

IL RUOLO DELLA RETE FERROVIARIA NELL'EVOLUZIONE SOCIOECONOMICA  
DEL TERRITORIO LIGURE

Giorgio MURRUNI<sup>1</sup>, Marco GALAVERNA<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Centro Interuniversitario Ricerca Trasporti, Università degli Studi di Genova,  
via Opera Pia 11/a, 16145, Genova

**SOMMARIO**

In Liguria, la realizzazione della rete ferroviaria, oltre a rivoluzionare il locale sistema dei trasporti, storicamente carente e penalizzato dalla morfologia del territorio, ha innescato un processo evolutivo che ha radicalmente mutato l'organizzazione socio-economica e il paesaggio dei territori attraversati dal nuovo mezzo di trasporto. Esso costituì, infatti, l'elemento fondamentale per il passaggio da forme di organizzazione del territorio di tipo rurale ad una massiccia presenza di insediamenti industriali, che favorirono di conseguenza un notevole incremento demografico. Al contrario, le aree non servite dalle ferrovie andarono incontro ad un processo di regresso economico e di emigrazione verso le aree industrializzate. I primi beneficiari dell'apertura dei collegamenti ferroviari verso il Nord Italia furono i tre principali porti liguri (Genova, La Spezia e Savona), i quali poterono aumentare notevolmente i traffici e ampliare i propri retroterra. All'intenso sviluppo industriale verificatosi nelle aree costiere prossime ai grandi porti e nelle valli dell'entroterra servite dalla ferrovia, fece riscontro, nelle località rivierasche, un intenso sviluppo delle attività turistiche, per le quali la presenza della ferrovia fu un determinante veicolo di promozione.

Dal secondo dopoguerra, la massiccia urbanizzazione della fascia costiera ha reso la ferrovia un elemento di disturbo: lo spostamento a monte di tratti di ferrovia litoranea, dettato anche dalla necessità di migliorare la circolazione dei treni, ha consentito in molte località di riutilizzare le aree dismesse, processo tuttora in corso.

## **1 LE VIE DI COMUNICAZIONE IN LIGURIA PRIMA DELLA FERROVIA**

Prima dell'avvento della ferrovia, le comunicazioni terrestri in Liguria erano molto precarie, sia per l'aspra morfologia che caratterizza il territorio sia per la visione arretrata della locale classe governante, in tema di trasporti e comunicazioni.

Alla fine del '700, nel territorio della Repubblica di Genova esisteva un'unica strada carrozzabile, che univa Genova alla Valle del Po attraverso il Passo della Bocchetta, e che seguiva il tracciato della Via Postumia costruita dai Romani. Caduto in abbandono il tracciato romano della Via Aurelia, la via litoranea (280 km tra Luni e Ponte S. Luigi) era percorribile da veicoli a ruote soltanto lungo i 26 km fra Nervi e Voltri, attraverso la città di Genova, mentre la parte restante era una mulattiera utilizzabile solo da pedoni e quadrupedi.

Il superamento dei vari promontori, che scendono a picco sul mare, era possibile soltanto affrontando impervie salite e discese lungo scomodi sentieri. Inoltre, precipizi, frane ed alluvioni, oltre agli assalti dei banditi, rendevano impraticabili i lunghi spostamenti via terra: l'attraversamento della Liguria lungo la costa richiedeva sette giorni (circa 35 km al giorno).

A causa dell'asperità del territorio, grande importanza ha sempre avuto il trasporto via mare con navi di piccolo cabotaggio, le quali rifornivano le località rivierasche, provviste di un porto o solamente di spiagge di approdo; dalla costa, le merci proseguivano verso l'entroterra a dorso di mulo.

Dopo la caduta della Repubblica di Genova, nel 1805, l'amministrazione napoleonica pianificò l'adeguamento a strada carrozzabile della via fra Ventimiglia e Sarzana, la costruzione di un secondo collegamento tra Genova e la Pianura Padana, attraverso il Passo dei Giovi, e la realizzazione di altre strade dai centri rivieraschi verso il Piemonte e la Lombardia. Ma nel 1814, alla caduta dell'Impero di Napoleone, l'unica strada completata era la Savona – Acqui – Alessandria; al contrario, la costruzione della litoranea non era ancora conclusa e pertanto fu compito del Regno di Sardegna, che subentrò ai francesi, completare le strade in corso di realizzazione.

Nel 1815 l'amministrazione piemontese classificò come “Reale”, cioè della massima importanza, un'unica strada in territorio ligure, quella che collegava Genova a Torino ed alla Pianura Padana attraverso il Passo della Bocchetta. Dall'asse litoraneo si inoltravano poi una serie di strade provinciali che collegavano:

- Ventimiglia a Cuneo, attraverso il Colle di Tenda;
- Oneglia a Mondovì, attraverso Pontedassio, Pieve di Teco e il Col di Nava;
- Albenga a Mondovì, passando per Garessio e ridiscendendo la Valle del Tanaro;
- Finale a Mondovì, valicando il Colle del Melogno, passando per Calizzano e raggiungendo anch'essa la Valle del Tanaro;
- Savona a Carcare, valicando il Colle di Cadibona: a Carcare un bivio permetteva poi di raggiungere Acqui (passando per Cairo) o Mondovì (passando per Ceva);

- Voltri ad Acqui, attraverso il Passo del Turchino e Ovada;
- Genova a Piacenza, attraverso la Val Bisagno, il Passo della Scoffera, Torriglia e Bobbio.

Tali strade, pur essendo state allargate dai francesi nel corso dei primi anni del secolo XIX soprattutto per esigenze militari, versavano in condizioni pessime (Redoano Coppedé, 1989). Nel 1823 venne ultimata la strada che, valicando i Giovi, collegava Genova alla Pianura Padana. Negli stessi anni fu interamente trasformata in carrozzabile anche la strada litoranea ma continuarono a mancare diversi ponti e vari tratti non erano protetti da frane e crolli.

Ancora più a rilento procedettero i lavori di adeguamento al transito dei carri delle strade che dal levante ligure conducevano in Emilia, attraverso i passi appenninici di Cento Croci e della Cisa, perché motivi politici impedirono per lungo tempo di trovare un accordo tra i governi interessati, visto che la zona si trovava al confine tra il regno sabaudo, il Ducato di Parma e il Ducato di Massa. Solo con l'Unità d'Italia, caduta ogni ragione militare, anche questi tracciati fra la Riviera di Levante la Valle del Taro e Parma furono resi carrozzabili.

*Tabella 1* Evoluzione della rete stradale della Liguria nel secolo XIX (in chilometri).

Strade nazionali, provinciali e comunali	1823	1873	1890
<b><i>Liguria</i></b>	<b><i>699</i></b>	<b><i>1.577</i></b>	<b><i>1.605</i></b>
<b>km di strade per ogni 100 km<sup>2</sup></b>	13,1	29,5	30,1
<b><i>Italia</i></b>	-	<b><i>78.803</i></b>	<b><i>79.634</i></b>
<b>km di strade per ogni 100 km<sup>2</sup></b>	-	27,5	27,8

Nonostante il miglioramento della rete stradale, le tariffe del trasporto merci via mare facevano risparmiare mediamente i 2/3 di ciò che si doveva pagare per il trasporto via terra; la convenienza del cabotaggio era tale che non esisteva neppure un regolare servizio di carri fra Genova e le due Riviere. Viceversa, nell'interno, non appena fu terminata la trasformazione delle mulattiere in strade carrozzabili, il trasporto su carro divenne preponderante, sostituendo la secolare tradizione del trasporto su muli.

Le attività legate al commercio e al trasporto, vista la penuria di risorse naturali e la posizione geografica della regione, erano già allora voci importanti nell'economia ligure e, secondo rilevazioni del 1857, occupavano 58.000 addetti (naviganti, mulattieri, carrettieri e commercianti all'ingrosso). Non deve pertanto stupire che l'affermazione del trasporto ferroviario abbia influito negativamente sulle attività legate al precedente sistema dei trasporti e che gran parte dei carrettieri, vetturali, fabbri, maniscalchi, abbiano visto diminuire le possibilità di lavoro e di sostentamento (Felloni, 1962).

