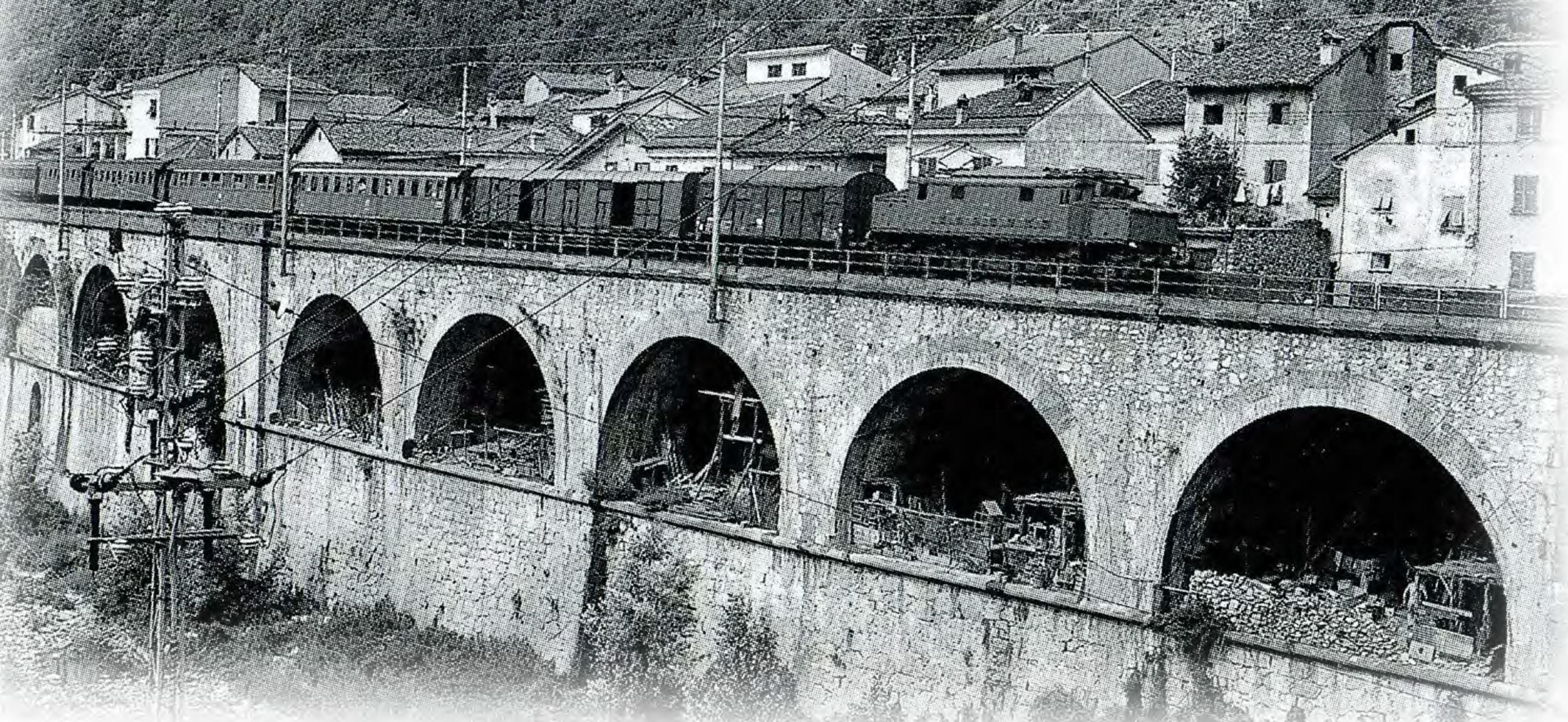


I Treni Locali

Il servizio ferroviario iniziò, sia sulla Genova-Torino che sulle altre linee ferroviarie come servizio locale. Tutti i treni avevano fermata in tutte le stazioni, anche le più piccole. Con il passare degli anni e con l'aumentare o il diminuire della domanda da parte dell'utenza, alcuni servizi vennero rivisti, facendo evitare ad alcuni treni, le fermate più sperdute.

Un treno locale con in testa una E626 transita sul viadotto di Isola del Cantone, fine anni '70, Foto S. Porta



Solo dopo la metà degli anni '60, quando la linea era alimentata in corrente continua a 3000 volt, ci furono i primi cambiamenti sul piano dell'uso del treno da parte della gente, e si iniziò a concepire il termine di pendolarismo.

Le prime elettromotrici che comparvero sulla linea dei Giovi furono le Ale 803: erano dei complessi leggeri formati da tre elementi intercomunicanti e potevano circolare in composizioni che comprendevano tre unità del medesimo gruppo accoppiate tra loro.

Nel 1976 entrarono in servizio sui binari della Liguria nuove elettromotrici ideate esclusivamente per il trasporto pendolare e soprannominate dai ferrovieri "le arance meccaniche", per via della vivace colorazione che comprendeva varie tonalità di arancione.

Erano i complessi Ale 801/940, ognuno formato da quattro elementi, i quali potevano offrire un totale di 390 posti a sedere.

Avevano sedili più confortevoli, riscaldamento ad aria soffiata, impianto di diffusione sonora e una maggiore velocità rispetto alle più vecchie Ale 803.

Man mano che trascorrevano gli anni, le FS riammodernarono sempre più il loro parco rotabili grazie anche all'introduzione di altre nuove carrozze.



Suggestiva inquadratura per il regionale Genova-Alessandria trainato da una E656, maggio 2001, foto C. Serra

Nel 1979, fanno la loro comparsa in Liguria delle nuove carrozze di nuova concezione, studiate per la movimentazione di massa: le famose due piani.

Prodotte dalle officine Casaralta di Bologna, si caratterizzavano per la loro leggerezza, grazie alla cassa in acciaio speciale al rame e all'utilizzo massiccio di legno e laminati plastici, tant'è che pesavano meno di alcune carrozze monopiano ancor oggi in circolazione.

L'alta capacità in termini di posti, permetteva di creare convogli più capienti e più corti, che meglio si adattavano all'alto svolgimento di servizi su stazioni corte, come quelle suburbane.

