p.A. , che dal 1919 al 1993 ebbe un ruolo di primo piano nel settore dei trasporti ferroviari. E proprio a cavallo tra gli anni Settanta e gli Ottanta ebbe inizio la realizzazione dei convogli a due piani che ancora oggi ricordano portano il nome di quella storica azienda.

Convoglio carrozze 2 piani Trenord in sosta Milano Rogoredo
(Foto: P. Carbone)

La realizzazione di questi convogli nasce dalla necessità delle Ferrovie dello Stato di aumentare la capacità del proprio servizio, in quanto si afferma con decisione il pendolarismo periferie-centro nelle grandi aree urbane italiane. Le vetture Corbellini e Centoporte risultano infatti ormai obsolete e poco adatte alle esigenze dei pendolari; inoltre occorre rendere più appetibile e moderno il trasporto su ferro. Le Officine Casaralta di Bologna (i cui storici e ormai decadenti capannoni sono stati demoliti nel 2010) ricevono la commissione da parte di Ferrovie dello Stato di produrre in serie alcuni convogli sulla falsariga di particolari carrozze introdotte qualche anno prima in Francia e in servizio sulla rete dei trains de banlieue (treni suburbani) della regione parigina da metà anni '70.: è così che nel 1981 le doppio piano Casaralta si affacciano per la prima volta sui binari italiani.

Convoglio carrozze 2 piani Trenitalia livrea XMPR
in sosta Arquata Scrivia (foto: P. Carbone)

Il successo di questi mezzi è talmente significativo che entro il decennio successivo diventano pienamente operative quasi 400 carrozze rimorchiate ed un'ottantina di semipilota, ognuna delle quali può portare oltre 150 persone (ben più del doppio di una Corbellini o di una vicinale a pianale ribassato, per dare un'idea). La struttura della vettura è piuttosto leggera ed ogni convoglio è caratterizzato da ampie porte scorrevoli che facilitano la salita/discesa massiva dei passeggeri, anche in caso di affluenza significativa. La presenza dei due piani rende più agevole la suddivisione dei passeggeri al suo interno e gli ampi finestroni favoriscono ricambio d'aria assicurato anche nelle giornate più afose.

Convoglio carrozze 2 piani livrea pubblicitaria Kimbo
(foto: Trenomania)

Il loro successo è dimostrato dal fatto che oltre alle FS anche altri operatori acquisirono queste carrozze: le FSE (Ferrovie del Sud Est per la linea Bari-Martinafranca) e le allora FNM (Ferrovie Nord Milano) per tutte le linee della rete, caratterizzate da forte pendolarismo.

Automotrice sperimentale A2n CFC (Foto: Wikipedia)

Gli amanti dei treni non possono dimenticare che l'attuale pellicolatura delle doppio piano Casaralta, l'XMPR, non è quella originale. Infatti, con un pizzico di nostalgia, ricordiamo che inizialmente erano realizzate con "livrea navetta", caratterizzata dallo sfondo grigiastro e da due vistose fasce arancione e viola (rimando al Magazine n° 15, in cui è descritta la curiosa storia di questa colorazione). L'XMPR non è comunque l'unica livrea che accompagna le Casaralta: oltre a qualche occasionale rivestimento a scopo pubblicitaria (caffè Kimbo su tutte), i convogli appartenenti al gruppo TreNord hanno effettivamente una livrea differente (bianco, grigio e verde i colori caratterizzanti). Tale versione è diversa da quella precedente, quando al posto di TreNord era presente l'operatore LeNord.

Negli ultimissimi anni parte di queste vetture sta vivendo una seconda giovinezza, grazie ad un revamping estremamente spinto: nuovi sedili e divanetti e soprattutto aria condizionata stanno infatti diventando un must.

Le Casaralta, oggi quasi al termine della loro gloriosa e lunghissima stagione, nascondono anche qualche nota curiosa e particolarità inedite. Infatti, le doppio piano Casaralta possiedono un parente stretto, un unico prototipo mai entrato in servizio ufficiale sulla rete ferroviaria italiana. Si tratta di un'automotrice A2n, costruita nel 1982, dotata di motore Fiat, ed avente caratteristiche strutturali molto simili alle Casaralta.