## **2 LA REALIZZAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA LIGURE**

La prima linea ferroviaria in territorio ligure fu la Genova – Torino, che aveva il compito di collegare il principale porto del Regno di Sardegna con la capitale sabauda e la Pianura Padana. Il collegamento ferroviario, di 166 km, entrò in esercizio nel 1853; il tratto da Torino a Serravalle Scrivia, lungo 122 km, non presentò particolari difficoltà, ad eccezione dell'attraversamento di alcuni affluenti di destra del Po (Bormida, Tanaro). Il secondo tratto, da Serravalle a Genova attraverso le Valli dello Scrivia e del Polcevera, di soli 44 km, doveva superare la barriera appenninica, il che richiese una serie di gallerie e di ponti, con conseguente notevole impiego di capitali e maestranze, le quali si cimentarono in una sfida ancora oggi ammirevole senza avere l'esperienza e gli strumenti adatti. Nonostante la grandezza delle opere, la linea risultò tuttavia avere una pendenza massima del 36‰ nel tratto appenninico che conduce alla galleria di valico dei Giovi (3260 m), pendenza superiore a tutte le linee all'epoca in esercizio. Nel 1867 si aggiunse il collegamento fra la linea dei Giovi e Milano (via Novi e Tortona), di vitale importanza per lo sviluppo dei commerci genovesi (Redoano Coppedé, 1987).

Nel 1861 ebbero inizio i lavori per la costruzione della ferrovia litoranea, da Massa al confine francese; la morfologia del territorio, unita alla scelta di un tracciato a ridosso della costa, anche dove questa è alta e rocciosa, richiese la realizzazione di opere imponenti e costose. I cantieri necessitarono di una grande quantità di manodopera; scavi, sbancamenti e costruzioni dovevano essere effettuati con il solo ausilio di strumenti manuali e della polvere da mina, mentre il mulo era l'unico mezzo per il trasporto dei materiali.

Nei luoghi a strapiombo sul mare, i cantieri erano raggiungibili solamente tramite ripidi sentieri ed il rifornimento dei materiali avvenne via mare: nel periodo di maggiore attività dei cantieri (fra il 1871 ed il '74), su 1.080 giornate se ne ebbero 669 di mare agitato, con frequenti sospensioni dei lavori a causa dell'esaurimento delle provviste. La realizzazione della ferrovia determinò una rilevante offerta di posti di lavoro sul luogo; a causa della scarsa esperienza delle popolazioni locali in tali lavori, si rese necessaria l'immigrazione di manodopera da altre zone della Liguria e del Nord Italia. Ciò provocò un incremento della popolazione locale e dei consumi, nonché una richiesta di abitazioni da parte delle maestranze, ed un'interazione tra la popolazione delle Riviere e persone diverse per origine, cultura, mentalità e tradizioni. A causa delle difficoltà di approvvigionamento, si ricorse anche ad acquisti presso imprese locali; così sorsero fornaci per la calce, fabbriche di laterizi, segherie e ferriere. Con la chiusura dei cantieri, si verificò la partenza di buona parte della manodopera, con l'eccezione dei nuovi nuclei familiari formatisi sul posto. La cessazione dei lavori portò anche alla chiusura di molte aziende sorte per la produzione di beni di consumo o di materiali da costruzione, mentre le poche che riuscirono a sopravvivere sfruttarono le possibilità di esportare i prodotti proprio tramite la ferrovia (Betti Carboncini, 1992).

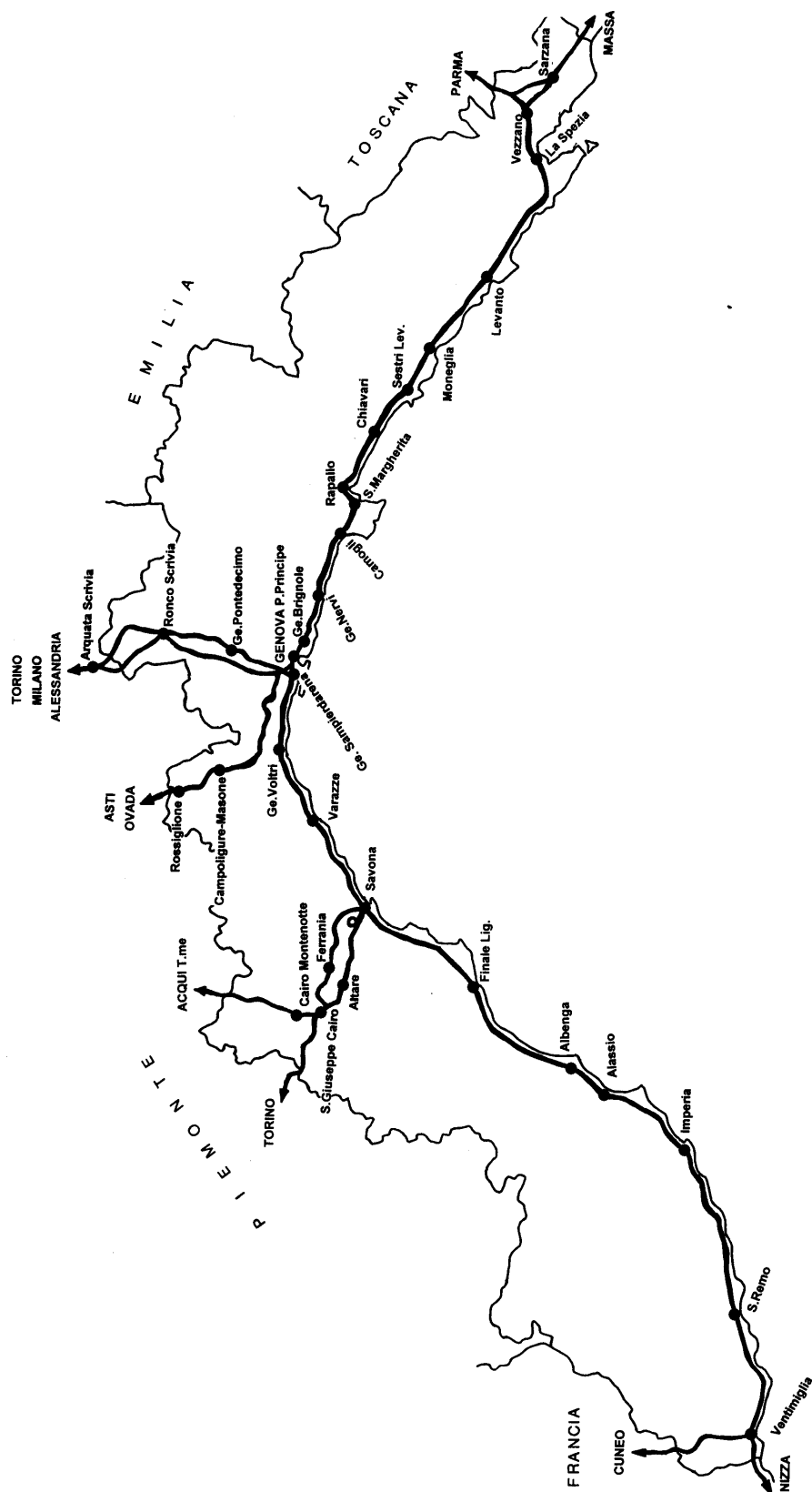


Figura 1 La rete ferroviaria ligure nella configurazione attuale

Il primo tronco di ferrovia litoranea ad essere completato fu quello, in territori agevoli, fra La Spezia e Massa (32 km), già nel 1864. Seguirono nel 1868 i 29 km fra Voltri e Savona ed i 35 km fra Genova e Chiavari, e due anni più tardi il tratto Chiavari – Sestri Levante (7,5 km). Nel 1872 fu inaugurato il tratto Savona – confine francese, di 115 km, che permise il collegamento fra Genova e la Francia; la connessione fra i tratti di ponente e di levante della linea litoranea già in esercizio, tramite l'attraversamento in galleria della città di Genova, fu completato lo stesso anno, grazie alla galleria Traversata (2,5 km) fra la stazione di Genova Piazza Principe, capolinea delle linee per il Nord Italia ed il Ponente, e la stazione di Genova Brignole, capolinea della linea per il levante. Il completamento della linea litoranea avvenne nel 1874, tredici anni dopo l'inizio dei lavori, col tratto Sestri Levante – La Spezia (44 km), la cui realizzazione fu più impegnativa a causa della morfologia impervia della costa.

Il notevole incremento dei traffici registrato nel porto di Genova negli anni successivi all'entrata in esercizio della linea dei Giovi, spinse gli altri porti liguri a chiedere la realizzazione di collegamenti ferroviari diretti con il retroterra; per questo motivo, venne costruita la linea Savona – Torino, attraverso le valli del Bormida e del Tanaro, in esercizio dal 1874, compresa la diramazione da San Giuseppe di Cairo per Acqui Terme, di 48 km (Rebagliati, 1994).

