



MASTODONTE DEI GIOVI
Museo della Linea Ferroviaria dei Giovi

Sede: c/o Centro Servizi Culturali – V.le V. Veneto 1 – 16019 Ronco
Scrivia (GE)

C.F.

Telefono 010.965.70.19

e-mail mastodonteigiovi@libero.it

<http://mastodonte.altervista.org/>

**“RIQUALIFICAZIONE POST-INDUSTRIALE
E AREE FERROVIARIE DISMESSE”**

“La sponda del cuore. L'oltretorrente Polcevera racconta”

Biblioteca Cervetto, Castello Foltzer, Rivarolo

martedì 30 ottobre 2018

- **Introduzione**

Ringrazio innanzitutto gli organizzatori, ed in particolar modo la **Dott.ssa Patrizia Palermo**, per l'invito e la prestigiosa ed interessante occasione che ci viene concessa oggi.

La nostra Associazione ha aderito formalmente, all'inizio di questo 2018, e con sincero entusiasmo, al “**Progetto Binario di Fegino**” immaginato, *sognato* dal piccolo **Matteo Rocca**, innamorato di treni e ferrovie come da sempre (ed ancora oggi, nonostante tutto) sanno essere i bambini; Matteo che tante volte è venuto a visitare il nostro Grande Plastico, a Ronco Scrivia.

E' un progetto che ha già avuto, intanto, il merito di far **vincolare** ai sensi del **D.Lgs. 42/2004**, avendone riconosciuto l'**interesse culturale**, il fabbricato della ex stazione di Trasta ed i vicini fabbricati dell'ex OMV-Squadra Rialzo, preservandoli così da futuri interventi distruttivi/speculativi.

Gli interventi precedenti e dei giorni scorsi si sono incaricati, anche, di farci riflettere sulla **drammatica e fin troppo nota attualità ed urgenza** di un **complessivo ripensamento, urbanistico** e non solo, **dell'area dell'oltretorrente Polcevera**.

In questo nuovo e gravissimo quadro **post 14/08/2018**, in vista di quella ormai non più procrastinabile opera di complessiva e profonda “**ricucitura delle periferie**”, - auspicata da **Renzo Piano** -, anche questi **binari**, queste linee ferroviarie dismesse possono forse costituire un prezioso, non solo ideale, “**filo di sutura**”, come il Progetto ha ben illustrato; dando un nuovo senso, garantendo con una nuova fruibilità una possibile rinascita a **(non)luoghi periferici**, un tempo epicentro di prospere attività industriali, manifatturiere, commerciali, perse per sempre, luoghi altrimenti inesorabilmente abbandonati ad incuria e degrado.

- **Il Mastodonte dei Giovi: chi siamo, cosa facciamo. Il nostro progetto di Ecomuseo delle Linee dei Giovi.**

Per chi non ci conosce ancora, e non ha neppure ancora visitato il nostro sito, una informazione preliminare e doverosa: il **Mastodonte dei Giovi**, che dà il nome alla nostra Associazione, fu la leggendaria locomotiva a vapore doppia, progetto e costruzione Cockerill, che nel **1853**, consentì - grazie alle sue eccezionali caratteristiche di potenza ed aderenza - di superare le rampe della Linea Storica dei Giovi (oltre 35xmille), senza ricorrere alla cremagliera o al traino a fune dei convogli, come all'epoca ipotizzato; deve il suo nome al casuale ritrovamento di un **grosso animale preistorico**, durante i lavori di scavo della **galleria di Busalla**.

Chi siamo ? Una **Associazione Onlus/del Terzo Settore**, riconosciuta ai sensi di Legge, ed iscritta nel relativo registro da parte di **Regione Liguria, Settore Cultura**, fin dal febbraio del **2006**.

