

POLITECNICO DI MILANO
FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'
POLO REGIONALE DI MANTOVA
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA
ANNO ACCADEMICO 2015-2016

FERROVIA MANTOVA – PESCHIERA
“RIUSO” DEI FABBRICATI DISMESSI



RELATORE: PROF.SSA MARIA CRISTINA TREU

LAUREANDO: EMANUELE BORCIANI MATR. 804203

“Un bello e orribile
mostro si sferra,
corre gli oceani,
corre la terra:
corusco e fùmido
come i vulcani,
i monti supera,
divora i piani;
sorvola i baratri;
poi si nasconde
per antri incogniti,
per vie profonde;
ed esce; e indomito
di lido in lido
come di turbine
manda il suo grido”

(Giosuè Carducci)

INDICE

1_Abstract

2_Storia di una ferrovia

2.1_Origine e realizzazione

2.2_Il funzionamento

2.3_Lo smantellamento

2.4_Principali avvenimenti che hanno interessato la FMP

3_Il tracciato rimasto

4_Il paesaggio attraversato

4.1_Dai prati stabili alle colline moreniche, attraverso le cave

4.2_Il percorso ciclopedonale Mantova-Peschiera

5_Le case della ferrovia

5.1_Localizzazione e descrizione

5.2_Rilievo e restituzione della consistenza dei fabbricati tipo

6_ "Riuso": un termine ambiguo

6.1_Il concetto di "Riuso": dal generico alla FMP

6.2_Alcuni casi di "Riuso"

7_Progetto: recupero e riuso dei fabbricati della FMP

7.1_La "Casa della Bicicletta"

7.2_La "Casa del Ristoro"

7.3_La "Casa dell'Ospitalità"

8_Considerazioni

9_Bibliografia, siti internet, altre fonti di documentazione

1 Abstract

Il mio caso studio interessa la dismessa linea ferroviaria Mantova-Peschiera del Garda, infrastruttura che univa il capoluogo Virgiliano al Lago di Garda.

Questa ferrovia fu progettata fine '800, realizzata tra le due guerre e dismessa nel 1967, in pieno boom economico, in favore del trasporto su gomma su pressione di spinte politiche e scelte rivelatesi poco lungimiranti.

Per analizzare questa linea ferrovia e la sua attività, è stata condotta un'indagine storica a partire dal concepimento del progetto fino alla sua dismissione, attraversando le vicende che hanno interessato l'attività di quest'opera.

Oltre alle conoscenze e ai consigli trasmessi a me dalla Prof.ssa Maria Cristina Treu, ho avuto la possibilità di incontrare alcuni storici locali, oltre al Prof. Fabio Malavasi, docente del Politecnico di Torino e storico appassionato di ferrovie, che mi hanno sapientemente consigliato quali fonti consultare, raccontato vicende interessanti, fornito materiale utile alle mie ricerche e indirizzato sulle scelte progettuali più consone al mio obiettivo.

Il mio progetto si pone come obiettivo quello di migliorare la fruibilità della pista ciclopedonale Mantova-Peschiera (Itinerario europeo Eurovelo7), potenziandone i servizi e le strutture di supporto per incrementarne il suo utilizzo da parte dei ciclo-turisti, fruitori sempre più importanti da un punto di vista economico-commerciale.

Lo strumento utilizzato è stato quello del recupero e riutilizzo dei fabbricati della ferrovia dismessa nel tratto collinare compreso tra il borgo di Pozzolo sul Mincio e la città di Peschiera del Garda, passando per Veggio sul Mincio, Monzambano e Salionze; in questa Tesi viene introdotto, anche in ambito architettonico e paesaggistico, il concetto di "Riuso", termine fino ad oggi utilizzato in altri ambiti che nulla hanno a condividere con questi; "Riuso" inteso come nuovo approccio alla conversione di un edificio esistente, da recuperare o non, oppure riferito a un paesaggio da valorizzare e fruire con chiavi di lettura differenti rispetto al passato.

2 Storia di una Ferrovia

2.1 Origine e Realizzazione

Quella delle Ferrovie Mantova-Peschiera è una storia che parla sì di treni, ma non solo treni passeggeri, anche di treni (in senso di scelte) sbagliati o treni mai presi; è una storia lunga oltre un secolo, ricca di avvenimenti controversi, vicende politiche e decisioni che hanno sicuramente influenzato il territorio e i paesi attraversati dal suo tracciato, ma procediamo con ordine.

L'intuizione di realizzare un tracciato ferroviario che collegasse la città di Mantova con l'estremità sud del Lago di Garda, seguendo circa il corso del fiume Mincio, viene dal Genio Militare Austriaco¹ quando ancora le sue truppe occupavano questi territori, ovvero prim'ancora dell'annessione di Mantova e del Veneto al resto del Regno d'Italia avvenuta nel 1866; le motivazioni che indussero a ideare questa ferrovia (che d'ora in avanti chiameremo FMP) erano di natura prevalentemente militare in quanto consentiva loro rapidi spostamenti e potenziando così il quadrilatero militare (ancora oggi sono presenti diverse strutture militari tra Valeggio e Peschiera).

L'utilità di questo percorso venne ribadita e messa in evidenza anche dall'Esercito del Regno d'Italia in quanto avrebbe sicuramente giovato al trasporto merci e persone anche sul finire del diciannovesimo secolo; si svilupparono subito grandi progetti e vennero coinvolte sempre più persone, comitati tecnici e consorzi che si mossero attivamente per accelerare la realizzazione di questa ferrovia; il primo progetto infatti risale probabilmente all'anno 1878.



Fig. 1_Lavori di costruzione del tracciato ferroviario

Il tracciato della FMP prevedeva un percorso di circa 34 chilometri che, dopo il breve tratto promiscuo con la ferrovia Verona-Modena fino alla stazione di Sant'Antonio Mantovano, i binari proseguivano in sede propria passando per Marmirolo, San Brizio, Rotta, Roverbella Centro, Pozzolo/Volta, Valeggio Sul Mincio/Borghetto, Monzambano e

Salionze in direzione della stazione di Peschiera del Garda, posta sulle Ferrovie dello Stato e con un breve tratto aggiuntivo che consentiva ai treni di arrivare fino allo scalo merci

posto in darsena; inizialmente si pensava di utilizzare treni a vapore per poi optare sull'acquisto di locomotive diesel, in sostituzione alla linea non elettrificata².

Dopo aver chiesto tutte le concessioni e i finanziamenti necessari allo Stato, sembrava possibile realizzare la ferrovia e inaugurarla prima dello scoppio della Grande Guerra ma le cose andarono diversamente³; anche se il 7 gennaio 1913 alla Società Anonima Ferrovia Mantova-Peschiera (a capitale francese) venne rilasciata la concessione (della durata di anni



Fig. 2 Lavori di costruzione del tracciato ferroviario

70⁴) per la costruzione ed esercizio della linea ma la durata del conflitto bellico rallentò tutto e i lavori iniziati nel 1914 a Peschiera del Garda vennero subito sospesi. Il 21 settembre 1921 venne costituito il Consorzio Interprovinciale per la Ferrovia Mantova-Peschiera, che subentra alla Società precedente mentre il 12 aprile 1932, in concomitanza con la conclusione dei lavori, il Consorzio Interprovinciale F.M.P. subconcesse la linea alla Società Anonima Esercizi Riuniti (S.A.E.R.)⁵; rinvio dopo rinvio, i lavori ripresero nel 1927 e la tratta in questione entrò finalmente in funzione solo il 15 maggio del 1934⁶.

Il progetto di questo tracciato, come per tutti i progetti analoghi, si componeva di tre elementi cardine: stazioni, velocità e orari; tutti e tre erano stabiliti dal Prefetto competente di zona e in questo caso, essendo la linea a cavallo di due province, interveniva il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture in caso di disaccordo⁷; inoltre era previsto un contributo chilometrico erogato dallo stato per tutta la durata della convenzione con lo scopo di incentivare gli investimenti e ripagare i debiti.