Nonostante il mancato ingresso in servizio, si registrano comunque alcune fugaci apparizioni italiane del prototipo. Nel 1983 compie infatti alcune corse di prove sulle tratte piemontesi Torino-Trofarello e Fossano-Limone Piemonte e nel 1984 si spinge prima in Emilia-Romagna e poi addirittura in Francia, sulla linea Cuneo-Nizza. Proprio questa impervia tratta mette a nudo i grossi limiti della motrice, in grossa difficoltà ed incapace di realizzare prestazioni brillante.

Ancora un rapido test in Lombardia, prima di essere ceduta ad un'Associazione svizzera, che la utilizza saltuariamente sulla rete di Neuchâtel. Nuove prospettive si aprono per il prototipo, che nel 1997 finisce addirittura in Mauritania, per svolgere un servizio turistico. Da quel momento in poi sono frammentarie le notizie relativo al mezzo, che nel 2013 risulta essere privo di motore ed impiegato come vettura di emergenza sul "Treno del Deserto", emozionante esperienza africana.

Carrozza Casaralta ferrovie della Mauritania
(Foto: sito https://scalaenne.wordpress.com)

Le doppio piano Casaralta hanno superato i 35 anni di servizio. A fronte di questa lunga ed onorata carriera, è inevitabile che Trenitalia stia al passo con i tempi. Infatti un già nutrito numero dei convogli più vetusti è già stato accantonato negli ultimi anni, non a caso si parla degli anni Duemilaventi come possibile periodo di dismissione totale delle Casaralta. Allo stato attuale nel nodo di Genova, risultano in composizione soltanto a qualche convoglio regionale, principalmente sulla linea Genova-Arquata, atteso che sulla Genova-Savona/Genova-Sestri Levante risultano ormai sostituite da Vivalto, Piano Ribassato e MDVE. Talvolta si possono vedere ancora convogli misti con Casaralta semipilota.

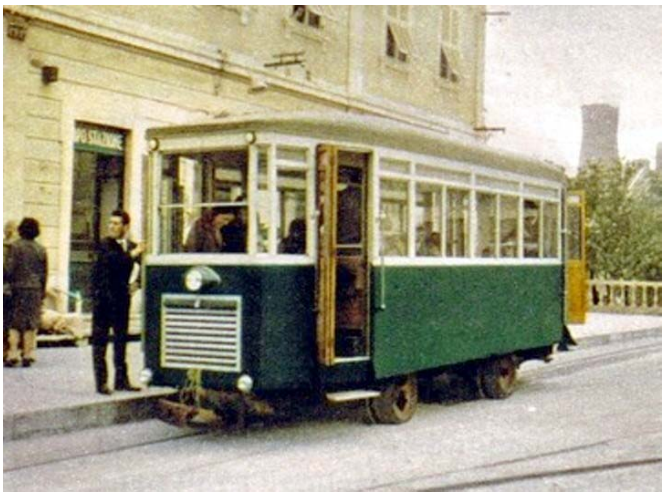
Restano dunque ancora non molti anni per godersi un rotabile che ha segnato e continua a segnare la storia del pendolarismo italiano. E se qualcuno avesse la possibilità di effettuare un bel viaggetto sul Treno del Deserto, chissà che non possa ricevere una clamorosa sorpresa…

Quando andavamo alla Guardia in tram e guidovia

Articolo di Luigi Piccardo

Per moltissimi genovesi una visita al Santuario di N.S. della Guardia era un tempo una consolidata abitudine che ricorreva tutti gli anni, o quasi. Da quando nel '500 fu creata la prima cappella dedicata alla Madonna e poi nei secoli successivi, il flusso dei pellegrini andò via via aumentando. Ma nel XX secolo, al sentimento di devozione, che guidava i molti che affrontavano a piedi gli oltre 700 metri di salita al monte Figogna, si affiancò anche un'altra motivazione: una bella scampagnata all'aria aperta.

A questa felice combinazione di intenti (pellegrinaggio e gita), che fece aumentare di molto la frequentazione al santuario, contribuì in modo determinante la costruzione di un mezzo di trasporto per salire al santuario senza fatica, un mezzo un po' originale quanto straordinariamente efficace per la specifica esigenza: l'"Autoguidovia" o per tutti i genovesi, semplicemente "La guidovia".



