

---

# Capo.Linea

La ferrovia nel castello

---



Politecnico di Torino  
Dipartimento di architettura e design  
Laurea magistrale in Architettura Costruzione Città  
A.A.2023/2024

---

# Capo.Linea

La ferrovia nel castello

---

Relatore: Prof. Alessandro Armando

Studente: Nicola Marzocchi  
Matricola: s287763

# Indice

<b>00</b>	<b>6</b>	<b>Introduzione</b>
<b>01</b>	<b>10</b>	<b>Territorio</b>
1.1		Limite
1.2		Limite dinamico
1.3		Borgo
		L'evolversi dello spazio
		Castello
<b>02</b>	<b>46</b>	<b>Infrastruttura</b>
<b>03</b>	<b>90</b>	<b>Controversia</b>
3.1		Opere strategiche
		Fili e reti
		Blob
		Fondi e Pontremolese
		Prospettive
		Ferrovia e castello
3.2		Vincoli e svincoli
		Nuvole
<b>04</b>	<b>142</b>	<b>Visioni</b>
4.1		Prototipi
		Ipotesi
		Gradoni
		Muro
		Piazza sospesa
4.2		Modello
		Banchine
		Ingranaggio
4.3		Zoffrosopra
4.3.1		Astronave
		Sequenze
		Strutture
4.3.2		Cappello
4.3.3		Coperture
		Finta testa
<b>05</b>	<b>210</b>	<b>Documenti</b>
		Catasto Eisenman

Una controversia tra territorio e infrastruttura. La ferrovia Pontremolese, prima, segna violentemente il borgo di Villafranca in Lunigiana e il castello Malaspina, noto più comunemente come Malnido, separandoli fisicamente con il suo tracciato e delineandone le sorti. Poi, tramite il progetto di raddoppio sulla linea, che incontrando i ruderi del maniero si manifesta come un'ulteriore minaccia, diviene in realtà l'opportunità per ricucire lo strappo generato. Infatti, a seguito di molteplici opposizioni degli abitanti e della sovrintendenza, si raggiunge un compromesso: Le Ferrovie di Stato hanno il consenso di eseguire il potenziamento dei binari, a scapito di una piccola parte del castello, ma, al contempo, s'impegnano a finanziare il progetto di restauro sulla porzione non colpita dall'intervento infrastrutturale, oltre che a stanziare fondi per riqualificare l'area. Il traguardo sembra fissato, eppure, nonostante l'accordo messo nero su bianco, la situazione si cristallizza. Lo stallo permane ormai da 45 anni e, tuttora, il treno continua a passare su un singolo binario sfiorando Malnido e le vecchie case del borgo. Nel 2009 avviene l'inserimento del tracciato nelle opere strategiche ferroviarie, e di conseguenza il suo commissariamento, ma solo dal 2021, con l'aggiornamento e riconferma di tale pratica, s'è riaccesa la speranza di sbloccare lo scenario e di sviluppare nuove congetture.

Preso atto delle circostanze, l'intento del lavoro è quello d'inserirsi nella trama di questo arruffato processo, indagando, in primo luogo, le istanze,

palesate o nascoste, che originano lo stato di sospensione. Sviluppando, in un secondo momento, uno scenario progettuale forte di queste analisi alle spalle. Questo non si prospetta come la soluzione, piuttosto una soluzione. Uno strumento d'ausilio per le ipotesi future, che miri soprattutto a rianimare la questione, ponendola nuovamente sotto gli occhi del comune e dei cittadini, attualmente rassegnati dal non venirne più a capo. Un tentativo di scongiurare il forte rischio di trovarsi impreparati, accettando passivamente le azioni, quando per forza di cose maggiori, il meccanismo si rimetterà in moto.

Manifeste le intenzioni, la ricerca si articola in due macro fasi. La prima, retrospettiva, inquadra attraverso salti di scala i due protagonisti della contingenza: territorio e infrastruttura. I movimenti, da locale a nazionale, e viceversa, risultano fondamentali per l'individuazione di temi più ampi e di dinamiche che si intrecciano, al di là della scala di riferimento, andando a influenzare indirettamente, ma con estrema concretezza, il processo. In particolare, il primo capitolo ripercorre gli eventi, le trasformazioni e le dispute, che hanno interessato il contesto, avvalendosi del supporto documentale presente negli archivi del comune e dell'associazione Manfredo Giuliani per le ricerche storiche ed etnografiche della Lunigiana. Il secondo, invece, descrive la linea Pontremolese dalla formazione al suo potenziamento, fin dove attualmente realizzato, operando una decostruzione del suo processo tramite mappature e diagrammi a ventaglio di ogni

step, prodotti elaborando il cumulo di nozioni fornite dai periti tecnici della ferrovia. Infine, il materiale reperibile nelle banche dati delle Ferrovie di Stato, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dei Vincoli in Rete allarga le vedute, aprendo la terza sezione dell'elaborato. Vengono analizzate, pertanto, le opere commissariate sotto vari aspetti, da quello economico fino al loro legame conflittuale con beni vincolati di varia natura. Questo per stabilire un ambito di riferimento parallelo comprendente tutti gli altri scenari di potenziamento ferroviario a livello nazionale, utile a rendere più nitido il garbuglio della Pontremolese. Successivamente il campo, arricchito da questi fattori, si restringe sui tre tracciati mancanti per il completamento dell'opera, dando inizio alla seconda fase, prospettica. Subentra, dunque, l'ottica previsionale che tocca l'apice nell'ultima porzione dello studio, dove si compie il vero e proprio lancio progettuale. La possibilità di realizzare una nuova stazione all'interno del castello, scenario già sondato, nel 1995, dallo studio Manodopera Architetti Associati, con ottimo riscontro sugli attori della piccola scala, gli effettivi fruitori del bene. La proposta, però, si arenò non tenendo conto in alcun modo delle cause e delle forze di maggiore influenza, che ordivano i fili della vicenda.

In conclusione, l'obiettivo della tesi non è tanto porre i riflettori sull'esito finale, bensì sul procedimento che avviene dalle idee agli effetti. Un percorso non lineare, ma frutto di una ragnatela di situazioni che trasformano continuamente il progetto. Diviene

perciò fondamentale addentrarsi in esse, agganciandosi a nodi formati da istanze, vincoli, modelli, possibilità... così da uscirne, in seguito, con un risultato più forte e consapevole, in quanto saldato alla realtà e non ad un puro ideale.

