

BOLLETTINO D'INFORMAZIONE DELL'ASSOCIAZIONE
"AMICI DELLA FERROVIA CATANIA"

57



EDITORIALE

Lo confesso, detesto l'editoriale. Mi riporta indietro ai tempi remoti della scuola, quando durante il famigerato tema di italiano contemplavo il foglio bianco cercando di capire da che parte cominciare. Dopo tanti anni non è cambiato quasi niente, tranne il tempo a disposizione; un paio di mesi invece di due ore. Almeno per fortuna questa volta non manca neppure l'argomento su cui scrivere ed a costo di risultare noioso, devo ritornare, mio malgrado, anche se in modo superficiale, sull'argomento che ormai ci assilla da mesi.

Ci eravamo lasciati a Luglio, con il notiziario 56 preparato durante il precedente "lockdown" e pubblicato durante la fortunosa riapertura di Luglio. Pensavamo allora di essere quasi usciti da questo guaio, invece eccoci ripiombati nel mezzo del marasma della seconda (e prevedibile) ondata pandemica. Speravo, senza molta convinzione a dire il vero, che dopo l'estate con l'arrivo dell'autunno saremmo stati in grado di recuperare qualche evento tra quelli programmati per il 2020 che sostanzialmente sono rimasti tutti sulla carta; "Con il caldo estivo il virus muore"; ci raccontavano gli "esperti"; Invece no! il virus è vivo e vegeto e l'arrivo dell'autunno ha mostrato che gode pure di ottima salute. E fu così che col passare dei giorni i telegiornali diventavano un bollettino di guerra e giocoforza dopo poco più di un mese siamo stati costretti a richiudere insieme a buona parte dell'Italia diventata nel frattempo mezza rossa e mezza arancione.

Troppi i potenziali rischi derivanti dalle riunioni settimanali, e men che mai in queste condizioni è possibile pensare di programmare alcunché. Vorrei vedere chi è quel matto che accoglie una comitiva di 10 persone! Salterà sicuramente la cena o pranzo sociale che comunque non sarebbe nemmeno possibile attuare per via delle attuali restrizioni, a volte un po' astruse, che ci vengono imposte.

Se a Gennaio la situazione non presenterà variazioni sostanziali bisognerà ripensare anche l'assemblea annuale dei soci nella quale tra l'altro dovrebbe esser eletto il nuovo CD. Dovremmo inventarci qualche soluzione vista la particolare contingenza nella quale ci troviamo, forse votare via WhatsApp o via email o più verosimilmente rimandare di un paio di mesi. Situazioni anomale richiedono soluzioni fantasiose.

La fluidità della situazione rende impossibile promettere o fare programmi precisi, si naviga a vista. Dal momento che, il programma 2020 è rimasto inattuato contiamo di rimandarlo più o meno pari al 2021 sperando di portarne a compimento almeno una parte (forse da Maggio o Giugno in poi). Siamo prossimi alla fine di questo sventurato 2020 che credo nessuno rimpiangerà e che non ha smentito la pessima fama degli anni bisestili, sicuramente ci attende un Natale con delle restrizioni e forse un capodanno più casalingo e con meno baldoria (gli irriducibili con i botti non mancheranno); con queste premesse confesso un mio personale imbarazzo, nell'immaginare gli auguri per un felice 2021 sicuramente pieno di incognite ma durante il quale, forse è l'unico vero augurio, dovremmo cominciare ad uscire da questa situazione, Quindi non facciamo mai mancare un pizzico di ottimismo e.... **Buona salute a Tutti!**

A.V.

IN QUESTO NUMERO

Un ricordo di Pippo	pag. 3	Bicocca Catenanuova	pag. 15
La S di Fleres	pag. 4	Le linee dei Giovi	pag. 23
Il treno nel mirino	pag. 11		

Foto in Copertina: E626-428 sulla ME-PA presso Tusa-Febbraio 2007
foto Damiano Baiamonte

Foto in 4ta di copertina: Lercara Bassa (AG) RFI-Treno3929-Minuetto 25/11/2017
foto Verdirame Antonio

A.F.C. NOTIZIE N.57 - 2-3° QUADRIMESTRE 2020

NOTIZIARIO INTERNO PER I SOCI A.F.C. - NON IN VENDITA

PRESIDENTE A.F.C.: ALBERTO VERDIRAME

COORDINAMENTO C/O SEDE A.F.C. - CATANIA

E-MAIL : amiciferroviacatania@tiscali.it

SITO WEB: <https://www.amiciferroviact.it/AFC/>

FACEBOOK: AMICIFERROVIACATANIA

ASSOCIATA ALLA F.I.M.F. (FEDERAZIONE ITALIANA MODELLISTI FERROVIARI)

LA RESPONSABILITA' DI QUANTO ESPRESSO NEGLI ARTICOLI APPARTIENE ESCLUSIVAMENTE AGLI AUTORI CHE
FIRMANO GLI ARTICOLI STESSI.

LA COLLABORAZIONE E' APERTA A SOCI E SIMPATIZZANTI E SI INTENDE A TITOLO GRATUITO.

HANNO COLLABORATO AL PRESENTE NUMERO:

ALDO FALZONE, SALVO BORDONARO, ALBERTO VERDIRAME, ANTONIO VERDIRAME, ROBERTO RAVA, NICOLO' IACOBELLO

chiuso il 29-11-2020



Un ricordo di Pippo



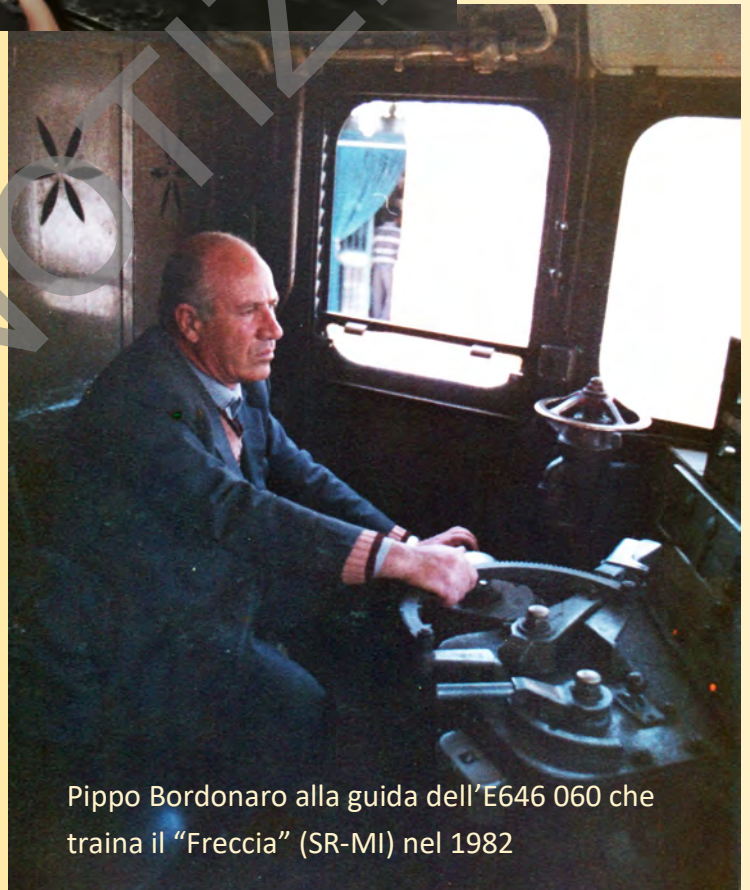
di Salvo Bordonaro

11 luglio 1982 ore 22.50 circa

La E 646 030 traina l'espresso 581 ARCHIMEDE (Roma – Siracusa) in arrivo nella stazione di Siracusa. Il convoglio attraversa il passaggio a livello tra due ali di folla festanti perché da un'ora (21.50 circa) si era conclusa la partita che decretava la vittoria del terzo mondiale per la squadra azzurra allenata da Enzo Bearzot.

Esulta il secondo macchinista che si sporge dal finestrino mentre il macchinista di prima classe Giuseppe Bordonaro, ai comandi, aziona ripetutamente la tromba del Locomotore, in barba ad ogni regolamento, partecipando alla festa.

La foto è storica per varie e umane ragioni. Il tratto di ferrovia costiera che da Targia raggiungeva Siracusa, allora stazione passante, non esiste più come il passaggio a livello di Corso Gelone che tagliava in due la città aretusea. Non esiste più il locomotore 646 030 (Breda 1959) demolito nel 2008 e dal 5 ottobre scorso anche il suo primo macchinista Giuseppe ci ha lasciato per il suo ultimo viaggio.