Il Comune di Ronco Scrivia, Città Metropolitana Genovese (ricompreso nel c.d. “Bando Periferie”), ci ha fin dal 2005 affidato in concessione con atti deliberativi e convenzionali via via rinnovati negli anni (da ultimo, nel 2017, previa indizione di una procedura ad evidenza pubblica) la gestione museale del Grande Plastico delle Linee dei Giovi, e degli annessi spazi espositivi, siti all'interno della struttura **ex Sottostazione Elettrica FF.SS.**

Il fondamento normativo della concessione in essere con il Comune di Ronco Scrivia è l'art. **113-bis T.U. 267/2000**: la nostra attività associativa, prestata in favore della collettività ronchese e non solo, è stata infatti considerata quale **servizio culturale e del tempo libero**, privo di rilevanza economico/imprenditoriale/industriale (“*Articolo 113-bis 3. Gli enti locali possono procedere all'affidamento diretto dei servizi culturali e del tempo libero anche ad associazioni e fondazioni da loro costituite o partecipate*”).

La “**casa del Mastodonte dei Giovi**” è quindi situata in una porzione (al piano I°) di un pregevole edificio ed esempio di “**archeologia industriale/ferroviaria**”, risalente agli anni '10 del '900, all'epoca cioè della prima elettrificazione in c.a. trifase delle linee dei Giovi, tutelato quale “**bene culturale**” ex D.Lgs. 42/2004.

Plastico e spazi espositivi, insieme ai reperti museali esposti presso la sede associativa e negli spazi annessi (ivi compresi numerosi pannelli illustrati delle molte mostre tematiche realizzate, in questi oltre dodici anni di attività) costituiscono ad oggi il primo embrionale nucleo del **progetto di Ecomuseo delle Linee Ferroviarie dei Giovi diffuso sul territorio**, già formalmente presentato **dall'Associazione MASTODONTE DEI GIOVI** al Comune di Ronco Scrivia, al Comune di Busalla ed al Comune di Isola del Cantone nel dicembre 2017, in vista della attivazione di possibili linee di finanziamento, anche su bandi UE.

Inizialmente costruito dall'industriale ronchese **Piergiorgio Percivale**, (proprietario insieme ai fratelli della rinomata Ditta **OMP**, scomparso nel 2003), donato al Comune di Ronco Scrivia, e successivamente ristrutturato, ampliato e mantenuto a cura della nostra Associazione a partire dal 2004, il plastico ferroviario è ad oggi in funzione ed in continuo sviluppo.

Dalla iniziale riproduzione delle **due linee dei Giovi, Storica e Succursale**, all'altezza della **stazione di Mignanego**, il plastico è arrivato a riprodurre l'intera stazione e l'abitato di **Busalla**, nonché il seguito della linea ferroviaria e l'abitato di **Borgo Fornari**, fino a riprodurre e ricomprendere in un prossimo futuro anche gli interi impianti ferroviari e l'abitato di **Ronco Scrivia**.

L'avanzamento dei lavori del plastico, e la relativa tempistica, è strettamente connesso alle effettive disponibilità economiche dell'Associazione, reperite fino ad oggi in via autonoma per la massima parte, senza alcun contributo pubblico.

La gestione operativa del traffico ferroviario sul plastico è affidata a sofisticati **softwares** appositamente progettati **in esclusiva** per Mastodonte dei Giovi, ricalcanti fedelmente nella logica funzionale quelli in uso sulla rete **R.F.I.**, ed a costose apparecchiature di potenza e controllo digitale, e presuppone una specifica e continua formazione degli operatori, oltre ad una profonda conoscenza dell'impianto in tutte le sue

più minute caratteristiche tecnico-costruttive, in prospettiva storica, nonché di costante aggiornamento.

