

The background of the cover is a photograph of a railway bridge with several large stone arches. The bridge is made of weathered stone and has graffiti on its side. In the foreground, there are railway tracks on the left and some green foliage on the right. The sky is overcast.

PATRIZIA PALERMO

MATTEO ROCCA

LETTERA DI UN
BAMBINO ALLE
FERROVIE

IL BINARIO DI FEGINO
DA TRATTA FERROVIARIA
A GIARDINO LINEARE

Foto di copertina di Fabrizio Cerignale

IL BINARIO DI FEGINO
DA TRATTA FERROVIARIA
A GIARDINO LINEARE



“Sono un bambino della Valpolcevera. Amo treni e binari e a Fegino c’è un bellissimo binario morto, parallelo a Via Quartini. Prima collegava Trasta a Rivarolo. Era una linea merci non elettrificata credo. E’ il mio sogno.

A giugno sono stato a New York e lì hanno trasformato un collegamento ferroviario dismesso, l’High Line, in uno splendido giardino: binari tra i fiori e gli alberi, panchine, orti, spazi ristoro, fontane. Perché zone come Fegino e Trasta non possono essere restituite alla cittadinanza e diventare splendidi giardini per far risorgere un’area così sacrificata della Valpolcevera? Trasformare il ponte ferroviario sul Polcevera in un posto dove poter passeggiare. Finalmente anche Fegino potrebbe avere un giardino e non solo grigi e impattanti ponti sopra le case e aree abbandonate. Lasciare quei binari dismessi che tanto mi piacciono per ricordarci il passato ma trasformatarli in giardini per far giocare i bambini come me¹”.

L’idea di trasformare il binario di Fegino in un parco lineare, come l’*High Line* di New York, nasce dal sogno di un bambino. L’idea va molto oltre le proposte di creazione di un posteggio, di una pista ciclabile asfaltata, o di una semplice tratta di viabilità

¹ Lettera di Matteo Rocca, pubblicata sul sito www.viapiombelli.it. Si veda anche CERIGNALE F., *Il sogno di Matteo: fiori e giardini tra i binari abbandonati di Fegino*, 18.08.2016, in <http://www.genova24.it/2016/08/sogno-matteo-fiori-giardini-binari-abbandonati-fegino-112610/>; ID., *Il bimbo alle ferrovie: “Realizzate un parco sui binari di Fegino*, in *La Repubblica*, 19.08.2016; ID., *Il “sogno di Matteo” diventa realtà ? Ferrovie risponde “pronti a cedere il binario”*, 20.11.2016 in <http://www.genova24.it/2016/11/sogno-matteo-diventa-realta-ferrovie-risponde-pronti-cedere-binario-170002/>, riportati in seguito.

alternativa, il progetto riguarda la creazione di un giardino che ricordi l'importante storia ferroviaria della Valpolcevera che oggi è fortemente lesa dalle cantierizzazioni e dalle servitù.

Nel mondo da tempo le tratte ferroviarie dismesse vengono trasformate in giardini lineari particolari, in cui sono state mantenute tracce tangibili della storia industriale e ferroviaria. Questo è il sogno di Matteo, che dovrebbe diventare un progetto di riqualificazione di un'area dalle grandi potenzialità, dalle radici storiche importanti e dalle continue trasformazioni urbane: dalla vocazione agricola, ancora ben presente nelle vicinanze del quartiere, agli insediamenti produttivi di cui quella tratta ferroviaria ormai dismessa è vestigia ancora tangibile. Il binario è altresì un collegamento con siti di interesse culturale presenti a Trasta quali gli *Edifici fronte strada del Complesso ex Squadra Rialzo di Trasta*² e la *Ex Stazione di Trasta e l'ex magazzino merci* di cui si dirà in seguito.

Dalla lettera, a cui Ferrovie ha dato riscontro, si è aperta una procedura in cui l'ente proprietario ha dimostrato la volontà di cedere a titolo di comodato gratuito al Comune di Genova il tratto di binario. La cessione costituirebbe solo il primo passo verso una possibilità di riqualificazione che potrebbe avere sviluppi ulteriori e interessanti riguardanti le diverse comunità del territorio (Fegino, Trasta, Teglia, Bolzaneto e Murta) e le tante e preziose realtà associative che la caratterizzano.

² Gli *Edifici fronte strada del Complesso ex Squadra Rialzo di Trasta* sono stati sottoposti al vincolo di interesse culturale, decreto del 28.10.2013, in <http://www.liguriavincoli.it> e riportato tra le fonti e la documentazione.



Binario di Fegino

IMMAGINI DI UN CONTESTO CHE VIENE DA LONTANO

Il binario dismesso di Fegino, che scorre parallelo a Via Quartini e incrocia Via Sant’Ambrogio di Fegino, da una parte, e Via San Donà di Piave dalla parte opposta, si colloca in un contesto urbano molto complesso.

La zona è attualmente interessata in modo massiccio dalla cantierizzazione del Terzo Valico e non solo. È un’area urbana priva di giardini e spazi verdi per i bambini e la vita di comunità. La stessa via Quartini è uno spazio compresso e dalla viabilità pericolosa considerati i molti insediamenti produttivi e commerciali. Anche il gioco di strada è per i bambini un’opportunità negata.



Via Quartini

Le abitazioni presenti, molte delle quali si affacciano proprio sul binario in questione sono sovrastate da ponti ferroviari che si intrecciano e sono strette tra la strada di sponda lungo il Polcevera (Via trenta Giugno 1960) e Via Ferri.

Accanto alle case si trova un’ampia area dismessa in evidente stato di abbandono. Alcune attività produttive e capannoni industriali occupano gli spazi circostanti.

L’immagine descritta brevemente delinea un contesto urbano sacrificato che però presenta anche grandi potenzialità storiche e di recupero. Nella zona sono presenti spazi ed edifici che da un punto di vista architettonico sono di particolare interesse e omogeneità di stile che segnano un percorso non usuale (ad esempio l’ex Centrale del latte di Genova in Piazza De Calboli, un bellissimo esempio di architettura industriale dell’Arch. Robaldo Morozzo della Rocca e la Stazione di Bolzaneto, e il complesso degli *Edifici fronte strada del Complesso ex Squadra Rialzo di Trasta* come testimoniano le foto di seguito riportate).

Recentemente inoltre gli *Edifici fronte strada del Complesso ex Squadra Rialzo di Trasta*³ e la *Ex Stazione di Trasta e l'ex magazzino merci*⁴ sono stati riconosciuti come edifici di interesse culturale, espressione e testimonianza dello sviluppo della rete ferroviaria ligure connesso con lo sviluppo industriale della Valpolcevera. L'area ove sorge il complesso *dell'ex Squadra Rialzo* inoltre, come si può leggere nei decreti allegati, ha anche un valore archeologico oltre che architettonico.

I lavori di recupero che vedranno coinvolto il Ponte di San Francesco, di fronte alla stazione ferroviaria di Bolzaneto costituisce un altro importante e possibile collegamento visto che il percorso potrebbe proseguire proprio davanti alle aree di interesse culturale appena citate.

Il binario è parte di una tratta ferroviaria secondaria che collegava la rete primaria alla zona industriale di Campi e Sampierdarena come si preciserà in seguito. Rappresenta altresì un collegamento con le comunità di Fegino, Trasta, Murta e Teglia. Vicino si trova anche la scuola primaria di Villa Sanguineti, che un polo educativo fondamentale e unico. Tramite il recupero del binario si garantirebbe un collegamento in sicurezza e nel verde, tra gli abitanti di Via Quartini e la scuola frequentata dai bambini della zona. La Via principale infatti (Via Fermi) oltre ad avere un intenso traffico è spesso utilizzata anche come luogo di discarica abusiva di rifiuti di ogni genere. Percorrendo il tratto ferroviario si può altresì ammirare una bella vista sui Forti genovesi.

La storia industriale declina le origini antiche di questa parte di Valpolcevera che purtroppo subisce ancora oggi e con violenza l'aggressione dei cantieri per la realizzazione dei nuovi collegamenti viari e degli insediamenti produttivi e commerciali. Anche le future cantierizzazioni della Gronda incideranno sulla vivibilità dei quartieri coinvolti con pesanti ricadute sulle vite degli abitanti.

I collegamenti storici e naturalistici di questa parte di sponda del Polcevera sono molti e il recupero di questo binario potrebbe rappresentare l'inizio di un percorso molto più strutturato e complesso che riqualificherebbe un'area fortemente penalizzata.

³ Gli *Edifici fronte strada del Complesso ex Squadra Rialzo di Trasta* sono stati sottoposti al vincolo di interesse culturale, decreto del 28.10.2013, in <http://www.liguriavincoli.it> e riportato tra le fonti e la documentazione.

⁴ La *Ex Stazione di Trasta e l'ex magazzino merci* sottoposti al vincolo di interesse culturale, decreto 9.05.2013, in <http://www.liguriavincoli.it> e riportato tra le fonti e la documentazione.



Scuola Villa Sanguineti vista dal Binario di Fegino (Incrocio Via Ferri – Via San Donà di Piave)



Tratto iniziale del binario all'incrocio tra Via Ferri e Via Sant'Ambrogio di Fegino



Centrale del Latte di Piazzale De Calboli



Stazione di Bolzaneto



Stazione di Bolzaneto

Edifici fronte strada del Complesso ex Squadra Rialzo di Trasta





Area

interna ex Squadra Rialzo



Ponte ferroviario sul Polcevera che collega le tratte della sponda destra e sinistra del torrente



Stazione di Trasta

IL PROGETTO: DALLA STORIA FERROVIARIA E INDUSTRIALE ALLA RIQUALIFICAZIONE URBANA. ESEMPI DAL MONDO

Il binario apparteneva a una tratta ferroviaria secondaria ormai dismessa. Fu costruita tra il 1849 e il 1853 e destinata solo traffico merci che partendo da Campi di Cornigliano e percorrendo la sponda destra del Polcevera arrivava a Bolzaneto. Fu una linea fondamentale per lo sviluppo dell'economia dell'area soprattutto a partire dal 1927.