La ricerca prende nome da contesti analoghi a quello raccontato, dove le circostanze sono ormai giunte ad uno stato limite, cioè, tenendoci legati all'ambito ferroviario, al capolinea. Si gioca inoltre sulle due facce della controversia. La dicotomia tra capo e linea. Capo inteso come testa, in riferimento ad un punto geometrico, rappresentato dai diversi beni vincolati sul territorio, lungo cui una linea, ovvero il sistema ferroviario con i suoi binari, deve, anche seppur idealmente, fermarsi. Un concetto etereo di stazione, simbolo per eccellenza di un punto d'arrivo (o partenza), che, appunto, si differenzia sotto il profilo tipologico, proseguendo il gioco di parole, come di testa o di linea.

**Territorio**

**01**

# Limite

## 1.1

### Movimento e ideologie della Lunigiana

Ricostruzione di una cartina realizzata dal Museo delle Fortezze (MudeF), Sarzana, relativa ai confini originari della Lunigiana



*“Il nome Lunigiana si legge, per la prima volta, in un documento del 1141; ma è assai più antico. Esso servì ad indicare il territorio dell'antica Diocesi Lunense, sorta entro i confini del municipio romano che ebbe a Luni il suo capoluogo. I termini della vecchia Lunigiana feudale indicano a grandi linee l'antico confine. Partiva d Ponte di Strada, presso Pietrasanta, comprendendo tutto il territorio della Pieve della Versilia, procedeva a Seravezza, includendo Terrinca e Levigliani, raggiungeva il Passo di Sella. Di lassù, per Vagli di Sotto e lungo il Fosso della Ferriera, scendeva il territorio dell'attuale Garfagnana, dove risaliva verso l'Appennino fino a toccare Sillano. A questo punto, volgendo a Ponente, con leggere deviazioni nel versante padano sotto il Lagastrello, arrivava alla Cisa, da dove scendeva la Val di Taro fino alla confluenza del Gotra, rimontando e toccando la vetta del Gottero. Scendeva, quindi, nel versante tirrenico e arrivava a Configno, oltre la Stora, donde procedeva fino alla confluenza con la Vara, di cui seguiva il corso fino al suo incontro con il Rio Malegua, per tracciare, poi, una linea tortuosa, che scendeva in mare, poco al di quà di Framura. Tale confine si riferisce però ad un periodo tardivo, quando si erano già verificate non poche modificazioni rispetto al confine primitivo. Ci sono ragioni per ammettere una più ampia estensione originaria della giurisdizione politica e religiosa di Luni, sia a Levante che a Ponente, e specialmente in Val di Vara e fino al passo del Bracco, punto di confine con il territorio Genovese.”* 1

1.AA.VV., *Castelli di Lunigiana*, Pontremoli, Cavanna, 1927, pp. XI-XII

## Limite dinamico

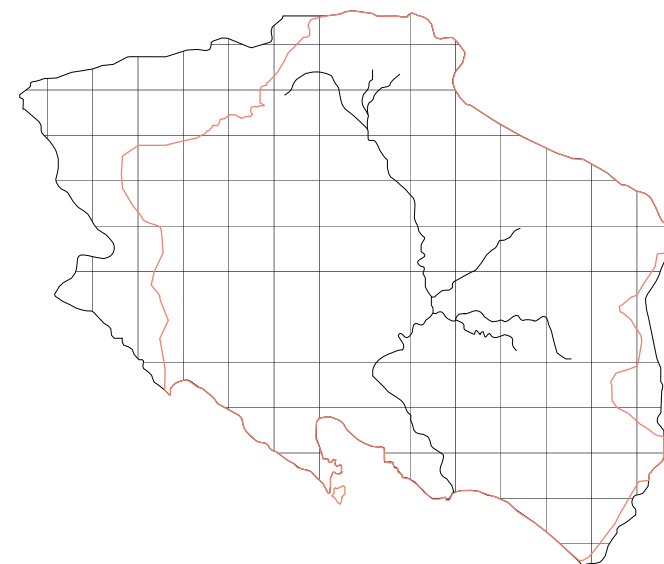
Il contesto lunigianese, teatro del conflitto tra la Pontremolese e Malnido, è esso stesso oggetto di controversia. Se sotto il profilo storico, come menzionato, un confine è ben delineato e tangibile, lo stesso non può essere detto in riferimento al periodo attuale, dove le pertinenze si sono ristrette diventando un segno labile e in movimento. Oggi se chiedessimo: “Cos’è la Lunigiana?” otterremmo molteplici risposte, tutte basate su una ragion di fondo, ma al contempo incomplete, o comunque contestabili. Come attribuire, dunque, una forma, ad un’ideologia di territorio, un oggetto che sfugge da una fissa catalogazione?

Il tentativo di mappatura viene effettuato sovrapponendo concezioni differenti del limite lunigianese, che daranno origine ad un disegno intricato, apparentemente confusionario, ma meglio rappresentante questa realtà stato dinamico, rispetto allo schiarimento in virtù di una singola e puntuale visione. Contestualmente, una presa di posizione viene, in realtà, poi fatta, alludendo a determinate definizioni di confine, piuttosto che ad altre o all’insieme di tutte le espressioni individuali. La scelta delle mappe ricade, dunque, su quelle inscrivibili come uno statuto<sup>2</sup> con termini geografici ben definiti, consapevoli di escludere elementi comunque significativi, ma privi di un’istituzione, in quanto ancorati a tematiche strettamente sociali, che li rendono labili a loro volta. Per chiarire, non viene, ad esempio, considerato un confine basato sull’estensione territoriale del dialetto lunigianese, o piuttosto sulla diffusione della cultura gastronomica locale, o altre voci ana-

loghe, per quanto argomenti ben radicati all’interno della comunità, ma assenti di fonti scientifico-storiche che ne traccino una precisa delimitazione fisica. Da questo “setaccio” fuoriescono, perciò, le definizioni più accreditate, nonché oggetto dei dibattiti. Quattro carte di confine, ora rapportate all’originaria, illustrate e messe in relazione. La prima, perseguita specialmente dagli storici, definisce l’attuale Lunigiana in base alla descrizione, già riportata, del libro *Castelli di Lunigiana*. Si nota il lieve restringimento, descritto, rispetto al bacino iniziale, ed è senza dubbi la concezione più documentata, ma, contemporaneamente, non registra un senso di appartenenza territoriale univoco negli abitanti, specialmente sulla costa ligure da La Spezia a Levanto, fattore ben più saldo negli altri tre prototipi. La seconda riduce ancor più le dimensioni e utilizza la componente orografica come nucleo per l’identificazione territoriale, intendendo come Lunigiana i territori lungo la Val di Magra e i suoi affluenti, fatta eccezione per il più grande: la Vara. In questo caso la maggior contestazione è racchiusa nella definizione stessa, che, a detta di chi la critica, dà troppo rilievo all’ambito naturale a dispetto di quello socio-culturale. La terza ipotesi s’incentra sui possedimenti della grande famiglia feudale che, in epoca medievale, ha indiscutibilmente segnato il territorio: i Malaspina. Lo scenario è, però, fondato non sulle

2. Derrida.J., *Psychè. Invenzioni dell’altro*, Milano, Jaca Book, 2008  
Con statuto viene inteso un elemento istituito da una parte maggioritaria, un potere, che lo eleva a verità. Una verità è individuale, è assoluta, ma relativa poiché relativa ad una società-comunità.