Successivamente, anche La Spezia ebbe un collegamento ferroviario diretto con il retroterra: oltre a motivazioni di ordine economico, in quegli anni sorse il nuovo Arsenale della Marina Militare, per cui un collegamento agevole fra il Nord Italia e la nuova piazzaforte fu ritenuto di primaria importanza. Nel 1894 entrò quindi in esercizio la linea ferroviaria La Spezia – Parma, attraverso le valli del Magra e del Taro (Da Pozzo, 1971).

Negli anni a cavallo fra '800 e '900, il costante incremento dei traffici portuali dello scalo genovese provocò un aumento del traffico lungo la ferrovia Genova – Torino tale da provocarne la saturazione: venne così realizzata una seconda linea di valico attraverso le valli del Polcevera e dello Scrivia, con caratteristiche tecniche decisamente più favorevoli (linea *Succursale dei Giovi*, in funzione dal 1889), cui seguì un altro collegamento, la linea Genova – Ovada – Asti (1894), invero penalizzata da un tracciato tortuoso ed a binario unico, e quindi poco adatta a sopportare un intenso traffico merci pesante.

La rete ferroviaria ligure comprende altre due linee che, a causa delle loro caratteristiche tecniche, sono considerate di secondaria importanza:

- la Ventimiglia – Cuneo, che si sviluppa per 96 km attraverso la Valle del Roja e il Colle di Tenda; la linea entrò in esercizio nel 1928, ma uscì dalla seconda guerra mondiale completamente distrutta e la ricostruzione venne completata solo nel 1979;
- la Genova – Casella (24 km, primo tronco di un collegamento con Piacenza attraverso la Val Trebbia mai completato), inaugurata nel 1929; essa è a scartamento ridotto e presenta caratteristiche tecniche paragonabili ad una ferrovia di montagna.

### 3 RIPERCUSSIONI SUL SISTEMA DEI TRASPORTI

La realizzazione dei collegamenti ferroviari indusse un radicale mutamento del sistema dei trasporti e dei commerci in Liguria. Prima dell'introduzione della ferrovia, i trasporti verso l'interno erano effettuati a dorso di mulo o con vetture a trazione animale, mentre lungo la costa il vettore più diffuso era il cabotaggio; il trasporto dei passeggeri era effettuato tramite vetture postali e diligenze. Per una spedizione da Genova a Torino occorreavano in media 6-7 giorni mentre una da Genova a Milano richiedeva in genere 7-8 giorni (Felloni, 1962).

L'avvento della ferrovia causò la fine dei servizi su diligenza, grazie alla riduzione dei costi e dei tempi di percorrenza consentita dal treno, oltre che alla maggiore comodità di viaggio: la ferrovia, inoltre, garantiva tempi di viaggio indipendenti dalle condizioni meteorologiche, che invece potevano causare ritardi od anche la soppressione dei viaggi su diligenza. Di conseguenza, si ebbe una profonda evoluzione nel lavoro degli addetti ai trasporti terrestri: il numero dei noleggiatori di carrozze, cocchieri, mulattieri, carrettieri, stallieri, maniscalchi passò, in Liguria, dalle 10.700 unità del 1875 ai 5.200 del 1901.

Il cabotaggio, anch'esso condizionato dalle condizioni meteorologiche, venne soppiantato dal più rapido e conveniente trasporto ferroviario; ciò è evidente confrontando il tonnellaggio medio annuo dei bastimenti approdati nelle principali località delle due Riviere (ad eccezione dei tre grandi porti di Genova, Savona e Spezia, che invece trassero grandi benefici dall'apertura delle varie linee di valico) prima e dopo l'ultimazione della ferrovia del litorale ligure, avvenuta nel 1874. Nella Riviera di Ponente, gli scali di Oneglia, Porto Maurizio e Sanremo, che fino all'apertura della ferrovia litoranea avevano un'importanza inferiore soltanto a Genova e Savona, videro ridurre i propri traffici, nel periodo 1860 – 1880, rispettivamente del 68, del 69 e del 78%; nella Riviera di Levante, il calo dei traffici marittimi fu particolarmente intenso negli scali di Chiavari e di Lerici, dove nello stesso periodo di tempo la diminuzione fu rispettivamente dell'88% e del 63%<sup>1</sup> (Giacchero, 1980).

*Tabella 2* Andamento del tonnellaggio medio annuo dei bastimenti approdati nei principali porti dalla Riviera Ligure (esclusi Genova, Savona e La Spezia).

Tonnellaggio medio annuo dei bastimenti					
	1861-64	1865-69	1870-74	1875-79	1880-84
<b>TOTALI</b>	283.992	335.011	363.513	134.516	141.867

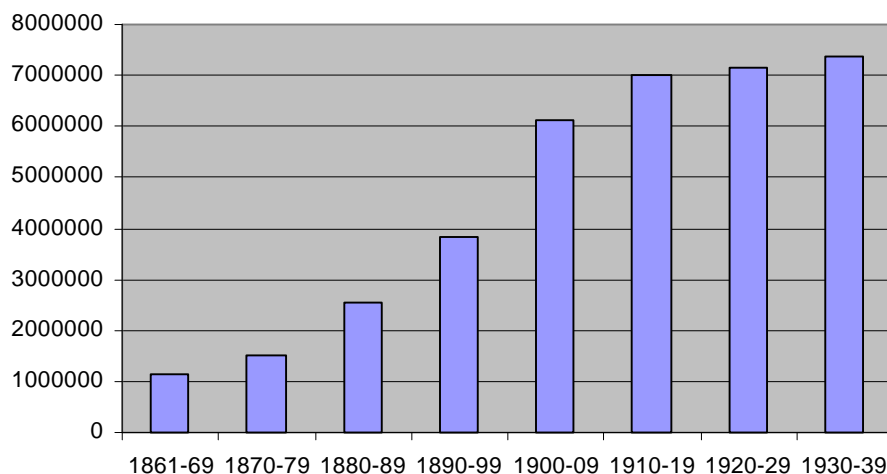
<sup>1</sup> Nei porti indicati, il tonnellaggio medio annuo nei quinquenni 1865-69 e 1880-84 fu il seguente: Sanremo 25.520 e 5.489 t.; Porto Maurizio 54.992 e 17.000 t.; Oneglia 39.422 e 12.309 t.; Chiavari 13.736 e 1.661 t.; Lerici 31.264 e 11.325 t.

Inoltre, l'entrata in esercizio della ferrovia litoranea contribuì al declino delle attività cantieristiche, che fino alla metà dell'800 erano diffuse in quasi tutte le località costiere e costituivano una delle principali fonti di occupazione. La drastica diminuzione della navigazione di cabotaggio e l'introduzione della navigazione a vapore provocò la progressiva chiusura di quasi tutti i cantieri liguri ed influì negativamente anche su numerose attività indotte (costruzioni di vele, cordami, ancore): nel solo circondario di Genova (comprendente le località costiere fra Arenzano e Camogli) il tonnellaggio varato complessivamente scese dalle 197.800 tonnellate del decennio 1860-69 alle 32.910 tonnellate del decennio 1880-89.

#### **4 LO SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ PORTUALI DOPO LA REALIZZAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA**

##### *4.1 Il porto di Genova*

La realizzazione della prima ferrovia in territorio ligure produsse enormi vantaggi per la città e il porto di Genova, il quale grazie al collegamento ferroviario con l'Oltregiogo rafforzò la propria posizione nei traffici marittimi, ostacolando peraltro la crescita degli altri porti liguri. Fra il decennio 1860-69, successivo all'entrata in esercizio la prima ferrovia di valico, e il decennio 1890-99, segnato dall'apertura del secondo collegamento ferroviario con il retroterra padano (la *Succursale dei Giovi*, inaugurata nel 1889), i traffici dello scalo genovese ebbero un incremento del 235%.



