

superba

Associazione Dopolavoro Ferroviario di Genova



LA STAZIONE DI GENOVA PRINCIPE



LA POLONIA SI FA DOLCE PER L'EXPO



E...STATE A VESIMA!



STAZIONE DI GENOVA NERVI: VANDALI VANIFICANO IL RESTYLING



UN RICORDO DELLE "VECCHIE BREDA"



Sommario

l'Editoriale di C. Giani pag. 3

Servizi ai Soci

Convenzione MAMBILLA pag. 4

Servizi ai Soci DLF pag. 4

Convenzione AMT pag. 4

Cultura

L'ho letto e lo consiglio: "A Meglia Parola" di G. Anelli pag. 5

La stazione di Genova Principe di A. Cabella e con la collaborazione tecnica di A. Malaspina e N. Farneschi pag. 7

Sport

Ciclismo, giro a Castellania sulle orme di Fausto Coppi di V. Ficco e S. Coppellotti pag. 6

200 km per 8 ore in bici, gli Appennini raccontati da Luigi Ottonello di L. Ottonello pag. 11

Cultura e Società

La Polonia si fa dolce per l'Expo di V. Bocchino pag. 12

Circolo Nautico Vesima

E...state a Vesima! di V. Bocchino pag. 13

Società

Stazione di Genova Nervi: vandali vanificano il restyling dei servizi igienici pag. 14

Il Treno nella Storia

Un ricordo delle "vecchie Breda" di M. Galaverna pag. 15



Direttore Responsabile: Valentina Bocchino

Direttore Editoriale: Rosaria Augello

Capo Redattore: Giovanna Bevilacqua

Segretario di Redazione: Angelo Malaspina

Comitato di Redazione: Paola Azzolini, Gianpiero Anelli, Mariangela Bonaccorso, Alessandro Cabella, Luigi Ottonello

Hanno collaborato a questo numero: G. Anelli, V. Bocchino, A. Cabella, S. Coppellotti, V. Ficco, M. Galaverna, C. Giani, L. Ottonello

In copertina: veduta di Sestri Levante

Direzione - Redazione - Amministrazione Genova 16126 Via Balbi, 25/2 - tel. 010 261627 - fax 010 261806
www.genova.dlf.it - e-mail: dlfgenova@dlf.it

Aut. Trib. Genova N. 12/1968 Spedizione in a. p. 45% art. 2 comma 20/b Legge 662/96 - Filiale di Genova

Progetto grafico, impaginazione e stampa: Tipolitografia Nuova ATA - Genova - 16138 - Via G. Adamoli, 283
tel. 010 513120 - Fax 010 503320 - www.nuovaata.it - e-mail: info@nuovaata.it

Chiuso in redazione: 3 settembre 2015 - Tiratura 2000 copie - Associato Agenzia Stampa Nazionale DLF

L'editoriale

di Claudio Gianì

Nell'editoriale del secondo numero del 2015 di Superba si era affrontata la tematica della sicurezza del lavoro disciplinata dal D.lgs 81/08 in particolare la sua applicabilità alle attività del DLF.

In questi mesi è stato elaborato il documento di valutazione dei rischi per la Sede di Via Balbi 25, del sito del Circolo Nautico di Vesima e del Cinema Albatros, e si proseguirà nel mese di settembre per quello del Circolo Tennis di Genova Quarto.

Riguardo al Cinema Albatros un primo passo è stato compiuto con l'ottenimento del benestare positivo da parte della Commissione Comunale di Pubblico Spettacolo e dei Vigili del Fuoco, ma l'obiettivo è quello di ottenere tutte le autorizzazioni prima dell'inizio della nuova stagione cinematografica 2015-2016.

I risultati raggiunti hanno visto l'impegno di persone e di risorse economiche necessarie a realizzare gli adeguamenti strutturali dell'edificio che ospita il Cinema, richiesti dalle Norme di Prevenzione Incendi.

Anche per il Circolo Nautico di Vesima sono stati fatti interventi di miglioramento della sicurezza che hanno riguardato gli impianti elettrici e gli impianti di sollevamento (argani e verricelli) nonché attività di formazione a un socio che svolge saltuariamente attività di taglio erba con l'uso di decespugliatore.

Il DLF di Genova sta utilizzando i "buoni lavoro" (voucher), un nuovo strumento contrattuale previsto dalla normativa sul lavoro, per l'affidamento ai soci di attività lavorative occasionali di tipo meramente accessorio quali taglio erba, pulizie locali della sede nonché la ge-

stione del Cinema Albatros. Il pagamento della prestazione, come già detto, avviene attraverso i cosiddetti voucher (buoni lavoro), che garantiscono, oltre alla retribuzione, anche la copertura previdenziale presso l'Inps e quella assicurativa presso l'Inail.

Nei confronti dei lavoratori occasionali vanno ottemperati tutti gli obblighi previsti dal D. Lgs. 81/2008 compresi, quindi, quello di informare e formare il lavoratore, di dotarlo dei dispositivi di protezione individuale (sulla base della valutazione dei rischi), sottoporlo a sorveglianza sanitaria nei casi previsti dalla legislazione vigente, e così via.

Come già ricordato nel precedente articolo, il DLF di Genova si è reso disponibile, tramite un socio, a verificare le situazioni delle altre delegazioni territoriali in materia di sicurezza del lavoro, difatti sono già stati intrapresi i primi contatti con il DLF di Ventimiglia e con la Società Sportiva Dilettantistica a Responsabilità limitata del Circolo Tennis DLF di Quarto che andranno a proseguire nei prossimi mesi.

Per il DLF la sicurezza del lavoro nei confronti dei collaboratori e dei soci è un obiettivo prioritario e fondamentale prima ancora di essere un obbligo normativo; è per questo motivo che molte delle risorse economiche disponibili vengono impiegate per un continuo miglioramento degli ambienti di lavoro e delle attrezzature.



Hai problemi a reperire prodotti **SENZA GLUTINE** da oggi le tue fatiche sono finite!!!

BONCELÌ... Un mondo speciale per persone speciali!!!
Un negozio di oltre 100 mq dedicato al mondo **GLUTEN FREE** (fresco, secco e surgelato)

Troverete un ambiente giovane, dinamico e colorato

GENOVA SAMPIERDARENA - tel. 010 4034614
Via Ulanowski, 26 r (lato chiesa Don Bosco in Via Rolando)
Parcheggio pertinenziale e/o convenzionato (Via Battista Agnese 34 r)



Vi aspettano grossi vantaggi sia per chi è celiaco sia per chi ha intolleranze
(lattosio, lievito, farine, ecc.)

previa presentazione tessera CRAL ferrovia

- Sconto del 10% su tutti gli articoli: consumando l'intero valore del buono mensile sia uomo che donna;
- Sconto del 10% su tutti gli articoli: per chi sprovvisto di buoni ASL (per spese superiori ai 60€)

OFFERTA NON CUMULABILE CON ALTRE INIZIATIVE/PROMOZIONI PRESENTI IN NEGOZIO

Siamo convenzionati con le ASL di Genova, Chiavari e Savona

Seguici su Facebook cliccando "MI PIACE" sulla pagina "BONCELÌ GENOVA"
o richiedi l'amicizia a "BONCELÌ GENOVA"!

Ti aspettano un mondo di occasioni!!!