“Proprio a Trasta questa linea si collegava tramite un ponte con la linea ferroviaria Genova-Torino, che percorre la sponda opposta del torrente. Nel centro di Trasta si trovavano anche una stazione ferroviaria, utilizzata esclusivamente per il traffico merci, e nelle vicinanze, in un'ampia zona pianeggiante ai piedi della collina di Murta, la "Squadra Rialzo di Trasta"⁵ dove erano svolte operazioni di manutenzione e riparazione di carri ferroviari e vetture passeggeri. In precedenza questo spazio era stato utilizzato, durante la prima guerra mondiale, negli anni 1917 e 1918, come pista d'atterraggio per il collaudo degli aerei S.V.A., costruiti dall'Ansaldo. Negli anni duemila la linea ferroviaria e le annesse infrastrutture sono state dismesse”⁶.

Come si può leggere nei provvedimenti della amministrativi allegati⁷

A questo sistema infrastrutturale legato al traffico merci faceva parte la linea secondaria merci della Val Polcevera, con sede di importanti impianti fissi e sulla quale si affaccia la stazione di Trasta; la linea, non elettrificata, divenne tuttavia un importante raccordo che diede una svolta decisiva all'economia dell'area a partire dal 1927. Allora la vecchia linea, che si staccava da quella storica dei Giovi, toccava le località di Trasta con la sua OMV (Officina Manutenzione veicoli), e Campi con i suoi raccordi industriali. Subito dopo Trasta, in località Fegino, la ferrovia costeggiava la Centrale del Latte ed il sottopasso della linea del Campasso proveniente dall'omonimo scalo merci e del porto di Genova. Passato Fegino ed i raccordi industriali della zona la linea si avvicina a Campi con attraversamento a raso su Via Greto di Cornigliano. Desolato e abbandonato così si presenta il vecchio scalo merci di Campi, un tempo tra l'altro sede di un importante stabilimento siderurgico. Di fronte al parcheggio dell'Ikea termina il braccio della linea.

(...)

La stazione di Trasta, con l'annesso magazzino merci, realizzata tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX secolo, rappresenta dunque un significativo esempio di manufatto ad uso ferroviario della tradizione costruttiva del periodo nonché testimonianza dello sviluppo della rete ferroviaria ligure, connessa nello specifico alla forte industrializzazione dell'area della Val Polcevera. Per queste ragioni, pertanto, appare più che motivato procedere formale riconoscimento dell'interesse culturale ai sensi del D. Lgs. 42/2004 Parte Seconda per il bene in questione.

A seguito della creazione dei Campi Base dei cantieri del Terzo Valico, gran parte della tratta è stata riconvertita e coperta. Il binario che dall'incrocio di Via Ferri fino all'incrocio con Via S. Ambrogio di Fegino è dunque rimasta l'unica testimonianza

⁵ *Gli Edifici fronte strada del Complesso ex Squadra Rialzo di Trasta* sono stati sottoposti al vincolo nel 2014, in <http://www.liguriavincoli.it>.

⁶ Da Wikipedia, l'enciclopedia libera. Si veda anche

⁷ Direzione Regionale per i Beni Culturali, Decreto di riconoscimento di sito di particolare interesse culturale decreto 9.05.2013, cit.

ancora armata, percorribile, di quella linea il cui pregio è testimoniato dai vincoli di “interesse culturale” riconosciuti nei vicini spazi degli *Edifici fronte strada del Complesso ex Squadra Rialzo di Trasta* e della *Ex Stazione di Trasta*.

E' un luogo fuori dal tempo, dove gli arredi rimasti sono la traccia di un percorso la cui riconversione potrebbe seguire esempi importanti sparsi nel mondo come la **Promenade Plantée** di Parigi che è il primo parco pubblico lineare sopraelevato al mondo⁸ che nasce sulla linea ferroviaria dismessa che dal 1859 collegava la Place de la Bastille alla Varenne-Saint-Maur. Lungo il suo tragitto si alternano architetture moderne e aree di vegetazione selvatica nate lungo il percorso: un'esperienza che si snoda su 4,5 km arricchita da piante come tigli, noccioli, piante rampicanti, rosai. Una sorte più difficile è invece quella della **Petite Ceinture**, sempre di Parigi di oltre 32 chilometri, costruiti tra il 1852 e il 1869, adibiti al traffico delle merci e dei viaggiatori⁹. L'esempio della *Promenade Plantée* ha ispirato la realizzazione di un altro spazio verde lineare dalla notorietà più accentuata: l'**High Line**, uno splendido giardino di New York, anzi un parco urbano, anch'esso ricavato dalla riconversione di una linea ferroviaria sopraelevata dismessa. E' uno spazio di proprietà pubblica costruito sulla storica linea merci sopra West Side a Manhattan. Per decenni è stata un'area abbandonata, oggi troviamo: fiori, orti, binari, acque che scorrono dove bagnarsi e panchine che vivono in armonia nella realtà *post* industriale della metropoli. Al di là della sua bellezza e originalità (scorre rialzata tra i tetti delle case e si scorge una vista non usuale) sono le modalità di recupero che la rendono ancora più speciale. E' nata dall'idea di cittadini (*Friends of the High Line*) che si sono opposti alla distruzione della linea ferroviaria dismessa e hanno progettato la sua riconversione¹⁰.

Il comune di Milano sta avviando in tale direzione delle progettualità stimolanti. Il progetto “**Rotaie verdi**”¹¹ il cui obiettivo è trasformare gli scali ferroviari abbandonati in un'oasi verde¹². L'intenzione, sulla scia delle esperienze di successo già citate e realizzate a Parigi e a New York, è di creare una struttura che penetri la matrice urbanizzata, fornendo nello stesso tempo alla città un nuovo concetto di parco urbano, caratterizzato da un “verde selvatico”, libero di crescere, morire e trasformarsi, rimanendo però fruibile per i cittadini di Milano. L'obiettivo non è solo aumentare il verde e combattere il degrado delle periferie cittadine: il parco lineare si propone come un corridoio ecologico con il fine di collegare la città con la campagna, il sud di Milano con il Parco agricolo alle porte della metropoli, ospitando ecosistemi tipici del territorio lombardo.

Anche l'iniziativa “**Dagli Scali, la nuova città**”¹³ è particolarmente interessante, *workshop* promosso da FS Sistemi Urbani in collaborazione con il Comune di Milano e il patrocinio della Regione, realizzato nel dicembre 2016 e che ha coinvolto anche la

⁸ Chiamata dai francesi anche *Coulée verte* (colata verde), progettata da Jacques Vergely e Philippe Mathieux.

⁹ FOLK P., *By the silent line*, 2015, in <http://www.pierrefolk.com/lapetiteceinture.html>

¹⁰ La *Promenade Plantée* e la *High Line* hanno ispirato anche la *BeltLine* di Atlanta, in [www. http://beltline.org/](http://beltline.org/), il *Reading Viaduct* di Philadelphia e il *Bloomington Trail* di Chicago.

¹¹ *Scali ferroviari: l'idea di un grande parco lineare tra San Cristoforo e Porta Romana*, in <http://www.fsnews.it>.

¹² Lo studio di fattibilità del progetto “Rotaie Verdi” è scaricabile al sito <http://www.comune.milano.it/>

¹³ <http://www.comune.milano.it> e <http://www.scalimilano.vision>.

cittadinanza¹⁴. Un evento pensato per immaginare la città di domani partendo dalla riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse attraverso un percorso partecipato, che con la loro superficie complessiva di oltre un milione di metri quadri rappresentano una straordinaria occasione di ricucitura territoriale tra il centro e le periferie e una grande opportunità di sviluppo sostenibile della città.

Le aree ferroviarie dismesse sono dunque un importante strumento di riqualificazione urbana da mantenere senza essere disarmate, laddove sia possibile, per preservare intatto il ricordo di un giardino che diventa anche museo all'aperto di archeologia ferroviaria.



High Line di New York (foto da internet)

¹⁴ *Dagli scali, la nuova città”, oltre 800 milanesi al lavoro sulla Milano che verrà, in <http://www.comune.milano.it/>*



High Line di New York (foto da internet)



Binario di Fegino



Binario di Fegino



Promenade Plantée di Parigi

E' stato approvato recentemente all'unanimità il disegno di legge A.S. n. 2670 che reca disposizioni per **L'istituzione di ferrovie turistiche** mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico. La legge che non vede coinvolta la Liguria che non annovera ferrovie turistiche in base a questo testo normativo, ma comunque contiene disposizioni interessanti in merito alla realizzazione dei c.d. ferrocicli già molto utilizzati in altre realtà (Francia e Danimarca ad esempio) e che potrebbero essere uno strumento a cui ricorrere in futuro.

L'interesse per il recupero delle linee dismesse è comunque ormai una realtà come dimostrato anche dalla pubblicazione dell'*Atlante delle linee dismesse*¹⁵ anche se l'attenzione per le tratte ferroviarie in disuso, e non solo, è intenso e diffuso da alcuni anni¹⁶. L'obiettivo dell'*Atlante* è consentire alle Associazioni interessate, alle Amministrazioni pubbliche, ai Ministeri competenti di individuare e valutare al meglio, le innumerevoli opportunità offerte dalle linee dismesse¹⁷.