Stazione inferiore di Serro (Foto: J. Robert - da www.wikipedia.org)

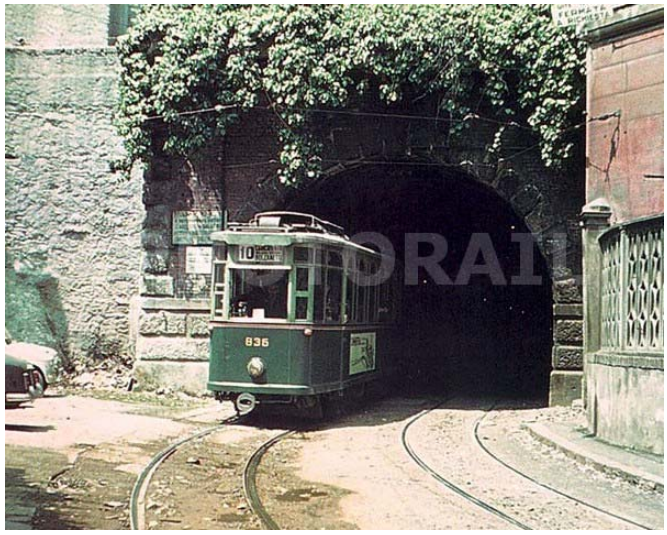
Questo è il racconto della mia prima giornata alla Guardia negli anni '50 con questo bizzarro mezzo, come presente nei ricordi di un bambino che aveva allora 7 o 8 anni.

La sveglia suonava presto, quella domenica mattina di maggio, ed era una bella giornata di sole. Ma non me ne lagnavo, anzi, ero carico come una molla, preso dall'ansia di partire per quello che per me era un vero e proprio viaggio-avventura. Si andava alla Guardia! Si sarebbe preso il tram solito, il 12, quello che lungo corso Aurelio Saffi mi portava ai bagni della Cava, sino al capolinea e poi…chissà che cosa mi avrebbe aspettato! Così mi preparavo in fretta e sorvegliavo la mamma che completava i preparativi delle cibarie, perché in quei tempi, alle gite in campagna (e tale era in effetti) si mangiava "al sacco": pane, salame, fave, uova sode, forse un pezzo di torta pasqualina, borraccia d'acqua e, solo per "i grandi, "bottiglia di vino.

Il viaggio in tram da Via Bobbio sulla solita vettura della serie 1600, quelle articolate, prive della porta posteriore, mi era abbastanza abituale, almeno sino alla fermata dei bagni di corso Aurelio Saffi; di li, in un attimo si arrivava al capolinea di Caricamento, con la piazza allora ingombra di camion e carretti vari, e si doveva scendere e cambiare tram (e fare un nuovo biglietto, perché allora la tariffa a tempo non c'era).

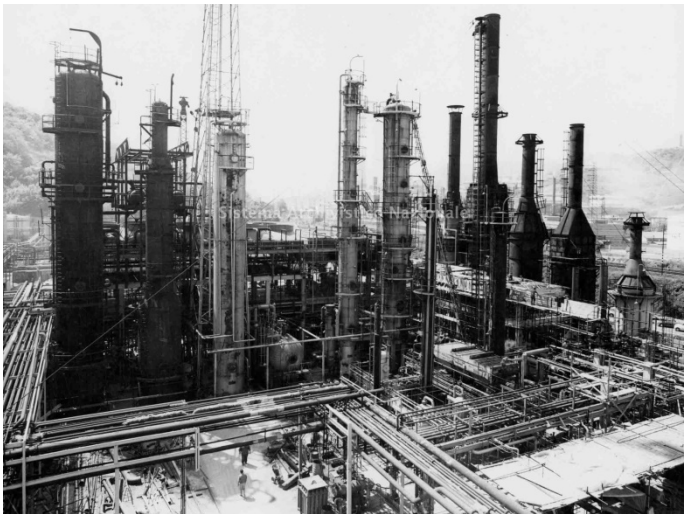
Il nuovo tram, con il numero 11, era una "Castegini", serie 800, se ben ricordo, una vettura a carrelli molto più confortevole della precedente 1600; questa le porte le aveva, sia davanti che dietro, e aveva pure un semplice quanto ingegnoso meccanismo che faceva ribaltare un gradino (in legno..) davanti alle porte all'apertura.