CONVENZIONE DLF - **MAMBILLA S.a.s.**

CONDIZIONI PARTICOLARMENTE VANTAGGIOSE IN TUTTI I SETTORI ASSICURATIVI/FINANZIARI
GLOBALE ABITAZIONE - INFORTUNI - POLIZZE SANITARIE - PREVIDENZIALI

Tariffa Auto SuperScontata

POSSIBILITA' DI PAGAMENTO A RATE MENSILI

con prelievo diretto dal proprio conto corrente bancario



Agenzia Plurimandataria

C.so De Stefanis 25/1B - 16139 Genova - Tel. 010882234 - fax 010876002

SERVIZI AI SOCI DLF

(INFO DLF 010 261627)

Assistenza e consulenza Fiscale 730 - UNICO - IMU - TASI
RED - ISEE - VISURE CATASTALI - SUCCESSIONI
Cell. 3486552021 - centroservizigenova@alice.it

TELEFONARE PER APPUNTAMENTI



AMT Genova

www.amt.genova.it
servizioclienti@amt.genova.it

**CONTINUA LA CONVENZIONE FRA DLF E AMT
con l'abbonamento annuale aziendale
per i soci ferroviari in servizio.**

**E' possibile per tutti gli altri soci rinnovare
l'abbonamento annuale al prezzo stabilito da AMT**

RICORDIAMO AI SOCI

Che l'elenco completo delle convenzioni si trova sulla Guida Soci e sul sito www.superbadlf.it

L'ho letto e lo consiglio: "A Meglia Parola"

di Gianpiero Anelli

"A meglio parola" – Liguria Terra di 'ndrangheta
di Marco Grasso e Matteo Indice
De Ferrari Editore

Testo crudo, difficile da digerire ma che **tutti gli abitanti della Liguria dovrebbero leggere** perché serve, da un lato a riportare i cittadini liguri alla realtà, a risvegliarli da una "sonnolente e colpevole indifferenza", dall'altro alle istituzioni perché presiedono in maniera più attenta i territori, collaborino maggiormente ed intervengano prontamente al fine di "estirpare la malapianta", che ha fatto della nostra meravigliosa Liguria la "regione più mafiosa del Nord Italia" e sesta a livello nazionale.

L'opera è un resoconto di fatti reali, personaggi, situazioni e date che ci fanno capire la deriva regionale dal dopoguerra ad oggi. I segnali non erano certamente mancati specialmente dopo l'arresto di Alberto Teardo, Presidente della Regione Liguria nel 1983. Ma la parola d'ordine continuava ad essere per le Istituzioni e la maggioranza dei cittadini: "La mafia in Liguria non esiste!"

Un grande e sincero ringraziamento a Marco e Matteo, autori dell'opera, entrambi giornalisti de Il Secolo XIX che hanno avuto il coraggio di **mettere le carte in tavola in modo che nessuno possa dire "io non sapevo"**, gli alibi sono finiti! Il libro nasce da una grande passione e amore per la propria terra: denunciando i mali della Liguria, gli autori rivelano un attaccamento profondo e la speranza di contribuire alla soluzione dei problemi. Il testo è arricchito da 16 pagine di foto. Imperdibili!

Leggendo più volte il libro non posso esimermi da due considerazioni di valenza nazionale:

1. Il reato di associazione per delinquere di stampo mafioso viene introdotto solo il 13/9/1982 (legge Rognoni – La Torre), sull'onda dello sdegno provocato dall'omicidio del Gen. Dalla Chiesa. L'aggiunta dello "scambio elettorale politico mafioso", solo dopo il massacro dei Magistrati Falcone e Borsellino e delle loro scorte (1992). Abbiamo la prova inconfutabile che per "svegliare un Paese profondamente malato" occorre che le persone che si battono per la giustizia e la legalità perdano la vita. Messaggio, a mio parere, di un Paese incivile dove dominano l'egoismo e la corruzione.
2. Tra le organizzazioni mafiose la 'ndrangheta è sicuramente quella più pericolosa, in quanto ha una struttura che associa una **rigida gerarchia ad una vasta autonomia delle cellule presenti sul territorio**. Il suo carattere

specifico è il vincolo familiare, il vero punto di forza che l'ha portata ad essere la mafia più potente del mondo, proprio per il legame di sangue che l'ha resa più impermeabile di altre ai pentimenti e alle defezioni.

3. Tornando alla Liguria ricordiamo due fatti di importanza diversa che ci fanno però riflettere profondamente:

- dopo il caso **Bardonecchia**, la Liguria è l'unica regione del Nord che ha subito l'affronto dello scioglimento di comuni per mafia;

- un "personaggio", emigrato dalla Calabria a Ventimiglia nel 1947 nonostante un curriculum tutt'altro che esemplare e le informazioni di polizia e carabinieri, è stato insignito del **cavalierato al merito della Repubblica!** Purtroppo non è una barzelletta!

Fortunatamente **qualcosa si muove anche nella nostra regione** e questo ci fa essere cautamente ottimisti; le potenzialità non mancano, dobbiamo tutti avere "memoria storica" e lottare contro il malaffare:

- dal 2012 il Procuratore Capo Di Lecce ha rivoluzionato il mondo della Polizia e della Magistratura facendo "una buona pulizia" a livello regionale;

- nel 2011 un gruppo di studenti si sono tassati per ospitare lo spettacolo antimafia di Fabrizio Matteini, autore e interprete di "Ma che ci fa la mafia a Genova?";

- il 17/3/2012 ragazzi e ragazze di tutta Italia, organizzate dall'Associazione "Libera", dopo il raduno al Porto Antico hanno sfilato per Genova e manifestato per la legalità;

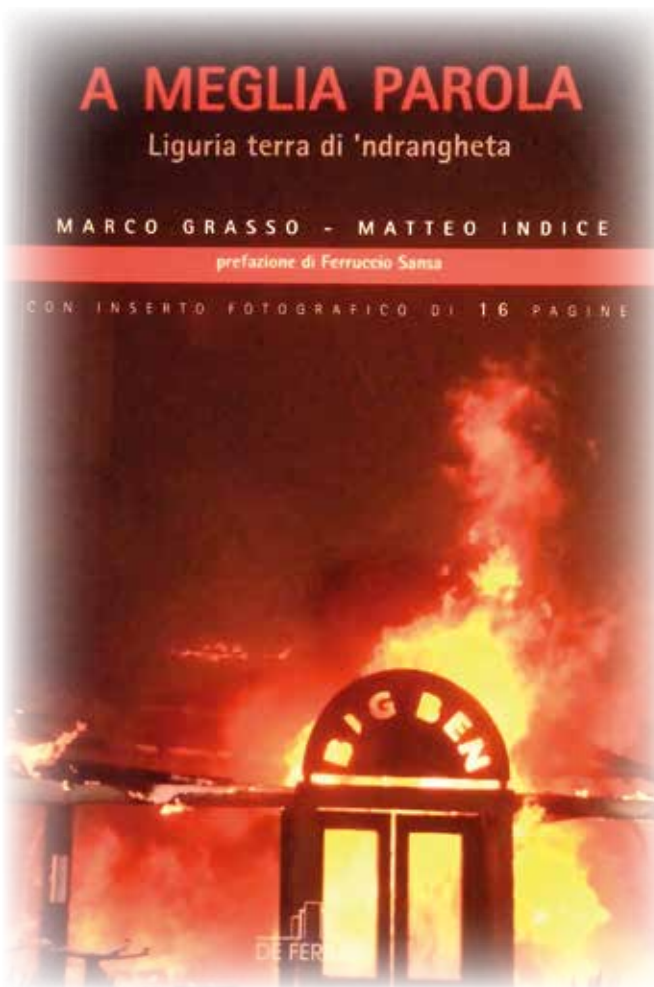
- fine 2012: gli studenti del Convitto Colombo hanno organizzato un'assemblea autogestita sulla legalità e le mafie.