Ricostruzione delle varie concezioni di limite lunigianese:  
(1) Libro Castelli di Lunigiana  
(2) Val di Magra  
(3) Castelli e palazzi Malaspiniani  
(4) Divisione comunale



1



2



3



4



divisioni primitive dei feudi,<sup>3</sup> bensì su una frammentazione tardiva, che considera come possedimenti i beni materiali, castelli e palazzi, in possesso alla famiglia più che i terreni, impostazione contestata dagli storici. L'ultima ripartizione è di carattere legislativo. Difatti, fa richiamo al quadro politico provinciale di Massa- Carrara, che definisce come "comuni della Lunigiana" quattordici dei suoi diciassette compartimenti, cioè tutti ad esclusione di Massa, Carrara e Montignoso. Anch'esso, tuttavia, pur essendo forse quello che meglio rispecchia la società contemporanea, non racchiude nessun fattore riportato precedentemente, collegandosi di fatto solamente al mero aspetto amministrativo.

Preso visione delle posizioni, e le relative contrarietà, gli scenari vengono aggregati in unica mappa. Si denota, da questa sovrapposizione di livelli, un'area di concidenza comune, da cui si diramano le varie forme e dimensioni. Questo può essere considerato il fulcro, una delimitazione territoriale intesa sicuramente, oggi, dalla popolazione, come Lunigiana. I restanti tracciati sono frutto delle diverse concezioni. Provando, quindi, a dare una risposta al quesito iniziale: Oggi la Lunigiana è un territorio, i cui limiti si espandono o restringono da un limite massimo, quello originario, ad un limite minimo, il fulcro individuato, in base alla presa di posizione, identificabile come statuto, considerata.

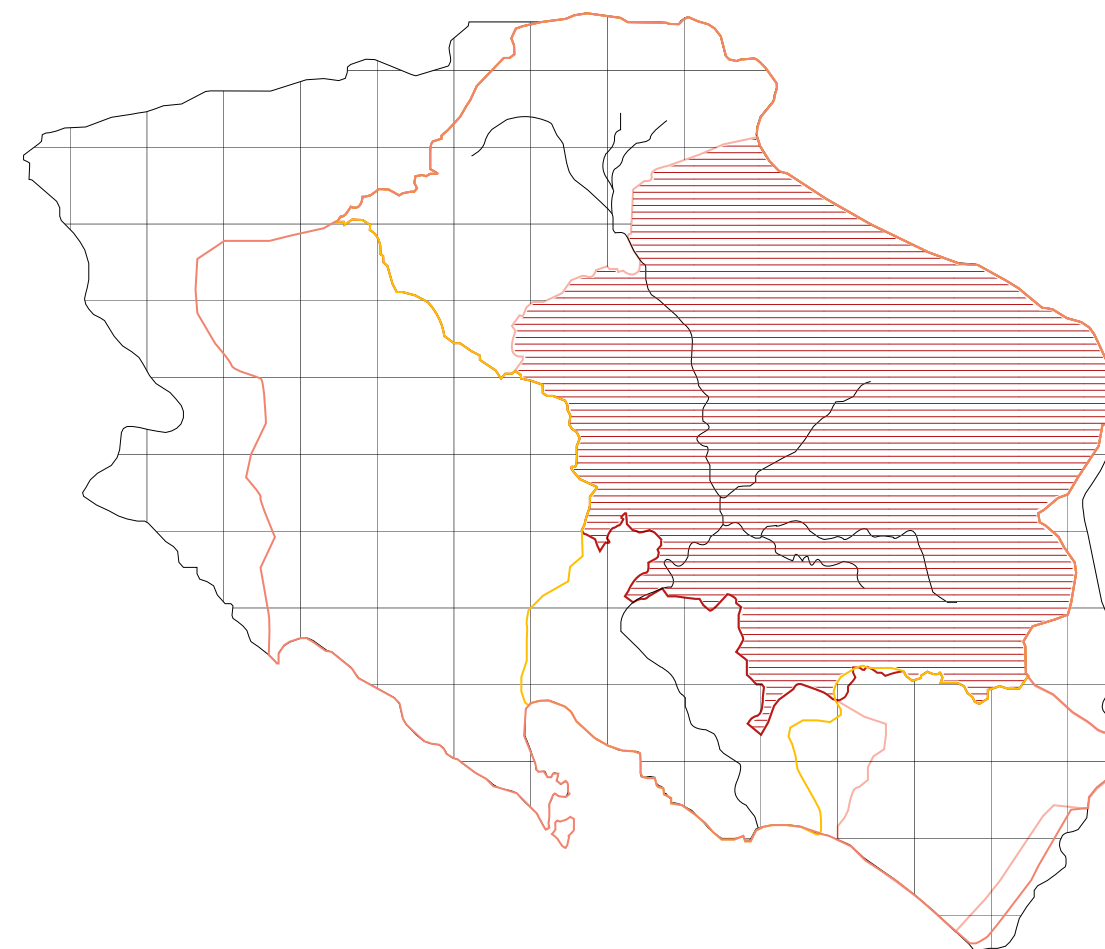
Per completezza, è necessario apporre un ulteriore stratificazione, mettendo in risalto due aspetti non trascurabili nell'identificazione territoriale: la prima

divisione Malaspiniana e la sproporzionata produzione di castelli.