La costruzione spartana e gli arredi interni molto semplici (anche se poco confortevoli), rendevano la manutenzione di questi mezzi molto rapida, anche in caso di vandalismi, frequenti in aree cittadine.

Le porte erano di dimensioni notevoli, 1800 mm di larghezza contro i 1400 di una normale monopiano, e poste in vestiboli ribassati permettevano un imbarco agevole e molto veloce anche in condizione di sovraffollamento.

Ad oggi, le elettromotrici Ale 801/940, le carrozze a piano ribassato e le 2 piani, sono i mezzi principali che transitano sulla linea lenta dei Giovi per il traffico locale e pendolare.

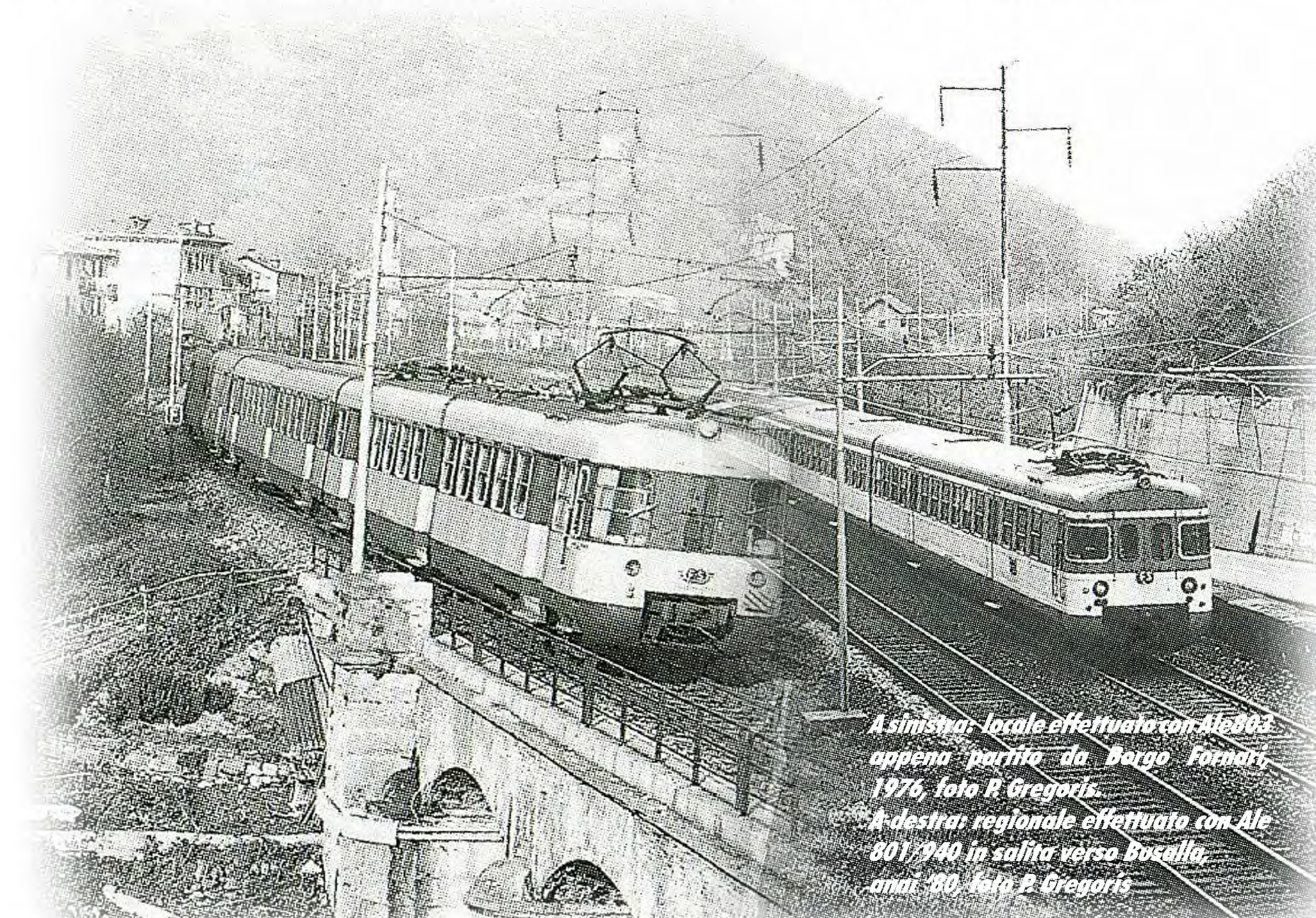


Treno regionale effettuato con una Ale 840 in sosta a Ronco Scrivia, 1993, Foto C. Serra

Il servizio locale è iniziato in modo più evidente subito dopo il primo dopoguerra, con la costruzione delle più famose "cento porte", caratterizzate dalle innumerevoli porte di accesso ai singoli scompartimenti, risalenti intorno agli anni '30; successivamente, vennero impiegate le carrozze tipo "1921/1931" e successivamente le "Corbellini".

Queste erano le carrozze più diffuse sui treni locali, trainate da svariate macchine, prima a vapore e dopo elettriche, che, fino agli anni '60, le trifasi erano le sovrane.

Ogni treno aveva in composizione almeno un bagagliaio per il trasporto di collettame e svariate carrozze sia di prima, che di seconda, che di terza classe.



*A sinistra: locale effettuato con Ale 803 appena partita da Borgo Fornari, 1976, foto R. Gregoris.
A destra: regionale effettuato con Ale 801/940 in salita verso Busella, anni '80, foto R. Gregoris*

Un importante ruolo nell'ambito del trasporto pendolare fu coperto dalle nuove carrozze a piano ribassato, che fecero la loro comparsa assieme alle "arance meccaniche" nei primi anni '70.

Furono prodotte in due serie. La prima serie, aveva freni a ceppi e l'alimentazione dei servizi ausiliari tramite generatore sull'asse, spesso fonte di rumorosità, vibrazioni e scarso comfort.

