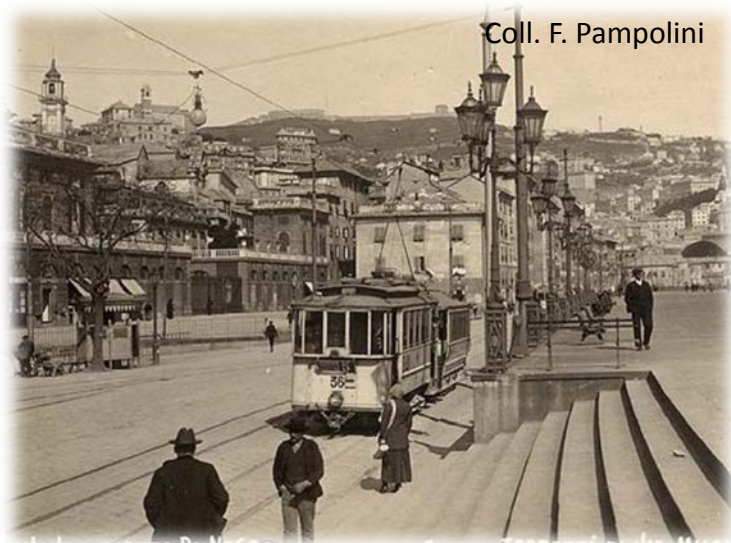


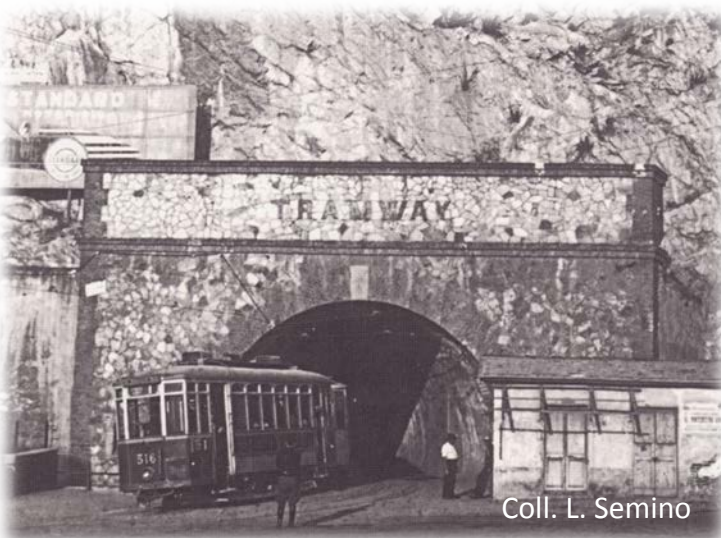
100 DI QUESTI "1"!!!

1° giugno 1912

La UITE (Unione Italiana Tramways Elettrici) che gestisce il trasporto pubblico genovese decide di assegnare ad ogni linea un numero per semplificarne l'identificazione da parte degli utenti. Alla linea Caricamento-Voltri viene così assegnato il numero "1". Sugli oltre 16 km del percorso, corrono (si fa per dire!) i traballanti tranvaietti a due assi. Ogni convoglio è composto da una motrice e da un rimorchio, in estate i rimorchi sono del tipo "giardiniera", ovvero completamente aperti. Nella foto, un convoglio tranviario della linea 1 proveniente da Caricamento e diretto a Voltri in transito in via Milano. Dal 1924 il Codice della Strada imporrà per tutti i veicoli il "cambio di mano", per cui tutti i veicoli dovranno tenersi sulla destra della carreggiata.



Coll. F. Pampolini



Coll. L. Semino

Anni Venti

Dal 29 aprile 1929 i tram in servizio sulla linea 1 escono dal nuovo deposito di via Merano, a Sestri, contestualmente viene chiuso il deposito di Pegli. Nella foto a fianco un convoglio tranviario della linea 1 esce dalla galleria di San Benigno diretto a Voltri. Questo tunnel era percorso dai tram prima dell'apertura della nuova via di Francia, avvenuta il 19 settembre 1929, al centro della quale viene installata una sede tranviaria riservata percorsa anche dalla linea 1.

Nel 1926 Sampierdarena, Cornigliano, Sestri, Pegli, Prà e Voltri, fino ad allora comuni autonomi, entrano a far parte del Comune di Genova. La linea 1 diventa così una linea urbana a tutti gli effetti.

