

M metrogenova.com Presenta:

Il filobus a Genova: tra passato e futuro

A partire dalla metà degli anni trenta, in pieno clima di autarchia, in molte città italiane si iniziano a diffondere le linee filoviarie; Genova non è esente da questo fenomeno ed i programmi per l'introduzione dei filobus iniziano a partire dal 1936.

In quegli anni la popolazione era di circa 635000 abitanti ed il servizio pubblico dell'U.I.T.E. era composto da quarantasei linee tramviarie, dieci linee di autobus e due funicolari. I lavori per l'installazione della rete filoviaria vennero affidati alla Società SAER di Milano.

Per la fornitura delle prime venti vetture vennero contattate varie ditte, ma le difficoltà riscontrate nella reperibilità dei materiali avrebbero portato le prime consegne solamente nel 1939. La U.I.T.E., venuta a conoscenza che le Officine della Stanga di Padova avevano disponibili otto vetture "tipo Roma" in pronta consegna, ridusse l'ordine agli altri costruttori e destinò una parte dell'investimento su questo fornitore. I primi filobus vennero consegnati a partire dal 24 febbraio 1938 e si trattava degli Isotta Fraschini F1 carrozzati appunto dalla Stanga.



Nel frattempo era stata tracciata la prima linea filoviaria sul tracciato Foce - Piazza Marin, linea inaugurata ufficialmente il 13 aprile ed aperta ai genovesi il 21 aprile seguente. Le vetture vennero ricoverate nell'autorimessa Mario Bertoni, situata alla Foce. L'anno seguente arrivano altre sei vetture a due assi (Fiat 635 ed Alfa Romeo 500) e sette a tre assi costruite dalla Breda.

Nel frattempo aumentano anche le linee filoviarie che arrivano ad estendersi nel 1940 per un totale di 16,5 Km ; per far fronte alla notevole richiesta dell'utenza si prospetta anche la trasformazione di dieci autobus a benzina in vetture filoviarie, ma solamente uno

SPA 34C verrà convertito nelle officine della società.

Inizia la seconda guerra mondiale, ma il numero di filobus continua a crescere grazie all'arrivo di un lotto di sei Isotta Fraschini F2 ed alla trasformazione dello SPA 34C . Si arriva al 1941 dove iniziano il loro servizio sei Fiat 636 e si arriva così ad avere circolanti trentaquattro mezzi. La guerra impedisce ogni possibile espansione della rete; inoltre l'utilizzo delle gallerie come rifugio in caso di bombardamenti costringe l'U.I.T.E. a deviare il percorso di molte linee automobilistiche e filoviarie. Non mancano ovviamente le vittime (fra requisizioni e bombardamenti) anche tra i filobus; il numero di vetture in dotazione alla U.I.T.E. nel 1946 è di circa venticinque unità, ma solo quattordici sono in grado di prestare regolarmente servizio.

La ricostruzione è tutto sommato rapida; nel 1949 entrano in servizio due nuove linee filoviarie e solo il ritardo nella consegna delle nuove vetture ostacola in maniera sensibile il proliferarsi di altre linee. Sempre nel 1949 iniziano i lavori della rimessa Mangini (terminati nel 1952) e quelli per l'ampliamento della rimessa di Principe (terminati nel 1951) capace di ospitare ben trentotto filobus.

Presso l'Officina Guglielmetti inizia la revisione generale dei filobus più vecchi, mentre nel 1950 entrano in servizio le nuove vetture. L'anno seguente vengono immessi in servizio nuovi filobus e parallelamente tre linee filoviarie sostituiscono altrettante linee tramviarie sulle alture genovesi. Nel 1953 viene inaugurata la rimessa filoviaria di Staglieno e vengono consegnate altre vetture; in questo momento la rete filoviaria genovese raggiunge il suo apice con circa 48 km di linee e una flotta composta da ben centoventicinque vetture. Per l'alimentazione delle reti aeree (tramviaria e filoviaria) (550 V_{dc}) vi erano undici sottostazioni di conversio-

ne fisse e due ambulanti con una potenza complessiva installata di 28500 Kw. Dopo il 1953 il parco vetture non viene più aggiornato e lentamente, ma in maniera costante, inizierà anche il declino dei filobus.

