

M metrogenova.com Presenta:

## Il Tram a genova: 40 anni dalla soppressione



Il 27 dicembre 2006 si è celebrato il quarantesimo anniversario della soppressione dei tram a Genova. A dire il vero c'è stato poco da celebrare, perché da allora sono stati fatti modesti passi avanti per un trasporto pubblico di qualità. Nella nostra città il tram arriva nel 1878, anno in cui la Compagnia Generale Francese dei Tramways (il legame del trasporto pubblico genovese con i "francesi" è radicato nella storia) installa la prima linea di tram a cavalli tra piazza Principe e Sampierdarena, costruendo anche una galleria per sottopassare il colle di San Benigno, ostacolo naturale alle comunicazioni tra il Comune di Genova e quello, allora autonomo, di Sampierdarena. I francesi si spingono da una parte verso piazza Caricamento e dall'altra ben presto i binari giungono molto lontano, a Voltri e a Pontedecimo. Il precursore della trazione elettrica fu la società Ferrovie Elettriche e Funicolari (FEF) che aveva iniziato a gestire la prima linea tra piazza Corvetto e piazza Manin a partire dal 1893: due anni dopo apre il tronco superiore della funicolare del Righi, da San Nicola verso monte, amplia la rete tranviaria verso Brignole, Staglieno e circonvallazione a monte, a quel tempo immersa nelle verdi colline di Castelletto. Nel 1895 la UITE (Unione Italiana Tramways Elettrici) si sostituisce alla Compagnia Generale Francese dei Tramways, mentre a levante l'espansione della rete tranviaria fu affidata alla società anonima Tramways Orientali (TO) che mosse i primi passi nel 1897. Nei primi anni del Novecento la AEG (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft) controlla tutte e tre le compagnie (FEF, UITE e TO), che si dividevano il servizio di trasporto pubblico della città, o meglio di quell'insieme di comuni, ben 19, che potevano quasi definirsi una conurbazione nel senso moderno del termine. Le esigenze di mobilità erano tuttavia ben diverse da quelle attuali, visto che la vita sociale, economica e lavorativa della popolazione era circoscritta negli stessi comuni, che oggi sotto forma di delegazioni, mantengono ancora una certa autonomia. Nel 1901 tutti i servizi di trasporto pubblico sono concentrati nella UITE e la AEG, attraverso le Officine Elettriche Genovesi, detiene il monopolio della distribuzione elettrica per illuminazione e per trazione. La prima rivoluzione per i tram si ha nel 1934 con la soppressione del carosello tranviario di piazza De Ferrari e dei binari in via XX Settembre: già allora l'intenso traffico di vetture tranviarie era ritenuto pericoloso per la sicurezza dei pedoni, che affollavano la strada e ne erano i padroni incontrastati. Di certo però il clima che si poteva respirare nella strada più importante della città era ben diverso da quello rumoroso e caotico odierno.



La Seconda Guerra Mondiale contribuisce negativamente ad accelerare un processo di eliminazione dei tram più vecchi e si rende necessaria anche una completa ristrutturazione del parco rotabile per soddisfare le nuove esigenze di mobilità della cittadinanza: la mitica "Littorina" (il soprannome attribuito alle vetture tipo "Genova" al tempo della dittatura fascista), presente in 98 esemplari (di cui 4 articolati a due casse), è il modello di punta della flotta dei tram della UITE, affiancata da nuove e vecchie vetture come le "Casteggini", le "Lambrette" e le "Due camere e una cucina". Negli anni Cinquanta si assiste alla seconda grande riforma del trasporto tranviario: i tram sono allontanati da circonvallazione a monte e sostituiti dai filobus e contestualmente cominciano a comparire le linee automobilistiche "celeri", con meno fermate, più veloci ed anche più costose rispetto ai tram, una specie di prima classe nata per una clientela più esigente. La storia del tram a Genova giunge al termine con l' "Operazione Rotaie", una definizione quanto mai crudele, come se il tram fosse il nemico numero uno dell'Agente 007. Nessuna altra grande città (Milano, Roma o Napoli, tanto per fare degli esempi) decide di eliminare completamente questo mezzo di trasporto. Nemmeno Torino, capitale italiana dell'automobile, rinuncia ai propri mezzi su rotaia. Negli anni Sessanta il tram oramai viene considerato un ostacolo alla libertà di movimento dell'automobile e quindi si decide di togliere gradualmente le rotaie dalle strade cittadine e di sostituire i vecchi tram (gli ultimi acquisti risalgono ai primi anni Quaranta) con i nuovi fiammanti autobus, che allora sembravano destinati ad un glorioso futuro. Siamo ai tempi della costruzione della sopraelevata, una "elastica pista volante" dedicata alle automobili, simbolo del boom economico dell'Italia che si avvia a diventare una potenza economica mondiale. La prima fase si attua nel ponente: proprio i lavori di costruzione della sopraelevata richiedono l'eliminazione dei binari da via di Francia; la realizzazione della nuova autorimessa di Cornigliano, vicino alle modernissime acciaierie dell'Italsider, crea spazio per un lotto di oltre cento autobus (mai erano stati acquistati e mai più verranno acquistati tanti veicoli tutti insieme). Poi seguono nell'ordine la Val Polcevera, il Levante genovese ed infine la Val Bisagno. All'alba del 27 dicembre 1966, l'ultima Littorina percorre il tratto tra la Questura e Prato per concludere la propria gloriosa carriera.

