

Région Autonome
Vallée d'Aoste



Regione Autonoma
Valle d'Aosta

Assessorat de l'Education et de la Culture
Assessorato Istruzione e Cultura

Réf. n° - Prot. n.

Aoste / Aosta

PEC FERSERVIZI – gruppo ferrovie dello Stato italiano
Zona Nord-Ovest
Distaccamento servizi immobiliari Torino
Sede di Torino
Via Sacchi 7
10125 TORINO (TO)
PEC: ferservizi.torino@pec.ferservizi.it

PEC SIGNOR SINDACO DEL COMUNE DI
11100 AOSTA (AO)

PEC UFFICIO TECNICO URBANISTICO DEL COMUNE DI
11100 AOSTA (AO)

E, pc ASSESSORATO OPERE PUBBLICHE, DIFESA DEL SUOLO
E EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA
DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE, RISORSE IDRICHE
E TERRITORIO
STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
S E D E

ASSESSORATO ISTRUZIONE E CULTURA
STRUTTURA PATRIMONIO PAESAGGISTICO
E ARCHITETTONICO
S E D E

ASSESSORATO ISTRUZIONE E CULTURA
STRUTTURA PATRIMONIO ARCHEOLOGICO
S E D E

ASSESSORATO ISTRUZIONE E CULTURA
UFFICIO AUTORIZZ. BENI ARCHITETTONICI
E CONTRIBUTI
S E D E

ASSESSORATO ISTRUZIONE E CULTURA
UFFICIO CATALOGO E ARCHIVI ICONOGRAFICI E
DOCUMENTALI
S E D E

Vs prot. Ferservizi-ZNNO-DSI.TO\PRT\2017\0020460
Ns. prot. n. 5552VINC del 31/07/2017

OGGETTO: edificio denominato *“ex Casello ferroviario doppio di Aosta ora edificio residenziale, posto al Km 0+956” della linea ferroviaria Aosta Pré-Saint-Didier*, sito in via Lys 10 nel Comune di Aosta.

.....
Département de la surintendance des activités et des biens culturels

Catalogue biens culturels

Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali

Catalogo beni culturali

11100 Aosta (Ao)

3, Place Narbonne

téléphone +39 0165272736

fax +39 0165272666

11100 Aosta (Ao)

Piazza Narbonne, 3

Telefono +39 0165272736

telex +39 0165272666

soprintendenza_beni_culturali@regione.vda.it

soprintendenza_beni_culturali@pec.regione.vda.it

c.armaroli@regione.vda.it

www.valleisaa.it

cf 80002270074

Richiesta di verifica dell'interesse culturale, ai sensi dell'art.12 del D.lgs. 22.01.2004 n.42.

- RISPOSTA ad esito negativo con prescrizioni per il P.R.G.C.

Riferimenti Catastali:

- Edificio identificato al Catasto urbano al foglio 34, mappale 98, subalterno 3, (Classe 2, Categoria A/3), subalterno 4, (Classe 2, Categoria A/3), del Comune di Aosta.

Proprietario: Ente RFI Rete Ferroviaria Italiana, con sede in Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Roma, Codice Fiscale 04207001001

Richiami legislativi:

articolo 38 della legge 16.05.1978 n. 196, "*Norme di attuazione dello statuto speciale della Valle d'Aosta*";

decreto legislativo 22.01.04 n.42 "*Codice dei beni culturali e del paesaggio ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002 n.137*" e s.m.i.;

articolo 1 comma 1 della legge regionale 10.06.1983 n.56 "Misure urgenti per la tutela dei beni culturali" e s.m.i., riguardante la delega delle funzioni ministeriali in materia di Beni Culturali all'Assessore regionale competente;

art.8 comma 2 della legge regionale 56/83 già citata riguardante la tutela dei beni considerati documento;

legge 07.08.1990 n. 241 "*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*".

Per quanto di stretta competenza, ai sensi della normativa citata preso atto della richiesta di verifica culturale dei beni sopra individuati presentata dal richiedente e valutata la documentazione prodotta contenente le schede di individuazione territoriale e fiscale e comprendenti una breve descrizione morfologica, nonché della documentazione fotografica si formulano le seguenti considerazioni e si esprime il presente atto di esito.