La realizzazione del giardino lineare a Fegino sarebbe un'esperienza quasi unica in Italia che avrebbe scopi non solo di riqualificazione urbana ma anche e soprattutto storici, museali (a cielo aperto) e naturalistici in una zona che merita sicuramente un risarcimento.

¹⁵FERROVIE ITALIANE - RETE FERROVIARIA ITALIANE, *Atlante delle linee dismesse*, novembre 2016, in <http://www.rfi.it/>.

¹⁶ Si cita ITALIA NOSTRA, *Ferrovie delle meraviglie*, 2014.

¹⁷ FS Italiane e Rete Ferroviaria Italiana hanno dichiarato di essere impegnate nel mettere a disposizione delle Amministrazioni locali il sedime ferroviario delle linee dismesse per realizzare percorsi per le cosiddette *Greenways*

STATO DEL PROCEDIMENTO. DALLA LETTERA ALLA PROPOSTA DI PATTO DI COLLABORAZIONE COMPLESSO

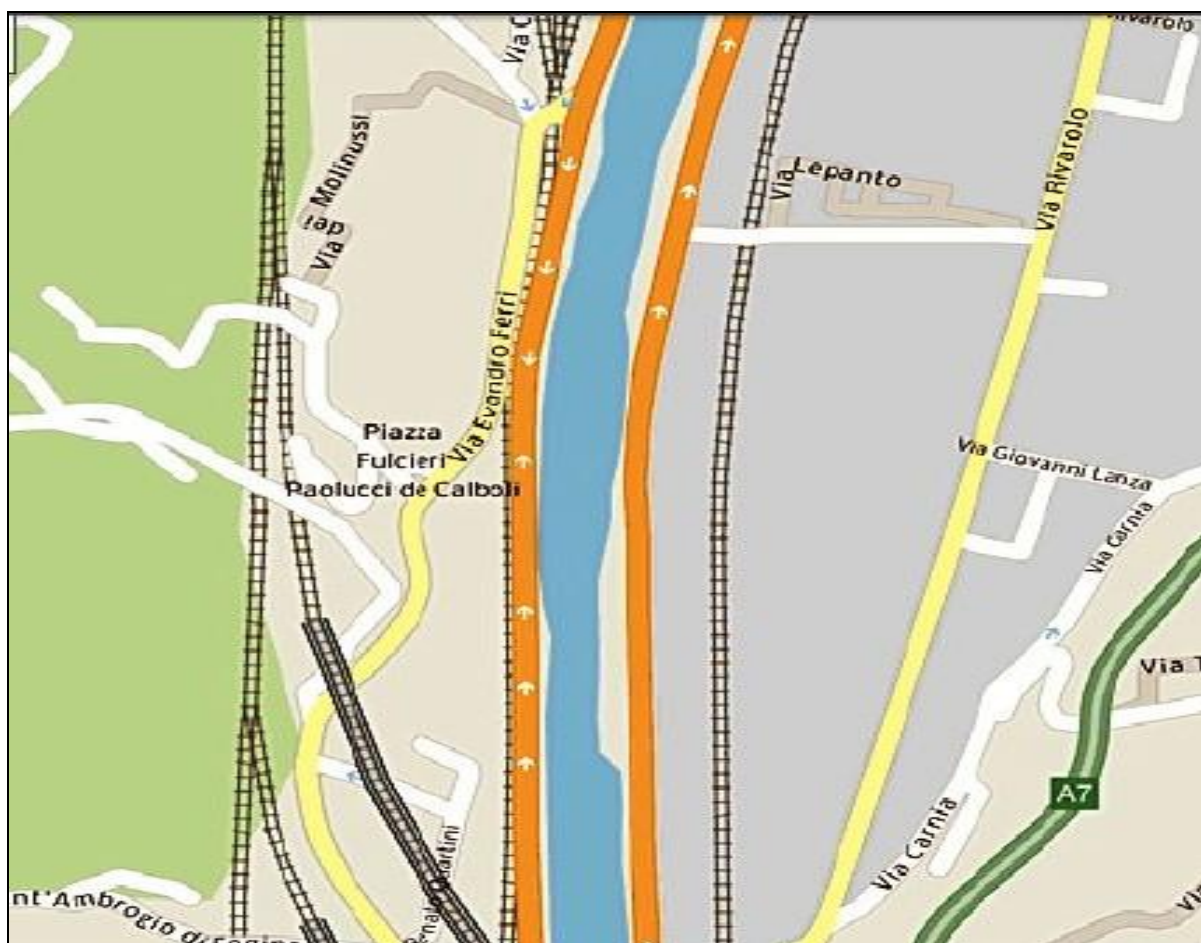
La lettera di Matteo non è rimasta inascoltata e ha ricevuto un riscontro importante come si può leggere dalla lettera delle Ferrovie riportata.

Purtroppo il cambio di ciclo amministrativo ha sospeso il procedimento, che comunque si era fermato dopo la proposta delle Ferrovie di cedere l'area al Comune a titolo di comodato gratuito.

A fine giugno è stata presentata, tramite la procedura on line messa a disposizione dal Comune di Genova, una proposta di Patto di collaborazione complesso e si è in attesa di riscontri.

 <p>Direzione Produzione Direzione Territoriale Produzione di Genova Il Direttore</p>	<p>Ferrovie dello Stato Italiane UA 17/11/2016 RFL-DPR-DTP_GEVA0011/PA/2016 V0005148</p> <p>Gent. ma Fam. Rocca Via Sergio Palombelli n 50/5 16159 Genova</p>
<p>Gentile Famiglia,</p> <p>Le scriviamo in merito alla lettera pervenuta presso gli uffici di questa Direzione in data 29 agosto u.s., scritta dal vostro bambino Matteo, il quale auspicava la trasformazione in area verde del binario dismesso nella zona di Fegino.</p> <p>Le comunico che è stato effettuato un sopralluogo presso l'area citata e che questa Direzione, proprietaria dell'asset, si è resa disponibile a cedere il tratto interessato al Comune di Genova, come già manifestato con ns nota trasmessa al Vicesindaco del Comune di Genova Dott. Stefano Bernini, al fine di procedere alla valorizzazione auspicata dal piccolo Matteo.</p> <p>RingraziandoVi per la segnalazione, mi è gradita l'occasione per porgere cordiali saluti</p>	
<p>Marco Torassa</p> 	
<p>Piazza Acquaverdi, 4 - 16126 Genova Tel. +39 010 274 3218 - Fax +39 010 274 3066 e-mail: m.torassa@rfi.it</p> <p>Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sezione 6 del r.d. e D.Lgs. n. 112/2015 Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma I.p. S.p. cap. A) 525,276(33,00) Inscritta al Registro delle Imprese di Roma Cod. Fisc. 01385370981 e P.Iva 01098841000 - R.E.A. 758330</p>	

UBICAZIONE: Tratto di binario è parallelo a Via Trenta Giugno 1960 (indicata in arancione, lato destro del Polcevera), Via Quartini e Via Ferri. Il tratto ferroviario inizia dall'incrocio tra Via S. Ambrogio di Fegino e via Ferri e termina all'incrocio tra Via Ferri e Via San Donà di Piave, nelle adiacenze della Scuola Primaria Villa Sanguineti e del percorso che porta alla Rocca dei Corvi. Il binario costeggia le abitazioni di Via Quartini e una serie di capannoni ed edifici industriali e commerciali.



DIMENSIONI: Il tratto ferroviario è di circa un kilometro.

PROPRIETÀ: Ferrovie dello Stato

SITI DI PARTICOLARE INTERESSE CULTURALE: La tratta ferroviaria in questione, unica rimasta armata assieme al Ponte ferroviario sul Polcevera, si colloca nel contesto storico – ferroviario in cui sono stati riconosciuti siti di interesse culturale gli *Edifici fronte strada del Complesso ex Squadra Rialzo di Trasta*¹⁸ e la *Ex Stazione di*

¹⁸ Gli *Edifici fronte strada del Complesso ex Squadra Rialzo di Trasta* sono stati sottoposti al vincolo di interesse culturale, decreto del 28.10.2013, in <http://www.liguriavincoli.it> e riportato tra le fonti e la documentazione.

*Trasta e l'ex magazzino merci*¹⁹ quali espressione e testimonianza dello sviluppo della rete ferroviaria ligure connesso con lo sviluppo industriale della Valpolcevera.

STRUTTURE SCOLASTICHE PRESENTI NELLE VICINANZE: Scuola Primaria Villa Sanguineti appartenente all'Istituto comprensivo di Teglia (Dr.ssa Dirigente scolastico Elena Maria Tramelli).

COLLEGAMENTI: La tratta permette un collegamento pedonale veloce e in sicurezza, rispetto a Via Ferri, con le zone di Fegino (Sant'Ambrogio), Trasta, Teglia, Murta e Bolzaneto con le quali è ipotizzabile un collegamento anche storico-culturale e naturalistico.

PROGETTO: Si propone di realizzare un giardino lineare (arredato con panchine, luci, pannelli illustrativi della storia della zona e piccoli giochi per bambini) mantenendo il tratto armato, e recuperando gli arredi presenti utilizzabili come supporti per l'illuminazione o fioriere pensili. Si potrebbe recuperare parte della vegetazione spontanea e non da far crescere come avviene nell'*High Line* di New York, anche attraverso piccole coltivazioni di piante e fiori locali. Il binario si colloca in un contesto storico e storico-ferroviario di particolare interesse come si può leggere dagli allegati ma i cui sviluppi anche naturalistici sono di particolare rilievo da non trascurare.