Pippo Bordonaro alla guida dell'E646 060 che traina il "Freccia" (SR-MI) nel 1982



Colle Isarco: EC 83 Monaco di Baviera Hbf - Verona Porta Nuova-28 luglio 2020

Foto e Testo: Aldo Falzone

Le linee di montagna hanno sempre avuto un'attrazione particolare per l'appassionato di ferrovie per lo spettacolo che offre il connubio natura, ardite opere d'ingegneria più o meno imponenti e mezzi di trazione di potenza adeguata all'impegno richiesto dal materiale trainato sulle dure rampe da affrontare, sempre presenti in questi territori.



Val di Fleres: 186.441 Locomotion in doppia con un TEC per il Brennero-29 luglio 2020

Nei miei anni trascorsi in setten-trione ho avuto modo di vedere molte di quelle dell'arco alpino, Tenda, Frejus, Sempione, San Gottardo ed in particolare, prima per importanza del traffico merci, la linea del Brennero.

Ognuna ti lascia qualche immagine indelebile nella mente, ognuna ha qualcosa che altre non hanno, merito anche dei grandi progettisti di queste ciclo-piche opere.



Certo, non c'è paragone tra quando si affrontava una lunga salita con una pur buona vaporiera come erano le arrampicatrici del gruppo 480 e gli attuali moderni locomotori che pur con un pesante carico da trainare non dimostrano fatica, ma anche con potenze esuberanti si tratta sempre di un non facile esercizio specie in inverno con condizioni atmosferiche avverse.

Vero pure che a livello di emozioni il sibilo elettronico degli attuali variopinti mezzi di trazione non ha niente a che vedere con i potenti colpi di scappamento delle 480 di cui sopra

1216.005 OeBB in testa all'EC 85 Monaco di Baviera Hbf - Rimini

o del cupo ruggito del diesel di un D443 sotto sforzo, ma c'è chi in merito ha una rispettabile opinione contraria. Una buona scusa per visitare le località dell'Alto Adige, a parte i cristalli Swarovski o le ceramiche Thun per le nostre compagne....., è sicuramente dato dalla futura chiusura di un lungo tratto della linea del Brennero, snodata lungo la valle del fiume Isarco, sostituito da un traforo che partendo dalla stazione di Fortezza fuoriuscirà direttamente a Innsbruck in Austria, spianando così le pendenze (massima 6,7 x 1000) da poter affrontare facilmente in semplice trazione anche dai convogli merci più pesanti, che possono arrivare a 1300 tonnellate, anziché con le usuali doppie a salire come accade attualmente.

I cantieri subito dopo Fortezza sono al lavoro già da alcuni anni e se i tempi saranno rispettati si prevede l'inaugurazione entro il 2027; diverrà la galleria più lunga al mondo con i suoi 64 chilometri di lunghezza, indispensabile per la velocizzazione di uno dei famosi corridoi europei, denominati TEN-T, da Berlino a Palermo.



Regionale 20723 Brennero - Merano espletato dall'ETR 170 Stadler della SAD



Invio di motrici a Verona Quadrante Europa, in testa la EU 43.006 di RTC



*Stesso convoglio della foto precedente ma
In coda la 186.442 di Lokomotion*

Per i treni più veloci, da Fortezza a Innsbruck in 25 minuti!

Eccomi quindi sfruttare la possibilità di dedicare alla ferrovia alcuni giorni a Colle Isarco, ultima stazione prima del culmine della linea posto al Brennero a 1371 metri sul livello del mare ed anche ultimo strappo in salita del versante sud italiano con pendenza massima del 23 x 1000.

Questa tratta, costruita sul maestoso sfondo del ghiacciaio Tribulaun, è caratterizzata da due peculiarità: l'andamento a "S" allungata con dei flessi di lunghezza ragguardevole e l'imbocco del portale sud della variante della galleria Fleres lunga circa 7 chilometri, inaugurata nel 1999.



Doppia di 1293 OeBB in discesa verso Trento Roncafort al traino di carri a grande capacità tipo Habbilns



Val di Fleres: doppia di Vectron di MRCE / Mercitalia Rail con la X4E.706 in testa a un TEC per il Brennero 30 luglio 2020



Doppia di 189 e Vectron di RTC con un TEC per il Brennero

Foto del 1 agosto 2020 (da questa a seguire) Brennero: Regionale OeBB per Kufstein effettuato con elettromotrici del gruppo 4024



In arrivo da Verona Q.E. un convoglio di bisarche vuote SITFA, la trazione è di RTC con loco EU 43.001

In alcuni punti del vecchio tracciato era curioso poter vedere lo stesso convoglio per due volte a diversi livelli di altezza dato che la linea, sfruttando la vallata laterale della Val di Fleres, prendeva quota con un andamento parallelo raccordato dalla vecchia galleria di Ast in elicoidale non chiuso, raggiungeva Moncucco, sede di eventuali incroci e

precedenze e proseguiva finalmente verso nord; i lavori della variante hanno consentito di velocizzare il percorso avendo minore pendenze e di adeguare la sagoma limite agli standard richiesti dal traffico merci.



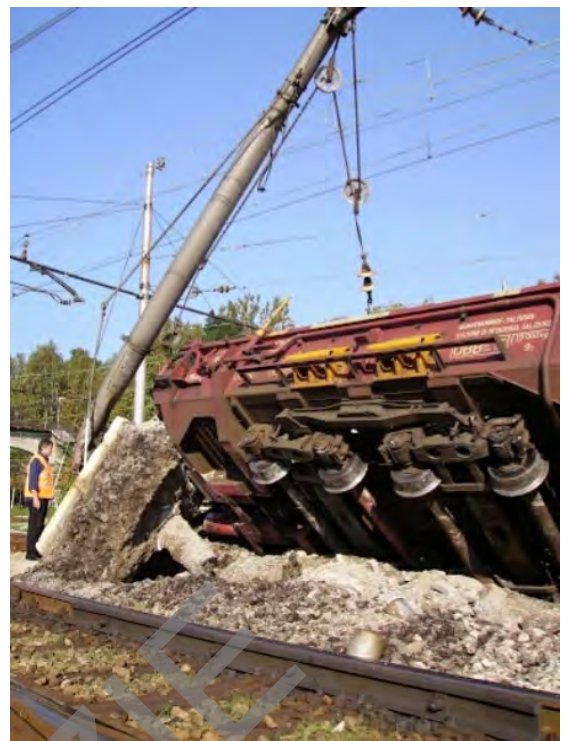
Tre 1216 OeBB rientrano lato austriaco grazie alla politensione della "Leonardo da Vinci" in coda

Brennero: la livrea commemorativa della 1216.019 politensione applicata due anni fa in occasione della ricorrenza dei 500 anni dalla morte del genio di Leonardo, in collaborazione tra le ferrovie austriache e una nota casa produttrice di modelli ferroviari.



Sopra e sotto:

Il Ro.La. pronto alla partenza per Woergl con trazione di una doppia di 1293 OeBB politensione, cuccetta della società Okombi per autisti e carri ultrabassi Saadkms OeBB.



Effetti di un deragliamento di un carro ultrabasso. Foto tratta dal sito www.macchinistisicuri.info



Dunque le tratte più interessanti rimaste in questa zona, per quanto visto, sono questi flessi dove durante la stagione estiva si possono scattare istantanee o fare filmati a favore di luce per quasi tutta la giornata, con la possibilità di riprendere gli interi convogli complice l'andamento in leggera curva che si ripete in entrambe le direzioni di marcia.

Ma non è tutto facile: già dalla stazione di Colle si stanno chiudendo i binari tra alte barriere antirumore per un tratto di circa un kilometro, costruzioni attualmente completate per la quasi totalità.

Inoltre i tratti di linea di cui parliamo sono posti in rilevato per cui non c'è alternativa che scalare queste ripide spalle di terreno per appostarsi a livello binari, ma l'impegno vale lo spettacolo dei numerosi transiti dei convogli alcune volte a distanza di blocco uno dall'altro.

D145 accantonate: 2020 in primo piano e 2016 sullo sfondo

D145.2016 appartenuto dal deposito di Catania.



L'ultimo giorno l'ho riservato alla stazione del Brennero, con la gradita sorpresa pomeridiana dell'arrivo del Ro.La. (Autostrada Viaggiante) Trento Roncafort - Woergl, treni che credevo ormai cessati dopo alcuni deragliamenti avvenuti qualche tempo fa sugli scambi in alcune stazioni e dovuti al piccolo diametro degli assi dei carri ultrabassi tipo Saadkms che caratterizzano questi convogli specializzati per il trasporto Tir e con carrozza cuccetta per gli autisti.

Evidentemente si è trattato di una sospensione di questi servizi ma non della cessazione definitiva, del resto a vedere questo treno quasi totalmente carico di cam-

mion, la richiesta e l'utilizzo c'è ancora.

