

GENOVA
Stazione Ferroviaria Piazza Principe
Piazza Acquaverde

Relazione storico-artistica

La stazione ferroviaria di Genova Piazza Principe si affaccia con il suo lungo fronte principale su Piazza Acquaverde, occupando nel suo complesso una vasta area situata all'estremità occidentale della cinta muraria trecentesca.

Ideata come stazione di testa della linea ferroviaria Genova – Torino, doveva al contempo strutturarsi per il servizio passeggeri e soddisfare le esigenze di collegamento con gli scali portuali per le merci. Tale duplice funzione, assieme alla chiara volontà di situare il nuovo ed emblematico edificio all'interno della città di Genova, trovò sin da subito nelle vicinanze della porta di San Tomaso il naturale termine del tracciato che, dopo aver disceso la valle del Polcevera e attraversato in galleria il promontorio di San Benigno, giungeva sull'arco portuale da ponente.

L'area presa in esame era tutt'altro che libera da edifici, ad eccezione dei giardini del palazzo Doria a Fassolo e della piazza che lo divideva dalle mura. Pertanto le prime ipotesi individuarono proprio in questi spazi il possibile arrivo dei binari, prevedendo in certi casi un riuso del palazzo gentilizio a edificio passeggeri, e identificando la nuova stazione con il toponimo Piazza Principe che rimarrà da allora inalterato.

Le esigenze dello scalo ferroviario ben presto condussero ad ampliare notevolmente l'area di trasformazione indicata nei vari progetti che si sono susseguiti durante tutto il periodo della realizzazione delle infrastrutture della strada ferrata vera e propria.

All'iniziale sbancamento del bastione di S. Michele e della porta di San Tommaso, necessario all'ingrandimento della piazza Principe, seguirono tra il 1856 e il 1857 la demolizione del monastero di San Paolo e dell'edificio dei magazzini del grano, entrambi già trasformati all'epoca in caserme, che scomparvero per far posto alla costruzione della stazione definitiva e della via A. Doria. Infatti all'inaugurazione della linea ferroviaria del 20 febbraio 1854, avvenuta con cerimonia solenne alla presenza della famiglia reale, era stato a malapena completato l'edificio in legno della provvisoria stazione passeggeri, che rimase in funzione sino al 1860, mentre il primo progetto di massima della stazione definitiva venne presentato all'Amministrazione delle Strade Ferrate in data 25 marzo 1854, a firma dell'ing. Alessandro Mazzuchetti. L'impostazione dei punti salienti di tale redazione venne mantenuta per la stesura del progetto definitivo che, a seguito di varie commissioni ministeriali e cittadine, vide la sua approvazione con gli elaborati presentati il 25 giugno del 1855.

La modifica più rilevante apportata al progetto iniziale fu quella di contenere il più possibile l'abbassamento previsto della piazza dell'Acquaverde, così da evitare possibili danni e conseguenti cause legali con i proprietari degli edifici ad essa prospicienti. La differenza di 2 metri di quota che si venne a determinare tra la piazza e il piano dei binari venne ovviata con l'utilizzo di scalinate interne.

Il 3 settembre del 1860 la nuova stazione fu aperta al pubblico. I lavori in realtà furono ultimati nel maggio del 1861, quando era già stata posta la questione dell'attraversamento della città da parte della linea ferroviaria per il collegamento con la prevista tratta Genova Principe – la Spezia. Quando il 23 novembre del 1868, pur con notevolissime difficoltà nella realizzazione del tracciato, venne aperto all'esercizio il tratto della Ferrovia Ligure compreso tra Chiavari e la Stazione Orientale di Genova, si accelerò anche l'inizio lavori per la traversata di collegamento tra le due stazioni cittadine che cominciarono il primo novembre del 1869.

Il 25 luglio 1872 la galleria a doppio binario venne aperta all'esercizio e la stazione Principe, che fino a quel momento era stata una stazione di testa, diventò una stazione mista di testa e di

transito. La configurazione ottenuta obbligava i treni diretti a levante a compiere una manovra di regresso per poter imboccare la galleria, una volta sostato ai binari d'arrivo sotto la grande tettoia. La complessità della manovra e l'impossibilità di dotare il binario verso/da levante di un proprio sistema di marciapiedi, causarono in breve una situazione di ostacolo al traffico esistente e in continua espansione.

Nel 1892 fu istituita una commissione Speciale per l'ampliamento del porto di Genova. In tale sede fu deciso il potenziamento della Stazione Principe in base al quale si avanzò la proposta di un allargamento verso monte, nell'area dell'arsenale di Terra, con l'introduzione di cinque binari passanti. Questa soluzione comportava importanti modifiche della galleria della Traversata. I nuovi binari sarebbero entrati in una nuova galleria di biforcazione, raccordata con l'esistente, comportandone la demolizione di un primo tratto con conseguente arretramento del muraglione di contenimento.