STATO DEL PROCEDIMENTO: le Ferrovie hanno manifestato la volontà di cedere a titolo di comodato gratuito al Comune di Genova il tratto di ferrovia. A fine giugno 2017 è stato presentato un Patto di Collaborazione complesso al fine di realizzare il giardino lineare, dopo il perfezionamento della cessione al Comune di Genova, il cui iter è attualmente in corso.

POSSIBILI SPONSORIZZAZIONI: La zona è interessata da un intenso sviluppo commerciale. E' appena stato realizzato un nuovo centro dell'Audi e la riqualificazione del binario darebbe prestigio anche alle attività che si stanno insediando e che potrebbero avere un interesse a sponsorizzare l'iniziativa (molte si affacciano direttamente sul binario).

Patrizia Palermo e Matteo Rocca

¹⁹ *La Ex Stazione di Trasta e l'ex magazzino merci* sottoposti al vincolo di interesse culturale, decreto 9.05.2013, in <http://www.liguriavincoli.it> e riportato tra le fonti e la documentazione.



Binario di Fegino e galleria

IL SOGNO DI MATTEO: FIORI E GIARDINI TRA I BINARI ABBANDONATI DI FEGINO

L'appello di un bimbo di 9 anni a Trenitalia per far rinascere la ferrovia dismessa a Fegino. Di **Fabrizio Cerignale** - 18 agosto 2016 - 16:40

Genova “Non so a chi scrivere ma mia mamma mi aiuterà”. Inizia così la lettera di Matteo Rocca, un bimbo di 9 anni letteralmente innamorato di treni e binari che ha scritto a Trenitalia per chiedere di trasformare la ferrovia dismessa di Fegino in un giardino dove poter giocare.



“A Fegino c’è un bellissimo binario morto, parallelo a Via Quartini – scrive Matteo – Prima collegava Trasta a Rivarolo. Era una linea merci non elettrificata credo. E’ il mio sogno”. L’esempio per Matteo e’ quello di New York dove è’ stato in vacanza a Giugno. “Li hanno trasformato un collegamento ferroviario dismesso, l’High Line, in uno splendido giardino – continua la lettera – binari tra i fiori e gli alberi, panchine, orti, spazi ristoro, fontane. Perché zone come

Fegino e Trasta non possono essere restituite alla cittadinanza e diventare splendidi giardini per far risorgere un’area così sacrificata della Valpolcevera”.

L’idea di Matteo e quello di poter trasformare il ponte ferroviario sul Polcevera in un posto dove poter passeggiare. “Finalmente anche Fegino potrebbe avere un giardino – scrive – e non solo grigi e impattanti ponti sopra le case e aree abbandonate. Lasciare quei binari dismessi che tanto mi piacciono per ricordarci il passato ma trasformarli in giardini per far giocare i bambini come me”.

La speranza, ora, e’ tutta riposta in quella missiva recapitata alla Direzione Regionale di Trenitalia. “Spero di avere una vostra risposta, non so se l’indirizzo sia giusto – conclude Matteo – non è facile indirizzare il sogno di un bambino”.

IL “SOGNO DI MATTEO” DIVENTA REALTÀ? FERROVIE RISPONDE “PRONTI A CEDERE IL BINARIO”

di Fabrizio Cerignale - 20 novembre 2016 - 9:43

Genova. Il “sogno di Matteo”, il bimbo di 9 anni, innamorato dei treni, che aveva scritto alle ferrovie dello stato per chiedere di “adottare” un binario dismesso nell’area di Fegino e trasformarlo in parco, potrebbe diventare realtà. Nei giorni scorsi, infatti, è arrivata la risposta, firmata dal direttore territoriale di produzione, Marco Torssa, che, in un certo senso, dà il via libera all’operazione. I tecnici, infatti, hanno effettuato un sopralluogo nell’area e “questa direzione, proprietaria dell’asset, si è resa disponibile a cedere il tratto interessato al Comune di Genova per procedere alla valorizzazione auspicata dal piccolo Matteo”.

La parola adesso passa al Comune di Genova, Trenitalia ha già detto di avere avviato i contatti, per capire quale potrà essere il futuro dell’area. Anche perché nella lettera non è specificato a quale titolo potrà essere fatta la cessione. “La speranza, ovviamente, è quella di poter ottenere un comodato gratuito – spiega Patrizia, la mamma di Matteo – sul quale potrebbe intervenire a titolo di volontariato, un gruppo di cittadini”.

Il binario di Fegino, inoltre, diventerà un progetto scolastico. La maestra di Matteo, infatti, ha deciso di utilizzare proprio quell’area per elaborare un progetto

complessivo di “cittadinanza attiva” per i suoi studenti. Si tratta di una “presa in carico, da parte dei futuri cittadini – spiega l’insegnante – di una parte degradata del loro territorio per renderlo fruibile, aperto a tutti, in quello che deve essere il rapporto importante tra scuola e territorio”. Nei prossimi giorni, quindi, la classe farà una visita dell’area, sulla quale saranno sviluppati fare lavori di geometria, orientamento e misurazioni. Alla fine saranno proprio gli studenti, che, che porterà alla realizzazione di un elaborato messo a punto dagli studenti, per trasformare l’area. Un binario morto che diventa un parco interamente progettato dall’immaginazione dei bambini.

Infine il “sogno di Matteo” potrebbe diventare il nome di una associazione. Su questa esperienza, infatti, si sono coagulati molti cittadini che hanno pensato di dare vita a un gruppo che si occuperà di valorizzazione delle aree dismesse, e di valorizzazione delle aree verdi. Un progetto di cittadinanza attiva che può essere molto utile in una zona come quella di Fegino dove le servitù industriali, nel tempo, hanno provocato molti danni

PER SAPERNE DI PIÙ
www.ferroviagenovacasella.it
www.regione.liguria.it

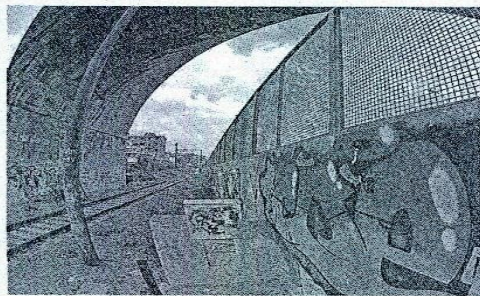


Il bimbo alle ferrovie “Realizzate un parco sui binari di Fegino”

La lettera indirizzata da un ragazzino di nove anni
 “Fate come a New York, il verde sulla ex ferrovia”

FABRIZIO CERIGNALE

«NON so se l'indirizzo sia giusto, non è facile indirizzare il sogno di un bambino». Matteo, bimbo di 9 anni residente in Valpolcevera, chiude così la sua lettera-appello inviata alla Direzione Regionale di Trenitalia per chiedere che l'area della ferrovia dismessa nella zona di Via Quartini, a Fegino, venga restituita alla città e trasformata in un giardino dove poter giocare. Matteo, infatti, è



La madre fa parte della giunta del municipio della Val Polcevera
 “Sarebbe un bel regalo a una zona provata dalle infrastrutture”

innamorato da sempre di treni e spesso chiede a mamma e papà di accompagnarlo in quella zona del suo quartiere. Un “luogo del cuore”, purtroppo fortemente degradato, dove può inseguire i suoi sogni e fantasticare di treni e ferrovie passeggiando sui binari dismessi. L'idea, spiega la mamma, Patrizia, nasce dall'ultimo viaggio fatto da Matteo, a New York dove ha potuto visitare l'High Line, una delle passeggiate più belle della città, costruita al posto della West Side Line, una linea ferroviaria sopraelevata in disuso. «A Fegino c'è un bellissimo binario morto, parallelo a Via Quartini - scrive Matteo - che prima collegava Trasta a Rivarolo. Era una linea merci non elettrificata credo, ma è il mio sogno. A New York trovi i binari tra i fiori e gli alberi, panchine, orti, spazi ristoro, fontane. Perché zone come Fegino e Trasta

non possono essere restituite alla cittadinanza e diventare splendidi giardini per far risorgere un'area così sacrificata della Valpolcevera?». La speranza di Matteo, quindi, è quella di veder trasformare il collegamento ferroviario sul Polcevera, che oggi è area in totale abbandono, in un posto dove poter passeggiare, fare jogging, andare in bicicletta ma, soprattutto poter giocare. «Finalmente anche Fegino potrebbe avere un giardino - scrive - e non solo grigi e impattanti ponti sopra le case e aree abbandonate». Il percorso portato avanti a New York è una strada che potrebbe essere percorribile anche a Genova, spiega la madre di Matteo, che è membro della giunta del Municipio 5 Valpolcevera. Un percorso che potrebbe vedere unite le istituzioni e i cittadini in un progetto di riqualificazione urbana differente da quelli che, negli anni, sono stati intrapresi nella zona. «Negli Stati Uniti i cittadini hanno dialogato con la pubblica amministrazione e sono riusciti a trasformare il troncone ferroviario in parco urbano - spiega - realizzato con i soldi pubblici ma con la gestione e la manutenzione a carico dei volontari. Questo esempio potrebbe essere di ispirazione anche per noi che viviamo in questo quartiere». Il quartiere, infatti, è da sempre fortemente penalizzato dalle servitù industriali ma anche da quelle legate alle infrastrutture. Ponti ferroviari e autostradali che passano in mezzo alle case, traffico pesante e, infine, il cantiere del Terzo Valico, che ha un fortissimo impatto su tutta la vallata, proprio a partire dalla zona di Fegino. La speranza, quindi, è che la lettera di Matteo, scritta con risolutezza, ma anche con tutta la tenerezza che ci può mettere un bambino, possa aprire un dialogo con l'ente gestore e dare il via a progetti comuni che possano riqualificare il territorio. «Non è facile interloquire con ferrovie, nemmeno a livello istituzionale - spiega la madre di Matteo - ma in questo caso non chiederemmo posteggi (che sono stati invece realizzati in un altro tratto dell'ex ferrovia) ma un giardino, uno spazio in un contesto sempre più afflitto da servitù e che forse lo sarà ancora di più in seguito. Questo - conclude Patrizia - potrebbe essere un giusto risarcimento per un territorio e una popolazione che sta dando veramente tanto per collettività». Adesso, quindi, Matteo, ma anche le tante persone che hanno condiviso la sua lettera sui social network, attende una risposta al suo sogno con una prima certezza, quella di aver trovato sicuramente l'indirizzo giusto.

REPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVENTO/ SCRIVERÀ ALL'AD DI TRENITALIA

Burlando in campo con Matteo per il parco sui binari di Fegino



CLAUDIO BURLANDO

L'ex presidente della Regione Liguria è convinto che il progetto si possa portare avanti e ne parlerà in una lettera a Mazzoncini, con il quale è in contatto come consigliere comunale di Vernazza

FABRIZIO CERIGNALE

ALLA FINE la lettera del piccolo Matteo, il bimbo della Valpolcevera che chiedeva di realizzare un giardino tra i binari abbandonati di Fegino ha trovato una prima, autorevole, risposta. L'ex presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando, infatti, ha scelto di aiutare il piccolo a cercare una soluzione indicando una strada possibile, la stessa utilizzata per la riqualificazione di Pra', ma anche promettendo di scrivere personalmente all'amministratore delegato di Trenitalia, Renato Mazzoncini. «Io voglio dire a questo bambino che quello che chiede è una cosa che si può fare. Noi ci riuscimmo, una decina di anni fa quando, per i lavori di spostamento a mare dei binari riuscimmo ad ottenere circa 1,5 milioni di euro per opere risarcitorie sul territorio».

L'ex presidente risponde con entusiasmo a questa sollecitazione "tecnica" promettendo anche un suo interessamento personale. «Con Mazzoncini sono in contatto come consigliere comunale di Vernazza - spiega Burlando - adesso gli scriverò per spiegargli questa situazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA POLEMICA/ PRONTO IL RICORSO CONTRO L'ITALICUM

15 Stelle all'attacco qui colli...

ALLEGATI



Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA



IL DIRETTORE REGIONALE

VISTO il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", come modificato dal Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3 "Riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

VISTO il Decreto Legislativo 30 marzo 2001 n. 165;

VISTO l'articolo 6 del Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3, recante disposizioni transitorie e finali;

VISTO il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137", Parte Seconda, Beni culturali;

VISTO il Decreto Dirigenziale Interministeriale 28 febbraio 2005, recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale del patrimonio immobiliare pubblico;

VISTO il D.P.R. 26 novembre 2007, n. 233 e s.m.i. "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 1, comma 404, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296";

VISTO il conferimento dell'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici del 22/02/2013 all'Arch. Maurizio Galletti;

VISTO il D.P.R. 26 novembre 2007 n. 233 art. 17, comma 3, lettera c) e s.m.i. in virtù del quale i Direttori Regionali per i Beni Culturali e Paesaggistici verificano la sussistenza dell'interesse culturale nei beni appartenenti a soggetti pubblici e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42;

VISTA la nota ricevuta il 25/10/2012 con la quale Ferservizi ha chiesto la verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art.12 del D.Lgs. 42/2004 per l'immobile appresso descritto;

VISTA la nota prot. n° 13642 del 10/05/2013 con la quale la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria ha proposto a questa Direzione Regionale l'emissione della dichiarazione di riconoscimento di interesse culturale ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 dell'immobile appresso descritto;

RITENUTO che l'immobile

Denominato	Ex Stazione Ferroviaria di Trasta ed annesso magazzino merci
provincia di	GENOVA
comune di	GENOVA
Loc.	Via San Donaà di Piave, 4

Distinto al C.F. al

Foglio **BOR/64** Mappale **126** Subb. **4, 5, 6, 7, 8, 9, 10**

Foglio **BOR/64** Mappale **127** Subb. **1 (parte)**

di proprietà di Ferrovie dello Stato, presenta **Interesse Culturale**, ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42, in quanto *la stazione di Trasta, con l'annesso magazzino merci, realizzata tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX secolo, rappresenta dunque un significativo esempio di manufatto ad uso ferroviario della tradizione costruttiva del periodo nonché testimonianza dello sviluppo della rete ferroviaria ligure, connessa nello specifico alla forte industrializzazione dell'area della Val Polcevera, come meglio esplicitato nella relazione storico artistica allegata facente parte integrante e sostanziale del presente decreto;*

DECRETA

il bene denominato **Ex Stazione Ferroviaria di Trasta ed annesso magazzino merci** in GENOVA Via San Donà di Piave 4, meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, è dichiarato di **Interesse Culturale** ai sensi dell' **art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42**, e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo.

La planimetria catastale e la relazione storico-artistica fanno parte integrante del presente decreto, che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto, ed al Comune di GENOVA

A cura della Soprintendenza competente esso verrà, quindi, trascritto presso la Conservatoria dei Registri Immobiliari ed avrà efficacia anche nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente atto è ammesso il ricorso:

- a) amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali, per motivi di legittimità e di merito, entro 30 giorni dalla notifica del presente atto, ai sensi dell'articolo 16 del D. Lgs. 42/2004;
- b) giurisdizionale avanti il T.A.R. Liguria, per l'annullamento dell'atto ai sensi dell'art. 29 dell'Allegato I D. Lgs. 104/2010 entro 60 giorni dalla notifica / comunicazione;
- c) straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. n. 1199 del 24 novembre 1971, entro 120 giorni dalla data di notificazione/comunicazione del presente atto.

E' altresì consentita la proposizione di azione di condanna nei modi e nei termini previsti dall'art. 30 dell'Allegato I D. Lgs. 104/2010.

Genova, li **08 LUG. 2013**

IL DIRETTORE REGIONALE
Arch. Maurizio Galletti



CF/MSI

[Handwritten signature]



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paisaggistici della Liguria

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

GENOVA Rivarolo /MON 43
Ex Stazione ferroviaria di Trasta ed annesso magazzino merci
Via San Donà di Piave, 4

Relazione storico-artistica

L'ex Stazione di Trasta con l'annesso magazzino merci, catastalmente identificato al NCEU F.BOR/64 mapp. 126 e mapp. 127 (parte), sorge lungo la linea secondaria merci - ora dismessa - che correva sulla sponda destra della Val Polcevera, dall'area di Campi fino a Teglia.

La ferrovia fece la propria comparsa sul territorio italiano tra il 1839 ed il 1845 con tratti limitati e sporadici voluti e gestiti dai vari governi presenti sulla penisola, che mostravano differenti interessi nell'introduzione delle linee ferrate. A tale riguardo il Regno di Sardegna si mostrò particolarmente illuminato verso la politica ferroviaria su impulso del Conte di Cavour che profuse grande impegno per la realizzazione delle Torino-Genova, durata otto anni ed inaugurata il 20 febbraio 1854 a Genova alla presenza della famiglia Reale. Fu la prima ferrovia che scavalcava l'Appennino all'altezza dei passi dei Giovi con una galleria di 3.260 ml. ed un valico in quota a 360 m. s.l.m. La galleria "dei Giovi" a doppio binario, unica a livello mondiale per estensione, fu interamente eseguita a braccia senza l'ausilio di mezzi meccanici. Il Regno si era dotato di un importantissimo collegamento tra il nord ed il mare che influenzerà notevolmente la sua economia oltre a gettare le basi per raggiungere l'indipendenza nazionale.

Già nel 1853 era entrata in esercizio la tratta Sampierdarena-Genova Principe di completamento alla linea proveniente dal nord; nel 1856 fu la volta dell'apertura della Sampierdarena-Voltri che rappresentò il primo passo verso la realizzazione di una linea per le due riviere a quel tempo battezzata "ferrovia ligure" di congiungimento tra confine francese, delimitato dal fiume Varo, e Massa.

La costruzione della *ferrovia ligure* fu sancita con Legge reale del 27 ottobre 1860 e con decreto luogotenenziale del 19 dicembre dello stesso anno venne approvata la convenzione per l'appalto in concessione affidato, per la costruzione, ad un gruppo finanziario costituito da vari istituti di credito tra cui il Credito Mobiliare, Duca di Galliera, Cassa Generale di Genova. I termini della convenzione stabilivano, tra l'altro, che le tratte dovevano essere eseguite a corpo ad un prezzo a chilometro non superiore alle lire 390.000 dell'epoca.

L'orografia delle riviere, particolarmente complessa per gli innumerevoli contrafforti che si staccano dalla due catene montuose e scendono fino al mare che ne bagna il piede, con pochi tratti di spiaggia e limitati pianori di fondovalle, influi pesantemente sulla scelta del tracciato e sulla sua realizzazione, costringendo spesso ad intervenire con importanti e costosissime opere d'arte.

Il tratto Massa-La Spezia inaugurato il 4 agosto del 1864 si presentò subito molto problematico sia per la vicinanza del mare, sia per le sfavorevoli condizioni del terreno che inevitabilmente si ribaltarono in questioni sui corrispettivi dei lavori per cui le imprese appaltatrici nel 1866 abbandonarono i lavori stessi.