La ripartizione a cui s'allude, è un accordo, stipulato nel 1221, tra i marchesi Obizzo e Corrado I Malaspina, per spartire i loro possedimenti in Lunigiana. In questo, ruolo centrale è assunto dalla Magra, limite fisico tramite cui vengono suddivise le pertinenze. Sorge così, su una sponda, il cosiddetto spino fiorito, con capitale Filattiera, mentre sull'altra lo spino secco con capitale Mulazzo. Sfugge da questo meccanismo una piccola porzione fuori sponda, oggetto di compensazione, in seguito approfondita. Se il confine tra i due rami è ben definito, attraverso il fiume, lo stesso non si può dire per l'estensione dei singoli feudi dove la situazione è più complessa. Non tanto per la loro denominazione o composizione, note, quanto per dinamiche interne che rendono una statica e puntuale rappresentazione geografica di alcuni contesti, anche nei rari casi in cui sia pervenuta un'ampia mole di documenti, se non impossibile, perlomeno poco realistica. Le moderne riproduzioni di questo frazionamento, per praticità, utilizzano gli attuali confini comunali, per identificare le dimensioni dei vari latifondi. Confini, però, né corrispondenti ai feudi, né comprendenti paesi un tempo più importanti del comune di riferimento stesso. Il quadro riportato, perciò, pur dando un'idea di massima sull'evento, è assai impreciso.

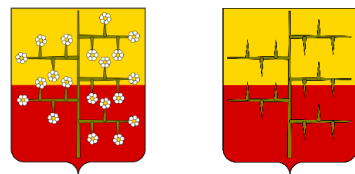
3. AA.VV., *Castelli di lunigiana*, Ibid., p.11

Il riferimento è alla prima divisione presente nel diploma di concessioni e investiture di Federico Barbarossa al marchese Obizzo del 1164, e la successiva tra Obizzo e Corrado I, relativa ai loro possedimenti e pretese in Lunigiana del 1221.

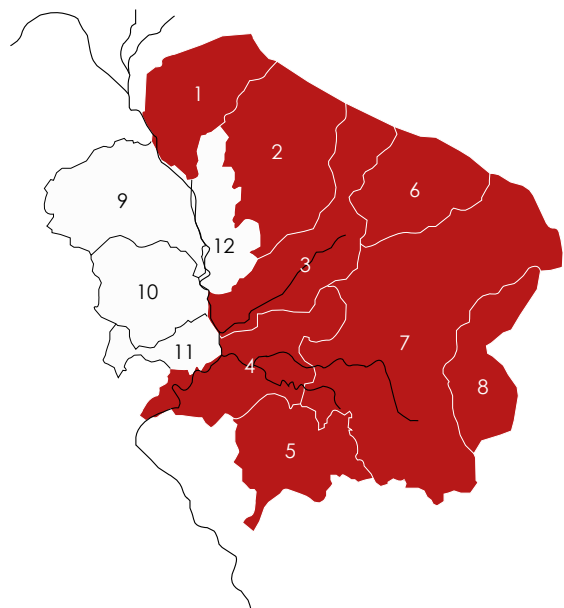


Divisione odierna dei rami genealogici Malaspiniani apposta sui dodici comuni all'interno del fulcro individuato.  
 Spino fiorito: (1) Filattiera, (2) Bagnone, (3) Licciana Nardi, (4) Aulla, (5) Fosdinovo, (6) Comano, (7) Fivizzano, (8) Casola  
 Spino Secco: (9) Mulazzo, (10) Tresana, (11) Podenzana, (12) Villafranca

A destra, in ordine, gli stemmi Malaspiniani di spino fiorito e spino secco



Carta dei castelli, delle fortificazioni e delle torri, sul territorio lunigianese, ricostruita tramite le fonti in nota<sup>4</sup>, sovrapposta alla mappa dei limiti in movimento.



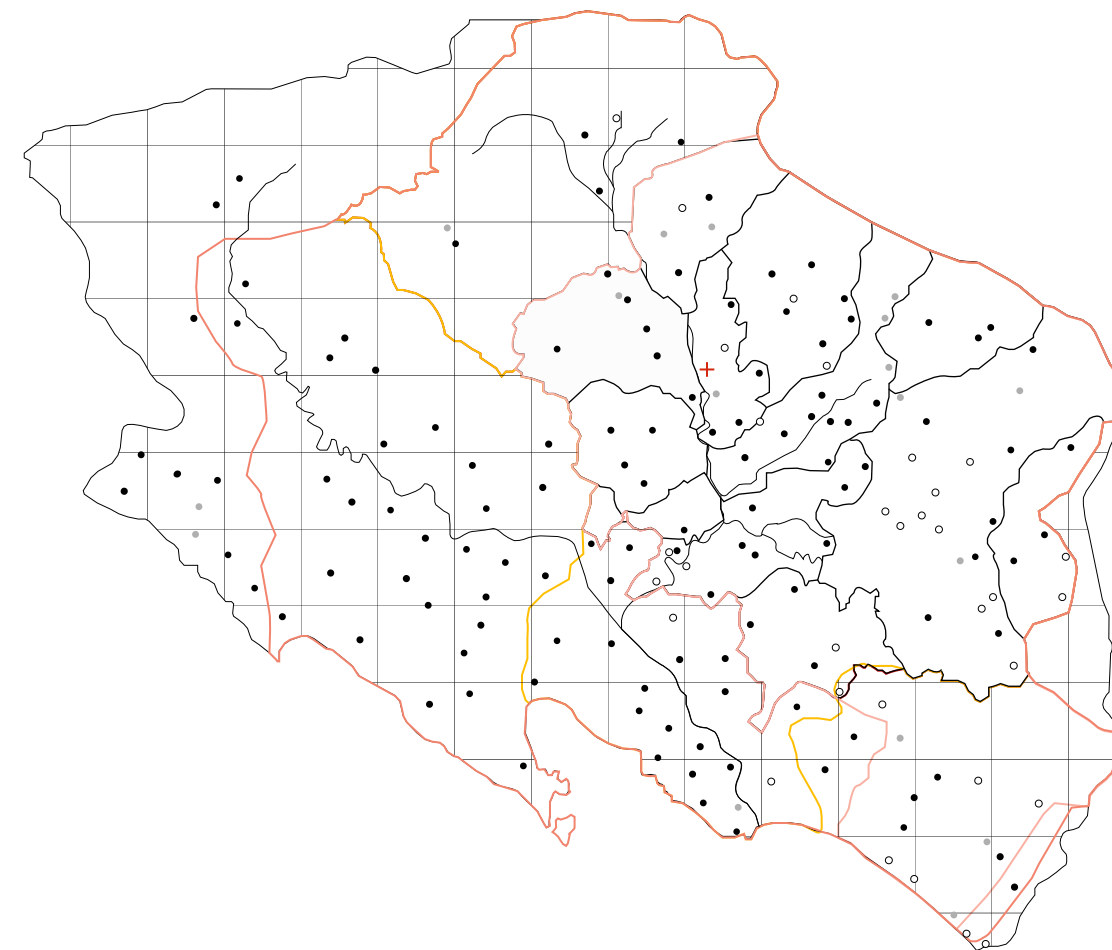
legislativo e amministrativo, oltre alle sempre presenti battaglie tra la famiglia, il vescovo di Luni e il genovesato. Di conseguenza, i confini mutavano in modo incessante e confusionario. Allo stato già turbolento si aggiunsero, dal XV secolo, opere di conquista sparse da parte delle grandi famiglie italiane, Medici su tutti, annodando ancor più lo scenario. Non è, quindi, da escludere che questa condizione di perenne fronte nei regni lunigianesi, si erga alla base dei moderni dibattiti riguardo i suoi limiti. Premesso ciò. I continui scontri sembrerebbero la causa, anche, di una così elevata presenza di castelli. Eppure, dietro all'insolita situazione<sup>4</sup> si cela una particolare legge ereditaria dei Malaspina, la longobarda, secondo cui: *"il patrimonio costituito dall'insieme dei beni feudali e di quelli allodiali era diviso, in pari misura, tra tutti i figli maschi legittimi"*.<sup>5</sup> Da qui, ogni erede stabilisce, a sua volta, una capitale nel feudo spettante, ed erige un palazzo sia per scopo difensivo, ma soprattutto come manifesto di potere. Dopo la divisione del 1221, dunque, avviene una graduale frammentazione del patrimonio in particelle sempre più piccole, che, contemporaneamente a quanto prima descritto, contribuisce al caos generale.