| MANTOVA-PESCHIERA F.M.P.-BRESCIA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|---------|------------------------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| (Cons. Interpr. Ferr. Mantova-Peschiera — Mantova, Via Belfiore, 14) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A110 | A112 | A114 | A116 | A118 | A120 | A124 | A126 | A128 | A130 | | | A111 | A113 | 201 | A115 | A119 | A121 | A125 | 213 | A127 | | | |
| feriale | | | | | | | | | | feriale | | | | | | | | | | | | | |
| ... | 605 | 711 | 1027 | 1244 | 1329 | 1500 | 1730 | 1846 | 1955 | d. | » Mantova F.S. | c | 650 | 737 | 921 | 1014 | 1412 | 1448 | 1945 | ... | 2104 | ... | |
| ... | 525 | 610 | 716 | 1033 | 1249 | 1335 | 1506 | 1736 | 1852 | 2001 | » 2 S. Antonio Mant. | A | 645 | 732 | 914 | 1009 | 1408 | 1444 | 1941 | 2031 | 2100 | ... | |
| ... | 531 | 616 | 722 | 1039 | 1255 | 1341 | 1512 | 1742 | 1858 | 2007 | 8 Marmirolo | ... | 639 | 724 | 908 | 1000 | 1402 | 1438 | 1933 | 2026 | 2054 | ... | |
| ... | 533 | 617 | 725 | 1042 | 1258 | 1343 | 1514 | ... | 1901 | 2009 | 10 S. Brizio (facolt.) | ... | 634 | 717 | 905 | 956 | 1357 | 1435 | 1930 | 2023 | ... | ... | |
| ... | 535 | 621 | 728 | 1045 | 1300 | 1345 | 1516 | ... | 1904 | 2011 | — Rotta (facolt.) | ... | 631 | 714 | 903 | 953 | 1354 | 1433 | 1928 | 2020 | ... | ... | |
| ... | 539 | 625 | 732 | 1049 | 1304 | 1349 | 1521 | 1750 | 1908 | 2017 | 14 Roverbella C. | ... | 627 | 710 | 900 | 946 | 1350 | 1430 | 1925 | 2016 | 2047 | ... | |
| ... | 546 | 632 | 739 | 1056 | 1311 | 1356 | 1528 | 1757 | 1918 | 2024 | 19 Pozzolo Volta | ... | 616 | 701 | 853 | 942 | 1340 | 1423 | 1917 | 2009 | 2040 | ... | |
| ... | 553 | 639 | 746 | 1103 | 1319 | 1403 | 1535 | 1804 | 1925 | 2034 | 25 Valeggio sul M. | ... | 609 | 653 | 846 | 935 | 1332 | 1416 | 1910 | 2002 | 2033 | ... | |
| ... | 600 | 647 | 752 | 1109 | 1325 | 1411 | 1541 | 1810 | 1931 | 2040 | 30 Monzambano | ... | 602 | 646 | 840 | 929 | 1326 | 1410 | 1904 | 1956 | 2028 | ... | |
| ... | 606 | 652 | 758 | 1115 | 1330 | 1416 | 1545 | 1815 | 1935 | 2045 | 33 Salionze (facolt.) | ... | 554 | 641 | 835 | 924 | 1319 | 1405 | 1859 | 1951 | ... | ... | |
| ... | 612 | 658 | 804 | 1121 | 1336 | 1422 | 1551 | 1821 | 1941 | 2051 | 38 Peschiera F.M.P. | d. | 548 | 634 | 827 | 917 | 1312 | 1358 | 1852 | 1944 | 2017 | ... | |
| ... | ... | 703 | ... | ... | ... | ... | ... | 1825 | ... | ... | » | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 2011 | ... | |
| ... | ... | 710 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | — Martino - S. Batt. | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 718 | ... | ... | ... | ... | ... | 1838 | ... | ... | — Desenzano del Garda | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 2000 | ... |
| ... | ... | 726 | ... | ... | ... | ... | ... | 1845 | ... | ... | — Lonato | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1953 | ... |
| ... | ... | 743 | ... | ... | ... | ... | ... | 1903 | ... | ... | — Brescia | d. | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1933 | ... |

† Forma solo per i viaggiatori diretti a Peschiera ed oltre.

Fig. 3 Tabella oraria delle varie corse ferroviarie – sia i prezzi che gli orari erano stabiliti da una convenzione⁸

2.2 Il Funzionamento

In fase di realizzazione il progetto viene rivisto e si rinunciò all'elettrificazione della linea (sarebbe stata troppo costosa all'epoca e all'avanguardia rispetto alle altre ferrovie statali) in favore di locomotive a vapore, venne mantenuto invece lo scartamento ordinario e la scelta di posare binari da 30 kg/m; La FMP disponeva inizialmente di 4 locomotive a vapore, tipo 870, acquistate di seconda mano dalle FS, e di un parco rimorchiato di costruzione Breda 1932, composto da 12 carrozze viaggiatori, 3 delle quali a carrelli e da 30 carri merce⁹. Da sottolineare che questa linea, come tutte le linee sul territorio nazionale, effettuava il "servizio posta"¹⁰ e tutte le Stazioni e Fermate erano dotate di telefono e telegrafo¹¹.



Fig. 4 Un convoglio nei pressi di Monzambano, in direzione

però per la ferrovia un periodo di grave crisi¹³ dovuto allo stop del traffico durante il conflitto e lo scarso numero di passeggeri¹⁴; la SAER, gestiva la linea alla giornata, senza un programma di ricostruzione con l'evidente intento di abbandonarla. La società esercente rinunciò persino a presentare la domanda di risarcimento per i danni subiti durante la guerra. Il 31 agosto del 1947 la SAER sospese arbitrariamente l'esercizio, il servizio fu ripreso l'indomani a seguito di decreto prefettizio. Nelle operazioni di inventariazione del materiale scampato alle distruzioni si scoprì che la SAER, per far fronte agli oneri di ripristino, aveva addirittura venduto tutte le scorte di magazzino e disarmato molti binari di raddoppio.

Il giorno 15 febbraio del 1948¹⁵ il Consorzio Interprovinciale riprese finalmente la gestione ordinaria e per assicurare il servizio vennero noleggiate dalle Ferrovie dello Stato alcune automotrici a metano; non potendo ricorrere a nuove ordinazioni per i lunghi tempi di consegna e i prezzi inabbordabili, il Consorzio finì per acquistare dalle FS tre automotrici

Durante il secondo conflitto mondiale, a differenza di molte altre linee ferroviarie strategiche, questa ferrovia si dimostrò invulnerabile¹² in quanto priva di ponti, viadotti e galleria infatti la circolazione dei treni non venne praticamente mai sospesa se non per piccole operazioni di ripristino alla fine del conflitto.

Nell'immediato dopoguerra si aprì

usate, alcuni motori di ricambio e, gradualmente, venne costituito un parco mezzi di tre automotrici, due locomotori diesel, tre carrozze e 17 carri merce.

Visto il continuo aumento del traffico merci e passeggeri e l'interesse per un utilizzo a scopo più turistico delle linee vennero istituiti gli orari estivi che permettevano la coincidenza di orario con i battelli per la navigazione lacuale in partenza dalla darsena di Peschiera¹⁶ mentre, nel marzo del 1957, vennero



Fig. 5_La galleria di Borghetto, sotto il ponte Visconteo

Peschiera-Brescia (senza trasbordo)¹⁷, effettuate sempre con automotrici FMP. Nel giro di pochi anni, il consorzio ha potuto acquistare altre automotrici usate provenienti da altre linee in via di dismissione e materiale rotabile da inserire nel parco mezzi per far fronte alle richieste di traffico; sempre nello stesso anno, avvenne l'unico incidente verificatosi in questa linea, due treni provenienti in senso opposto si schiantarono tra Pozzolo e Valeggio sul Mincio, provocando la morte di un macchinista¹⁸.



Fig. 6_L'incidente del 1957, tra Pozzolo e Valeggio

mantovane, perlopiù gestite con littorine d'anteguerra e convogli trainati da vecchie vaporiere anche se vi era un forte squilibrio nei bilanci della società esercente tra introiti e spese e lo stesso Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture di allora iniziò a proporre la soppressione della linea con l'istituzione di un autoservizio²⁰:

Tuttavia nel 1963 le automotrici della FMP cessarono il servizio per Peschiera darsena e il raccordo venne abbandonato anche dai merci nel 1965²¹.

Nel 1961, in concomitanza del boom economico che attraversava l'Italia, il servizio viaggiatori raggiunse il massimo dello sviluppo e l'orario riportava infatti nove coppie di treni ordinari di cui due diretti per Brescia¹⁹.

Sia pure con materiale ricostruito, la FMP si poneva all'avanguardia nel panorama delle linee secondarie

2.3 Lo Smantellamento

All'apice dello sviluppo di questa linea, nel clou dell'ondata di benessere economico che interessò larga parte degli Italiani e che molto aveva contribuì allo sviluppo del Paese, nei palazzi romani si iniziava a discutere di riformare il sistema dei trasporti ferroviari, tagliando i cosiddetti "rami secchi" ovvero quei tratti ritenuti non più idonei all'utilizzo o non remunerativi in favore del trasporto su gomma sottoforma di autoservizio. Fu proprio nel 1966 che l'allora Ministro de Trasporti On. Oscar Luigi Scalfaro decise di porre fine all'attività della FMP dopo soli 33 anni di servizio; di conseguenza il 1 marzo 1967 venne interrotto il servizio diretto per Brescia mentre l'ultima corsa delle cosiddette "Frecce dei due Laghi" venne effettuata il 30 aprile²² dello stesso anno con il treno che giunse puntuale a Mantova alle 19.30 proveniente da Peschiera del Garda²³.



Fig. 7_Un tratto di binari rimasti a Marmirolo

Contestualmente alla dismissione della tratta ferroviaria, il Ministero dei Trasporti decretò la trasformazione in autoservizio a carico dell'APAM (azienda ancora oggi operante in Provincia di Mantova) e venne prontamente inaugurato il 1 maggio 1967, esattamente il giorno successivo alla dismissione della FMP²⁴, con ben 34 corse giornaliere tra giorni feriali e festivi.