INQUADRAMENTO GENERALE

Inaugurata il 28 ottobre 1929 la tratta ferroviaria Aosta - Pré-Saint-Didier rappresenta la realizzazione parziale di un'idea ben più ambiziosa che già nel 1850 aspirava a collegare Ivrea con la Francia e la Svizzera attraverso la città di Aosta.

Dell'idea iniziale, solo la realizzazione del tronco Ivrea - Aosta subì un'accelerazione nel 1879, quando l'approvazione della legge sulle infrastrutture ferroviarie diede il via ai lavori preparatori che permisero, tra il 1881 e il 1886, la cantierizzazione della nuova strada ferrata che il 4 luglio 1886 portò alla stazione di Aosta il primo treno.

La rimanente parte del progetto che coinvolgeva l'alta Valle d'Aosta subì un lungo periodo di silenzio che terminò nell'ottobre del 1924, quando, per trasportare più facilmente il materiale proveniente dal giacimento minerario di la Thuile, la Società Ansaldo-Cogne chiese la concessione per la costruzione di una ferrovia a vapore ma a scartamento ridotto da Aosta a Pré-Saint-Didier. Dopo ampie discussioni, con decreto dell'aprile 1927 venne approvato un progetto a scartamento normale che consentisse anche il trasporto delle persone e venne affidata la costruzione della linea alla Società Cogne per conto dello Stato. L'ipotesi del traforo ferroviario sotto il Monte Bianco fu accantonata insieme al collegamento con la Svizzera.

Lo Stato anticipò 30 milioni di lire, dei 38 previsti per la realizzazione della linea, intervenendo successivamente con ulteriori 4 milioni, per i maggiori costi resisi necessari a causa dei problemi tecnici emersi nella fase di realizzazione.

La realizzazione dei 31,37 km di ferrovia di cui quasi nove in galleria avvenne in poco meno di due anni e il 28 ottobre 1929 entrò in funzione una delle prime linee ferroviarie a trazione elettrica continua d'Italia, grazie allo sfruttamento delle risorse fornite dalla centrale idroelettrica di Champagne. La sottostazione elettrica di alimentazione della linea si trovava presso la stazione di Avise.

Oltre alla sottostazione elettrica di Avise citata, lungo la linea ferroviaria vennero realizzate anche nove stazioni (Sarre, Saint-Pierre, Villeneuve, Arvier, Avise, Derby, La Salle, Morgex e Pré-Saint-Didier) e 23 case cantoniere per la manutenzione della tratta e la gestione dei caselli ferroviari.

Occorre evidenziare come le stazioni ferroviarie di questa linea possiedano un'architettura nettamente differente rispetto a quelle presenti sul territorio nazionale e soprattutto rispetto alla tratta Ivrea - Aosta in diretta connessione. In questa "ferroviaria montana" il progettista delle opere, l'Ing. Saltarelli, diede spazio alla tradizione architettonica locale sostituendo "il modello urbano dell'800, con murature fortemente bugnate ed aperture a sviluppo verticale incorniciate" utilizzato nella Ivrea - Aosta con un modello ispirato alla Cascina Ôla adiacente al Castello di Introd nel quale prevale l'uso della pietra e del legno. Venne comunque mantenuto, come altrove in Italia, il "sistema" di fabbricati con tipologie omogenee per consentirne l'immediata identificazione, dando tuttavia, spazio a pilastri cilindrici, murature in pietra e malta, travi di sostegno e tamponamenti lignei.

In funzione dell'importanza strategica furono individuate tre tipologie dimensionali di stazione: Pré-Saint-Didier e Morgex le principali, probabilmente in quanto capolinea la prima e determinante per il trasporto del materiale minerario proveniente da La Thuile la seconda; Sarre, Villeneuve, Arvier e La Salle le stazioni di dimensioni medie e le altre di dimensioni minori.

Anche se in misura minore rispetto alla linea Ivrea - Aosta, l'infrastruttura ferroviaria è stata fondamentale per lo sviluppo economico e sociale dell'alta valle e ha inciso notevolmente anche nell'espansione del turismo.

ANALISI DELL'EDIFICIO

L'edificio oggetto della presente verifica di interesse culturale si colloca alla progressiva chilometrica 0+956 e viene definito nella documentazione prodotta "casa cantoniera doppia" in quanto ospita due alloggi posti sui due livelli e con accesso indipendente. Esso prima dell'automatizzazione dei passaggi a livello era un "casello ferroviario" ossia ospitava il personale addetto alla gestione del passaggio a livello in corrispondenza della viabilità cittadina.