Anche e soprattutto per tali motivi il Grande Plastico dei Giovi presenta caratteristiche **uniche** in ambito fermodellistico, tali da farne un impianto di rilievo e **dignità museale**, potendo altresì vantare, a regime, una vera circolazione dei treni **ad orario**, ricalcante quella reale nel periodo storico riprodotto (**anni 1999/2000**): si tratta insomma di un'opera unica ed irripetibile, di un plastico che ha caratteristiche del tutto peculiari per quanto concerne soprattutto la sua gestione digitale e le soluzioni e caratteristiche tecniche che lo contraddistinguono da ogni altro impianto esistente in Italia, e non solo, e che proprio per questo non a caso è oggetto di visita e studio da parte di Tecnici ed Esperti Ferroviari provenienti da ogni dove.

Il Plastico costituisce quindi un fondamentale, prezioso ed insostituibile elemento ed attrattiva del **Progetto Eco-museale** concepito dal Mastodonte dei Giovi, ma non è certamente l'unico.

Esso si inserisce infatti in tutto un complesso di attività ed iniziative culturali, editoriali ("*Quelle Grandi Ruote Rosse*", Bertuccio-Mello, Sagep, 2013) espositive, di ricerca, di testimonianza storica/archeo-industriale/del lavoro, di studio per la fruizione turistico-culturale delle **emergenze storico-architettonico-industriali presenti e diffuse sul territorio** (a partire dai **viadotti** e dalle **altre opere d'arte** che caratterizzano le Linee dei Giovi, rendendone possibile la **lettura, l'accessibilità, e fruizione culturale**), che costituiscono nel loro complesso patrimonio condiviso dell'Associazione, la quale di tali diversi saperi, apporti culturali e progettualità, si arricchisce trasversalmente, nei vari ambiti dell'attività associativa.

E tutto ciò del resto in armonia con lo stesso concetto di Ecomuseo, inteso – secondo alcune note formule definitorie - come ***“istituzione culturale che assicura in modo permanente, su un dato territorio, le funzioni di ricerca, presentazione, valorizzazione di un insieme di beni naturali e culturali, rappresentativi di un ambiente e dei modi di vita che vi si succedono, con la partecipazione della popolazione stessa”*** (G.H. Riviere); o anche come ***“uno specchio in cui una popolazione si guarda, per riconoscersi, cercando la spiegazione del territorio al quale appartiene, assieme a quelle popolazioni che l'hanno preceduta, nella discontinuità o nella continuità delle generazioni. Uno specchio che questa popolazione offre ai propri ospiti per farsi meglio comprendere, nel rispetto del suo lavoro, dei suoi comportamenti, della sua intimità”*** (H. de Varine).

La **Valpolcevera** tutta, ed in particolar modo la sua porzione inferiore, e l'**Oltrepolcevera** cui è dedicato questo convegno, è stata fin dall'inizio dell'avventura ferroviaria solcata dai binari, da moltissimi binari: dalle **linee di valico verso i Giovi, Storica** prima – **1853** - e **Succursale** poi - **1889**), al grande parco merci del **Campasso**, costituito (ancora fino a qualche decennio fa) da decine e decine di binari di manovra, sui quali si componevano incessantemente, con le centinaia di carri giunti dal porto, da Santa Limbania, i treni merci da instradare sulle linee di valico, verso la Valle del Po...un fittissimo, quasi ininterrotto fascio e reticolo di binari, che a metà degli anni '60 **condizionò in modo decisivo la stessa progettazione del Viadotto Morandi (come evidente dalla foto infra)**, imponendo le ben note, arditissime soluzioni tecniche, ingegneristiche e costruttive. Ed il suo tragico, criminale collasso si è verificato in questo 2018, oggi che tutti quei binari (si pensi proprio al Campasso) che 50 anni fa si erano

dovuti scavalcare, con campate enormi, ad oltre 40 metri di altezza.... in gran parte e da molto tempo non ci sono e/o non servono più !

