

APPUNTI DI VIAGGIO: TOURS, BREST, PARIGI

di Fiorenzo Pampolini - 8-13 ottobre 2013



Lunedì 8 Ottobre

15,12: Intercity da Genova Principe per Torino Porta Nuova

Il viaggio non inizia proprio sotto una buona stella. L'Intercity per Torino delle 15.12 viaggia con 30' di ritardo, la carrozza sulla quale avevo la prenotazione del posto è chiusa per "motivi tecnici", arrivo a Torino con la pioggia e c'è pure sciopero dei tram. Per cui lo spostamento dalla stazione di Porta Nuova a quella di Porta Susa, dove avevo prenotato l'albergo, avviene prima con un Van Hool della linea 11 fino all'incrocio con via Garibaldi, da lì mi sposto in piazza

Castello per prendere un tram della linea 13, ma dopo quasi mezz'ora di attesa mi arrendo e la faccio a piedi sotto la pioggia percorrendo tutta via Garibaldi. Sia benedetto chi ha inventato le valigie con le ruote!

Dopocena, un giro in tram (lo sciopero era dalle 17 alle 21). Ormai, la sera non si possono più prendere le bellissime 2800 perché per i torinesi sono troppo rumorose, così prendo il 4 in centro fino a piazza Caio Mario e torno con il 10 che mi lascia proprio a Porta Susa quasi davanti all'albergo. Entrambe le vetture sono della serie 6000.

Martedì 9 Ottobre

10.15: TGV da To-P.Susa per Chambéry (arr. 12.48)

13.02: Intercité per Lyon Part Dieu (arr. 14.20)

14.30: TGV per St. Pierre des Corps (arr. 17.29)

Non piove più, il mio TGV per Chambéry parte alle 10.15 da Torino Porta Susa, per cui posso fare colazione con calma. La nuova stazione di Porta Susa sembra una cattedrale nel deserto, ci sono spazi immensi ma trovare un bar o un'edicola all'interno della stessa è un'impresa disperata. Per fortuna il treno arriva puntuale, ma durante il viaggio accumula alcuni minuti di ritardo che mettono seriamente a rischio la coincidenza con l'Intercité per Lyon Part Dieu. Per fortuna (o forse perché le ferrovie francesi funzionano meglio di quelle italiane) il treno corrispondente ritarda la partenza di qualche minuto. Non faccio in tempo a timbrare il biglietto (lo segna subito al capotreno che me lo annulla a penna) ma riesco a salire sul treno e a beccare così l'altra coincidenza a Lyon Part Dieu (partenza ore 14.30) che in 3 ore esatte coprirà i 551 km per arrivare a Saint Pierre des Corps (stazione periferica di Tours dove fermano appunto i TGV). Puntualissimo, alle 17.29, il treno si ferma, e fuori dalla stazione prendo un autobus della rete di Tours, il 5, che mi porta in albergo. Intanto, inizio a familiarizzare con il sistema tariffario della città, dove è stata recentemente introdotta la biglietteria elettronica. Sulla palina della fermata ci sono le tariffe e l'indicazione che i biglietti sono venduti a bordo dall'autista senza sovrapprezzo. Il supporto elettronico ricaricabile costa 10 centesimi, per cui verso all'autista l'importo di euro 1,50 (1,40 il biglietto e 10 centesimi la carta elettronica). L'autista carica la carta per la modalità di viaggio richiesta e da quel momento posso viaggiare per 60' su tutta la rete di Tours, sempre convalidando la carta ad ogni salita.

La sera dall'albergo raggiungo il centro a piedi, trovo un ristorante italiano sulla piazza Jean Jaurès (dove passa il tram). I nuovi e modernissimi tram (la linea è stata inaugurata il 31 agosto scorso) si fanno subito notare (ormai è buio) per l'originale illuminazione sul frontale anteriore e posteriore. Due vistose barre con luce intensissima di colore bianco affiancano il muso del tram dal tetto alla base, mentre, nella parte posteriore le due barre sono di colore rosso.

Uscito dal ristorante, raggiungo a piedi la fermata della stazione ferroviaria di Tours dove sono ancora presenti i manifesti dell'inaugurazione del tram.