Il viaggio proseguiva lungo via Gramsci (a me prima ancora ignota), Piazza Principe e via Bruno Buozzi, dove si avviava lungo la corsia centrale dedicata esclusivamente ai tram, con le rotaie direttamente posate su di una massicciata in ghiaia. Questa zona un po' la conoscevo, per via di certi parenti che vi abitavano dai quali si andava saltuariamente in visita, ma oltre, per me allora era davvero l'ignoto: per un bambino di 7-8 anni, nato e cresciuto a Marassi, Genova si riduceva al quartiere, un poco di Val Bisagno, circonvallazione a mare, De Ferrari e, appunto, Dinegro.



Tram "Castegini" serie 800 all'imbocco sud della Galleria di Certosa (Foto: M.Hesse - Coll. S Paolini - da www.photorail.com)

Arrivati a Dinegro il tram svoltava a destra, come se volesse farci capolinea, come il vecchio "21" ma…sorpresa! Oltrepassava l'archivolto della ferrovia e, dopo un brevissimo tratto in salita, si infilava dentro una galleria, del tutto uguale a quelle ferroviarie, solo più stretta: la galleria di Certosa. Sì, proprio quella stessa galleria che dal 1990 percorrono i treni della metropolitana; realizzata nel 1908 venne utilizzata sino al 1964 quale "scorciatoia" per alcune delle linee tranviarie da e per la Val Polcevera. Ma quella di allora appariva ben diversa dal tunnel ben rifinito e completamente illuminato di adesso: volta in mattoni, nicchie di sicurezza ai lati per il personale di manutenzione, come in ferrovia, e soprattutto un'oscurità quasi totale, appena rotta da qualche fioca e rada lampadina, al punto che viene da pensare a che cosa accadeva se ad un tram saltava il trolley e ci si ritrovava al buio. Davvero quel tunnel mi dava un po' di inquietudine, anche perché non si trattava dei circa due minuti che impiegano oggi i treni della metro, viaggiando a medie di 50 km/h ma di un tempo più che doppio, vista la modesta velocità di quei tram.



La raffineria ERG di San Quirico, in prossimità della stazione di Serro
(Foto da Fondazione Ansaldo)

Tornati alla luce del sole, accanto al piacere di essere alfine usciti dal buio budello, cominciava a comparire una sensazione sgradevole: un leggero ma persistente odore acre, come di zolfo, che si sarebbe poi protratto, aumentando e divenendo vero e proprio puzzo fastidioso per tutto il tragitto sino alla stazione inferiore della guidovia: ma che cosa erano quelle ciminiere, quei grovigli di tubi, quelle torri alla cui sommità ardevano delle fiaccole di gas maleodorante? In quegli anni la Val Polcevera non era più quel bel sito verde che era stata in passato (e che per fortuna è ora tornata ad essere) ma, particolarmente a San Quirico, solo un coacervo di inquinanti raffinerie e depositi di petrolio: per chi, come me, non aveva mai assistito ad un tale spettacolo di desolazione, un vero e proprio scenario infernale.

Ma stupore e fastidio svanivano presto perché, all'altezza del ponte Barbieri, a San Quirico, si scendeva e ci si avviava alla sospirata guidovia, dopo forse un paio d'ore di viaggio, tra tram ed attese.

Mentre percorrevamo il breve tragitto verso la stazione di partenza, davvero non avevo idea di che cosa aspettarmi, ed ero eccitato e curioso.

Vettura al deposito; sullo sfondo gli impianti petroliferi della ERG
(da www.wikipedia.org)

Arrivando, gettavo uno sguardo frettoloso all'anonimo edificio marroncino sulla sinistra, dove campeggiava la scritta "Autoguidovia al Santuario della Guardia", al bar che c'era a piano terra (lì si compravano pure i biglietti) ed alle persone in attesa sul marciapiede prospiciente; ma le cose stupefacenti erano nel piazzale che si apriva di fronte all'edificio.