Tutta la vallata del Polcevera si riflette, ***si guarda e si riconosce anche*** attraverso la ferrovia, con i suoi ponti, i suoi viadotti, che hanno impattato sul territorio condizionandone in modo pesante e definitivo molti aspetti: dall'abitare, alla mobilità etc. (si pensi ai ponti e viadotti della linea Succursale, ed agli altri afferenti al Campasso, a Certosa, spesso addossati alle case, e poi verso nord, ai maestosi viadotti di Campomorone, fino a Mignanego, ultima stazione dell'Alta Valpolcevera, subito prima del tunnel di valico verso Ronco).

Si tratta allora davvero di **elementi salienti, costitutivi in senso ecomuseale, del paesaggio valpolceverasco**, che gli abitanti di quel territorio hanno attraverso le generazioni imparato a ***guardare, conoscere, riconoscere*** attraverso un **linguaggio ed esperienze di vita comuni**, grazie a **conoscenze tramandate**, nel **ricordo collettivo**. Ed il pensiero non può ancora una volta non andare, dolorosamente, al **Viadotto Morandi**, per quanto autostradale e non ferroviario, ma incombente in modo inesorabile su pressocchè qualsiasi arteria e comunicazione di vallata, stradale e ferroviaria (eccezion fatta per la Linea Succursale via Granarolo, e la Linea Storica via Bivio Bersaglio).

Se le **linee di valico dei Giovi** costituiscono dunque ***i rami fondamentali*** del tronco ferroviario (e del nodo di Genova), i binari delle **linee industriali** ne costituivano semplici ***rami secondari***, destinati progressivamente a ***seccarsi***, col venire meno della ***linfa*** che ne aveva giustificato, a suo tempo, la costruzione e ne costituiva la ragion d'essere: ossia la domanda di trasporto e movimentazione di merci, manufatti, materie prime anche e soprattutto di dimensioni e valore importanti, e ciò anche a causa della sopravvenuta e sempre più agguerrita concorrenza del mezzo gommato, a partire dagli anni '70 del '900.

Ricordiamo ancora che la linea industriale e gli impianti ferroviari di **Trasta** sono stati muti testimoni della tragica e criminale **deportazione nazista di operai e lavoratori genovesi**, oltre che della ignobile **razzia di mezzi di produzione, materiali etc.** verso la Germania, per sostenerne lo sforzo bellico, nel **1944**: Trasta, la sua stazione, i suoi binari industriali, teatro di questi eventi, sono rimasti nella memoria collettiva locale anche per essere stati immortalati nel capolavoro di C. Lizzani **“Achtung, Banditi !”**, girato nel 1951 anche in Alta Valpolcevera (Pontedecimo, Campomorone).





A10, Viadotto Polcevera (1967)

Venendo allora al tema specifico che ci è stato assegnato oggi, e che riguarda la storia, le caratteristiche tecniche, le diramazioni, le varie vicende di questa linea, o meglio, di queste linee industriali dismesse in sponda orografica destra del Polcevera, abbiamo svolto una ricerca (ringrazio il ns. giovane socio Luca Cesana), sulla base delle fonti disponibili, che non sono molte, e l'abbiamo intitolata (con qualche ... licenza poetica ...):

**UN RACCORDO PER TRASTA:
Genova e le ferrovie dimenticate.**

1. La necessità della strada ferrata

Genova è il suo porto.

Genova è l'Appennino che corre da parte a parte a coronare un luogo meraviglioso e fragile, un po' diffidente ma sincero.

Genova è la porta commerciale dell'Italia sul mare, l'ingranaggio chiave del meccanismo industriale ben oliato che si occupa di portare l'Italia nel mondo ed il mondo in Italia.

E' qui che a partire dalle differenti, per tipo e per epoca, rivoluzioni industriali del continente europeo, sono stati concentrati distretti produttivi e portuali, necessari al territorio per espandere la propria concorrenza mercantile.

Addirittura ancor prima che il Paese stesso fosse finalmente unito sotto la corona sabauda.