Il fabbricato è realizzato con muratura esterna in pietrame e malta e con tramezzatura interna in mattoni intonacati. La struttura del tetto è in legno, così come l'assito di rivestimento mentre la copertura è in tegole di cemento.

Internamente l'edificio risulta essere stato adeguato alle esigenze funzionali abitative, così come esternamente sono stati inseriti elementi quali il tamponamento del balcone e le ante esterne alle aperture; è stata, comunque, mantenuta la volumetria originaria e sono ancora presenti i seguenti elementi che caratterizzano le stazioni e case cantoniere ferroviarie progettate e realizzate contestualmente alla ferrovia:

- finitura esterna in pietra a vista alternata a parti tamponate in legno e cantonali in pietra;
- tetto a due falde con parte "smussata" verso i binari, travi sagomate e tamponamento in legno;
- balcone sul lato binari, con pavimento e travi portanti lignee sagomate;
- tamponamento del balcone ad assito verticale che prosegue a tutt'altezza fino alla copertura e parapetto realizzato in parte con tavolato pieno ad andamento orizzontale in parte con tipologia più tradizionale ad elementi verticali regolari;
- aperture con ampie cornici decorate con motivo gotico con alcuni serramenti a specchiatura multipla;
- targhe metalliche con l'indicazione della progressiva chilometrica.

DETERMINAZIONI E PRESCRIZIONI

Il manufatto in questione, allo stato attuale delle conoscenze, non sembra possedere caratteristiche storico-architettoniche tali da presentare interesse particolarmente importante di carattere nazionale ed è **da ritenersi libero dall'applicazione delle disposizioni della parte II del decreto legislativo 22.01.04 n.42, riguardante i "beni culturali"**.

Tuttavia, il fabbricato mantiene un interesse locale in relazione della funzione svolta, nonché degli elementi architettonici che lo caratterizzano e che analogamente agli altri edifici realizzati contestualmente alla ferrovia Aosta - Pré-Saint-Didier lo rendono immediatamente identificabile e riconducibile a tale infrastruttura. La gestione della tutela del bene è, pertanto, demandata al P.R.G. nel quale la classificazione – ai sensi del provvedimento attuativo della l.r. n. 11 del 1998, approvato con Deliberazione della Giunta regionale 418 del 15 febbraio 1998 – dovrà essere **“B – edificio documento”**.

Lo stesso sarà, pertanto, soggetto alla tutela cui alla l.r. 10 giugno 1983, n. 56 e a tal fine, eventuali interventi di recupero dovranno mantenere e conservare gli elementi sopra elencati o qualora non recuperabili, gli stessi potranno essere sostituiti con altri di tipologia e materiale da definire in sede autorizzativa con questa Soprintendenza.

L'esito della presente verifica ha effetto immediato e si richiede al Comune di competenza di prendersi carico dell'attivazione delle procedure di variante al P.R.G. di cui alla l.r. 6 aprile 1998, n. 11.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso amministrativo all'Assessore all'Istruzione e Cultura ai sensi dei combinati disposti dell'art. 16 e dell'art. 8, del decreto legislativo 42/04, nonché dell'art. 38, della legge 196/78 e dell'art. 1, comma 1, della legge regionale 11/93 di modifica della legge regionale 56/83.

