Filippo Bonfiglietti

Ormea

La ferrovia Ceva-Ormea una proposta di privatizzazione per rilanciarla

Ormea è collegata a Ceva con una ferrovia del 1893: cosa che ha contribuito alla sua fortuna nella prima metà del Novecento, quando le automobili erano un privilegio di pochi. Oggi la ferrovia - pur essendo del tutto efficiente - è quasi in disuso a causa dei vantaggi offerti dalle automobili e dell'insufficienza del servizio, in termini sia di tempo occorrente che di materiale rotabile e con un numero di passeggeri davvero modesto.

C'è chi pensa di farne un richiamo turistico offrendo un trenino romantico con tre corse al giorno di andata e ritorno: lo stesso numero di treni, d'altronde, che erano in servizio ai tempi d'oro, a fine 'Ottocento. Il percorso, con una diecina di fermate, difficilmente potrà occupare meno di un'ora. Ma potrà essere persino elegante. E, quanto al numero di treni possibile o ideale, questo sarà inevitabilmente una funzione delle esigenze dei clienti, che potranno essere pendolari, viaggiatori normali ma anche - e secondo noi soprattutto - turisti.

Naturalmente, ai giorni nostri nessuna persona di buon senso potrebbe sognarsi di costruire ex-novo una ferrovia come questa, spiegabile solo se si pensa alla sua origine: una linea ferroviaria che collegasse Torino a Imperia passando sotto il Col di Nava, preludio a un collegamento internazionale tra Piemonte e Francia, prima che venisse realizzata allo stesso scopo la Cuneo-Nizza-Ventimiglia.

La ferrovia Ceva Ormea

Non stupisce che sia diventata una ferrovia poco frequentata subito dopo, e che lo sviluppo stradale abbia fatto diventare una "ferrovia poco frequentata" anche la Cuneo Nizza, che anch'essa sembra sopravvivere solo per ragioni di panorama e di orgoglio, dopo tutti i quattrini spesi dopo la guerra per ricostruire le opere d'arte fatte saltare dai tedeschi.

La ferrovia Ceva Ormea

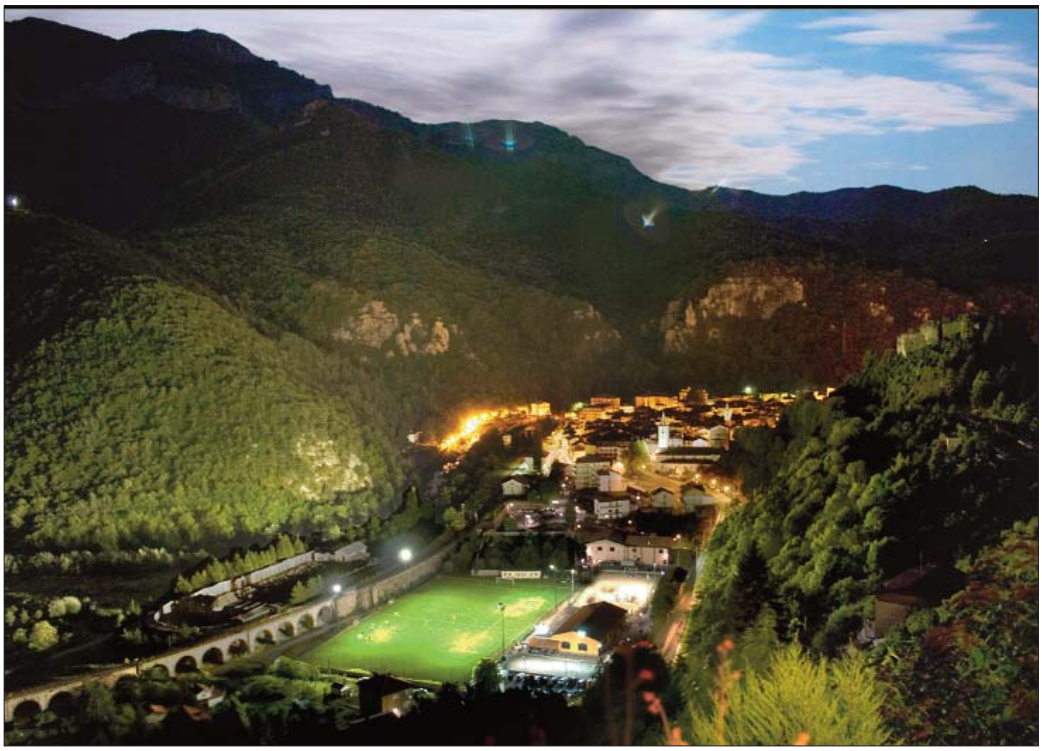
Anche se abbiamo usato il termine “poco frequentata” al posto del termine “ramo secco” più caro ai giornali perché, secondo ogni apparenza, il limite della ferrovia Ceva-Ormea, come quello di ogni altra ferrovia dello stesso tipo, non sta nella sua sostanza ma nella sua gestione.