Tours, rue Nationale. Tram in servizio serale

Le fermate tranviarie, a differenza di quelle degli autobus, sono attrezzate con macchina emettitrice di biglietti. Inserisco la mia carta elettronica nell'apposito vano e mi ricarico con un altro biglietto da 1,40. Ora sono pronto per salire sui tram di Tours. La linea è ancora irregolare a seguito di un incidente avvenuto poco prima, così dicono i displays alle fermate e sulle vetture. La frequenza nonostante l'ora è ancora buona, così alle 21.20 salgo sulla vettura numero 064 in direzione Vaucanson dove arrivo una ventina di minuti dopo. La prima impressione di viaggio è ottima, ma non mi stupisco: conosco bene il modello Citadis della Alstom ed anche se qui ne è stata realizzata una versione dal design molto particolare, il confort di viaggio è inconfondibile, rumore ridotto al minimo, ottima disposizione dei sedili, giusta velocità. Al capolinea di Vaucanson, la linea prosegue con i raccordi per il deposito, il mio tram ed anche quello dopo rientrano, ma nel giro di 7/8' ne arriva uno pronto a riprendere il viaggio in direzione contraria. Alle 21.50 riparto in direzione centro, e qui scendo, rimandando al giorno successivo il viaggio sull'intera linea. Faccio ancora due passi e raggiungo l'albergo.

Mercoledì 9 Ottobre

TOURS

La giornata è dedicata a Tours. Vediamo ora qualche dato sulla città e sulla sua nuova rete tranviaria¹.



La piantina della linea tranviaria di Tours

Tours (abitanti 134.800), città d'arte e di storia, sulle rive della Loira, è Patrimonio Mondiale dell'Unesco, ed è punto di partenza per gli itinerari turistici dei castelli della Loira. I lavori per la nuova linea tranviaria sono iniziati nell'estate del 2010, e dopo 3 anni, la nuova infrastruttura è stata inaugurata. Nella tratta centrale, i tram viaggiano con sistema APS (Alimentation Par Sol). Il tracciato ricalca quello di una linea di autobus che aveva raggiunto livelli di saturazione. A fianco della sede tranviaria è stata realizzata su buona parte del percorso una pista ciclabile.

La linea attraversa la città da nord a sud per un totale di km 14,8, il tempo di percorrenza è di 46/47'. Il parco vetture si compone di 21 Citadis 402 della Alstom lunghi 43 metri, e numerati da 051 a 071.

Le frequenze in giornata sono di 6/8', la sera passano da 15 a 20', nei giorni festivi sono di 15' tutto il giorno. Per consentire la coincidenza con le altre linee transitanti in centro, tra le 22 e la fine del servizio le corse del tram effettuano una sosta di circa 5' alla fermata della stazione SNCF.



Tram in transito davanti all'Hotel de Ville

Il particolare design delle vetture è frutto di una collaborazione tra il collettivo di designers “Ensemble (s) de la Ligne” e l’équipe “Design & Styling” della Alstom. La livrea esterna è definita “specchio d’acqua della Loira”. Ogni vettura ha una capienza di 291 passeggeri, dei quali 88 seduti. L’interno delle vetture è stato realizzato dalla RCP Design Global, ed anche in questo caso siamo di fronte ad un allestimento molto originale. Un lato della vettura è rosso, l’altro beige, i sedili sono color legno rivestiti di strapuntini grigi.

La mattina esco dall’albergo poco prima delle 10, prendo l’autobus numero 5 per andare in centro (3 fermate). Appena salito porgo la carta elettronica all’autista chiedendo di ricaricarla con un “ticket journée”, ovvero un biglietto per tutto il giorno, pagando il relativo importo di euro 3,70. L’operazione richiede due secondi.

Dopo una veloce colazione vicino alla stazione con un ottimo “pain au chocolat” e un caffè salgo sulla vettura 065 diretta a Vaucanson ripercorrendo alla luce del giorno (c’è anche un po’ di sole) l’itinerario della sera prima.

Alle 10.42 si riparte in direzione contraria con la vettura 070 con la quale raggiungerò il capolinea di Liceo Jean Monnet, dopo 47 minuti. La nuova linea tranviaria di Tours consente di migliorare notevolmente il servizio nei punti a maggior domanda della città, come la stazione ferroviaria, dove transitano 40.000 passeggeri al giorno, ed alcuni quartieri densamente abitati. Nel raggio di 400 metri da ognuna delle sue 29 stazioni, diventano potenziali utilizzatori della tranvia 62.000 abitanti, 31.000 impiegati, 21.000 studenti. Le previsioni iniziali parlano di 55.000 passeggeri al giorno, pari al 40% della frequentazione dell’intera rete.