Tralasciando ovviamente i pregressi secoli di storia, il periodo da cui partire, per mettere a fuoco il tema che qui ci interessa, è quello delle grandi fabbriche siderurgiche e meccaniche, una su tutte l'Ansaldo, che a partire dagli anni ruggenti del capitalismo di circa metà 1800, hanno iniziato la loro vicenda egemonica, industriale e commerciale, affamate di spazi ed infrastrutture sul territorio ligure.

Ecco comparire allora una componente da sempre importante – non solo in Italia – per lo sviluppo culturale, economico e sociale: la ferrovia.

La storia dell'Ansaldo di Genova è in larga parte la storia della ferrovia, a Genova, e in Italia.

Locomotive a vapore come la Sampierdarena e la Alessandria costituirono le prime progettazioni e costruzioni ferroviarie totalmente italiane, permettendo al Paese di affrancarsi dagli onerosi brevetti stranieri, e consentendo così – grazie anche a cospicui investimenti e risorse pubbliche – il pieno sviluppo del settore ferroviario e quindi della nazione italiana fresca di unificazione.

Chilometri di binari, selve di carri e carrozze nei vastissimi scali, locomotive grandi e piccole, prima solo a vapore, poi anche elettriche, prima in c.a. trifase (E550 "Mulo dei Giovi", 551, 554...) e poi in c.c. (E626, E636, E 646....), e quindi anche diesel (D141, D245, D341, D145...) in un incessante movimento, su binari posati tra le case, negli spazi angusti fra mare e terra tipici del paesaggio genovese e ligure, in un dedalo di gallerie, raccordi portuali, bivii e quadrivii, linee sommergibili per muovere una città, i suoi abitanti, i suoi manufatti industriali, le sue merci sbarcate in porto da ogni angolo del mondo ... una città che ben presto sarebbe divenuta, insieme a Torino e Milano, il terzo polo del triangolo industriale italiano.

La ferrovia, il nodo di Genova: un complesso sistema di diramazioni, interconnessioni, gallerie, ponti, linee di raccordo industriali che nasceva e si offriva come la miglior soluzione per superare in breve tempo il valico dei Giovi, scendendo verso la città, con rilevantissime pendenze di tracciato, percorrendo valli ed asperità frutto di erosione di tipo fluviale, costeggiando infine il Polcevera sino quasi a vederlo sfociare nel mare nei pressi di Cornigliano.

Tutti i raccordi ferroviari industriali, privati o meno, realizzati in sponda orografica destra del Polcevera, al servizio dei vari

insediamenti industriali/produttivo, presenti in zona già a fine '800, originano dalla linea ferroviaria a semplice binario che si distacca(va) a sud della stazione di Genova Bolzaneto, affiancando il doppio binario della Linea Storica, in sponda sinistra del Polcevera: essa, procedendo verso Sud, dopo poco più di un km di tracciato, con una stretta curva, attraversa(va) il Polcevera grazie ad un viadotto ad archi.

Giunta in sponda orografica destra, la linea raggiungeva la stazione di Trasta, col suo fascio di manovra, dal quale si dipartivano poi verso nord i binari di collegamento ed al servizio della O.M.V.-Squadra Rialzo, dotata di un ampio piazzale per il ricovero dei veicoli riparandi o pronti per essere reimmessi in servizio.

Tale attività manutentiva e tecnica è perdurata fino alla prima metà degli anni Duemila, e generava un traffico di tradotte, un tempo a trazione vapore e poi diesel, per il trasferimento dei rotabili da e verso la stazione di Bolzaneto.

Storia e curiosità del raccordo di Trasta

E' soprattutto negli ultimi 30/35 anni che i luoghi in questione hanno subito profonde modificazioni, legate in buona parte anche alla nuova viabilità lungo Polcevera, nonchè ed ancor di più all'insediamento di grossi centri commerciali (si pensi in particolare alla zona di Campi).