IL SOPRINTENDENTE
arch. Roberto DOMAINE

- documento firmato digitalmente -

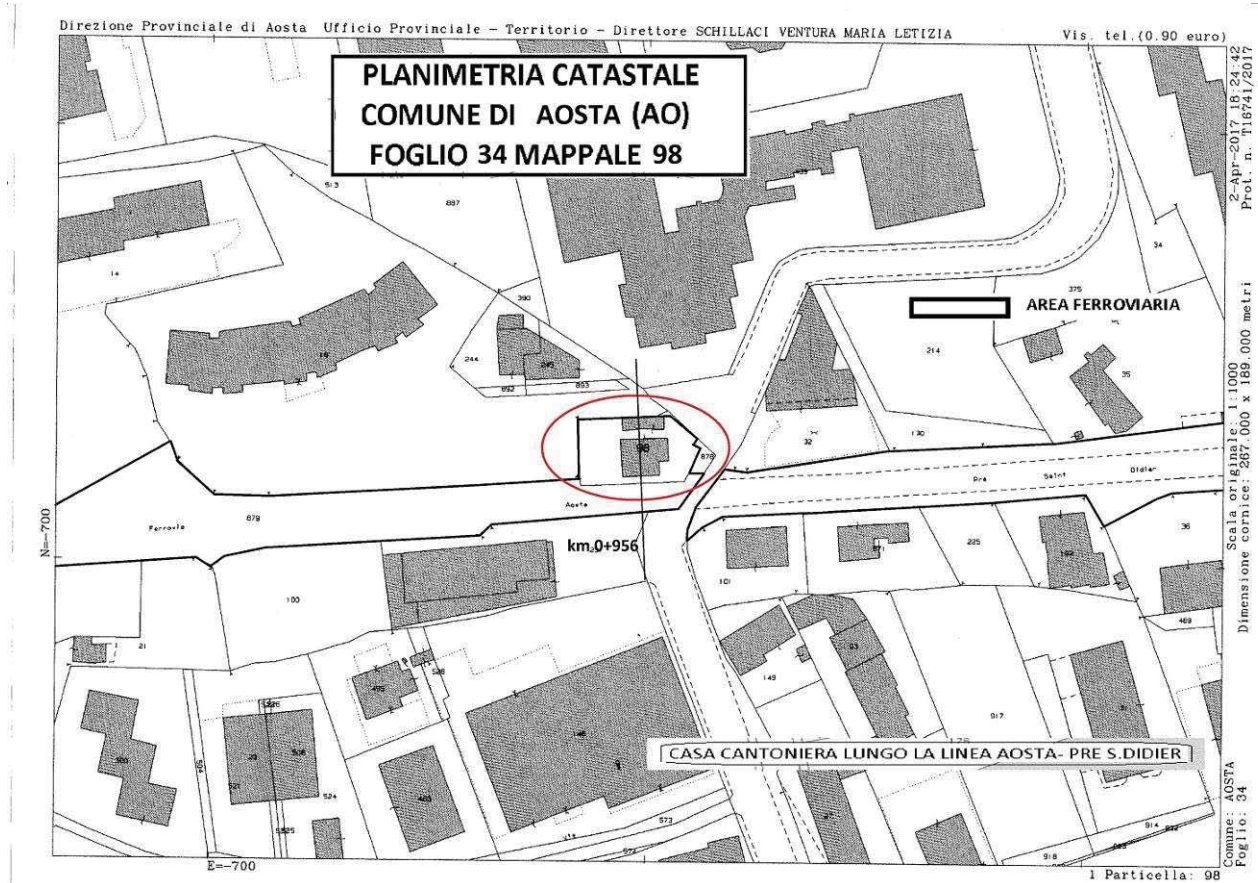
CDP
AC

ALLEGATO 1: scheda fotografica e cartografica del bene immobile

ALLEGATO 1: scheda cartografica, descrittiva e fotografica del bene immobile.

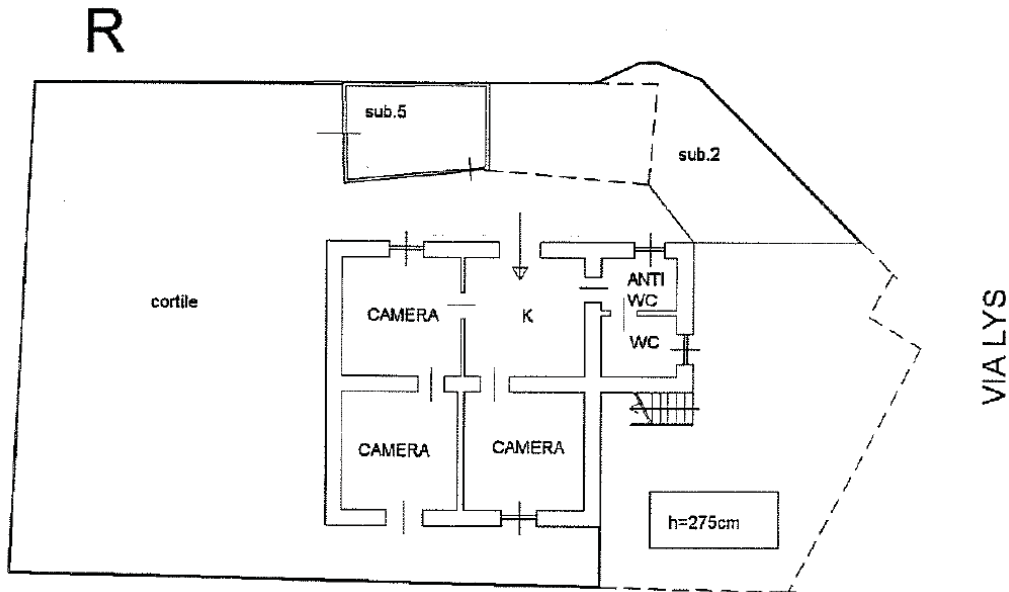
Comune di Aosta: edificio denominato "ex Casello ferroviario doppio di Aosta ora edificio residenziale, posto al Km 0+956" della linea ferroviaria Aosta Pré-Saint-Didier", sito in via Lys 10 nel Comune di Aosta.

