

EDIZIONE SPECIALE

LA RIMESSA DI BOCCADASSE

La Storia nelle Immagini

Il trasporto pubblico nel Levante
Genovese, raccontato attraverso
fotografie, documenti
ed esperienze
14-15 aprile 2012

Numero speciale dedicato alla mostra
sugli ottant'anni di servizio della Rimessa
di Boccadasse, a partire dalla sua
costruzione fino alla demolizione, dal
punto di vista di chi ha lavorato dentro e
fuori dalla rimessa, per concludere con
uno sguardo sul futuro delle aree



L'intervento del Presidente

Non sarà forse troppo corretto auto-complimentarsi, ma lasciatemi dire che questa mostra è stata davvero un piccolo grande successo.

Ottima e qualificata presenza all'inaugurazione, con Presidente Municipio VIII Medio-Levante, vari Consiglieri e Candidati alla Presidenza dello stesso Municipio (con diverse iscrizioni all'Associazione), una Consigliera Comunale, Soci e altre persone che hanno ascoltato con interesse l'introduzione di Claudio Bellini e, con altrettanto interesse, gustato focaccia e pasticcini insieme a noi.

Ma la cosa che maggiormente ha colpito è stato il continuo afflusso di persone delle più svariate tipologie durante il pomeriggio del sabato e, ancor di più, nella domenica.

Molti venuti appositamente (quanti di loro avevano quasi il magone per la rievocazione di un luogo ed un tempo che avevano vissuto per anni come autisti, controllori, manutentori nella rimessa) e molti appassionati, che si perdevano di fronte al video ed ai libri in consultazione.

Ma, soprattutto, molta gente comune, della moltitudine che affollava Boccadasse, soprattutto la domenica, che hanno curiosato, chiesto sul materiale esposto e sulla nostra Associazione.

Un grazie dunque a tutti voi che ci avete visitato.

Ma un grosso e sincero grazie va soprattutto a quanti hanno contribuito alla riuscita di questo evento e, in particolare, al nostro Vice-Presidente e Responsabile tecnico Claudio Bellini, vero primo artefice di tutto ciò e, per suo tramite, a quanti con lui hanno contribuito a rendere disponibile raro materiale di grande valore.

Senza dimenticare chi si è prodigato nella logistica dell'evento, procurando materiali e generi di conforto (andati a ruba), lavorando per l'allestimento, presenziando durante l'apertura.

Last but not least, come si dice, un sincero ringraziamento al Comune di Genova - Municipio VIII Medio-Levante, che ci ha conferito il Patrocinio, ed in particolare all'Assessore alla Cultura, alla Presidenza ed alla Struttura Manifestazioni, che ci hanno così fattivamente supportato.

*Il Presidente dell'Associazione Metrogenova
Luigi Piccardo*



La costruzione

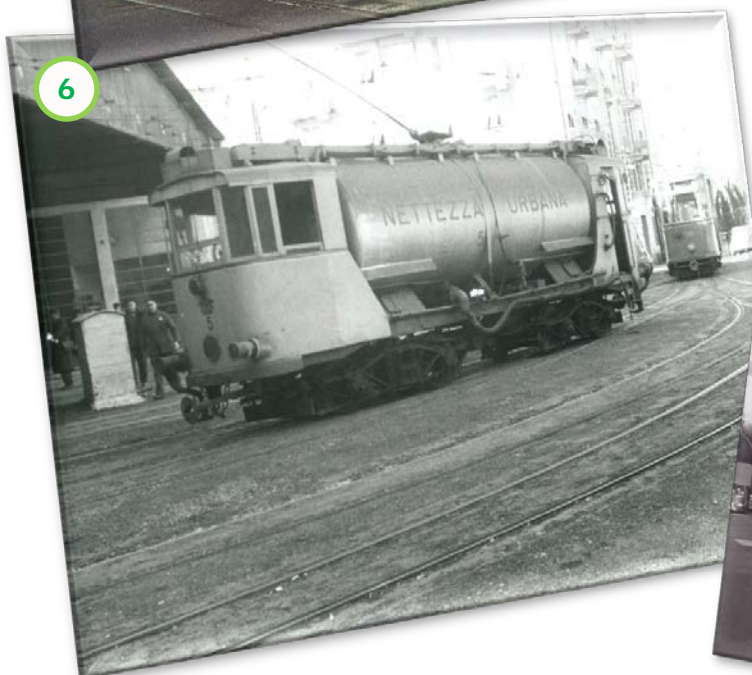
La storia dei tram nel Levante cittadino inizia nel 1899 con il prolungamento fino a Nervi delle linee della Società Tramways Orientali, fino ad allora attestate in piazza Tommaseo. Nel 1926 la società UITE - oramai unico gestore della rete tranviaria - inaugura il «deposito» di Boccadasse e per quasi 40 anni i tram ne saranno i padroni: dalle prime vetture a carrelli, le «Casteggini» (serie 751÷800, 801÷820 e le rimorciate 621÷650), fino alle «Littorine» (serie 900) fin quasi alla conclusione della loro carriera.