Nessun treno percorse più quei binari e nessun passeggero utilizzò più le stazioni mentre il materiale rotabile venne gradualmente ceduto o venduto ad altre linee ferroviari d'Italia lasciando vuota questa tratta fino all'inverno 1970-71 quando, i binari vennero smantellati²⁵ e rivenduti salvo il tratto che da Sant'Antonio portava a Marmirolo in quanto utilizzato dall'officina di riparazioni meccaniche C.I.M.A²⁶.

2.4 Principali avvenimenti che hanno interessato la FMP

| | |
|------------------|---|
| Metà '800 | Ideazione collegamento ferroviario Mantova-Peschiera per motivi militari e logistici (potenziamento quadrilatero). |
| 1878 | Presentazione primo progetto del tracciato ferroviario. |
| 1913 | <i>Rilascio concessione alla francese "Società Anonima Ferrovia Mantova-Peschiera" il 7 gennaio.</i> |
| 1914 | Inizio dei lavori per la costruzione, subito interrotti dallo scoppio della Grande Guerra. |
| 1921 | Viene costituito il "Consorzio Interprovinciale per la FMP il giorno 21 settembre. |
| 1927 | Riprendono i lavori per la costruzione della linea ferroviaria. |
| 1932 | Sub-concessione della gestione alla "Società Anonima Esercizi Riuniti" il 12 aprile. |
| 1934 | Inaugurazione della tratta ferroviaria il 15 maggio. |
| 1947 | La S.A.E.R. sospende l'esercizio per motivi di crisi il 31 agosto. |
| 1948 | Il Consorzio Interprovinciale riprende l'esercizio il 15 febbraio noleggiando e acquistando urgentemente treni e materiali. |
| 1957 | Istituzione della linea diretta Mantova-Peschiera-Brescia e corse dirette fino alla darsena sul lago, in coincidenza con i battelli. |
| 1957 | Avviene l'unico incidente durante tutto l'esercizio della linea, due convogli si scontrano tra Pozzolo e Valeggio; un macchinista morto. |
| 1961 | Raggiungimento del massimo sviluppo della linea in termini di numero viaggiatori. |
| 1963-65 | Cessazione del servizio diretto per Peschiera Darsena e dismissione del raccordo merci. |
| 1966 | All'apice del boom economico, l'allora Ministro Scalfaro decide di sopprimere la FMP e altre linee considerate "rami secchi". |
| 1967 | Interruzione del servizio diretto per Brescia il 1 marzo. |
| 1967 | Il 30 aprile viene effettuata l'ultima corsa delle "Frecce dei due laghi", l'attività della linea ferroviaria termina dopo soli 33 anni di esercizio. |
| 1967 | Con tempismo perfetto, il 1 maggio, viene inaugurato l'autoservizio sostitutivo gestito da APAM. |
| 1970-71 | I binari vengono smantellati e rivenduti salvo il tratto da Sant'Antonio e Marmirolo, a servizio della CIMA. |

1998

La ditta di officine meccaniche e riparazioni ferroviarie CIMA entra in crisi e cede l'attività alla "Leon D'Oro"

2005

Chiusura dell'ultima ditta operante a servizio della ferrovia e suo abbandono.

Anni 2000

L'incuria e il degrado avanzano e alcune associazioni e cittadini avanzano proposte di riconversione per vari scopi.

3 Il tracciato rimasto

Come si anticipava, una volta cessato l'esercizio della FMP, i binari che componevano il tracciato rimasero pochi anni, vennero infatti disarmati a inizio anni '70 e riutilizzati per altri scopi; stessa sorte toccò ai vagoni, alle mortici e al materiale rotabile in genere.



Fig. 8_Gli stabilimenti C.I.M.A. di Marmirolo

Dei 34 chilometri circa del tracciato, il tratto iniziale partendo da Mantova, svolgeva però un ruolo importante in quanto era a servizio della C.I.M.A., un'importante officina meccanica ferroviaria, ubicata nel Comune di Marmirolo e nelle immediate vicinanze del paese e della sua Stazione sotto concessione ministeriale fino al 1983²⁷;

questa azienda rimase in attività però fino al 1998²⁸ quando entrò in crisi e riprese a lavorare fino al 2005 con la denominazione Leon D'Oro²⁹.

A inizio anni 2000, l'amministrazione provinciale, in occasione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) decise di individuare il tracciato ancora esistente della FMP, oggi non più utilizzato, e di assegnare ad esso una funzione strategica in ambito logistico per lo sviluppo futuro³⁰; a conferma di questo, pochi anni dopo, durante i lavori per la realizzazione del "Lotto 0" della tangenziale di Mantova, venne realizzata in parte in trincea e creando un sovrappasso ferroviario tra Sant'Antonio e Marmirolo proprio per non pregiudicarne un utilizzo futuro.

Il destino di quest'ultimo tratto dismesso per una seconda volta, scuote gli animi e le coscienze delle persone che abitano nella zona o che utilizzarono quei treni e negli ultimi 15 anni circa sono nate più di una associazione, gruppi di volontari o comitati a favore del ripristino della FMP, chi per ragioni ambientali e chi per ragioni commerciali



Fig. 9_Il ponte sulla tangenziale di Porto Mantovano

come l'occasione di EXPO Milano 2015 o il turismo da intercettare del Lago di Garda.

Da tutte queste iniziative e proposte purtroppo non nacque nulla, il sedime della ferrovia (di proprietà demaniale) è lentamente sparito per buona parte del tracciato se non addirittura ignorato e inglobato in costruzioni o coltivazioni private, i caselli e le stazioni

versano in grave stato di abbandono, fatiscenti, semicrollate o occupate e imbrattate da persone senza tetto.

Attualmente, per tutti i terreni e i fabbricati una volta appartenuti al Consorzio che gestiva la FMP, è in fase di completamento il processo di trasferimento di proprietà dal Demanio dello Stato ai rispettivi Comuni ove sono ubicati; ad eccezione del Casello di Monzambano, della Stazione di Salionze e di qualche terreno, il processo è ormai completato (frutto della normativa in materia di Federalismo Demaniale) e qualsiasi ipotesi di ripristino della linea ferroviaria è assolutamente utopistica e irrealizzabile per molteplici aspetti tecnici, ambientali ed economici. Non rimane quindi che prendere in esame i fabbricati esistenti, pensare a un loro riutilizzo, prevedere interventi di restauro e assegnare loro una nuova funzione in accordo con gli enti interessati e le esigenze sentite dalle varie comunità.

4 Il paesaggio attraversato

4.1 Dai prati stabili alle colline moreniche, attraverso le cave

In tutta la lunghezza del suo breve tracciato, nemmeno 35 chilometri, la FMP attraversa un territorio che si distingue per la ricchezza dei paesaggi offerti e, non da meno, la varietà di prospettive e il rapido passaggio da un tipo di paesaggio all'altro senza mai attraversare e dividere centri abitati ma solo lambendoli.

La prima tipologia di paesaggio attraversato, provenendo da Mantova e in direzione Peschiera del Garda, è caratterizzato da una natura quasi esclusivamente pianeggiante, tipica della pianura padana; tra Porto Mantovano e Marmiolo le campagne tagliate in due dai binari vengono da secoli coltivate a granoturco per la farina o mantenuti come prati stabili per la produzione di fieno per le vacche da latte dedicato al Grana Padano mentre da Marengo a Pozzolo sul Mincio, passando per Roverbella sono presenti moltissime cave di ghiaia, alcune ancora in attività mentre altre già recuperate a verde, formatesi durante il periodo delle glaciazioni e dai movimenti morenici del lago di Garda durante lo scioglimento dei ghiacciai.

Prima di giungere a Valeggio sul Mincio, iniziano i primi dislivelli e si sale lentamente di quota, inserendosi nelle colline moreniche ma rimanendo sempre a pochi metri dalla riva



Fig. 10_Una motrice nei pressi di Peschiera

del fiume Mincio; qui invece le campagne sono spesso ricche di vigne e ulivi per via delle diverse influenze climatiche presenti nella zona.

I binari terminavano a distanza di pochi metri dalle acque del Lago di Garda, situazione peraltro molto simile a Mantova dove la ferrovia aveva inizio, sulla sponda destra del Lago Superiore; inutile sottolineare che il fiume

Mincio era il filo conduttore di questa ferrovia

ed è anche molto interessante notare come dal borgo di Pozzolo sul Mincio al porto di Peschiera del Garda, il fiume affianchi sempre la strada carrabile, la pista ciclopedonale e il sedime delle ferrovia andando a creare una sorta di "corridoio" dove si affiancano idealmente la via d'acqua, le vie di terra e l'antica via di ferro.