A seguito dell’introduzione del tram, è inoltre previsto un aumento dei passeggeri pari al 27% sulle linee di autobus in corrispondenza.

Numeri a parte, la linea è molto bella, in periferia i binari inerbiti scorrono a margine di parchi e giardini molto ben tenuti.

La rete degli autobus si compone di una linea ad alto livello di servizio (la numero 2 candidata ad essere la seconda linea tranviaria di Tours), e di altre tre linee principali (3, 4 e 5). Ci sono poi altre linee secondarie (ma alcune sono gestite con bus da 18 metri) che in genere non effettuano servizio serale e festivo. Se i tram di Tours si distinguono per il loro design, gli autobus hanno una livrea decisamente originale, sono viola (non tutti, ma sembra che questa sia l’ultima colorazione adottata dall’azienda).

Nel pomeriggio, dopo una discreta pizza consumata nello stesso ristorante della sera prima, passeggi a piedi per la città, mi addentro nel centro storico, vado a vedere la cattedrale di Saint Gatien in stile romanico.

Nel tardo pomeriggio, prendo il 2 (bus numero 359 modello Citaro 18 metri) che mi riporta su un itinerario diverso da quello tranviario a Vaucanson. Ancora qualche foto e ancora una corsa in tram. In serata, dopo un’altra bella cenetta al solito ristorante, c’è ancora tempo per sfruttare il “ticket journée”, con l’ultimo giro sui tram di Tours.



Tram al capolinea di Vaucanson

Album fotografico di Tours



Tram in arrivo a Lycée J. Monnet...



...e in partenza da Vaucanson



Tram in arrivo alla stazione SNCF...



...e sulla rue Nationale



Tram in place Jean Jaurès...



...e sul ponte sulla Loira

Giovedì 10 Ottobre

9.07: Treno Intercité da Tours per Le Mans (arr. 10.24)

12.06: TGV da Le Mans per Brest (arr. 15.58)

Esco dall'albergo alle 8.15 per prendere ancora una volta il 5 per raggiungere la stazione di Tours. Ma sembra che ci sia uno sciopero, per cui alcune corse saltano. Per fortuna la stazione dista soltanto 4 fermate, mi avvio a piedi e raggiungo la meta in meno di 15'.

Alle 9.07 il treno parte puntuale, ma alla vicina stazione di Saint Pierre des Corps (dove ero arrivato due giorni prima con il TGV) sosta per almeno 15' per attendere un treno corrispondente. Arriva a Le Mans con 10' di ritardo, ma ho comunque tutto il tempo di uscire dalla stazione e di "salutare" i bei tram rossi che avevo già visto e preso qualche anno fa. C'è il sole ma fa freddo.



Tram in arrivo alla stazione di Le Mans

Rientro in stazione ed ho ancora il tempo di prendermi un panino e una bibita (sul treno costano molto di più). Alle 12.06, puntualissimo, arriva il TGV per Brest che sta a 411 km da Le Mans. Poco prima di arrivare a Brest, dai finestrini del treno si comincia a vedere il mare, è la rada di Brest che mi annuncia l'imminente arrivo nella città bretone.

Fuori dalla stazione c'è la "Gare Routière", la stazione degli autobus interurbani che raggiungono i dintorni di Brest. E c'è anche la fermata delle linee urbane 1 e 2, gestite con autobus da 18 metri.

Brest mi accoglie con il sole, ma qui fa decisamente più fresco che a Tours. L'albergo è poco lontano dalla stazione, sistemo i bagagli ed esco a caccia di tram. Il primo incontro è a 100 metri dall'albergo, alla fermata "Liberté".



Tram di Brest alla fermata Liberté

Brest (145.100 abitanti), città più occidentale della Francia, si trova nell'omonima rada dove si insinua il mare dell'oceano Atlantico. Secondo porto militare della Francia (dopo Tolone), Brest è famosa per il suo castello che ora è sede del Museo Nazionale della Marina.

Nel capoluogo della Bretagna, si comincia a parlare di ritorno del tram nel 1984, ma soltanto nel 2004 il progetto definitivo viene approvato. Per contenere i costi, Brest ordina i suoi nuovi tram insieme alla città di Digione, stesso modello ma diverso colore: fucsia quelli del capoluogo della Borgogna, giallo quelli di Brest. La nuova tranvia viene inaugurata il 23 giugno 2012. Si tratta di una linea di 14,3 km (con andamento sud-ovest / nord-est) gestita con 20 vetture mod. Citadis 302 della Alstom, numerate da 1001 a 1020. La linea (la cui parte terminale a nord si divide in due rami) ha alcuni tratti in pendenza fino all'8,59 per mille (caso unico in Francia). Le frequenze sul tratto comune (escluse dunque le due diramazioni per le quali i transiti si dimezzano) sono di 5/8' in giornata e di 15/22' in serata, nei festivi ci sono corse ogni 20' il mattino e ogni 15' il pomeriggio.



