



I QUADERNI DEL
MASTODONTE DEI GIOVI

dal 1889

OLTRE 130 ANNI DI SUCCURSALE DEI GIOVI

a cura di Michele Casano, Luca Mazzucco, Claudio Serra

La linea ferroviaria Succursale dei Giovi, aperta al traffico il 15 aprile 1889 è il secondo valico, dopo quello "storico" del 1853, tra Genova, il suo porto, la valle del Po e oltre.



OLTRE 130 ANNI DI SUCCURSALE DI GIOVI

Dopo il 1853, anno di inaugurazione del Primo Valico dei Giovi, **3 fondamentali eventi** storico-politici determinarono uno sviluppo esponenziale dei traffici marittimi nel bacino del Mediterraneo, e quindi dell'attività del porto di Genova:

- **1869: apertura del canale di Suez**
- **1871: apertura del tunnel ferroviario del Frejus tra Piemonte e Francia**
- **1882: apertura del tunnel ferroviario del Gottardo, tra Canton Ticino e Nord delle Alpi**

Ne seguì pertanto in pochi anni la saturazione delle potenzialità della Linea Storica.

Le cronache giornalistiche dell'epoca non sembrano concedere troppo spazio all'apertura al traffico della linea Succursale, ad onta dell'assoluta importanza economica, e rilevanza tecnica, della nuova grande opera ed infrastruttura ferroviaria di cui ricorre quest'anno il 130° anniversario.

La succursale dei Giovi. — Si annuncia che, nulla accadendo in contario, col 15 corrente la linea succursale dei Giovi verrà aperta anche al servizio dei viaggiatori.

ESTRATTI DAL QUOTIDIANO "IL CITTADINO"

qui sopra del 31 Marzo 1889
a destra del 25 Febbraio 1889

Succursale di Giovi. — Il servizio ferroviario sulla nuova linea succursale dei Giovi è cominciato ieri con un transito di 22 treni, 12 in ascesa e 10 in discesa.

In uno dei due treni transitati ieri l'altro, stante la soverchia tensione della locomotiva di testa, spezzavasi il gancio di trazione d'un carro; ma il treno potè però proseguire, avendo regolarmente funzionato le catene di sicurezza. Nessun altro inconveniente ebbe a verificarsi.

La Succursale: una linea direttissima, internazionale, già proiettata nel futuro: corridoio europeo ante litteram.

Viadotti maestosi, quasi antichi Ciclopi, ardite gallerie, opere d'arte uniche ed irripetibili, per valicare l'Appennino, superare i Giovi, con una ferrovia nuova ed all'avanguardia, "succursale" della originaria "Linea Storica" tra Busalla e Genova, voluta da Cavour ed inaugurata — con ben'altra solennità — oltre 35 anni prima.

La Succursale, di "soli" 24 chilometri e 442 metri tra Sampierdarena e Ronco, concepita e progettata quale **itinerario alternativo e suppletivo ("succursale", appunto)** rispetto alla "Linea Storica dei Giovi", penalizzata da una proibitiva pendenza (36 x mille), e da una galleria di valico quanto mai delicata, interessata da una rovinosa frana negli anni '70 dell'800, con conseguente lunga interruzione del servizio ferroviario.

Una genesi che si può dunque definire "emergenziale", per una nuova linea ferroviaria di valico tra Genova ed il suo Porto e la Valle del Po, realizzata superando di slancio il dislivello e lo sfavorevole profilo planoaltimetrico del territorio attraversato, lungo tutta la bassa e l'alta Val Polcevera, contenendo **la pendenza massima entro il valore del 16 x mille.**

E ciò grazie a numerosi ed arditi viadotti, ed altrettanto numerose gallerie, fino alla stazione di Mignanego, porta della Grande Galleria di Valico, lunga 8.298 metri, ed il cui scavo e completamento comportò enormi difficoltà a causa delle pessime caratteristiche geologiche e geomeccaniche delle rocce attraversate (argilliti scistose), causando un nutrito contenzioso con l'Impresa Ottavi, appaltatrice del II° lotto dei lavori di costruzione tra Mignanego e Ronco, con un notevolissimo aumento dei costi (da 16 a 79 milioni di Lire dell'epoca), e con un ritardo di ben quattro anni nell'ultimazione dell'opera.