Fig.11 e 12_La campagna tra Marnirolo e Porto Mantovano con i "prati stabili"



Fig.12 e 13_Alcune delle numerose cave presenti tra Marengo, Pozzolo e Valeggio sul Mincio



Fig.14 e 15_Il paesaggio collinare delle colline moreniche tra Valeggio e Peschiera del Garda

Non meno importante è stato lo sviluppo urbanistico dal dopoguerra a oggi dei paesi e frazioni serviti dalla FMP e l'influenza che quest'ultima ha avuto riguardo la mobilità delle persone e l'estensione dei centri abitati; come detto prima, questa ferrovia non attraversava mai, dividendoli e creando cesure nei tessuti urbani, le località servite ma semplicemente si avvicinava e le lambiva.

Partendo da Marmirolo, il primo paese raggiunto, si nota come la ferrovia si avvicinava al paese provenendo da sud-est mentre l'espansione edilizia residenziale e industriale degli ultimi sessant'anni sia arrivata a pochi metri dai binari senza mai oltrepassarli, né in paese né nelle frazioni di San Brizio, Rotta e Pozzolo sul Mincio; una dinamica diversa ha invece interessato il centro abitato di Roverbella dove il tracciato lo raggiungeva da sud-ovest tangendolo sul margine urbano destro e, probabilmente in epoca contemporanea alla dismissione della linea, è sorto un intero quartiere "autonomo" oltre i binari, slegato quindi dal resto del tessuto urbano del paese con tutti i problemi legati ai servizi e alla mobilità che possono facilmente presentarsi oggi.

Proseguendo lungo i binari verso Peschiera del Garda, si giungeva al grande e importante paese di Valeggio sul Mincio; la ferrovia però rimaneva decisamente più bassa di quota rispetto al centro abitato in quanto fiancheggiava sempre il corso del fiume Mincio e si avvicinava alla località di Borghetto sul Mincio, piccolo borgo di case e mulini costruiti direttamente su penisole a bordo acqua; se questo borgo è rimasto inalterato nel corso dei secoli se non interessato da importanti progetti di restauro, conservazione e promozione turistica, il soprastante capoluogo di Valeggio si è notevolmente espanso nei decenni del boom edilizio caratterizzandosi per un impianto a raggiera (che ricorda gli impianti medioevali) che segue gli allineamenti storici e le strade già presenti da tempo immemore.

In ultimo, le località di Monzambano e Salionze, venivano anche loro avvicinate dalla ferrovia da sud e, anche in questi casi, i binari rimanevano a poca distanza dal corso del fiume quindi più bassi dei centri abitati che non hanno attraversato interessanti sviluppi edilizi se non negli ultimi anni.

Storicamente la ferrovia ha sempre giocato un ruolo importante e influenzato molto gli agglomerati urbani raggiunti; se fino al dopoguerra la mancanza di un mezzo di trasporto personale come l'automobile o il motociclo ha costretto le persone ad abitare compatti vicino alle principali vie di comunicazione esistenti e le stazioni ferroviarie, con lo sviluppo della mobilità personale degli ultimi cinquant'anni si è reso possibile progettare le città ed edificare in maniera completamente differente.

Il raggiungimento della piena autonomia di spostamento è stato il fattore scatenante di uno sviluppo edilizio decisamente meno denso e più diradato, allungando le strade esistenti e creandone di nuove, realizzando interi quartieri o borgate da nuovo, dotate o meno di servizi e opere di urbanizzazione; ecco che in questo periodo nasce un modello urbanistico che potremmo definire "città diffusa" in quanto sempre più estesa a livello esponenziale con strutture pubbliche e attività collocate in più punti dei centri urbani. Tra i

paesi interessati dalla linea della FMP, quelli che hanno attraversato questo tipo di sviluppo sono stati Valeggio sul Mincio in primis, seguito da Marmirolo e Roverbella.

4.2 Il percorso ciclopedonale Mantova-Peschiera

Il percorso ciclopedonale Mantova-Peschiera, definito "Ciclovia del Mincio" è una pista ciclabile lunga circa 40 chilometri che collega la città di Mantova con la località gardesana di Peschiera del Garda; ipotizzato già negli anni '80 come una sorta di park-way, è diventato in breve tempo uno dei percorsi più famosi e utilizzati d'Italia.

Il tracciato della pista corre per buona parte della sua lunghezza a fianco del fiume Mincio, più precisamente dal lago di Garda al borgo di Pozzolo sul Mincio, mentre da qui fino ad arrivare alla città dei Gonzaga fiancheggia le sponde del canale diversivo che attraversa le campagne mantovane arrivando fino alle porte della città;

Questo itinerario, sostanzialmente pianeggiante e di facile percorribilità, è stato realizzato tra gli anni novanta e duemila, asfaltato quasi per intero e appartenente all'itinerario ciclo-turistico Eurovelo7 che unisce idealmente l'estremo Capo Nord con l'isola di Malta e concretizzatosi in Italia nel tratto che esistente che va dal passo del Brennero all'asta del fiume Po.



Fig. 16_La pista ciclopedonale Eurovelo7 a bordo Mincio

La pista ha origine all'ingresso nord della città di Mantova e più precisamente dalle sponde del Lago Superiore a Porta Mulina, prosegue in direzione Cittadella attraversando un lungo ponte a sfioro sull'acqua del lago, e addentrandosi nelle campagne tipiche della media pianura mantovana; qui, percorrendo le

sponde del canale diversivo del Mincio, si incontra la prima

diramazione per Il Bosco Fontana (antica riserva di caccia della famiglia Gonzaga con Castello annesso, oggi tutelata e oggetto di studi) e il paese di Marmirolo oppure si prosegue in direzione di Soave, Marengo e Pozzolo sul Mincio dove si ritrovano le rive del fiume Mincio.

Dopo aver pedalato e attraversato la campagna mantovana si fa ingresso nelle colline moreniche dove il primo paese che si incontra è quello di Valeggio sul Mincio e la splendida Borghetto con il suo Castello e ponte scaligero, le sue case immerse nell'acqua e la costante invasione di turisti durante la bella stagione; avanzando si può facilmente

notare il profilo del paese di Monzambano con la sua Chiesa e il suo Castello sempre fermo a dominare l'alveo del fiume per poi passare sotto la frazione di Salionze e arrivare finalmente al Lago di Garda, con i bastioni e le mura di Peschiera e il suo centro storico all'interno, punto nevralgico logistico e turistico per tutta la zona sud del lago.

Il percorso di questa pista ciclopedonale è inoltre interamente inserito nell'area naturale protetta del Parco Regionale del Mincio, ente fondato nel 1984 con la mission di tutelare e gestire un territorio di circa 16.000 ettari compreso tra il Lago di Garda e il sistema dei Laghi di Mantova; ne fanno parte tutti i comuni attraversati dal Fiume e si occupano principalmente della valorizzazione del territorio e protezione delle specie di flora e fauna autoctone protette.

Questo itinerario è, secondo le statistiche, uno dei più apprezzati e frequentati d'Italia anche se necessita sempre più di manutenzione, soffre i difetti e le mancanze dovute a una progettazione in tempi ormai lontani e soprattutto, i fruitori, lamentano la mancanza di attrezzature come aree di sosta ombreggiate per il riposo o il ristoro, elementi di sicurezza, arredo urbano e una cartellonistica più completa e in grado di far comprendere il paesaggio attraversato e il patrimonio disponibile.



Fig.17 Un tabellone che illustra il percorso Mantova-Peschiera per intero

5 Le case della ferrovia

5.1 Localizzazione e descrizione

La FMP, come descritto all'inizio, non era una linea in concessione alle Ferrovie dello Stato Italiano ma godeva di piena autonomia in quanto data in concessione ad altre società che nel tempo si sono succedute nella gestione, ma che fin dalle origini le hanno assegnato una precisa identità stilistica sia nei fabbricati (Stazioni e Caselli) che nei treni e vagoni ferroviari; tutti gli elementi del progetto, comunque, non dovevano mai discostarsi dalle linee guida e gli standard edilizi emessi dal Regio Genio Civile per tutte le costruzioni ferroviarie alla fine del diciannovesimo secolo.

Gli edifici di proprietà della FMP si contraddistinguono dai troppo spesso anonimi fabbricati ferroviari di altre linee italiane per il loro stile (il cosiddetto family feeling) e per la modularità delle loro dimensioni; ideati a '800, questi si sviluppavano sempre su due livelli fuori terra, contenevano (dove previsto) gli spazi adibiti ai viaggiatori e uno o due appartamenti per le famiglie che gestivano i caselli o gli scambi della linea ferroviaria, le biglietterie o i magazzini/depositi merce.

Dipinti di bianco e azzurro chiaro, i due colori del marchio, presentavano finestre decorate, lesene ai bordi degli edifici, linee marcapiano e decorazioni varie; ne erano stati progettati tre tipologie diverse in base alla loro collocazione e funzione. il primo tipo,



Fig. 18_Il fabbricato tipo "Casello"

denominato "casello" era collocato in corrispondenza degli scambi, dei passaggi a livello su strade trafficate o all'ingresso delle stazioni più importanti, aveva una destinazione residenziale (quindi non aperto ai viaggiatori) e si componeva di tre ambienti: al piano terra era presente un unico grande vano dove si mangiava e trascorrevano la

maggior parte del tempo e che oggi potremmo definire come soggiorno con cucina in open-space mentre al secondo piano, accessibile da una scala in legno, erano presenti due camere da letto comunicanti per un totale di sei aperture e circa 40 mq di superficie; gli interni venivano riscaldati grazie al camino a legna presente in soggiorno, utilizzato anche per la preparazione dei cibi mentre il gabinetto era una semplice "latrina" in una baracca esterna addossata al retro dell'abitazione; al casellante e alla sua famiglia erano assegnati i compiti di sorveglianza e manutenzione dei passaggi a livello²².