*Figura 2* Tonnellaggio medio annuo movimentato nel porto di Genova nei decenni compresi fra il 1861-69 e il 1930-39



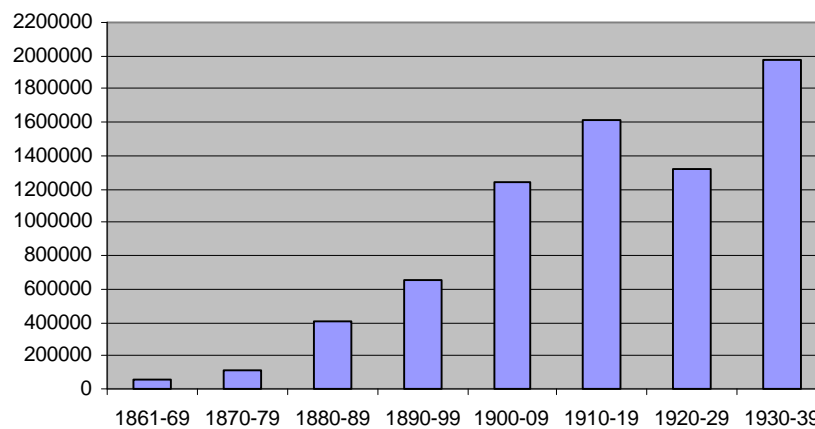
Fin dai primi anni di esercizio, la potenzialità della linea Genova – Torino risultò limitata dall’acclività del valico appenninico; i volumi di traffico crebbero fino a quando, nel 1888, venne raggiunta la saturazione, con punte di 1.100 carri al giorno. La realizzazione della seconda linea di valico fu perciò determinante, per consentire il regolare inoltro delle merci sbarcate nel porto di Genova. Ma la *Succursale dei Giovi* riuscì soltanto ad evitare la paralisi momentanea dello scalo; già verso il 1910 venne nuovamente raggiunta la saturazione. Soltanto l’elettrificazione, realizzata a partire dal 1911, consentì il decongestionamento delle linee e maggiori volumi di trasporto grazie a locomotive più potenti.

L’esigenza di collegamenti più agevoli derivava anche dalle aspettative che le autorità genovesi riponevano nell’apertura dei trafori alpini, attraverso i quali esse speravano di consolidare i traffici internazionali. In realtà, i trafori alpini non procurarono allo scalo genovese i vantaggi sperati: infatti, la possibilità di utilizzare un percorso misto fluviale-ferroviario favorì i porti sul Mare del Nord rispetto a quelli sul Mediterraneo.

Il ruolo dei collegamenti ferroviari fu fondamentale, fino allo scoppio della seconda guerra mondiale, dopo la quale la realizzazione delle prime autostrade (la Genova – Serravalle risale addirittura al 1935) ha reso preponderante il movimento su gomma (Giacchero, 1980).

#### 4.2 Il porto di Savona

Alla metà del secolo XIX, il porto di Savona legava i suoi traffici prevalentemente alla navigazione di cabotaggio, sebbene non mancassero imbarcazioni provenienti da Marsiglia, dalla Sardegna, dall’Inghilterra e dall’Olanda.



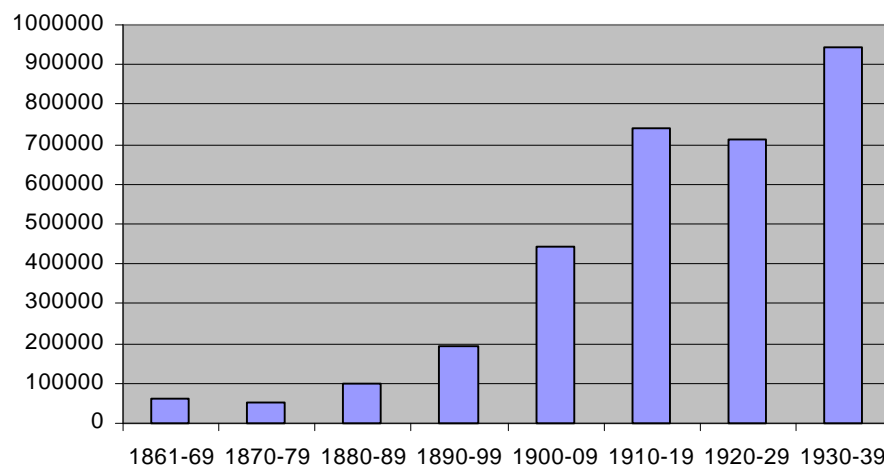
*Figura 3* Tonnellaggio medio annuo movimentato nel porto di Savona nei decenni compresi fra il 1861-69 e il 1930-39

Con l’entrata in esercizio della strada ferrata per Torino, lo scalo savonese registrò immediatamente un notevole incremento delle merci movimentate, grazie all’ampliamento del

proprio retroterra, che si estese a tutto il Piemonte sud-occidentale. Il tonnellaggio medio movimentato nel porto di Savona passò dalle 61.000 tonnellate medie annue del decennio 1861-69 alle 403.000 tonnellate medie annue del decennio 1880-89, successivo all'apertura della Savona – Torino e della diramazione per Alessandria, con un incremento del 557% in venti anni. Nel corso degli ultimi decenni del secolo XIX, Savona divenne il terzo scalo marittimo d'Italia per quantità di merce movimentata (Cerisola, 1982).

#### 4.3 Il porto della Spezia

Le prime infrastrutture portuali spezzine vennero costruite negli anni immediatamente successivi all'Unità d'Italia, in previsione della realizzazione dell'Arsenale Militare, inaugurato nel 1869; il traffico delle merci, fino ad allora determinato quasi esclusivamente dalla navigazione di cabotaggio, risultò pari a 65.000 tonnellate nel decennio 1861-69; la movimentazione raddoppiò nel ventennio successivo, al termine del quale entrò in esercizio anche la linea La Spezia – Parma; i benefici derivanti dalla realizzazione della ferrovia "Pontremolese" consentirono allo scalo spezzino di accrescere ulteriormente il proprio volume di traffico, rendendo altresì necessaria la costruzione di nuove opere di ampliamento delle strutture portuali.



*Figura 4* Tonnellaggio medio annuo movimentato nel porto di La Spezia nei decenni compresi fra il 1861-69 e il 1930-39

Le nuove strutture portuali, a servizio della crescente industrializzazione locale e del retroterra lombardo ed emiliano, furono inaugurate nel 1898. Nel corso dei primi decenni del '900, la quantità di merci movimentate nel porto spezzino aumentò fino a superare di dieci volte i valori registrati negli anni precedenti alla realizzazione dei collegamenti ferroviari (Da Pozzo, 1971).

## **5 LO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO DELLE AREE SERVITE DALLA FERROVIA**

La costruzione della linea Genova – Torino determinò una radicale trasformazione della struttura economica e sociale, nonché del paesaggio, dei territori toccati dalla ferrovia, i quali passarono da forme di organizzazione di tipo rurale ad una sempre maggiore presenza di insediamenti industriali. La concentrazione di tutte le comunicazioni fra Genova e la Valle del Po lungo queste le valli del Polcevera e dello Scrivia fece di questi territori un polo di attrazione per la localizzazione delle attività produttive; in particolare, la presenza della ferrovia e le favorevoli caratteristiche morfologiche determinarono, nella piana alluvionale della bassa Val Polcevera, la costituzione di uno dei principali poli industriali del Paese. Risale al 1853 la nascita della società “Gio. Ansaldo & C.”, che divenne una delle principali realtà industriali italiane; l’attività dell’azienda si concentrò inizialmente nella costruzione di materiale ferroviario, per ampliarsi nei decenni successivi verso altri settori: negli anni ‘20, nella sola Valpolcevera l’Ansaldo possedeva 21 stabilimenti meccanici, elettrotecnici, metallurgici e siderurgici (Castronovo, 1994).

Nel corso degli ultimi decenni del secolo XIX, la presenza dei collegamenti ferroviari favorì anche nelle località costiere a ponente di Genova un massiccio sviluppo industriale: tra la foce del Polcevera e Voltri sorsero numerosi stabilimenti meccanici e siderurgici; Sestri Ponente fu la località nella quale si verificò la maggiore concentrazione di attività industriali, grazie soprattutto all’insediamento di grandi cantieri navali.

L’apertura del collegamento ferroviario con il Piemonte consentì pure alla città di Savona un notevole sviluppo economico ed industriale, tanto che le aree a ridosso del porto vennero presto occupate e si rese necessaria l’espansione delle aree industriali verso ovest, nella rada di Vado Ligure, dove si moltiplicarono stabilimenti siderurgici, chimici e petroliferi e per la produzione di materiale ferroviario. Anche la Val Bormida, alle spalle del capoluogo savonese, fu interessata da radicali mutamenti delle strutture economiche, fino a diventare uno dei principali distretti industriali della Liguria. In particolare, a partire dai primi anni del ‘900, la zona di Cairo Montenotte, grazie alla disponibilità di aree di fondovalle, alla presenza dei collegamenti ferroviari con Torino e Alessandria ed alla presenza di un impianto funiviario per l’agevole inoltro del carbone dal porto di Savona, vide la localizzazione di numerosi insediamenti produttivi, fra i quali cokerie, stabilimenti chimici e per la produzione di materiali fotosensibili (Cerisola, 1982).

