

IVG

Le sei stazioni di Savona: quando la Letimbro fu demolita in una notte dal sindaco Zanelli

di **Sandro Chiaramonti**

20 Settembre 2020 - 12:00



Savona. Forse non tutti sanno che Savona ha - o ha avuto - ben sei stazioni. Appurato che nella nostra città si dice [“Ciassa du belin”](#) e non [piazza Martiri della Libertà](#) (e ringraziamo tutti i lettori di IVG) che ci hanno fatto avere le loro considerazioni) proviamo a passare a un altro capitolo della storia di Savona, cioè quella delle sue stazioni, che sono ben sei, tra quelle in servizio e quelle che hanno cessato la loro funzione. Cominciamo da quelle ancora in attività.

1) Stazione di Savona Mongrifone

È la principale della città, forse l'unica di cui tutti percepiscono l'esistenza e la funzione. Costruita tra il 1959 e il 1962, è al servizio dei viaggiatori dal 12 maggio del 1977. Fu però “inaugurata” da Antonio Segni nel settembre del 1962, anche se il Presidente della Repubblica rimase stupito assai nel constatare che nella nuova stazione mancavano “dettagli” importanti: per esempio non c'erano binari. La fretta fu infatti cattiva consigliera e un ottimismo fuori luogo portò a “Inaugurare” Savona Mongrifone assai prima del tempo. La stazione fu disegnata dall'architetto Pier Luigi Nervi, con soluzioni ancor oggi citate nei libri di architettura, come le colonne attorcigliate che tutti possono ammirare in attesa di prendere il treno.

2) Stazione di Savona Porto

È uno scalo commerciale, come dice il nome a servizio dei traffici portuali. Non è elettrificata, perché ciò in quel particolare tratto costituirebbe un pericolo, e quindi i convogli sono trainati da locomotori diesel che permettono i collegamenti tra le banchine e Parco Doria. Appartiene alla storia di Savona, a partire dal passaggio dei treni al Prolungamento - uno spettacolo per i bambini - con le sbuffanti locomotive a vapore di un tempo, tra cui "Milietu", diventata addirittura un pezzo pregiato di federmodellismo. È stata parzialmente restaurata ed è ora custodita nell'area portuale.

3) Stazione di Savona Santuario

È ancora in attività, anche se ovviamente con un traffico assai inferiore a un tempo, quando la frazione di Savona aveva una vita ben più intensa rispetto a quella di oggi.

4) Stazione di Savona Parco Doria

Occupava l'ampio fascio di binari di fronte a via Stalingrado, movimentava ancora convogli merci (qui arrivano ad esempio quelli del porto) ed è utilizzata come deposito di materiale rotabile in attesa di demolizione o di ripristino.

Passiamo adesso alle due stazioni ormai in disuso.

5) Stazione di Savona Letimbro (nella foto)

Fu costruita a partire dal 1868 e molti ricordano ancora che fu demolita dalle ruspe, in una sola notte, per volere dell'allora sindaco Carlo Zanelli. Una narrazione tra cronaca e indiscrezioni racconta che il sindaco ricevette una disposizione della Soprintendenza alle Belle Arti che imponeva di non abbattere la stazione. Zanelli disse ai suoi funzionari di tenere nascosto il telegramma della Soprintendenza e di dare avvio al lavoro delle ruspe. Il giorno dopo la stazione era un cumulo di macerie. Si sa come vanno questi diktat delle Belle Arti: se non fosse stato per Zanelli, la Letimbro oggi sarebbe magari ancora lì, ricettacolo di topi e spacciatori, invece di aver aperto la visuale verso l'Oltrelombro, sempre che qualcuno voglia attuare il progetto di Nervi, che ipotizzava di congiungere le due parti della città senza l'ingombro della stazione.

6) Stazione di Savona Maschio

Venne attivata nel 1954 e soppressa nel 2009. È ricordata soprattutto per l'incidente dell'11 gennaio 1984, in cui morirono due operai, a bordo di un treno officina partito da San Giuseppe di Cairo e finito contro un convoglio in sosta a Parco Doria a 100 chilometri all'ora per un guasto all'impianto frenante, transitando senza danni a Mongrifiene. Il personale delle ferrovie in servizio a Maschio assistette impotente al passaggio del treno officina: non poté fare nulla per fermarlo ma riuscì ad avvisare il capostazione di Savona affinché lo instradasse su un binario libero evitando una strage. Il sacrificio dei due operai è ricordato da un monumento ancor oggi visibile sul primo binario di Mongrifiene, realizzato dal ferroviere e ceramista Sergio Gaibazzi.