Un ponte sul Tanaro

Perché non si può pretendere che Trenitalia, e nel passato le Ferrovie dello Stato, grandi, ministeriali e centralizzate come sono, possano prendersi cura di una piccola ferrovia come questa in modo ragionevole e meditato: al meglio, trattano questa ferrovia allo stesso modo in cui trattano la Milano Genova salvo che, rendendosi conto della scarsità dei viaggiatori, pensano di gestirla col materiale rotabile più scadente, oltraggioso e puzzolente, perché è anche quello più economico. Col risultato che, su questi treni, finisce per non salirci più nessuno

Ma il fatto che questa ferrovia esista e che offra scenari irripetibili è fuori discussione: un binario che corre tra la montagna e il fiume in una verdissima valle ricca di paesaggi d’alta montagna, di ruderi di castelli, di ruscelli e di prati lungo i quali il treno scorre da una sponda all’altra del Tanaro.

Dunque va fatto qualcosa per rivitalizzarla prima che a qualcuno venga in mente di demolire ogni cosa, in nome di chissà quale risparmio economico, sebbene i binari siano nuovi, così come le traversine sulle quali si legge ancora la data di fabbricazione (1992), nonostante siano stati da poco ricostruiti anche i due viadotti in ferro attraverso il Tanaro, malgrado siano stati eliminati da tempo tutti i passaggi a livello sulla statale e siano stati tutti automatizzati quelli sulle strade secondarie.



Il viadotto di Ormea 1

Prima della guerra la ferrovia era elettrificata in corrente alternata, ma nel 1976, quando la rete fu convertita a corrente continua, la linea elettrica venne eliminata ed ora i treni hanno motrici diesel: cosa che, ai giorni nostri, non ha nessuna sostan-

La stazione di Eca Nasagò

ziale controindicazione, tantopiù che per la massima parte del tempo i treni, chissà perché, sono sostituiti da autobus.

Verso la metà degli anni '90 le Ferrovie dello Stato decisero di sopprimerla perché era in passivo. La linea sopravvisse per la resistenza delle popolazioni, ma nessuno si è ancora preso la responsabilità di una strategia capace di combinare la praticità con l'attrattiva turistica.

Oggi, per la strategia di privatizzazione che a tanti sembra necessaria, si cerca di raccogliere consensi.

A questo fine, il Gruppo Torinese Trasporti potrebbe essere interessato, anche in vista di un ampliamento del collegamento a Savona o a Mondovì qualora ne valga la pena.

Un altra società interessante, soprattutto in quanto ha una lunga esperienza di una piccola ferrovia a scopo esclusivamente turistico, potrebbe essere quella che gestisce la ferrovia Genova Casella, più o meno della stessa lunghezza, a scartamento ridotto, inerpicata sulle colline alle spalle di Genova. Ancorché questa società appartenga alla Regione Liguria.