Siamo agli inizi degli anni 80, il giovane Stato Italiano aveva necessità di facilitare il movimento della popolazione, dei funzionari statali e delle truppe al fine di consolidare la propria sovranità.

In quel periodo la strada ferrata era in pieno sviluppo in tutta Europa ed anche per l'Italia si giudicò quello strumento il più adatto ed efficace per rafforzare l'unificazione nazionale; la ferrovia era considerata all'epoca l'unico mezzo a supporto di uno sviluppo economico, trasporto fino ad allora affidato alle diligenze.

Le linee ereditate dagli stati preunitari, ancora in mano a privati, presentavano situazioni confuse e difformi sia nei regolamenti di esercizio, sia nel materiale impiegato e persino nelle condizioni tariffarie; per omogeneizzare



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paisaggistici della Liguria

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

l'intera rete venne introdotta "La legge dei grandi gruppi" del 14 maggio 1865 n° 2279 voluta dall'allora Ministro dei Lavori Pubblici Stefano Jacini con il sostegno del Ministro delle Finanze Quintino Sella, che si proponeva di dare un nuovo assetto livellante le difformità dell'intera rete.

La bonifica fu attuata attraverso l'intervento di privati nella forma delle concessioni senza ricevere sovvenzioni statali ma prestiti con interessi e possibilità di riscatto anche anticipato da parte dello stato; a tale scopo si individuaronno cinque società capogruppo che per nord facevano capo alla SFAI (Strade ferrate dell'alta Italia).

In Liguria la realizzazione e gestione della strada ferrata fu affidata alle Strade Ferrate Livornesi che nel 1865 vennero assorbite dalla Strade Ferrate Romane (SFR) che proseguirono la costruzione e attivarono il tratto Voltri-Savona il 25 maggio 1868. Il 23 novembre 1868 la SFR, che si trovava in difficoltà economiche, cedette la linea alla SFAI che già gestiva il resto della rete del nord Italia, compresa la tratta Genova-Chiavari attivata il 23 novembre 1868. Pochi anni dopo, il 25 gennaio 1872 la linea della riviera occidentale venne completata fino a Ventimiglia dove l'inserimento armonioso della ferrovia nel paesaggio è una delle più preziose peculiarità della ferrovia ottocentesca.

Alla fine del 1872 rimaneva da aprire all'esercizio la sezione Sestri Levante-La Spezia che subito si presentò di maggiore difficoltà rispetto alla rimanente parte della Liguria; per la complessità degli interventi la realizzazione venne paragonata a quelle sicuramente più impegnative di alta montagna.

Dopo tante difficoltà, il tronco Sestri Levante-La Spezia fu attivato il 24 ottobre 1874. Questo fu un evento di grande importanza politica e commerciale perché finalmente per il Piemonte, la Lombardia e la Liguria venne aperta la più breve via di comunicazione con l'Italia centrale e meridionale e con Roma ed in sede locale fece cessare l'isolamento dei piccoli paesi della costa tra cui quelli delle Cinque Terre che finalmente disponevano di un collegamento diretto con il resto del mondo.

L'intero tratto tra il confine francese e Massa aveva uno sviluppo di circa 267 Km. Con un buon profilo longitudinale e una pendenza media inferiore al 2°/00. Da un conto esposto nel 1878 la spesa totale sostenuta per la costruzione dell'intera "ferrovia ligure" fu di circa 176.000.000 lire con un costo medio chilometrico di 656.000 lire, solo in sette tratti della lunghezza complessiva di 8 km. Il costo a chilometro oltrepassò le 1.332.000.

Di particolare importanza per l'esercizio ferroviario nel 1853 a Genova Sampierdarena si segnalò l'entrata in funzione la Soc. Ansaldo per la costruzione dei rotabili, che permise di rinnovare il parco macchine e di eliminare la scomoda dipendenza inglese per la fornitura del materiale di trazione.

Nel 1873 franò un tratto della galleria dei Giovi, provocando notevoli disagi al porto di Genova; furono necessari tre mesi di lavoro per riparare il danno. Già da tempo si parlava di una seconda e più moderna ferrovia attraverso i Giovi, ed il timore di ulteriori crolli accelerò i tempi. La scelta del tracciato richiese anni di dibattiti, progetti, polemiche, finché prevalse il piano della direttrice attuale che ha come punto cardine la galleria Succursale lunga 8.298 m. realizzata in sei anni tra il 1883 ed 1889. Le tecniche di costruzione erano notevolmente migliorate con l'introduzione del martello pneumatico (il martello ad aria compressa progettato dagli ing. Sommeiller, Grandis e Grattoni, venne realizzato nello stabilimento dell'Ansaldo e sperimentato nel 1856 a Genova per forare la galleria in loc. Coscia presso la Lanterna alla presenza del Conte di Cavour, per poi essere impiegato nella realizzazione del traforo del Moncenisio). Per valicare i Giovi si progettò una galleria più lunga, quindi con minori pendenze, e si disegnò un tracciato in superficie che avvalendosi di numerosi viadotti (il maggiore quello che attraversa il Torrente Verde presso Campomorone) inizia a prendere quota subito dopo Rivarolo.

Nel 1887, richiamando la legge del luglio 1879, si sollecitava la costruzione della ferrovia Genova-Ovada-Asti che venne iniziata nel 1888. Con tale legge, tra l'altro, si concedevano i lavori alla "Soc. per le strade ferrate del Mediterraneo" scegliendo il tracciato da Genova ad Asti via Molare, Acqui, Nizza Monferrato, Agliano. Per la realizzazione, i lavori furono divisi in quattro lotti temporali compresi nel periodo tra il 1889 ed il 1897 efficaci a decorrere dalla data di approvazione dei relativi progetti esecutivi.





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paisaggistici della Liguria

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

L' 11/08/1898 si verificò un grave incidente nella Galleria dei Giovi della linea Torino-Genova che le cronache dell'epoca riportarono con grande evidenza per la drammaticità del fatto. Le locomotive a vapore erano alimentate con le economiche mattonelle di carbone che combuste provocavano esalazioni venefiche; proprio queste esalazioni causarono la morte per asfissia del personale di bordo di un treno merci diretto al nord durante il transito nella galleria dei Giovi. Il convoglio rimasto senza guida rinculò verso Piano Orizzontale e si schiantò con un treno passeggeri in sosta in quella stazione causando altri morti e numerosi feriti. Dopo il tragico incidente ed a causa della saturazione del traffico merci si cominciò a pensare all'elettrificazione con corrente alternata trifase, forti anche della sperimentazione avvenuta con successo in Valtellina.

Per la statalizzazione delle Ferrovie si intende il periodo storico tra il 1903 ed 1915 con il dibattito sull'opportunità di rinnovare le concessioni ferroviarie del 1885 fino ad allora in mano a varie società private. L'iter parlamentare del disegno di legge e la promulgazione e applicazione della legge 22/04/1905 n° 137 (chiamata legge "Fortis" dal nome del primo ministro di allora, entrata in vigore il 07/07/1905) e le successive integrazioni fra cui la legge n° 492 del 07/07/1909 diedero alle Ferrovie dello Stato, la cui definizione giuridica era Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, l'assetto giuridico e organizzativo, sotto il controllo del Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni. L'organizzazione passò sotto la direzione dell'ing. Riccardo Bianchi (già Direttore Generale della Rete Sicula) coadiuvato da un Comitato di Amministrazione, poi dal Consiglio di Amministrazione, sotto la presidenza del Ministro dei Lavori Pubblici. Le pessime condizioni degli impianti e dei rotabili ereditati dalle società richiese un intenso lavoro per regolamentare, unificare e disciplinare le procedure.

Fu l'occasione propizia per la rettifica parziale dei tracciati; gli studi per la Genova-La Spezia furono iniziati nel 1097, con precedenza al tronco Genova-Chiavari sul quale gravava un intenso traffico con la previsione di fine lavori entro il 1935.

I raddoppi hanno comportato impegni forse più gravosi della costruzione primitiva perché spesso si è abbandonato il primo tracciato, eseguite nuove opere soprattutto nelle gallerie con tratti in deviate o in nuovo tracciato.

Un aspetto caratterizzante della rete ferroviaria ligure è costituito dagli allacci della rete con i porti, che per Genova era un aspetto di primaria importanza, inizialmente con percorso prima in superficie costeggiando il mare poi in sotterranea.

A questo sistema infrastrutturale legato al traffico merci faceva parte la linea secondaria merci della Val Polcevera, con sede di importanti impianti fissi e sulla quale si affaccia la stazione di Trasta; la linea, non elettrificata, divenne tuttavia un importante raccordo che diede una svolta decisiva all'economia dell'area a partire dal 1927. Allora la vecchia linea, che si staccava da quella storica dei Giovi, toccava le località di Trasta con la sua OMV (Officina Manutenzione veicoli), e Campi con i suoi raccordi industriali. Subito dopo Trasta, in località Fegino, la ferrovia costeggiava la Centrale del Latte ed il sottopasso della linea del Campasso proveniente dall'omonimo scalo merci e del porto di Genova. Passato Fegino ed i raccordi industriali della zona la linea si avvicina a Campi con attraversamento a raso su Via Greto di Cornigliano. Desolato e abbandonato così si presenta il vecchio scalo merci di Campi, un tempo tra l'altro sede di un importante stabilimento siderurgico. Di fronte al parcheggio dell'Ikea termina il braccio della linea.