Nel 1928 la rete orientale comprendeva 11 linee, numerate da 39 a 49, la maggior parte delle quali attestate in Piazza De Ferrari.

Fotografie

1. Vettura tipo "Casteggini" serie 700 - UITE Notizie - Coll. S. Benvenuti / M. Libertini
2. Interno deposito - Foto P. Gregoris
3. Veicolo tranviario di servizio - Archivio Storico AMT Genova
4. Vettura tipo "Casteggini" serie 700 - Foto E. Bracciolini / Coll. C. Bellini



Arriva il «celere»

Nel secondo dopoguerra arriva sulle strade genovesi il «celere», un servizio di autobus che – effettuando meno fermate rispetto ai tram – è più veloce e comodo, ma anche più costoso. Nel 1951 la parte inferiore del deposito, fino ad allora usata come magazzino, viene trasformata in «rimessa» per ospitare gli autobus della CINTIA (Compagnia INTERNAZIONALE Trasporti Italia Africa), che affianca la UITE per l'esercizio delle linee rapide. Nel 1959 la CINTIA cessa il proprio servizio ed iniziano i lavori di adeguamento della rimessa, che verrà

riaperta sotto le insegne UITE nel marzo del 1960, per ospitare 48 vetture, salite fino a 70 a metà degli anni Sessanta.

Fotografie

5. Vettura tipo "Genova" serie 900 e FIAT 410 st. 9 Piaggio - Foto P. Gregoris
6. Veicolo tranviario Nettezza Urbana - Archivio Storico AMT Genova
7. Vettura tipo "Genova" serie 900 - Foto P. Gregoris
8. Vettura tipo "Casteggini" serie 800 e FIAT 401 UM CaNSA - Archivio Storico AMT Genova

L' «Operazione Rotaie»

Nel 1964 si attua nel Ponente genovese la prima fase della «Operazione Rotaie», il programma di smantellamento dell'intera rete tranviaria genovese. Il primo effetto è il trasferimento delle «Littorine» sulle linee della Val Bisagno e del Levante, ma per poco tempo: il 18 luglio 1965 viene soppressa la linea 15 in servizio da Caricamento a Nervi, passando per circonvallazione a mare, mentre il 10 novembre viene soppressa anche la linea 16 in servizio da Brignole a Nervi, passando per la Galleria Mameli e la strada litoranea.



I tram rimarranno in servizio ancora per un anno circa soltanto sulla direttrice della Val Bisagno.

Fotografie

9. ALFA Romeo 911 AU OMFP utVes - Archivio Storico AMT Genova
10. Vettura articolata serie 1600 e FIAT 410 st. 3 Piaggio - Foto Publifoto / Coll. M. Rughi
11. Vettura tipo "Genova" serie 900 - Foto P. Gregoris
12. FIAT 411 CaNSA - Foto Publifoto / Coll. M. Rughi



La conversione per gli autobus

All'inizio del 1967 il tram è completamente uscito di scena e quindi tutti gli impianti che avevano ospitato le vetture vengono trasformati per ospitare i nuovi autobus. Non fa eccezione Boccadasse che viene adeguata per ospitare circa 95 vetture. Tra le tipologie di autobus numericamente più presenti nella rimessa occorre ricordare gli «Alfoni», ovvero gli ALFA Romeo 911 AU con carrozzeria Pistoiesi (serie 4501÷4540), che raggiungevano anche le colline di Bavari. Nel 1973 si completa l'ultimo grande intervento di rinnovo della rimessa che porta



la capacità complessiva a 155 autobus, disposti sui due livelli di passo Boccadasse e via Arnaldo da Brescia.

Fotografie

- 13. FIAT 410 st. 3 Piaggio - Archivio Storico AMT Genova
- 14. Lavori di sistemazione della rimessa - Archivio Storico AMT Genova
- 15. FIAT 409A Menarini e OM Tigre Suzzara - Archivio Storico AMT Genova
- 16. FIAT 409 Scall - Archivio Storico AMT Genova



La revisione della rete

Nel 1973 viene varata la revisione della rete: il biglietto a tempo - al posto della tariffa a corsa - rivoluziona le abitudini degli utenti e cambia completamente l'organizzazione delle linee. Niente più tram, niente più filobus, niente più linee celeri, soltanto autobus per il servizio di trasporto pubblico. A Boccadasse viene assegnato il gruppo completo delle «Ballerine» (4301÷4350) ed anche una parte consistente di «Seimila» (6001÷6120), entrambi FIAT 410, risalenti alla prima metà degli anni Sessanta.