La seconda serie, che fece comparire negli anni successivi, presenta notevoli migliorie. In primo luogo la frenatura a ceppi è sostituita da quella a disco, calettato sugli assi. L'alimentazione dei servizi ausiliari fu affidata ad un gruppo statico Parizzi.

La prima serie, oggi, effettua treni regionali nell'ambito della regione Lombardia, mentre, sulla rete ligure, è presente solo la seconda serie che, pochi anni fa, è stata riqualificata con l'installazione di impianto di condizionamento e diffusione sonora e la sostituzione dei sedili, con l'adozione di quelli dal nuovo design.



Treno regionale per Alessandria transita sul viadotto di Pietrabissara nel luglio del 1998, foto C. Serra

I Treni Nazionali

Insieme a quelli internazionali, i treni nazionali ebbero il loro apice nel secondo dopoguerra, effettuando le più svariate tratte, soprattutto per fini turistici. Per lo stesso motivo, vennero trasformate carrozze o addirittura interi treni per coloro che si muovevano da una città all'altra per svago e relax. Diamo ora una breve descrizione dei treni esposti nella bacheca a fianco, dando, oltre ai dati relativi al treno vero e proprio, anche qualche piccola curiosità.



Sfreccia sul viadotto di Trasta l'Etr 250 Arlecchino effettuando il direttissimo Genova-Venezia nei primi anni '70, Foto R. Gregoris.

BIELLA - GENOVA

Gli anni '50 possiamo definirli gli anni del traffico turistico. Molti collegamenti, infatti, erano basati su capolinea o su tratti turistici. Uno di quelli era il "Biella - Genova".

Essendo Biella e le linee afferenti non elettrificate, il treno era composto da una o più automotrici termiche che non avevano mai una composizione fissa. Intorno alla metà degli anni '50 fece il suo debutto con un consenso soddisfacente da parte dell'utenza. Durante la stagione estiva, venne prolungato fino a Sestri Levante, ma non ebbe successo a causa della poca affluenza di viaggiatori, e sparì del tutto con l'entrata in vigore dell'orario invernale del 1986. La relazione "Biella-Genova" prolungata fino a La Spezia, fu riammessa nell'orario del 2001, classificandolo regionale, e durò fino al 2008. Con l'orario estivo di questo anno, il treno fece ben altre strade e mete: la relazione divenne "Biella-Albenga", attraverso S. Giuseppe di Cairo.

A Sinistra: Espresso 129 Biella-Genova, Arquata Scrivia, 1981, Foto R. Gregoris; A destra: Ale 773 e rimorchiata in sosta a Genova Sampierdarena come espresso 129, 1976, Foto R. Gregoris

FRECCIA AURELIA

Se i treni popolari erano comunque effettuati con materiale rotabile generico, di norma semplici carrozze di terza classe, è proprio dopo la guerra, nel 1948, che le Officine Meccaniche di Milano realizzarono la prima automotrice appositamente attrezzata per servizi turistici: è la ALn 444 3001 (Automotrice Leggera con terrazzino a nafta) soprannominata «Belvedere»: una ALn 772 riallestita con interni di lusso, un salone panoramico centrale, e un salotto rialzato con tettuccio centrale panoramico in cristallo, simile alle carrozze "Vista Dome" americane. Per nove anni effettuerà la *Freccia Aurelia*, un singolare treno veloce d'agenzia, a cadenza settimanale da Milano Centrale per San Remo, che partiva da Milano venerdì sera, per poi ritornarci la domenica notte. Inizialmente dipinta in verde lichene - rosso segnale - giallo paglierino, ottenne in seguito una insolita livrea azzurro-bianca. A causa della presenza di soli 44 posti, e alla continua crescita della mobilità turistica, venne trasformata nel 1965 in una normale ALn 772 (la 3424, demolita nel 1984) per svolgere altri servizi intorno a Torino. Molti milanesi utilizzavano questo servizio nel periodo estivo per raggiungere le mogli nel fine settimana, nei luoghi di villeggiatura liguri. La forma decisamente insolita del mezzo e la sua rapidità, unite a salaci battute sulla fedeltà delle mogli in villeggiatura e sulle relative "corna" dei passeggeri, portò alla curiosa denominazione informale di "Cervo Volante". Il soprannome dato, insieme alle motivazioni precedentemente descritte, portarono molti a disertare il servizio, che fallì nel 1958.