Un tracciato quindi non ottimale, sotto tale aspetto, ma nondimeno scelto, o meglio risultato vincitore, dopo un'aspra battaglia politico-economica tra il "partito genovese" e quello "ovadese-alessandrino", con l'**alternativo progetto dell'Ing. Bosco**, che proponeva un valico direttissimo **verso la Valle Stura**, collegante Ovada ed Alessandria (venne invece inaugurata solo nel 1894 la linea a semplice binario per Ovada). Verrebbe da dire: quando i Territori e la Politica facevano a gara per aggiudicarsi l'attraversamento da parte di una nuova infrastruttura ferroviaria...intravedendone solo opportunità di crescita e sviluppo per le comunità locali!

La Succursale dei Giovi dunque: **una linea costituita da veri monumenti ingegneristici**, da opere ecomuseali viventi, che hanno sfidato il tempo, e che ancora oggi affrontano - non senza acciacchi, sempre sotto la vigile sorveglianza delle Autorità preposte, e con onerosa e continua manutenzione - il transito incessante di locomotori e convogli dalle prestazioni, con masse e tonnellaggi trainati impensabili, a fine '800.

Una linea, la Succursale dei Giovi, che **con l'apertura del Terzo Valico dei Giovi verrà a perdere gran parte della sua attuale ingentissima mole di traffico, merci e passeggeri a lunga percorrenza**, verso la Valle del Po, ma conserverà - *così opportunamente sgravata* - una funzione trasportistica essenziale per i viaggiatori in ambito interregionale, garantendo le relazioni tra Genova, la Valle Scrivia, ed il Basso Piemonte.