La linea rapida P - nome derivante da «Pedemontana», cioè corso Europa - viene numerata come 17 e viene soppressa la linea E, sostituita dal 31 in corso Italia.

Fotografie

- 17. FIAT 410 st. 3 Piaggio - Foto G. Cavanna
- 18. FIAT 410 st. 9 Piaggio - Foto G. Cavanna
- 19. FIAT 418AC Pistoiesi - Foto D. Rovere
- 20. FIAT 410 st. 9 Piaggio - Foto G. Cavanna

Gli anni Settanta



Gli anni settanta sono caratterizzati dall'arrivo del modello di autobus più diffuso a livello nazionale e cittadino: il FIAT 418, presente a Genova in tre taglie (AL, AC e la versione ridotta VS880) e cinque carrozzerie diverse. Boccadasse ospita i gruppi completi delle serie 3251÷3290 (versione AC carrozzeria Pistoiesi) e 3501÷3530 (versione AL carrozzeria De Simon): quest'ultima aveva ampie vetrate, quasi come se fosse un tipo di autobus «panoramico» da utilizzare sulle linee turistiche e balneari della costa di Levante.



Tra le piccole occorre invece citare la serie 4601÷4667, un autobus prodotto dalla Menarini di Bologna, su meccanica del FIAT 409A.

Fotografie

- 21. FIAT 418AL De Simon - Foto G. Cavanna
- 22. FIAT 409A Menarini - Foto L. Luppi
- 23. FIAT 418AC Pistoiesi - Foto G. Cavanna
- 24. FIAT 418AL De Simon - Foto D. Rovere



Gli anni Ottanta e Novanta

Ancora autobus nella storia della rimessa per gli ultimi due decenni del secolo: a metà degli anni Ottanta, arrivano i Menarini Monocar 201/2, taglia da 10,5 metri: anche in questo caso tutto il gruppo - dopo una brevissima permanenza di 8 vetture a Sampierdarena - viene assegnato alla rimessa levantina, mandando in pensione le «Seimila» degli anni Sessanta. La rete nel frattempo si espande sulle colline, per arrivare ai nuovi quartieri di Quartoalto e Colle degli Ometti. Sul finire del millennio, il protagonista della rimessa è



l'IVECO CityClass, uno dei primi modelli a pianale completamente ribassato: 54 vetture arrivate tra il 1999 ed il 2000.

Fotografie

- 25. Menarini Monocar 201/2 NU - Foto C. Bellini
- 26. IVECO 471.10.20 Effeuno (allestimento speciale trasporto tifosi) - Foto M. Zonghi
- 27. Bredabus Inbus U150 - Foto C. Bellini
- 28. IVECO 491.10.27 CityClass - Foto C. Bellini

Il Duemila e la chiusura



Nel nuovo millennio arrivano le prime vetture da 12 metri (Scania Omnicity ed IVECO CityClass) e viene ospitato nella rimessa anche il filobus storico, vettura 2269, un FIAT 668F carrozzato Piaggio del 1953. Ma arrivano anche cattive notizie: si comincia a parlare di chiusura della rimessa.

L'attività cessa definitivamente il 4 agosto 2008: linee, autobus ed autisti vengono riassegnati alle altre rimesse vicine, Mangini e Staglieno/Gavette.



L'ultima vettura a rientrare in rimessa dopo una giornata di servizio è la 8603: per uno strano scherzo del destino questa vettura sarà distrutta per un incendio nella rimessa di Staglieno.