La prefazione di Ferruccio Sansa è un piccolo capolavoro che "ti costringe" a leggere attentamente e a riflettere; ti convince che anche tu puoi fare qualcosa di importante per sconfiggere la mafia.

Alcune considerazioni, che peraltro condivido pienamente, mi hanno colpito:

- "il ritratto di una terra, il cui pragmatismo se spinto all'eccesso rischia di diventare **cinismo, peggio complicità**";
- "una regione dove si è perso troppo spesso di vista il bene comune e la **passione civile si è via via affievolita**";
- "la **riservatezza** ligure, se malintesa, se usata come alibi rischia di fare rima con omertà".

Vi consiglio di leggere questo libro quando il grande caldo è passato; occorre un **clima fresco, mite in quanto leggendo "vi scalderete molto"**! Vi auguro buona lettura, ricordandovi che il libro è disponibile nella nostra biblioteca del DLF in via Balbi 25.



Ciclismo, giro a Castellania sulle orme di Fausto Coppi

di V. Ficco e S. Coppellotti

Il Ciclismo negli anni 50-60 era molto seguito trattandosi all'epoca di uno sport popolarissimo e chi lo seguiva non poteva non esserne coinvolto ed amarlo poiché in quel magnifico periodo molti erano i nomi dei professionisti dalle imprese epiche. **Parlando di quegli anni non si può fare a meno di menzionare chi poi diventò un vero mito: Fausto Coppi**, le sue imprese che ancor oggi si ricordano, le vittorie, le sfide, i suoi antagonisti, vedi i vari episodi tra Coppi e Bartali, le sue disavventure, la tragica perdita del fratello Serse durante una gara ciclistica e la sua vita privata che, all'epoca fece scalpore, facendo parlare molto di lui. Da anni il nostro Gruppo Ciclismo continua ad onorare il ricordo del Campionissimo cercando di raggiungere le cime dove lui scrisse la storia del ciclismo conquistandole e rendendole famose nel tempo. Se di mito dobbiamo parlare non si può fare a meno di menzionare il suo paese natale dove ha vissuto parte della sua vita e da dove iniziò ancora ragazzo ad avvicinarsi alla bicicletta. Parliamo appunto del paesino di **Castellania** sulle colline Tortonesi, dove oggi sorge un mausoleo in suo ricordo ed in cui è sepolto insieme al fratello Serse. Chi visita oggi questo paese per la prima volta si accorge immediatamente chi lo ha abitato, infatti ogni angolo, ogni spazio, ogni facciata di palazzina parla di lui, i muri sono affrescati con il suo ritratto o ricoperti con gigantografie che riproducono epici momenti di gloria tanto che si ha la sensazione di incontrarlo da un momento all'altro. Molto spesso **questa meta viene inserita nei percorsi del Master del Gruppo Ciclismo** e chi come noi, seppur ancora ragazzino, ha vissuto quegli anni ruggenti non può mancare all'appuntamento.

Il 24 luglio con il solito entusiasmo e grazie alla bellissima giornata oltre che al piacevole e fantastico percorso siamo arrivati a Castellania proprio dinanzi al mausoleo. Dopo aver scattato alcune foto ed esserci rifocillati e rinfrescati riprendendo la via del ritorno, abbiamo avuto un incontro inaspettato. Un simpatico signore che spontaneamente si è offerto di scattarci una foto con i nostri



telefonini. **Ci ha mostrato la casa della famiglia Coppi dove è nato e vissuto Fausto e ci ha raccontato alcuni interessanti e sconosciuti momenti della vita del Campionissimo.** Da lì è iniziata un'interessante visita guidata da questo gentilissimo signore. Ci ha portati all'interno del museo mostrandoci biciclette e altri oggetti appartenuti a Fausto e dove ha voluto fotografarci con le maglie storiche di Fausto, in particolare con la maglia gialla del Tour de France del 1949, continuando a raccontarci aneddoti di vita giovanile e sportiva del Campionissimo. Dopo circa un'ora di intrattenimento al momento di ripartire abbiamo chiesto a questo signore come sapeva tutte quelle cose ed il suo il suo nome: EGIDIO COPPI, ma allora... «Sì - ha detto - sono suo cugino». Siamo ripartiti riprendendo la strada verso Villalvernia con una sensazione bella ma strana, avevamo quasi l'impressione di essere uno in più come se ci fosse anche LUI. Rivolgiamo i nostri più cordiali saluti ed un **grasso ringraziamento al Sig. Egidio Coppi**, è una persona magnifica che non mancheremo di tornare a trovare.



**SCONTO SPECIALE
AI SOCI DLF**

RICCARDO GOMME **TAGLIAFICO**

Vendita e riparazioni pneumatici
AUTO • FURGONI • MOTO
Cambio stagionali con ricovero pneumatici
Equilibratura - Assetto Ruota - Officina

Via Struppa, 246/1 - 16165 Genova
Cell. 338 7654812

www.riccardogomme.it - riccardogomme@gmail.com

La stazione di Genova Principe

di Alessandro Cabella

e con la collaborazione tecnica di Angelo Malaspina e Nadia Farneschi

Nel 1800 la superficie su cui adesso si trova la stazione FF.S. di Genova Principe era una collina degradante verso il mare, delimitata dal corso inferiore di un fiumiciattolo che scendeva dal Lagaccio e dai ruderi delle vecchie mura: fondamenta ancora visibili all'ingresso della stazione del Métro di Genova Principe, mura edificate nel 1536, che si aprivano verso la porta San Tomaso. Fuori restavano i vagabondi che in questo posto si accampavano, da cui è rimasto il nome "Mura degli zingari".

L'area apparteneva alla Commenda dei Cavalieri di San Giovanni di Pre; la narrazione sacra di un mito racconta il gesto di uno di questi Cavalieri: Sant'Ugo, che un giorno fece scaturire miracolosamente acqua attraverso la località, formando un piccolo stagno verde per la vegetazione affiorante, da cui la denominazione di **Piazza Acquaverde**.