ESTRATTO CATASTALE



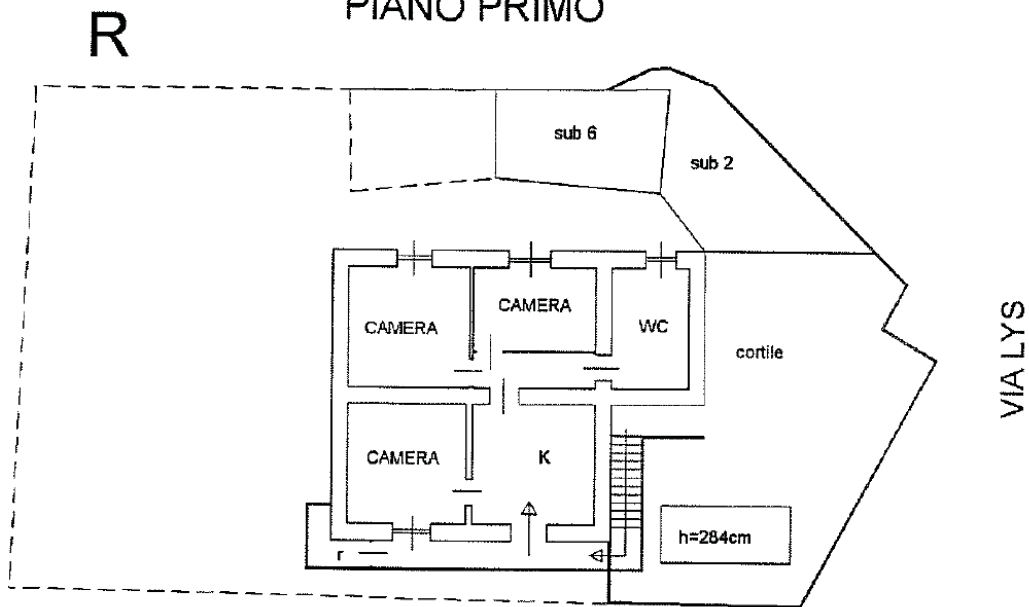
PIANTE PIANO TERRENO E PRIMO

PIANO TERRENO



LINEA AOSTA - PRE' SAINT DIDIER

PIANO PRIMO



LINEA FERROVIARIA

BREVE DESCRIZIONE MORFOLOGICA E TIPOLOGICA (fornita dall'Ente)