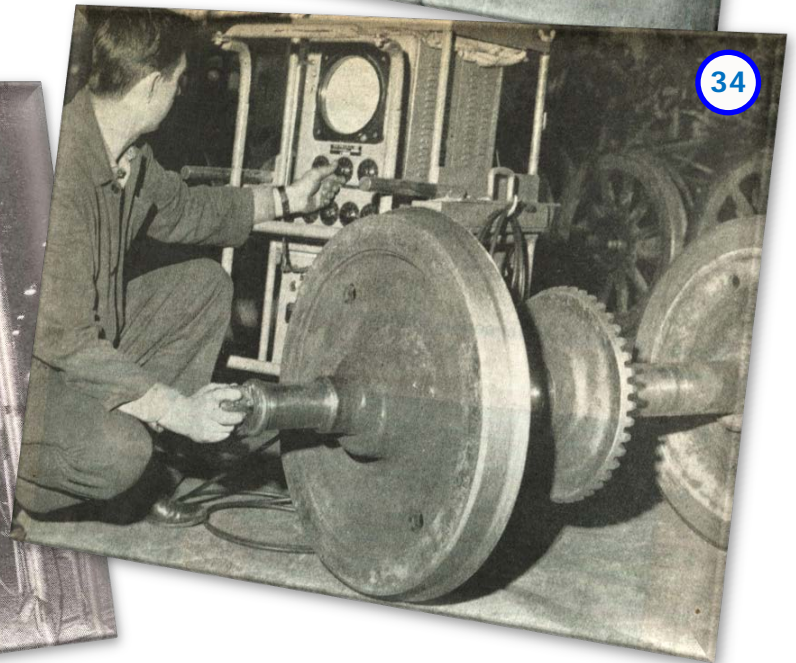
Fotografie

- 29. FIAT 668F Piaggio - Foto D. Ragazzi
- 30. BredaMenarinibus M231 MU - Foto F. Giuffra
- 31. Autodromo Tango - Foto F. Giuffra
- 32. IVECO 491.12.27 CityClass - Foto M. Loiacono



La notte degli autobus

Quando le nostre vetture, finito il servizio, rientrano in rimessa, sembrerebbe che la loro giornata sia così terminata. Invece, prima di poter riposare nella «zona di sosta», passano alcune ore, durante le quali esse vengono lavate, rifornite del carburante necessario e sottoposte ad un esame tecnico. Se l'esito dell'esame sancisce che la vettura ha tutti i requisiti per riprendere il lavoro il giorno seguente, le è finalmente consentito un meritato riposo; in caso contrario l'aspetta la «fossa», ove si eseguono le riparazioni.



Con le vetture, vivono queste notti di rimessa oltre 200 uomini, dislocati nei vari impianti. Il loro lavoro acquista un carattere particolare, quasi un rituale che solo di notte è possibile fare.

[testo tratto da GenovaAMT – Gennaio 1969]

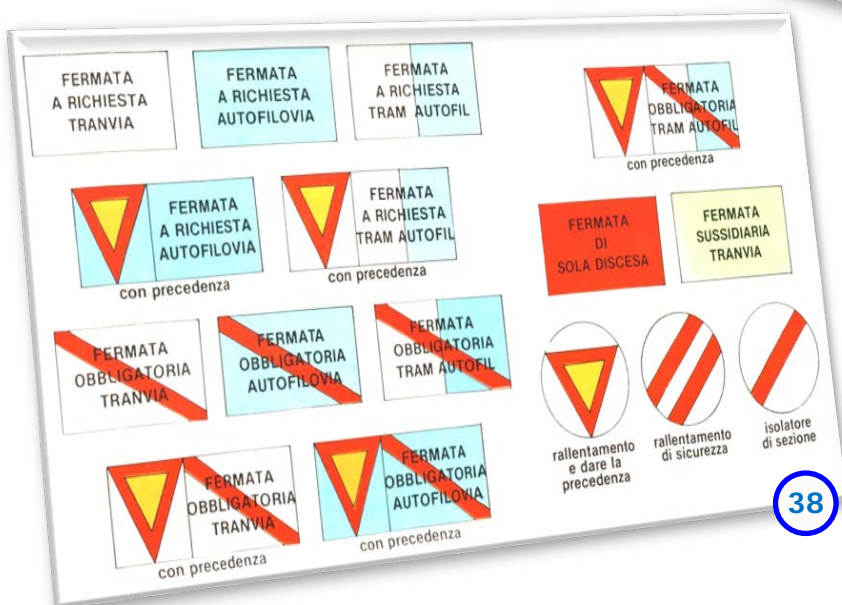
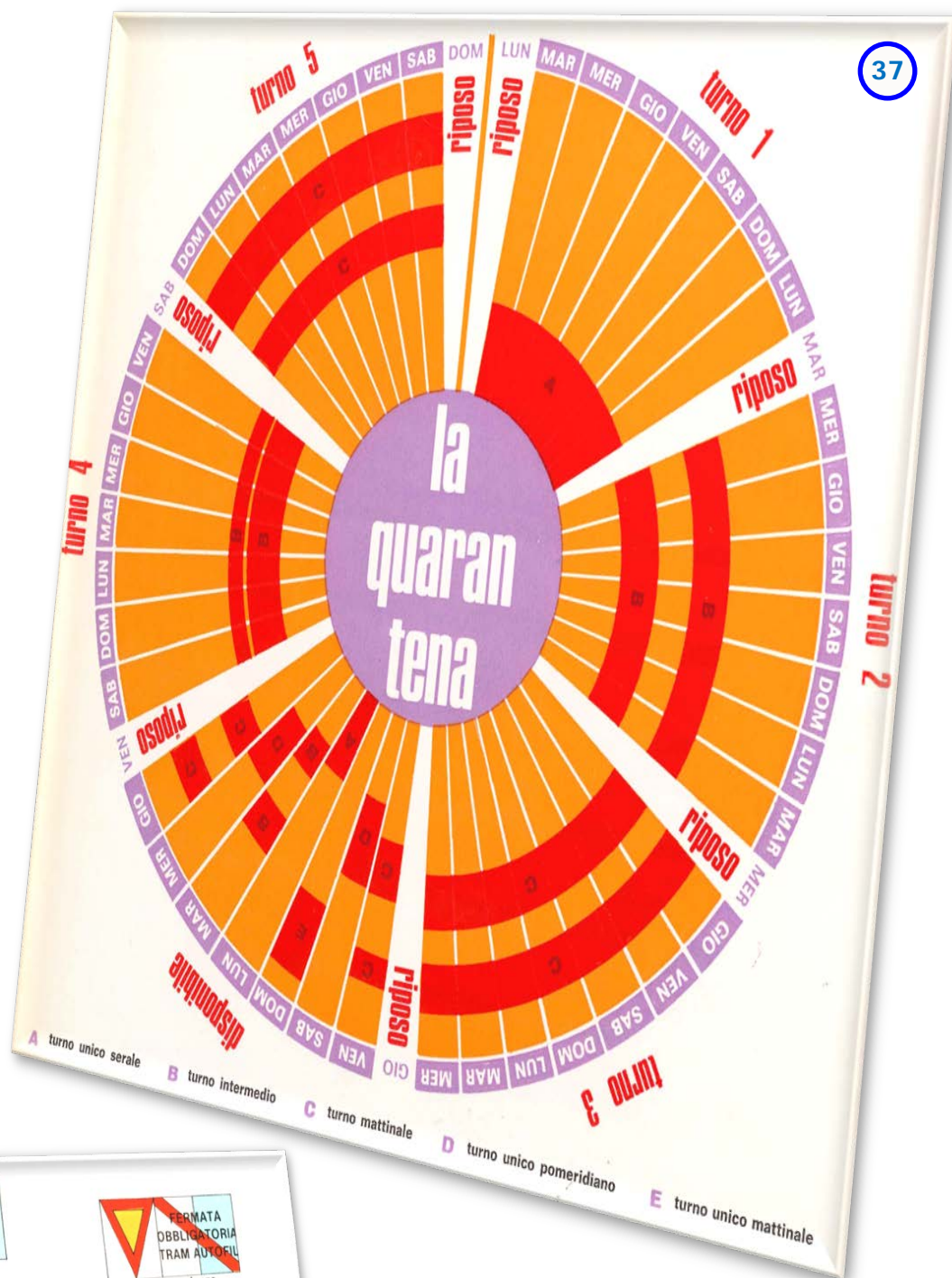
Fotografie