Al Brennero ci sono pochi momenti di inattività: tra convogli merci e passeggeri, alcuni internazionali, arrivi e partenze anche di elettromotrici in servizio locale per entrambi i versanti, manovre ormai rigorosamente effettuate dagli stessi locomotori politensione che hanno evitato le operazioni di "lancio" dei mezzi di trazione verso le rispettive tratte elettriche di competenza, invii multipli a valle di locomotori precedentemente arrivati, certo non ci si annoia.



Inizio tratto neutro con sezionamenti linea aerea lato italiano. ... e lato austriaco.



Sezionamento linea aerea e vista sulla cabina centrale di controllo traffico.

Dopo l'apertura del traforo il tratto di linea da Fortezza al Brennero dovrebbe comunque essere mantenuta ma quest'ultima stazione con 12 binari di corsa e 4 tronchi, senza l'enorme traffico merci che la contraddistingue, sarà pesantemente ridimensionata e diverrà anonima come tante altre con pochi binari per il traffico locale, tutto il resto dei convogli viaggerà sotto le Alpi Noriche.

Nonostante l'evoluzione tecnologica abbia certamente cambiato il fascino alle infrastrutture e al materiale circolante anche su questa mitica linea, rimane pur sempre e per tutti la grandiosa bellezza dei territori attraversati dove la ferrovia esprime al massimo le sue potenzialità di trasporto ed è inserita nell'ambiente in maniera assolutamente armonica.



Sopra: La cabina di controllo lato austriaco non più operativa.

A Destra: Tripla trazione di 1216 OeBB in arrivo da Innsbruck con un TEC dell'operatore di trasporti austriaco Nothegger



Con la linea in rosso l'attuale tracciato dalla stazione di Colle Isarco in direzione Brennero con i flessi a "S" prima della variante in galleria di Fleres che sbucca direttamente nell'ex fermata di Terme di Brennero.

Con la linea in rosa il vecchio tracciato che in elicoidale, segnato come galleria Aster, saliva di quota e correva parallelo alla linea più in basso fino alla stazione di Moncucco per poi dirigersi in maniera netta verso nord al Brennero.

Il Treno nel Mirino



E644 Mercitalia
al Brennero
5 gennaio 2018
foto A. Falzone



ex 582 Siciliane (graffitate) ora TrenoNord a Lambrate 10 Maggio 2018 / foto A.



Locomotori di ultima generazione al traino di merci a Lambrate 10 Maggio 2018

Nord Cargo Dispolok E189-989 con due locomotori di rimando.

foto A. Falzone



ES64 F4-038 MCE Euro-Sprinter Siemens.

foto A. Falzone



E403-107
NORD CARGO TRAXX
Bombardier .

foto A. Falzone



Aln668-1223 Como-
Lecco Settembre 2020 /
foto S.Bordonaro

ATR115-008 Como-
Lecco-Settembre 2020
foto S.Bordonaro



Loano, vicino la stazione è
ben tenuta la locomotiva a
vapore T3 Henschel delle
ex Ferrovie Nord Torino
(FNT) che faceva servizio
sulla linea Canavesana. È
stata restaurata a Moretta
dalle Officine Milanese nel
1997 / foto A.Falzone



Intercity 35664 Milano-Genova Brignole/ Settembre 2020 / foto S. Torrisi



Intercity Milano-Livorno a Genova Brignole– in basso Treno Regionale stazione di Sestri Levante / Settembre 2020 / foto S.Torrisi



Bicocca-Catenanuova

riprendono i lavori



di Alberto Verdirame / Nicolò Iacobello
Foto di Alberto ed Antonio Verdirame

*Il nuovo sovrappasso nei pressi del PL sulla SS 192
foto Antonio Verdirame*

Nel precedente notiziario ci occupammo della Bicocca-Catenanuova ma limitatamente ai lavori in corso nell'area di Stazione Motta. Eravamo appena usciti dal periodo di confinamento e non c'era da aspettarsi progressi significativi nei vari cantieri sparsi lungo la linea, per cui, più che altro per curiosità, senza andare troppo lontano ci si limitò a quello a noi più vicino. Dopo una forte accelerazione nel corso del 2019, i lavori rallentarono per poi fermarsi (come tutto il resto) a causa della pandemia. Quando agli inizi dello scorso Maggio le misure anti-contagio furono gradatamente allentate, i lavori ripresero lentamente, anche per via della riorganizzazione dei cantieri fermati per due mesi. Verso la fine dello scorso Maggio furono realizzate, in due momenti diversi, le immagini poi pubblicate sul numero 56 di AFC NOTIZIE.



Anche se era trascorso poco tempo, agli inizi di Agosto tornammo sul posto per una visita più approfondita. Così mentre le persone sane di mente con il caldo opprimente di quei giorni andavano al mare, noi cinque (il sottoscritto, John Copey, Nicolò Iacobello, mio figlio Antonio e Francesco Vaniglio) ci infilammo dritti in un polveroso cantiere.

Foto già pubblicata sul n°56; La sede del nuovo binario a Stazione Motta direzione CT sullo sfondo un vecchio edificio in disuso ora demolito



A differenza della visita precedente, entrammo nell'area del cantiere a valle della stazione, lato Catania, da una stradina sterrata che incrocia la SS192 e che Nicolò, da vero esploratore, aveva scovato. Raggiungemmo una zona dei lavori che avevamo potuto osservare relativamente da lontano e solo dal ponte in ferro sul torrente Finaita.

A distanza di due mesi la differenza più evidente era la demolizione del vecchio fabbricato posto esattamente sull'asse del nuovo binario.

La foto in basso nella pagina precedente lo mostra ancora in piedi, mentre queste foto mostrano ciò che ne resta.



Accanto al cumulo delle macerie è stranamente rimasto intatto, almeno per ora, il vecchio forno. L'edificio della stazione è ancora visibile sullo sfondo. A destra sullo sfondo il ponte in ferro sul torrente Finaita (in secca in quel momento) destinato in data futura alla demolizione.

Dopo esserci trattenuti per circa 15 minuti, eravamo in procinto di andare via, quando ci fermammo a ridosso del PL che la stradina di accesso incrocia. Non ricordo chi, ma qualcuno suggerì "tentiamo di arrivare alla nuova stazione?" Se rileggete l'articolo sul numero 56, Nicolò fallì un suo precedente tentativo dal momento che la guardiana gli impedì di avvicinarsi.

"Tentiamo per male che vada ce ne andiamo"; risaliti in auto percorremmo circa 300 metri lungo un polveroso sentiero parallelo al binario, aperto abbattendo parzialmente degli aranceti; le ruote sollevavano una nube di polvere impalpabile che si infilava dappertutto. Arrivammo in uno largo spiazzo, da un'auto lì parcheggiata salta fuori la guardia di turno un po' perplessa visto la visita sicuramente inaspettata. Ci presentiamo e spieghiamo lo scopo della nostra visita. Rassicuratosi della bontà delle nostre intenzioni restiamo liberi di gironzolare all'esterno,

Davanti a noi i due nuovi edifici che compongono la nuova struttura; dai prospetti intuimmo subito che ospiteranno solo apparati tecnici e forse qualche magazzino per le manutenzioni. Le porte erano sbarrate e la guardia ci spiegò non era possibile entrare.



Lato nord del nuovo edificio

Ed ecco in queste due foto la nuova “Stazione Motta”, se così vogliamo continuarla chiamare; più che altro è un eufemismo per identificare il luogo.

Restammo piuttosto sorpresi dalle dimensioni della struttura che come vedete dalle foto in realtà è composta da due edifici ad un piano, accostati.

Struttura in calcestruzzo quadrata e priva di “fronzoli architettonici” con rivestimento esterno in mattonelle ad imitazione della pietra lavica.



Lato sud prospiciente la linea e l'immane Minuetto che saliva da Catania

Le dimensioni sono notevoli, circa 20mt di lunghezza x 6 di larghezza ciascuno. L'edificio di sinistra presenta 4 porte sul lato nord e una sul lato sud (lato binario), qualche apertura per griglie di ventilazione e nessuna finestra. Probabilmente sarà un edificio di servizio per personale ed attrezzature

L'edificio a destra invece solo 3 porte sul lato nord qualche apertura per griglie di ventilazione sul lato sud. Quest'ultimo sicuramente ospiterà i sistemi elettrici di alimentazione e gli apparati di controllo.



Fa piuttosto caldo, lasciamo con un certo sollievo il polveroso cantiere e ci spostiamo sulla SS192 di circa 1 Km per raggiungere il cavalcavia allo svincolo della vecchia provinciale per Paternò. Da quel punto si ha un'ottima visuale dell'enorme galleria artificiale (foto di apertura) sulla quale si dovrebbe "appoggiare" il nuovo percorso della SS192. Questo per consentire alla strada di scavalcare la ferrovia e di eliminare il PL.

La mappa qui sotto riporta in modo un po' approssimativo quello che si presume sarà entro il 2023, il nuovo assetto viario.