Il viadotto di Ormea 2

Ovvio che un rilancio della ferrovia dovrà implicare scelte diverse per le fermate, non più necessariamente limitate alle stazioni esistenti. Ovvio che dovrà implicare scelte nuove quanto al materiale rotabile. Che dovrà essere, al minimo, gradevole. E che, qualora se ne decida l'esigenza turistica, potrà essere anche romantico, come succede sulla Genova-Casella dove si organizzano gite e feste anche in occasione di matrimoni o di altre ricorrenze. Ma questo dovrà essere deciso dalla Società che gestirà la linea e, a maggior ragione, non potrà essere Trenitalia che ha ben altre strategie da affrontare.

Per ultimo, casomai fosse utile a qualche tecnico specialista, si allega una scheda treno che mostra come sono state organizzate le fermate negli ultimi anni.

Loano e la ferrovia

Loano ha un rapporto difficile con la ferrovia da parecchio tempo, da quando è stato deciso di non farvi più fermare i treni veloci e di ridurre radicalmente il servizio biglietteria.
Un rapporto che diventerà ancora più difficile quando la popolazione si renderà davvero conto che la futura stazione ferroviaria, a raddoppio avvenuto, sarà a Borghetto Santo Spirito, vicino al casello dell'autostrada. Ossia, abbastanza fuori mano da obbligare praticamente tutti gli utenti a muoversi con discutibili mezzi pubblici o con assurdi mezzi propri. E con i problemi che ne deriveranno, a incominciare dai parcheggi. Un guaio a cui si aggiungerà quello di Pietra Ligure, alla quale viene assegnata una fermata così piccola, scomoda e fuori mano da non piacere neppure agli interessati.
Intanto che queste faccende cuociono a fuoco molto lento, la stazione di Loano è stata declassata da anni. Ma le lamentele non sono accolte e i passeggeri, ovviamente, diminuiscono.
Una serie di errori gravidi di conseguenze negative, dovuti probabilmente ad un equivoco delle Ferrovie. Che trattano Loano, Pietra, Borghetto ecc. come località separate, senza accorgersi della loro realtà: un unico bacino di trentacinquemila residenti. Più di Albenga, il doppio di Finale e di Alassio.
Un bacino di utenza al quale - salvo eventuali altre fermate per treni locali - va assegnata una sola stazione: abbastanza importante da farvi fermare **tutti** i treni passeggeri e abbastanza baricentrica da renderla facile da raggiungere, possibilmente a piedi, dalla maggioranza degli utenti.
Secondo noi, per il futuro - dopo il raddoppio - la posizione ideale di questa stazione si colloca alle spalle di Santa Corona, sul confine fra Loano e Pietra Ligure, ai piedi delle colline. Una posizione tecnicamente possibile nel rispetto di curve e pendenze. E collocata al centro di un'area quasi priva di insediamenti, con un'ampia possibilità di parcheggio. Per lo meno, fino a quando qualcuno deciderà di costruirci qualche cosa sopra.
Per il presente, invece, potrebbe bastare la scelta tra Loano e Pietra: purché in una delle due stazioni si fermino tutti i treni, senza dover correre ogni volta a Finale o a Albenga. Se si applicassero il criterio del baricentro, quello del doppio binario fino ad Albenga e quello del numero di abitanti, la scelta cadrebbe sulla stazione di Loano, a due passi anche da Borghetto.
Quanto al futuro, a Loano, con la convinzione che nulla succederà nei prossimi vent'anni domina la più disinformata delle confusioni. Dove, a fianco dei pochi che conoscono il progetto e lo avversano o lo approvano per motivi loro, resta qualcuno ancora convinto che la ferrovia possa passare sotto il mare con i passeggeri che emergono miracolosamente nella stazione attuale. Mentre qualcun altro si aspetta il raddoppio nella sede attuale o chissà cos'altro.
Tutto ciò non stupisce.
Invece stupisce la scarsa chiarezza d'idee dimostrata dalle Ferrovie, le prime a dover essere interessate ad una soluzione razionale, per un progetto strategico di largo respiro. Tanto più che, nei contatti informali avuti con i loro tecnici, non è emersa nessun'obiezione alla fattibilità di quanto abbiamo suggerito, se non per il fatto che il progetto attuale è stato già approvato dal CIPE ecc.: come se l'idea di modificare un progetto fosse assurda, più di quella di realizzarlo così com'è stato pensato. Facendo finta che sia giusto mentre è semplicemente sbagliato.