33. 34. 35. Rivista UITE Notizie -
Coll. S. Benvenuti / M. Libertini
36. Veicolo di servizio "vacca" - Foto F. Giuffra

Sulla ruota dei turni

Per ogni rimessa esiste una «tabella dei numeri del servizio», sulla quale sono indicati tutti i turni. La loro successione, in base a criteri concordati con le organizzazioni sindacali, si articola per gruppi di dieci. Si fa eccezione per certi tipi di orario (intermedi, mattinali lunghi, serali) che possono essere raggruppati in modo da costituire gruppi fissi di agenti, che lavorano sempre su quel tipo di orario.

Il personale «ruota» sui turni di servizio della rimessa di appartenenza, secondo uno schema prestabilito, che è il seguente: durante sette settimane un agente effettua cinque turni di servizio progressivi, riposa sette giornate e, per una settimana è «disponibile».



Questo periodo di 49 giorni viene tradizionalmente chiamato «quarantena».

[testo tratto da GenovaAMT – Maggio 1970]

Fotografie

- 37. Rivista UITE Notizie - Coll. S. Benvenuti / M. Libertini
- 38. Storia del trasporto pubblico a Genova - Coll. A. Bonzini

La mia giornata di autista

Sono le 3.30: scatta la sveglia che rompe il silenzio della mia stanza. Comincia sempre così la mia giornata di autista. Una buona manata di acqua fresca compie il solito miracolo mattutino e sono finalmente sveglio. Sono le 4 e fra dieci minuti dal capolinea parte il tram diretto al centro. Alla fermata noto le solite facce, arriva il tram e fa piazza pulita. Il mio primo turno oggi va dalle 4.50 alle 8.40: all'ingresso della rimessa trovo il mio bigliettario in attesa. Gli faccio cenno mentre entro nel «gabbiotto» del controllore a ritirare il cartellino e il modulo «700».