Il percorso della linea tranviaria di Brest

A un anno dall'entrata in servizio, sui tram di Brest hanno viaggiato 9 milioni di passeggeri! Il 3 ottobre 2012, il tram di Brest, insieme a quello di Casablanca, in Marocco, è stato designato, dall'Associazione britannica dei tram, come secondo "miglior progetto internazionale di tram dell'anno" (al primo posto c'è il tram di Saragozza in Spagna). Per la seconda linea si attende una decisione politica. Il tram è visto dai cittadini come utile, moderno, pratico, veloce e silenzioso, per cui è probabile che si definisca al più presto l'itinerario di una nuova linea. Al momento, tutte le energie sono concentrate sulla realizzazione di una funivia tra le due rive del fiume Penfeld che attraversa la città. I relativi lavori sono iniziati nel 2012 e dovrebbero concludersi nel 2015.

Ma torniamo al mio primo incontro con i tram di Brest. Anche qui c'è la biglietteria elettronica, ma il biglietto per chi usa il mezzo occasionalmente viene emesso di volta in volta. Scelgo la modalità del biglietto giornaliero che costa euro 3,80, e salgo sul tram numero 1002 diretto a Porte de Plouzané.

Il tram impegna subito una breve discesa per entrare in rue de Siam, in fondo alla quale si intravede il mare della rada di Brest. Da qui si vede sulla sinistra il castello, mentre il tram entra sul ponte sul fiume Penfeld. La particolarità della sede tranviaria su questo ponte è l'assoluta promiscuità con il traffico privato, ci sono infatti soltanto due corsie. Il ponte può essere alzato per consentire il passaggio di navi, e dunque la linea aerea è montata con particolari accorgimenti che consentano il movimento del ponte senza problemi.



Tram di Brest sul ponte sul fiume Penfeld



Tram di Brest in discesa da Porte de Plouzané verso il centro città

Dopo il ponte, la linea torna in sede protetta ed impegna un tratto in notevole pendenza.

A Porte de Plouzané c'è il deposito. Il capolinea è dotato di un'asta di manovra per l'inversione dei tram e dei raccordi per il deposito. Da qui i tram ripartono in senso contrario tornando in centro e dividendosi poi a 3 fermate dal capolinea per due destinazioni diverse, la Porte de Gouesnou e la Porte de Guipavas, rigorosamente alternati.



Il capolinea di Porte de Plouzané

Riparto alle 17,52 con la vettura 1003 alla volta della Porte de Guipavas, dove arrivo circa 35' dopo.



Tram in arrivo al capolinea di Porte de Guipavas

In serata, passeggiando per il centro, leggo con sorpresa l'insegna di un pub nei pressi della fermata del tram "Chateau", il locale si chiama infatti "La Sampdoria", apprendo poi da internet che un tifoso genovese dell'omonima squadra si era trasferito qui anni fa e aveva voluto chiamare il suo bar con il nome della sua squadra del cuore.

Venerdì 11 Ottobre

Mattino e primo pomeriggio: BREST

16.51: TGV da Brest per Paris Montparnasse (arr. 21.11)

Venerdì mattina il tempo non è così bello come il pomeriggio precedente, è una giornata dal clima decisamente oceanico, d'altra parte siamo sull'Atlantico! La temperatura è fresca, c'è un po' di vento, il cielo è nuvoloso ma con qualche apertura al sole. Devo ancora vedere una delle due diramazioni dei tram di Brest, ma visto che ho tempo torno prima alla Porte de Plouzané per poter poi effettuare la linea da un capolinea all'altro.



Tram in prossimità del capolinea Porte de Gouesnou

La vettura che mi porta a Porte de Gouesnou è la 1006 con partenza alle ore 10,50 da Porte de Plouzané. Questa seconda diramazione è più animata dell'altra, in prossimità del capolinea ci sono diverse attività commerciali, e prima di ripartire per il ritorno mi preparo a scattare qualche foto. Tornato in centro, è tempo di pranzare. Visto che arriverò a Parigi alle 21,11 è meglio andare al ristorante per il pranzo, la cena poi si vedrà.