Tra nuove strade di collegamento urbano ed extraurbano, innovazioni architettoniche, avveniristiche tecniche costruttive (per non parlare poi dei cantieri e delle aree di servizio per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi AV/AC) rimangono semisepolte qua e là sul territorio e nel tessuto urbano, che spesso li ha "assorbiti", i "fossili" di un passato ferroviario non così lontano, ancora riconoscibili con un po' di occhio e buona memoria storica, come appunto il vecchio raccordo ferroviario di Trasta, cruciale per collegare lavorazioni industriali all'infrastruttura ferroviaria nazionale, potendole veicolare al passaggio successivo della filiera produttiva.

Come abbiamo già visto, il raccordo si sviluppava lungo la sponda orografica destra del torrente Polcevera, raggiunta distaccandosi dalla linea Storica Genova-Torino, grazie ad un ponte ferroviario in muratura e mattoni a più arcate posto ad alcune centinaia di metri dalla stazione di Genova Bolzaneto, dalla quale era possibile controllare le manovre dei treni diretti e provenienti appunto dalla linea per Genova Trasta.

La costruzione e l'utilizzo di tale binario, mai elettrificato, risalgono al 1914; inizialmente, ne era stato ipotizzato il collegamento fino a Genova Sampierdarena, successivamente limitandolo a Campi di Cornigliano, nel 1927, dove tutt'oggi un piccolo casello (alienato per uso di civile abitazione) sopravvive

integro, e memore di tempi più illustri, a ridosso di via 30 Giugno 1960, nei pressi dei magazzini Ikea.

Tra le aziende importanti, servite dal raccordo ricordiamo l'Italsider (Campi), fino agli anni 80', ed ovviamente l'Ansaldo.

Assai importante, a seguito dell'esproprio per pubblica utilità disposto sull'area nel 1929, la costruzione di un importante centro manutentivo dei rotabili FS (realizzato in due anni, dal 1940 al 1942), rimasto ininterrottamente in funzione sino al 2006, con la chiusura delle officine della "Squadra Rialzo di Trasta", specializzata in carrozze passeggeri e carri merci.

Altrettanto interessante ricordare che questo ampio spiazzo, durante la I^a Guerra Mondiale, era stato adibito a pista di decollo dei velivoli S.V.A. (Savoia,Verduzio,Ansaldo), a quel tempo in fase di collaudo; famosi biplani prodotti dall'illustre industria genovese, che si ricordano protagonisti in ardite imprese aeree come il volo di D'Annunzio su Vienna.

Con l'avvio dei lavori del Terzo Valico dei Giovi, l'area è stata occupata da uno dei campi base, il Trasta Bis, al servizio del soprastante cantiere di Fegino, in corrispondenza dell'omonimo Bivio Succursale.

All'interno, le strutture precarie/prefabbricate destinate ad alloggiare tecnici ed operai coesistono con il fabbricato viaggiatori ed il vecchio deposito dotato ancora di piano caricatore ma privo di rotaie.

La linea, nel primo decennio di esercizio presentava una biforcazione: da una parte si proseguiva per Sampierdarena Parco Forni, con un secondo viadotto scavalcando nuovamente il Polcevera.

Dall'altro lato, sempre rimanendo sulla sponda destra del torrente, si raggiungeva l'Italsider.

I locomotori a servizio del raccordo furono comunque di tipo termico, locomotive a vapore inizialmente, sostituiti man mano dai più prestanti e semplici diesel in grado di trainare quantità di carri ingenti.

Lasciato alle spalle il piazzale delle O.M.V. di Trasta, con i suoi multipli fasci di binari per contenere i mezzi in manutenzione, si prosegue attraverso l'ex scalo merci di Trasta dove in uscita, perpendicolarmente a via Evandro Ferri, si intuiscono, attualmente, i resti di un precedente PL, con a lato, alcuni pali utilizzati all'epoca per il trasporto di energia elettrica e probabilmente per il telegrafo/telefono.