### ...e i tram per il futuro

Il tram è rimasto nel cuore dei genovesi: già alla fine degli anni Settanta si comincia a parlare di reintroduzione dei tram nella galleria Certosa e oramai è noto che queste proposte porteranno, dopo lunghissimi lavori di costruzione, alla realizzazione della metropolitana di Genova. Nel 2005 un'interessante proposta di realizzazione di due linee tranviarie è stata presentata da Fiorenzo Pampolini, già consigliere di amministrazione di AMT, iscritto all'associazione Utenti Trasporto Pubblico e autore, insieme a Claudio Serra, del libro per la celebrazione dell'anniversario dei tram ("1893-1966 Genova in tram", De Ferrari Editore). Il progetto si basa su due linee che andrebbero a coprire alcune direttrici di traffico che attualmente rimangono scoperte dal servizio della metropolitana, come Sampierdarena, Molassana ed il Levante. Ovviamente non si tratta del vecchio tram che qualcuno ricorda con nostalgia, ma di un tram moderno, molto confortevole e capiente, che viaggia il più possibile in sede riservata, permettendo buone prestazioni in termini di velocità commerciale e capacità di trasporto, prestazioni certamente superiori a quelle dei normali servizi gommati. Il sistema tranviario può rappresentare una valida integrazione alla metropolitana, specialmente quando i flussi di traffico non sono sufficienti a giustificarne economicamente la realizzazione, seppur in formato "leggero" come quella genovese. Il tram è una occasione per riqualificare la città anche dal punto di vista urbanistico. Ci siamo mai domandati come sarebbe corso Europa se al posto della corsia centrale dei bus ci fosse una lunga pista erbosa sulla quale scorre silenzioso un tram? E quanto più gradevole sarebbe via XX Settembre se al posto delle quattro corsie stradali e delle migliaia di veicoli che la percorrono giornalmente, ci fossero solo due binari circondati da fioriere, dehors e panchine, alberi, sculture e statue?



E perché non in via Buranello? Magari ristrutturando il fatiscente viadotto ferroviario, creando nuovi spazi per una galleria di negozi a misura di pedone, ben diversa dai grandi centri commerciali realizzati per essere raggiunti solo con l'automobile. Ed ancora in circonvallazione a mare, ripristinando una "passeggiata" panoramica fiancheggiata da palme, come ai primi del Novecento. Il tram è efficiente: il suo percorso è rigido, ma proprio per questo spesso viene più efficacemente protetto e i cosiddetti "semafori intelligenti" possono regolare la circolazione stradale nelle intersezioni in modo da non rallentare il servizio pubblico. Zurigo in tal senso è un esempio di efficienza del sistema tranviario a tal punto che nella città svizzera, capitale finanziaria d'Europa, il numero di abbonati al trasporto pubblico è maggiore del numero di automobili immatricolate. Anche Parigi, pur essendo dotata di 14 linee di metropolitana e 5 linee di servizi ferroviari suburbani, negli ultimi decenni ha intrapreso una nuova politica di sviluppo delle linee tranviarie, il cui ultimo atto è l'apertura della terza linea: 100 mila passeggeri giornalieri, frequenza di 4 minuti nelle ore di punta, quasi 20 km/h di velocità commerciale, 1000 alberi piantati lungo il percorso, poco più di 200 milioni di euro investiti ed un gradimento da parte dei parigini del 69%. Qualche timido esempio di ritorno del tram esiste anche in Italia: ad esempio a Messina, città così simile a Genova per la sua struttura urbanistica che si estende lungo la costa tra il mare e le colline. Dopo quarant'anni dalla scomparsa, riponiamo quindi una speranza negli stessi francesi che oltre un secolo fa hanno inaugurato il trasporto pubblico genovese: l' Ing. Guyot, Amministratore Delegato di AMT, possiede un tram storico tutto suo a Melbourne; chissà che il tram non possa tornare anche sulle strade genovesi.

*Testi di:* **Claudio Bellini** - Metrogenova.com

Foto tratte dal sito: [www.mondotram.it](http://www.mondotram.it)