4. Gallo N., *Guida storico-architettonica dei castelli della Lunigiana-Toscana*, Prato, Istituto Valorizzazione Castelli, 2002

AA.VV., *Castelli di lunigiana*, Ibid.

Nei confini originari si registrano quasi 300 tra fortificazioni, torri e castelli. Quest'ultimi sono circa 150, di cui 56, quelli presenti nel nucleo individuato, risultano più ammassati. Elemento che potrebbe presupporre la maggior influenza e presenza dei Malaspina su quella precisa fetta di territorio.

5. Cavalli. G., *Villafranca. Storia di un marchesato di Lunigiana*, Città di Castello (Perugia), Genesi, 2005, p.35



- Castelli
- Fortificazioni
- Torri
- + Malnido

Premesso ciò, qual'è l'ostacolo principale per una raffigurazione certa di questi limiti?

Essenzialmente, i Malaspina possedevano i vari feudi, ma su molti era presente una famiglia di rappresentanza, schierata, a seconda delle circostanze, a favore o meno dei marchesi. Questo dava luogo a continui conflitti interni di carattere bellico,

# Borgo

## Villafranca. L'eccezione alla regola Malaspiniana

# 1.2

Estensione territoriale del marchesato di Villafranca nel 1350, relazionata all'odierno confine comunale. La mappa illustra le trasformazioni di un feudo lunigianese, riportando due precisi lassi temporali, quelli di cui disponiamo le fonti, ma nè la dimensione originaria, nè le innumerevoli frammentazioni, accennate in precedenza.

Cavalli. G., *ibid.*, p. 53.



“Con atto solenne rogato a Parma nel 1221 i marchesi Corrado e Obizzo addivennero alla divisione dei beni che la famiglia Malaspina possedeva in Lunigiana e mentre al primo, che manteneva le antiche insegne dello Spino secco, toccarono tutti i territori posti sulla riva destra della Magra, al secondo, che assumeva per sé e per i suoi successori quelle dello Spino fiorito, toccarono invece tutti i territori posti sulla riva sinistra salvo Villafranca che, pur essendo sulla sponda sinistra, veniva compresa nella quota spettante a Corrado l'Antico e quindi sottoposta ai marchesi dello Spino secco. Questa situazione certamente singolare (è questo infatti l'unico caso che rappresenta un'eccezione alla ben definita regola secondo la quale il confine tra i territori dello Spino secco e dello Spino fiorito doveva essere segnato dal filo della corrente del fiume Magra), è da mettere in relazione all'importanza viaria della Lunigiana. Difatti, il tracciato principale si snodava, quasi per intero, sulla sponda sinistra e quindi sotto l'esclusivo controllo dei Marchesi Malaspina di Spino fiorito. Ci sentiamo autorizzati a pensare che i marchesi dello Spino secco abbiano voluto mantenere una porta aperta sulla importante via di comunicazione, e sito migliore non poteva essere trovato se non a Villafranca, in corrispondenza cioè di uno snodo importante, costituito da un castello e da un ponte, che avrebbero potuto rappresentare, anche materialmente, la continuità territoriale con la capitale Mulazzo”.<sup>6</sup>

6. Cavalli. G., *Villafranca. Storia di un marchesato di Lunigiana*, *ibid.*, pp. 42-43.

Analizzate le trasformazioni della Lunigiana e i suoi feudi, focalizziamo, ora, l'indagine su un borgo specifico, punto della declamata eccezione alla regola Malaspiniana, nonché luogo della controversia in esame, ovvero Villafranca. Lo studio non si concentrerà, questa volta, sul movimento di limiti o confini, come visto molto labili, bensì sull'evoluzione urbanistica. Le infrastrutture, gli eventi e le costruzioni che hanno determinato fisicamente lo spazio, dal XIII secolo fino ad oggi, influenzandone lo sviluppo. Vista la mancanza di Big Data in merito, si considera questa epoca di partenza, seppur consci della presenza di tracce abitative antecedenti, come evidenziato dalle ricerche degli storici locali.<sup>7</sup> La scelta è dettata dal fatto di riportare le mutazioni con una collocazione fisica nello spazio ben definita, oltre che sicuramente avvenute, elementi appurabili soltanto dal XIII sec., anche grazie alle ricostruzioni presenti in una tesi.<sup>8</sup> Scegliendo avvenimenti precedenti ci baseremmo, invece, su delle ipotesi di ricostruzione, per quanto ben documentate. Dunque, il lavoro riproduce digitalmente quanto già visibile, a mano, nella seconda tesi citata, ampliando però, rispetto ad essa, sia la quantità di trasformazioni, che la porzione di territorio presa in esame, non limitandosi esclusivamente al vecchio borgo. Ogni frammento, è inoltre rapportato e rettificato attraverso le altre carte o documenti disponibili.

