

CAOS FERROVIE LA LINEA RISALE AI PRIMI DEL NOVECENTO, I PASSEGGERI IN VIAGGIO PER ALASSIO E IL PONENTE COSTRETTI AD ARRANGIARSI CON AUTOBUS E AUTOSTOP

Liguria, treno troppo alto per la galleria

Il convoglio da Savona deve fermarsi ad Albenga: i nuovi vagoni non sono «compatibili»

Marco Raffa

ALASSIO

Treni infestati da cimici, zecche e scorpioni, macchinisti costretti a «dimostrare» al locomotore che guidano di essere vivi e vigili, mediante il ritmico pigiare su un antiquato pedale. Le Ferrovie italiane ci hanno abituato a non stupirci più di nulla, o quasi. Però fa impressione scoprire che, in quest'ultimo scorcio di 2005, sulla Riviera ligure di Ponente esiste un tratto di linea dove alcune carrozze sono incompatibili con le gallerie. Nel senso che alcune delle carrozze utilizzate normalmente da Trenitalia non possono essere impiegate perché, fisicamente, «non passano» nelle gallerie. Succede tra Albenga e Alassio dove la vicenda, nota agli addetti ai lavori ma sconosciuta a viaggiatori e amministratori locali, è venuta a galla qualche giorno fa quando Trenitalia ha immesso sulla linea un treno «anomalo», con una carrozza a due piani che in questa tratta non era mai stata utilizzata. Il treno, l'11376 in partenza da Savona alle 15,08 e arrivo ad Alassio 15,55, è stato limitato ad Albenga, la «fermata» precedente, 9 chilometri circa di distanza. «Ci siamo arrangiati, qualcuno ha aspettato un treno successivo, qualcun altro ha scelto l'autobus, altri ancora hanno chiesto un passaggio ad amici», racconta Pasquale Meli, albeganese che dopo anni di disavventure ferroviarie ha creato un sito internet, comitatotreno.it, diventato il punto di riferimento dei pendolari del Ponente. «Ma

ci è rimasta - prosegue - la curiosità di capire il perché di questa strana decisione. Abbiamo indagato, siamo rimasti a bocca aperta». Ormai i pendolari si sono organizzati e colloquiano, più o meno cordialmente, con Trenitalia. Così non è stato difficile ottenere dalla «Direzione regionale Liguria, settore produzione/assistenti di linea» una risposta disarmante: «La Sala Operativa ha provveduto ad utilizzare dette vetture per poter effettuare il treno indicato e sopprimerlo nella tratta Albenga-Alassio per i conosciuti motivi. Altra soluzione attuabile, visti i problemi di carenza materiali dovuti alla nota protesta Vacma, era quello di sopprimere il treno. Si è scelto quindi il male minore». Commenta Meli: «Ci siamo fatti spiegare: i "conosciuti motivi" sono il fatto che nelle gallerie Carrettera, Punta Murena e nella "galleria del

porto" le carrozze a due piani di Trenitalia proprio non passano. Ecco svelato il mistero».

In passato il problema non si era mai posto, perché si era sempre riusciti a portare su questa tratta treni «compatibili» con le gallerie d'inizio Novecento, a binario unico, ancora utilizzate sulla Genova-Ventimiglia che qui scorre quasi sul mare. Qualche mese fa è stato approvato il progetto di massima per il raddoppio e spostamento a monte della linea, ma ci vorranno anni - si parla di almeno un decennio - per definire il progetto esecutivo, individuare ed espropriare le aree, realizzare fisicamente il nuovo tratto e disattivare il vecchio. Nel frattempo, Alassio - e di conseguenza tutto il Ponente - resteranno off limits a certe tipologie di treni provenienti dal Savonese.

Nemmeno Marco Melgrati, sindaco di Alassio più volte protagonista di duelli a distanza con la direzione di Trenitalia, era a conoscenza della singolare «limitazione» del tracciato ferroviario del suo Comune. E difficilmente lascerà la cosa senza risposta. «D'altra parte - spiega - in questo territorio ci sono ancora le gallerie, le linee e la stessa stazione ferroviaria costruite grazie ad Hanbury nel primo Novecento». Daniel Hanbury, fratello del celebre Thomas fondatore dei Giardini botanici di Ventimiglia e proprietario di vasti appezzamenti di terreno nel comprensorio allassino, aveva ceduto gratuitamente alle Ferrovie i terreni necessari per il passaggio dei treni e per realizzare la stazione. «A condizione però - continua Melgrati - che le Ferrovie si impegnassero a far sì che ogni treno in transito fermasse nella nuova stazione». E' passato un secolo, forse giuridicamente questi impegni non sono più rivendicabili ma il primo cittadino di Alassio non ha mancato, ancora dopo le recenti cancellazioni di fermate che hanno penalizzato la città del Muretto, di notificare alla dirigenza di Trenitalia il carteggio di donazione firmato da Daniel Hanbury ai primi del Novecento. Alassio, insomma, ha diritto a una maggior considerazione da parte di Trenitalia. Anche per rispettare la memoria di un gentiluomo inglese che, of course, amava la Riviera e credeva nelle Ferrovie.