Nello spezzino, la realizzazione dei collegamenti ferroviari, unita alla costruzione dell’Arsenale Militare, segnò il decollo dell’economia locale: le attività di costruzione e riparazione navale, unite alla presenza del nuovo collegamento ferroviario con Parma e la Pianura Padana, favorirono un massiccio insediamento, negli anni a cavallo fra ‘800 e ‘900, di

grandi industrie meccaniche, metallurgiche e chimiche; numerosi insediamenti industriali sorsero anche nei comuni della Piana del Magra, alle spalle del capoluogo, grazie alla disponibilità di vaste superfici.

Anche l'economia delle località attraversate dalla linea ferroviaria Genova – Ovada – Asti, in particolare dei comuni dell'alta Valle Stura, beneficiò della presenza del nuovo mezzo di trasporto. Esso, infatti, favorì lo sviluppo di numerose attività industriali, in particolare tessili. Inoltre, l'apertura della Genova – Ovada consentì al porto e alla città di Genova una maggiore penetrazione commerciale nei floridi comprensori agricoli dell'Astigiano e dell'alto Monferrato (Felloni, 1961).

Le località costiere distanti dai tre grandi porti liguri beneficiarono della realizzazione della ferrovia litoranea per sviluppare le attività legate al turismo<sup>2</sup>. Questo fece la comparsa nell'estrema Liguria occidentale, dopo il prolungamento fino a Mentone della ferrovia Parigi – Lione – Mediterraneo (1864). Negli anni seguenti vennero costruite residenze di villeggiatura e grandi alberghi; ad Alassio, Sanremo e Bordighera si ebbero le prime presenze di turisti, prevalentemente inglesi, durante la stagione invernale. Fino ad allora, la Liguria non aveva conosciuto alcuna forma di valorizzazione turistica; i due elementi che innescarono lo sviluppo del turismo furono l'arrivo della ferrovia e l'istituzione di treni di lusso verso le principali città europee: a fine '800 i “*grand expresses*” collegavano Pietroburgo, Vienna, Berlino, Monaco di Baviera con Cannes, Alassio, Sanremo, Ospedaletti e Bordighera (Cigolini, 1997). A cavallo fra '800 e '900, ai soggiorni invernali si affiancarono quelli balneari nei mesi estivi ed il turismo iniziò ad interessare altre località della Riviera di Ponente, come Laigueglia, Loano e la costa fra Voltri e Savona; successivamente si aggiunse il turismo a scopo terapeutico. La ferrovia svolse un ruolo insostituibile, facilitando anche lo sviluppo del turismo di massa: la facilità dei collegamenti ferroviari consentì l'afflusso di vacanzieri provenienti dalle città del Nord Italia e dall'Estero, allargando la fruizione alla media borghesia.

L'affermazione del turismo nei centri della Riviera di Levante si verificò con modalità e in tempi diversi. Nei borghi immediatamente a levante di Genova, esso ebbe uno sviluppo meno intenso; con l'inizio del '900, quest'area iniziò a trasformarsi in periferia urbana del capoluogo. Il collegamento ferroviario facilitò comunque la nascita di un movimento balneare a breve raggio. In alcune località del Tigullio, come S. Margherita e Rapallo, a partire dal 1870 venne creata una struttura ricettiva di lusso, destinata ad un flusso turistico di *élite*; i treni che collegavano Londra e Parigi con Roma effettuavano fermate in queste località. In altre località della Riviera di Levante, come Chiavari, Lavagna e Sestri Levante, il turismo

---

<sup>2</sup> In realtà alcuni esempi di sviluppo industriale anche lontano dai grandi porti e dalle linee di valico esistono, come dimostrano i casi di Cogoleto (industrie chimiche e metallurgiche), Finale Ligure (industrie meccaniche), Imperia (agroalimentare) e Sestri Levante (cantieristica).

assunse un peso rilevante nelle strutture socio-economiche solo a partire dal 1930, quando al turismo di *élite* si affiancò un turismo di tipo familiare, che costituì fin da subito la clientela prevalente di questi centri (Bernardi, 1983).

Nel tratto costiero compreso fra Sestri Levante e La Spezia lo sviluppo delle attività turistiche risale al periodo fra le due guerre: la ferrovia, correndo in questo tratto a ridosso della costa, offriva inoltre la visione di impareggiabili scenari e contribuì a far conoscere una zona fino ad allora pressoché sconosciuta. Ma l'isolamento dell'area, soprattutto delle Cinque Terre, e la mancanza di spazi adeguati limitò la realizzazione di strutture ricettive, per cui il turismo si sviluppò solo a partire dagli anni '60 del '900, sotto forma di escursionismo giornaliero.

L'apertura della linea ferroviaria costiera e l'affermazione del turismo produssero un progressivo abbandono delle attività marinare e di quelle agricole dell'immediato entroterra; alla generale decadenza dell'agricoltura vi furono, nel ponente ligure, due eccezioni: l'orticoltura, soprattutto nella piana di Albenga, e la floricoltura. La seconda divenne una delle principali voci dell'economia del ponente ligure e l'importanza del treno fu enorme, visto che esso divenne il mezzo per esportare i fiori della Riviera di Ponente in tutta Europa.

La conferma di come, nel periodo fra la seconda metà dell'800 e la prima metà del '900, la presenza di una linea ferroviaria abbia costituito un elemento di fondamentale importanza per lo sviluppo economico e per l'evoluzione sociale delle aree interessate viene dal fatto che, a partire da quegli anni, le zone interne più lontane dalla ferrovia conobbero un processo di regresso economico, che si tradusse nel progressivo abbandono di interi territori, rimasti a carattere rurale; le maggiori opportunità lavorative, la possibilità di condizioni economiche e sociali migliori offerte dai centri lungo la costa o delle valli servite da linee ferroviarie spinsero gran parte della popolazione delle aree interne ad abbandonare il faticoso lavoro dei campi e ad emigrare. La diversificazione degli usi del suolo indotta dalla rete ferroviaria si è conservata sino ad oggi: mutati in parte i settori produttivi, le aree di prima industrializzazione hanno per lo più conservato tale destinazione (Felloni, 1961).

## **6 INFLUENZE SULL'ANDAMENTO DEMOGRAFICO**

### *6.1 L'area genovese*

A partire dalla seconda metà del secolo XIX, l'arrivo della ferrovia e la successiva industrializzazione hanno impedito lo spopolamento delle valli dello Scrivia e del Polcevera, facendone anzi centri di attrazione per le popolazioni rurali dei territori circostanti. Di contro, le frazioni montane, escluse dai nuovi assi di comunicazione, a partire dalla seconda metà dell'800 hanno subito vistosi esodi. Tutti i comuni situati lungo le linee dei Giovi e nei quali è stata realizzata una fermata hanno registrato sensibili aumenti della popolazione; tali incrementi sono ancora più evidenti nei centri della Valpolcevera, dove, grazie alla vicinanza

di Genova e delle sue attività produttive, si verificò una vera e propria rivoluzione insediativa, con la crescita urbana ed economica concentrata sul fondovalle, i cui borghi originari, a vocazione fino ad allora esclusivamente agricola, assunsero dimensioni e fisionomia di popolosi quartieri operai.

Nel ponente genovese, la grande disponibilità di lavoro offerta dalle nascenti industrie locali ha richiamato migliaia di immigrati dall'entroterra, contribuendo a determinare tassi di incremento della popolazione fra i più elevati della Liguria. Ciò richiese una notevole espansione edilizia degli abitati, che persero l'aspetto di borghi marinari per assumere quello di centri urbani ad alta densità abitativa. Il grande utilizzo della ferrovia per lo spostamento sia delle persone che delle merci fu il veicolo che pose le basi per la fusione, economica, urbanistica e sociale di questi comuni con Genova, che sfociò con la creazione della *Grande Genova*, avvenuta nel 1926.