Negli anni sessanta la motorizzazione di massa rafforza il ruolo dell'autobus, ritenuto più snello nel muoversi nel traffico cittadino rispetto a tram e filobus. Il parco vetture inizia ad invecchiare e ci sarebbe bisogno di ammodernamenti, alienazioni e manutenzione; viene decisa così una graduale riduzione delle linee filoviarie specialmente nel centro cittadino.

A partire dal 1960 venne stabilito che tutte le linee filoviarie sarebbero state sostituite con linee automobilistiche; l'operazione non fu breve a causa dell'elevato costo di realizzazione e terminò solamente nel decennio successivo.

Nel 1966 a Genova termina l'operazione rotaie che porta alla scomparsa del tram dalle nostre strade e sempre intorno alla metà degli anni sessanta inizia anche la riduzione delle linee servite dai filobus, con conseguente radiazione delle vetture più vecchie.

L'alluvione del 1970 contribuisce ad accelerare la soppressione delle linee filoviarie, visto il grave danneggiamento di circa settanta vetture! Si decide quindi l'acquisto di nuovi autobus in sostituzione delle vetture filoviarie rimaste.



La manutenzione è ridotta al minimo proprio in previsione dell'imminente dismissione del servizio, che avviene il 10 giugno 1973: l'autobus resta il padrone incontrastato sulle strade della Superba. Tutto il parco filoviario venne alienato o venduto tranne due vetture (2269 e 2275).

La rimessa Mangini venne convertita in rimessa automobilistica e la rimessa di Principe venne soppressa mentre la rete aerea venne smantellata per esigenze di sicurezza ed i pali venduti e riutilizzati dal Comune per l'illuminazione pubblica. La crisi energetica del conflitto arabo-israeliano iniziò poco tempo dopo e subito si misero in moto studi per nuovi tipi di filobus più adatti alle nuove esigenze.



Nel 1974 la vettura 2275 venne vista circolare sulle strade genovesi ma fu solo un esperimento per provare alcune applicazioni elettroniche e di automazione. Il filobus al termine degli esperimenti venne accantonato.

La storia dei filobus a Genova non finisce qui: alla fine degli anni ottanta per ridurre l'inquinamento causato dal traffico viene progettata la reintroduzione del filobus tra Foce e San Benigno.

Nel 1995 l'appalto per la realizzazione della rete aerea e delle sottostazioni elettriche viene aggiudicato all'Ansaldo Trasporti.

Il 26 giugno 1997 si inaugura la nuova linea filoviaria sulla tratta Foce - WTC ed entrano in servizio venti filobus costruiti da Ansaldo e Breda Costruzione Filoviarie.

Negli anni che seguono si alternano, purtroppo, dei lunghi periodi di inattività causati dai lavori per il G8 del 2001 e da manutenzioni varie delle strade cittadine fino ad arrivare al 2007 dove, con una seconda inaugurazione, si riapre la linea filoviaria n.30.



Ed è storia dei nostri giorni l'arrivo dei più moderni e soprattutto più capienti snodati da 18 metri Van Hool AG300T, con capacità di 150 passeggeri che verranno utilizzati sulla tratta Foce - P.za Vittorio Veneto (linea 20) di prossima apertura.

Sembra invece oramai definitivamente tramontata l'ipotesi di introdurre una filovia in Valbisagno: un progetto finanziato nel 2001 dalla legge Obiettivo, ma che non pare più rientrare negli obiettivi del Comune di Genova.

Per ulteriori informazioni scarica le [tabelle informative](#) con tutti i dati tecnici.

Testi di: **Andrea Aleo** - Metrogenova.com

Fonte dati: "Il filobus a Genova" di Mauro Pedemonte.