

I SERVIZI EXTRAURBANI DEL BACINO DI TRAFFICO GENOVESE

L'ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI

La Provincia di Genova è caratterizzata (specie nell'entroterra) da tanti piccoli centri urbani, dislocati su un territorio molto esteso e spesso inseriti in contesti completamente diversi l'uno dall'altro; inoltre la distanza tra i vari luoghi e tra essi e Genova, non rende sempre agevole la comunicazione all'interno del territorio provinciale.

La maggior parte del territorio è ostile, a tratti impervio, e presenta la caratteristica peculiare di passare dal mare a quote relativamente elevate in pochi chilometri; di conseguenza le strade sono fortemente accidentate e spesso dalla sede carrabile limitata.

I vincoli che precedono, tuttavia, non hanno fermato lo sviluppo delle reti di trasporto, che possono vantare, oltre alla presenza in alcune direttrici del sistema ferroviario, anche di un servizio automobilistico molto capillare in tutta la Provincia.

Questo servizio viene oggi offerto da A.T.P. (Azienda Trasporti Provinciali S.p.A.), azienda che opera in due comprensori specifici: il primo, denominato "G", comprende il territorio Varazze - Genova - Busalla - Torriglia - Recco mentre il secondo, denominato "T", riguarda l'area Recco - Rapallo - Chiavari - Gattorna - Borzonasca - Sestri Levante.



Il **bacino "G"** è ripartito al suo interno in sette gruppi, denominati rispettivamente:

- ✓ A "Ponente" (Genova - Varazze);
- ✓ C "Valle Stura - Alta Val d'Orba" (Genova - Urbe);
- ✓ E "Alta Val Polcevera" (Genova - Serra Riccò e Genova Sant'Olcese);
- ✓ F "Valle Scrivia" (Genova - Arquata Scrivia e Genova - Montoggio);
- ✓ H "Val Verde" (Genova - Ceranesi e Genova - Campomorone);
- ✓ M "Val Bisagno - Alta Val Trebbia" (Genova - Torriglia - Ottone);
- ✓ S-T "Levante" (Genova - Uscio - Monleone).



Viaggiare sulle linee extraurbane è un po' come tornare indietro nel tempo: fermate o capilinea in zone isolate, molte vetture con cambio non automatico, utilizzo delle trombe e non del clacson, rispetto obbligatorio delle coincidenze, a volte con cambio vet-

tura, paesaggi e panorami mozzafiato; davvero un modo di viaggiare diverso rispetto a quello urbano, spesso caotico e stressante, che merita di essere riscoperto, magari nei fine settimana o durante le ferie e soprattutto un modo diverso per ammirare le bellezze della Provincia di Genova.

Considerata la notevole estensione territoriale dei servizi forniti, pare opportuno sottolineare che il sistema tariffario prevede la suddivisione in zone e non in base ai chilometri percorsi.

A seconda della tipologia di biglietto in possesso, l'utente può circolare liberamente in una porzione del territorio, effettuando cambi di autobus e l'andata/ritorno, comunque entro un determinato periodo temporale.

Le tariffe sono così suddivise:

Tariffa	Zone (contigue attraversabili)	Validità temporale (in minuti)
A	2	60
B	4	90
C	6	120
D	8	150
E	oltre 8	180

CENNI STORICI SUL SERVIZIO PUBBLICO NELLA PROVINCIA DI GENOVA

Merita un piccolo spazio anche una breve cronistoria dei servizi extraurbani afferenti il comune di Genova, per ricordare i vari gestori privati che hanno per anni permesso ai genovesi (e non) di muoversi fino alle più remote località della nostra provincia, fino alla pubblicizzazione dei trasporti, iniziata intorno alla metà degli anni settanta e finita nei primi anni ottanta del secolo scorso.

Fino al 1902 non si ha traccia nella Provincia di Genova di servizi di tipo extraurbano svolti con mezzi a motore; fino ad allora le carrozze e gli omnibus a cavalli erano i padroni incontrastati delle tortuose strade che dal capoluogo genovese portavano ai vari comuni dell'entroterra.

Nel 1902 iniziano i primi esperimenti sul percorso Genova - Torriglia, che però non portano all'istituzione di servizi regolari; con il passare degli anni, la situazione evolve e sono sempre di più le imprese private che chiedono la concessione di linee automobilistiche in sostituzione di quelle omnibus.

Le gare tra le varie imprese per prendere linee in concessione continuano per parecchi anni, con il risultato di avere moltissimi centri minori collegati con le principali stazioni ferroviarie o i principali centri abitati.