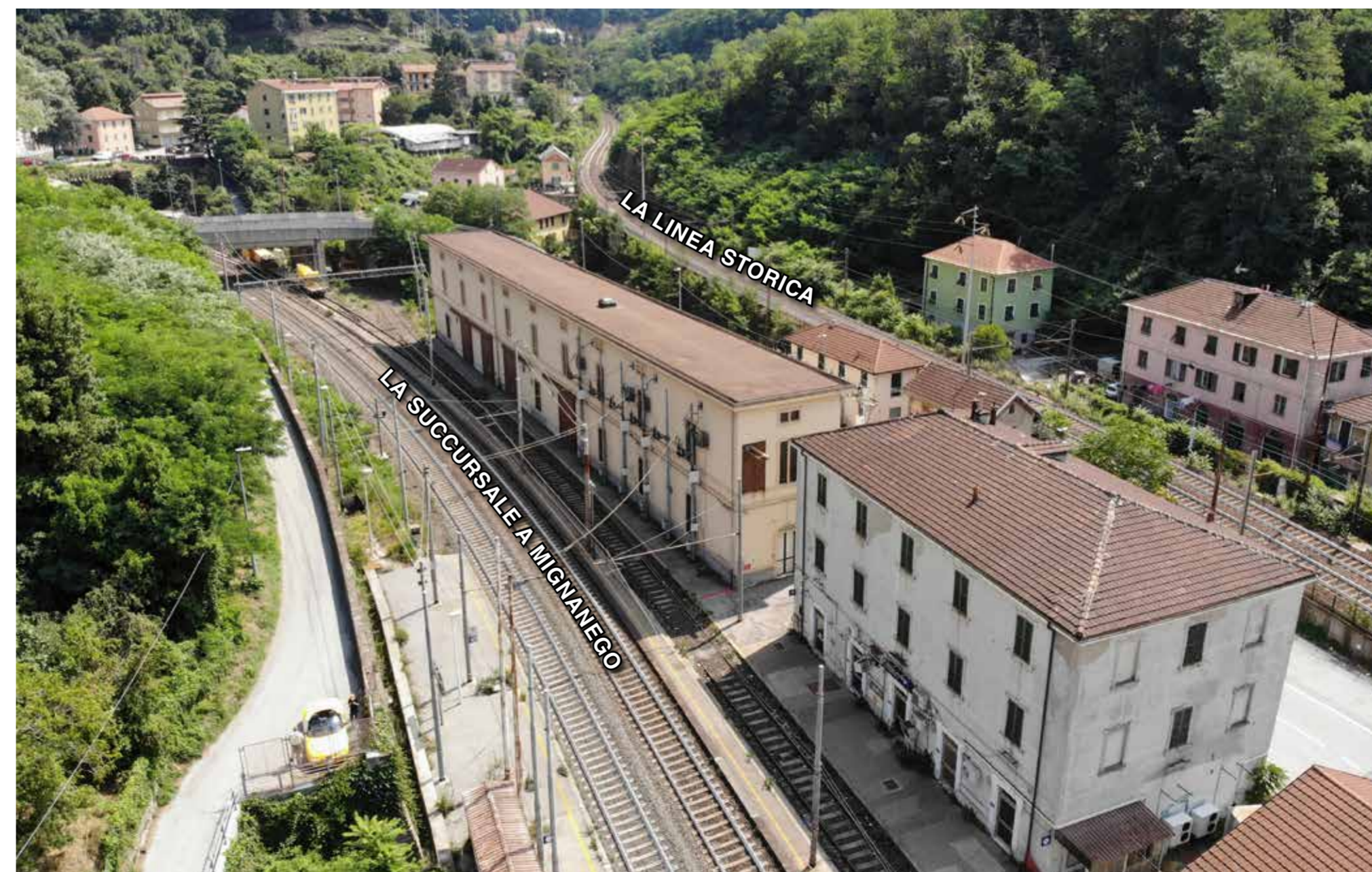
Nel 2019 a Ronco Scrivia fu realizzata una Mostra iconografica, ma non solo: immagini di ieri e di oggi,

antichi documenti, disegni, carte tecniche, elaborati progettuali, provenienti dall'archivio documentale del Mastodonte dei Giovi di recente riordinato, reperti e modelli ferroviari, echi e testimonianze giornalistiche del Centenario celebrato nel 1989.

Un percorso ed un viaggio attraverso il Tempo, la Memoria ed il Territorio, da Genova a Ronco (e ad Arquata), lungo la Succursale, osservandone attraverso i pannelli esposti, con il corredo di opportune didascalie esplicative, i suoi punti più caratteristici, i suoi viadotti, le sue stazioni, passando da San Quirico e da Mignanego, anche in volo!

Impressioni, scorci, **punti di osservazione inediti**, spunti di riflessione, luoghi e visuali a confronto: il Tempo Grande Scultore di trasformazioni, **anche attraverso il meraviglioso caleidoscopio in scala 1:87 costituito dal Grande Plastico delle Linee dei Giovi**, integralmente rinnovato ed implementato modellisticamente proprio **nella zona di Mignanego.**

Quella stazione di **Mignanego** dove, in certe sere silenziose d'estate, ascoltando bene, il vento caldo porta fin lassù, dalla Val Polcevera, il ruggito dei potenti locomotori che trainano i pesanti convogli verso il valico. Rumore a tratti più udibile, a tratti meno, quando il treno corre in galleria. E poi sempre più chiaro, sempre più vicino, sempre più forte, finché il treno appare all'improvviso sulla curva del viadotto Riccò (detto anche Fumeri), annunciato dal caratteristico ed inconfondibile sfregolio delle rotaie, transitando veloce, per infilarsi nella lunga Galleria di Ronco.