39



41



40

Un'occhiata alle targhe, due o tre accelerate tanto per scaldare il motore e poi via, verso la nostra avventura...

[testo tratto da UITE Notizie – Gennaio 1964]



42

Fotografie

39. 40. 41. Rivista UITE Notizie
- Coll. S. Benvenuti / M. Libertini
42. FIAT 410 st. 9 Piaggio - Foto G. Cavanna



dove egli si incantava trovando strani cartelli come "17 con due barre verdi" o "15 con due barre rosse", con l'indicazione di percorsi e località per lui misteriose, se non addirittura esotiche. Vi ricorderete quelle targhe laterali plastificate, lunghe quasi un metro, coi grossi numeri ben evidenziati: allora erano in uso quelle, e non le attuali elettroniche che non accendono assolutamente la fantasia dei bambini. I piccoli bus che "battevano" le alture erano allora veri e propri trabiccoli giunti ormai alla fine della loro carriera d'utilizzo: i cristalli vibravano, le lamiere scricchiolavano, le portiere si aprivano e si richiudevano con gemiti e sbuffi vari



I ricordi di un nonno e del suo nipotino...

Quando il bus arrivava, salivamo di corsa e lui si fiordava sulla piattaforma posteriore per misurarsi sotto la «tacca» del metro. Era sempre speranzoso di diventare alto e grande, mentre io ero speranzoso del contrario, per ovvie ragioni economiche. Poi ci piazzavamo sugli ultimi sedili del lato destro, così da curiosare nel porta-targhe del bus,



ed i sedili erano di dura "formica" se non addirittura di legno.

[testo di A. Caminiti]

Fotografie

- 43. Rivista UITE Notizie
- Coll. S. Benvenuti / M. Libertini
- 44. Rivista Omnibus Mese - Coll. C. Bellini
- 45. Bredabus Inbus U150 - Foto F. Giuffra

Le alternative

Numerosi sono stati i progetti per una nuova collocazione del deposito degli autobus: una delle prime idee è stata quella della Valle del Sole, sulle alture di Borgoratti, per la quale - già nel 1971 - era stata ipotizzata una rimessa da 250 veicoli. In anni più recenti l'attenzione è stata rivolta ad utilizzare aree ad uso sportivo, come il campo di atletica di Villa Gentile a Sturla, oppure lo Stadio Carlini a San Martino: niente di fatto per entrambe queste ipotesi, per cui, ancora oggi, a distanza di quattro anni dalla chiusura di Boccadasse questa importante area della città rimane priva



di una fondamentale struttura per l'esercizio del trasporto pubblico.

Fotografie

46. GenovaAMT - Coll. S. Benvenuti / M. Libertini
 47. 48. 49. Foto aeree Simmons / Microsoft Bing





La cessione e il percorso di partecipazione

Nel 2006 inizia il processo di dismissione della rimessa con la cessione della proprietà da «AMI», l'Azienda per le infrastrutture nata da AMT, a «Tono Due», controllata da «SPIM», Società per la promozione del patrimonio immobiliare del Comune di Genova.

Alla fine di quell'anno la vendita delle aree viene conclusa in favore di «Abitcoop» e della cooperativa edilizia «Primo Maggio '85».



Nel frattempo all'inizio del 2009 si mette in moto la macchina del Percorso di Partecipazione Pubblica, uno strumento utilizzato dal Comune di Genova per testare l'idoneità del progetto presentato rispetto alle aspettative della popolazione residente.

Fotografie

- 50. Lavori di demolizione - Coll. Abitcoop Liguria
- 51. 52. Progetto di riqualificazione M. Botta - Coll. Abitcoop Liguria
- 53. Progetto di riqualificazione SAU 2009 - Coll. Abitcoop Liguria