Il secondo tipo, denominato "fermata" era riservato invece agli scali di medie dimensioni come San Brizio, Pozzolo/Volta e Salionze e aveva una destinazione mista (sia pubblica che residenziale) in quanto al piano terra vi erano gli spazi riservati ai viaggiatori, quindi biglietteria e saletta d'attesa oltre all'ingresso dell'appartamento superiore e una cucina-tinello mentre, al piano soprastante era presente l'appartamento, anche qui composto da tre camere comunicanti, utilizzato come abitazione.



Fig. 19_Il fabbricato tipo "Fermata"

La terza e ultima tipologia era pensata

invece per le "stazioni" più grandi e con maggiore afflusso come Marnirolo, Roverbella Centro, Valeggio sul Mincio/Borghetto, Monzambano e Peschiera del Garda; oltre che per le dimensioni decisamente maggiori rispetto gli altri, si distingueva per la presenza di due appartamenti speculari, sempre composti da tre vani ma dotati di gabinetto interno



Fig. 20_Il fabbricato tipo "Stazione"

mentre, al piano sottostante, si trovavano gli spazi dedicati ai tanti utilizzatori (quasi tutti operai o studenti) di questi fabbricati come la biglietteria e la sala d'attesa (qui decisamente più ampie), locali deposito e l'ingresso agli appartamenti. A fianco di queste stazione, in apposite aree di manovra, erano presenti anche alcuni fabbricati

adibiti a magazzini/depositi merce, di costruzione semplice e a un piano solo ma comunque colorati di bianco e azzurro.

Oggi, dopo decenni di incuria, abbandono e occupazione da parte di vandali, tutti questi edifici (chi più e chi meno) versano in condizioni di grave degrado con pericolo di crolli o danneggiamenti seri; per molti di questi, l'unica soluzione trovata nel è stata quella di murare le aperture andando, sì a impedire altri vandalismi e pericoli, ma alterando ulteriormente gli edifici stessi. Troppo spesso questi fabbricati sono stati privati di molte loro parti, aggiungendo danno al danno oppure lasciati ricoprire dalla vegetazione spontanea, con tutte le conseguenze del caso; inoltre è bene evidenziare che le stazioni di Roverbella Centro e Peschiera sono state vittime di bombardamenti durante la seconda guerra mondiale e ricostruite con altri criteri costruttivi e compositivi mentre la

stazione di Monzambano è stata demolita nell'ottobre del 1988 per far spazio al parcheggio di un supermercato.

Con la conclusione delle procedure di acquisizione di questi beni da parte dei comuni interessati, nell'ambito del federalismo demaniale, l'obiettivo corretto potrebbe essere quello di restaurare e assegnare a questi edifici, testimonianze importanti in una mobilità del passato e di molteplici vicende, nuove funzioni in sintonia con le necessità di oggi, primo fra tutte la disponibilità di strutture di appoggio e ricezione per il cicloturismo lungo l'asta del fiume Mincio e la sua importante e frequentatissima pista ciclopedonale Eurovelo7.

5.2 Rilievo e restituzione della consistenza dei fabbricati tipo

Per poter comprendere da vicino le dimensioni, le caratteristiche costruttive e le funzioni che svolgevano i fabbricati della FMP si è reso necessario, oltre ad un ampio sopralluogo fotografico in entrambi i sensi di percorrenza lungo il suo tracciato, è stato indispensabile effettuare un rilievo diretto dei fabbricati con l'ausilio delle planimetrie catastali disponibili; essendo tutti questi edifici chiusi, murati, demoliti o crollati, è stato possibile entrare fisicamente solo all'interno della Fermata di San Brizio, occasione utile per vedere e capire meglio molti dettagli interni altrimenti impossibili.

Grazie a questo sopralluogo si è visto come le strutture dei fabbricati siano solide, costruite con cura (pur nella loro semplicità di carattere) e come siano state oggetto di vandalismi, occupazioni e abbandono ma più semplicemente alterazioni e modifiche apportate dalle famiglie che vi abitavano durante l'esercizio della ferrovia.

Qui di seguito sono presenti gli elaborati del ridisegno oltre la tavola per l'individuazione della posizione dei vari fabbricati lungo il percorso.

6 "Riuso": un termine ambiguo

6.1 Il concetto di "Riuso": dal generico alla FMP

Quotidianamente si fa utilizzo di una terminologia considerata a volte innovativa, senza sapere che in realtà deriva dall'unione di due parole latine e utilizzate da sempre: è il caso del termine "Riuso"; questa parole significati in effetti utilizzare nuovamente qualcosa.

Riutilizzare, non solo significa solamente conferire una nuova funzione a qualcosa ma è anche un valore importante e uno stile di vita, oltre che un modo di pensare sia da un punto di vista sociale che da un punto di vista ambientale e urbanistico.

Il riuso va inteso come un'alternativa al concetto dell'usa e getta e si applica quando le funzioni per cui è stato creato un prodotto vengono riviste alla luce di un suo nuovo ed originale utilizzo; diversamente, il riciclaggio impone la distruzione del rifiuto per creare un nuovo prodotto.

Il riuso è definito come la seconda delle "3R"; riduzione, riuso e riciclo, a cui si è aggiunta la 4 R riparare e spesso viene affiancato al mercato di seconda mano di mobili e oggettistica, abbigliamento e accessori, mezzi di trasporto o, più semplicemente nel nostro caso, al paesaggio e al patrimonio edilizio esistente.

Oggi più che mai prima d'ora è importante recuperare le aree e gli edifici abbandonati con il fine di riqualificare uno spazio e una struttura conferendo loro una nuova funzione, spesso con interventi di carattere sociale a vantaggio di una comunità; il recupero e la valorizzazione di un edificio dismesso e abbandonato al degrado possiamo intenderlo come un processo di rilettura spaziale e funzionale proponendo una serie di riflessioni accompagnate da un progetto che ne ridisegni il futuro.

Nel nostro caso, i numerosi edifici ancora esistenti della FMP, attendono da ormai troppi anni un attento restauro e il conferimento di una nuova funzione; analizzando l'ubicazione dei singoli fabbricati e l'individuazione delle tipologie e originarie funzioni a seconda del traffico ferroviario e spazio disponibile, è facile distinguere il percorso della FMP in due parti: il primo tratto "basso" è quello compreso tra la stazione di Mantova e la fermata di Pozzolo mentre il secondo tratto "alto" ha inizio in questo borgo ai piedi delle colline moreniche e termina a Peschiera del Garda, a pochi passi dalle rive del lago.

Con la costruzione, a partire dagli anni novanta, del percorso ciclo-pedonale Eurovelo7 e il successivo e costante sviluppo del cicloturismo, si può comprendere come i fabbricati presenti nel tratto "alto" della ferrovia possano essere riutilizzati come strutture a supporto del percorso ciclopeditonale, fornendo così spazi attrezzati dove oggi se ne avverte fortemente la carenza.

Le tre tipologie di fabbricati arrivati fino ai giorni nostri, d'ora in avanti verranno definite "case" o meglio "le case della ferrovia" e per queste si tenta di ipotizzare una serie di nuove funzioni precedute da importanti e necessari interventi di recupero; i caselli si prestano, per le loro dimensioni e l'ubicazione a Borghetto sul Mincio e Monzambano, a ospitare un noleggio/deposito di biciclette con annessa officina di riparazione per i turisti occasionali o sprovvisti di bicicletta propria (una sorta di servizio di bike-sharing), le fermate di Pozzolo sul Mincio e Salionze potrebbero essere convertite in punto di ristoro, vista la vicinanza al centro abitato, alle vie di comunicazione e soprattutto alla totale assenza di strutture simili sul percorso mentre nella stazione di Valeggio sul Mincio esiste la possibilità di ricavare almeno 3 appartamenti da concedere in locazione per brevi periodi ai cicloturisti (definibile anche guest-house) molto ricercate negli ultimi anni.

Proprio per averne ridisegnato la funzione e previsto un loro restauro, appare corretto abbandonare il termine fabbricato in favore di "casa" ovvero avremo la "Casa della Bicicletta", la "Casa del Ristoro" e la "Casa dell'Ospitalità".