I lavori di demolizione dell'Arsenale di Terra terminarono nell'ottobre del 1901. Compilate le demolizioni vennero realizzati fra il 1902 e il 1904 i muraglioni di contenimento, i collegamenti viari ai quartieri a monte e l'infrastruttura dei binari, della galleria e della camera di biforcazione. Nel 1904 il piazzale dei binari passanti fu completato con le tettoie e venne attivato il servizio viaggiatori con la nuova stazione di Brignole.

Il nuovo fabbricato viaggiatori, completato nell'anno seguente su progetto dell'ing. Giacomo Radini Tedeschi, si appoggiava al vecchio fabbricato arrivi compromettendo la simmetria della stazione ottocentesca e determinando di fatto il progressivo sbilanciamento verso i binari di transito.

Un ulteriore Piano di Ampliamento del piazzale di Principe, dove il traffico si svolgeva quasi totalmente sui cinque binari relativi alla trasformazione del 1904, venne previsto all'interno del grande piano di riordinamento infrastrutturale del nodo di Genova del 1938.

L'aumento del numero dei binari e il relativo allungamento dei sottopassi al servizio dei viaggiatori erano correlati al raddoppio della Traversata e alla costruzione di una galleria a doppia canna sotto l'Hotel Miramare (galleria San Rocco).

Il progetto prevedeva di ricavare lo spazio utile verso monte con la demolizione dell'Ammazzatoio, lungo la valle del Lagaccio, della Scuola Duca degli Abruzzi, la casa Littoria Enrico Toti e la caserma della Provvidenza posti su ciò che rimaneva del bastione di San Michele.

I lavori iniziarono con le demolizioni nel 1939 e proseguirono con la realizzazione della galleria di San Rocco e di altre infrastrutture di collegamento che, nonostante i rallentamenti conseguenti all'entrata in guerra dell'Italia e alla conseguente penuria di materiali e operai specializzati, proseguirono almeno fino al 1942 per poi fermarsi quasi del tutto durante l'occupazione tedesca.

Durante il conflitto la stazione ebbe danni rilevanti dovuti alle incursioni aeree anglo-americane. Furono gravemente lesionati l'atrio arrivi, con crollo parziale delle murature e del soffitto di legno, i locali biglietteria e devastato il ristorante. Numerosi i crolli di coperture e di porzioni degli edifici prospicienti via A. Doria. In precedenza, con l'entrata in vigore del Regio Decreto sulla "Disciplina della raccolta dei materiali metallici di recupero" del luglio del 1940, meglio noto come "Campagna del Ferro", era già stata smantellata la tettoia metallica della stazione ottocentesca.

Nel dopoguerra la ricostruzione e il ripristino di una regolare circolazione ferroviaria avvenne in tempi abbastanza rapidi grazie al massiccio aiuto degli Alleati che fornirono materiali e attrezzature. Anche i lavori per l'ampliamento del piazzale di stazione furono ripresi. Il nuovo muraglione di contenimento venne concluso nel 1949. Le due gallerie, nuova e vecchia ampliata, furono dotate degli attuali portali in conci di pietra affiancati da due portali minori e l'insieme

rifinito superiormente dall'imponente cornicione aggettante sul quale si andava ad impostare il parapetto di salita della Provvidenza.

In tempi più recenti si è nuovamente intervenuti sul nodo di Principe con l'intervento portato a termine nel 1993, in occasione delle Celebrazioni Colombiane: il Passante di Genova. Per risolvere i limiti di capacità dell'asse Sampierdarena – Principe – Brignole, venne ripreso un progetto del 1979 che prevedeva la realizzazione di un percorso alternativo, in grado di assorbire un certo numero di treni pendolari, utilizzando una delle numerose tratte costruite a servizio del porto e oramai praticamente abbandonate. Alla vecchia galleria San Tommaso ne venne affiancata una nuova per il collegamento con il tracciato a monte della Traversata. I lavori della nuova galleria, intitolata a Cristoforo Colombo, iniziarono il 15 dicembre 1987 e terminarono nel periodo marzo/aprile 1993. Questi lavori comportarono la realizzazione di corridoi interni a servizio dei due binari della sotterranea di Principe.

Come si può ben considerare dal susseguirsi delle vicende storiche brevemente illustrate, la Stazione Principe ha subito nel tempo continue trasformazioni, dettate principalmente dal crescente aumento del traffico ferroviario, spesso in totale assenza di una visione unitaria.

L'organismo attuale, caratterizzato principalmente dalle scelte distributive e compositive di inizio novecento, è formato dalla giustapposizione di corpi di fabbrica in cui si possono riconoscere le diverse fasi evolutive sino all'attuale intervento di riqualificazione funzionale, in corso di ultimazione.

L'impianto ottocentesco era articolato ad U attorno allo spazio coperto dei binari di testa, protetti da una grande tettoia metallica ad arco ribassato con una luce di 48 m i cui punti d'appoggio delle strutture sono ancora ben individuabili. A questa fase si deve il lungo affaccio su via A. Doria del palazzo degli uffici, attiguo all'area originariamente di arrivo delle merci, e il fabbricato per i viaggiatori in partenza con affaccio su piazza dell'Acquaverde, un tempo dotato di biglietteria e sale d'attesa distinte per classi e successivamente oggetto di numerose modifiche interne.