7. Maffei. G. L., *La casa rurale in Lunigiana*, Venezia, Marsilio, 1990.  
8. Ambrosini D., Padeletti G., *Il castello di Malnido a Villafranca Lunigiana: analisi storica e ipotesi di recupero*, Genova, Università di Genova, A. A. 1985/86.

Variazioni di consistenza del borgo negli ultimi secoli:  
(1) Fine XVIII sec. Rappresentazione del cartografo e architetto genovese Matteo Vinzoni in "Pianta antica dei confini" ASF n°85.  
(2) Inizio '900. Fotografia scattata da un fotografo locale poco dopo la costruzione della linea Pontremolese. Maffei G.L. op.cit.  
(3) Fotografia odierna scattata da Lunigiana World



**(1)****XIII sec.**

Il primo nucleo insediativo analizzato, probabilmente, come anticipato, non il primo esistente, sorge a fondovalle in prossimità della foce del torrente Bagnone nel fiume Magra. Esisteva, al principio, un ponte e tre percorsi: una strada lato monti, che collegava al borgo di Virgoletta, una strada di crinale sul Bagnone, e la principale, la Francigena, che entrava nel borgo. Borgo inizialmente formato da poche abitazioni strette e in linea che confluivano su una piazza, detta del mercato. Qui erano collocati i due edifici principali: Il castello di Malnido e la chiesa di San Niccolò.

**(2)****XIV-XV sec.**

In questa fase l'unica trasformazione visibile è data dalla consistenza dell'abitato. Le cellule si espandono, con la medesima logica di formazione, e, in pochi casi, in direzione del Bagnone, raddoppiano la loro dimensione. Viene inoltre ruotata di novanta gradi la chiesa ed eretto il campanile, ancora oggi presente.

**(3)****XVI-XVII sec.**

La prima metà del 1500 dà luogo ad un ulteriore incremento, dovuto all'importanza assunta dai Malaspina. L'abitato si sviluppa, con la stessa composizione, raggiungendo il limite dato dal ponte sul Bagnone. Sul nuovo fronte, viene eretta una seconda chiesa: San Giovanni. Nuove piccole costruzioni sul lato nord, e un collegamento tra San Niccolò e il castello, a sud, cingeranno invece la piazza del mercato. In questi anni ha anche origine la prima espansione oltre la sponda del torrente. Nasce, infatti, lungo la via principale, il convento di San Francesco. Un complesso voluto dai Malaspina stessi, che lo adatteranno come luogo di sepoltura.

**(4)****1766**

Nel 1766, Matteo Vinzoni, cartografo e architetto genovese, realizza il primo vero rilievo topografico di Villafranca, ragion per cui si evidenzia l'anno preciso e non un lasso temporale. Non si registrano ampliamenti nel borgo, solo la liberazione dell'abside di San Niccolò e alcune trasformazioni di carattere tipologico. In particolare, avvengono delle fusioni fra cellule attigue, dovute ad un miglioramento delle condizioni economiche che comporta l'ascesa sociale di numerose famiglie. Così, le vecchie case divengono palazzi patrizi. Attorno al convento, invece, dove erano presenti solo coltivazioni, emergono piccole unità sparse, probabilmente cascine.

**(5)****prima metà XIX sec.**

L'area sepolcrale dei Malaspina e il cimitero della comunità, situato poco a sud del castello, vengono spostati fuori città per via delle imposizioni napoleoniche d'inizio secolo. Per la stessa ragione, pure le mura, che cingevano il grande giardino del convento, vengono abbattute. Parallelamente, nel borgo, molte delle cellule a sud raddoppiano fino al limite massimo imposto dalla strada secondaria. Si riscontra anche una prima espansione oltre essa, lato monti, con formazione parallela al percorso. Alcune di queste cellule, al contrario, scompariranno, aprendo verso l'esterno la piazza del mercato, che assumerà una nuova forma, simile a quella attuale.

**(6)****1900**

Il passaggio di due infrastrutture segna l'epoca: la ferrovia Pontremolese e la statale della Cisa. La prima, inaugurata nel 1896, separa tramite un viadotto, il castello dal resto del borgo. A completare l'opera, la stazione realizzata nei pressi del convento. La seconda, costruita a sud della strada secondaria, e provvista di un nuovo ponte, diviene la maggior via di comunicazione. Si denota, da ora, l'inizio di una diffusione più consistente al di fuori del borgo, che segue due sviluppi principali: Uno, parallelo al percorso della Cisa, l'altro, a macchia d'olio oltre il Bagnone, dove la costruzione di edifici industriali funge da motore per l'espansione.

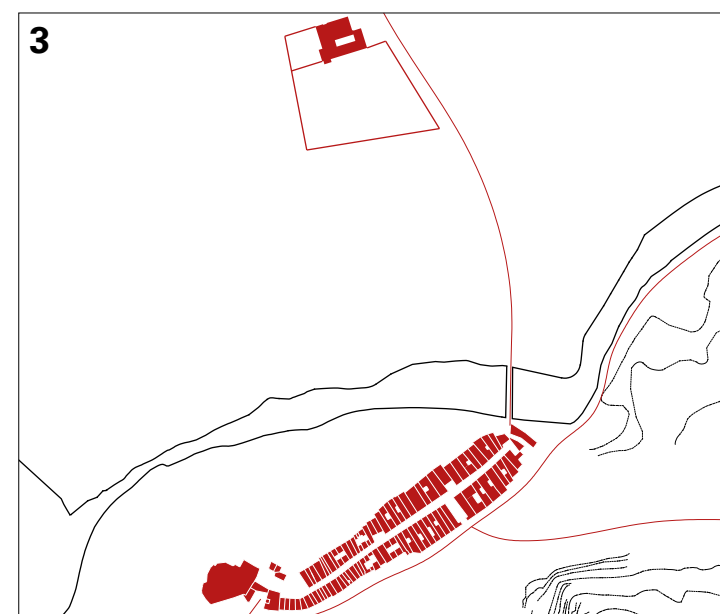
**(7)****1960**

L'immagine del borgo subisce un ingente trasformazione a causa di due eventi catastrofici: il forte terremoto, che nel 1920 colpisce la Lunigiana, e i bombardamenti della seconda guerra mondiale. Buona parte delle cellule crolla, venendo sostituita da blocchi condominiali, o terrazzi, in caso di danni solo sugli ultimi piani. Avviene un esodo dal borgo, e gli abitanti preferiscono, in massima, edificare nuovi lotti piuttosto che ricostruire. Si concretizzano, così, le diffusioni prima citate: in linea, lungo la Cisa, e sparsa, caoticamente, oltre il Bagnone, dove viene spostato il comune. Si visiona anche un principio di espansione nella strada per Virgoletta.