Qui uno scambio rendeva nuovamente a binario unico i due binari uscenti da Trasta scalo. Prosegue lungo via 30 Giugno 1960, attraversata con un lungo ponte in muratura (come stile dell'epoca volle) dalla linea ferroviaria proveniente da Mignanego, raccordo Granarolo-Succursale dei Giovi, accostandosi con una leggera curva a via Sant'Ambrogio di Fegino.

Al di sotto della costruzione ad archi, un piccolo passaggio a livello pedonale protetto da croce di S. Andrea faceva capolino da un complesso industriale specializzato in lubrificanti. Nuovamente viene attraversata a poche centinaia di metri da un secondo ponte, questa volta in ferro, a doppio binario per la linea merci del Campasso, destinati a rimanere interrotti qualche chilometro più avanti sulla sponda opposta del Polcevera (che entrambi i manufatti scavalcano) proprio sotto il ponte Morandi.

La zona, in località Fegino, presentava sino a qualche decina di anni fa ancora alcune vestigia delle rotaie.

Oggi sul terreno in questione è presente un ampio parcheggio per i residenti.

Il binario immetteva i treni provenienti da Trasta nello scalo di Fegino, oggi giorno anch'esso occupato dai prefabbricati ed alloggi per addetti ai lavori, indetti da Rete Ferroviaria Italiana al fine di potenziare il nodo ferroviario genovese.

Sopravvive però, lungo via 30 Giugno 1960, tra due palazzoni di diversi piani, un tipico caseggiato FS color rosa carne in puro stile ferroviario del secolo scorso, presumibilmente annesso al fabbricato viaggiatori di Fegino.

Il binario uscente dal piccolo scalo si immetteva finalmente nel grande complesso industriale dell'Ansaldo (ora Ansaldo Energia) sottopassando un terzo ponte ferroviario con la linea diretta a Genova Sampierdarena.

All'interno dell'azienda il tracciato disegna una larga curva a destra seguendo il profilo del muraglione di cinta, ed ancora qua e là si intravedono i profili delle rotaie.

All'altezza di via Nicola Lorenzi (che attraversa perpendicolarmente) si erge una vetusta cisterna dell'acqua, arrugginita da umido e decenni di abbandono, destinata ai tempi al rifornimento delle macchine a vapore; area ferroviaria protetta da uno spesso cancello in ferro che non permette di accedere ambo i lati.

Giunto fin quasi alla fine della sua corsa, ecco il raccordo raggiungere il ponte Morandi, superandolo sotto una delle sue immense campate, affiancato anche dal vecchio magazzino merci di Genova Campi dotato di piano caricatore, attualmente concesso in gestione ad un'impresa privata di trasporti/logistica, che ne ha restaurato l'aspetto sottraendolo all'incuria ed all'abbandono protrattosi per decenni.

E' a ridosso di via Greto di Cornigliano che la storia ha deciso di interrompere questo piccolo ma longevo tratto di ferrovia il quale percorrendo una lunga curva bruscamente "annega" nell'asfalto della strada. Resta a memoria, la costruzione ferroviaria precedentemente citata che fungeva da casello, ormai fuori luogo e circondata da imponenti magazzini moderni.

Presente e futuro: riqualificazione e recupero

Presente e futuro di questi (ed altri analoghi) ex spazi/sedimi ferroviari sono sempre incerti, soprattutto in un Paese come l'Italia: l'esperienza insegna infatti che dopo la dismissione degli stessi, - in quella logica di pura "valorizzazione commerciale" che oggi purtroppo orienta le Società del Gruppo F.S. -, sono sempre e solo cemento ed asfalto a coprire definitivamente ogni traccia di storia e di un glorioso passato come in questo caso, quello industriale della bassa Val Polcevera.