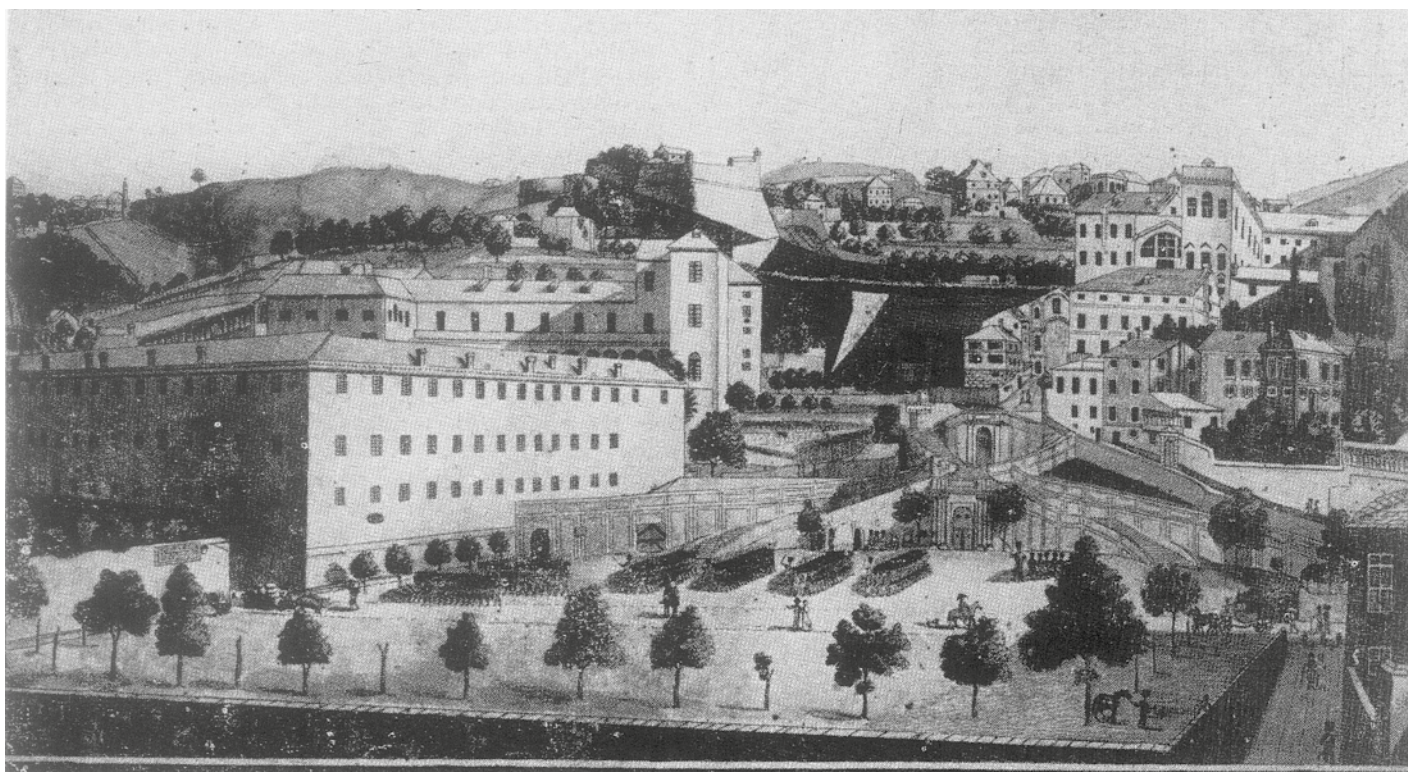
Su questo spazio collinare si trovavano, in tempi diversi, la villa dei Cavalieri Gerosolimitani, ordine di Malta, (demolita nel 1755); la casa ricreazione dei Filippini, i monasteri di San Paolo e quello di Santo Spirito e la chiesa romanica di San Michele; tutto questo ormai ridotto in ruderi. Demolito ed abbassato di livello per la costruzione della Stazione Ferroviaria; edificata su questo terreno dove si trovavano ancora i resti dei rivoltosi del tumulto popolare dell'aprile 1849 (dopo la "fatal Novara") che temevano l'arrivo degli Austriaci a Genova ed erano gli ultimi idealisti che animati della

storia della Repubblica di Genova si sacrificarono su quel colle illudendosi di ripristinare un governo autonomo. Furono sconfitti dalle cannonate del generale Alfonso La Marmora, giunto da Torino con grandi forze, interpretava alla lettera gli ordini per "ristabilire l'ordine" ed alcuni reparti di bersaglieri saccheggiarono poi la città (vedere la targa in Piazza Corvetto lato spianata Acquasola).

Sulla Piazza Acquaverde nel 1810 fu innalzata una grande statua di Napoleone, demolita nel 1814 a furor di popolo, dopo la caduta dell'Impero Francese. Precedentemente, all'arrivo dell'esercito di Napoleone nel 1797, era stato piantato sulla Piazza **L'albero della Libertà**; un lamentevole canto di allora recitava:

*...nel ricordo dell'albero della Libertà
in questo sito ogni primavera fiorirà
la speranza di una futura e giusta Società.*

Dopo la costruzione della Stazione di Genova Principe, nel 1862 fu eretto l'attuale monumento a Cristoforo Colombo (il monumento più fotografato attualmente dai turisti che giungono a Principe, nonostante il degrado che lo circonda). Concludendo questi cenni storici ottocenteschi, nessun'altra Stazione ha nelle fondamenta tanta tradizione e tanta contrastata Storia. Il verbale della riunione del Consiglio Comunale N° 20 del 12 giugno 1854 riportava all'ordine del giorno:



Piazza Acquaverde prima della costruzione della Stazione di Genova Principe



“Comunicazioni della lettera del Sig. Ministro dei Lavori Pubblici⁽¹⁾ relative alla costruzione della Stazione definitiva delle **Strade Ferrate** sulla piazza del Principe”. Il Sindaco da comunicazione al Consiglio della lettera ricevuta accompagnata dal progetto: disegno, rappresentazione grafica ma mancante di didascalia e diciture esplicative; per cui viene invitato a Genova l’estensore del progetto l’ing. Alessandro Massucchetti, originario di Biella, allora trentenne, all’inizio della sua carriera professionale; il quale da spiegazioni esaurienti sul manufatto che occuperebbe l’area: con l’abbassamento dell’intera Piazza Acquaverde, pure la riduzione del livello della parte alta di via Balbi e la soppressione di via Santo Spirito con la costruzione di un cavalcavia che collegava la zona del Lagaccio. Il Consiglio approva nel giugno 1854 ed i lavori iniziarono alla fine dello stesso anno. Da considerare che la linea ferroviaria Torino – Genova, terminata il 6 dicembre 1853, il terminal provvisorio per i viaggiatori era di fronte al Palazzo del Principe; solo per ragioni di spazio, il treno inaugurale (20 febbraio 1854) raggiunse Piazza “Scaricamento” procedendo attraverso via Carlo Alberto, oggi via Antonio Gramsci. Il progetto dell’ing. Alessandro Massucchetti si ispirava alle linee architettoniche di quel tempo, nonostante la giovane età, ottenne successivamente ampi consensi

con la progettazione della stazione di Alessandria nel 1856 e di Torino Porta Nuova 1868. In quel periodo si tendeva a realizzare l’architettura delle stazioni imitando quelle germaniche essendo le stesse già sperimentate.

La costruzione definitiva consisteva in una grande tettoia metallica, a tutto sesto, con vetrate centrali, che poggiava alle estremità su torri d’angolo; copriva dieci binari di testa essendo la stazione di fine corsa. Ai lati ci si immetteva in gallerie coperte: a destra entrando in stazione, lato mare, i locali erano adibiti a carico e scarico merci; a sinistra, lato monte, si ricevevano i viaggiatori in arrivo o in partenza.