Nell'alta Valle Stura, i lavori per la costruzione della strada carrozzabile del Turchino (conclusi nel 1872) e della ferrovia Genova – Ovada (terminati nel 1894) richiamarono centinaia di lavoratori immigrati, buona parte dei quali, una volta chiusi i cantieri, si stabilirono nei comuni della vallata dopo aver trovato un nuovo impiego nei stabilimenti tessili, insediatisi nella zona a seguito del miglioramento delle comunicazioni; peraltro, la possibilità di recarsi quotidianamente a lavorare nelle industrie genovesi utilizzando il treno, senza abbandonare i luoghi di origine, limitò il fenomeno dell'emigrazione; anzi, all'inizio del secolo XX confluirono nella Valle Stura consistenti flussi di immigrati: i grandi stabilimenti della zona richiamarono manodopera anche dal cuneese, dalla Lombardia, dal Veneto e dal Friuli (Giacchero, 1980).

## 6.2 La Riviera di Ponente

Precedentemente all'entrata in esercizio della ferrovia litoranea di Ponente, le località costiere presentavano una stagnazione demografica; viceversa i comuni dell'entroterra, nonostante le loro economie fossero basate su una agricoltura di sussistenza, presentavano una discreta vivacità demografica. Ma negli anni successivi all'apertura della ferrovia, il divario economico fra la costa e i borghi dell'entroterra divenne enorme, tanto da accentuare in questi ultimi il fenomeno dell'emigrazione, sia verso la Riviera che verso l'estero, con conseguente declino e invecchiamento demografico.

Non va comunque dimenticato che, almeno nei primi anni di esercizio della ferrovia litoranea, anche diversi centri costieri subirono una contrazione del numero di abitanti: infatti, la decadenza delle attività legate alla marineria e alla cantieristica navale tradizionale fu tale che, nel corso dell'ultimo trentennio del secolo XIX, centinaia di pescatori, marinai e carpentieri furono costretti ad emigrare non solo verso il nascente polo industriale genovese, ma anche verso i paesi del Sud America.

Verso la fine dell'800, si verificò un'inversione di tendenza, con una evidente perdita di abitanti subita dai comuni interni, contrapposta alla crescita delle cittadine costiere, interessate dallo sviluppo delle attività turistiche o industriali. L'espansione demografica e urbanistica non avvenne contemporaneamente in tutta la costa; il fenomeno interessò dapprima i centri che più precocemente scoprirono una vocazione turistica (Sanremo, Alassio) e solo a partire dalla prima metà del '900 quelli che divennero sede di importanti attività industriali (Cogoleto, Vado, Finale) o di destinazione del turismo di massa, il quale, nel secondo dopoguerra, fu alla base di processi di crescita topografica spesso incontrollati.

### 6.3 *La Riviera di Levante*

Qui è opportuno suddividere il territorio in tre parti, ossia la fascia da Genova a Camogli, quella che si affaccia sul Golfo del Tigullio ed il tratto fra Sestri Levante e La Spezia.

Nella prima porzione di costa, l'andamento della popolazione dei borghi ad oriente del centro di Genova (Quarto dei Mille, Quinto al Mare, Nervi e S. Ilario) presenta a partire dal 1870 una continua crescita, risentendo della vicinanza con il centro cittadino, che determina una sempre più fitta continuità abitativa, sfociata nell'annessione alla *Grande Genova*. Al contrario, i comuni da Bogliasco a Camogli dopo aver registrato, fino al censimento del 1871, sensibili aumenti della popolazione, presentarono un declino demografico durato diversi decenni, tanto più marcato quanto maggiore è la distanza da Genova. La crisi delle attività marinare e dell'agricoltura locale, quasi esclusivamente rivolta all'olivicoltura, costrinsero all'emigrazione migliaia di contadini, marinai e addetti ai cantieri navali.

Gli effetti positivi relativi all'apertura della ferrovia litoranea iniziarono a prevalere sugli effetti negativi indotti dalla crisi della marineria solo a partire dai primi decenni del secolo XX, grazie allo sviluppo delle attività legate al turismo. Inoltre, i celeri collegamenti con il capoluogo hanno consentito ad una grande parte della forza lavoro delle località rivierasche di trovare lavoro a Genova senza dover abbandonare i luoghi di origine. Si è così arrestato il declino demografico, sebbene nessuno di questi centri abbia conosciuto l'incremento occorso alle località assorbite nella *Grande Genova*.

Nei comuni del Golfo del Tigullio, la crisi dell'agricoltura ed il calo dei commerci marittimi provocato dall'apertura della ferrovia causarono un declino economico, intorno al 1870, che spinse migliaia di abitanti ad emigrare a Genova e nei paesi del Nuovo Mondo. A partire dagli ultimi decenni dell'800, molte località del Golfo del Tigullio superarono la crisi grazie al turismo: le nuove opportunità lavorative richiamarono migliaia di persone dai borghi dell'entroterra, contribuendo allo sviluppo demografico soprattutto dei comuni di Santa Margherita e Rapallo. Con l'inizio del secolo XX, anche i comuni di Chiavari, Lavagna e Sestri Levante richiamarono migliaia di immigrati, soprattutto grazie all'insediamento di

numerose attività industriali e commerciali, in quanto il turismo cominciò ad affermarsi in queste località solo nel periodo fra le due guerre.

Le economie delle località costiere comprese fra Sestri Levante e La Spezia trassero benefici minori dal passaggio del nuovo mezzo di comunicazione, rispetto ad altri tratti di costa, e ciò si avvertì anche sulla loro crescita demografica: a partire dai primi decenni del '900, si ebbe un progressivo spopolamento dell'area, che colpì soprattutto i borghi delle Cinque Terre. Infatti, diversamente da Moneglia e Levanto, i centri delle Cinque Terre, a causa della mancanza di spazi per la realizzazione delle infrastrutture necessarie alle attività turistiche, continuarono a basare le proprie economie sull'agricoltura, praticata in condizioni particolarmente difficili. Questo, unito all'offerta di nuove opportunità lavorative nel vicino polo industriale spezzino, spinse una buona parte della forza lavoro di questi borghi ad abbandonare i luoghi nativi.

#### *6.4 L'area spezzina*

Precedentemente alla realizzazione dei collegamenti ferroviari, La Spezia possedeva strutture economiche e sociali paragonabili a quelle di un piccolo borgo, con la sola presenza di attività artigianali che rifornivano esclusivamente il mercato locale. La disponibilità di rapidi collegamenti con Genova e la Toscana e il seguente massiccio insediamento industriale cambiarono rapidamente la struttura economica, sociale e demografica cittadina, che registrò a cavallo fra '800 e '900 un tasso di crescita con pochi riscontri in Italia.

Il capoluogo spezzino si trovò così anche a dover risolvere i problemi derivanti da una repentina crescita urbana, primo fra tutti quello relativo alla scarsità di alloggi per le forze lavoro e per le loro famiglie.

Vista la crescita esponenziale degli abitanti del capoluogo, si rivelò fondamentale la possibilità offerta dalla ferrovia di effettuare un servizio quotidiano di trasporto dei pendolari, che consentì un aumento meno vertiginoso della popolazione, favorendo anche l'aumento demografico nei comuni limitrofi al capoluogo serviti dal treno (Vezzano, S. Stefano Magra, Arcola e Sarzana, centri nei quali si verificò anche un notevole sviluppo industriale).

#### *6.5 L'area savonese*

I grandi complessi industriali che si insediarono a Savona negli anni successivi all'apertura dei collegamenti ferroviari concentrarono sulla città una grande offerta di nuovi posti di lavoro, che provocò una notevole corrente di immigrazione verso la città. Conseguenza di questo sviluppo economico fu l'espansione urbanistica, con la costruzione di nuovi quartieri ad occidente del centro storico, ma soprattutto una grande crescita demografica.



Le località dell'entroterra attraversate dalla ferrovia per Torino e dalla diramazione per Acqui presentarono anch'esse un aumento della popolazione negli anni a cavallo fra '800 e '900, grazie allo sviluppo industriale della Val Bormida. In quest'ultima, l'insediamento di diverse attività industriali consentì una rapida trasformazione dell'economia locale e permise alle popolazioni locali di non abbandonare i luoghi d'origine.

Tutti i dati testimoniano l'influenza che il passaggio di una linea ferroviaria ha esercitato sulla dinamica demografica del territorio attraversato; il *trend* positivo dell'*Hinterland* savonese contrasta con i fenomeni migratori e con lo spopolamento in atto, negli stessi anni, in tutto l'entroterra della Liguria occidentale. A partire dai primi anni del '900, l'ulteriore possibilità di un collegamento rapido con Savona ha consentito la nascita del fenomeno di un pendolarismo giornaliero, sebbene meno intenso che altrove, che evitò una massiccia emigrazione della forza lavoro dai paesi dell'entroterra savonese.