Piattaforma rotante per l'inversione della marcia
(Foto: J. Robert - da www.wikipedia.org)

Lì, ben incolonnate, stazionavano delle vetture assai strane: parevano tram, perché di piccoli tram avevano le dimensioni e l'aspetto, con la livrea bi-verde che usava allora, ma…non c'era la linea elettrica sopra, e anche le rotaie

erano strane, quasi invisibili (sul piazzale i cordoli su cui appoggiavano le ruote si confondevano con l'asfalto attorno), come strane erano quelle ruote, piccole ma insolitamente larghe, con quella che pareva gomma attorno al cerchio. Ma lo stupore doveva continuare quando uno di questi bizzarri veicoli si avviò per dirigersi verso una piattaforma rotante dove sarebbe stato (manualmente) girato per riprendere la marcia in direzione opposta: provate ad immaginare un veicolo che da fermo sembra un tram dell'epoca e poi, per mettersi in moto, invece del ronzio del motore elettrico, si sente un motorino di avviamento, qualche sgassata fumosa di un diesel, una partenza leggermente saltellante tipo autobus dei bei tempi, al rilascio della frizione, un cambio marcia (rigorosamente manuale) con tanto di "doppietta". Da non credere!

Partenza per il Santuario, con vistosa fumata allo scarico
(Foto: J. Robert - da www.wikipedia.org)

In effetti, come appresi in seguito, si trattava di un vero e proprio ibrido tra un piccolo tram (dimensioni ed aspetto) ed un autobus, o per meglio dire un pulmino.

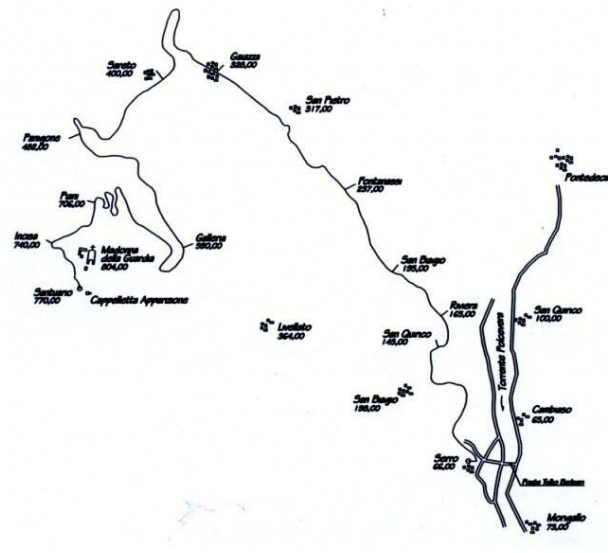
Telaio metallico, motore diesel da autocarro (mi pare che quella di quel viaggio avesse il marchietto "OM"), trasmissione meccanica alle ruote posteriori, con differenziale, ruote metalliche con bordino interno di guida sulla rotaia ma rivestite in gomma piena per appoggiare il veicolo sui due cordoli di calcestruzzo ai lati della rotaia stessa e garantire la necessaria aderenza. Al di sopra, una leggera cassa realizzata prevalentemente in legno per trasportare una cinquantina di passeggeri.

Arrivava alfine la vettura su cui dovevamo salire, e potevo osservarla meglio: davanti, un grosso faro centrale in stile tranviario contrastava con il mascherone del radiatore da autobus e con i due fendinebbia; c'erano due porte per fiancata, come per i tram ma…niente aria compressa, queste si aprivano e chiudevano a mano. Tutto l'interno era in lucido legno, dai sedili ai pannelli dei finestrini al posto guida del conducente, alla sinistra del cofano motore (anch'esso in legno) e piuttosto angusto. Io mi fermavo lì, per curiosare come si guidava un simile arnese e, appena la vettura si avviò, capii che ancora una volta eravamo ad una via di mezzo tra il tram e l'autobus: con la mano sinistra (quella che i tranvieri usano per il reostato) controllava l'acceleratore mediante un piccolo manettino, con la destra azionava la manopola del freno pneumatico, uguale ai tram e, quando occorreva, la cloche del cambio, dopo aver disinnestato la frizione con l'apposito pedale, come per un autobus.

