



www.aecitalia.org



MEMBER OF:

ASSOCIATIONS EUROPEENNE DES CHEMINOTS \* SEZIONE LOMBARDIA  
INFORMATIVA

(DIFFUSA ESCLUSIVAMENTE VIA E-MAIL – [aec.lombardia.it@gmail.com](mailto:aec.lombardia.it@gmail.com))

---

18 giugno 2024

A TUTTI I SOCI/SIMPATIZZANTI DI **AEC LOMBARDIA**  
e, p.c., a tutti i Membri del Consiglio Nazionale di **AEC ITALIA**

Gentilissime/i, con l'odierna **informativa** vi segnalo:

- ✓ Il Convegno del CIFI Milano sul POTENZIAMENTO DELLA LINEA DEL SEMPIONE, alle ore 15:30 del 20 giugno. Programma e iscrizioni [qui](#).
- ✓ Workshop dell'Ordine degli Ingegneri di Milano, patrocinato anche dalla nostra AEC, a tema EUROPEAN TRANSPORT CORRIDORS E TRASPORTO FERROVIARIO: [vedi dettagli](#). Seguibile anche in [diretta Facebook](#) per chi non necessita dei Crediti Formativi.
- ✓ Un mio articolo (v. allegato) sulle ferrovie in Liguria, ripreso da varie testate giornalistiche.

Cordiali saluti

**Massimo Ferrati**

*Segretario Regionale AEC Lombardia*

LA DIFFUSIONE DELLA PRESENTE È AUTORIZZATA ED AUSPICATA.  
RINGRAZIO COLORO CHE CONTINUANO A SEGNALARE EVENTI E ATTIVITA'  
D'INTERESSE.

*Per non ricevere più questa INFORMATIVA è sufficiente rispondere alla mail di diffusione con un semplice "NO".*

*L'archivio delle INFORMATIVE emesse è sempre consultabile [qui](#).*

**Che confusione sulle ferrovie in Liguria! E ad Albenga si rischia il disastro totale.  
Il paradosso di Ventimiglia. L'occasione sprecata di Savona**

Finalmente anche Coldiretti si è espressa contro il raddoppio a monte della ferrovia tra Finale Ligure ed Andora, che devasterà la piana di Albenga, senza apportare alcun beneficio in termini di mobilità, ma anzi riducendo l'accessibilità al treno – spariranno, infatti, le stazioni di Loano, Ceriale e Laigueglia – ed allontanando di molto quelle superstiti ai centri abitati, come è previsto ad Albenga, una città di 25 mila abitanti.

di Massimo Ferrari

La storia delle ferrovie in Liguria è costellata da errori e contraddizioni con conseguenze molto pesanti. I binari, a fine

Ottocento, vennero posati in prossimità dei centri rivieraschi, talvolta correndo a ridosso delle abitazioni, che, tuttavia, nei decenni successivi, lungi dall'essere abbattute, proliferarono in fregio alle rotaie.

Il vantaggio di abitare a poca distanza dalle stazioni era ritenuto evidentemente superiore rispetto ai disagi che il passaggio dei convogli – a quel tempo trainati da vapore e decisamente inquinanti – generavano. Più tardi le linee vennero elettrificate ed il problema dei fumi si ridusse drasticamente. Restava, però, il rumore, generato soprattutto dallo sferragliamento in curva, ed una certa pericolosità nell'attraversamento dei passaggi a livello.

Comunque, nel dopoguerra – quando il treno era ancora concepito come indispensabile – il raddoppio dei binari verso La Spezia, ma anche a Ponente, tra Genova e Savona, venne sostanzialmente realizzato in sede, con piccole modifiche di tracciato. Furono sacrificate solo pochissime stazioni secondarie, come la Sant'Ilario cantata da Fabrizio De André,

mantenendo, perciò, la capillarità nel servizio, seppur a discapito delle velocità commerciali. Non a caso l'alta velocità arriverà a Genova (quando arriverà) da nord, attraverso il Terzo Valico e non da La Spezia.

La conformazione geografica della costa ligure, la presenza di numerosi centri abitati, gli spazi assai angusti e la massiccia affluenza di villeggianti provenienti da Milano e da Torino hanno contribuito a mantenere al treno una quota di mercato non indifferente, evitando il tracollo a favore della gomma che si verificò durante il boom economico in altre zone della Penisola.

Il completamento delle autostrade non fu sufficiente a convincere tutti i pendolari ed i turisti a spostarsi in auto, visto che l'Aurelia e la viabilità locale divennero presto fortemente congestionate e raggiungere quindi la destinazione agognata somigliava sovente ad un percorso ad ostacoli, sempre meno veloce.

Da qui la determinazione di continuare ad investire nell'ammodernamento della ferrovia anche a Ponente fin dagli anni Settanta del secolo scorso. Ma allora le cose cominciarono a complicarsi sotto la spinta di interessi in conflitto.

A Savona la stazione di Mongriferone venne realizzata in tempi lurchissimi, a poca distanza dalla preesistente Letimbro, sprecando l'occasione per un riassetto urbanistico del quartiere. Tuttora resta irrisolto il problema del collegamento tra i treni ed il Palacrociera, dove si imbarcano migliaia di vacanzieri.

A Genova, seppur con colpevole ritardo, si pensa oggi di facilitare il passaggio da Principe alla Stazione Marittima con un sistema di tapis roulant a Santa Limbania.

A Savona – dove la distanza attraverso il centro storico è maggiore, ma non proibitiva – siamo sempre in alto mare.

Verso occidente, alla volta di Finale Ligure, si è completato il raddoppio, saltando Vado, Bergeggi, Noli e Varigotti, senza cogliere l'occasione per realizzare un tram moderno lungo il sedime abbandonato.

Tra San Lorenzo e Bordighera si è tagliata fuori persino una località rinomata come Ospedaletti.

A Sanremo la stazione è finita in galleria (con notevoli costi energetici per illuminare e rendere percorribile il tunnel di accesso tramite lunghi tapis roulant). Conservare il binario in mezzo all'abitato, dove ora sorge una trafficata ciclopiista, era davvero improponibile e, tutto sommato, la stazione resta centrale. Nondimeno si stima che a Sanremo si sia perduto il 37 per cento dei viaggiatori che prima arrivavano in treno. Altrove è andata anche peggio: ad Imperia e a Dianò Marina la stazione è troppo decentrata.

Ad Albenga, adesso si rischia il disastro totale.

Un progetto, tanto complicato, quanto realizzato in tempi biblici, mette in risalto i contrasti che dividono profondamente la popolazione. Per coloro che intendono continuare a servirsi del treno, a maggior ragione in una prospettiva di transizione ecologica raccomandata anche dall'Europa, la facile accessibilità e la relativa capillarità del servizio restano essenziali.

Non così per alcuni sindaci ancora legati ad una visione dello sviluppo basata solo sull'automobile e soprattutto per coloro che puntano sulla crescita dei valori fondiari, una volta eliminato il vincolo dei binari. Si potrebbe cercare una sintesi tra le due esigenze contrapposte, per esempio, prevedendo di interrare il tracciato nei punti più critici, ma senza allontanarlo troppo dalle residenze, com'è stato fatto con successo a Montecarlo e in molte località spagnole (Gerona, Elche ed altre). Soluzione ovviamente non priva di costi, che però potrebbe ripagarsi nel lungo periodo.

\*Massimo Ferrari

Presidente Utp/Assoutenti