Glossario tratto dalla legge 457 del 20/08/1978, Art. 31:

- **Restauro:** gli interventi di restauro e di risanamento conservativo sono quelli rivolti a conservare l'organismo edilizio e ad assicurarne la funzionalità mediante un insieme sistematico di opere che, nel rispetto degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo stesso, ne consentano destinazioni d'uso con essi compatibili.
- **Ristrutturazione edilizia:** sono gli interventi rivolti a trasformare gli organismi edilizi mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti.
- **Ristrutturazione urbanistica:** interventi rivolti a sostituire l'esistente tessuto urbanistico-edilizio con altro diverso mediante un insieme sistematico di interventi edilizi anche con la modificazione del disegno dei lotti, degli isolati e della rete stradale.
- **Manutenzione ordinaria:** interventi che riguardano le opere di riparazione, rinnovamento e sostituzione delle finiture degli edifici e quelle necessarie ad integrare o mantenere in efficienza gli impianti tecnologici esistenti.
- **Manutenzione straordinaria:** opere e modifiche necessarie per rinnovare e sostituire parti anche strutturali degli edifici, nonché per realizzare ed integrare i servizi igienico-sanitari e tecnologici, sempre che non alterino i volumi e le superfici delle singole unità immobiliari e non comportino modifiche delle destinazioni d'uso.

Definizioni del termine "Riuso" in senso generale:

- **In senso generale:** nuovo utilizzo, uso ulteriore di qualcosa, usare di nuovo (Es: riusare un abito).
- **In ambito architettonico:** recupero di strutture edilizie o aree degradate in impieghi di carattere sociale, per mezzo di interventi opportuni (Es: riuso di una ex-caserma in ospedale).
- **In ambito ambientale:** gestione econostenibile dei rifiuti che permette di limitare al minimo il ricorso a inceneritori e discariche (diverso però dal concetto di riciclo)

6.2 Alcuni casi di “Riuso”



Fig. 21_Il casello posto in località Paradiso a Peschiera del Garda, ceduto nel 2009 e trasformato in abitazione. Tra tutti i fabbricati realizzati a servizio della FMP Fortunatamente non tutti hanno subito la stessa sorte incontrando incuria e abbandono: il Casello di Peschiera del Garda, posto in località Paradiso nei pressi del deposito militare, è stato venduto nel dicembre del 2009 dal Demanio dello Stato a un privato che lo ha completamente restaurato mantenendo l'uso abitativo, aggiungendo un volume in netto contrasto con il fabbricato originario ma senza alterare i colori e gli elementi che contraddistinguevano originariamente il casello “tipo”; questa operazione può essere sicuramente considerata un buon esempio di recupero del patrimonio esistente e un buon progetto di architettura contemporanea.

Nella primavera 2016 ho avuto inoltre la grande fortuna e opportunità di conoscere il Prof. Fabio Malavasi (Professore di Medicina e Genetica presso l'Università degli Studi di Torino) originario di San Benedetto Po ma trasferitosi da anni per lavoro a Torino; lui è nato e vissuto per alcuni anni al Casello n°15 posto sulla Ferrovia Suzzara-Ferrara appena fuori l'abitato di San Benedetto Po e qualche anno fa, dopo anni di inutilizzo, ha ottenuto da parte del Demanio dello Stato una sorta di affidamento del Casello e gli ha consentito di restaurarlo a sue spese e di realizzare una casa-museo delle Ferrovie oltre che alloggio personale.



Fig. 22 _Il casello n°15 di San Benedetto Po, del Prof. Fabio Malavasi, sulla ferrovia Suzzara-Ferrara

Anche i fabbricati realizzati per questa ferrovia rispondevano ai criteri costruttivi indicati nel già citato libro pubblicato di fine '800 dal Real Corpo del Genio Civile e assomiglia moltissimo per dimensioni e criterio ai caselli della FMP; al piano terra è presente un unico vano adibito a zona giorno con camino a legna per il riscaldamento e la cottura de cibi, la scala in legno per l'accesso alle due camere da letto (singola e matrimoniale), bagno esterno ricavato in un copro addossato sul retro, pavimenti in cotto a spina di pesce, soffitti decorati, tetto a due falde e piccola rea di pertinenza sul fianco dell'abitazione con le uniche differenze nelle decorazioni, nella posizione di alcune aperture e nella disposizione delle camere, qui non comunicanti.

Terzo e ultimo esempio di "riuso" di un fabbricato ferroviario, questa volta destinato ad un esercizio pubblico, è quello dello "Scalo 4" a Santo Stefano al Mare (IM); si tratta del fabbricato che originariamente ospitava lo scalo merci della stazione di Santo Stefano al Mare e che nel 2012, a seguito della dismissione della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia



Fig. 23_Lo scalo n°4 di Santo Stefano al Mare (IM) "riusato" come punto ristoro sulla ciclabile costiera

in favore della nuova tratta esterna nel 2001, è stata recuperata per realizzare una struttura adibita a punto ristoro oltre che noleggio e deposito biciclette in quanto posizionata direttamente sul sedime ferroviario, da pochi anni trasformato in pista ciclopedonale che attraversa la costa ligure, a pochi passi dal mare, realizzata nel 2008.

Altra importante e lodevole iniziativa è quella presa dall'ANAS S.p.A., ente gestore da quasi due secoli di gran parte delle strade extraurbane del nostro paese, di emettere un bando di assegnazioni di 30 immobili scelti in tutt'Italia tra il suo immenso patrimonio immobiliare con lo scopo di ristrutturarli a sue spese e assegnarli a privati, aziende o associazioni con lo scopo di adibirli a piccoli alberghi, ristoranti, info-point turistici o negozi di prodotti locali.



Fig. 24_Un esempio di Casa Cantoniera recuperata e restaurata a Sabini Altamura (BA)

Il 16 dicembre 2015 è stato siglato un accordo di collaborazione tra Anas, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Agenzia del Demanio, che definisce le linee guida per un progetto di riqualificazione di una parte di case cantoniere di Anas che hanno potenzialità per sviluppare servizi turistici e culturali.

A luglio 2016 è stato presentato il bando di gara per mettere sul mercato, in regime di concessione, le prime 30 case cantoniere sulla rete stradale Anas.

7 Progetto: recupero e riuso dei fabbricati della FMP

7.1 La "Casa della Bicicletta"

Il fabbricato oggetto di intervento è il Casello di Monzambano ed è ubicato a margine dell'abitato in direzione est, oltre il fiume Mincio, sulla strada che conduce a Salionze; attualmente l'edificio si trova in condizioni fatiscenti, abbandonato all'incuria e al degrado da decenni e in attesa che gli venga conferito un nuovo utilizzo, o meglio, "riusato".

Il progetto prevede il recupero del fabbricato originariamente adibito a Casello ferroviario e "Riusato" come Casa della Bicicletta ovvero un punto attrezzato a officina riparazioni con magazzino e noleggio biciclette per i numerosi cicloturisti che arrivano da lontano e gli abitanti della zona in quanto questa struttura è dotata di un grande spazio utilizzabile come parcheggio e a pochi metri dalle sponde del fiume Mincio e quindi dal percorso ciclopedonale.

L'intervento di recupero consiste in un complessivo consolidamento e restauro dell'originario Casello, valorizzando il suo stile architettonico senza però alterarne il volume, l'immagine e gli spazi interni; non verrebbero quindi modificati gli spazi ma solo riadattati al nuovo utilizzo.

Al piano terra sarebbe presente l'ambiente adibito ad officina con il noleggio biciclette sul patio esterno e il bagno sul retro mentre al piano superiore sarebbero disponibili due ambienti, uno adibito a deposito o magazzino e uno a piccolo ufficio.

Tutto l'interno intervento è comunque vincolato al completamento delle procedure di acquisizione dal Demanio dello Stato, da parte del Comune interessato (oltre al sedime della FMP), e alla volontà di valorizzare questo patrimonio che, diversamente, non farebbe altro che aggravare il suo stato di degrado e non sarebbe più recuperabile.



Fig. 25_Simulazione esterna della "Casa della Bicicletta"



Fig. 26_Simulazione interna della "Casa della Bicicletta"

7.2 La "Casa del Ristoro"

Il fabbricato oggetto di intervento è la Fermata di Salionze ed è collocato a nord del paese, sulla strada provinciale che lo collega a Peschiera del Garda e comunque a pochi passi dal centro abitato e dalle sponde del fiume Mincio; attualmente l'edificio si trova in condizioni fatiscenti, abbandonato all'incuria e al degrado da decenni e in attesa che gli venga conferito un nuovo utilizzo, o meglio, "riusato".

Il progetto prevede il recupero del fabbricato originariamente adibito a Fermata e "Riusato" come Casa del Ristoro ovvero uno spazio adibito a bar-ristorante con dehor esterno, area giochi e parcheggio per gli abitanti della zona e i numerosi cicloturisti di passaggio.

L'intervento di recupero consiste in un complessivo consolidamento e restauro dell'originaria Fermata, valorizzando il suo stile architettonico aggiungendo però un volume "tecnico" sul retro che ospiti i servizi igienici per i clienti e il personale, oltre a modificare gli spazi interni abbattendo tutte le pareti divisorie, lavorando così in uno spazio totalmente libero da vincoli.