Anni Trenta

Alla fine degli anni Venti, inizia l'epoca del tram a carrelli: vetture nuove e più spaziose (le serie motrici 751÷800, 801÷820 e le rimorchiate 621÷650), progettate dal tecnico Remigio Casteggini, iniziano a circolare anche sulle strade del Ponente.

Nel 1934 si attua la riforma tranviaria, che conferma l'importanza di piazza Caricamento (indicata in vettura come "piazza Banco San Giorgio") per i collegamenti con il Ponente e la Val Polcevera (anche attraverso la galleria Certosa): ben 15 linee partono da questo capolinea, tra cui 1 per Voltri, 2 per Pegli, 3 per Sestri, 4 per Sampierdarena, 14 per Cornigliano e 15 per Prà.



Pegli - Passeggiata a Mare

Coll. S. Finauri

100 DI QUESTI "1"!!!



Foto P. Gregoris

Anni Cinquanta

La domanda di trasporto cresce: l'UTE progetta e realizza i cosiddetti derivati tranviari; motrici e rimorchi vengono accorpati a formare vetture di grande capacità. Ad esempio le "1700" sono lunghe 20 metri ed hanno una capienza di oltre 150 passeggeri. Di questo tipo di tram, soprannominato "due camere e cucina" per la sua conformazione, ne vengono realizzati 15 esemplari assegnati quasi esclusivamente alla linea 1. Qui sopra vediamo la vettura articolata a tre casse 1703 in sosta al capolinea di Voltri. Nella foto di fianco invece del 1963, il tram 1637 percorre il lungomare di Pegli di fronte al rinomato Hotel Mediterranée e si ferma ai piedi della statua di Garibaldi

Anni Quaranta

I passeggeri della linea 1 incrociano sul loro percorso i nuovissimi e moderni tram della Serie 900, le cosiddette "Littorine", in servizio sulla linea 16 (Foce-Pegli). Ne verranno costruiti 94 esemplari ad una sola cassa (900÷983 e 990÷999) e 4 unità articolate (1101÷1104) che sfioravano di poco i 21 metri di lunghezza.

Durante la Seconda Guerra Mondiale le linee di periferia assumono una particolare importanza per il trasporto degli sfollati. I tram - nel clima di autarchia imposto dal regime fascista - vengono utilizzati anche per altre funzioni sociali. Al termine del secondo conflitto mondiale, la linea 1 torna gradualmente regolare dopo un periodo di servizio a singhiozzo dovuto agli eventi bellici.



Foto P. Gregoris

Il primo autobus della linea "1" caricamento - voltri



Coll. F. Pampolini



L' "Operazione Rotaie"

26 maggio 1964: passaggio di consegne fra tram e autobus; in prossimità del vecchio deposito di Sestri, alle ore 0.32 i passeggeri dell'ultimo tram della linea 1 vengono fatti trasbordare sul nuovissimo autobus Alfa Romeo Mille Menarini numero 7034.

D'ora in poi, sulla linea 1 si viaggia in autobus. Contestualmente il deposito di via Merano cessa la sua attività, mentre diventa operativa la nuova autorimessa di via San Giovanni d'Acri a Cornigliano.

L'"Operazione Rotaie" porterà all'eliminazione del servizio tranviario genovese il 27 dicembre del 1966 con l'ultima corsa sulla linea 12 per Prato.

100 DI QUESTI "1"!!!

Anni Sessanta

A partire dal 1° settembre 1965 l'1 è gestito da AMT, Azienda Municipalizzata Trasporti, che ha preso il posto della vecchia UITE. Alle linee di forza del Ponente sono assegnate le vetture della serie 7001÷7040, ALFA Romeo Mille carrozzate dall'azienda bolognese Menarini, oltre che numerosi esemplari di FIAT 410 st. 9 carrozzate Piaggio della serie 6001÷6120, il modello di autobus più diffuso di tutti i tempi sulle strade genovesi. Fino al 1972, hanno circolato in livrea verde a 2 toni, successivamente sono stati progressivamente riverniciati in arancione. Nella foto a fianco, la vettura 6067 sta per terminare la sua lunga corsa da Caricamento a Voltri, il cui capolinea è stato spostato nel 1966 da via Camozzini al piazzale ricavato sulla copertura del Cerusa.