**(8)****2023**

Nel 1968, la demolizione della chiesa di San Niccolò sancisce definitivamente un decentramento già in atto. L'ipotetico fulcro nella vita degli abitanti, rappresentato da chiesa e castello, trasla al capo opposto del borgo, attorno a San Giovanni e oltre il Bagnone. Qui sorgono tutti i servizi principali per la comunità (poste, comune, scuole, supermercati...) e la vecchia piazza del mercato assume un ruolo sempre più periferico. La diffusione delle particelle, ancora oggi, procede con la stessa modalità, a livello formale, precedentemente enunciate. In attesa di come possa incidere sul panorama, il tanto reannunciato raddoppio della linea Pontremolese.

La ricostruzione delle varie mappe è stata eseguita in riferimento alle cartografie, o testi, presenti in:  
(a) Pianta di Villafranca disegnata da Matteo Vinzoni in "pianta antica dei confini", op.cit.  
(b) Carte IGM  
(c) Catasto del comune di Villafranca in Lunigiana  
(d) Ambrosini D., Padeletti G., ibid.  
(e) Maffei. G.L., ibid.

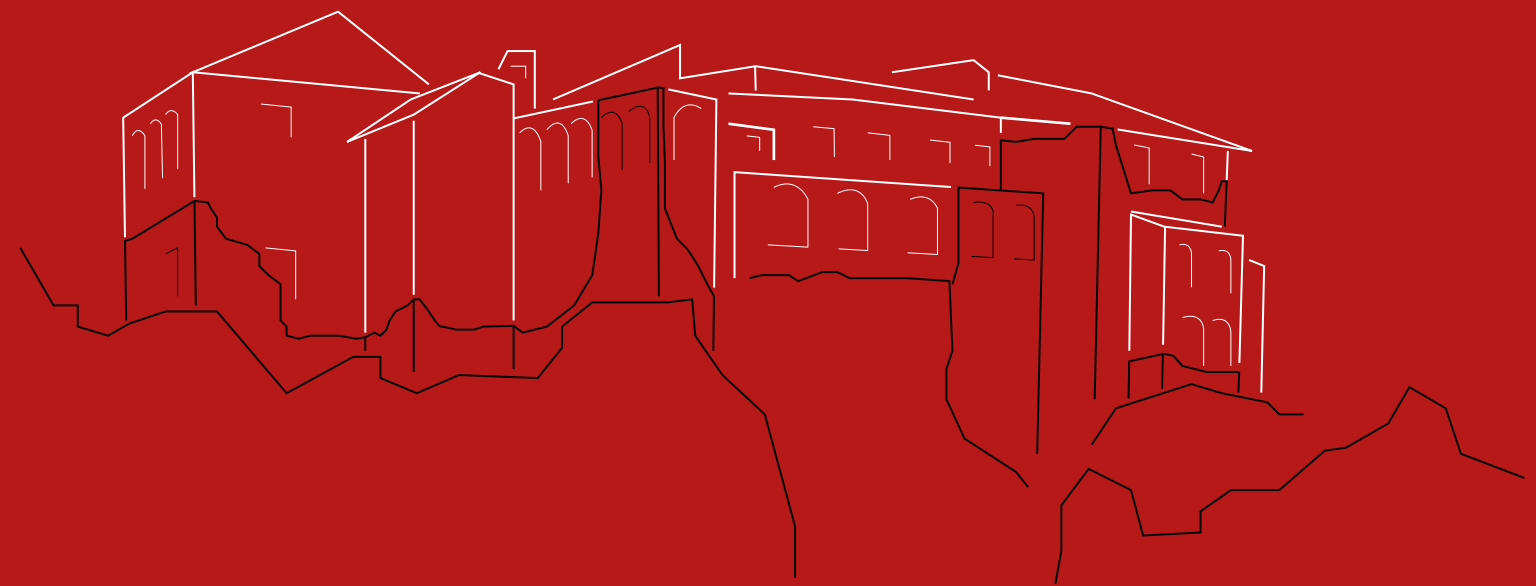


# Castello

Malnido. Un nome ricco delle sue disavventure.

## 1.3

Rielaborazione di un'immagine stilizzata, presente nell'insegna antistante a Malnido, da una fotografia del 1903 che ritrae il castello, lato Magra, nella sua conformazione precedente al terremoto e ai bombardamenti. Vengono in essa evidenziati i ruderi attuali, dando un'idea della persistenza di quello scenario.



Il castello Malaspina di Villafranca è l'unico, tra i tanti in Lunigiana, in possesso di un nome proprio. Malnido. Un toponimo che sembra racchiudere tutte le sciagure di cui fu, ed è tutt'ora, vittima. Prima l'attraversamento ferroviario di fine '800, che lo divise fisicamente dal suo borgo, poi il terremoto del 1920 e la successiva guerra mondiale, dove fu bersaglio, erroneamente, dei bombardamenti, vista la sua prossimità alla strada ferrata e ad un dinamitificio, infine l'odierno raddoppio della linea pontremolese, che minaccia con il suo tracciato una porzione di quanto ne rimane. In realtà, l'epiteto è ben più antico. Lo riscontriamo, infatti, per la prima volta, nelle investiture del 1164 di Federico Barbarossa al marchese Obizzo Malaspina, seppur la sua fondazione risalga a qualche decennio prima. Nel diploma, non solo il castello, bensì tutto il primo nucleo abitativo di Villafranca è indicato con *Malnidum (o Malvidum)*. Questa asserzione negativa, presente anche nella vicina Groppofosco, è comprensibile leggendo la concessione stessa. Difatti, Malnido è assegnato *"cum tota curia e pedagium"*, elemento che, se unito al passaggio sottostante della via Francigena e alla presenza di un ponte, nonchè dei traghetti, per guardare la Magra verso il genovesato, fa presagire come questa "brutta vista" non fosse dovuta all'elemento estetico in sé, bensì alla presenza di un punto di riscossione fiscale. Un cas(t)ello del dazio.

Cavalli. G., *Il castello di Malnido a Villafranca di Lunigiana*, La Spezia, Litografia Conti, 2011  
Gallo. N., *Guida storico-architettonica dei castelli della Lunigiana toscana*, ibid.

