



Foto Riccardo Genova



1929 - 2019 FESTEGGIAMO INSIEME A CASELLA IL 1° SETTEMBRE

Il 1° settembre 2019 la ferrovia
Genova Casella compie 90 anni:

un traguardo considerevole per il treno storico che, da quasi un secolo,
porta genovesi e turisti alla scoperta delle tre valli, Bisagno,
Polcevera e Scrivia, attraverso panorami mozzafiato.
La Regione Liguria, i Comuni di Genova, Casella, Sant'Olcese, Serra Riccò
e AMT invitano tutti i cittadini a partecipare alla grande festa
che si celebra il 1° settembre presso la stazione di Casella.

www.lamialiguria.it #ilmiotrenino



FERROVIA GENOVA CASELLA



BUON COMPLEANNO TRENINO!



Foto di P. Cassani

lamialiguria.it #ilmiotrenino



AMT Genova

Con la collaborazione di:



LA STORIA DELLA FERROVIA

La nascita

Era il 15 luglio 1903 quando il Consiglio di Stato dichiarò opera di pubblica utilità la costruzione della linea ferroviaria Genova-Casella e tra il 1903 e il 1907 furono compiuti tutti gli adempimenti amministrativi.

Nell'ottobre 1907 si costituì la Società Ferrovie Elettriche Liguri, che ricevette in concessione la costruzione della linea ferroviaria tra Genova e Casella.

Il progetto prevedeva che i lavori iniziassero da dove oggi si trova il deposito di Casella, con successivo avanzamento verso Genova. La soluzione consentiva di prelevare dal torrente Scrivia il materiale necessario alla realizzazione e di utilizzarlo con poco dispendio per l'esecuzione del tracciato.

Il 1 settembre 1929 fu finalmente effettuata la prima corsa aperta al pubblico.



Stazione Campi, 1931

Il Dopoguerra

Forse grazie alla scarsa rilevanza bellica e alla sua posizione decentrata rispetto al porto, la ferrovia Genova-Casella non subì danni diretti alle infrastrutture. Ciò che la mise a dura prova fu la carenza dei rifornimenti per la priorità attribuita alle necessità belliche, l'usura dovuta al pesante utilizzo e la mancanza di risorse utili a preservarne le attrezzature.

Alla fine del conflitto sia il materiale rotabile che le strutture risultavano pesantemente danneggiati dall'usura alla quale erano stati sottoposti: un rinnovamento totale non era più procrastinabile.

Dopo un periodo di incertezza, nel 1949 la S.A.G.E.F. rinunciò alla ferrovia e da quell'anno subentrò la gestione commissariale governativa del Ministero dei Trasporti. I fondi disponibili permisero la realizzazione del prolungamento dall'antica alla nuova stazione di Casella. Le attrezzature vennero aggiornate acquistando motrici e carrozze da altre amministrazioni.

Alla fine degli anni Cinquanta entrarono in servizio due locomotori della ferrovia Adriatico-Sangritana, i locomotori 28 e 29.

Sant'Olcese Tullo negli anni '70



Stazione Casella, 1983



Anni 2000

All'inizio del nuovo millennio la gestione della ferrovia, dopo una breve parentesi di affidamento a Ferrovie dello Stato S.p.A., passò alla Regione Liguria. Nel 2002 il servizio venne sospeso per tre mesi a seguito di una frana presso Sant'Olcese Tullo e dei conseguenti lavori di ripristino.

Dal 16 aprile 2010, a seguito di una gara bandita dalla Regione Liguria, la gestione della ferrovia passò ad AMTGenova, che gestisce il trasporto pubblico locale nel capoluogo ligure.

Gli eventi alluvionali del 2011 e del 2014 determinarono un prolungato periodo di sospensione dal servizio. I lavori portarono ad un significativo miglioramento dell'infrastruttura, grazie a interventi di ricostruzione di ponti danneggiati, ottenendo anche una riduzione dei tempi di percorrenza.

La ferrovia venne re-inaugurata alla presenza delle massime autorità regionali il 21 maggio 2016.

Nel corso del 2018 rientra in servizio la storica elettromotrice A2 del 1929 proveniente dalla ferrovia della Val di Fiemme.



Inaugurazione stazione Casella, 1929

Stazione Manin nel primo decennio

Il primo decennio

Nonostante la cospicua affluenza, i notevoli costi d'esercizio portarono, nel corso del primo decennio dopo l'apertura, a difficoltà finanziarie che sfociarono in diversi cambi di gestione: dopo la S.A.C.E.F. (Società Anonima Costruzione Esercizio Ferroviario), subentrò la S.T.E.A.L. (Società Trazione Elettrica Appennino Ligure) e alla fine degli anni Trenta la S.A.G.E.F. (Società Anonima Genovese Esercizi Ferroviari), costituita dalla società "Lazzi" che da anni gestiva servizi di trasporto su gomma in Toscana e Liguria.

Il locomotore 29



Stazione Manin, 1965



dopoguerra

Tali mezzi, destinati nel tempo ad arricchire l'impianto di ulteriore fascino, risultavano anche più antichi della ferrovia stessa perché costruiti nel 1924 a Vado Ligure. Convertiti allo scartamento metrico, prestarono servizio per circa vent'anni, fino a quando la ferrovia decise di restaurare interamente il locomotore 29, utilizzando i pezzi dell'altro per effettuare gli interventi più importanti.

Anni '70

La tristemente famosa alluvione del 1970 causò ingenti danni, ripristinati solo nella primavera dell'anno successivo, mentre il 17 gennaio 1974 si verificò il deragliamento di una motrice presso Sardorella, che causò una vittima.

Il 31 ottobre dello stesso anno l'intera linea venne posta sotto sequestro per ordine della magistratura, prevedendo di attivare nuovamente il servizio solo dopo il completamento dei lavori più urgenti.

Ciò comportò un'opera di modernizzazione della linea.

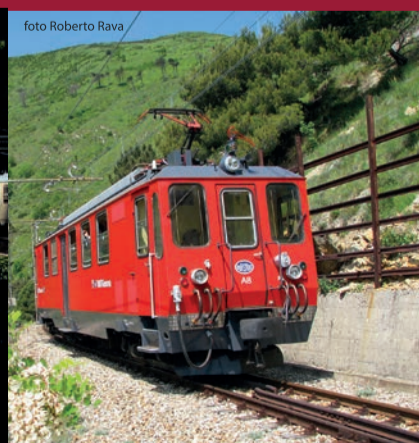
Gli interventi di ammodernamento della rete e dei rotabili continuarono: nel 1980 venne realizzato l'ampliamento del ponte sullo Scrivia, con spostamento in sede propria dell'ultimo tratto della linea e costruzione di un binario di raddoppio a Casella Paese.

Anni '90

All'inizio degli anni Novanta venne rinnovata completamente la linea aerea da Ansaldo Trasporti, con la sostituzione della caratteristica palificazione originale Breda con il sistema a contrappesi simile a quello in uso dalle Ferrovie dello Stato.



Il locomotore A12 con la livrea per il novantesimo



Il locomotore ai giorni nostri