



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI SASSARI E NUORO

SASSARI, SERBATOIO PENSILE DELLA STAZIONE FERROVIARIA
RELAZIONE STORICO-CRITICA E DESCRITTIVA DEL BENE

La Stazione di Sassari si colloca tra le opere realizzate dalla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde nell'ambito del progetto per la prima rete ferroviaria della Sardegna che, a partire dal 1862, interessa l'intero territorio dell'isola.

Benché la rete fosse già operativa nel collegamento con Alghero, la stazione fu inaugurata solo nel 1884, per poi subire nel tempo parziali modifiche, in particolare nel corso della Seconda guerra mondiale quando la pensilina principale metallica venne interamente smontata per essere riutilizzata per scopi bellici; poi sostituita nel 1956 da due nuove strutture anch'esse in acciaio.

È evidente come la realizzazione della rete ferroviaria in Sardegna abbia contribuito in maniera importante alle trasformazioni del territorio che ha nel tempo attraversato, fino a diventare, con le stazioni o fermate, dispositivo di riorganizzazione urbana, conseguenza di una struttura d'impianto replicabile e fortemente riconoscibile, determinata da ragioni strettamente legate al funzionamento dell'infrastruttura.

Ogni stazione principale, come a Sassari, si articola sulla combinazione di tre elementi, oltre al tracciato ferrato e relativi nodi di scambio e arrivo: il fabbricato viaggiatori (ospitante al suo interno anche biglietteria ed uffici), i fabbricati delle officine o rimesse dei convogli, la torre dell'acqua o torre piezometrica.

Quest'ultima nasceva contestualmente alle stesse stazioni e costituiva elemento essenziale per il loro funzionamento, contenendo al suo interno un serbatoio atto ad alimentare le locomotive a vapore e a soddisfare le esigenze dei depositi e delle rimesse.

Le torri dell'acqua venivano quindi costruite a corredo delle stazioni principali, di quelle poste all'inizio delle tratte ferroviarie in salita e lungo il percorso a distanze strategiche l'una dall'altra e ne erano forniti tutti gli impianti ove era prevista la sosta o il rimessaggio delle locomotive. (Alessandro Merlo, La torre dell'acqua, iTreni oggi 5, 1988, n.82, p.35)

La tipologia costruttiva delle torri dell'acqua diviene anche elemento di riconoscimento storico, atto a collocare cronologicamente la loro stessa realizzazione, considerato che fin dai primi decenni del XX secolo le Ferrovie dello Stato avevano definito alcuni modelli di tipo unificato a struttura cilindrica con serbatoio anch'esso cilindrico, ma di sezione maggiore, con copertura tronco-conica in alto.

Nel caso della Stazione di Sassari i documenti storici tengono memoria dell'esistenza di due torri dell'acqua. La prima probabilmente di più antica costruzione collocata in posizione antistante gli originari locali della rimessa locomotive, in direzione Tempio. La seconda, quella oggetto della presente verifica di interesse culturale, probabilmente più recente e collegata all'officina per la riparazione dei rotabili, ma comunque antecedente gli anni '50 e, ancor più oggi dopo la demolizione della prima nel corso degli anni '80, rappresentativa del ruolo di tali dispositivi per l'identificazione del complesso della Stazione ferroviaria di Sassari.





Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI SASSARI E NUORO

Sebbene parzialmente chiusa spazialmente dal palazzo delle poste realizzato nel 1974, la torre dell'acqua è ben visibile dalla pubblica via ed emerge come landmark nel paesaggio urbano, consentendo la lettura del parco ferroviario anche laddove le mura di cinta ne impediscono il contatto diretto.

È realizzata in calcestruzzo e le sue condizioni di conservazione non appaiono tali da pregiudicarne la struttura ed il comportamento statico, né si evidenziano elementi in imminente pericolo di crollo.

Di contro, nonostante l'unitarietà del parco ferroviario sia stata messa in discussione dal più recente sviluppo dell'edificato urbano ed il suo utilizzo sia da tempo cessato, si riconosce al bene ancora un ruolo come dispositivo di riconoscibilità dell'impianto tipologico-funzionale del sistema stazione.

Per le ragioni esposte, si ritiene che il bene in oggetto rivesta un interesse culturale e si propone che venga sottoposto a tutela ai sensi della Parte II del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

I relatori

arch. Francesca Frassetto

arch. Fabrizio Pusceddu

Visto

Il Soprintendente

Prof. Arch. Bruno Billeci