Dopopranzo, vado a vedere il Castello. Mi rilasso con vista mare nell'ampio spazio pedonale davanti alla storica costruzione di origini gallo-romane, le cui mura risalgono al III secolo.

L'ora della partenza per Parigi si avvicina, il tempo di scattare ancora qualche foto e di passare in albergo a ritirare il bagaglio.

Album fotografico di Brest



Il castello di Brest. In primo piano, la Tour Tanguy che si trova proprio di fronte al castello. Le sue origini sono incerte: potrebbe essere stata costruita dagli inglesi durante la loro occupazione del Paese del XIV secolo, o precedentemente da Lord Tanguy du Chatel.



Il tram in centro, rue de Siam: nella parte centrale della via la linea tranviaria passa ai lati della strada



Porte de Guipavas

Porte de Plouzané



Il tram scende da Liberté in rue de Siam

In prossimità della fermata Liberté è già stato posato l'incrocio di binari che sarà utilizzato dalla futura linea 2

Alle 16,51 precise il TGV diretto a Paris Montparnasse parte da Brest ed arriva nella capitale con altrettanta puntualità alle ore 21,11. Da qui per raggiungere il mio albergo alla Porte d'Orléans prendo la linea 4 della metropolitana. Sono solo 6 fermate, ma il percorso pedonale tra la stazione ferroviaria e quella del metrò è infinito, ci vogliono almeno 15', con salite e discese di scale, e trasferimenti su lunghi nastri trasportatori. Finalmente alle 21,35 salgo in metrò (la frequenza è di 2/3' anche a tarda sera!), e dopo pochi minuti salgo le scale dell'uscita della Porte d'Orléans trovandomi di fronte l'entrata dell'albergo. Un velocissimo check-in, porto i bagagli in camera ed esco subito per mangiare qualcosa. Vicino c'è una pizzeria, proprio quello che ci voleva.

Dopo la pizza, faccio due passi anche per vedere qualche passaggio della linea tranviaria T3 che passa proprio qua davanti. I lunghissimi Citadis in servizio su questa linea (43 mt.) sono abbastanza affollati anche a quest'ora (ormai son quasi le 23), ma "ça va sans dire", siamo nella Ville Lumière, la grande Parigi, con i suoi 2.200.000 abitanti senza contare le banlieu. Per quanto mi riguarda la stanchezza comincia a farsi sentire, e presto mi ritiro in albergo per il meritato riposo.

Sabato 12 ottobre

PARIGI

La mia mattinata parigina inizia con una modesta colazione in una "brasserie" vicina all'albergo, e prosegue con una corsa sulla linea di bus 38 diretta in centro città. Sono stato molte volte a Parigi, ma ogni volta che mi ritrovo nel centro di questa meravigliosa città, è sempre una magia unica. La Senna, Notre Dame, il Louvre... Quasi stavo dimenticando che questa volta però mi son fermato qui per andare a vedere il Translohr, la nuova linea T5 inaugurata il 29 luglio scorso. Ed allora mi immergo nella metropolitana, prendo prima la linea 1, sono proprio sulla prima carrozza, e trovarmi su questo lunghissimo convoglio che avanza velocemente in galleria senza nessuno al posto di guida, mi dà qualche brivido. Dopo poche stazioni, interscambio con la linea 13 che mi porta fino a Saint Denis, punto di partenza del nuovo T5. A Saint Denis, il centro di Parigi è ormai lontano, siamo nella banlieu, qui corrono gli ormai anziani tram della linea T1, che segnò il ritorno del tram

nella capitale francese nel 1992, sempre affollatissimi.



Tram TFS (Tramway Français Standard) del 1992 in servizio sulla linea T1 a Saint Denis

Saint Denis è un sobborgo di Parigi molto densamente abitato. Qui, perpendicolare alla tranvia T1, alla fermata Marché de Saint Denis, c'è il capolinea del primo tram su gomma della rete parigina, il Translohr della linea T5, inaugurata il 29 luglio 2013. La linea è lunga 6,6 km e attraversa i comuni di Saint Denis, Pierrefitte sur Seine, Montmagny, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse. Il tempo di percorrenza è di 22 minuti, le fermate (compresi i capilinea) sono 16.