A destra ricostruzione virtuale del nuovo assetto del ponte sul Dittaino. Sulla destra appare ancora il ponte esistente che sarà poi demolito. A sinistra i due nuovi ponti a capriata Weber.



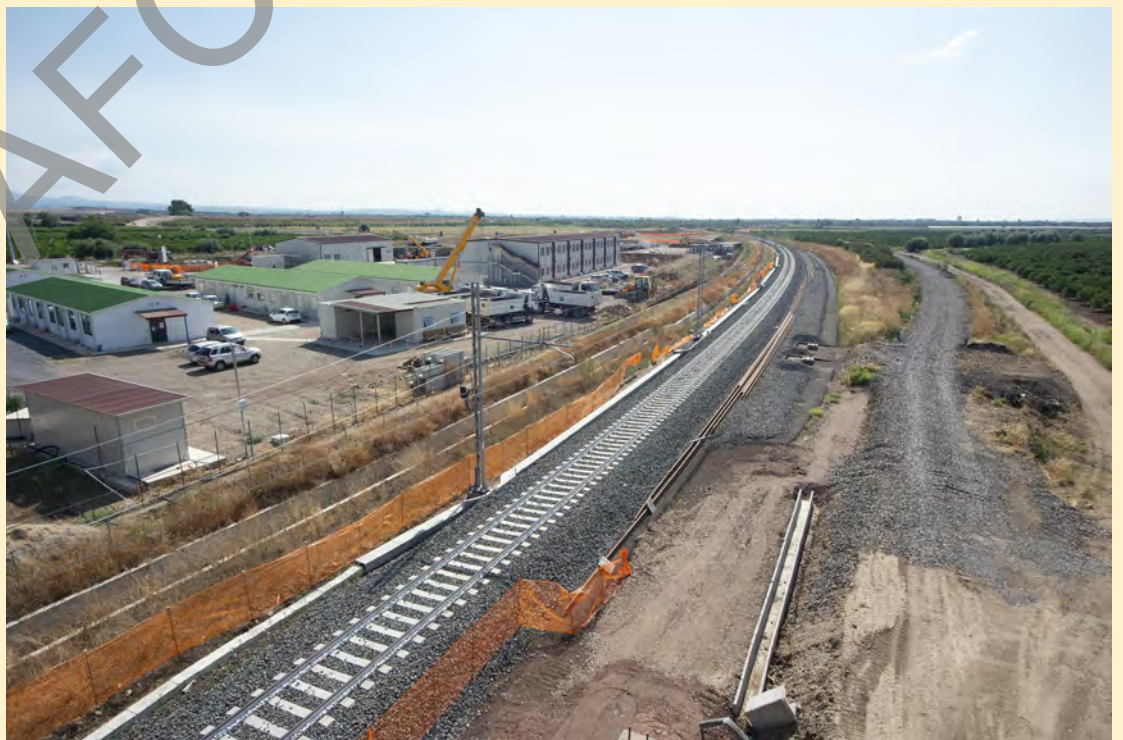
A sinistra la situazione reale dello stesso luogo a fine ottobre 2020. Sullo sfondo si intravede il ponte esistente, in primo piano i lavori scavo per realizzare il piano di posa del nuovo binario che passerà dove si trova lo scavatore. Il tracciato del binario esistente in primo piano sarà poi rettificato per accostarsi al nuovo.



Riprendiamo il nostro breve viaggio ed arriviamo a Gerbini. Poco distante dallo svincolo omonimo della A19 al ridosso della SS912 si trova il cantiere base dei lavori di raddoppio della linea. Dal cavalcavia che sovrasta l'area di cantiere è possibile avere una vista panoramica dello stato dei lavori in quella tratta; nella foto in alto la linea esistente in direzione Palermo già in parte risistemata per una tratta di circa 300mt, accanto è già stato steso il rilevato per la sede del nuovo binario che prosegue per la stessa lunghezza per poi interrompersi a ridosso di uno degli innumerevoli aranceti della zona.

L'altro lato del cavalcavia, (in basso), in direzione Catania, la sede del futuro nuovo binario appare in parte ancora indefinita. Sebbene i lavori vadano avanti in questa tratta la situazione non sembra molto diversa da quella osservata la scorsa estate.

Da notare come i binari in questa tratta non sono più perfettamente affiancati, ma in quella si divergono allontanandosi di parecchi metri





Lasciamo il cavalcavia di Gerbini e giungiamo a Sferro. Non c'è molto da dire, in questa stazioncina abbandonata in mezzo alla campagna non ferma alcun treno ed il fabbricato piuttosto malridotto ancora ospita ad oggi solo gli apparati di controllo. Tutte le aperture al piano terra tranne due, sono murate

Non c'è nemmeno traccia dei lavori, né impianto di cantiere; gironzoliamo un po' più che altro per curiosità.

Il toponimo pitturato in stile liberty sul muro, ancora resiste in buone condizio-

ni nonostante le ingiurie del tempo. Il dettaglio ravvicinato fa notare come sulla scritta originale in nero su sfondo bianco ne è stata successivamente sovrapposta un'altra colore ocra.

Non abbiamo mai saputo con precisione quale potesse essere la sorte delle piccole stazioni lungo questo tratto di linea. Una relazione tecnica di RFI che Nicolò che ha procurato mostrava una tabella che ho riportato tale e quale qui sotto che chiarisce quale sarà il destino queste (ormai ex) stazioni.

La tabella per come scritta potrebbe generare qualche dubbio. Infatti Catenanuova, Sferro e Motta non risultano incluse nella lista degli edifici demoliti anche se all'atto pratico lo saranno, questo perché una volta demolite saranno ricostruite in altra ubicazione, mantenendo lo stesso toponimo ma senza essere più "stazione"



Foto N.Iacobello

Stazioni Eliminate	Gerbini	Portiere Stella	S.Martino Piana
Stazioni	Catenanuova	Catania Bicocca	
Posto Movimento	Motta S.Anastasia		
Posto Comunicazione	Sferro		



All'altezza della stazione il tracciato ferroviario resterà all'incirca nella posizione attuale, per poi subire una drastica modifica dal lato di Catenanuova dove è in costruzione la nuova variante sopraelevata (le foto mostrano i piloni) poco prima dell'ingresso in paese, i cui binari condurranno alla futura nuova stazione che sarà posizionata un po' più a valle dell'attuale all'incirca poco a valle del cimitero del paese.

E' sabato ed il cantiere è fermo, osservando le costruzioni in corso ci rendiamo conto che

comunque i lavori in corso sono imponenti, ma quest'aspetto sfugge perché li vediamo spezzettati in tante "piccole porzioni" distanti anche parecchi chilometri.

Raggiungiamo in auto la stazione che è poco distante; ci sediamo sulla panchina sotto la gradita ombra della pensilina. Avremmo voluto trovare una bevanda fresca, ma il bar è chiuso da tempo, le porte sbarrate dietro ad un cancello in ferro con catena pongono fine alle nostre speranze.

Senza pretendere di essere molto precisi, la mappa qui sopra mostra per grandi linee la variante di tracciato. Il nuovo percorso che elimina di fatto le tortuosità che caratterizzano la linea all'ingresso e all'uscita di Catenanuova. L'attuale stazione rimanendo tagliata fuori dalla rettifica del tracciato sarà ricostruita (rettangolo giallo) poco dopo il cimitero.



Il "tour" giunge alla fine e prendiamo la strada del ritorno ma passando dalla stazione di Gerbini che all'andata avevamo saltato.

Questa stazioncina da tempo viene utilizzata come base per i mezzi cantiere che lavorano su questa tratta.

Particolare curioso, erano quasi tutti mezzi (carrelli, piattaforme, bobinatrici....) per la posa della linea affiancati da qualche scavatore mezzi vari, e alcuni mezzi di trazione.

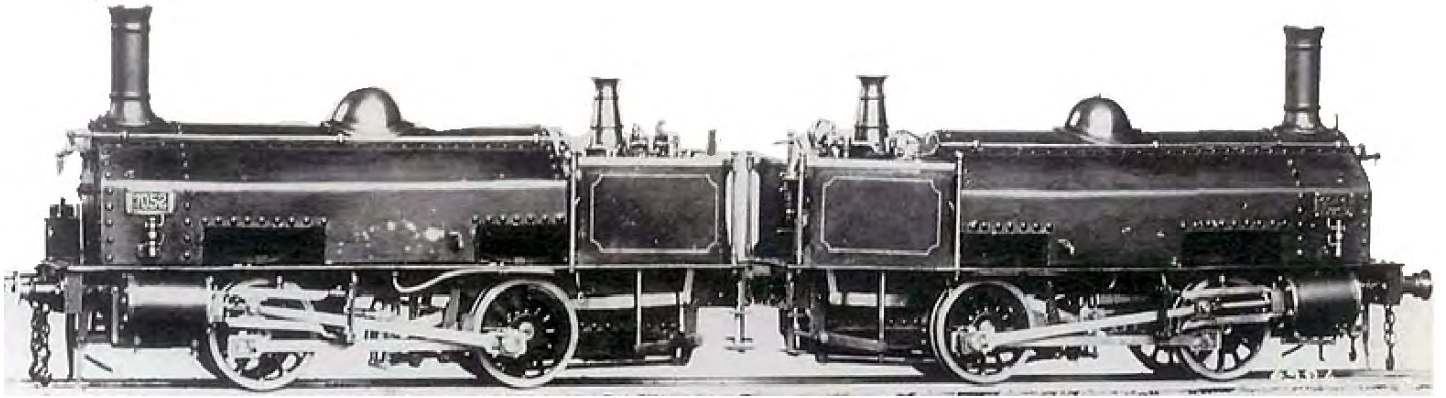


Alla fine del nostro lungo giro ci si mette in posa per l'inevitabile foto ricordo del gruppetto già piuttosto stanco ed accaldato..... davanti all' ex Fabbricato Viaggiatori di Gerbini.