GENOVA

BIVIO FEGINO

Foto di Agosto 2019 lato NORD



VIADOTTO DI TRASTA
SULLA SUCCURSALE

Ex OMV di Trasta
edifici vincolati dal 2014 con il progetto
"Per una tutela storico - culturale del binario...
di Fegino e il ponte ferroviario sul Polcevera"

Abitato di Bolzaneto

LINEA STORICA DEI GIOVI

Ex linea per Trasta

Torrente Polcevera

Stazione Trasta

Tunnel
TERZO
VALICO

Direzione
RONCO

Ex segnali di
protezione di
Bivio Fegino

Direzione
GENOVA

"[...] sul grande piazzale erano tutti oberati da stressante lavoro; infatti c'erano molti vagoni merci provenienti dagli stabilimenti con raccordi, soprattutto della linea di Campi e, dato che Bolzaneto non riusciva a smistarli in proprio, la maggior parte veniva a Pontedecimo, che per anni ha dovuto sobbarcarsi anche il lavoro di altre stazioni; e poi anche Pontedecimo aveva molte industrie raccodate con la ferrovia [...]"

Lorenzo Percivale, *cl. 1915, Capo manovra, intervista del 2005, "uno stralcio della propria vita (Pontedecimo 1941/1946)", tratto dal volume a cura di Bertuccio e Mello, "Quelle grandi ruote rosse - storie di vita e di lavoro in Valle Scrivia", Genova, 2013, pag. 27*

CARTELLINO DI CANTIERE A FEGINO ▼

TNG TERZO VALICO DEI GIOVI	RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. ITALFERR S.p.A.	Delibera CIPE n. 80 del 29.03.2006 Delibera CIPE n. 84 del 18.11.2010 Delibera CIPE n. 56 del 06.08.2015 Delibera CIPE n. 42 del 10.08.2016
	Tratta AVIAC Terzo Valico dei Giovi	Lotto costruttivo 1-2-3-4
	Inizio lavori: Aprile 2012 Termine lavori: Maggio 2021	Importo Lavori: € 2.743.426.184,06 Oneri di Sicurezza: € 92.986.000,00
	Committente: RFI S.p.A.	Contraente Generale: Consorzio Cociv
	Referente di progetto: Ing. Mariano Cocchetti	R.E.A. Genova 332670 Via Renata Bianchi, 40 16152 Genova
	Alta Sorveglianza: Italferr S.p.A.	Direttore dei Lavori: Ing. Luciano Trapani
	Project Manager: Ing. Cristiano Vercellone	Direttore delle Costruzioni: Ing. Giovanni Parisi
	Responsabile dei lavori: Ing. Alberto Palombarini	Direttore di Cantiere Cociv: Ing. Francesco Ruggiero
	Coordinatore per la Progettazione: Ing. Luciano Picilli	Subappaltatori: Mosconi Srl Alto Lago Srl
	Coordinatore per l'Esecuzione: Ing. Cristiano Ferrero	



**GALLERIA MONTICELLI
nei pressi di Bivio Fegino**

Imbocco sud, durante le ultime fasi dei lavori di costruzione della linea Succursale.

A volte facevamo il treno diretto per Milano, il primo del mattino che partiva da Genova, con la 444 che ha l'avviatore automatico, in queste macchine, a seconda dell'assorbimento della corrente, l'avviatore va avanti o retrocede, però sei sempre sul reostato. Una volta, siamo arrivati a San Quirico sempre col reostato inserito... un caldo! In cabina alta tensione c'era una temperatura da Sahara, perché non riuscivi a escludere il reostato, c'erano sempre 1000 Ampere caricati su... la macchina è venuta su che è calda ancora adesso!

Franco Ameri, cl. 1950, Macchinista e fermmodellista, intervista del 2007 (Bertuccio-Mello, op. cit., pag.419).