Translohr al capolinea di Marché de Saint Denis

Il servizio è gestito con 15 vetture numerate da 501 a 515. I mezzi sono molto affollati, per poter viaggiare comodo, ne lascio passare uno, quindi salgo alle 13,30 sulla vettura 502 con la quale raggiungo il capolinea di Garges-Sarcelles, dove c'è la corrispondenza con i treni della RER linea D. Ritorno un'ora dopo con la vettura 505, e decido di tornare a Parigi utilizzando prima la linea T1 fino a Bobigny Pablo Picasso, e poi la linea 5 della metropolitana.



Translohr in prossimità del capolinea di Garges-Sarcelles

In serata, dopo una bella cenetta da Pizza Pino (una catena di ristoranti dove si mangia discretamente bene a prezzi non esagerati) è obbligatoria una tappa alla Tour Eiffel la cui normale illuminazione serale viene caricata di ulteriori giochi di luce nei primi 5' di ogni ora. E' sabato sera, e c'è traffico in città, soprattutto nella zona di Pigalle, dove passa l'autobus 30 che mi porta fino al Trocadéro con vista sulla mitica torre.

Sono le 22.04, riesco a vedere ancora un minuto dell'illuminazione straordinaria, circondato da migliaia di turisti e assediato da decine di venditori ambulanti che mi propongono l'acquisto di modellini della Torre di tutte le dimensioni. Proseguo a piedi in direzione della costruzione in ferro simbolo di Parigi, attraverso la Senna, passo proprio sotto i piloni della Torre, e vado a prendere il 42 per Balard dove trovo la coincidenza con la linea T3 che mi porta in albergo. La mia giornata parigina si conclude dunque con un bel tram Citadis... meglio di così!



Tram T1 a Bobigny Pablo Picasso



Tram Citadis della linea T3

Domenica 13 Ottobre

10.41: TGV da Paris Gare de Lyon per Torino Porta Susa (arr. 16.15)

17.20: RV da Torino Porta Nuova per Genova P. Principe (arr. 19.35)

L'ultimo giorno di vacanza è interamente dedicato al viaggio di ritorno. Per raggiungere la Gare de Lyon esco dall'albergo alle 9.30 e prendo prima il 38 poi il 91. Quest'ultima linea, gestita con bus da 18 metri, utilizza una sede stradale a due corsie completamente protetta, quasi fosse una tranvia, e infatti esiste un progetto (speriamo che si possa concretizzare) per "tranviarizzare" questa linea estendendola al collegamento con le altre principali stazioni parigine. Il futuro tram dovrebbe infatti collegare tra di loro la Gare de Montparnasse, la Gare d'Austerlitz, la Gare de Lyon, la Gare de l'Est, la Gare du Nord e la Gare Saint-Lazare.

Alle 10 sono in stazione, c'è tempo di fare colazione, e di dare un'occhiata ai tabelloni luminosi delle partenze per raggiungere il binario da dove partirà il mio treno. Sono le 10.41 precise quando il TGV Parigi-Lione-Torino-Milano inizia la sua corsa in direzione dell'Italia. Tra Parigi e Lione sembra di volare, a metà strada vado al vagone ristorante per uno spuntino, e vedo che vicino al bar è presente anche un defibrillatore, mentre su un altro TGV avevo visto anche la zona fasciatoio per i bambini, veramente efficienti questi treni francesi! Nella tratta alpina il treno è decisamente più lento, alla frontiera perdiamo qualche minuto, così il

viaggio prosegue con un lieve ritardo ed arriviamo a Porta Susa alle 16.20.

Alle 16.30 salgo sulla metropolitana automatica di Torino per raggiungere la stazione di Porta Nuova da dove alle 17.20 partirà il treno RV (Regionale Veloce) per Genova. Appena uscito dal metrò, faccio un incontro particolarmente gradito, non ho la macchina fotografica a portata di mano ma riesco a recuperarla giusto in tempo per immortalare questo istante.



Tram 2847 davanti a Porta Nuova sul 7, la linea storica di Torino

Il treno per Genova è puntuale, a Ronco Scrivia azzardo una coincidenza sul treno locale per scendere a Pontedecimo e passare a salutare i miei, ma le partenze sono pressoché immediate, così perdo entrambi i treni e sono costretto ad attendere fino alle 19.57 il successivo treno da Milano. Finalmente alle 20.20 sono a Genova Principe.

ⁱ Le piantine delle reti tranviarie di Tours e Brest e la foto della "Tour Tanguy" a pagina 9 sono tratte da Wikipedia. Tutte le altre immagini sono di proprietà dell'autore