Il fabbricato è situato in fregio alla linea ferroviaria Aosta - Prè Saint Didier, ed era all'origine una "casa cantoniera doppia" a presidio della linea ferroviaria medesima, che intersecava la viabilità pubblica, protetta con un passaggio a livello, il cui inserviente risiedeva appunto nel suddetto fabbricato. Successivamente, al momento della automatizzazione del passaggio a livello, divenne un fabbricato di "servizio" ad uso residenziale con due alloggi distinti, uno posta al piano terra e l'altro al piano primo raggiungibile da una scala esterna. E' comunque utilizzato come abitazione del personale ferroviario ed ad esso destinato con particolari forme di assegnazione e locazione. Il fabbricato è stato realizzato in muratura esterna portante di pietra e malta a vista, mentre le tramezzature interne sono in muratura di mattoni intonacate. La copertura è in orditura di legno con manto in tegole di cemento, in contrasto con quelle tipiche del luogo (lose in pietra), ma molto più pratiche ed economiche, viste le difficoltà della proprietà a far coincidere una manutenzione efficiente con la conservazione delle caratteristiche originarie. E' caratteristica però la foggia, a doppia falda a capanna sul lato maggiore con spiovente sul lato prospiciente la ferrovia, sovrastante la facciata principale in cui al piano primo è presente una balconata in legno parzialmente tamponata sempre in legno, sorretta da cinque importanti puntoni in legno sagomati con con sottostanti contropuntoni. Sia la muratura esterna in pietra, la foggia del tetto, le parti in legno della stessa sono parti caratterizzanti del fabbricato in sintonia con la tipicità della linea Aosta - Prè saint Didier, per la quale si fece ricorso a uno stile eclettico, che si rifaceva alla Cascina l'Ôla di Introd, riprendendone materiali e tipicità. Inoltre, sui lati Est ed Ovest del fabbricato, posti all'altezza del piano primo, sono presenti due iscrizioni ferroviarie descrittive numericamente dell'ex casa cantoniera (0+956). I serramenti sono in parte legno di media fattura ed in parte in alluminio anodizzato. La pavimentazione interna attuale è in piastrelle di ceramica. L'immobile non è dotato di un impianto di riscaldamento.

BREVE DESCRIZIONE STORICA (fornita dall'Ente)

Preso atto della descrizione della linea ferroviaria Aosta - Prè Saint Didier redatta da Luigi Ballatore nel libro "Storia delle ferrovie in Piemonte dalle origini alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale" possiamo esporre le seguenti notizie storiche. L'immobile è parte della realizzazione del tratto ferroviario Aosta-Prè Saint Didier, per cui la sua storicità va in parallelo con quella della realizzazione del tronco ferroviario Fin dal 1850 Ivrea, fortemente appoggiata da Aosta, aspirava a ottenere un collegamento ferroviario anche verso la Francia e la Svizzera, via Aosta, l'Alta Valle ed il San Bernardo.

Avvalendosi di una delle diverse leggi approvate fra il 1865 ed il 1888 con lo scopo di regolamentare e favorire la costruzione di linee ferroviarie, il Governo programmava, a seguito della legge del 1885, la costruzione di 1000 chilometri di ferrovie complementari di quarta categoria.

Per la costruzione di tali linee era previsto un contributo del 25 per cento della spesa occorrente da parte delle province e dei comuni interessati.

Nel mese di aprile dello stesso anno veniva presentata la domanda per la costruzione del tronco di linea da Aosta a Prè Saint Didier, che in base agli studi effettuati, comportava una spesa di circa 12 milioni di lire.

Pertanto, per dare corso alla costruzione della ferrovia, sia la provincia di Aosta che i Comuni dell'Alta Valle dovevano contribuire con la somma di 3 milioni di lire, somma che i Comuni medesimi non erano certamente in grado di reperire.

Nel 1891 era pure stato studiato un progetto di ferrovia elettrica, una novità per quei tempi, molto idonea per i percorsi montani; nel caso specifico sussisteva pure il vantaggio di poter produrre in loco l'energia elettrica occorrente e proprio all'interno del progetto nasceva la necessità di alcune SSE tra cui quelle di cui l'oggetto.

Si contava molto sugli utili derivanti dal turismo, mentre per quanto concerne le merci sarebbe stato risolto il problema del trasporto dell'antracite e di altri minerali, con conseguente notevole incremento dello sfruttamento delle cave della zona.

Dopo anni di vane attese, finalmente nell'ottobre 1924 la Società Ansaldo - Cogne chiese la concessione per la costruzione di una ferrovia vapore ma a scartamento ridotto, da Aosta a Prè Saint Didier, accantonato la questione del traforo ferroviario del Monte Bianco.

Sorsero perplessità circa l'adozione dello scartamento ridotto: si obiettava, giustamente, che con tale scelta sarebbe stata preclusa la possibilità di far circolare materiale rotabile della linea Torino Ivrea Aosta.

Pur tenendo conto delle ristrettezze finanziarie, dopo approfondite discussioni, soprattutto in Valle, si finì per optare per la costruzione della ferrovia a scartamento normale, progettata dall'ingegnere Alfredo Manara.