Loano, 18 maggio 2008

La Piana di Loano e il raddoppio della ferrovia

Anche quest'articolo è particolarmente indirizzato all'attenzione del ministro Scaiola, nella speranza che lo legga e che possa aiutare a risolvere i piccoli problemi locali che andremo a descrivere. E questa volta riguarda solo il raddoppio della ferrovia, inclusa la futura stazione di Loano.

La popolazione locale, su questo tema, sembra piuttosto poco informata: qualcuno crede ancora che la stazione resterà dov'è che il raddoppio sarà fatto nella sede attuale. Qualcuno crede persino che, per lasciare la stazione dov'è, sia possibile far passare la ferrovia sotto il mare, forse memore di un'antica dea che invece di semplificare le cose ha fatto sognare stranezze. Dunque vale la pena di parlarne - e magari di trovare un'alternativa al progetto attuale - prima che il risveglio popolare avvenga in modo troppo brusco.

La premessa coincide con la conclusione dell'articolo precedente: **a Loano si devono far fermare tutti i treni, la dimensione del bacino d'utenza lo impone**. E' inevitabile, tanto è vero che accade in aree molto più piccole come Alassio e Finale: se negli ultimi anni questo non è successo, è solo a causa di un errore da correggere quanto prima.

In più, **la futura stazione deve essere per quanto possibile baricentrica**: per essere raggiungibile a piedi o in bicicletta dalla maggior parte della popolazione. Perché, altrimenti, occorrono mezzi pubblici e automobili. Ma i mezzi pubblici, per servire a qualche cosa, devono percorrere una parte cospicua del territorio ed essere molto frequenti: almeno ogni quarto d'ora, altrimenti non servono a nulla. Quindi un servizio del genere non potrà mai essere organizzato perché i treni, anche quando fermeranno tutti, non saranno mai abbastanza frequenti da consentire agli autobus un numero di passeggeri sufficiente a non viaggiare in perdita. Mentre "molte automobili" equivalgono a "molto traffico" e "molto parcheggio".

Tutto ciò sembrerebbe logico. E, invece, no: perché il progetto del raddoppio ferroviario, nella Piana di Loano, prevede una stazione e una fermata, ma entrambe decentrate, periferiche e fuori mano: la stazione di Loano all'estremo ponente, vicina al casello autostradale di Borghetto; la fermata di Pietra quasi all'estremo levante, a più di un chilometro dal centro e, per giunta, in cima a un ponte.

La stazione di Borghetto/Loano non accontenterà neppure Loano, né Borghetto - i più favoriti, - perché sarà distante da entrambi. In compenso, Pietra Ligure e Borgio saranno addirittura più vicini a Finale: dove, peraltro non c'è nemmeno l'ombra di un parcheggio disponibile. La fermata di Pietra sarà quasi inutile perché, destinata com'è solo ai pendolari e ai viaggiatori di corto raggio, è tanto lontana dal centro abitato da allungare i tempi di percorrenza oltre ogni logica. A Santa Corona e al porto si potrà andare solo in taxi. Col ri-

Lungomare Nazario Sauro 5
17025 Loano
filippo.bonfiglietti@tiscali.it

Tel. (019) 668.651
(347) 262.9576
Fax. (019) 669.073

sultato di un decadimento del servizio e, per le Ferrovie, di una perdita di clienti e d'immagine: se questo è l'obiettivo …