Un viadotto realizzato negli anni 1931-32 con caratteristica di bretella avrebbe dovuto mettere in comunicazione la Succursale con la Linea per Ovada e le calate per il porto di Genova, rimase incompiuto e mai utilizzato fino al 2001 quando in occasione del G8 venne in parte demolito.

Dopo la realizzazione del tracciato ferroviario lungo il territorio ligure restavano però da eseguire altri lavori, quali la costruzione degli impianti fissi a supporto della linea, soprattutto i grandi fabbricati di stazione di La Spezia, Savona, Imperia, San Remo e Ventimiglia inizialmente realizzati provvisoriamente in legno e poi in maniera definitiva quando furono conosciute le posizioni strategiche, le condizioni ed i servizi che le stesse stazioni dovevano soddisfare, nonché la progettazione delle altre opere accessorie quali gli scali merci, i depositi



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paisaggistici della Liguria

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

locomotive, le officine e non ultime per importanza le case cantoniere. Tale operazione che ebbe inizio nel 1875 prima per i fabbricati di maggior interesse e a seguire per quelli secondari, assieme ad opere di consolidamento e difesa della linea. La stazione di Genova Principe venne invece realizzata precedentemente su progetto dell'Arch. Alessandro Mazzucchetti a partire dal 1853 e aperta al traffico nel 1860, inizialmente pensata come stazione di testa poi trasformata in stazione di transito e testa nel 1872 con l'apertura della "Galleria Traversata" che la metteva in comunicazione con Brignole. La Stazione di Brignole che riprende i motivi romantici della rinascenza di scuola francese fu ideata dall'ing. Giovanni Ottino terminata nel 1905 in occasione dell'Esposizione mondiale di quell'anno.

La linea tra il confine francese e La Spezia fu dotata di 106 stazioni o fabbricati viaggiatori (il cui acronimo ferroviario è FV) che per le diverse caratteristiche si suddividono in n° 2 grandi stazioni, n° 40 medie stazioni e n° 64 fermate.

Per le medie stazioni era previsto il raddoppio del binario tra due punte scambio per consentire l'incrocio dei rotabili mentre nelle piccole stazioni o fermate ad unico binario era consentito solo la sosta ed il transito.

Anche la dimensione degli FV vennero adeguate al tipo di servizio che dovevano svolgere. Per le grandi stazioni, come già accennato si ricorse a proporzioni e stili monumentali architettonicamente curati e capaci di ospitare anche spazi non direttamente interessati dal trasporto ma ad esso di conforto.

Gli FV posti in stazioni definite medie sono in genere ad uno o massimo due piani dove il piano terra destinato al traffico ospita un atrio, la biglietteria, la sala d'attesa ed i locali adibiti al servizio movimento, l'accesso ai binari; al primo piano abitazioni per il personale.

A questa categoria di fabbricati apparteneva l'edificio della Stazione di Trasta, che ha mantenuto intatte e leggibili le caratteristiche di questa tipologia. I fronti sono particolarmente semplici, finiti ad intonaco, con leggere modanature marcapiano e marcadavanzale. Le bucatore (sottolineate da modanature in rilievo) sono disposte, sui prospetti lunghi, lungo quattro assi longitudinali, lungo due sui prospetti laterali. Le scelte compositive, nella loro semplicità, si rifanno a stili di gusto *decò*. Anche gli interni risultano molto semplici, organizzati secondo scelte distributive di stampo funzionalista: al piano terreno i locali pubblici, al piano superiore (raggiungibile per mezzo di una scala a due rampe) gli alloggi del personale. Le finiture sono improntate al massimo rigore e funzionalità, con semplici intonaci alle pareti e pavimenti in graniglia, secondo le tecniche costruttive dell'epoca. Accanto al fabbricato della stazione, ma fisicamente distaccato dall'area viaggiatori, è presente il piccolo magazzino merci. L'architettura del magazzino rientra nella tipologia standardizzata tipica di questo genere di manufatti. Si tratta di capannone (con struttura in muratura portante) con all'interno un locale tecnico ed una vasta area di stoccaggio; la copertura a capanna con sistema a capriate è più accentuata da un lato per proteggere all'esterno il piano caricatore. Il piano caricatore di dimensioni variabili ha comunque fissa l'altezza per consentire l'allineamento con il piano del carro e quindi facilitare lo spostamento dei carichi. All'immobile (segnato al Mapp. 127, parte) è stato successivamente addossato un altro capannone, realizzato in struttura metallica, risalente ad epoca successiva ed escluso dal presente provvedimento in quanto non appartenente alla tradizionale tipologia sopra descritta.

Mentre per la linea si può risalire all'epoca di realizzo ed avere datazioni precise sulle loro entrate in esercizio avendo come riferimento le date di inaugurazione, le cui cerimonie sono spesso descritte con dovizia di particolari per il fasto e, ci sono state tramandate, per contro la realizzazione delle infrastrutture fisse, tranne in pochi casi, e di difficile datazione in quanto hanno subito spesso adeguamenti anche sostanziali, riconversioni, ampliamenti; con buona approssimazione si può ritenere che nei primi anni del 1900 quasi tutte le infrastrutture fisse.

Dopo una lunga serie di variazioni dell'assetto organizzativo iniziato negli Anni 80 del XX secolo (da Ente a Società per Azioni) nel 2001 diviene operativa Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.), attuale proprietaria e gestore delle infrastrutture. A partire dal 2003 i beni di R.F.I. dichiarati non più strumentali per la circolazione vengono scissi per passare in proprietà della F.S. S.p.A. e gestiti da Ferservizi per l'alienazione.



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

La stazione di Trasta, con l'annesso magazzino merci, realizzata tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX secolo, rappresenta dunque un significativo esempio di manufatto ad uso ferroviario della tradizione costruttiva del periodo nonché testimonianza dello sviluppo della rete ferroviaria ligure, connessa nello specifico alla forte industrializzazione dell'area della Val Polcevera. Per queste ragioni, pertanto, appare più che motivato procedere formale riconoscimento dell'interesse culturale ai sensi del D. Lgs. 42/2004 Parte Seconda per il bene in questione.

Tratto dalla documentazione trasmessa dalla Proprietà alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria

Genova, **09 MAG 2013**

IL FUNZIONARIO DI ZONA
arch. Giuliano Peirano

Visto: IL SOPRINTENDENTE
Luisa Papotti



IL TECNICO INCARICATO
Alberto Parodi



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA
SERVIZIO TUTELA BENI CULTURALI

IL DIRETTORE REGIONALE

VISTO il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", come modificato dal Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3 "Riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

VISTO il Decreto Legislativo 30 marzo 2001 n. 165;

VISTO l'articolo 6 del Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3, recante disposizioni transitorie e finali;

VISTO il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137", Parte Seconda, Beni culturali;

VISTO il Decreto Dirigenziale Interministeriale 28 febbraio 2005, recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale del patrimonio immobiliare pubblico;

VISTO il D.P.R. 26 novembre 2007, n. 233 e s.m.i. "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 1, comma 404, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296";

VISTO il conferimento dell'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici del 22/02/2013 all'Arch. Maurizio Galletti;

VISTO il D.P.R. 26 novembre 2007 n. 233 art. 17, comma 3, lettera c) e s.m.i. in virtù del quale il quale i Direttori Regionali per i Beni Culturali e Paesaggistici verificano la sussistenza dell'interesse culturale nei beni appartenenti a soggetti pubblici e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42;

VISTA la nota ricevuta il 19/09/2013 con la quale la Ferservizi S.p.A. ha chiesto la verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art.12 del D.Lgs. 42/2004 per l'immobile appreso descritto;

VISTA la nota prot. n° 32531 del 07/11/2013 con la quale la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria ha proposto a questa Direzione Regionale l'emissione della dichiarazione di riconoscimento di interesse culturale ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 dell'immobile appreso descritto;

VISTA la nota prot. n° 6475 del 02/12/2013 con la quale la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria ha voluto precisare che il sedime dell'area si qualifica a rischio archeologico in quanto l'intera area si trova alle pendici delle prime alture della Valle Polcevera, oggetto di intensa frequentazione a partire dalla protostoria, lungo l'asse fluviale destro dello stesso Polcevera (D'Ambrosio B., i ritrovamenti archeologici dell'alta Val Polcevera, Studi e Ricerche. Cultura del Territorio, 1985 p.96; Pasquinucci M. Ricerche archeologico-topografiche in Val Polcevera, Pastorino A., La tavola della Val Polcevera, Genova 1995).

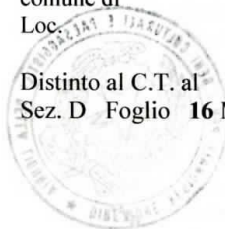
Pertanto, qualora in futuro dovessero essere eseguiti sull'intero complesso lavori che interessino il sedime, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria dovrà esserne avvisata in anticipo, per predisporre un sopralluogo e, se del caso, impartire prescrizioni relative all'assistenza archeologica ai lavori

RITENUTO che l'immobile

Denominato
provincia di
comune di
Loc.