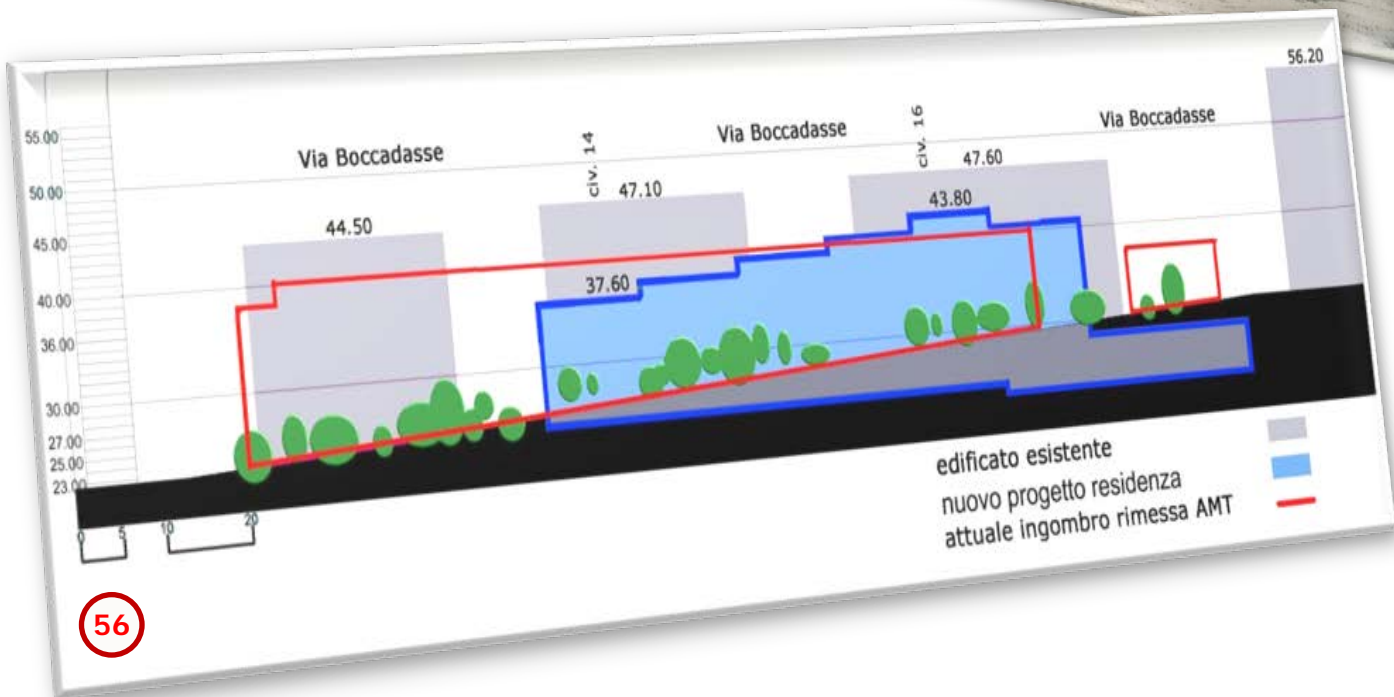
La demolizione ed il nuovo progetto

Dopo la bocciatura dei due progetti dell'architetto svizzero Mario Botta, il percorso di partecipazione si conclude nel luglio del 2009 con l'approvazione da parte della Giunta Comunale dello Schema di Assetto Urbanistico (SAU) e della Bozza di Convenzione con la cooperativa edilizia per l'attuazione di questo Schema.

Iniziano quindi i lavori di demolizione della struttura e di bonifica delle aree, per poi successivamente installare il cantiere: al termine dei lavori saranno realizzati tre edifici, con un schema a corte interna, per una superficie complessiva di 9.000 m², che viene integrato con una zona a verde di superficie pari a circa 3.000 m².

Fotografie

- 54.55. Lavori di demolizione - Coll. Abitcoop Liguria
 56. Progetto di riqualificazione SAU 2009 - Coll. Abitcoop Liguria



A conclusione di questo numero speciale, mi permetto di riportare il commento della nostra Socia **Icci** (questo è il nickname che usa sul nostro Forum) per ringraziare tutti coloro che ci hanno fatto visita e tutti coloro che si sono commossi almeno un pochino, così come io - pur non essendo mai entrato nella Rimessa quando era in funzione - mi sono commosso cercando le foto, scrivendo i testi, impaginando i riquadri e addirittura verniciando il grande stemma che era sul cancello. **Grazie a tutti!**

Claudio

Domenica pomeriggio in sede Emozioni e sensazioni

Complimenti per le immagini della storia, in particolare per la cronologia così ben curata e supportata da ampi post appesi alle pareti in via Aurora. Ho letto tutto ciò che è stato affisso. Sono state anche girate le "targhe" dei bus, per la curiosità di vedere che cosa c'era scritto dietro; qualche fascia era bianca, qualche altra riportava un altro numero di linea e il suo percorso. Ciliegina sulla torta: il **17 con la X rossa**. Bellissima! Poi mi sono seduta ad angolo ed ho aperto, con molta cura l' "**albo della nostalgia**", come ho pensato di chiamarlo. Avrei voluto avere dei guanti bianchi di cotone, perché le immagini in bianco e nero mi suggerivano **rispetto per il faticoso lavoro** di Claudio e **nostalgia per il**



nostro passato.

Ed ecco la pagina sulla E, il **bus dei fiori**, che ben ricordo, bambina, all'inizio degli anni settanta. Era emozionante prenderlo, perché, io da Pieve ero arrivata a Nervi, ci salivo con il batticuore. Si andava "*in centro*".