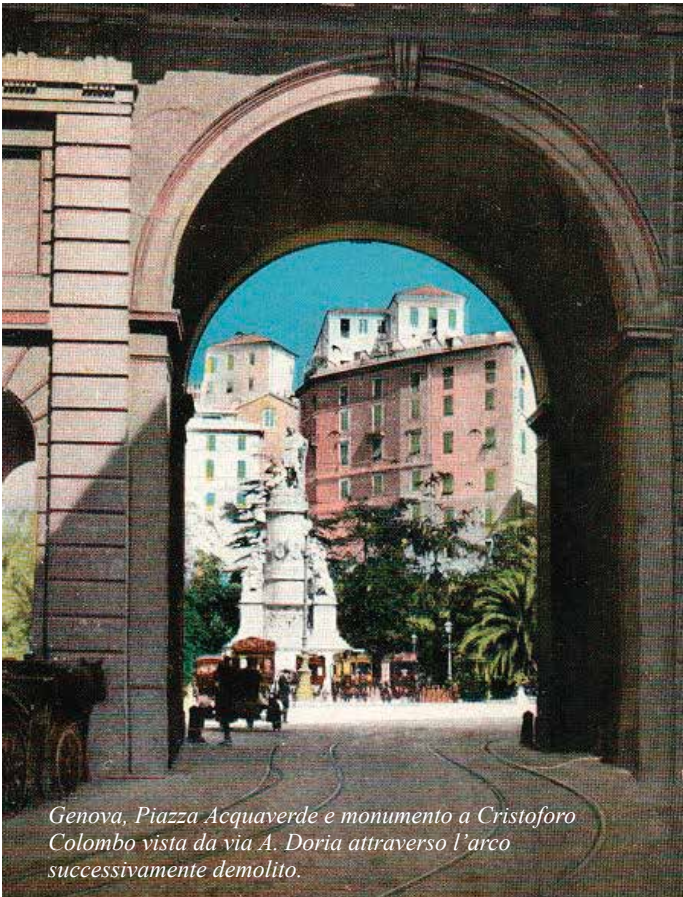
Caratteristica curiosa, allora nella Stazione di Genova Principe i marciapiedi erano all’altezza del pavimento delle carrozze e dei carri, il piano delle rotaie qualche metro più in basso.

La facciata esterna della Stazione è opera dell’architetto Gian Battista Resasco, aveva ed ha tuttora un rilevante valore architettonico: in stile neo-rinascimentale con severe linee classiche; l’esterno dell’edificio si affacciava e si affaccia su Piazza Acquaverde, si apriva a semiesagono, tre lati, dal fornice centrale con orologio e scritta in rilievo sul frontale: (successivamente tolta) **STRADE FERRATE**, si allargava ai lati su colonnato, quattro colonne per lato e terminava con due archi. La Stazione fu aperta al pubblico il 3 settembre 1860.

Nella volta dell’atrio Francesco Gandolfi dipinse lo stemma genovese; la galleria di testa, uscita viaggiatori e il grande atrio a livello della Piazza presentano ancora oggi il tipo di soffitto rivestito di legno con vetrate centrali come già aveva la grande tettoia. La sala di attesa (ex prima classe) è stata dipinta da Francesco Malerba nel 1900, arredata con mobili di pregio, più volte utilizzata per riprese filmate, scene di opere cinematografiche dell’ottocento.

Per effetto delle circostanze, soltanto dodici anni dopo, nel 1872 tale parco di dieci binari tronchi venne chiamato “Stazione Vecchia”, in occasione della realizzazione





Genova, Piazza Acquaverde e monumento a Cristoforo Colombo vista da via A. Doria attraverso l'arco successivamente demolito.

della parte nuova scavata a monte che comprendeva i binari di stazionamento e transito, collegando attraverso galleria passante Genova – Principe con Genova – Brignole (collegamento inaugurato il 25 luglio 1872).

La Stazione di Genova Principe fu ulteriormente ampliata lato monte nel 1900 su progetto dell'ing. Giacomo Radini Tedeschi; furono posati in totale gli attuali dieci binari di transito ed allargate due grandi gallerie verso Genova Brignole. La facciata esterna della Stazione su Piazza Acquaverde fu integrata, in questa occasione, lato monte, da ulteriore colonnato.

Principe fu la prima stazione ad essere dotata di un prototipo di centralizzazione; nel 1874 fu installato un impianto per la manovra degli scambi a leve rigide: "Saxby-Farmer" ⁽²⁾. Dieci anni dopo circa nel 1884 tutto l'impianto di manovra fu sostituito da un complesso idrodinamico ideato e realizzato dall'ingegnere **Riccardo Bianchi**, il quale nel 1906 fu scelto quale primo Direttore Generale delle **Ferrovie dello Stato**, da allora unificate.⁽³⁾



La visione estetica e l'aspetto formale del fabbricato ferroviario non si ferma all'architettura edilizia e al paesaggio urbano, ma comporta una serie di situazioni sociali ed etiche di grande portata. Gli amministratori del "nero" ventennio valutavano tale importanza, per cui la Stazione era lo sponsor del regime. La fastosità monumentale degli atri e delle sale, i simboli e gli emblemi accompagnati da motti o sentenze mettevano soggezione e infine la disciplina e la puntualità dei treni. Oggi non abbiamo più bisogno di questi miti ormai diseredati, ma chiediamo con forza efficienza e funzionalità nel rispetto della persona umana.

Prima dell'ultimo conflitto mondiale la facciata della Stazione di Genova Principe subì diverse modifiche: la demolizione dell'arco monumentale esterno per permettere una migliore circolazione verso via Andrea Doria (era largo soltanto quattro metri). La copertura metallica della vecchia stazione fu smantellata poiché poteva rappresentare visibilmente un facile bersaglio per gli aerei. Nel 1937 iniziarono i lavori della galleria Granarolo e del viadotto su Rivarolo, piazza Pallavicini, interrotti nel periodo bellico e ripresi nel 1960; poi terminati nel 1962 in occasione della trasformazione del sistema di trazione da corrente alternata a corrente continua.

Il 9 marzo 1959 a Principe venne attivata la circolazione treni tramite l'impianto ACEI con l'automazione degli itinerari, un impianto molto più sicuro ed affidabile del precedente. Nel 1983 la Stazione è stata inserita nel DCO (Dirigente Centrale Operativo) di Genova Rivarolo. A metà degli anni ottanta iniziarono i lavori per la realizzazione della Stazione Sotterranea, ampliando la galleria San Tomaso della linea Santa Limbania – Genova Brignole (precedentemente a binario unico). Utilizzando questa tratta per i treni locali per alleggerire la Stazione di Principe in superficie. Quest'anno 2015, sono in corso lavori di adeguamento per il collegamento alla stazione del Métro.

Nell'area della "ex vecchia stazione" grandi lavori stanno realizzando un grande parcheggio auto coperto con scale mobili e fisse. Altre attività si stanno svolgendo



per rendere l'edificio più funzionale e moderno; in quanto ogni cittadino: viaggiatore casuale o pendolare oppure turista e nell'insieme tutta la comunità, oltre ad essere condizionata dall'efficienza e la rapidità del trasporto, apprezza il contenuto estetico e morale di ospitalità nell'attesa di riempire i tempi vuoti.

Attualmente la Stazione di Genova Principe ha una media giornaliera di oltre 500 treni viaggiatori, dei quali circa 200 per il servizio metropolitano, in quanto svolge anche un servizio urbano. Alla fine degli anni novanta un nuovo progetto individuava i confini del "Nodo di Genova" per realizzare l'attuale sistema di regolazione traffico: **SCC** (di Genova Teglià) automatizzando tutte le attività del nodo di Genova legate alla circolazione e alle informazioni.⁽⁴⁾

Ogni stazione deve conciliare staticità costruttive, ampiezza e luminosità, espressione estetica, esigenze tecniche di circolazione e funzionalità del servizio pubblico di trasporto.