Edifici fronte strada del complesso ex Squadra Rialzo di Trasta
GENOVA
GENOVA
Via Polonio

Distinto al C.T. al
Sez. D Foglio 16 Mappali 601, 600, 301



DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA
SERVIZIO TUTELA BENI CULTURALI
Via Balbi 10, 16126 Genova - TEL. 010-2488.008
e-mail: dr-lig@beniculturali.it
mbac-dr-lig@mailcert.beniculturali.it

Distinto al C.F. al

Foglio **BOL/16** Mappale **346** Subb. **6, 7, 8, 9, 10, 11, 12**

Foglio **BOL/16** Mappale **600** Subb. **1, 2, 3, 4, 5, 6**

Foglio **BOL/16** Mappale **601**

di proprietà di Ferservizi S.p.A., presenta **Interesse Culturale**, ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42, in quanto *nell'insieme il piccolo edificio della cabina elettrica e gli edifici dell'ex mensa e degli alloggi, realizzati nella prima metà del XX secolo e caratterizzati da scelte compositive di gusto razionalista, costituiscono pregevoli esempi di edifici connessi all'esercizio ferroviario del periodo, nonché testimonianza dello sviluppo della rete ferroviaria ligure*, come meglio esplicitato nella relazione storico artistica allegata facente parte integrante e sostanziale del presente decreto;

DECRETA

il bene denominato **Edifici fronte strada del complesso ex Squadra Rialzo di Trasta** in Via Polonio, Bolzaneto Genova, meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, è dichiarato di **Interesse Culturale** ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42, e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo.

Precisa che, vista la nota della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria in data 02/12/2013 con prot. 6475, già riportata in premessa, il sedime dell'area si qualifica a rischio archeologico in quanto l'intera area si trova alle pendici delle prime alture della Valle Polcevera, oggetto di intensa frequentazione a partire dalla protostoria, lungo l'asse fluviale destro dello stesso Polcevera (D'Ambrosio B., i ritrovamenti archeologici dell'alta Val Polcevera, Studi e Ricerche. Cultura del Territorio, 1985 p.96; Pasquinucci M. Ricerche archeologico-topografiche in Val Polcevera, Pastorino A., La tavola della Val Polcevera, Genova 1995).

Pertanto, qualora in futuro dovessero essere eseguiti sull'intero complesso lavori che interessino il sedime, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria dovrà esserne avvisata in anticipo, per predisporre un sopralluogo e, se del caso, impartire prescrizioni relative all'assistenza archeologica ai lavori; pertanto richiama le norme del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei Beni Culturali", che si riferiscono anche a beni non espressamente tutelati, ed in particolare gli artt. 28 "misure cautelari e preventive", 90 "scoperte fortuite", 91 "appartenenza e qualificazione delle cose ritrovate".

La planimetria catastale e la relazione storico-artistica fanno parte integrante del presente decreto, che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto, ed al Comune di GENOVA

A cura della Soprintendenza competente esso verrà, quindi, trascritto presso la Conservatoria dei Registri Immobiliari ed avrà efficacia anche nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente atto è ammesso il ricorso:

a) amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali, per motivi di legittimità e di merito, entro 30 giorni dalla notifica del presente atto, ai sensi dell'articolo 16 del D. Lgs. 42/2004;

b) giurisdizionale avanti il T.A.R. Liguria, per l'annullamento dell'atto ai sensi dell'art. 29 dell'Allegato 1 D. Lgs. 104/2010 entro 60 giorni dalla notifica / comunicazione;

c) straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. n. 1199 del 24 novembre 1971, entro 120 giorni dalla data di notificazione/comunicazione del presente atto.

E' altresì consentita la proposizione di azione di condanna nei modi e nei termini previsti dall'art. 30 dell'Allegato 1 D. Lgs. 104/2010.

Genova, li

04 FEB. 2014

IL DIRETTORE REGIONALE
Arch. Maurizio Galassi



DDR 002/014

CF/MS
#



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

SERVIZIO TUTELA BENI CULTURALI

Via Balbi 10, 16126 Genova - TEL. 010-2488.008

e-mail: dr-lig@beniculturali.it

mbac-dr-lig@mailcert.beniculturali.it



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo
Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

GENOVA Bolzaneto / MON 31
Edifici fronte strada del complesso ex Squadra Rialzo di Trasta
Via Polonio

Relazione storico-artistica

I beni in oggetto sorgono in località Trasta, sulla sponda destra del Torrente Polcevera, e costituiscono porzione del più ampio complesso dell'Ex Squadra Rialzo, importante polo per la manutenzione della rete ferroviaria ligure.

Nel 1914 i comuni e le frazioni ubicati sulla sponda destra del torrente Polcevera (allora non ancora amministrativamente inseriti nel Comune di Genova) vennero collegati alla linea dei Giovi con un tracciato secondario a binario unico non elettrificato, destinato al solo traffico merci. La linea, scavalcando il torrente subito dopo Bolzaneto, si snodava da Trasta a Sampierdarena, servendo a mezzo raccordi i grandi complessi industriali come l'Ansaldo e, successivamente, l'Italsider.

A Trasta questa linea affiancava una vasta piana ai piedi della collina di Murta che nel periodo tra il 1917 e 1918 fu adibita a pista di atterraggio e collaudo per gli aerei S.V.A. costruiti dall'Ansaldo. Poco dopo la piana (di proprietà di Ansaldo) venne individuata dalle ferrovie come sito per la realizzazione di una squadra a rialzo, ovvero di officine dedicate all'attività di manutenzione sul materiale rotabile. Fu dunque oggetto di esproprio per causa di pubblica utilità, perfezionato il 17/02/1929 al n° 1954, come risulta dal piano parcellare approvato dal Ministero delle Comunicazioni. Sull'area insistevano alcuni fabbricati che servivano per il campo di aviazione successivamente demoliti. L'espropriazione ebbe definitivamente termine nel 1940 con l'inserimento di altre piccole aree a completamento della grande area ex Ansaldo.

La realizzazione delle strutture del complesso risale presumibilmente ad un periodo compreso tra il 1940 e il 1942.

La linea succursale rimase attiva fino a Genova Sampierdarena sino al 1927 quando venne interrotta nei pressi dello scalo merci di Genova Campi (nei pressi dell'attuale sede Ikea), mentre le officine di manutenzione dei materiali rotabili vennero disattivate nel 2006.

I beni oggetto della presente sono una palazzina alloggi, una palazzina utilizzata a mensa e a spogliatoi ed, infine, una piccola cabina elettrica, attestanti lunga la Via Polonio, e che costituivano l'affaccio del complesso verso la viabilità pubblica. La quota più alta del livello stradale fa sì che gli edifici risultino più alti nel fronte verso il parco ferroviario. Il disegno degli edifici è di matrice razionalista e presenta elementi che verranno poi riproposti (seppur con minore sensibilità compositiva) negli edifici ferroviari del secondo Dopoguerra. Tutti e tre gli edifici presentano struttura in calcestruzzo armato, mentre il paramento è costituito da muratura rivestita da un paramento di mattoni. Privi di fasce marcapiano, secondo gli stilemi dell'architettura razionalista, gli edifici presentano tuttavia modanature in pietra chiara intorno alle bucatore e sono conclusi da semplici cornicioni non particolarmente aggettanti.

L'edificio degli alloggi (mapp. 600 sull'allegata planimetria), a pianta rettangolare, si articola su quattro piani fuori terra. Il fronte sul lato strada risulta alquanto articolato, con il volume contenente la scala leggermente avanzato rispetto al filo della parte centrale dell'edificio che, a sua volta, è concluso da due ali più basse ed arretrate. Le bucatore risultano inquadrare da cornici e gerarchizzate tra loro, individuando così le funzioni interne; si vedono infatti le piccole finestre quadrate del vano scala, le grandi aperture a sviluppo orizzontale delle logge e, sulle ali laterali, le bucatore quadrate dei restanti ambienti (servizi e stanze). Più semplice invece il fronte verso il parco, attestato su un filo rettilineo: qui le bucatore sono quadrate a mentre a sviluppo orizzontali nella parte centrale. Gli interni risultano semplici e comunque corrispondenti al costruire residenziale economico del periodo.

L'edificio della mensa (Mapp. 301) presenta una pianta rettangolare molto allungata, con due piani verso il fronte strada. Anche qui il disegno risulta molto semplice e nitido, con le bucatore disposte lungo assi perpendicolari. La monotonia del disegno è stata tuttavia interrotta per mezzo di bucatore continue (e sottolineate da cornici in pietra chiara) in corrispondenza dei vani scala, nonché da una lunga finestra a nastro a sviluppo orizzontale, suddivisa in piccole bucatore quadrate da una griglia di elementi in pietra bianca. Tale motivo è ripreso anche nel fronte verso il parco ferroviario.



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo
Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

Anche la cabina elettrica (mapp. 601) riprende motivi razionalisti, nella quale tuttavia si ritrovano elementi più vicini alla tradizione: la disposizione delle bucatore lungo quattro assi e raccolte in specchiature verticali leggermente arretrate rispetto al filo della facciata sembrano suggerire un'alternanza di paraste tipica degli edifici dell'architettura classica. Nell'insieme dunque il piccolo edificio della cabina elettrica e gli edifici dell'ex mensa e degli alloggi, con la loro sobria eleganza compositiva, costituiscono emergenze di valore architettonico all'interno del contesto, pesantemente modificato dall'industrializzazione dei secoli XIX e XX, della Val Polcevera.

I beni in oggetto, pertanto, realizzati nella prima metà del XX secolo e caratterizzati da scelte compositive di gusto razionalista, costituiscono pregevoli esempi di edifici connessi all'esercizio ferroviario del periodo, nonché testimonianza dello sviluppo della rete ferroviaria ligure e, pertanto risultano meritevoli del formale riconoscimento dell'interesse culturale ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

Tratto dalla documentazione trasmessa dalla Proprietà alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria

Genova, **28 OTT 2013**

IL FUNZIONARIO DI ZONA
Arch. Giuliano Peirano

Visto: IL SOPRINTENDENTE
Luisa Papotti



IL TECNICO INCARICATO

Alberto Parodi