La meritoria ipotesi ed idea progettuale di recupero e valorizzazione del Binario di Fegino, partita dal sogno di Matteo Rocca, sottolinea l'effettiva intenzione di sottrarre ad un destino fin troppo prevedibile il raccordo di Trasta/Fegino e le sue adiacenze, trasformandolo in un sito dedicato alla memoria ed alla storia e cultura industriale di un territorio cruciale per la rivoluzione industriale genovese, armonizzando il nuovo con il passato, ricucendo ferite urbanistiche antiche e recenti, con spazi e servizi aggiuntivi, in un connubio ben bilanciato e rispettoso del contesto in cui è collocato.

Risposte ed attenzioni concrete da parte delle amministrazioni sono state almeno in parte date, anche negli anni antecedenti alla scelta di riqualificare in modo "sano" l'area.

Come riportato sopra, alcuni edifici sopravvissuti al tempo facenti parte della ferrovia che fu sono stati tutelati quali "beni culturali" ai sensi del Decreto 42/2004.

Di recente, le Ferrovie dello Stato, sollecitate dai soggetti che a vario titolo caldeggiavano un'operazione di riqualificazione di questo ambito territoriale, si sono dimostrate disponibili a cedere in comodato d'uso gratuito il raccordo e ciò che ne resta.

Seguendo modelli ed esempi virtuosi, affermatosi con successo all'estero (si pensi ad es. alla valorizzazione turistico/ecomuseale del distretto siderurgico della Ruhr, in Germania) è possibile fornire al cittadino ed al turista consapevole e curioso, al di fuori delle mete mainstream, luoghi dove cogliere il senso di un passato prossimo, di una modernità già fattasi Storia, denso di significato civile, industriale, economico-sociale, fornendo chiavi di lettura e spunti di riflessione; recuperandone cioè le vestigia e rendendole leggibili, oltre che effettivamente fruibili, anche in chiave trasportistica slow, laddove possibile (piccoli convogli a bassa velocità, littorine, draisine etc.), con spazi verdi, per lo sport ed altre attrezzature ed attività idonee e sostenibili, valorizzate - anche, o proprio - dalla presenza di vecchie rotaie o simboli e fossili ferroviari miracolosamente scampati al tempo, che tutto rende ruggine e polvere.

Come appassionati del meraviglioso mondo della Ferrovia a tutto tondo, anche e soprattutto nella sua dimensione storico culturale, e non solamente del "trenino in miniatura", abbiamo anche identificato - come detto - alcune vestigia di impianti ed edifici ancora presenti su ciò che rimane del tracciato, degni di essere preservati, come per esempio, la cisterna atta al rifornimento delle vaporiere collocata ancora in via Nicola Lorenzi, nei pressi dell'Ansaldo.

Sperando che l'abbandono non l'abbia resa ormai irrecuperabile. Fine invece molto probabile per il magazzino merci posto al di sotto di Ponte Morandi, il quale potrebbe essere coinvolto nell'abbattimento di questa sventurata struttura, qualora si decidesse effettivamente di demolirne i piloni con esplosivo, senza invece smontare sezione per sezione.

In ogni caso, la fetta di terreno rilevabile e riutilizzabile sarebbe ingente, non solo a Genova, bensì in tantissime altre città. Trasta e Fegino potrebbero costituire un esempio, un inizio promettente, un modello da applicare anche in altri contesti territoriali, che ben potrebbero essere interessati da analoghe, importanti iniziative di recupero e valorizzazione turistico-culturale.

E ce lo auguriamo tutti. Per noi e per le generazioni a venire, aggiungendo giorno dopo giorno pagine di storia al grande libro che è l'Italia, il quale racchiude tutti i segreti e meraviglie del Paese più bello del mondo.

*Luca Cesana
19 anni, studente*

Grazie a tutti ancora ... e vi aspettiamo al Mastodonte dei Giovi !

Ronco Scrivia, 29 ottobre 2018

*MASTODONTE DEI GIOVI
IL PRESIDENTE
MICHELE CASANO*

