Claudio Bellini

Arancione di Genova

Fotostoria degli Autobus di Genova dal 1973

alla Zia Lina

Fotostoria degli autobus di Genova dal 1973

Questa pubblicazione è un racconto per immagini di oltre 40 anni di storia del trasporto pubblico urbano genovese, dal 1973 fino ai giorni nostri, che mostra i veicoli nel contesto di una città ricca di scorci urbani, ma anche rivieraschi, collinari per non dire addirittura montani.

Perché iniziare proprio dal 1973? Perché si tratta di un anno cruciale per il trasporto pubblico a Genova: finisce l'era dei filobus e delle linee "celeri", si introduce la tariffa a tempo e comincia a scomparire il "bigliettario" a bordo dei bus, si attua una profonda **revisione della rete** basata prevalentemente su linee automobilistiche, che in molti aspetti rimane inalterata ancora al giorno d'oggi.

A partire da questo periodo inoltre comincia a diffondersi nel parco veicolare un modello di autobus che ha segnato la storia dei trasporti di tutte le città d'Italia, cioè il **FIAT 418**, che nel giro di una dozzina di anni verrà acquistato in 328 esemplari, tre taglie e cinque tipologie diverse di carrozzeria.

Ed il FIAT 418 porta con sé anche l'**arancione**, un nuovo colore per i veicoli adibiti al trasporto pubblico urbano, che venne nel frattempo adottato come standard a livello nazionale.

La visione e la lettura del libro saranno di interesse non solo per gli appassionati, che troveranno oltre 50 schede di veicoli, complete di dettagli tecnici e gestionali, ma anche per i curiosi che, attraverso le foto di questi autobus, potranno ricordarsi certamente alcuni momenti della loro vita.

Arancione di Genova è anche un sito internet:
www.arancionedigenova.it

ARANCIONE DI GENOVA

3 **Schede tecniche e fotografiche**
Modello per modello, tutte le caratteristiche tecniche e gli scatti fotografici più interessanti

76 **Le pellicolature e la decorazione integrale**
Dalla pubblicità all'arte a bordo dei veicoli

78 **I veicoli in prova**
Prototipi e nuove vetture in prova sulle strade genovesi

80 **I veicoli a trazione elettrica**
Filobus ed autobus ibridi: sperimentazioni e realtà

84 **Le vecchie glorie**
Le vetture nate con la colorazione verde ministeriale e poi passate all'arancione

88 **I miei primi 40 anni**
Un anniversario speciale a sfondo benefico

90 **Quelli che l'arancione...**
La conservazione dei veicoli storici e l'attività dell'Associazione "Il Capolinea"

92 **L'evoluzione della rete**
Una istantanea ogni cinque anni, a partire dalla revisione della rete del 1973

94 **La numerazione delle linee**
Da 1 a 699, linee di forza, di adduzione e collinari

98 **Le linee speciali**
I servizi per la Fiera, lo Stadio ed il Cimitero di Staglieno

112 **I servizi integrativi ed il *Drinbus***
Dove i bus non riescono ad arrivare...

114 **Le linee barrate e le "targhe"**
Numeri, lettere, simboli e barre colorate usati per identificare le linee

116 **Cento di questi "1"!!!**
Storia di una linea centenaria, dai tram agli autobus nel Ponente genovese

120 **Urbani, ma non troppo...**
I servizi turistici e i collegamenti con l'Aeroporto

124 **I titoli di viaggio**
Biglietti e abbonamenti: dal "bigliettario" agli SMS

128 **Le rimesse urbane**
La distribuzione del parco veicolare nei depositi cittadini

144 **Crediti e ringraziamenti**
Un ringraziamento per chi ha contribuito alla pubblicazione

Note per la lettura delle schede bus

Per facilitare la consultazione, si illustra di seguito come è organizzata ciascuna scheda. In questo spazio è inserita una breve descrizione del modello, delle differenze tra i diversi lotti, delle rimesse e delle linee sulle quali ha svolto il servizio. Nella parte superiore della scheda è presente la fotografia principale (numero 5), mentre nella parte inferiore vi sono quattro foto più piccole, che mostrano il modello da differenti angolazioni ed eventuali particolari richiamati nella descrizione. Ciascuna fotografia è descritta da una didascalia che riporta numero sociale della vettura e strada in cui è stata scattata; l'elenco degli autori delle fotografie, indicati tra parentesi [**] con le sole iniziali, è riportato alla fine del volume. Nella tabella in basso infine sono sintetizzati i principali dati tecnici delle vetture (dimensioni, prestazioni, capacità di trasporto, ecc.).