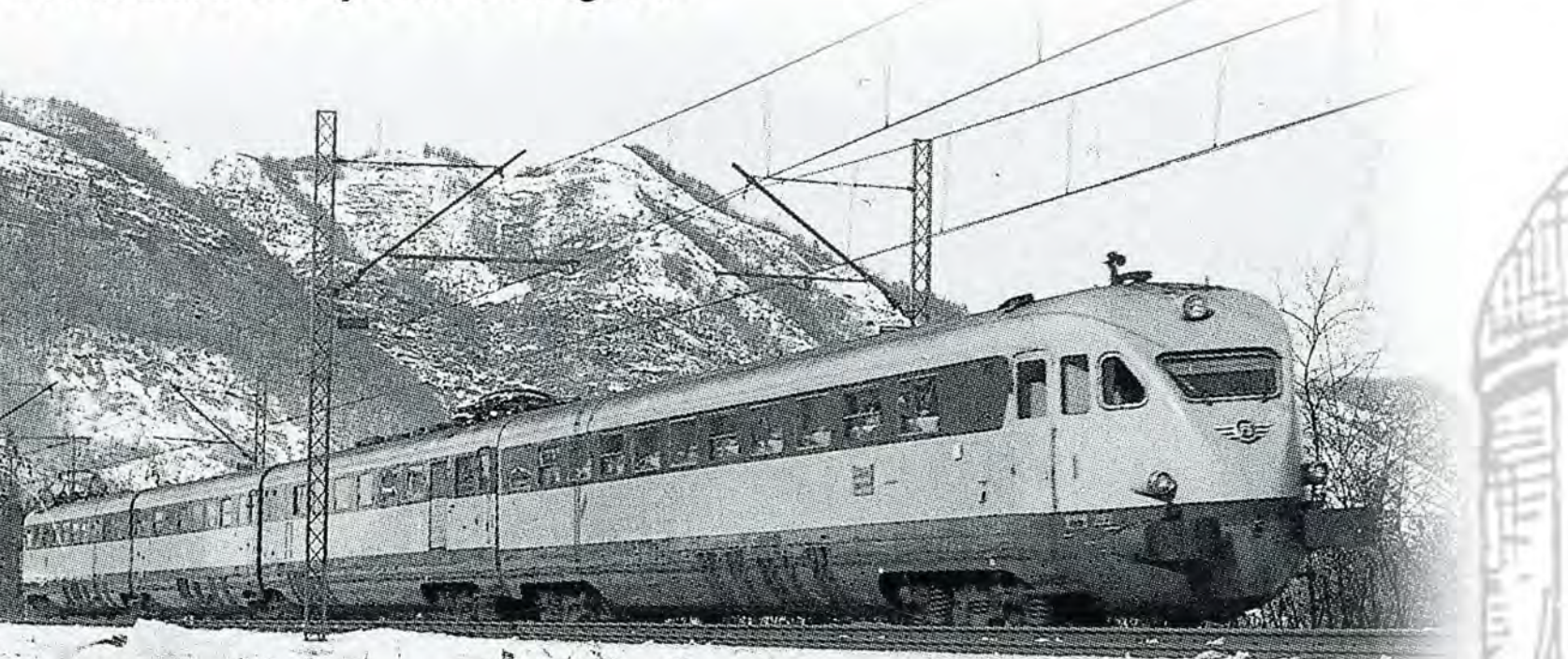


Aln 444 3001

"Exp.643,, Tuttoletti Milano-Roma Anno 1970



Pubblicità del convoglio dell'espresso 643 prodotto dalla Rivarossi negli anni '70. Sotto: ETR232 "Polifemo" transita poco dopo Arquata alla volta di Genova nel 1977, Foto R. Gregoris



MILANO - ROMA "TUTTOLETTI"

"Bella, stellata, ma appena rinfrescata da una leggera aria che s'insinua sotto le grandi arcate vetrate, è la notte di un giorno d'estate alla Stazione di Milano Centrale. Il rumore della città, soffocata dalla calura del giorno, giunge attutito ma è sovrastato dalla voce, quasi senza espressione, che dagli altoparlanti, continua incessante ad annunciare treni in arrivo o in partenza su uno degli innumerevoli binari. Via vai di gente e di carrelli con bagagli si affiancano alle carrozze tutte blu in attesa. Alle 23 e 32 minuti il Milano-Roma partirà, quindi occorre affrettarsi. Sistemazione nelle cuccette che l'aria condizionata riesce a rendere climaticamente abitabili, qualche saluto e quindi la lunga teoria di carrozze del tutto-letti si muove, cercando la sua strada nell'intrico dei binari e di luci multicolori. Breve sosta a Pavia ed in silenzio, ormai quasi tutti dormono, il treno fruscando sui binari s'avvicina agli Appennini che, giostrando tra gole ed anfratti, valicherà par giungere a Genova. Qualcuno s'affaccia ai finestrini, e rimane in attesa di vedere il mare perché tra pochi istanti, dopo Genova, esso apparirà e per un lungo tratto farà compagnia riverberando sull'increspatura delle onde i riflessi argentei della luna.

Pisa è raggiunta, poi Livorno e da qui nei chiarori dell'alba un luogo balzo senza soste fino a Roma Termini ove, puntualmente alle 8.30, il viaggio termina".

Questo era il testo che accompagnava la confezione della Rivarossi anni '70 dell'omonimo treno, dando un'impressione di com'era il tragitto dell'espresso 643 Milano-Roma formato da sole carrozze letto.

Oggi il servizio notturno Milano-Roma percorre la linea diretta via Piacenza-Bologna. Inoltre non esiste più un treno di soli vagoni letto, cioè rivolto a una clientela d'élite, ma l'attuale treno notturno porta anche normali cuccette di seconda classe e posti a sedere, in modo da raccogliere la massima domanda esistente sulla relazione. Per lo stesso motivo, viene prolungato a Napoli Centrale come espresso 1910/1911.

TIRRENO

Sulla relazione Torino-Genova c'erano svariati treni, ma uno in particolare divenne storico: il "Tirreno". Composto da Ale 601 e relative rimorciate, entrò in servizio intorno agli anni '70, con una massima composizione ammissibile per le caratteristiche della linea di 8 pezzi. Partiva da Torino poco prima delle 17 e giungeva a Roma intorno alla mezzanotte. Nei primi anni del 2000, la relazione veniva coperta da due ETR460/480 a distanza di un'ora l'uno dall'altro, e veniva classificata eurostar; successivamente vennero accorpati in un unico treno, trasformandolo in un intercity classico, nominato "Cavour" prima e "Campidoglio" dopo, e successivamente in un Eurostar city. Il nome "Tirreno", però, resiste ancora oggi, ed è stato affiancato all'unico collegamento diretto intercity da Ventimiglia a Roma Termini.

Molti altri treni sono transitati lungo la linea dei Giovi, partendo da Genova e collegando la maggior parte delle città del nord, come il Genova-Bologna effettuato con elettromotrici Ale840 e rimorciate, il Genova-Milano-Venezia-Trieste effettuato con l'ETR 250 "Arlecchino" o l'ETR 232 "Polifemo", il collegamento da Torino a Genova Brignole con l'ATR106, che fu soppresso dopo poco tempo per via di problemi di aderenza lungo la tratta di valico, e infine per ultimo, ma non per importanza, il più recente ETR460/480 da Torino a Roma effettuato per pochi anni all'inizio del nuovo millennio.



Sfreccia intorno all'abitato di Rigoroso, presso Arquata, il direttissimo Torino-Roma nell'inverno del '77, Foto Iorio.