SAN QUIRICO

Sullo sfondo la galleria Lauro, ripresa dalla stazione di San Quirico in una foto di Giugno 2019.



SAN QUIRICO

Immagine risalente alla fase finale dei lavori di costruzione della linea: il piccolo treno-cantiere ha presumibilmente trasportato il pietrisco della massicciata.

Il binario in primo piano è il tronchino di manovra/ sicurezza ancora oggi esistente per il ricovero dei mezzi di cantiere.

Il versante collinare sullo sfondo, curato e tutto coltivato a fasce, restituisce il senso di una Valpolcevera ancora prettamente agricola, rendendo i luoghi quasi irriconoscibili.



SAN QUIRICO

Foto scattata a Giugno 2019.

Qui si è svolto servizio viaggiatori fino alla metà degli anni '70.

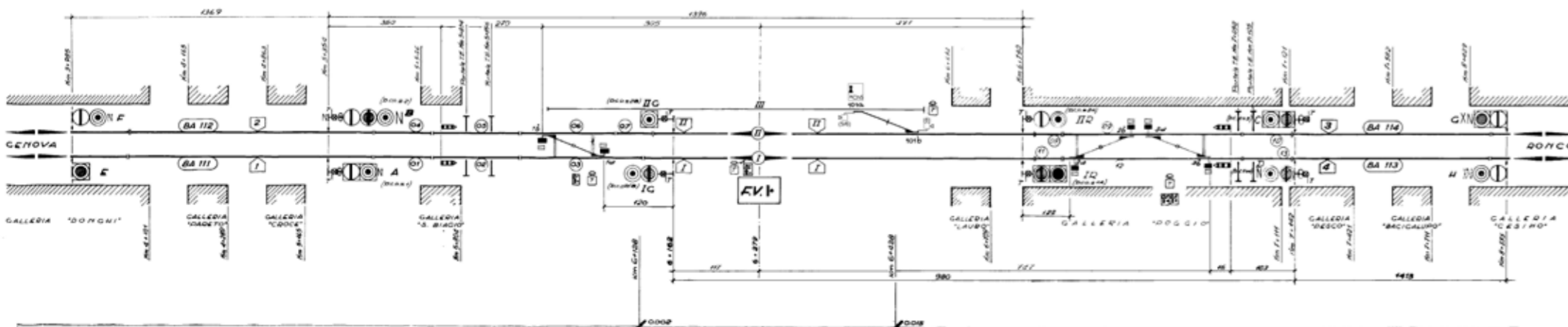
Attualmente è utilizzata come località di servizio per il distanziamento dei treni e per il passaggio dal binario di sinistra a quello di destra o viceversa.



SAN QUIRICO

Casello visibilmente diroccato, posto di fronte al fabbricato viaggiatori di San Quirico.

In primo piano il binario tronco di manovra (che nella prima foto in alto è quello di sinistra)



PLANIMETRIA DELLA STAZIONE DI SAN QUIRICO nel 1997

Il fabbricato viaggiatori è a 122 metri sul livello del mare. I numeri più in basso indicano l'altimetria della linea, rispettivamente del 16‰ lato Genova e 15‰ lato Ronco.

MIGNANEGO

l'abitato di **Ponterosso** riprodotto in scala H0
sul plastico ferroviario del Mastodonte dei Giovi



Direzione RONCO ↖

↗ Direzione BUSALLA

STAZIONE MIGNANEGO

Galleria Calzolai
pendenza 36‰

LINEA STORICA DEI GIOVI

SS 35 DEI GIOVI

IL VIADOTTO RICCO

SUCCURSALE DEI GIOVI

↓ Direzione GENOVA



MIGNANEGO

Dettaglio del fabbricato viaggiatori della stazione di Mignanego, e dell'adiacente piccolo fabbricato merci.

All'epoca venne considerata la possibilità di interconnettere, con apposito bivio, la nuova succursale con la linea storica dei Giovi, che veniva intercettata a Mignanego allo stesso livello altimetrico ed a pochi metri di distanza.