Superati, non senza numerosi problemi, i danni provocati dalla seconda guerra mondiale, per tutte le società di trasporti inizia un decennio florido che vede il rinnovamento del parco mezzi e l'ulteriore e-

spansione delle tratte in concessione, che raggiungono località fino ad allora mai servite da linee automobilistiche. È il periodo della massima profittabilità delle aziende private di trasporto extraurbano su gomma.

L'inizio degli anni sessanta vede la crescita della motorizzazione privata, che fa diventare l'automobile un bene irrinunciabile: come logica conseguenza, si contrae l'utenza che si serve quotidianamente dei servizi svolti dagli autobus. La Costa Felice e la S.A.E.L.A. (Società Anonima Esercizi Liguri Automobilistici) si fondono nella S.C.A.L. (Società Concessionaria Autoservizi Liguri), la Scolari diventa C.A.L.

(Cooperativa Autisti Liguri), ma tutto il settore vede ridurre drasticamente i profitti e molte aziende entrano in crisi, spesso disastrose, che portano anche al fallimento di alcune di esse. Ad inizio degli anni settanta la Regione Liguria elabora un piano di riordino dei servizi pubblici della regione, che viene ripartita in sei bacini di traffico. Nel 1975 la Regione delega in via provvisoria alle Province le funzioni amministrative in materia di autolinee e concessioni. La tabella sottostante illustra la situazione per le linee principali al momento della pubblicizzazione dei servizi.

Ditta	Linee in concessione	Situazione odierna
A.G.I. (Auto Guidovie Italiane)	da Genova a Torriglia - Piacenza	gruppo M
	linea per Santuario della Guardia	gruppo E
A.L.PI. (Autoservizi Liguri Piemontesi)	da Genova a Masone - Rossiglione	gruppo C
A.V.I.S. (Autoservizi Valle Iso Secco)	da Bolzaneto a Pedemonte	gruppo E
Canchero	da Genova a Busalla - Casella - Casalino	gruppo F
C.A.L. (Cooperativa Autisti Ligure)	da Genova a Uscio - Gattorna	gruppo S-T
Callero	da Genova a Creto - Montoggio	gruppo M
Caprile	da Genova a Savignone	gruppo F
Fiumana Bella	da Genova a Chiavari (via Val Fontanabuona)	gruppo M e bacino T
Fratelli Rossi	da Voltri ad Arenzano	gruppo A
Maggiolo	da Genova a Davagna - Torriglia - Propata	gruppo M
Marcone	da Genova a Chiavari	gruppo S-T e bacino T
Parodi & Daglio	da Voltri a Mele - Masone - Ovada	gruppo C
S.A.L. Lazzi (Società Autoservizi Liguri)	da Genova a Varazze	gruppo A
	da Genova a Recco	gruppo S-T
	da Genova a Ronco Scrivia	gruppo F
S.A.F. - La Fiorentina	da Pontedecimo a Campomorone - Isoverde - Ceranesi	gruppo H
S.A.S.S.O. (Società AutoServizi Sant'Olcese)	da Bolzaneto a Sant'Olcese	gruppo E
S.C.A.L. (Società Concessionaria Autoservizi Liguri)	da Genova a Rapallo	attuale gruppo S-T e bacino T



L'inizio degli anni sessanta vede la crescita della motorizzazione privata, che fa diventare l'automobile un bene irrinunciabile: come logica conseguenza, si contrae l'utenza che si serve quotidianamente dei servizi svolti dagli autobus. La *Costa Felice* e la *S.A.E.L.A.* (Società Anonima Esercizi Liguri Automobilistici) si fondono nella *S.C.A.L.* (Società Concessionaria Autoservizi Liguri), la *Scolari* diventa *C.A.L.* (Cooperativa Autisti Liguri), ma tutto il settore vede ridurre drasticamente i profitti e molte aziende entrano in crisi, spesso disastrose, che portano anche al fallimento di alcune di esse. Ad inizio degli anni settanta la Regione Liguria elabora un piano di riordino dei servizi pubblici della regione, che viene ripartita in sei bacini di traffico. Nel 1975 la Regione delega in via provvisoria alle Province le funzioni amministrative in materia di autolinee e concessioni. Come già detto, i comprensori (bacini di traffico) facenti parte della Provincia di Genova sono due, con caratteristiche completamente diverse: il primo, denominato "G" (Varazze - Genova - Busalla - Torriglia - Recco) vedeva al suo interno l'area metropolitana di Genova, dove A.M.T. (Azienda Municipalizzata Trasporti) gestiva e gestisce i trasporti urbani; il secondo comprensorio, denominato "T" (Recco - Rapallo - Chiavari - Gattorna - Borzonasca - Sestri Levante) era allora invece privo di aziende pubbliche.

