

La ferrovia del Turchino tra immagini e territorio

PICCOLA GUIDA FOTOGRAFICA PER STUDIOSI E APPASSIONATI
a cura di Luca Mazzucco, Claudio Serra, Sergio Vadora



I QUADERNI DEL
MASTODONTE DEI GIOVI





Locomotiva a vapore 420 211 a Campoligure, pronta a partire in direzione Genova negli anni Dieci
(coll. Giorgio Pesce)

LA LINEA GENOVA – OVADA – ACQUI TERME

Cenni storici

Progettata come collegamento tra Genova e Asti, passando per Ovada, Acqui Terme e Nizza Monferrato, la ferrovia nasceva con ambizioni di traffico sia locale sia strategico, in alternativa alla direttrice Genova-Torino. Il progetto prese slancio grazie all'onorevole Giuseppe Saracco e, il 21 giugno 1888, fu stipulata la convenzione con la "Società Italiana Strade Ferrate del Mediterraneo" (RM).

La costruzione fu suddivisa in quattro tronchi. Il tratto più impegnativo, tra Mele e Campoligure, comprendeva la galleria di valico. I lavori avanzarono speditamente: nel giugno 1893 fu inaugurato il tronco Asti - Acqui - Ovada. L'intera linea divenne operativa nel 1894.

Inizialmente, il traffico passeggeri era modesto: poche coppie di treni al giorno, in gran parte "omnibus" di terza classe. Le locomotive a vapore Beugnot (poi gruppo 400 FS) e le Sigl di Wiener Neustadt garantirono il primo esercizio. Dal 1905 la gestione passò alle Ferrovie dello Stato, con l'arrivo delle locomotive 470.

L'elettrificazione in sistema trifase iniziò nel 1927. Nel 1929 fu attivato il tratto Genova-Ovada con l'impiego di locomotive E.550, E.551 ed E.554. Seguirono Ovada-Asti nel 1937, con E.330 ed E.333. Tra il 1964 e il 1974, tutta la linea fu convertita alla corrente continua, rendendo Ovada stazione "bicorrente".

A partire da quel periodo, anche in relazione alla differente natura del traffico, la linea venne di fatto separata in due tronchi operativi: da un lato Genova-Ovada-Acqui Terme, con una prevalenza di utenza pendolare e suburbana verso Genova; dall'altro Acqui Terme-Asti, più orientato al collegamento locale piemontese. Tale distinzione rifletteva anche le diverse esigenze dei bacini serviti.

Negli anni Sessanta e Settanta, le nuove ALe 803 e poi le celebri ALe 801/940, con la loro inconfondibile livrea giallo-arancio, segnarono un'epoca di servizi pendolari più dinamici. Accanto a loro operarono anche le ALe 724. Oggi, dopo l'uscita di scena di questi storici convogli, il servizio è svolto da treni di nuova generazione: i "Vivalto" a due piani, gli "ETR 104 Pop" e gli "ETR 324 Jazz", più moderni, confortevoli e sostenibili.

La linea conserva il suo fascino tra ponti, viadotti e paesaggi che raccontano oltre 130 anni di storia ferroviaria.



Località Priano, viadotto sul Rio San Rocco

Data Agosto 2020

Materiale di trazione e composizione treno E464 con carrozze MDVE

Autore foto Sergio Vadora

Inquadratura suggerita Buona luce nel pomeriggio

Come arrivare Nello spartiacque fra Borzoli e la val Chiaravagna troviamo via Priano, raggiungibile da via Pier Domenico da Bissone, nella zona est di Sestri Ponente. Procedere in salita fino a quando scollinando vedremo davanti a noi il viadotto in foto. La via è molto stretta e a malapena è carrabile da un'auto di medie dimensioni

Luoghi di interesse nelle vicinanze Via Priano è una delle vie più storiche della zona, Garibaldi soggiornò qui per alcune notti presso una casa dove oggi è riportata una targa in facciata

Note Per raggiungere questa località è consigliabile un motorino, una bicicletta oppure a piedi. La salita è comunque molto ripida e faticosa



Località Carpenara, viadotto sul torrente Varena

Data Agosto 1998

Materiale di trazione e composizione treno E656 e carrozze MDVC

Autore foto Claudio Serra

Inquadratura suggerita In luce tutto il giorno, troviamo la luce ottimale nelle ore centrali del giorno quanto non abbiamo ombre delle montagne ai lati del viadotto, quella sulla destra al mattino e quella sulla sinistra al pomeriggio

Come arrivare Facilmente raggiungibile in auto, a circa 5 km da Pegli, in direzione San Carlo di Cese. Prendere via Carpenara (prosecuzione di via Granara). Troveremo parcheggio in zona nei numerosi slarghi o parcheggi (attenzione a quelli privati)

Luoghi di interesse nelle vicinanze La valle è ricca di antichi borghi e la natura quasi incontaminata permette di gustare la sua bellezza

Note Non abbiamo alcun preavviso dell'arrivo del treno e le poche auto che passano possono coprire ogni piccolo rumore utile. In particolare: per chi fa video prestare molta attenzione e non distrarsi





Foto	22	23	24
Data	Luglio 1998	Agosto 2019	Agosto 2019
Materiale di trazione e composizione treno	E656 con carrozze MDVC	E483 con convoglio trasporto container	E464 con carrozze a piano ribassato e pilota doppio piano
Autore foto	Claudio Serra	Sergio Vadora	

Località Biscaccia, Viadotto sul torrente Ceresolo

Inquadratura suggerita La luce del pomeriggio è ottimale

Come arrivare Giunti nel paese di Mele, sulla SS 456 del Turchino, troviamo le indicazioni per Biscaccia in prossimità di un tornante (via Biscaccia). Seguiamo la tortuosa strada per alcuni chilometri e ci troveremo davanti al monumentale viadotto, a doppio ordine di sei arcate

Luoghi di interesse nelle vicinanze Interessanti gli antichi mulini dove un tempo venivano preparate diverse tipologie di farine. Oggi abbandonati restano un'interessante testimonianza del passato

Note Poco preavviso sull'arrivo dei convogli. Sono in estate con gli alberi ricchi di foglie ci accorgeremo dell'arrivo dei treni in salita grazie allo sbuffo di vento che fuoriesce dal tunnel e crea movimento dei rami

La ferrovia del Turchino attraversa un territorio selvaggio e molto fotografico.

Questa guida fornisce agli appassionati gli spunti e le indicazioni per poter raggiungere facilmente ed in sicurezza i punti più interessanti e tipici da dove poter immortalare i convogli in transito sulla linea Genova-Ovada-Acqui e sulla diramazione Ovada-Alessandria, oggi frequentata esclusivamente da treni merci.

Le informazioni sono integrate da nozioni storico-culturali sul territorio utili a tutta la famiglia.



www.mastodontedeigiovi.com

www.ilgekoedizioni.com

ISBN 979-12-8202-510-2



9 791282 025102

Euro 17,00