I Treni Internazionali

Già dalla fine dell'800, quando la ferrovia in Italia era in espansione, si è iniziata ad avere la necessità di viaggiare oltre il confine italiano. Il treno più famoso che collegava più di un stato già a fine '800 è stato l'Orient Express. Dopo di lui, comparvero man mano sempre più treni e alcuni percorrevano proprio dalla linea dei Giovi. Il primo di questi fu il "Lloyds express", che collegava Amburgo a Genova già nel 1908, impiegando circa 28 ore per coprire all'incirca 1530 Km. Nello stesso anno, fece la sua comparsa un altro treno, con più carrozze (il "Lloyds express" aveva all'incirca 5 carrozze) e una tratta molto più lunga: il "Riviera Express". Il vero boom dei treni internazionali sulla linea dei Giovi, però, iniziò nel secondo dopoguerra, a partire dagli anni '50 per continuare, ancora oggi, in forma molto ridotta. Nel 1957 entrò in servizio sui Giovi il "Ligure", il primo TEE; il "Rome express" cambiato poi in "Napoli express"; il "Treno dei fiori" e molti altri. Vi proponiamo alcuni dei treni più importanti che hanno circolato sui Giovi, dei quali troverete, nella bacheca a fianco, la composizione del tempo.

"NAPOLI EXPRESS"
PARIS GARE DE LYON
Dijon - Chambéry - Modane
Torino PN - Genova - Pisa C - Roma T
NAPOLI C

E645 093 'in testa all'esperto 205 Riviera Express sulla linea dei Giovi nell'aprile del 1981, Foto Mingari. Sotto: L'esperto 207 ripreso a San Remo, 1987, Foto G. Sagni.



RIVIERA EXPRESS

Uno dei treni più longevi e duraturi è stato il "Riviera Express", con più di 80 anni di servizio svolto sulla nostra rete e in particolare sulla linea dei Giovi. Istituito nel 1908 e gestito dalla CIWL, il "Riviera express" ha subito numerose modifiche al suo percorso. Nei primi anni di esercizio, partiva da Amburgo e, man mano che scendeva verso l'Italia, eseguiva manovre di aggancio di carrozze provenienti da varie città (Amburgo, Francoforte, Berlino), per poi giungere a Nizza, via Genova. Nel 1934, il treno finiva il suo viaggio a Ventimiglia, con accoppiata una sola sezione proveniente da Colonia. Nel 1957 il "Riviera express" non aveva più sezioni distaccate, e partiva direttamente da Colonia per giungere a Ventimiglia. Tra gli anni '70 e '80, ritornò ad avere più sezioni e aveva origine da Amsterdam, con la sezione da Francoforte, per arrivare sempre a Ventimiglia, percorrendo due strade: via Sempione d'estate, e via San Gottardo d'inverno. Nei primi anni '90 iniziò il calvario di questo treno: inizialmente era effettuato solo il sabato e, successivamente, vide un altro ennesimo stravolgimento del suo tragitto: questa volta la partenza era da Francoforte e il termine corsa a Pisa. Dopo poco, tempo fu soppresso del tutto.

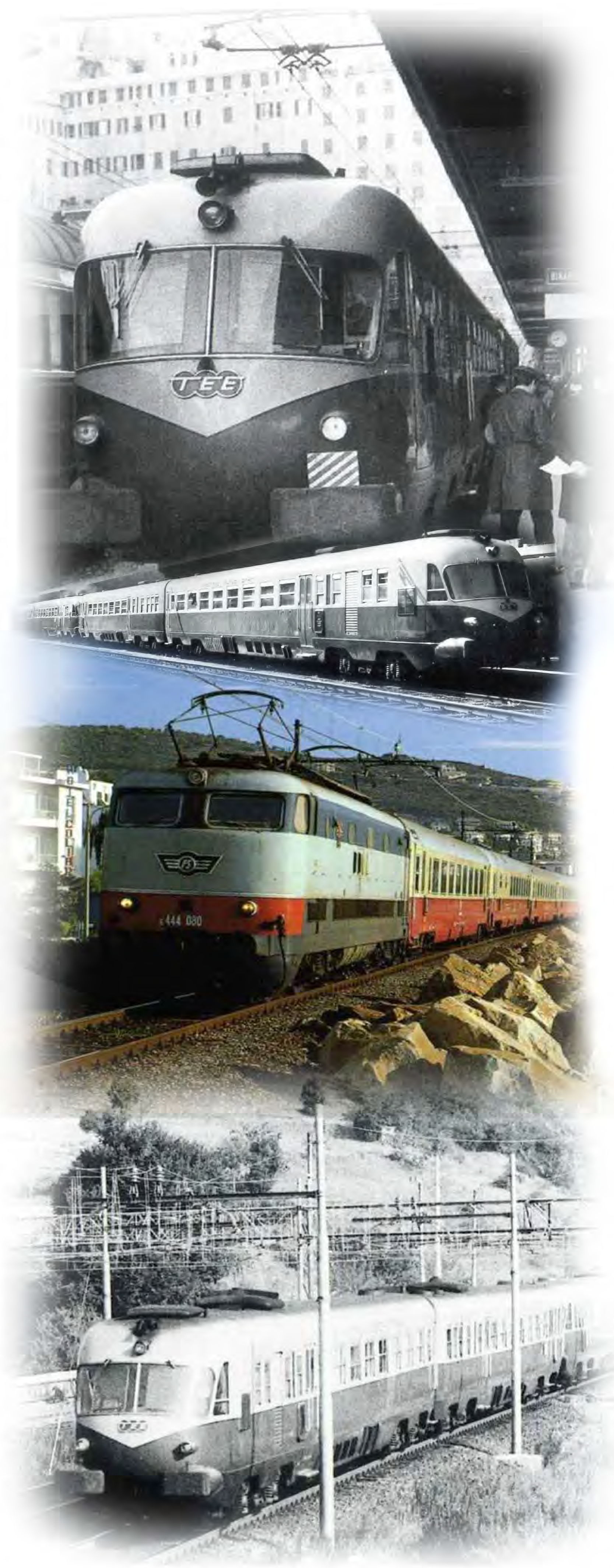
TEE - LIGURE

I Trans Europ Express, o TEE, hanno costituito una rete di treni internazionali nata nel 1957 per idea di Ir. F.Q. den Hollander, allora presidente e direttore delle ferrovie olandesi. Alla rete parteciparono Olanda (NS), Germania (DB), Italia (FS), Francia (SNCF), Svizzera (SBB CFF FFS) e più tardi Belgio (SNCB/NMBS) e Lussemburgo (CFL).