Al piano terra sarebbe presente lo spazio adibito a bar con cucina, dehor coperto da pompeiane, area giochi per intrattenere i bambini mentre, al piano superiore, lo spazio verrebbe utilizzato nelle stagioni meno calde.

Tutto l'interno intervento è comunque vincolato al completamento delle procedure di acquisizione dal Demanio dello Stato, da parte del Comune interessato (oltre al sedime della FMP), e alla volontà di valorizzare questo patrimonio che, diversamente, non farebbe altro che aggravare il suo stato di degrado e non sarebbe più recuperabile.



Fig. 27_Simulazione esterna della "Casa del Ristoro"

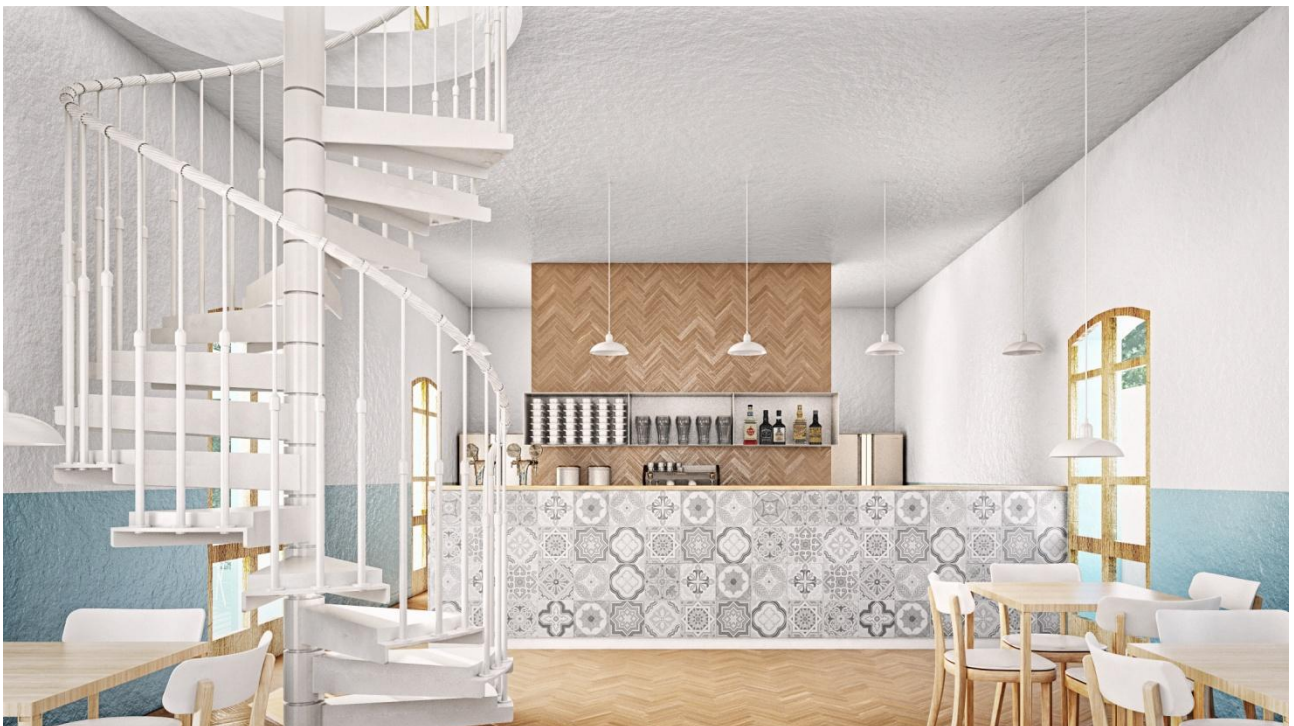


Fig. 28_Simulazione interna della "Casa del Ristoro"

7.3 La "Casa dell'Ospitalità"

Il fabbricato oggetto di intervento è la Stazione di Valeggio sul Mincio che è collocata in un'area abbandonata a valle del paese, nei pressi della frazione di Borghetto ma a pochi metri dal fiume Mincio; attualmente l'edificio si trova in condizioni fatiscenti, abbandonato all'incuria e al degrado da decenni e in attesa che gli venga conferito un nuovo utilizzo, o meglio, "riusato".

Il progetto prevede il recupero del fabbricato originariamente adibito a Stazione e "Riusato" come Casa dell'Ospitalità ovvero una struttura dove ricavare sei mini alloggi o guest-house oltre all'alloggio per il custode e una piccola reception.

L'intervento di recupero consiste in un complessivo consolidamento e restauro dell'originaria Stazione, senza aggiungere volumi ma lavorando solo sullo spazio disponibile internamente, rimodulando gli ambienti a secondo del nuovo utilizzo.

Al piano terra sarebbero presenti due alloggi con giardino privato prive di barriere architettoniche, alloggio per il custode e reception-ufficio mentre, al piano superiore verrebbero ricavati altri quattro alloggi (sempre tutti arredati).

Tutto l'interno intervento è comunque vincolato al completamento delle procedure di acquisizione dal Demanio dello Stato, da parte del Comune interessato (oltre al sedime della FMP), e alla volontà di valorizzare questo patrimonio che, diversamente, non farebbe altro che aggravare il suo stato di degrado e non sarebbe più recuperabile.



Fig. 29_Simulazione esterna della "Casa dell'Ospitalità"

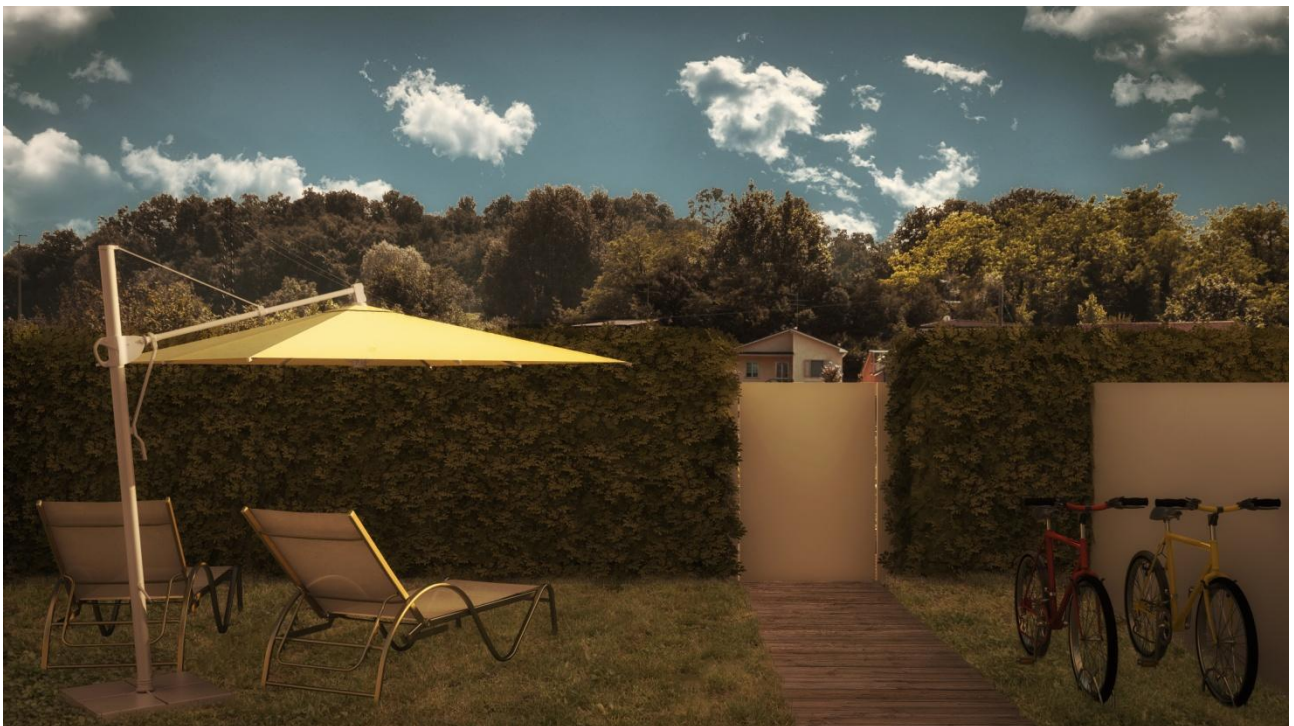


Fig. 30_Simulazione interna della "Casa dell'Ospitalità"

8 Considerazioni

La fase progettuale per la stesura di questo progetto, preceduta da un'attenta fase di analisi che andasse a toccare tutti gli aspetti interessati, ha avuto come criterio fondante quello di far coincidere e assecondare il più possibile le esigenze dei ciclo-turisti che utilizzano la pista ciclopedonale Mantova-Peschiera, il rispetto del paesaggio esistente, gli aspetti normativi e gli indirizzi che stanno prendendo le amministrazioni comunali oltre e soprattutto al concetto di "Riuso", termine fino ad oggi mai o troppo poco utilizzato in ambito architettonico per il recupero dei fabbricati rimasti della FMP.