Il 26 gennaio 1976 nasce una società per azioni a capitale interamente pubblico, la Tigullio Pubblici Trasporti (T.P.T.): azionisti della società sono la Provincia di Genova, la Provincia della Spezia ed i comuni di Rapallo, Chiavari, Lavagna, Santa Margherita Ligure e Sestri Levante.

Tra il 1975 ed il 1981 si conclude l'iter per la pubblicizzazione dei servizi extraurbani nei due bacini di traffico; in questo periodo vengono progressivamente meno i concessionari privati, a cui subentrano gradualmente T.P.T. ed A.M.T. La prima inizia ad operare nel 1976 subentrando alla S.I.T.A. (Società Italiana Trasporti Automobilistici) di Sestri Levante e poi rilevando nello stesso anno le concessioni della *Ditta Renata Pessagno*.

L'anno seguente è la volta della *Spagnoli*, della *Marcone*, della *S.A.L.T.A. Fiumana Bella* ed i servizi gestiti dal Comune di Sestri Levante; sarà poi l'acquisizione delle concessioni della *S.C.A.L.* a concludere l'opera di pubblicizzazione del bacino T.

Più lento è il processo del bacino G: nel 1973 A.M.T. aveva già rilevato la *AVIS*, mentre nel 1975 vengono rilevate la *S.A.T.I.* (Società Anonima Trasporti Internazionali), la *Callero* e la *S.A.F.*

Nel 1977 è il turno della *C.A.L.*, della *A.G.I.* e della *Parodi & Daglio*; nel 1980 si risolvono le questioni con la *S.A.L. Lazzi* e la *Società A.L.PI.* e vengono rilevate anche le concessioni della *Fratelli Maggiolo*



e della *Fratelli Rossi*.

Nel 1981 vengono quindi pubblicizzate anche le linee gestite dal Comune di Cogoleto, nonché i servizi delle società *Cugini Banchemo*, *Cugini Caprile* e *S.A.S.S.O.*

I primi anni di A.M.T. e T.P.T. vedono un'ottimizzazione del servizio, con la cancellazione dei tratti di linee sovrapposti e la limitazione di alcune linee in prossimità di stazioni ferroviarie.

Nel 1999, a seguito della trasformazione di A.M.T. in impresa a diritto privato (S.p.A.), si procede allo scorporo del servizio extraurbano del bacino genovese in una neonata società denominata A.M.T. Extra S.p.A., controllata dalla stessa A.M.T. e dalla T.P.T.: la nuova azienda, costituita il 2 giugno 2000, diventa operativa da agosto del 2002. Azionista di

maggioranza della neonata società diventa T.P.T., che acquisisce l'80% delle azioni, ponendola di fatto sotto il suo controllo, mentre A.M.T. mantiene il restante 20%. A.M.T. Extra viene rinominata successivamente A.L.I. (Autolinee Liguri Provincia di Genova S.p.A.), a richiamo del territorio più esteso rispetto a quello urbano. La cicogna, scelta come simbolo dell'azienda, denota la stretta parentela con T.P.T. ed i nuovi autobus acquistati sfoggiano la nuova livrea argento-blu.

Nel luglio 2005 ALI rimane controllata solo dalla T.P.T. a seguito della cessione della quota capitale di A.M.T.; il 21 Dicembre 2005 nasce A.T.P. (Azienda Trasporti Provinciali S.p.A.) dalla fusione per incorporazione di A.L.I. in T.P.T.

Testi, fotografie e immagini di Andrea Aleo, Andrea Bisso, Stefano Bisso, Luca Cianelli

Bibliografia

- Luca Castello, "Due corriere intorno a un fiume", Nuova Editrice Genovese, 1999;
- Mauro Pedemonte, "Un autobus fuori dal comune", Editrice SAGEP, 2002;
- Corrado Bozzano, Roberto Pastore, Claudio Serra, "Da Genova alla Valle del Po", Edizioni Compagnia dei Librai, 2002;
- Corrado Bozzano, ".. una fiumana bella", Nuova Editrice Genovese, 2003;
- Corrado Bozzano, Roberto Pastore, Claudio Serra, "Prendiamo il Laviosa", Nuove Edizioni del Giglio, 2004;
- Corrado Bozzano, Roberto Pastore, Claudio Serra, "Genova - Savona andata e ritorno" Fratelli Frilli Editore, 2007;
- Corrado Bozzano, Roberto Pastore, Claudio Serra, "La Freccia del Turchino - 2° Edizione", Nuova Editrice Genovese, 2008;
- Azienda Trasporti Provinciali, sito internet ufficiale www.atp-spa.it