Il servizio dei TEE seguì, inizialmente, questi principi:

- trazione diesel, in quanto l'unica in grado di viaggiare su tutte le reti europee (dove si contano quattro sistemi di alimentazione elettrica che differiscono per tensione ed uso di corrente continua o alternata) garantendo comunque velocità ed economia di servizio.
- Convogli reversibili a composizione bloccata. Questo per facilitare le inversioni di marcia non essendoci una locomotiva da manovrare o sostituire ed evitare le perdite di tempo dovute alle scomposizioni e ricomposizioni dei convogli.
- Internazionali. I treni TEE dovevano attraversare come minimo 2 nazioni. Con il tempo, però, vennero introdotti TEE per relazioni interne.
- Materiale di lusso: si trattava spesso di materiale esplicitamente di sola prima classe, costruito come il Binato Breda e le carrozze Gran Comfort italiane, con servizio ristorante.
- Controllo doganale a bordo. Oggi è la norma laddove si esca dall'Unione Europea, ma all'epoca, quando si doveva anche scendere per il controllo doganale, ciò fu una grande innovazione.
- Giornaliero: i treni avrebbero dovuto essere giornalieri e sempre al medesimo orario, per dare sicurezza ai viaggiatori.

I TEE scomparvero a partire dal 1974 quando sempre più servizi TEE vennero sostituiti da convogli che davano lo stesso servizio ma offrivano anche la seconda classe. Ligure è stato uno dei primi TEE istituiti in Italia, che ha collegato Milano con Marsiglia, operativo tra il 1957 e il 1982. Per alcuni anni è stato prolungato ad Avignone, per effettuare la coincidenza con il TEE Catalan Talgo per Barcellona. Il treno partiva da Milano Centrale alle 6.25 per giungere a Marsiglia verso le 13.30. Il treno del ritorno, invece, partiva da Marsiglia alle 16.45 per giungere nel capoluogo lombardo poco dopo la mezzanotte. Venne effettuato fino al 1972 con l'automotrice diesel Breda ALn446-448 con eventuale rinforzo di ALe 601 e rimorchi du



rante la stagione estiva, periodo in cui si registrava la maggiore affluenza. Negli ultimi anni di servizio come TEE, ebbe come composizione, invece, 7 carrozze "Gran Confort" in livrea giallo crema e rosso mattone, di cui una ristorante, per poter accogliere sempre più turisti milanesi nelle località marittime. Con l'abolizione dei TEE nel 1982, il treno è stato classificato intercity, ma sempre con la denominazione "LIGURE". Dal 1982 al 1995 continuò a collegare Milano con Marsiglia con una composizione classica per i treni intercity, ovvero carrozze di prima e seconda classe e servizio ristorante. Nel 1995 venne limitato a Nizza e nel 2004 viene classificato Eurocity. Durante il 2008, il treno è stato limitato a Ventimiglia e, divenendo un odierno Intercity Plus, ha perso la denominazione originaria "Ligure" per la più anonima "Andrea Doria". Per la prima volta, dopo il 13 agosto del 1957 (data della sua istituzione), non esiste più alcun treno circolante lungo la rete ferroviaria italiana che prende il nome di "Ligure".

È riportato di seguito l'orario estivo del Ligure risalente al 1958:

Km	Stazione	Ora (Arr/Part)	Vel. media
0	Milano Centrale	6.25	0
141	Genova P. Principe	8.10 / 8.15	80,6
183	Savona	8.54 / 8.55	64,6
253	Imperia Porto. M.	9.51 / 9.52	75
276	San Remo	10.13 / 10.14	65,7
290	Ventimiglia	10.30 / 10.35	52,5
309	Monaco	10.52 / 10.53	67
325	Nizza	11.05 / 11.07	80,5
345	Antibes	11.19 / 11.20	99,5
356	Cannes	11.28 / 11.30	82,5
389	Saint-Raphaël	11.50 / 11.51	99
483	Tolone	12.43 / 12.44	108,5
549	Marsiglia	13.25	96,9

Dall'alto: Due immagini del TEE Ligure in sosta a Genova Principe nel 1972 (Foto FS) e nel 1971 (Foto R. Gregoris); L'E444 080 tra Loano e Pietra L. Traina il TEE Ligure con due carrozze Gran Comfort di rinforzo, 1981, Foto R. Wic; TEE Ligure ripreso al Bivio Fegino sui Giovi in composizione forzata nel settembre 1971, Foto R. Gregoris.

I Treni Internazionali

TUI – FERIEN EXPRESS

Nella seconda metà degli anni settanta la T.U.I. (Touristik Union International), agenzia di viaggi tedesca, fece alla "Waggon Union" un'ordinazione per 33 nuove vetture climatizzate, con le quali realizzare tre convogli completi di undici pezzi. Trenta erano carrozze a cuccette, di cui venti abilitate a 160 km/h e dieci a 200 km/h. Le altre tre erano invece vetture per lo svago e la ristorazione, anch'esse abilitate due a 160 km/h e una a 200 km/h. Entrati in servizio nel 1979, questi tre treni percorsero in lungo e in largo i binari di tutta Europa, fino al 1993, anno in cui la compagnia rinunciò all'organizzazione dei viaggi in ferrovia, per la sempre più scarsa frequentazione. Il parco veicoli venne venduto, prima per l'impiego nei treni "Nacht Hotel Zug", quindi in massima parte alle ferrovie olandesi. Per quanto riguarda l'Italia, i treni TUI viaggiarono sulle relazioni da Dortmund e Amburgo, verso Imperia/Ventimiglia, Pesaro, Pisa/Livorno e Bolzano/Merano. Il treno D13073/13077 era quello che collegava Amburgo con Imperia Porto Maurizio, via Domodossola, Alessandria e naturalmente i Giovi. Il corrispettivo era invece il D13072/13076 con lo stesso itinerario dell'andata, partendo, la sera per giungere il mattino seguente.