(#) **Nota tipologia porte**
L4 = a libro a 4 ante; L2 = a libro a 2 ante
RT1 = rototraslanti ad un'anta; RT2 = rototraslanti a 2 ante
E = ad espulsione; SC = Scorrevole

1. Vettura 9204 Corso Quadrio - 2. Vettura 3839 Via Fea - 3. Vettura 2008 Via XX Settembre - 4. Vettura 4818 Via San Biagio in Val Polcevera
5. Vettura 4342 Piazza De Ferrari

Lunghezza [m]	Passo anter. [m]	Posti seduti [unità] *=disabili ^=ribaltabili	Potenza [CV]
Larghezza [m]	Passo post. [m]	Posti in piedi [unità]	Cambio [modello] A=automatico M=manuale
Altezza [m]	Raggio volta [m]	Motore [costruttore e modello]	Peso a vuoto [kg]
Porte [unità×tipo#]	Spazio volta [m]	Cilindrata [cm³]	Velocità [km/h]

Spazio per eventuali note

Alla fine del 1972 inizia la fornitura dei FIAT 418, con un primo lotto di 60 vetture carrozzate Cameri da 10 metri (3101÷3160), a cui seguiranno altri due lotti, 3161÷3180 nel 1973 e 3181÷3192 nel 1979. I primi, caratterizzati dal parabrezza bombato, erano poco differenti tra di loro, mentre il terzo presentava il parabrezza a sperone (ripreso dalla serie 3601÷3650), un diverso rapporto al ponte ed inizialmente una colorazione arancione integrale senza le tradizionali fasce grigio-verdi, applicate in seguito. Dopo la revisione del 1973 furono le prime vetture ad essere dotate di biglietteria automatica a bordo, per il servizio sulla linea 36.
Presenti in tutte le rimesse genovesi, hanno visto un impiego massiccio su linee dal tracciato impegnativo (49, 66, 80, 82, 356, ecc.) e, al loro esordio, addirittura sulle linee rapide. Dopo 30 anni di servizio la loro radiazione si è conclusa alla fine del 2003; le vetture 3123 e 3127 sono preservate come veicoli storici.

1

2

3

4

5

1. Vettura 3117 Piazza De Ferrari [CG] - 2. Vettura 3143 Via Buffa [CG] - 3. Vettura 3160 Piazza Dante [BS] - 4. Vettura 3139 Mura degli Angeli [CG]
5. Vettura 3188 Via Alpini d'Italia [CG]

Lunghezza [m]	10,18	Passo anter. [m]	4,85	Posti seduti	14 (01÷60) 15 (61÷80) 17 (81÷92)	Potenza [CV]	194
Larghezza [m]	2,50	Passo post. [m]	-	Posti in piedi	80 (01÷60) 77 (61÷80) 78 (81÷92)	Cambio [A3] DRS 0.9 var.14/1	
Altezza [m]	3,11	Raggio volta [m]	8,72	Motore	FIAT 8200.12	Peso a vuoto [kg]	8.500
Porte	3×L4	Spazio volta [m]	18,00	Cilindrata [cm³]	9.819	Velocità [km/h]	54,9 (01÷80) 65,7 (81÷92)

Note: vetture 3101÷60 inizialmente dotate di postazione per il bigliettario;
vetture 3101÷40, 44, 45 e 61÷80 successivamente dotate di biglietteria automatica, poi eliminata a partire dal 1987

Si tratta della prima serie di autosnodati entrati in servizio a Genova tra il 1985 ed il 1988 e soprannominati "Vibertoni". La fornitura complessivamente è stata di 40 unità dotate di terzo asse sterzante (9001÷9010, 9011÷9025, 9026÷9040), che si differenziavano per alcuni particolari di tipo estetico e funzionale, come il gruppo ottico anteriore, la tipologia di indicatore di percorso (targhe plastificate oppure a palette) e la presenza delle emettitrici di biglietti a bordo. La vettura 9004 è stata riverniciata, eliminando la fascia nera nella parte inferiore della carrozzeria. Le vetture sono state sempre assegnate alla rimessa di Cornigliano e impiegate, dapprima, solo sulle linee di forza del Ponente (1 e 2) e, successivamente, anche su quelle centrali (18, 19, 20) e per i servizi stadio. Nel 2002 è incominciata la loro radiazione, che, dopo oltre venti anni di servizio, si è conclusa nel 2010.

1. Vettura 9004 Largo Jursé - 2. Vettura 9021 Via Fanti d'Italia - 3. Vettura 9032 Via Voltri - 4. Vettura 9026 Ponte di Cornigliano
5. Vettura 9034 - Piazza De Ferrari

Lunghezza [m]	17,95	Passo anter. [m]	6,13	Posti seduti	33 (01÷25) 34 (26÷40)	Potenza [CV]	240
Larghezza [m]	2,50	Passo post. [m]	7,15	Posti in piedi	147 (01÷25) 146 (26÷40)	Cambio[A3]	Voith DIWA 851-4N
Altezza [m]	3,20	Raggio volta [m]	11,39	Motore	UNIC 8220.32	Peso a vuoto [kg]	14.500
Porte	4×L4	Spazio volta [m]	24,30	Cilindrata [cm³]	9.572	Velocità [km/h]	60,2

Nota: vetture 9001÷25 dotate di biglietteria automatica, poi eliminata a partire dal 1987

I veicoli a trazione elettrica

Cessato il servizio tranviario alla fine del 1966, la **trazione elettrica**, negli ultimi tempi relegata alle sole linee filoviarie 33 e 34, abbandona le strade di Genova nel giugno del 1973.
La rete aerea non fu subito smantellata, poiché la vettura 2275 (sopravvissuta alla demolizione insieme alla 2269, questa poi conservata fino ai nostri giorni come veicolo storico) ed una vettura a tre assi recuperata da ATM Milano (n° soc. 744) vennero utilizzate da ASGEN (Ansaldo San Giorgio Compagnia Generale) negli anni seguenti per testare nuove tecnologie applicate a questi vecchi veicoli: i tecnici iniziarono a parlare di "elettronica di potenza", "chopper", addirittura di "micro-computer" per la regolazione dei circuiti di trazione.

