



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

SEGRETARIATO REGIONALE DEL MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO PER LA SARDEGNA

SOPRINTENDENZA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI SASSARI E NUORO

GOLFO ARANCI (SS), EDIFICIO EX FERMATA FERROVIARIA MARINELLA

Località Marinella S.P. n° 16

F. 7 Particella 16 C.F. sub 2 e 4

Accertamento dell'interesse ai sensi dell'art 12 del D.Lgs.42/2004

Relazione storico-artistica

RELAZIONE STORICO-ARTISTICA

La Sardegna fu per lungo tempo, dopo l'Unità d'Italia, l'unica regione priva di una rete ferroviaria per il trasporto pubblico, malgrado i solleciti al governo da parte dei politici isolani. Esistevano solo brevi tratti di strade ferrate costruiti da privati a servizio di industrie minerarie.

Infine nel 1862 una cordata italo-inglese, guidata dal cavalier Gaetano Semenza, ottenne la concessione per la costruzione della rete che avrebbe unito Cagliari a Iglesias, Porto Torres e Olbia. Fu costituita a Londra la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, che tra adempimenti burocratici e progettazione, affidata all'ingegnere gallese Benjamin Piercy, poté inaugurare il primo tratto di ferrovia (Cagliari-Villasor) solo nell'aprile 1871.

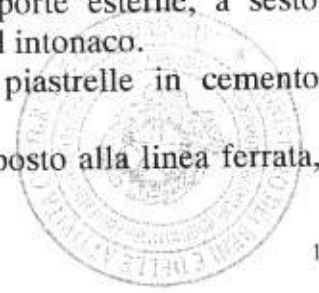
La costruzione delle tratte previste si concluse nel 1881, ma nel frattempo il traffico di passeggeri verso il continente fu spostato dal porto di Olbia al porto di Golfo Aranci e questo determinò la necessità di prolungare la ferrovia, che congiunse i due porti galluresi nel 1883.

In quell'occasione, nello stesso anno 1883, venne edificato dalle Reali ferrovie Sarde il fabbricato nella nuova stazione passeggeri Marinella di Golfo Aranci. L'edificio, che fu dunque una delle prime stazioni ferroviarie della Regione, attualmente è in disuso, versa in condizioni di abbandono e degrado, con copertura parzialmente crollata e aperture murate. La funzione di fermata a servizio dei viaggiatori è affidata oggi a pensiline metalliche con copertura in plexiglass.

Il fabbricato, a pianta rettangolare, ha due piani fuori terra collegati da scala interna a doppia rampa, con due ambienti per piano. La muratura portante è costituita da conci di pietrame e malta cementizia. Il solaio interpiano, in pessime condizioni statiche, è eseguito con longarine metalliche e caldana di calcestruzzo con rete metallica annegata. Al piano primo era presente una controsoffittatura, ora parzialmente crollata eseguita con rete metallica e malta e con struttura portante in legname. La copertura a due falde, parzialmente crollata, è costituita da struttura lignea con travi aggettanti modanate nella parte sporgente dalla muratura, con soprastante manto di tegole del tipo marsigliese. Le finestre e le porte esterne, a sesto ribassato, sono contornate da cornici in trachite. I prospetti sono finiti ad intonaco.

Nei vani interni sono conservati pavimenti originari, costituiti da piastrelle in cemento decorate a motivi floreali.

L'immobile è dotato di area cortilizia di pertinenza, estesa sul lato opposto alla linea ferrata, recintata e non comunicante con l'area ferroviaria.



L'immobile, pur versando in stato di abbandono, conserva inalterate le caratteristiche originarie ed è con certezza immediatamente identificabile come parte del sistema di piccole stazioni ferroviarie che da oltre un secolo, disseminate lungo le strade ferrate sarde, sono elementi connotativi ed identitari del paesaggio e testimonianze di una importante fase della storia locale. Per tali motivi si ritiene che l'edificio rivesta interesse culturale e che debbano essere salvaguardati i caratteri originari che lo definiscono e connotano tipologicamente.

Il Relatore

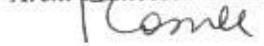
Arch. Daniela Scudino



VISTO

Il Soprintendente

Arch. Francesca Casule



IL SEGRETARIO REGIONALE