Il progetto non ebbe però seguito per motivi economici, e soprattutto in considerazione del fatto che le due linee sarebbero comunque ricongiunte nella stazione di Ronco.



MIGNANEGO

Un'antica cartolina che ritrae la stazione di Mignanego verosimilmente nei primissimi tempi di apertura al traffico della linea Succursale, con un treno in doppia trazione simmetrica a vapore che sta impegnando gli scambi di entrata.

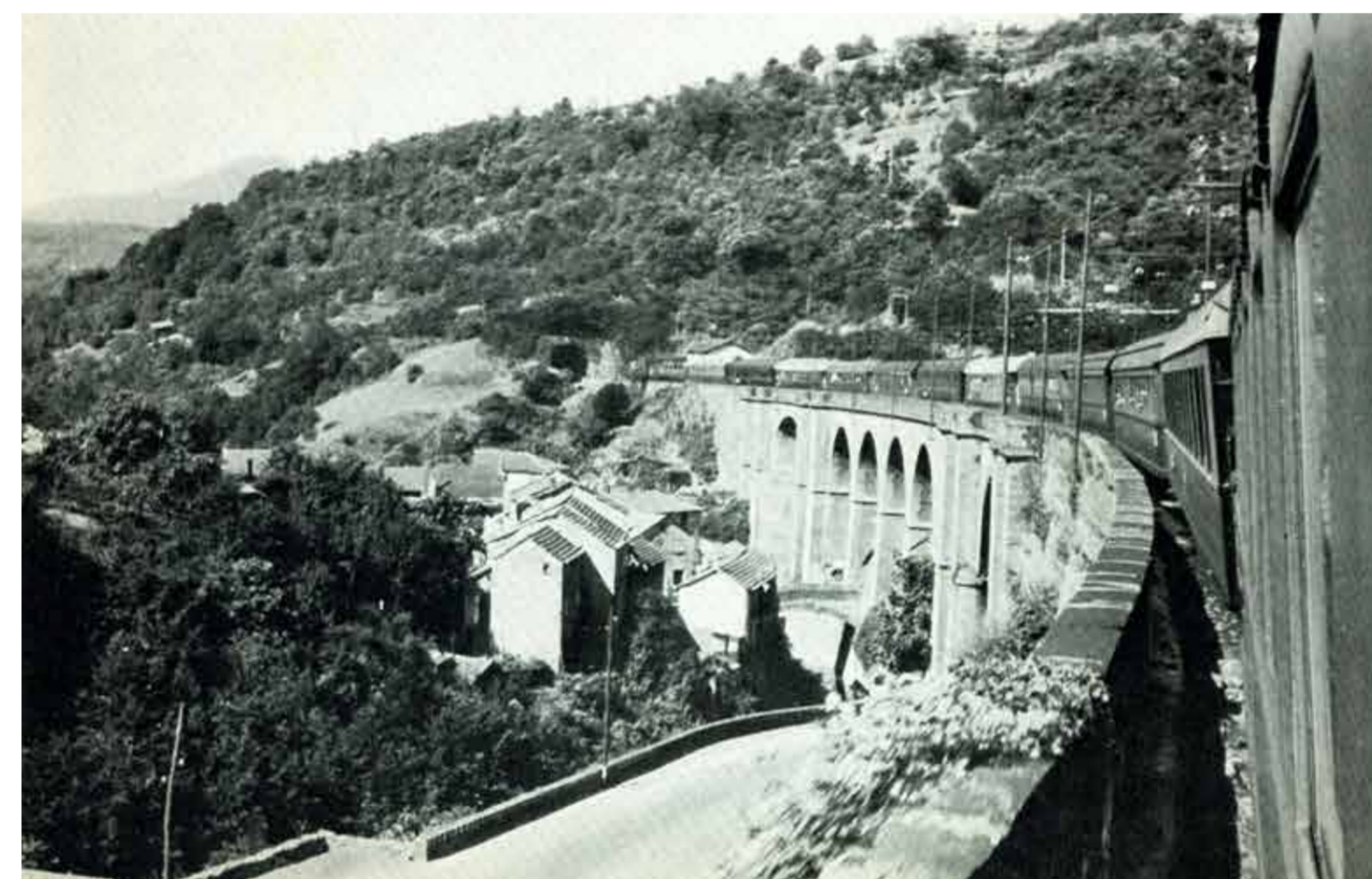
Nuovo CapoStazione – la Società Mediterranea ha destinato il sottocapo alla Stazione di P. Principe, signor Federico Luciano, a reggere la nuova stazione di Mignanego sulla linea succursale dei Giovi.