Nel 1856 la costruzione della stazione non poteva

certamente avere le linee e la funzionalità delle stazioni avveniristiche del XX secolo; le stazioni di Roma, Firenze e Napoli sono state ripetutamente rifatte, ma la nostra presenta esteriormente l'aspetto originale. La Stazione (come l'aeroporto) è il biglietto da visita della città; l'esterno dell'edificio della Stazione si affaccia su Piazza Acquaverde con i suoi colonnati, con l'orologio che ci invita a guardare in alto per scoprire l'azzurro del nostro cielo, è cara a tutti i genovesi; si continua a chiamare erroneamente "Piazza Principe" o "Porta Principe" quasi fosse la porta della nostra casa.

- 1) Ing. Pietro Paleocapa.
- 2) Vedere Superba N° 6 del 2013 – Progetto Scuola Ferrovia.
- 3) Riccardo Bianchi, nato a Casale Monferrato nel 1854, durante la Prima guerra mondiale fu Ministro dei Trasporti e della Marina, successivamente nominato Senatore.
- 4) Vedere Superba N° 2 del 2014 – Progetto Scuola Ferrovia di Nadia Farneschi con la collaborazione di Angelo Malaspina e Giovanni Bozzano.

Il Dopolavoro Ferroviario presenta: "Genova - Il Porto, Strade, Autostrade e Ferrovie"

Il 25 ottobre 1925 è stato istituito il Dopolavoro Ferroviario con Regio Decreto N°1908, quale struttura interna delle Ferrovie dello Stato e dipendente da un Ufficio Centrale. Come recitava l'art. 1 dello Statuto "... per promuovere il sano e proficuo impiego da parte degli agenti ferroviari dalle ore libere dal servizio..." Oggi il Dopolavoro Ferroviario è costituito in Associazione Nazionale DLF, formatosi nel maggio del 1995 raggruppa Soci ferroviari, ex ferroviari, familiari e frequentatori; coordina momenti di aggregazione di tutti gli iscritti con le varie attività: sport, turismo, cultura, servizi... Ci sono eventi delle varie attività che sono ormai entrati nei fatti e nelle tradizioni del Dopolavoro Nazionale. Nell'ambito di questo 90° ANNIVERSARIO il Dopolavoro di Genova propone l'opuscolo "**Genova - Il Porto, Strade, Autostrade e Ferrovie**" di **Alessandro Cabella**, che raccoglie sommariamente un complesso di cognizioni, che sono veicolo di conoscenza, inseriti nel territorio Ligure e specificatamente Genova, relative ai trasporti nella nostra Regione. Le Associazioni DLF sono impegnate anche a valorizzare l'importanza del trasporto ferroviario offrendo dibattiti allo scopo di migliorare il sistema di mobilità delle persone e delle merci. Queste notazioni fanno parte di un ciclo introduttivo e non tecnico destinato alle scuole sul "Progetto Scuola Ferrovia".

Il Presidente del DLF-Genova
Rosaria Augello

L'opuscolo si può scaricare gratuitamente in formato digitale su www.superbadlf.it

200 km per 8 ore in bici, gli Appennini raccontati da Luigi Ottonello

di Luigi Ottonello

Recentemente ho percorso un lungo giro appenninico in bici da strada che da tempo era evidenziato sulla cartina. Dapprima quasi una linea retta che taglia i tre crinali spartiacque paralleli alla costa, poi una graduale ma costante chiusura di cerchio per rientrare al mare: **oltre 200 km in 8 ore di sellino in solitudine** che mi hanno suggerito alcune considerazioni che condivido.

Appennino: enclave di selvaggia e dura esistenza tra due (quasi) infiniti, il mare e la pianura. Territorio di vertigine, silenzio e malinconia dove le pietre ordinate nei secoli oramai rotolano a valle già precedute in varie ondate migratorie dai suoi tenaci abitanti già residuali, stanchi druidi contaminati ma ermetici, a testimonianza di tradizione di vita agreste di sopravvivenza.

Terre attraversate da strade secolari, per avidi commercianti o pellegrini bramosi di indulgenze, per eserciti devastatori o giovani resistenti desiderosi di libertà.

Lapidi, chiese, case che si abbracciano teneramente alla ricerca di un raggio di sole che dona calore a pareti umide e a cuori che trasudano sofferenza; fontane spesso presidiate da anziani, libri di storia aperti in cerca di una parola di conforto, unguenti e volpi che – rincorrendosi – sembrano cercare il tuo sguardo, rapaci cullati dalle correnti ascensionali a presidio di lande densamente spopolate.

E poi boschi e ancora boschi, come un mantello che cambia muta a tratti quasi soffocanti, e che straripa su pascoli sempre più magri, per sparuti bovini che mangiano felici e sereni.

Asfalti residuali che a fatica ti portano a valle seguendo **torrenti** dove scorre arsura su pietre rotolanti.

Poi improvvisamente opulenti paesini per esuli cittadini; **cemento selvaggio e palazzine residenziali** con cancelli e steccati allarmati, solitudine moderna che si

annega in parchi giochi acquatici, “divertimentificio” artificiale che dona effimera gioia.

Vento, teso e basso da fondovalle, strada, autostrada e ferrovia, chiasso da civiltà dei consumi senza limiti, che bada al P.I.L. e ai T.E.U.; ancora alcune borgate decadenti che schiacciano la strada, neppure le chiese hanno il sagrato, asilo per asilantes in fuga, per alcuni ospiti indesiderati per altri fonte di reddito e continuità. Ancora salita, poi, ville altolocate un po’ datate che accompagnano alla vera metropoli la **Superba**, meta, ormai miraggio di buona vita.

Apoteosi di cappannoni, mercati iper e super, buchi per TAV, caserma di tortura post civiltà solidale, **edifici in ordinata fila di quando la classe operaia sapeva andare in Paradiso.**

Angiporto, night club e prostitute d’ogni dove, porto e porto antico, Acquario, il palazzo ove prese avvio il crudele esercizio umano della speculazione finanziaria vero peccato originale, e lo scheletro della Concordia simbolo della vera decadenza frutto del secolo che si sperava senza storia, ci portano al **mare luogo di imbarchi per terre promesse e sbarchi ancora tragici** ma anche luogo leggiadro di relax e refrigerio dove tra profumi di creme solari e crostacei alla griglia nasceranno amori estivi della cui durata nessuno è in grado di proferire: **un destino incerto e tutto da costruire proprio come quello dell’Appennino e delle sue poche genti.**

Il dettaglio del percorso: Nervi - Recco - Uscio - Lumarzo - Gattorna - Monleone - Favale - Passo Scogliana - Barbagelata - Montebruno - Propata - Casa del Romano - Val Borbera - Arquata S. - Busalla - Passo Giovi - Val Polcevera - Sampierdarena - Porto Antico - Corso Italia - Nervi.

Raduno Pensionati Is

Giovedì 29 ottobre ore 13.00

Ristorante U Caminettu

Via Campodonico, 64 - 16033 Lavagna (Ge)

Prenotazioni presso Dlf Genova - Via Balbi, 25/2 - Genova - Tel. 010 261627

È nato

RICCARDO CACCIOLA

nipote del collega pensionato **Giovanni Argurio**. Auguri da parte del DLF!!!!!!!