E poi la P, le cui immagini mi suggerivano il passaggio dal PIME, la curva di via Somma, dove c'era ancora un benzinaio, nei pressi di quel che in passato, diceva mia nonna, era un **dazio**; al dazio si pagavano ancora le gabelle, ma di più non ricordo.

Una foto storica mostra via Posalunga, con dietro quello che chiamano il grattacielo, vale a dire il



Fotografie di Giuseppe Laurino e Luigi Piccardo

Altre foto presenti nella galleria fotografica http://www.metrogenova.com/altro/mostra_boccadasse/foto.html

palazzo di 9 piani, con 2 ingressi oltre quella che è la palazzina del farmacista, cosiddetta a Borgoratti, perché la figura di rilievo, allora, era il farmacista zonale, proprietario della villetta a piani e delle fasce intorno.

Era quello il luogo di passaggio del mitico **86**, che saliva su, a San Desiderio, raccogliendo gli abitanti di Pomà e Premanico. E poi ancora l'**85**, che si inerpicava oltre l'orrido della salita verso Bavari, dove le case lasciavano il posto agli orti e ai numerosi alberi da frutta. Comossa nel riconoscere i **luoghi del cuore**, la magia del passato, in cui tutto, per me bambina, era



misterioso e vago, perché abitavo a Pieve Ligure e le gite sulle alture di Genova erano per me un vero e proprio viaggio, quasi una vacanza.

Le parole che **mi salgono dal cuore** a ringraziamento della bella mostra sono lo stupore e la dolcezza. **Stupore** per come ho potuto rivivere il mio passato di provincialotta-rivierasca attraverso il mezzo pubblico; **dolcezza** per la serenità del ricordo. Guardare le immagini della mia e della nostra storia fa bene all'anima, anche se quelle care pagine le ho sfogliate...senza guanti, un po' tra l'imbarazzo e la timidezza, per non sciupare nulla.





È stata fondata nel novembre del 2007 su iniziativa di un gruppo di genovesi aventi in comune la passione per il trasporto pubblico, la propria città e la volontà di dare un contributo competente su temi spesso trattati con superficialità.

Persegue lo scopo di studiare, valorizzare e promuovere le reti di trasporto pubblico a Genova con particolare attenzione alla ferrovia, alla metropolitana e, in generale, ai sistemi in sede propria e/o riservata che garantiscano un elevato livello di mobilità sostenibile.

L'Associazione è senza fini di lucro e riunisce sia persone con esperienza nel settore dei trasporti sia semplici appassionati.

È aperta a tutti e politicamente indipendente. Il nostro strumento principale di comunicazione è il portale internet www.metrogenova.com, lanciato nel giugno del 2006 con tutte le info sulla nostra metropolitana e sugli altri sistemi di trasporto pubblico del nostro territorio.

A questo si aggiungono il Forum, la pagina su Facebook ed il Canale You Tube, utili risorse per fornire info che possono aiutare i genovesi a conoscere meglio il trasporto pubblico della propria città.



Per **associarti**:

vai sul sito www.metrogenova.com ed accedi alla sezione "Associazione", troverai le semplici istruzioni e scoprirai che la quota associativa è davvero alla portata di tutte le tasche.

Associazione Metrogenova

Sede Legale: Via Orsini 1b/5 - 16146 - Genova

Codice Fiscale: 95114670102

www.metrogenova.com -- info@metrogenova.com

Coordinamento editoriale e grafico di questo numero
Claudio Bellini

Queste pagine sono da considerarsi parte del sito amatoriale www.metrogenova.com e non hanno scopo di lucro. Questo pdf è di libera diffusione attraverso tutti i canali informativi disponibili, ma non è possibile usarlo a scopo commerciale o modificarlo. In caso di utilizzo dell'intero documento o delle singole immagini, si prega di citare la fonte.



RINGRAZIA

per il Patrocino della Manifestazione



Comune di Genova Municipio VIII Medio-Levante

per la collaborazione e la fornitura del materiale fotografico e documentale:



Archivio Storico

nelle persone di Mauro Pedemonte e Andrea Subbrero

Associazione



Abitcoop Liguria nella persona di Maura Roncagliolo

ed inoltre

Claudio Bellini - Silvio Benvenuti - Alessio Bonzini
Daniel Casté - Giorgio Cavanna - Mario Ciampolini
Flavio Giuffra - Paolo Gregoris - Marco Libertini
Mauro Loiacono - Luciano Luppi - Fiorenzo Pampolini
Andrea Papale - Daniele Ragazzi - Danilo Rovere
Marco Rughi - Claudio Serra
Alessio Valerio - Marco Zonghi

*Prima di stampare, considerate l'impatto ambientale
Please consider the environment before printing*