Il giorno che questo modesto edificio sarà demolito, questa foto di per sé banale assumerà il tratto del ricordo; e forse ricorderemo pure che nel frattempo le persone "normali" alle quali di Gerbini e delle altre stazioncine non gliene frega niente, riacquistata la libertà di uscire, se ne erano andate al mare .

IL PORTO DI GENOVA



E LE LINEE DEI GIOVI

di Roberto Rava

Già nel 1826 i commercianti genovesi presentarono al Re di Sardegna un'istanza con la quale chiedevano una linea ferroviaria che mettesse in comunicazione il porto della Superba con la pianura Padana ottenendone un rifiuto per motivi militari.

Gli anni trascorsero con un'alternanza di presentazione di nuove istanze seguite da altrettanti, non immediati, rifiuti.

Intanto, nel Regno delle Due Sicilie, governato da un sovrano forse più illuminato dei Savoia, nell'ottobre del 1839 venne inaugurata la prima linea ferroviaria italiana da Napoli al Granatello di Portici dove i Borboni, a metà del Settecento,

s'erano fatti costruire una residenza estiva.

Solo nel 1840 finalmente il Re Carlo Alberto firmò le patenti di concessione alla società formata dai commercianti Genovesi per intraprendere gli studi di progetto per una linea ferroviaria che collegasse Genova alla capitale del regno Torino. Furono iniziati gli studi propedeutici alla progettazione della linea, incontrando l'enorme difficoltà di dover superare - siamo agli albori delle ferrovie - una catena montuosa.

Le cose non procedettero con la velocità che i Genovesi avrebbero desiderato, anche perché lo Stato Sabauda, nel frattempo subentrato alla società dei commercianti genovesi nel progetto esecutivo e nella costruzione della ferrovia, pareva procedere con troppa calma. Infatti, solo il 29 aprile 1848 furono aperti i primi tre striminziti e pianeggianti chilometri da Torino Porta Nuova in direzione di Genova.

Una breve tratta del tutto inutile per gli operatori economici Genovesi che bramavano più che il collegamento con la capitale, il superamento agevole del Passo dei Giovi, distante solamente una quindicina di chilometri in linea d'aria dal porto, per trovarsi così in versante padano e poter inviare e ricevere le merci per/da il Nord Italia e l'Europa.

Ma il problema del superamento del valico appenninico era davvero serio. Se arrivare ai circa 100 m s.l.m. di Pontedecimo risalendo la Val Polcevera con una pendenza molto contenuta, il tratto seguente si sarebbe trovato dinanzi il "muro" degli Appennini il cui superamento avrebbe richiesto forti pendenze: fino al 35%.

Oltre al tratto polceverasco, anche quello che avrebbe portato all'imbocco della Val Polcevera, nei pressi della sua foce distante circa quattro chilometri dal porto, sarebbe stato un tratto rasente la costa con un andamento pianeggiante che avrebbe comunque richiesto l'esecuzione di una galleria di circa 600/800 metri per sottopassare il promontorio di San Benigno che divideva Genova dal Comune di Sampierdarena, dove il Polcevera sfociava al confine col Comune di Cornigliano.

Unica alternativa per addolcire la pendenza nella risalita verso il Passo dei Giovi sarebbe stata, subito dopo aver imboccato la Val Polcevera, risalire uno dei suoi fianchi con una più conveniente minore pendenza che avrebbe consentito di arrivare al valico appenninico con una livelletta pressoché uniforme e con un'acclività dimezzata.

Ciò però avrebbe comportato di non poter servire convenientemente i Comuni di Rivarolo Ligure, Brasile (poi Bolzaneto), San Quirico in Valpolcevera, Pontedecimo (comuni che 1926 furono inglobati in quella che fu definita la *Grande Genova*) e la necessità di notevoli opere d'arte (gallerie e ponti di non indifferente altezza) con una notevole diminuzione di proventi dal mancato servizio passeggeri per via delle località non servite ed un aumento dei costi tutt'altro che trascurabili. Per quanto riguarda l'aumento dei costi a cui si sarebbe andati incontro, va sottolineato che la linea, così come poi realizzata, da Sampierdarena a Pontedecimo non presenta gallerie e nessuno dei ponti che scavalcano gli affluenti di sinistra del Polcevera, hanno altezze superiori ai dieci metri.

Nel 1849, a seguito dell'abdicazione di Carlo Alberto per la sconfitta nella prima guerra d'indipendenza, salì al trono il Figlio Vittorio Emanuele II.

Forse decisiva per la linea ferroviaria dei Giovi fu, l'anno dopo, la nomina di Camillo Benso Conte di Cavour, imprenditore agricolo di grande successo, a Ministro dell'Agricoltura e del Commercio. Egli, aperto alle innovazioni tecnologiche sperimentate con successo nei propri vasti poderi, riteneva l'avvento delle comunicazioni ferroviarie basilare per lo sviluppo della nascente industria e dei commerci e quale sicuro apporto di ricchezza.

La prosecuzione dei lavori di costruzione della linea ebbe un nuovo impulso ed una tangibile velocizzazione.

Rimaneva però ancora irrisolto il problema di far salire un treno sulla Rampa dei Giovi per il quale fu interpellato addirittura George Stephenson che in occasione di una sua visita ai cantieri ebbe a dichiarare che: *“Mai un treno potrebbe salire su questa pendenza.”*



pellato addirittura George Stephenson che in occasione di una sua visita ai cantieri ebbe a dichiarare che: *“Mai un treno potrebbe salire su questa pendenza.”*

E 550 + E 550 piano Orizzontale Foto TIBB coll. Franco Dell'Amico

TECNOMASIO ITALIANO BROWN BOVERI
OFFICINE DI VADO LIGURE

#2370 TRENO IN DISCESA SUL 35 ‰ SULLA VECCHIA LINEA DEI GIOVI -



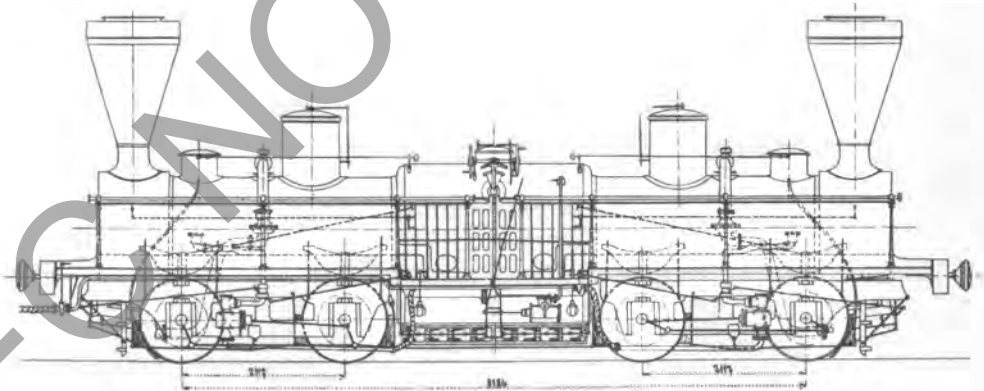
Busalla - Interno Stazione
arrivo treno e trazione elettrica

Busalla treno ascendente appena uscito dalla Galleria dei Giovi con pendenza fino al 35 (collezione F. Castiglioni)



Nel 1926 diciannove comuni sono inglobati nel Comune di Genova. Tra essi Sampierdarena (sopra il Torr. Polcevera nella foto) e Cornigliano (sotto il Torr. Polcevera nella foto). Le spiagge di Sampierdarena sono sacrificate per ingrandire il porto (nella foto si intravedono i profili delle nuove banchine). Viene anche iniziata la costruzione di una nuova linea ferroviaria che istraderebbe i treni merci direttamente dal porto verso la Pianura Padana con una pendenza inferiore a quella della Linea Succursale dei Giovi.