Salita verso il Santuario - in prossimità del punto di incrocio
(da www.wikipedia.org)

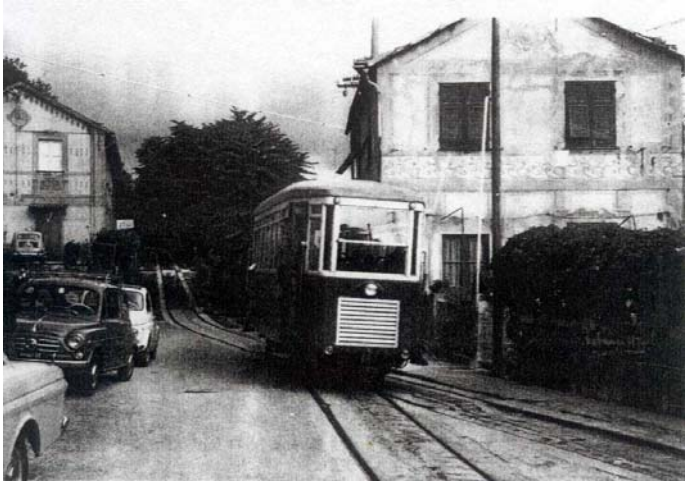
Oggi, vestigia della linea - uno scambio (Foto: F. Pirali)

Non era certo veloce, questa vettura, visto che per percorrere i 10 km e scalare i 700 metri di dislivello sino all'arrivo ci volevano circa 45 minuti, incluse le soste ai punti di incrocio e nei vari paesini attraversati; la guidovia era anche, infatti, un valido mezzo di trasporto per persone e merci in zone non servite da strade carrozzabili.



Il tracciato della Guidovia (da www.quotazero.com)

Nonostante ciò, o forse anche per questo andare lento, io serbo un ricordo vivo dell'emozione che provai in quel mio primo viaggio, emozione che si rinnovava puntualmente ogniqualvolta, negli anni seguenti, potevo ripeterlo. Il veicolo arrancava lento ma costante nel verde di tarda primavera, le fronde degli arbusti ai lati della stretta via di corsa lambivano i finestrini aperti dispensando profumi che si fondevano con un certo odore di gasolio che di tanto in tanto arrivava dal diesel.



Abitato di Gaiazza: la guidovia condivide la sede con le auto
(da www.ferroviedismesse.com)

La vettura scrollava un po' nelle curve, colpa del passo corto, ma non più di certi tram dell'epoca, e le ruote, pur con gomme piene, non disturbavano più di tanto la marcia, visto che rotolavano su piste assolutamente lisce: sensazioni irripetibili, forse solo il trenino di Casella ne può regalare di simili. Certo, per gli standard di oggi, il rumore sordo ed il fumo azzurrino del motore sarebbero inaccettabili ma allora non ci si faceva troppo caso, anche perché ne venivamo dai ben più pesanti olezzi del fondo valle.

Verso l'arrivo; sullo sfondo il Santuario
(da www.wikipedia.org)

E si arrivava infine alla meta, il capolinea del Santuario. Che poi proprio al Santuario non era, visto che al tempo le autorità ecclesiastiche non vollero che la guidovia arrivasse sino alla chiesa, per rispetto al luogo (oggi però ci arrivi in macchina o col bus) ma ti aspettava una breve ma ripida salita. Lì ricordo che c'era (c'è ancora?) una fontanella con tanto di targa ammonitrice: "Ottima acqua potabile, costosissima al Santuario". Economizzatela", ed un panificio che profumava di focaccia.

Era tempo di dedicarsi alle incombenze del pellegrino (chiesa, candele votive, visita agli ex voto) e poi, visto che l'aria degli 800 metri si faceva sentire mettendo un sano appetito, via a fare picnic con le cibarie che ci eravamo portati.

Nel pomeriggio, rapido giro alle bancarelle, dove mi comperarono la tradizionale "resta" di noccioline e mi pare un giocattolino, e poi pronti per il ritorno.

Io non vedevo l'ora, perché la cosa più bella di quella giornata era stata proprio il viaggio.

associazione metrogenova

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**, 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 e la pagina Facebook, utili risorse per fornire informazioni che possano aiutare i genovesi a conoscere meglio il trasporto pubblico della propria città.

metrogenova.com
forum su metro e trasporto pubblico di Genova

Per associarti:

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

Associazione Metrogenova
Sede Legale: Via Orsini 1b/5 - 16146 - Genova
Codice Fiscale: 95114670102
www.metrogenova.com -- info@metrogenova.com

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

Coordinamento editoriale: Paolo Carbone e Flavio Giuffra

Coordinamento grafico: Claudio Bellini

Hanno scritto in questo numero:

Claudio Bellini, Paolo Carbone, Flavio Giuffra, Giuseppe Laurino, Luigi Piccardo ed Eugenio Segalerba

Per informazioni e contatti:
redazione@metrogenova.com

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