L'ambito di progetto, i fabbricati rimasti partendo dalla frazione di Pozzolo sul Mincio fino ad arrivare al paese di Peschiera del Garda, avevano bisogno di essere recuperati, restaurati e valorizzati attraverso un riuso di questi: prendendo in analisi le tre tipologie tipo (Casello, Fermata e Stazione) si è proceduto a ipotizzare per questi tre nuove funzioni a supporto della pista ciclopedonale Eurovelo7 esistente e molto frequentata ma sostanzialmente priva di infrastrutture di supporto.

"Riusando" i tre fabbricati tipo come noleggio biciclette, punti ristoro e guest-house, si permette ai cicloturisti di scoprire e apprezzare il paesaggio attraversato con nuovi strumenti e da nuovi punti di vista.

Questa volta i ringraziamenti andranno un po' per le lunghe...

In primis voglio ringraziare tutta la mia famiglia perché non ha mai smesso di credere nelle mie potenzialità, nei miei ideali e mi ha sempre spronato a persistere nei miei obiettivi.

Devo ringraziare anche tutti i miei amici, oltre che compagni di Università con i quali ho condiviso esperienze, viaggi e progetti, sempre tutti uniti nella stessa direzione, quella di imparare a imparare.

Un ringraziamento speciale va ai miei amici di sempre, veri compagni di vita, di molte avventure (e disavventure), oltre che, da un anno, di balli latino-americani.

Grazie anche ad alcune persone speciali, oltre che piccole miniere di conoscenze: Learco Zanardi, Omero Maffizzioli, Prof. Fabio Malavasi e Ing. Leali, che con la loro disponibilità e passione, mi hanno dedicato il loro tempo e fornito materiale prezioso.

Non credo succeda di frequente ma io sono orgoglioso e fiero di dover ringraziare l'Azienda nella quale lavoro, tutti i miei insostituibili colleghi e soprattutto il mio titolare Oscar, che fin dall'inizio ha creduto in me e favorito nella conclusione di questo percorso di vita.

Infine vorrei ringraziare me stesso, per i numerosi e importanti traguardi raggiunti in questi ultimi anni, sul lavoro e nello studio, concentrato sempre più sui miei progetti di vita.

9 Bibliografia, siti internet, fonti di documentazione

Bibliografia:

- A. Muratori, La Ferrovia Mantova-Peschiera, Roma, Arti Grafiche Jasillo, 1975.
- Real Corpo del Genio Civile, Tipi di Fabbricati Ferroviarii – Stazioni e Case di Guardia, Torino, Litografia F.lli Doyen, 1883.
- F. Malavasi, R. Santini, G. Sostaro, F. Tiengo, La Suzzara-Ferrara 125 anni dopo, Venaria Reale, Litograf Arti Grafiche sas, 2013

Siti Internet:

- http://www.ferrovieabbandonate.it/linea_dismissa.php?id=129
- <http://www.trenieferrovie.it/storiafmp.asp>
- <http://www.comunemaranovalpolicella.vr.it/HTML/bibliotecabcmv/tram/015bis03.htm>
- <http://www.webalice.it/almurato/fmp1.htm>
- <http://www.associazionefmp.it/index.asp>
- http://www.ferrovieabbandonate.it/linea_dismissa.php?id=129
- http://www.photorail.com/phr2le%20concesse/ferrovia_mantova_peschiera.htm
- <http://www.linthout.it/salionze.html>
- <https://www.youtube.com/watch?v=wDbULTFgps0>
- https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Mantova-Peschiera
- www.google.com/immagini/ferroviamantovapeschiera
- <http://www.associazionefmp.it/docs/2-storiaFMP.pdf>
- <http://www.saperetecnicocondiviso.it/archivi/percorsi-tematici/edilizia-ferroviaria/tipologie/>
- <https://www.youtube.com/watch?v=WRjAwUg4rZ8>
- <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/07/22/fabio-il-ricercatore-innamorato-dei-binariTorino13.html>
- https://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Santo_Stefano-Riva_Ligure
- <http://www.sanremonews.it/leggi-notizia/argomenti/altre-notizie/articolo/santo-stefano-al-mare-perto-scalo-4-il-nuovo-punto-ristoro-sulla-pista-ciclabile-per-un-caffe-in.html>

Altre fonti di documentazione:

- Biblioteca Comunale di Marmirolo "Maria Bozzini"
- Gazzetta di Mantova (articoli e lettere pubblicate)
- Catasto terreni e fabbricati (planimetrie catastali)
- Comune di Marmirolo e Provincia di Mantova
- Archivio personale dell'Geom. Leali di Mantova, appassionato dell'argomento

Note bibliografiche:

1_Roberto Mattioni, *La bella Cenerentola* (PDF), Mantova, Associazione Ferrovia Mantova Peschiera, 1998.

2_Archivio personale del Geom. Leali di Mantova, opuscoli, articoli e documenti vari

3_Roberto Mattioni, *La bella Cenerentola* (PDF), Mantova, Associazione Ferrovia Mantova Peschiera, 1998.

4_Archivio personale del Geom. Leali di Mantova, opuscoli, articoli e documenti vari

5_Alessandro Muratori, *La Ferrovia Mantova Peschiera*, Roma, GRAF, 1975.

6_Alessandro Muratori, *La Ferrovia Mantova Peschiera*, Roma, GRAF, 1975.

7_Archivio personale del Geom. Leali di Mantova, opuscoli, articoli e documenti vari

8_Archivio personale del Geom. Leali di Mantova, opuscoli, articoli e documenti vari

9_Alessandro Muratori, *La Ferrovia Mantova Peschiera*, Roma, GRAF, 1975.

10_Archivio personale del Geom. Leali di Mantova, opuscoli, articoli e documenti vari

11_Archivio personale del Geom. Leali di Mantova, opuscoli, articoli e documenti vari

12_Roberto Mattioni, *La bella Cenerentola* (PDF), Mantova, Associazione Ferrovia Mantova Peschiera, 1998.

13_Alessandro Muratori, *La Ferrovia Mantova Peschiera*, Roma, GRAF, 1975.

14_Archivio personale del Geom. Leali di Mantova, opuscoli, articoli e documenti vari

15_Alessandro Muratori, *La Ferrovia Mantova Peschiera*, Roma, GRAF, 1975.

16_Roberto Mattioni, *La bella Cenerentola* (PDF), Mantova, Associazione Ferrovia Mantova Peschiera, 1998.

17_Roberto Mattioni, *La bella Cenerentola* (PDF), Mantova, Associazione Ferrovia Mantova Peschiera, 1998.

18_Alessandro Muratori, *La Ferrovia Mantova Peschiera*, Roma, GRAF, 1975.

19_Alessandro Muratori, *La Ferrovia Mantova Peschiera*, Roma, GRAF, 1975.

20_Alessandro Muratori, *La Ferrovia Mantova Peschiera*, Roma, GRAF, 1975.

21_Roberto Mattioni, *La bella Cenerentola* (PDF), Mantova, Associazione Ferrovia Mantova Peschiera, 1998.

22_ Alessandro Muratori, *La Ferrovia Mantova Peschiera*, Roma, GRAF, 1975.

23_ Roberto Mattioni, *La bella Cenerentola* (PDF), Mantova, Associazione Ferrovia Mantova Peschiera, 1998.

24_ <http://www.webalice.it/almurato/fmp1.htm>

25_ <http://www.webalice.it/almurato/fmp1.htm>

26_ Archivio personale del Geom. Leali di Mantova, opuscoli, articoli e documenti vari

27_ <http://www.webalice.it/almurato/fmp1.htm>

28_ <http://www.webalice.it/almurato/fmp1.htm>

29_ <http://www.webalice.it/almurato/fmp1.htm>

30_ Archivio personale del Geom. Leali di Mantova, opuscoli, articoli e documenti vari

Fonti immagini

Copertina_ Studio Calzolari, fotografie, Lombardia Beni Culturali

Fig.1_ Archivio personale del Sig. Learco Zanardi

Fig.2_ Archivio personale del Sig. Learco Zanardi

Fig.3_ Associazione F.M.P. Ferrovia Mantova Peschiera

Fig.4_ Archivio personale dello stimato Prof. Fabio Malavasi

Fig.5_ Studio Calzolari, fotografie, Lombardia Beni Culturali

Fig.6_ Archivio personale dello stimato Prof. Fabio Malavasi

Fig.7_ Wikimedia Commons, Mantua–Peschiera railway disused tracks 20100221

Fig.10_ Studio Calzolari, fotografie, Lombardia Beni Culturali

Fig.16_ Associazione sportivo-culturale "Gli Scarponauti" Mantova

Fig.17_ <http://bicicletta.bonavoglia.eu/itinerari/mincio.html>

Fig.23_ <http://www.scalo4.com/>

Tutte le restanti immagini inserite in questa Tesi sono fotografie realizzate dagli autori stessi. Gli autori si sono curati di inserire tutti i riferimenti necessari; nel caso risultassero mancanze, si rimane comunque a disposizione degli aventi diritto per regolare le eventuali spettanze.