La Polonia si fa dolce per l'Expo

di Valentina Bocchino

Come spesso accade durante i miei viaggi, anche quest'estate – trascorrendo una giornata all'Expo di Milano – sono riuscita a trovare un riferimento al mondo delle ferrovie.

Per vederlo, bisogna recarsi nel **padiglione della Polonia**, dove i visitatori arrivano a un vero e proprio giardino "magico": dal suo centro si sviluppa uno stretto e tortuoso sentiero intervallato da alberi di mele. Il riflesso degli alberi negli specchi crea l'illusione di uno spazio vasto e infinito



e allo stesso tempo enfatizza l'atmosfera magica del luogo. Dopo questo luogo incantato, si arriva a un'area (forse un po' meno fiabesca) in cui è possibile comprare i prodotti alimentari tipici, tra cui spicca il

cioccolato. Non solo tavolette e merendine: per stupire ancora di più i visitatori, è stato costruito un vero e proprio **plastico ferroviario interamente in cioccolato**. E così sono di cioccolato i treni che si muovono su binari lunghi più di 30 metri, le gallerie, le stazioni, le colline,

gli alberi e persino i passeggeri che aspettano sulle banchine. La scultura è stata realizzata dal laboratorio di **Ernest Wedel**, considerato uno dei migliori produttori in Europa. Nel 1851, stanco di stare in Germania, Wedel si trasferì in Polonia - a Varsavia



per la precisione - e in via Szpitalna costruì una fabbrica conosciuta ancora oggi.

Il plastico rappresenta **una vera e propria gioia per gli occhi e per il naso**: dato l'intenso profumo di cioccolato nella stanza, sono tutti pronti a scommettere che sarebbe una gioia anche per le papille gustative!



Mercato Orientale: Ecco i negozi che operano uno sconto del 10% ai Soci DLF

SOTTOZERO SAS

Via XX Settembre - Mercato Orientale **BANCO 14**
SURGELATI

ANEMA E CORE

Via XX Settembre - Mercato Orientale **BOX 186**
ALIMENTARI

NUOVA MACELLERIA ORIENTALE SNC

Via XX Settembre - Mercato Orientale **BOX 93**
MACELLERIA

SANDRO ORTOFRUTTA

Via XX Settembre - Mercato Orientale **BOX 161**
FRUTTA E VERDURA

FOLIS SAS

Via XX Settembre - Mercato Orientale **BOX 242**
PANTOFLE E CALZATURE

MATTEO VITO

Via XX Settembre - Mercato Orientale **BOX 95**
VINI IN CONFEZIONE, BOTTIGLIE E VINI SFUSI

CASA DEL PARMIGIANO

di Cantoni G. Cecconi M.
Via XX Settembre - Mercato Orientale **BANCO 62/63**
FORMAGGI

RELA SRL

Via XX Settembre - Mercato Orientale **BOX 198/199**
FRUTTA E SAPORI ESOTICI, FUNGHI A E ALTRO

SANDRI EBE

Via XX Settembre - Mercato Orientale **BOX 260**
BIANCHERIA E TENDAGGI

LEONARDI L&T SNC

Via XX Settembre - Mercato Orientale **BOX 163**
PASTA FRESCA

E...state a Vesima!

di Valentina Bocchino



L'estate del Circolo Nautico di Vesima si è conclusa con due appuntamenti che hanno riscosso grande successo: la "Serata Rosa" e il torneo di petanque.

Sabato 18 luglio ha avuto luogo la "**Serata Rosa**", una cena interamente dedicata alle donne, in cui a servire ai tavoli sono stati nientemeno che gli uomini.

Chi a torso nudo, chi con i grembiuli più divertenti, tutti hanno fatto a gara per accontentare le loro dame, servendo le portate senza sottrarsi alle fotografie di rito, per una serata all'insegna della goliardia e dell'autoironia!

Alla serata, svoltasi sabato 18 luglio, ha partecipato anche la presidente del DLF Genova Rosaria Augello.

Grande entusiasmo per l'iniziativa, organizzata dalla responsabile del circolo con la partecipazione dei soci che hanno aderito divertendosi, e di Antonietta Rienzi che, con il suo complesso musicale, ha coinvolto tutti con balli e canti.

Dopo l'aperitivo, coloratissimo e a base di frutta, la cena con la gara dei "grembiuli". E qui i soci (uomini) che hanno servito le donne a tavola si sono scatenati con la fantasia, sfoggiando improbabili e divertentissimi grembiuli colorati, parrucche e tanto altro. Il 29 agosto invece è stata la volta del **torneo di petanque**: per salutare l'estate, gli iscritti si sono sfidati tutto il giorno in una gara sui due campi del circolo, dedicati uno al Genoa e l'altro alla Sampdoria. Divertimento per tutti dalle 9,30 del mattino fino a sera inoltrata: dopo la gara infatti si sono svolte le premiazioni, e i giocatori hanno concluso la giornata in bellezza con una bella cena sul mare.



Ecco chi è salito sul podio:

Primi classificati: **Germano, Caterina e Sergio** Secondi classificati: **Luca, Enrica e Rino**

Terzi classificati: **Geggio, Maria e Giorgio**
Complimenti!



Stazione di Genova Nervi: vandali vanificano il restyling dei servizi igienici



Atto di vandalismo alla stazione di Genova Nervi: intorno alle 15 di domenica 16 agosto la porta interna di accesso e i muri dei servizi igienici sono stati danneggiati da un incendio del dispenser in plastica della carta igienica di uno dei due bagni maschili. Sul posto sono subito intervenuti Polfer e Protezione Aziendale di Rete Ferroviaria Italiana insieme ai Vigili del Fuoco, che hanno poi ordinato la chiusura dei servizi igienici per ragioni di sicurezza, fino a quando non saranno completati gli interventi di ripristino. RFI ha sporto denuncia



contro ignoti.

L'atto vandalico vanifica, almeno in parte, i lavori di restyling della stazione terminati lo scorso 8 giugno. In quell'occasione, infatti, erano state tinteggiate le pareti e le porte dei bagni pubblici, oltre all'intero atrio della stazione al fine di rimuovere i graffiti presenti.

Questi gesti, che avvengono ormai sempre più spesso, evidenziano il mancato rispetto del bene comune, oltre a creare disagio ai passeggeri, compromettono i numerosi interventi di riqualificazione che RFI realizza nelle stazioni liguri.