Pendenza che egli suggeriva di superare mediante l'utilizzo di piani inclinati sui quali far salire i carri trainandoli con funi mediante argani azionati da macchine a vapore fisse. Un tale sistema sarebbe stato significativamente più lento ed avrebbe diminuito fortemente la potenzialità della linea che, peraltro, con estrema lungimiranza era stata progettata ed era in costruzione a doppio binario.



Locomotiva Cockerill per la ferrovia del Semmering - da Wikipedia

Mentre da una parte si procedeva alla costruzione della linea, altri ingegneri studiavano come superare la sua forte acclività sul versante tirrenico dei Giovi. La soluzione fu trovata prendendo ispirazione da una locomotiva costruita da Cockerill per la pressoché contemporanea ferrovia del Semmering in Austria.

Cockerill costruì una locomotiva di rodiggio 0-2-2-0 composta da due caldaie con il forno al centro, tra di esse. Temendo che un tale passo rigido mal si sarebbe comportato sulla tortuosa linea dei Giovi, fu studiato di accoppiare due locomotive di rodiggio 0-2-0 dal lato del forno in modo che potessero essere guidate da un solo macchinista con l'ausilio di uno o due fuochisti. Se ne ottenne un complesso, facilmente scindibile, dello stesso rodiggio delle locomotive per il Semmering ma articolato anziché a passo rigido.

Durante lo scavo, della galleria dei Giovi, lunga ben 3258,76 metri, eseguito interamente a mano non essendo ancora stata realizzata alcuna perforatrice, furono trovati i resti di un preistorico mastodonte il che diede lo spunto per definire il complesso delle due locomotive con l'appellativo di Mastodonte dei Giovi, locomotive la cui costruzione fu affidata per una parte alle industrie Stephenson e per l'altra a Cockerill.

Il 18 dicembre 1853, a quasi trent'anni dalla prima istanza dei commercianti genovesi, Genova ed il suo porto furono finalmente collegati con la capitale del regno Torino e, cosa più importante per gli operatori



Mignanego treno ascendente lungo la Via Busalla con spinta in coda - cartolina collezione F. Castiglioni

Nel frattempo nel comune di Rivarolo Ligure, in un'area tra la linea ferroviaria e la sponda sinistra del Torrente Polcevera, era stato realizzato il deposito locomotive con annessa officina riparazioni.

La ferrovia fu una benedizione per il porto di Genova che vide aumentare i propri traffici, anche per l'abilità imprenditoriale degli armatori di navi mercantili.

A causa delle forti pendenze e della limitata potenza delle locomotive, i treni che potevano salire erano al massimo di 130 tonnellate, pur ricorrendo alla doppia trazione tra Pontedecimo e Busalla ed a non più di 12/13 Km/h.

Una velocità che oggi pare ridicola ma che ai tempi in cui merci e persone potevano viaggiare solo con la trazione animale risultava essere di tutto rispetto. Per cercare d'inviare una maggiore quantità di merci si sarebbe potuto aumentare la frequenza dei treni se non fosse che la lunga galleria dei Giovi (m 3258,76), saturata di fumo pregno di CO, CO₂ e composti solforosi, doveva essere percorsa, soprattutto per i treni ascendenti, rispettando un congruo intervallo di tempo onde consentire all'aria di tornare respirabile.

Sta di fatto che ben presto, con l'ulteriore sviluppo dei traffici portuali, la linea andò in saturazione. Negli anni successivi, l'entrata in servizio di locomotive più potenti, come le Beugnot, le Bourbonnais, le Sigl, consentì solo un limitato aumento del peso che poteva essere trainato, non riuscendo così a smaltire adeguatamente il tonnellaggio che necessitava trasportare.

Con pendenze fino al 35%, per quanto il progresso tecnologico rendesse via via moderatamente più potenti le locomotive, non si poteva aumentare più di tanto il tonnello trasportato per il persistere del problema del distanziamento dei treni per consentire lo smaltimento dei fumi nella galleria di valico.

Si cominciò, dopo neppure vent'anni di esercizio, a reclamare la costruzione di una nuova linea che presentasse caratteristiche altimetriche più favorevoli ed offrisse tutt'altra potenzialità. Il progetto per la nuova linea prevedeva di staccarsi dall'esistente linea dei Giovi poco prima del deposito locomotive di Rivarolo Ligure, attraversare il Torrente Polcevera con un ponte obliquo rispetto all'asse del corso d'acqua e risalirne la sponda destra con una pendenza massima intorno al 16%.

I lavori di costruzione iniziarono nel 1883 e procedettero con una velocità che oggi, per mille motivi, non riusciamo più ad avere: ebbero termine nel 1889.



Mignanego 17.10.2020 portale sud Galleria Giovi sulla prima linea del 1853 - foto Roberto Rava

Il Comune di San Quirico in Val Polcevera, unico tra i comuni della valle che ai tempi della costruzione della prima linea non ebbe una propria stazione, pretese ed ottenne di averla sulla nuova linea. Posta sul versante opposto della valle, in posizione scomodissima, sarà sempre poco utilizzata e presto soppressa.

Per gli abitanti di San Quirico sarà più comodo l'utilizzo della tranvia a cavalli che unì i comuni della Val Polcevera col capoluogo, solo quattro mesi dopo l'apertura della Linea Succursale dei Giovi.

Ovviamente la vecchia linea, che venne definita *Via Busalla* per distinguerla dalla *Succursale* che da Busalla non passa, restò in esercizio, sia per il servizio viaggiatori che merci.

La *Succursale*, oltre alla stazioncina di San Quirico, comprese anche quella di Mignanego, immediatamente prima dell'imbocco Sud della galleria di valico (Ronco, lunga m 8298), che a Nord sbuca direttamente nel piazzale della nuova stazione di Ronco Scrivia dove si riunisce ai binari della *Via Busalla*.

A Mignanego i treni sostavano a lungo per rifornirsi d'acqua e per pulire la griglia del forno, operazione indispensabile per avere una corretta combustione ed ottimizzare la vaporizzazione della caldaia.

Con due linee, entrambe a doppio binario, si potrebbe pensare che tutti i problemi di movimentazione delle merci del porto di Genova fossero risolti, ma non fu così. Le *Sigl* (poi Gr. 420 FS), le migliori locomotive allora in dotazione alla SFAI, che già facevano servizio sulla *Via Busalla*, sulla *Succursale* potevano salire, se in doppia trazione, a 20 Km/h trainando treni di 450 tonnellate.

Sicuramente un miglioramento anche se non sempre sufficiente a smaltire il volume di traffico movimentato dal porto di Genova.

Traffico in continuo aumento dato che gli armatori mercantili riuscivano ad acquisire sempre nuovi traffici. A limitare comunque la potenzialità delle due linee restava la necessità del distanziamento dei treni onde scongiurare il pericolo di asfissia del personale, ma anche dei viaggiatori (i finestrini dell'epoca non erano certo a tenuta stagna), nelle due gallerie di valico.

Il continuo aumento delle merci in arrivo od in partenza assillava i dirigenti movimento che, talvolta si trovavano in difficoltà per riuscire a smaltire tutti quei carri che stazionavano sui binari dei vari scali merci che negli anni erano stati predisposti in varie zone del retroporto, soprattutto nella Val Polcevera.

Merci con doppia di E 626 sul ponte sul Torr. Verde in ascesa lungo la Succursale dei Giovi - 7.11.1989 - foto Roberto Rava



Mignanego 17.10.2020 - Reg. 2187 Milano C.le-Albenga in uscita dalla galleria Ronco foto Roberto Rava



Non mi è dato sapere se ci fosse qualche carro di troppo nel pesante treno merci che l'11 agosto 1898 saliva in doppia trazione simmetrica lungo la *Via Busalla*. Procedeva lentamente nella lunga galleria di valico finché, sia per la forte pendenza, sia per le cattive condizioni del binario, cominciò a rallentare. Il macchinista della locomotiva di coda, probabilmente avendo visto calare pericolosamente la pressione col fischio lanciò l'allarme ed il convoglio venne arrestato. Occorsero oltre quindici minuti per il ripristino della corretta pressione. Quindici minuti trascorsi in una galleria che andava sempre più saturandosi di fumo e l'aria si riempiva di gas tossici e s'impovertiva di ossigeno.

È facile immaginare il personale di macchina con il cascame imbevuto d'acqua tenuto premuto sul viso nel tentativo di filtrare l'aria. Probabilmente in uno sforzo di sopravvivenza il macchinista di coda richiese la ripartenza del treno che avvenne qualche secondo dopo contemporaneamente ai fischi di risposta. Il treno faticosamente riprese la marcia che, quando già era nei pressi dell'uscita, divenne sempre più lenta. Con ogni probabilità il personale della locomotiva di spinta era ormai svenuto, come pure i frenatori distribuiti lungo il convoglio. Procedendo a passo d'uomo la locomotiva e due carri uscirono all'aperto a Busalla quando il treno, non riuscendo più a procedere si arrestò. Il macchinista frenò immediatamente la locomotiva nel vano tentativo di evitare la retrocessione del convoglio. Azionò la sabbiera, mentre ordinava con il fischio a tutti i frenatori di azionare i loro freni. Evidentemente nessuno era più in grado di agire.