Con decreto dell'aprile 1927 veniva provato il progetto, affidando la costruzione della linea, per conto dello Stato, alla società Cogne.

La convenzione con la medesima Società, particolarmente interessata al trasporto dell'antracite nel suo stabilimento di Aosta, in fregio alla stazione ferroviaria, stipulata nel febbraio 1928 veniva resa esecutiva con legge del 23 dello stesso mese.

Lo Stato anticipava 30 milioni di lire dei 38 previsti per la realizzazione della ferrovia, incrementando poi il suo contributo con un sussidio chilometrico, corrispondente ad un capitale di circa 4 milioni, per compensare il maggior costo, derivante dalla aumentata lunghezza complessiva delle numerose gallerie, resasi necessaria in corso d'opera per motivi tecnici.

I lavori, iniziati fin dal 22 settembre 1927 venivano affidati a ben sei imprese, che incontrarono in più tratti, notevoli difficoltà, stante anche la presenza lungo il percorso di molte impegnative opere d'arte.

Lungo l'intera linea si evitò l'intersezione con strade e quindi la presenza di passaggi a livello.

L'inaugurazione ufficiale si effettuava il 28 ottobre 1929 .

Poi dall'ottobre 1931 la gestione della linea passava alle F.S.

L'intero percorso, ad andamento sinuoso, con curve dello sviluppo del 57 per cento, con pendenza media del 13,7 e massima del 30 per mille, risultò lunga 31,6 chilometri.

I ridotti raggi di curvatura e le limitate sezioni delle gallerie lunghe complessivamente 8650 metri, condizionarono l'impiego generalizzato del materiale rotabile.

In origine la ferrovia era a trazione elettrica, con alimentazione delle locomotive dalla linea aerea a corrente continua, e lo fu fino a settembre del 1968. La Sottostazione elettrica per l'alimentazione della linea aerea era posta presso la stazione di Avise; venne dotata di due gruppi raddrizzatori a vapori di mercurio (all'epoca molto innovativi) per la conversione dell'energia elettrica da alternata a continua.

La sottostazione, realizzata nel 1929, era alimentata mediante una linea aerea trifase a 12 kV, a 50 Hz, proveniente dalla centrale idroelettrica di Champagne.

Tra le opere d'arte si annoverano: 11 ponti e viadotti a più luci fino a 20 metri; 10 tra sottovia e cavalcavia; 22 tra ponticelli, tombini ed acquedotti, di luce da 0,60 a 3 metri.

Le stazioni della linea erano in origine nove: Sarre, Saint-Pierre, Villeneuve, Arvier, Avise, Derby, La Salle, Morgex e Pré-Saint-Didier, delle quali Saint-Pierre e Derby, attivate alcuni anni dopo erano semplici fermate prive di deviatoi. In origine anche Avise era stata costruita come fermata.

Tra gli edifici annoveriamo, sempre in origine anche 21 case cantoniere e come detto, anche un edificio particolare denominato "sottostazione elettrica".

Edifici particolarmente architettonici con notevoli similitudini e somiglianze, caratteristici e tipici che hanno sempre rappresentato il simbolo ed il segno identificativo della linea ferroviaria Aosta-Pré Saint Didier.

Realizzati con le particolari tecniche costruttive tipiche della Val d'Aosta, mantengono la loro identità anche se hanno subito notevoli interventi di manutenzione, come le ex case cantoniere nelle quali gli interventi di miglioramento igienico/sanitario, per renderli usufruibili alle moderne esigenze abitative, non hanno però snaturato i loro segni caratteristici ed architettonici.

Il fabbricato oggetto della presente verifica è una ex casa cantoniera posta al Km 0+956 della linea ferroviaria realizzato nel 1928 assieme alle opere pertinenziali della stessa. Dapprima utilizzato appunto come un fabbricato di servizio, successivamente è stato destinato a semplice residenza di addetti alle Ferrovie dello Stato. Negli anni sono state eseguite delle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti interne, rilevabili nel moderno servizio igienico, nei pavimenti in piastrelle di ceramica, in alcuni infissi che ora si sono in alluminio anodizzato.

Il basso fabbricato con le due autorimesse pertinenziale dalla verifica avono una vetustà inferiore a 70 anni.