Ma siccome per noi l'obiettivo è invece l'opposto, allora ci permettiamo di fare una proposta diversa: quella di trovare, alla stazione della Piana di Loano, una posizione migliore. E forse l'abbiamo trovata proprio dietro agli ospedali di Santa Corona, a cavallo tra Loano e Pietra Ligure, a pochi passi dal nuovo porto, dalla vecchia stazione di Pietra, dallo svincolo dell'autostrada e dalla zona alberghiera di Loano: una zona alberghiera sempre prevista dai piani regolatori di Loano, mai realizzata finora, ma forse rivitalizzabile dalla futura stazione, se sarà qui.

La stazione potrà essere realizzata all'aperto, in trincea o parzialmente in galleria ma, in ogni caso, semplicemente modificando il percorso del tunnel di Castellaro.

Così la ferrovia potrà essere portata a sfiorare le pendici del Bosco del Principe, (vedere disegno) e fuoriuscire dalla collina per la lunghezza necessaria alla stazione. In una zona pianeggiante e poco costruita, dove potranno essere realizzati anche ampi parcheggi al servizio delle zone meno vicine.

Per essere sicuri di non fare proposte cervellotiche, abbiamo disegnato noi stessi un tracciato possibile, rispettando i parametri delle curve (raggio minimo 2000 metri) e delle pendenze (max 3 per mille), accertandoci che la ferrovia possa passare sotto il Nimbalto e verificando persino le curve di livello. E abbiamo anche sottoposto la nostra proposta all'Italferr di Genova, senza avere nessun riscontro negativo.

Non solo: abbiamo presentato anche un'altra soluzione che, senza cambiare il percorso da noi proposto in zona stazione, suggerisce di modificare il tracciato fuori delle due uscite del tunnel Castellaro, facendo passare la ferrovia in ulteriori gallerie anziché su viadotti, per evitare inutili danni alle zone abitate e coltivate. Ve lo risparmiamo per non complicare le cose.

Ma la faccenda più strana è che, sebbene tutti coloro ai quali abbiamo mostrato la nostra proposta - inclusi alcuni sindaci - si siano dichiarati d'accordo con noi, nulla è andato avanti: neanche fosse una delle tante fantasie che il Potere finge di appoggiare solo per non deludere chi si è battuto per una causa.

Il direttore delle Ferrovie a Genova ci ha detto che la faccenda è in mano ai politici, ma questi non ci risulta abbiano fatto nulla. Quasi che il progetto approvato soddisfi chissà quali oscuri interessi: dei quali, peraltro, non abbiamo avuto alcun sentore.

A questo punto non avremmo nulla da obiettare, se qualcuno ci avesse dimostrato che la nostra idea non è tecnicamente proponibile: ma nessuno si è preso la briga di farlo, anzi.

Intanto il progetto approvato continua a procedere per la sua strada, per quanto possa essere sbagliato, come se fosse altrettanto difficile da modificare quanto lo è un'opera costruita: quasi che i progetti non fossero fatti solo di carta, proprio per approfondire ogni situazione. Proprio per evitare errori tanto costosi quanto irreparabili.

Il progetto approvato continua a procedere per la sua strada come se fosse perfetto, come se l'aver costruito a Sanremo una stazione troppo bella, troppo costosa e troppo faticosa da raggiungere non avesse insegnato nulla a nessuno. Come se nessuno - delle persone che contano - abbia mai pensato di fare un viaggio prima a Sanremo e poi a Montecarlo, per constatare di persona la differenza fra una stazione sbagliata e una centrata. A meno che qualcuno l'abbia fatto e non abbia capito la differenza: sarebbe davvero una tragedia. Una tragedia, in ogni caso, meno seria di quella che sovrasterà gli abitanti della Piana di Loano - ma non soltanto di Loano: strano che non si capisca - quando si accorgeranno di essere stati trattati da cittadini di serie B. Chissà perché.