Carrozza TUI Ferien-Express e relativo convoglio in terra tedesca.



Carico dei fiori sui carri per la Svizzera a San Remo.

IL BARBAROSSA

I collegamenti internazionali, ebbero il loro apice di successo negli anni '80.

Uno di questi, già classificato Intercity, copriva la relazione Norimberga-Schaffhausen-Milano-Sestri Levante con il nome di "Barbarossa". Era effettuato con carrozze Eurofima, distinguibili dalle altre grazie alla colorazione arancio acceso. Il Barbarossa aveva una importante funzione per raccogliere i flussi turistici tra la Germania meridionale, la Svizzera centrale e il Ticino.

La denominazione Barbarossa è stata ora ripresa da un treno espresso sulla relazione dapprima Milano-Norimberga e poi limitato alla tratta Milano-Schaffhausen, meno indicata di quella originaria che giungeva a Norimberga, nel cuore della Svevia, terra natale di Federico I, detto, appunto "Barbarossa".

IL TRENO DEI FIORI

Grazie alla posizione geografica e al clima mite, San Remo, nota per il famoso festival della canzone italiana, si fece conoscere anche come "la città dei fiori", a tal punto che anche l'estero, iniziò a richiedere fiori dalla nostra riviera. Ciò rese necessaria l'effettuazione un treno ogni due o tre giorni, da San Remo con destinazione Svizzera. Il treno era effettuato già negli anni '60 con gli stessi carri che vent'anni prima portarono i deportati nei noti campi di concentramento. I carri vennero reimmatricolati con residenza Ventimiglia ed erano riconoscibili grazie alla presenza, sulla fiancata, della scritta "Trasporto fiori freschi". Questo treno non rimase a lungo in circolazione, a causa della concorrenza spietata su gomma.



In partenza da Milano per Chiasso, l'espresso 382 "Barbarossa" con la E633 002 in testa nel settembre del 1980, Foto Cornolò.

NAPOLI EXPRESS

Originariamente chiamato Rome Express, il Napoli Express era uno dei pochi treni che passava lungo tutta la Genova-Torino.

Partiva inizialmente da Roma e, successivamente, da Napoli (ecco il perché del cambio nome). Attraversava tutta la linea tirrenica, giungendo a Torino Porta Nuova, dove effettuava cambio trazione e ripartiva alla volta di Parigi via Modane.

La composizione era mista tra carrozze italiane tipo "X" e carrozze letti, con le "Corail" francesi, che erano quelle predominanti.



L'espresso 211 "Napoli Express" preso in transito a Rapallo, 1980, Foto Pavafasso

**Ventimiglia-
San Remo-Genova PP-Milano C-
Verona PN-Brennero/Brenner-
Innsbruck-Kufstein-
München**

Cartello di percorrenza del Ventimiglia-Monaco, Collezione M. Casano.

TRENO DIRETTO BERNA - VENTIMIGLIA

Fino all'estate 1996, il diretto internazionale 1024 da Ginevra e Berna per Ventimiglia era composto dalle classiche carrozze UIC svizzere di colore verde per servizi internazionali (l'anno seguente apparve la versione ricostruita a salone e nel 1999... l'intero treno scomparve). Con le due vetture italiane aggiunte a Domodossola, il treno toccava Stresa, Arona, Novara, Alessandria fino a raggiungere il mare a Genova.

Questi sono i più importanti e famosi treni internazionali che hanno attraversato giorno dopo giorno le rampe dei Giovi. Altri treni importanti e famosi hanno circolato lungo la Genova-Torino, come il "Metropolitano", il "Palatino", l'"Italien Holland Express" e molti altri che, o per mancanza di informazioni al riguardo, o per mancanza di modelli e di spazio, non abbiamo potuto mostrare.

I Treni Merci

Il traffico merci che ha percorso la linea dei Giovi sia negli anni passati che negli anni più vicini a noi, è stato sempre basilare sin dai tempi immediatamente precedenti alla sua inaugurazione. La causa di ciò era la presenza di un'industria che produceva ed esportava mattonelle di carbone, che aveva sede a Novi Ligure, voluta e costruita da Edilio Raggio. Ed è proprio grazie a questa industria che molte opere infrastrutturali furono realizzate, soprattutto nella città di Genova e nelle zone più vicine ad essa.

Tra queste si possono ricordare in particolare lo scalo merci di Novi San Bovo e quello di Genova Campasso, costruiti per ospitare i carri provenienti dalle zone industriali e dalle zone portuali.

Ma in particolare la "Succursale dei Giovi", costruita, insieme alle altre opere, già alla fine del 1800, in quanto la linea "Lenta", non era più in grado di sopperire alla quantità di treni merci e alle continue problematiche relative alla pendenza.

I primi treni merci di carattere generale erano gli omnibus, risalenti circa al 1875. Effettuavano fermate in tutte le stazioni dove, il più delle volte, facevano anche manovre di aggancio e sgancio carri.