Foto G. Cavanna

Anni Settanta

Nel 1973 AMT vara una radicale revisione della rete di trasporto pubblico, istituendo nel contempo la tariffa oraria, ma se molte linee cambiano numero o percorso, l'1 continua a viaggiare da Caricamento a Voltri. Anzi, ora è di nuovo solo, visto che la "A", come tutte le autolinee rapide, è soppressa. La nuova rete ha un successo clamoroso, poiché alla riduzione del numero di linee fa da contrappeso un notevole miglioramento delle frequenze: l'1 raddoppia quasi le sue corse giornaliere.

In questo decennio viene sperimentata la pedonalizzazione di Via Sestri dalle 16.30 alle 20: in questa fascia oraria gli autobus della linea 1 sono deviati per via Hermada - via Puccini - via Soliman.



Foto E. Ottonello

Anni Ottanta

Nel 1975 sulla linea 1 entrano in servizio i primi autobus genovesi da 12 metri a 4 porte: sono i FIAT 421AL, che l'AMT acquista in 100 esemplari (8001÷8100). Alla rimessa di Cornigliano, sono assegnate 50 vetture di questo tipo (8051÷8100) utilizzate anche sulla linea 1. Dal 1980, ai FIAT 421 si affiancano i FIAT/IVECO 470 serie 8200 (8201÷8265). Prima dell'arrivo dei 18 metri alla fine del decennio, la rimessa di Cornigliano ha in dotazione 30 vetture di questo tipo (8201-8230, le prime 10 a tre porte, le altre 20 a 4 porte) utilizzate anche sulla linea 1.

Nel 1989 il provvedimento di pedonalizzazione di via Sestri è esteso all'intera giornata, l'"1" abbandona definitivamente la via.



Foto C. Bellini

100 DI QUESTI "1"!!!

Anni Novanta

Nel 1985 arriva ancora una novità assoluta per la linea 1: entrano in servizio i primi autobus articolati da 18 metri. Nel giro di pochi anni, la fornitura raggiungerà 40 esemplari (9001÷9040), e l'intera linea 1 sarà così gestita con questi nuovi spaziosi autobus che vengono soprannominati "Vibertoni" (dal nome del costruttore Viberti che ne ha realizzato la carrozzeria).

Nel 1991 i lavori di riqualificazione urbanistica dell'area del Porto Antico e di realizzazione del sottopasso sfrattano lo storico capolinea di piazza Caricamento all'ombra della statua di Rubattino: il capolinea di 1, 7 e relative sussidiarie viene spostato dapprima in un piazzale vicino a Calata Rotonda, poi in via di Francia, nei pressi del WTC.



Foto C. Bellini

Anni Duemila

Nel 2004 a seguito di una poco felice revisione della rete la linea 1 viene limitata al percorso Sestri-Voltri, gli autobus da 18 metri lasciano spazio a quelli da 12 metri. Il percorso Caricamento - Voltri viene rinumerato come "5", per il servizio serale e festivo, mentre piazza Caricamento è raggiunta solo dalla linea 2. L'anno successivo, a causa delle proteste degli utenti del Ponente, si ritorna alla situazione precedente, con l'1 sul suo storico percorso Caricamento-Voltri e alla gestione con bus articolati da 18 metri.

Nel 2010 circolano gli ultimi due "Vibertoni" sulle linee del ponente cittadino, la 9029 e la 9040. La loro carriera si conclude il 9 marzo con il trasferimento alla Guglielmetti.



Foto C. Bellini

Anni Duemila dieci

Il 1° giugno 2012 la linea 1 compie 100 anni. Oggi è prevalentemente gestita con i moderni bus Van Hool AG300 da 18 metri della serie 9301÷9354, entrati in servizio tra il 2007 ed il 2011. Ad essi si affiancano alcuni CityClass serie 9201÷9223, arrivati nel 2003 ed i più anziani Bredoni della serie 9051÷9119.

E allora **tanti auguri di buon compleanno** alla linea più longeva dell'intera rete di trasporto pubblico genovese.



Foto C. Bellini

100

1 GIUGNO 1912 - 1 GIUGNO 2012

DI QUESTI "1" !!!

CENTENARIO DELLA LINEA "1" PIAZZA CARICAMENTO - VOLTRI"

1° giugno 1912 - 1° giugno 2012: un secolo tra immagini e ricordi

[a cura di Fiorenzo Pampolini e Claudio Bellini]