Il fronte sulla piazza in questa fase si presentava con il sopravvissuto corpo a forma di pronao collocato in posizione centrale, del quale tutt'oggi si può ammirare la variegata decorazione plastica. Tale corpo ospitava un vestibolo accessibile alle vetture per il trasporto dei viaggiatori e da queato dipartivano due ali laterali colonnate, concluse da due archi. Uno dava accesso alla via A. Doria, demolito nel 1929 per la sistemazione della stessa, e l'altro alla via coperta degli arrivi, settore sostituito completamente dal nuovo fabbricato viaggiatori dell'ampliamento del 1904.

La realizzazione dei cinque binari di transito comportò innanzi tutto lo spostamento dell'asse principale della stazione. La conformazione dei due atrii in successione, su cui si articola l'ampliamento del ing. Radini Tedeschi, individua l'attuale percorso di accesso ai binari determinando la perdita dell'originaria simmetria del prospetto disegnato dal Mazzucchetti.

Il nuovo fabbricato si appoggia al vecchio con uno sviluppo planimetrico di forma triangolare e presenta su piazza Acquaverde un fronte che sostituisce in parte e integra quello originale. Il fornace principale d'accesso ad architrave piano, affiancato da due laterali con arco a tutto sesto inscritto entro due lesene, sostituisce il demolito arco ed è seguito da un ulteriore porticato, replica di quelli ai lati del pronao, che si va ad appoggiare a un piccolo corpo di fabbrica che conclude l'insieme.

Il nuovo grande atrio, dotato di copertura voltata in legno e ferro, da accesso tramite una scala all'atrio a quota inferiore dal quale partono i due sottopassaggi ai binari. Tali sottopassaggi sono stati costruiti per rispondere all'esigenza, oggi non più sentita, di dividere i flussi d'arrivo e partenza.

Gli interventi di inizio novecento sono quelli che caratterizzano maggiormente l'impianto attuale anche per ciò che riguarda gli aspetti decorativi e le finiture degli spazi viaggiatori. Sono da

evidenziare i lampadari della sala d'aspetto del fabbricato passeggeri nella quale è conservata la decorazione a stucco del soffitto con dipinto centrale, unico se si eccettua lo stemma che decora il soffitto del vestibolo del pronao.

Dell'ampliamento a cavallo della seconda guerra mondiale si possono individuare le pensiline dei nuovi binari, che si differenziano per materiali e stile da quelli in struttura metallica e l'edificio a torre posto sull'estremità occidentale del binario 11.

Il progressivo degrado provocato dalla sovrapposizione di superfetazioni incontrollate, dall'invecchiamento e dallo scadimento fisico e funzionale delle strutture e degli elementi architettonici hanno progressivamente svalutato l'immagine degli spazi monumentali, offrendo ai viaggiatori un quadro inadeguato e caotico, al quale gli attuali interventi di riqualificazione promettono di porre rimedio.

Le opere in corso di ultimazione hanno comportato un lungo processo d'intervento sia di riorganizzazione impiantistica, sia di modificazione degli spazi interni al complesso. Di grande rilevanza è l'inserimento del parcheggio interrato nell'area della vecchia stazione di testa, che una volta reso funzionante dovrebbe permettere la creazione di un sistema d'interscambio tra ferrovia, metropolitana e viabilità stradale. Dovrebbe infatti risultare, a opere finite, completato il collegamento diretto tra la stazione ferroviaria e la fermata della Metropolitana di Principe.

Proprio gli ampi interventi di scavo hanno interessato un'area già indagata dai rilievi archeologici seguenti alle attività di scavo dei primi anni '90 per la realizzazione della metropolitana. Si tratta di porzioni murarie di case del borgo quattrocentesco di San Tomaso che erano state demolite per la costruzione della cinta muraria del 1536, a cui si riferiscono le strutture murarie di notevoli dimensioni.

L'atrio superiore, la cui pavimentazione è stata ripristinata in pietra di Luserna come negli antistanti porticati, è stato individuato come nodo principale dell'attuale intervento, ponendo in particolare risalto la splendida volta in struttura metallica portante e inserendovi una struttura di solaio con pianta a "C" che interrompe l'altezza del vano di collegamento con l'atrio inferiore e diventa balcone di affaccio sullo stesso. L'atrio è stato chiuso nel lato su piazza Acquaverde da una vetrata e ospiterà negli spazi ad esso comunicanti, anche grazie alla funzione distributiva del nuovo solaio, esercizi commerciali oltre ai servizi direttamente connessi alla funzione.

BIBLIOGRAFIA

F. BALLETTI, *“Contributi per una storia dell'urbanistica genovese, studi e documenti 1881-1940”*, in Quaderni di Urbanistica 1, Genova 1988

E. POLEGGI, P. CEVINI *“Genova”*, Genova, 1998

V. BAGNASCO, *“Genova Piazza Principe, Storia di una stazione”*, Torino 2014

Genova, 04/09/2015

IL TECNICO INCARICATO
(arch. Davide Ghinatti)