Il treno cominciò a retrocedere trascinandosi la locomotiva di testa a ruote bloccate, acquistò sempre più velocità precipitando verso valle, ripercorse la galleria e dopo un altro paio di chilometri finì per schiantarsi su un treno viaggiatori fermo a Piano Orizzontale dei Giovi in attesa del proprio turno di salire. Furono una dozzina i morti e decine i feriti.

Col passare degli anni l'evoluzione della tecnologia ferroviaria aveva portato nel deposito di Rivarolo mezzi di potenza sempre maggiore: dai 600 CV delle 420 e delle 450 (rodiggio 0-4-0) ai 1000 CV delle 750 (rodiggio 2-4-0) e delle 470 (rodiggio 0-5-0), le famigerate *forno crematorio*.....

Già prima del gravissimo incidente del 1898 ve ne erano stati altri, come ve ne furono anche dopo, per fortuna senza quei nefasti esiti. A parte l'adozione dei ventilatori Saccardo che migliorarono discretamente la situazione, pur senza risolverla del tutto, fu grazie all'ingegnere ungherese Kalman Kandò della Ganz di Budapest che arrivò la soluzione all'annoso problema.

Egli infatti dal 1901 al 1902 curò la sperimentale elettrificazione in corrente alternata trifase della linea della Valtellina che ebbe un esito clamorosamente positivo.

Nel 1905 furono costituite le Ferrovie dello Stato i cui dirigenti, vista la positività dell'esperimento Valtellinese, decisero che le linee di valico avrebbero dovuto essere, per prime e nel più breve tempo possibile, elettrificate con il sistema trifase.

L'era della trazione elettrica era ormai iniziata. Già nel 1907 a Vado Ligure (SV) la Società Italiana Westinghouse impiantò una fabbrica per la costruzione di locomotive elettriche alla cui direzione fu posto l'Ing. Kalman Kandò.

Nello stesso anno furono consegnate alle FS le prime Gr 470.

Per quanto poco amate dal personale di condotta che le aveva soprannominate *forno crematorio* a causa dello scarso ricambio d'aria e delle conseguenti elevate temperature che si registravano in cabina, diedero subito ottimi risultati sulle acclivi rampe dei Giovi. I cinque assi accoppiati, la massa di 55 tonnellate e la completa aderenza consentiva loro di trainare treni di 170 tonnellate a 25 Km/h sulle rampe al 35‰.



TECNOMASIO ITALIANO BROWN BOVERI OFFICINE DI VADO LIGURE N° 2589 CONFRONTO FRA LA LOCOMOTIVA A VAPORE Gr. 470 - HP 1100 ED IL LOCOMOTORE ELETTRICO TRIFASE Gr. E 550 - HP 2000 -

Gr 470.126 + E 550.068 Vado Ligure -
foto TIBB - coll. Dell'Amico

Intanto erano iniziati i lavori per elettrificare la tratta più acclive: la Pontedecimo-Busalla. Contemporaneamente a Vado Ligure si progettava prima e costruiva poi, la locomotiva che avrebbe dovuto percorrere sia quella linea che le altre di valico. Visti gli ottimi risultati offerti dalle Gr 470 si decise di copiarne semplicemente il rodiggio: 0-5-0.

Il terreno, o meglio le rotaie, scottavano sotto i piedi. Per le Ferrovie dello Stato l'imperativo era l'eliminazione della trazione a vapore dalle linee di valico nel più breve tempo possibile. A Pontedecimo, dove avrebbe dovuto effettuarsi il cambio di trazione tra vapore e trifase, l'esistente rimessa locomotive fu adattata per ospitare le locomotive trifase oltre a quelle a vapore. Poi, dal settembre del 1913, quando il bifilare unì Pontedecimo con Sampierdarena, vi rimasero unicamente solo le locomotive trifase che da Pontedecimo verso Busalla effettuavano la spinta in coda, fatta eccezione per qualche vaporiera per i casi di emergenza.

Quando, nel giugno 1910, l'elettrificazione dei 10,2 chilometri tra Pontedecimo e Busalla fu completata, a Vado Ligure diversi esemplari della locomotiva 050 (in seguito riclassificata E 550) erano già pronti.

Iniziò il servizio con soddisfazione di tutti:

i macchinisti guidavano seduti su uno sgabello in una cabina non esposta alle intemperie e dotata di scaldiglie elettriche per la stagione invernale; il fuochista, divenuto aiuto macchinista, non aveva più da spalare carbone ma occuparsi solo della lubrificazione e di altre operazioni di accudienza che, per una macchina elettrica erano di gran lunga meno faticose che per quelle a vapore (ad esempio non v'era da pulire il forno, eliminare le scorie, scaricare la cenere, ecc.); i vertici delle FS ed i dirigenti movimento che non dovevano più impazzire per inoltrare la sempre crescente quantità di merci da/per il porto di Genova; i viaggiatori che non erano costretti a respirare i miasmi della combustione nell'attraversamento delle frequenti e lunghe gallerie e, finalmente gli operatori economici del porto che trovavano nella ferrovia un servizio finalmente rispondente alle loro esigenze.

L'E 550, una *macchinetta* lunga solo m 9,50, sul 35‰ poteva trainare 190 tonnellate a 50 Km/h contro le 170 tonnellate a 25 Km/h delle Gr 470, un colosso di quasi 13 metri di lunghezza (oltre 20 col tender) si guadagnò a pieno titolo l'appellativo di Mulo dei Giovi.

Ciò significava che in doppia trazione simmetrica potevano essere inviati treni di 350 tonnellate e con una frequenza di uno ogni 10 minuti per una produttività che arrivava a superare i 3.000 carri quotidiani.



Mignanego anni '80 - E636+E656 con viaggiatori di 12 carrozze in ascesa sulla Succursale dei Giovi - a sinistra merci discendente sulla Via Busalla - foto R. Rava



Nel 1915 fu attivata l'elettrificazione trifase anche sulla Succursale, ovvero fino a Ronco Scrivia ed ivi prolungato anche il bifilare da Busalla. Veniva così unificato nella stazione di Ronco Scrivia il cambio trazione trifase/vapore e viceversa.

Mignanego anni '80 - Linea Succursale dei Giovi - treno di lamiera in rotolo trainato

L'anno successivo Sampierdarena fu unita elettricamente sia a Genova Principe che a Savona che, già due anni prima, aveva visto elettrificata la linea di valico denominata *Via Sella* (di Altare).

Si dovette però attendere il 1922 perché da Genova si potesse arrivare in trazione elettrica fino a Torino; ma questo non era un problema, in pianura la trazione a vapore aveva ancora il suo perché, le sue ragioni d'essere. Nessuna locomotiva trifase superò mai i 100 Km/h mentre, sulla Milano-Venezia i rapidi trainati dalle Gr 691 viaggiavano con punte di 130 Km/h.

Mentre ancora si provvedeva alla elettrificazione delle due linee dei Giovi, già si parlava della necessità di costruirne una terza con caratteristiche plano-altimetriche ancora più favorevoli. La fame di comunicazione veloci pareva e pare essere il gran tormentone per il porto di Genova.

Durante il *Ventennio* si cominciò effettivamente a costruire un terzo valico. Si sarebbe distaccato dalla linea portuale. Per essa fu costruito un ponte in diagonale sul Polcevera e la via Aurelia, in parte in ferro ed in parte in muratura, fino a raggiungere il fianco della Collina di Coronata e lì si arrestò, rimanendo opera incompiuta per un'ottantina di anni durante i quali nessuno vi fece manutenzione.

Essendo divenuto ormai pericolante, il ponte fu demolito in varie fasi successive a cavallo dell'inizio del terzo millennio. Pur non conoscendone il progetto è facile ipotizzare iniziando l'ascesa circa tre chilometri prima del punto in cui la *Succursale* comincia a salire, ed essendo stato concepito circa mezzo secolo dopo, la sua pendenza sarebbe stata significativamente inferiore al 16‰ di quest'ultima.

Tra le ipotesi sulla causa dell'arresto dei lavori la più fantasiosa e sciocca, ma che è rimasta nel credo popolare, è quella di un madornale errore nel calcolo della pendenza. È sicuramente più attendibile quella relativa a pressioni della famiglia Agnelli per la costruzione dell'Autocamionale dei Giovi inaugurata già nel 1935. A quel punto un efficiente Terzo Valico avrebbe costituito un pericoloso contendente per il trasporto su gomma, per cui...