### 6.6 Quadro d'insieme dell'andamento demografico

Per analizzare come la presenza di una linea ferroviaria abbia influito sullo sviluppo socio-economico dei territori attraversati, e di conseguenza sull'andamento demografico, è possibile suddividere i comuni della Liguria sulla base della loro distanza dalla più vicina stazione ferroviaria. I risultati dell'analisi, relativi all'andamento demografico fra il censimento del 1861 e quello del 1936, sono riportati nella Figura 5.

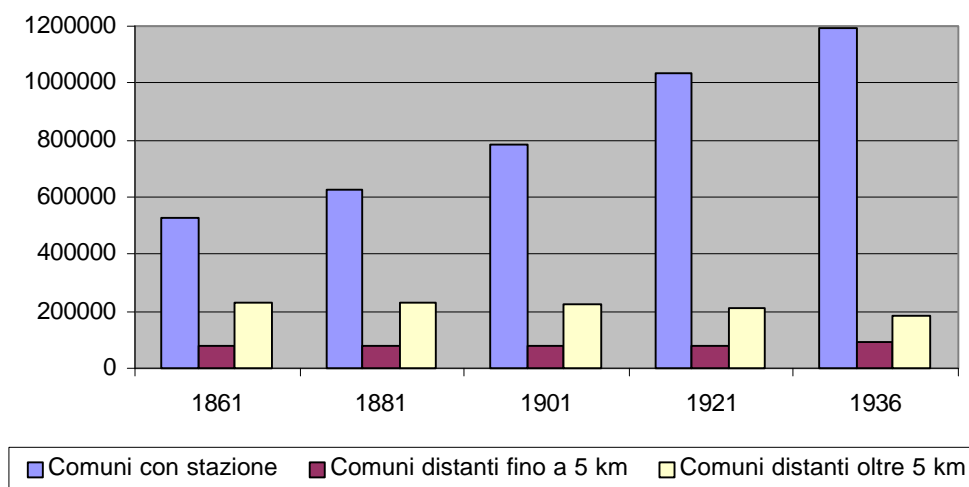


Figura 5 Andamento demografico dei comuni liguri suddivisi per fasce di distanza dalla più vicina stazione ferroviaria (Istat, 1994)

Essi mostrano come i comuni serviti dalle linee ferroviarie, sia situati sulla costa che nelle valli dell'entroterra percorse dalle linee di valico, abbiano registrato nel periodo in esame un notevole incremento demografico, pari al 126,4% fra il 1861 e il 1936; nello stesso periodo, i

comuni della fascia “intermedia”, cioè non provvisti di stazione ma a non oltre 5 km dalla ferrovia, hanno registrato una fase di stagnazione demografica durante la seconda metà dell’800, mentre con l’avvento del secolo XX, l’espansione urbanistica dei grandi centri urbani, che in molti casi si sono “saldati” alle località limitrofe, e la diffusione del fenomeno del pendolarismo hanno permesso anche a queste località di registrare aumenti del numero dei propri abitanti (+13,4% nel periodo 1861-1936). Al contrario, le località più distanti dai collegamenti ferroviari, in genere situate nelle aree interne, hanno dovuto subire, a partire dalla seconda metà dell’800, un progressivo spopolamento (-18,7% nel periodo in esame).

La correlazione fra presenza dei collegamenti ferroviari e andamento demografico è sostanzialmente confermata dai dati della Tabella 3.

	PROVINCIA DI GENOVA					
	1861	1881	1901	1921	1936	Var.% 1861-1936
Comuni con stazione	343.033	399.481	488.631	665.705	770.156	+124,5
Comuni a meno di 5 km	28.788	29.672	29.769	30.671	31.381	+9,0
Comuni a oltre 5 km	86.068	86.793	80.126	73.520	66.071	-22,3

	PROVINCIA DI IMPERIA					
	1861	1881	1901	1921	1936	Var.% 1861-1936
Comuni con stazione	57.102	66.458	75.304	90.874	105.483	+84,7
Comuni a meno di 5 km	14.061	13.361	11.759	11.445	10.749	-23,5
Comuni a oltre 5 km	59.245	58.934	57.393	51.987	42.238	-28,7

	PROVINCIA DI LA SPEZIA					
	1861	1881	1901	1921	1936	Var.% 1861-1936
Comuni con stazione	44.126	67.352	111.326	147.541	154.207	+249,4
Comuni a meno di 5 km	13.601	14.736	17.543	20.377	22.360	+64,3
Comuni a oltre 5 km	41.923	42.876	45.042	44.763	45.067	+10,1

	PROVINCIA DI SAVONA					
	1861	1881	1901	1921	1936	Var.% 1861-1936
Comuni con stazione	82.361	96.048	107.885	140.518	162.495	+97,2
Comuni a meno di 5 km	22.189	18.708	18.134	19.245	24.731	+11,4
Comuni a oltre 5 km	40.461	42.057	42.277	41.335	31.882	-21,5

*Tabella 3* Suddivisione per province dell’andamento demografico dei comuni liguri suddivisi per fasce in funzione della distanza dalle linee ferroviarie (Istat, 1994)

## **7 IL RIUTILIZZO DELLE AREE DISMESSE A SEGUITO DEL RADDOPPIO E DELLO SPOSTAMENTO A MONTE DELLA FERROVIA LITORANEA**

Nate a binario unico, le linee ferroviarie da Genova verso La Spezia e Ventimiglia dovettero presto fronteggiare una domanda di trasporto in forte crescita, che rese indispensabile il raddoppiamento del binario, opera lentamente avviata già ai primi del '900.

A partire dal secondo dopoguerra, l'espansione edilizia, spesso disordinata, delle località rivierasche a seguito dello sviluppo delle attività turistiche ha reso la presenza della linea ferroviaria un elemento di disturbo rispetto alle esigenze di spazio di varie cittadine costiere. Pertanto, in occasione dei più recenti raddoppiamenti del binario, si è preferito spostare la ferrovia in un'altra sede più a monte, anziché posare un secondo binario accanto al primo, prassi seguita fino alla metà del '900.

Il raddoppiamento della ferrovia del litorale ligure, completato fra il 1913 e il 1970 sulla linea Genova – La Spezia, e fra il 1968 e il 1977 nel tratto Genova Voltri – Finale Ligure, ha permesso la dismissione di una notevole quantità di aree ex-FS, che hanno consentito la realizzazione di interventi di recupero e di trasformazione.

Il raddoppio della ferrovia litoranea non è ad oggi ancora concluso, essendo a binario unico i tratti Finale Ligure – Loano e Albenga – S. Lorenzo al Mare, sulla Riviera di Ponente: per la tratta Finale Ligure – S. Lorenzo al Mare è previsto lo spostamento a monte nei prossimi anni. A ponente, il tratto fra Voltri e Finale porge un interessante esempio di trasformazione urbanistica conseguente all'eliminazione del vincolo costituito dalla ferrovia, la quale attraversava i centri urbani separando il lungomare dall'abitato, correndo sovente in rilevato, parallela alla costa, e provocando un notevole impatto visivo ed una separazione fra i centri storici e la spiaggia. Inoltre, con lo sviluppo della motorizzazione privata, i numerosi passaggi a livello, posti sia lungo la Via Aurelia che all'interno dei centri abitati, provocavano gravi problemi di congestione, specialmente durante la stagione estiva.

Lungo la Riviera di Levante, i maggiori interventi hanno riguardato il tratto Sestri Levante – La Spezia, il cui tracciato originario attraversava le località costiere, separando gli abitati dalla linea di costa, mentre la nuova sede ferroviaria è spostata a monte, anche di oltre 100 m. Nel litorale di levante, gli interventi di recupero delle aree dismesse sono stati di ridotte entità: molti tratti di sede ex-FS, anche di notevole valore paesaggistico, versano in abbandono, così come molte gallerie, che consentirebbero un agevole collegamento pedonale o ciclabile fra località limitrofe, presentano gli accessi murati o chiusi da cancelli; solo il tratto Riva Trigoso – Framura è stato trasformato in strada di collegamento veicolare, nella quale l'accesso alle strette gallerie è a senso unico alternato e regolato da impianti semaforici.