A seguito di queste opere si sono perse tutte le caratteristiche funzionali "ferroviarie" ma non le forme architettoniche originarie in armonia con la tipicità dell'architettura valdostana.

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA (fornita dall'Ente)





FACCIATA SUD-EST





SCALA ESTERNA 1



PART. BALCONATA



CARTELLO CHILOMETRICA AD OVEST



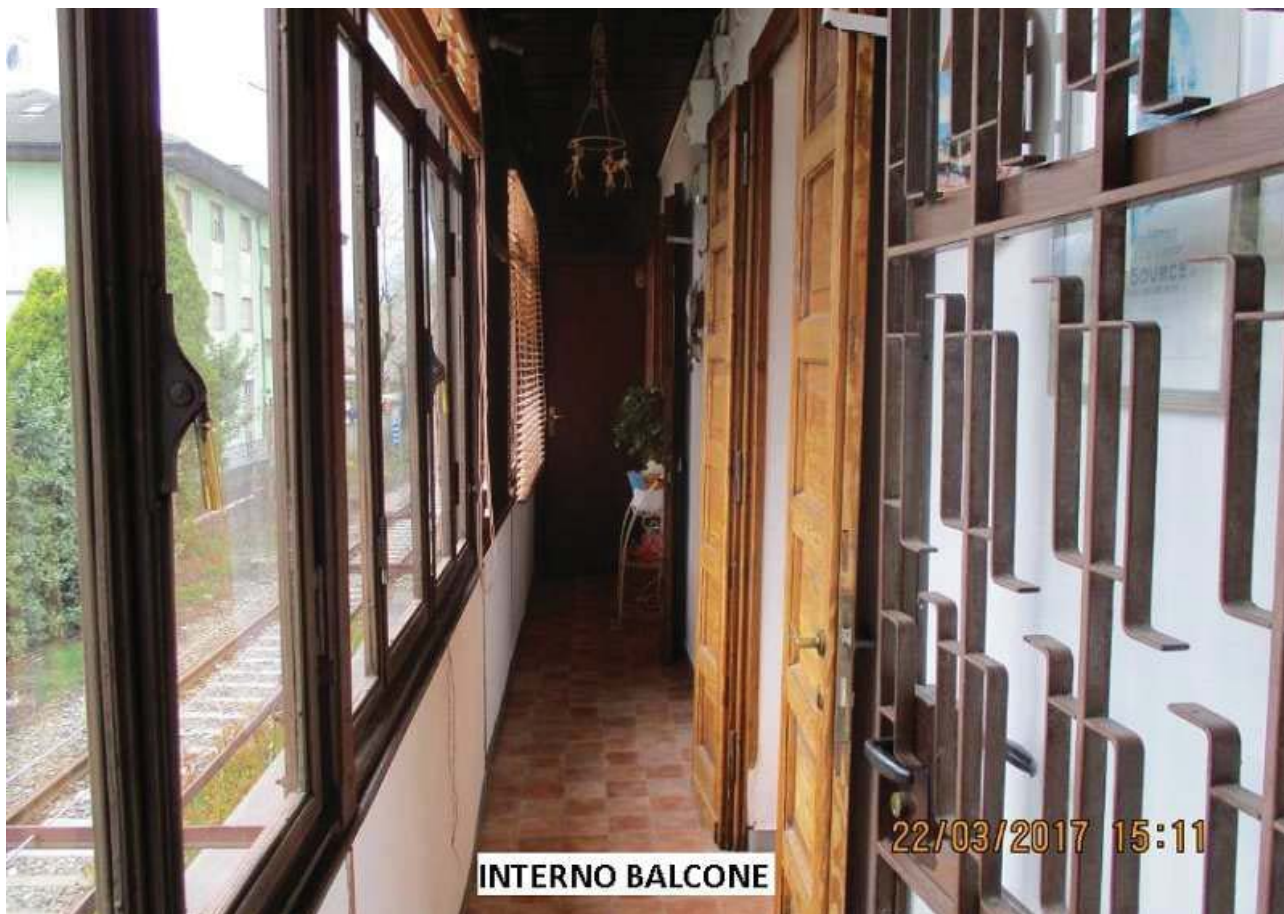
CARTELLA CHILOMETRIA AD EST



COMPLESSO DEL BALCONE

FACCIATA NORD





INTERNO BALCONE



CAMERA MATRIMONIALE