Quasi un secolo dopo quel tentativo, Genova non ha ancora il suo terzo valico. Ci stanno lavorando ma.....

La rete in c.a. trifase andò rapidamente espandendosi con l'ovvia necessità di nuove locomotive. Il Servizio Materiale e Trazione elaborò il progetto di una nuova macchina, l'E 551, strettamente imparentata con la E 550 di cui rappresentava l'evoluzione.

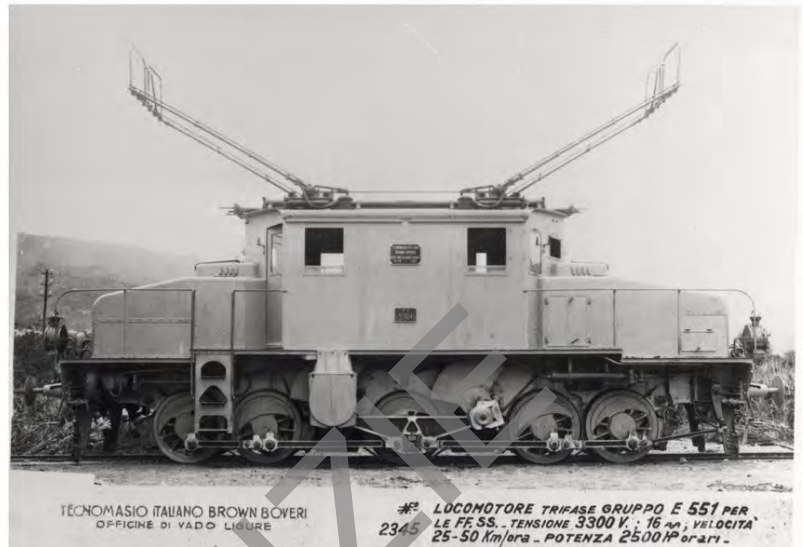
Di eguale rodiggio, un poco più lunga (mm 11.010) e di superiore potenza (KW 2.000 contro 1.500 della E 550), fu prodotta in 183 esemplari nella prima metà degli Anni Venti. La sua costruzione fu assegnata ad otto case costruttrici diverse. Coadiuvò il gruppo E 550, di cui ne erano state costruite 186 unità, sulle linee più acclivi, tra cui quelle liguri di valico che salivano da Ventimiglia, Savona, Genova, La Spezia.

Nello stesso periodo la Nicola Romeo di Saronno propose la costruzione di una propria macchina: E 552, sempre con rodiggio 0-5-0 ed una sola cabina ad un'estremità. Costruita in 15 esemplari, si dimostrò da subito una macchina delicata, soggetta a guasti frequenti. La sua scarsa affidabilità ne causò ben presto il ritiro dai servizi di trazione in linea per relegarla a quello di manovra; in particolare nella stazione di Genova Piazza Principe.

E 550 ed E 551 continuarono ad essere protagonisti del traino dei treni merci sulle rampe dei Giovi fino a che, nel 1928 cominciarono ad essere affiancate dalle E 554, anch'esse di rodiggio (0-5-0) e con lo stesso identico diametro delle ruote motrici (mm 1.070). Di eguale potenza delle E 551 ed appena più corte.

Prodotte nello stesso numero di esemplari delle E 551 (183) consentirono il progressivo accantonamento delle E 550, quantomeno per gli esemplari dallo 087 al 130 dotati di un reostato a serpentino particolarmente delicato. Queste tre tipologie di locomotive continuarono a macinare chilometri fino agli anni Sessanta quando, progressivamente, la corrente continua prese il posto della trifase, proprio a cominciare dalle linee di valico.

Benché da bambino la mia famiglia risiedesse a Rivarolo, a circa ottocento metri dal deposito locomotive, non essendo la mia passione per i treni particolarmente considerata, nessuno assecondò il mio desiderio di osservare i treni in stazione od in linea. .



E 551 - Foto TIBB coll. Franco Dell'Amico

che

iniziando l'ascesa circa tre chilometri prima del punto in cui la *Succursale* comincia a salire, ed essendo stato concepito circa mezzo secolo dopo, la sua pendenza sarebbe stata significativamente inferiore al 16‰ di quest'ultima.

Non ebbi così mai la fortuna ed il piacere di vedere E 550 ed E 551 che pure facevano servizio non certo distanti da dove io vivevo. Neppure qualche necessità di spostamento della mia famiglia me ne offriva l'occasione perché, essendo mio padre orgoglioso possessore di una Fiat Topolino, quelle poche volte che la famiglia si muoveva lo faceva in auto

Tra il 1961 ed il 1964 il nodo di Genova e le linee dei Giovi furono convertite in corrente continua con il conseguente abbandono, per il trifase, del deposito di Genova Rivarolo.

L'anno successivo iniziai le Scuole Superiori ed i miei (bontà loro) mi concessero una qualche indipendenza. Una delle prime cose che feci fu entrare nel deposito locomotive di Rivarolo nella cui officina ebbi il mio primo incontro con una E 554 e, se non ricordo male, una E 431, che lì venivano ancora portate per manutenzione e riparazione. Vi tornai altre volte, ma mai mi capitò di poter vedere e toccare una E 550 od una E 551.

Quell'estate fui portato, sempre rigorosamente in auto, dalla nonna paterna che s'era trasferita in periferia di Alessandria. Avevo la possibilità di utilizzare la bicicletta che mio padre aveva voluto acquistare ma che credo non abbia mai usata.

Passando attraverso l'enorme scalo merci, a cui accedevo da un viottolo vicino a casa della nonna, trovai la strada per raggiungere il deposito/officina dove nella parte riservata alle locomotive trifase feci la conoscenza di E 333, E 431, E 432, oltre alle E 554 che già conoscevo. Vi tornai ogni giorno durante l'estate. Trascorrevi ore ad osservare il loro andirivieni caratterizzato dal danzare delle lunghe bielle articolate. Trovavo buffo quando vedevo una E 554 agganciata dietro ad una delle altre locomotive con le ruote grandi che, avendo una circonferenza di oltre una volta e mezza maggiore rispetto a quella delle E 554, quest'ultime mi davano l'impressione di dover correre affannosamente per stare loro appresso.

Sono certo che l'amore per le ruote mosse da bielle sia sicuramente dovuto ai miei pochi capelli ormai bianchi, ma spero mi perdonerete, se vi confesso che i più moderni locomotori a corrente continua altro non mi sembrano che degli scatoloni semoventi e ronzanti.

Sulle rampe dei Giovi, a cominciare dai primi Anni Sessanta hanno preso a circolare tutte le locomotive a corrente continua delle FS (ad eccezione dello sparuto gruppo E 326), a cominciare da E 626 ed E636 per giungere all'era delle elettroniche da 6.000 KW, non solo per le merci del porto ma, da oltre mezzo secolo, per portare verso le industrie del Nord le lamiere in rotolo in uscita dalle Acciaierie di Cornigliano.

Tutto è ormai mutato nella corsa al continuo progresso tecnologico, restano solo immutate le due linee dei Giovi con le loro pendenze ed i loro splendidi ponti ottocenteschi in mattoni.

nota dell'autore:

avrete notato che per indicare il rodiggio ho utilizzato una metodologia non più in uso da decenni; ad esempio "0-5-0" al posto di "E". Ciò è dovuto ad una mia personale idiosincrasia verso cambiamenti che giudico abbiano fine a sé stessi e non quello di esprimere maggiore chiarezza. Mi chiedo perché io debba contare che la lettera "E" sia la quinta lettera dell'alfabeto e quindi la locomotiva a cui si riferisce deduco abbia 5 assi motori e non essendoci altro debbo ancora dedurre non abbia assi portanti anteriori o posteriori? Scrivendo 0-5-0 tutto mi pare più immediato. Scusatemi.

RINGRAZIAMENTI

Rivolgo il mio sentito grazie agli amici che hanno consentito la stesura del presente articolo:

Mario BIANCHI, Franco CASTIGLIONI, Franco DELL'AMICO, Franco PEPE, Maurizio PICASSO

BIBLIOGRAFIA:

- *Amici del Trifase - A VENT'ANNI DAL TRIFASE* - Alzani Editore - Torino 1996

- *Giovanni Cornolò - LOCOMOTIVE A VAPORE* - Ermanno Albertelli Editore - Parma 1998

- *Maria Gabriella Angeli Bertinelli - GENOVA, FRA LIGURI E ROMANI, NELL'ANTICHITÀ; dal volume STORIA DI GENOVA MEDITERRANEO EUROPA ATLANTICO* - Società Ligure di Storia Patria, a cura di Dino Puncuh - Genova 2003,

- *Archivio Storico Geom. Edilio Gaggino.*



Mignanego (GE) - fine anni '80 - Succursale dei Giovi treno ascendente composto da complesso ALe 801-940 in livrea arancio e giallo - foto Roberto Rava