Lungo il litorale di ponente, gli interventi di recupero delle aree dismesse sono stati quasi ovunque molto radicali tanto che, soprattutto nella fascia fra Voltri e Savona, all'interno degli

abitati non rimangono che poche tracce della vecchia sede ferroviaria: quasi dappertutto vi sono state costruite nuove strade, aree di parcheggio ma soprattutto passeggiate a mare, anche di pregio architettonico. I maggiori esempi si trovano a Celle Ligure e Albisola, dove l'abbassamento del rilevato ferroviario, originariamente parallelo alla linea di costa, ha consentito la realizzazione di passeggiate a mare, considerate modelli esemplari di riqualificazione urbana di sedi ferroviarie dismesse. Al contrario, lungo la Riviera di Levante, sebbene in alcuni tratti la dismissione risalga agli anni '30, gli interventi sono stati di minore entità, e in molti casi hanno lasciato inalterato l'impatto costituito dalla presenza di rilevati e viadotti in muratura i quali, non essendo stati abbattuti ma solamente modificati nella loro funzione, continuano a costituire una barriera fisica e visiva fra gli abitati e le spiagge.

Molte aree sono ancora da recuperare: si segnalano i tratti fra Varigotti e Capo Noli e fra Varazze e Cogoleto a ponente, fra Deiva e Framura e fra Bonassola e Levanto a levante, nei quali la posizione della ex-ferrovia a ridosso della linea di costa è di straordinario rilievo paesistico – ambientale. Una maggiore collaborazione fra comuni limitrofi consentirebbe di valorizzare queste aree, mediante la ristrutturazione delle numerose ma brevi gallerie e alla pavimentazione della sede stradale, che permetterebbe la realizzazione di percorsi di collegamento ciclabile e pedonale fra località limitrofe.

Nell'estremo ponente ligure, con l'entrata in esercizio del nuovo tratto a monte fra S. Lorenzo al Mare e Ospedaletti, avvenuta nel 2001, si sono rese disponibili le aree e i manufatti del vecchio tracciato lungo costa, che attraversa centri urbani e si sviluppa in ambiti territoriali di notevole pregio paesaggistico. Saranno così possibili interventi strutturali per migliorare la viabilità e il trasporto pubblico nei centri urbani di Sanremo e Arma di Taggia, mentre per il riutilizzo della vecchia sede ferroviaria è stata proposta dagli Enti Locali la realizzazione di un itinerario ciclabile e pedonale della lunghezza di circa 20 km, che consentirebbe una notevole valorizzazione delle bellezze ambientali e culturali della zona.

In conclusione, la totale riqualificazione delle aree dismesse non è stata ancora ultimata o, peggio, non sono stati compiuti interventi in grado di valorizzare pienamente le aree interessate. È infatti auspicabile la demolizione o l'abbassamento dei rilevati che attraversano le località della Riviera di Levante (Moneglia, Bonassola, Deiva Marina, Levanto), che potranno essere trasformati in passeggiate a mare o adibiti al transito degli autoveicoli, mentre riguardo agli interventi di recupero delle aree dismesse fra S. Lorenzo e Ospedaletti, attualmente in fase di progettazione, è auspicabile la realizzazione di percorsi che possano valorizzare le attrazioni paesaggistiche della zona: all'interno delle aree urbane è necessaria la valorizzazione del fronte mare con la realizzazione di *promenades* sull'esempio della vicina Costa Azzurra, evitando la costruzione di edifici di eccessiva volumetria che possano costituire nuovamente una separazione fra l'abitato e la linea di costa (Regione Liguria, 2000).

## Conclusioni

La ricerca ha messo in luce il ruolo della realizzazione e dell'esercizio della rete ferroviaria ligure nell'evoluzione socio-economica della regione.

Dal confronto col precedente sistema delle comunicazioni terrestri, basato su strade precarie e non carrozzabili, si è evidenziata la rivoluzione apportata dal treno, che, specie durante i primi anni di esercizio, determinò pure ripercussioni negative sulla marineria tradizionale e sulle attività ad essa collegate. Ma la possibilità di usufruire di agevoli collegamenti con il retroterra padano apportò notevoli benefici ai tre maggiori porti liguri, che a partire dalla seconda metà dell'800 aumentarono sensibilmente il volume dei propri traffici, grazie al miglioramento delle comunicazioni con il Nord Italia.

Inoltre, si è visto come i collegamenti ferroviari abbiano costituito il volano per lo sviluppo delle attività industriali nelle aree costiere prossime ai grandi porti e nelle valli dell'entroterra attraversate dalle linee di valico; in queste aree si verificò infatti una grande concentrazione di industrie, che trasformarono il tessuto socio-economico dei territori interessati. Analogamente, l'esercizio della linea ferroviaria costiera consentì alle località rivierasche di sviluppare le attività turistiche, che poterono beneficiare dei nuovi collegamenti con le città del Nord Italia e dell'Europa, diventando centri di soggiorno climatico e balneare fra i più rinomati.

La ricerca ha infine esaminato l'influenza della disponibilità del mezzo su rotaia sull'andamento demografico della regione, dimostrando come i territori serviti dal treno si siano sottratti all'emigrazione, con conseguente bilancio positivo della popolazione, a differenza delle più vaste zone dell'entroterra prive di infrastrutture ferroviarie.

Dal secondo dopoguerra, con la diffusione del trasporto su gomma e la realizzazione della rete autostradale, la presenza di una ferrovia non è più considerata elemento trainante nella localizzazione di attività economiche; al contrario, nelle località rivierasche, nelle quali lo sviluppo urbanistico a seguito dell'avvento del turismo di massa è stato massiccio e spesso incontrollato, la presenza degli impianti ferroviari determina un impatto negativo, per cui lo spostamento a monte di tratti di linea litoranea è oggi visto come un'occasione per il recupero e la riqualificazione di aree urbane.

## Bibliografia

Bernardi R. (1983) *Dal Tigullio a Punta Bianca. Aspetti geografici del turismo nella Liguria di Levante*, pubblicazioni dell'Istituto di Studi Economici dell'Università di Genova – Facoltà di Scienze Politiche, Genova.

Betti Carboncini A. (1992) La ferrovia ligure, *I Treni*, 126, 12-29.

Castronovo V. (1994) *Storia dell'Ansaldo*, vol.1, Laterza, Roma-Bari.

Cerisola N. (1982) *Storia di Savona*, ed. Liguria, Savona.

Cigolini M.C. (1997) *Il turismo sulla costa ligure*, Erga, Genova.

Da Pozzo C. (1971) *La ferrovia Parma – La Spezia nel suo quadro economico ed antropico*, pubblicazioni dell'Istituto di Geografia dell'Università di Pisa, Libreria Goliardica, Pisa.

Dell'Amico F., Rebagliati F. (1994) *I 120 anni della linea ferroviaria Savona – Torino 1874 – 1994*, Alzani, Pinerolo.

Felloni G. (1961) *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, ILTE, Torino.

Felloni G. (1962) *La rivoluzione dei trasporti in Liguria*, in “Studi in onore di A. Fanfani”, vol. IV, 83-98, Giuffrè, Milano.

Giaccherio G. (1980) *Genova e Liguria nell'età contemporanea*, Sagep, Genova.

Istat (1994), *Popolazione residente dei comuni – Censimenti dal 1861 al 1991*, Istat, Roma.

Redoano Coppedé G. (1987) La Liguria e la strada ferrata, *La Casana*, 3, 2-17.

Redoano Coppedé G. (1989), *Il sistema viario della Liguria nell'età moderna*, Bozzi, Genova.

Regione Liguria (2000) *PTC. Piano territoriale della costa*, Genova.

## **ABSTRACT**

In Liguria the realization of the railway network, as well as revolutionizing the local transport system, historically lacking and penalized by the territory morphology, has primed an evolutive process which has radically changed the socio-economical organization and the landscape of the territories crossed by the new mean of transport. In fact it constituted the basic element for the passage from organizational forms of the rural territory in a massive presence of industrial installations that consequently favoured a remarkable demographic increase; on the contrary, the areas not served by the railway system, came up to a process of economical regress and emigration towards the industrialized areas.

The first beneficiaries of the opening of the railway connection towards the north of Italy were the three main port of Liguria (Genoa, La Spezia, Savona), which were able to remarkably increase the traffics and to widen their hinterlands.

In reply to the intense industrial development occurred in the coast areas close to the big ports and in the hinterland valleys served by the railway system, it was verified, in the riviera localities, an intense development of turistic activities, for which the presence of the railway was a determinant vehicle of promotion.

Beginning from the second post-war period, the massive urbanization of the coast zone rendered the railway system a disturbing element: the displacement towards the mountains of some legs of coast railway lines, dictated also by the necessity of improving trains circulation, has enabled many localities to reutilize, even nowadays, the abandoned areas.