Queste **sperimentazioni** non ebbero un immediato seguito, ma all'inizio degli anni Ottanta l'interesse per questo tipo di trazione, sia per i vantaggi derivanti dalle caratteristiche cinematiche, sia per quelli di tipo ambientale, torna ad essere di attualità: nasce il progetto di reintroduzione del tram (che si svilupperà poi come metropolitana leggera) e ritorna l'idea di veicoli stradali elettrici, che sfoceranno all'inizio degli anni Novanta nel progetto **Altrobus**, un **autobus** cosiddetto "**ibrido**", in quanto sfrutta sia un motore elettrico per la trazione sia un motore termico per la generazione di energia elettrica.
La sperimentazione iniziò con la trasformazione di un filobus, a sua volta sperimentale, realizzato su telaio FIAT 470 carrozzato Macchi, in servizio a Sanremo presso la Riviera Trasporti (vettura

1. Vettura 2269, filobus FIAT 668F carrozzeria Piaggio unificato (esposizione MobilityTech 2006)
2. Vettura 744 ex-ATM Milano, filobus ALFA Romeo 140AF, carrozzeria Caproni Vizzola [CG]
3. Vettura 2275, filobus FIAT 668F carrozzeria Piaggio unificato con equipaggiamento sperimentale Ansaldo (1975) [IL]
4. Prototipo di Altrobus, telaio FIAT 470 e carrozzeria Macchi, esposto al Salone dell'Autobus di Torino (1990) [BG]

1

2

3

4

Urbani, ma non troppo...

Nel panorama del trasporto pubblico della città di Genova devono essere considerate anche due tipologie di servizi che, pur essendo localizzati in ambito urbano, hanno sempre avuto un carattere quasi extraurbano, poiché dedicati ad una clientela speciale e con tariffe speciali, ma accomunati spesso dall'impiego delle stesse vetture.

A partire dal 1° luglio 1975 la municipalizzata genovese subentra alla **Cooperativa Dipendenti SATI** per la gestione del collegamento con l'**Aeroporto Cristoforo Colombo** e del **giro turistico della città**.

Nell'agosto 1982 si inaugura il servizio **ArteBUS**, con un itinerario della durata di circa tre ore, con una partenza giornaliera da piazza Acquaverde e possibilità di sosta per i turisti nei luoghi più caratteristici della città, abbinato ad una guida scritta dal prof. Ennio Poleggi, docente di Storia dell'Urbanistica presso la Facoltà di Architettura: questo testo, tradotto in quattro lingue, è stato riprodotto a partire dal marzo 1985 sull'impianto audio di un nuovo veicolo granturismo, espressamente dedicato al **Girocittà**, ovvero la vettura n° 321, un IVECO 370.10.25 carrozzato Orlandi Poker, caratterizzato da una elegante livrea bianca con fasce arancioni e azzurre, che richiamavano i colori del logo aziendale.

Nel frattempo, nel luglio 1984 era stato avviato il **Volabus**, tra il centro città (Brignole) e l'Aeroporto, geograficamente vicino (rispetto ad altre città), eppure sempre rimasto abbastanza lontano in termini di collegamenti di trasporto pubblico. Il servizio, promosso in accordo con Comune e Azienda di Soggiorno, si affianca alla **linea 121** in partenza dalla stazione di Cornigliano, istituita nel 1979. Gli orari del Volabus erano programmati in modo da garantire le coincidenze con i principali voli in arrivo ed in partenza ed i biglietti a tariffa maggiorata erano venduti in vettura. L'esercizio della linea fu affidato al **settore extraurbano**, con l'impiego di comuni veicoli per il servizio di linea oppure di quelli riservati al noleggio.

Sull'onda dell'entusiasmo per la nuova vocazione turistica della città conseguente alle Colombiane, nei primi anni Novanta viene rinnovato il servizio turistico del centro città, che a partire dall'aprile 1995 viene denominato **Giro Giro Tour**, con partenza da Caricamento ed esercito con una nuova vettura granturismo di piccole dimensioni (IVECO 315.8.17 Menarini n° soc. 130).

IVECO 370.10.25 Orlandi Poker - vett. 321 - Girocittà [KG]

IVECO 315.8.17 Menarini - vett. 130 - Giro Giro Tour [PR]

IVECO 370.10.24 - vett. 920 - Volabus [BS]