SCONTO 40% sulla quota di iscrizione
SCONTO 10% sulla quota mensile per i corsi di Danza Accademici, Danza Moderna, Hip Hop, Break Dance, Tip Tap, Caraibici
SCONTO 20% Abbonamento annuale Fitness e corsi LES MILLS
SCONTO 10% Abbonamento Trimestrale Fitness e corsi LES MILLS

Via Edmondo De Amicis 2 - Genova
di fronte alla Stazione Brignole
 tel. 010 357534 cell.347 911 9721 - 340 798 0752

www.studio91df.it
 Studio Danza '91 - Studio '91 Fitness



PROFESSIONALITA' PASSIONE DIVERTIMENTO

corsi di danza e fitness a partire dai 3 anni

...e per darvi di più da noi puoi trovare



Libera la tua fantasia in modo divertente con
l'Improvvisazione Teatrale !!
 Mercoledì 30 settembre
 ore 21.00 **lezione gratuita !!**
 E se deciderai di iscriverti...
 10% di SCONTO sull'annualità



SCIALINA
 TRIBAL FUSION

Corsi di Tribal Fusion per tutte le età

10% di SCONTO sul mensile



TAI CHI YANG

Per migliorare la tua condizione psicofisica ed incrementare la tua energia interna.
 M° Marco Passadore

10% SCONTO sul mensile

Per info: www.manimanteatro.it
info@manimanteatro.it - cell.345 345 9395

Per info: scialina@hotmail.it
 cell. 347 575 4610 - 340 119 5149

Per info:
 cell. 335 655 7789

Sconti riservati ai soci DLF e ai loro familiari - LEZIONI DI PROVA GRATUITE

Un ricordo delle “vecchie Breda”

di Marco Galaverna

Notizia dello scorso giugno: la **Fondazione FS recupera due “littorine” degli anni Trenta, per ripararle e inserirle nel parco dei treni storici.** Si tratta di due automotrici Diesel ALn 556 FIAT, che raggiungeranno un'altra ALn 556 preservata, già presente nella flotta d'epoca, però di tipo differente in quanto di costruzione Breda. La notizia ci dà lo spunto per ricordare questi mezzi caratteristici, accomunati in uno stesso Gruppo ma distinti in due serie piuttosto diverse fra loro.

Le “**vecchie Breda**” sono le automotrici ALn 556.2201-2340, costruite in 140 unità fra il 1938 e il 1940, e rappresentano una tappa importante nell'evoluzione dei mezzi leggeri.

Negli anni Trenta la preferenza tra il motore a scoppio alimentato a benzina e il motore Diesel alimentato a nafta, per la trazione ferroviaria, era ancora incerta e alle aziende nazionali le FS affidarono la costruzione di automotrici di entrambi i tipi.

Nel 1935 la Breda consegnò dieci automotrici, poi immatricolate ALn 56.2000, **le prime col motore Diesel**, che risultarono per vari aspetti superiori a tutti i modelli precedenti. Ulteriori miglioramenti portarono alle citate ALn 556.2200, con le quali fu introdotto il comando multiplo: due automotrici accoppiate venivano, come oggi, condotte da un'unica coppia di agenti dalla cabina in testa al treno. Da allora la scelta del propulsore Diesel, per le automotrici termiche, divenne definitiva.

In origine, ogni ALn 556.2200 era fornita di due motori Breda/AEC, per una potenza complessiva di 190 kW e una velocità massima di 140 km/h^[1]. **Durante la guerra, per la carenza di combustibili, queste macchine furono ritirate dal servizio e variamente danneggiate.** Dopo il 1945, si approfittò della ricostruzione per introdurre importanti migliorie a tutte le “Breda”: i motori d'origine furono sostituiti con due propulsori D.17 da 230 kW complessivi, ne fu migliorato il raffreddamento spostando i radiatori dal frontale alla fiancata e fu modificata la trasmissione, pur conservando il cambio meccanico Wilson, riducendo la velocità a 120 km/h. In più, al posto dei piccoli paraurti originali, tipici delle automotrici d'anteguerra, fu montata una traversa di testa con veri respingenti. Nelle riparazioni postbelliche, nessun altro gruppo di automotrici fu oggetto di una ristrutturazione così importante e ciò suggerisce la buona reputazione di cui godevano queste macchine.

Esse, peraltro, erano le **prime automotrici a presentare linee e dimensioni pienamente ferroviarie, mentre i tipi precedenti non si allontanavano dall'idea della carrozza motorizzata o dell'autobus su rotaia**, essendo addirittura dotati, in qualche modello, di una sola cabina di guida, cosa che rendeva il mezzo unidirezionale. Notevole era anche l'estetica, grazie a una cassa piacevolmente filante, priva di chiodature e coprigiunti, che caratterizzavano invece i modelli FIAT.

La riduzione di velocità conferì alle “vecchie Breda” apprezzate doti di scalatrici. Così, nel dopoguerra, le vediamo assegnate ai Depositi di Bolzano, Merano, Fabriano, Roma San Lorenzo, Sulmona e Benevento, questi ultimi a capo di impegnative linee di montagna. In particolare, sulle linee Terni – Sulmona, Sulmona – Isernia e Benevento – Termoli esse affrontavano i tracciati più impervi della rete appenninica, con pendenze fino al 35 per mille, (come ai Giovi!) sul valico di Sella di Corno.

Incalzate dalle più moderne ALn 668, a partire dagli anni Settanta il raggio d'azione delle “vecchie Breda” si riduce all'Appennino centro – meridionale e quando, nell'estate 1980, terminano i servizi regolari sulla Terni – Sulmona, tutte le unità atte al servizio vengono concentrate a Benevento. Qui restano disponibili per servizi di riserva ma procedono le radiazioni e le demolizioni; **le ultime unità sono formalmente radiate nel 1983.**

Sopravvivono oggi due esemplari di ALn 556 Breda: la 2312, non funzionante, è al museo di Pietrarsa mentre la 2331 è stata acquisita dalla Fondazione FS per l'effettuazione di treni storici.

L'unico viaggio che mi capitò di fare su queste automotrici fu nel 1977, fra Rieti e Terni; l'immagine qui inserita fu ripresa proprio in quell'occasione, nella stazione di Rieti. Le ALn 556 avevano i motori all'interno delle cabine di guida, che quindi risultavano molto rumorose. In cabina, i due agenti prendevano posto uno a destra e uno a sinistra del cofano motore e un macchinista mi raccontò che, col treno in marcia, occorreva gridare per sentirsi. Ma, per ciò che rammento da quel viaggio, anche nell'ambiente viaggiatori il rumore dei motori restava forte: diverso dal ronzio dei mezzi Diesel attuali e più simile a quello di un elicottero o di un trattore agricolo.

[1] M. Cruciani, “Il tempo delle Littorine”, ETR, 1987.



Fiocco Azzurro sulla porta della collega Paola Azzolini e Matteo Conta: è arrivato EDOARDO

Auguri dal DLF e dalla Redazione di Superba





COMUNE DI GENOVA

Vicino alle persone

Da oltre 100 anni: Serietà, Disponibilità e Rispetto.

AI SOCI DLF
SCONTO 50% su tariffe Autofunebri e Furgoni Vito Mercedes-Benz, per servizi in città e fuori comune oppure
SCONTO 100% su tariffe Manifesti Funebri.

- Prima azienda in Genova con certificazione della qualità di tutti i cofani forniti
- Pagamenti rateali personalizzati
- Trasporti in tutta Italia ed all'estero

AZIENDA SERVIZI FUNEBRI
 DEL COMUNE DI GENOVA
 Numero Verde
800-550755
 CON OPERATORE 24 ORE SU 24



**ACQUARIO
 DI GENOVA**

Ti emoziona per natura.



NUOVA VASCA DEI DELFINI:

un'esperienza che ti fa dimenticare tutto il resto.

BIGLIETTI ACQUARIO IN VENDITA PER I SOCI DLF

(prezzi scontati ai Soci DLF)

IN VENDITA PRESSO IL DLF DAL LUNEDI AL VENERDI DALLE 9,00 ALLE 13,00