Dal quotidiano genovese "Il Cittadino" del 28 marzo 1889 si apprende della nomina del primo capostazione di Mignanego, sulla neonata Succursale... fatto, al tempo, meritevole di una breve di cronaca.



MIGNANEGO

La foto mostra l'elegante e ben disegnato ingresso del portale (lato Mignanego) della galleria di valico di Ronco lunga 8.291,40 metri



VIADOTTO RICCÒ

Treno espresso in doppia trazione con locomotive trifase della serie E432 ed E431

Foto tratte dal volume "Gebirgsbahnen Europas" (Linee ferroviarie di montagna d'Europa) di Ascanio Schneider, Zurigo, 1967

Due interessanti foto, assai poco conosciute, risalenti alla fine degli anni '50, o ai primissimi anni '60 (l'elettrificazione è ancora in corrente alternata trifase): ritraggono nella foto in alto la **Grande Galleria di Ronco**, e nella foto in basso il **viadotto Riccò verso sud** (detto anche "di Fumeri"), ripreso dal finestrino di un treno internazionale in corsa, in discesa verso Genova, si direbbe in estate.

Oltre al maestoso viadotto, oggi riprodotto sul Plastico delle Linee dei Giovi in perfetta scala 1:87 e nei minimi dettagli, sono ben visibili in composizione al convoglio alcune carrozze letti della **CIWL** (la *Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto e dei Grandi Treni Espressi Europei*) nonché carrozze di Amministrazioni ferroviarie straniere, che testimoniano in modo inequivocabile il "rango" del treno.

La didascalia originale in tedesco precisa che si tratta di un treno Diretto (*in tedesco: Schnellzug*) [...] in doppia trazione (E431+E432), tra Mignanego e Genova San Quirico, su uno dei molti viadotti della linea [...]

È presumibile che il fotografo fosse lo stesso **Schneider**, cultore ed attento osservatore di cose ferroviarie, e che aveva avuto modo di prendere nota del gruppo delle locomotive trifasi titolari, in veste di turista svizzero in viaggio verso la Liguria.

Da osservare che all'epoca (prima della elettrificazione in corrente continua) il cambio di trazione in trifase per i treni provenienti da Milano o Torino e diretti in Liguria, avveniva nelle stazioni rispettivamente di Tortona o di Alessandria.

BIBLIOGRAFIA

Ascanio Schneider, **“Gebirgsbahnen Europas”**, Orell Füssli, 1963

Maurizio Lamponi e Claudio Serra, **“I trasporti in Val Polcevera”**, N.E.G., 1996

Sergio Pedemonte, **“La grande galleria di Ronco”**, in “Ingegneria Ferroviaria”, 2001

Corrado Bozzano, Roberto Pastore, Claudio Serra, **“Da Genova alla Valle del Po. Storia illustrata dei trasporti pubblici da Genova alla valle Scrivia”**, Compagnia dei Librai, 2002

Tesi di laurea **“La Val Polcevera industriale: sviluppo e declino (1880-1980)”**, Relatore: Prof. Marco Doria, Candidato: Aldo Coppa, Università degli studi di Genova, A.A. 2003/2004