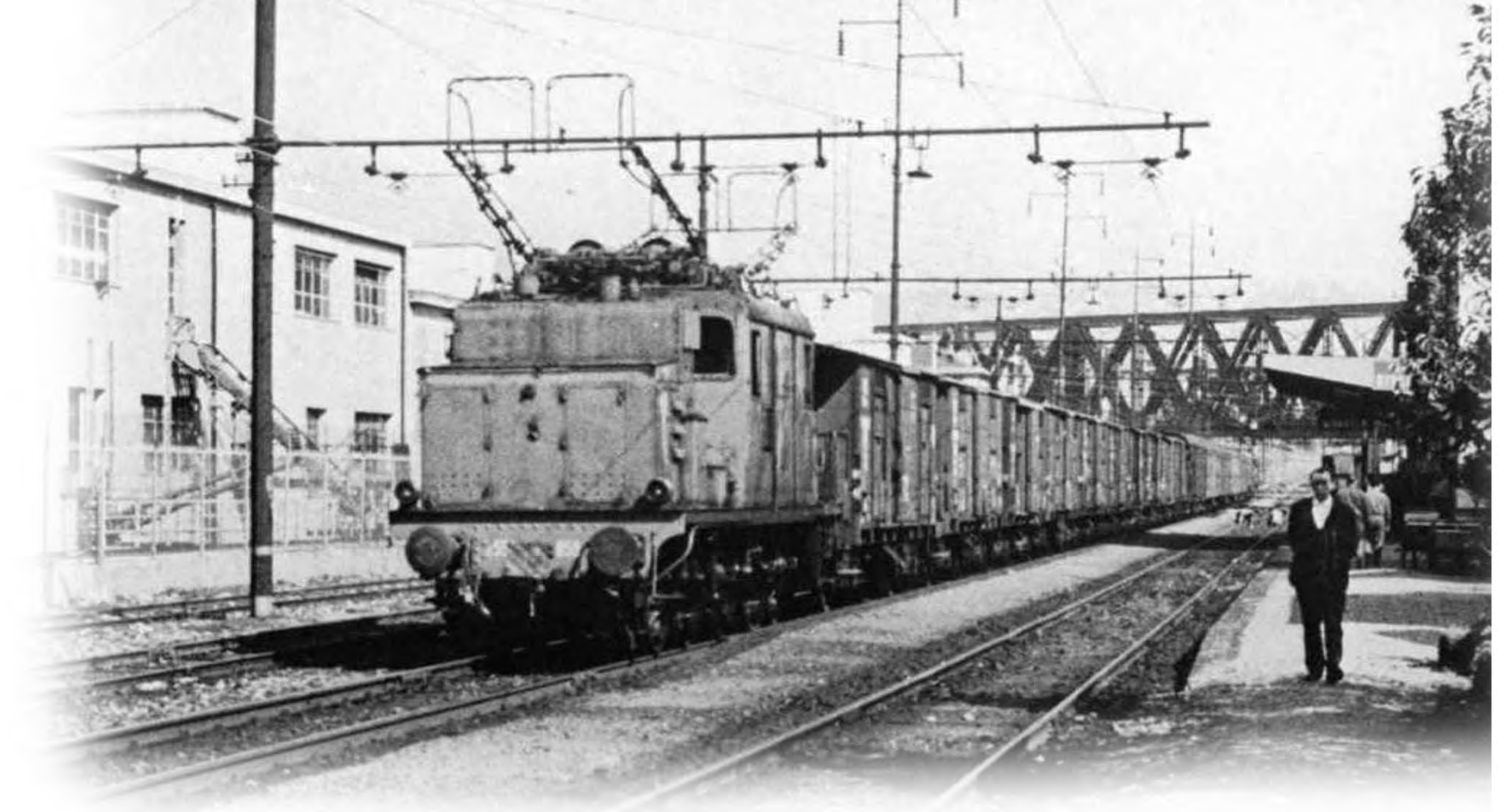
La loro composizione comprendeva, oltre ai carri merce di ogni genere, anche qualche carrozza di terza classe che effettuava il normale servizio viaggiatori, insieme ad un bagagliaio.

Questa categoria rimase fino agli anni '50, anno in cui abbandonarono la loro caratteristica composizione mista, per effettuare soltanto il servizio merci.

Negli anni '60 cambiarono il nome in *Treni merci raccoglitori*.

Numerosi sono stati i treni merci che si sono arrampicati lungo la linea dei Giovi, di qualsiasi natura e provenienza. Uno di questi era composto da soli carri interfrigo proveniente dal porto di Vado Ligure e diretto a Capodistria, rinominato dai ferrovieri il "Banane express".

Ancora oggi molti treni tipici dei Giovi attraversano, giorno dopo giorno, il valico. Il più conosciuto è sicuramente il treno per il trasporto dei rotoli in partenza da Genova Sestri Ponente con destinazione Novi San Bovo (Ilva), caratterizzato dal trasporto enormi bobine di laminato che rendono questo treno anche uno tra i più pesanti.



Si ricorda che, i treni merci che salgono (e che salivano) da Genova per raggiungere le destinazioni del nord, per affrontare il valico dei Giovi, hanno bisogno della famosa "spinta in coda".

A Genova viene attaccata in coda al treno un'altra macchina, che coopererà con quella di testa per portare a Ronco il convoglio. Proprio a Ronco, poi, la macchina viene staccata per riscendere isolata verso Genova.

Oggi ciò accade solo per i treni merci, ma, anni fa, anche i treni viaggiatori avevano una locomotiva di sussidio in coda per affrontare la rampa dei Giovi.

Oltre al treno dei rotoli, numerose sono le altre merci che hanno caratterizzato e caratterizzano tutt'oggi la nostra linea.

Ad esempio, il trasporto di auto con gli appositi carri "bisarche", il trasporto di container dal porto verso centri logistici del nord e il trasporto di materiale pericoloso, affidato solo a carri cisterna dove, nella nostra linea, Busalla ne aveva una gran quantità da movimentare per la raffineria IPLOM, posta dall'altra parte del fiume.

Molti altri treni meno caratteristici sono passati nella nostra valle, come i merci formati da carri chiusi tipo G e carri aperti tipo E, riprodotti, come gli altri, nella bacheca a fianco, ma non dobbiamo dimenticare che purtroppo, alcuni carri merci vennero utilizzati per trasportare i deportati nei campi di concentramento.

Dall'alto: Un omnibus con la E554 133 in rinforzo a Genova Rivarolo nei primi anni '50;

L'E633 109 è quasi pronta per tornare a Genova, dopo aver spinto un treno sui Giovi, Ronco Scrivia, 11.04.07 foto F. Canepa

L'E655 242 con un pesante treno composto da carri bisarca in transito ad Arquata Scrivia, foto F. Canepa

Immagine grande: Il "banane express" straordinariamente instradato sulla linea di S. Giuseppe di Carlo a causa del G8 in corso a Genova, foto F. Pepe.