Sergio Pedemonte, **“Per una storia del comune di Isola del Cantone”**, Grafiche G7, 2012

Francesco Bertuccio e Maria Giovanna Mello, **“Quelle grandi ruote rosse – Storie di vita e di lavoro in Valle Scrivia”**, SAGEP, 2013

Riccardo Genova, Claudio Serra, **“1935-2015 - 80 Anni di autocamionale da Genova alla Valle del Po”**, 2015

Archivi storici del **“Secolo XIX”** e de **“Il Cittadino”** (presso la Biblioteca Berio, Genova)

INDICE

RINGRAZIAMENTI E CREDITI FOTOGRAFICI	4
INTRODUZIONE	5
CENNI INTRODUTTIVI ALLA SUCCURSALE DEI GIOVI	7
LUNGO IL PERCORSO DELLA SUCCURSALE TRA IERI E OGGI	15
Dove nasce la Succursale - Genova Bivio Fegino	20
Trasta (viadotto)	30
Romairone (viadotto)	32
San Quirico	34
Campomorone (viadotto Verde)	38
Paveto (viadotto)	42
Mignanego e il viadotto Riccò	44
Mignanego e il viadotto Riccò in scala H0	62
Ronco Scrivia	64
Creverina	78
Bivio/PC Scavalcamento	80
REPERTI E DOCUMENTI D'ARCHIVIO	85
BIBLIOGRAFIA	96
INDICE	97



Coda del treno storico del 1 ottobre 2016 in sosta al binario 3 di Ronco Scrivia



La Linea Succursale dei Giovi, i cui lavori iniziarono nel 1879 e furono completati nel 1889, è il secondo valico, dopo quello “storico” del 1853, tra Genova e il suo porto e la Valle del Po.

Completata con quattro anni di ritardo sul termine contrattuale originario, per le difficoltà di perforazione della grande galleria di Ronco a causa della pessima qualità geologica dei terreni incontrati, questa Grande Opera di fine '800, dai 16 milioni originariamente previsti, fece registrare un aumento dei costi fino ad oltre 79 milioni di lire dell'epoca.

Le difficili condizioni di lavoro delle maestranze favorirono, tra l'altro, l'insorgenza di una epidemia di colera nel 1884, e di una successiva di vaiolo nel 1886, con necessità di creare un apposito lazzaretto presso la odierna stazione di Mignanego.

Degne di nota ancora oggi le sue caratteristiche tecniche salienti: pendenza massima del 16‰, a fronte del 36‰ della Linea Storica dei Giovi; curve di più ampio raggio (max 600 metri); una galleria di valico lunga ben 8 km e 298 metri (con pendenza limitata all'11 per mille); una lunghezza di

“soli” 24 km e 442 m tra Sampierdarena e Ronco Scrivia (culmine della linea a ml. 324 s.l.m.); numerosi ed arditi viadotti in muratura, il più imponente dei quali è quello di Campomorone sul Torrente Verde (a 20 arcate, alto oltre 56 m), uno dei maggiori esistenti di tale tipo e con una simile anzianità di servizio, non solo in Italia ma anche in Europa.

Una Direttissima ante litteram, le cui ormai antiche, ciclopiche opere d'arte, veri monumenti ingegneristici viventi, testimonianze ecomuseali diffuse sul territorio, continuano a sfidare il tempo, affrontando il transito di una media complessiva di circa 500 treni, tra merci e passeggeri, alla settimana.

In attesa del completamento del Terzo Valico dei Giovi, che ne assorbirà in massima parte il traffico, merci e viaggiatori a lunga percorrenza.

Un viaggio nella memoria, ed un percorso storico, tecnico ed iconografico, dal 1889 ad oggi.

Con una Appendice di contenuti aggiuntivi e documenti esclusivi provenienti dall'archivio del Mastodonte dei Giovi.