— castello di Malnido 1903  
— castello di Malnido oggi

## Consistenze

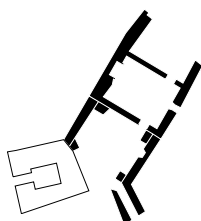
Espansione del secondo piano di Malnido ricavata dall'analisi sui materiali di Padeletti-Ambrosini, 1985-86

La riproposizione delle fasi evolutive di Malnido, dalla sua fondazione fino ad oggi, risulta poco esaustiva se paragonata a quanto visto nel borgo. La mancanza di documenti tecnici, fino al 1766, ma soprattutto le numerose funzioni assunte dal maniero, motori di continue trasformazioni fisiche, giocano un ruolo determinante in questa incompletezza. L'unico studio di cui avvalersi, oltre i racconti, è un'analisi sui materiali che certifica diverse stratificazioni, senza però determinarne le totali consistenze. La stratigrafia in questione, d'altronde, fu eseguita quando il manufatto era ormai distrutto e molti vani inaccessibili. Si limita perciò ad indagare, attraverso una scarsa datazione delle murature, soltanto sulla porzione di secondo piano rimasta intatta. Un frammento comunque utile ad individuare la logica di espansione, cioè il graduale accorpamento di sovrastrutture attorno al mastio.

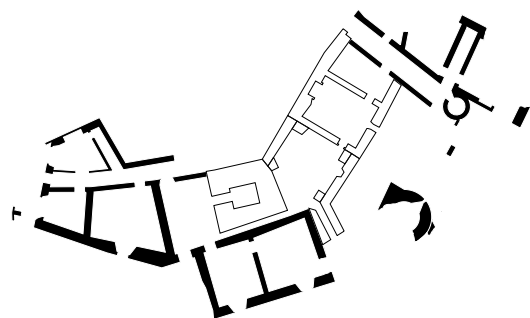
Esplicite queste lacune, il racconto si articola prima descrivendo le dispute relative alla proprietà, con annessi i cambi funzionali intercorsi nei secoli. Poi, illustrando le trasformazioni fisiche identificabili con le fonti presenti. Trattandosi di foto e planimetrie realizzate, a parte rare eccezioni, dagli inizi del '900 ad oggi, il lasso di tempo considerato sarà prevalentemente quello. Nonostante la ristrettezza temporale, è opportuno puntualizzare, tuttavia, come si tratti del periodo di maggior distruzione per Malnido. Lo scenario risulta quindi significativo, e opposto, come processo, a quello visionato nel borgo. Non più l'evoluzione fisica, bensì l'involuzione. L'immagine di un lento degrado.



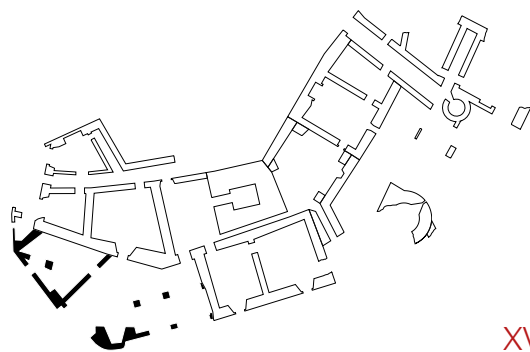
XII sec.



XIII sec.



XV-XVI sec.



XVII sec.

**XII-XIII sec.**

**Federico Barbarossa  
Obizzo Malaspina  
Corrado Malaspina**

Come già riferito, dalle sue origini, nonché durante la citata investitura del 1164, fino agli ultimi anni del XIII sec, Malnido appare come un piccolo mastio arroccato a solo scopo difensivo e di riscossione daziaria.

**XIV-XV sec.**

**Federico Malaspina  
Tommaso Campofregoso**

Corrado l'Antico divide il feudo di Villafranca tra i figli Azzone e Federico. Malnido spetterà a quest'ultimo. Sotto il suo governo s'individua la presenza di una cappella all'interno del maniero, ma soprattutto inizia un processo, che durerà secoli, di passaggio da fortificazione a dimora signorile. Il tutto viene interrotto dall'irruzione dei Campofregoso, famiglia genovese, che per vendicarsi sui Malaspina di uno sgarbo avvenuto a La Spezia, conquistano il castello arrecandogli danni e demolizioni.



**XVI sec.****Malaspina - Visconti  
Malaspina - Medici  
Malaspina - Sforza  
Carlo V di Spagna  
Malaspina**

Nel periodo in questione, viste le espansioni delle grandi famiglie nobili italiane, i Malaspina si vedono costretti a scendere più volte a compromessi con esse, firmando alleanze, per mantenere il possesso di Malnido. Nel dettaglio, prima, con l'ausilio dei Visconti riprendono la proprietà dai Campofregoso, iniziando lavori di restauro sul castello. Poi, venendo meno la protezione milanese, si schierano con il Granducato Firenze e infine di nuovo con Milano, questa volta però sponda Sforza. Nonostante queste multiproprietà, si tratta del periodo più fiorente per il bene, dove verranno effettuate le maggiori trasformazioni. Difatti il castello sarà così composto: nei piani bassi, a cui vengono accorpate anche civili abitazioni, vengono collocati magazzini, botteghe di artigiani e residenze per la servitù, mentre nei piani più alti si compie a tutti gli effetti il passaggio a residenza signorile, con annessa sale di rappresentanza, nonché la sede del governo. Un'immagine e una disposizione funzionale che permane, senza subire smantellamenti, anche quando, verso la fine del secolo, gli spagnoli di Carlo V delle bande nere occuperanno brevemente il feudo, restituendo alla loro partenza il controllo ai soli Malaspina.

**XVII-XVIII sec.****due linee Malaspiniane  
Galli Ispani e tedeschi  
Malaspina**

Una volta restituito l'intero possesso di Malnido ai Malaspina, la famiglia si ritrova, a Villafranca, divisa in due linee: Virgoletta e Castevoli. Questi due rami, a fasi alterne in conflitto, condividono il bene frammentando la zona signorile. Agli usi già esistenti aggiungono, inoltre, quello di casa della ragione e di carceri. Le invasioni, però, non cessano, e, prima Galli Ispani, poi tedeschi assumono il potere, ma, come avvenuto in precedenza con occupazioni straniere, per breve tempo e senza deturpare il manufatto e la sua composizione.

**XIX sec.****Tommaso Malaspina  
Malaspina - famiglie varie**

Nel 1797, l'editto di Chabot mette fine al feudalesimo. Tutti i marchesi perdono così i loro privilegi, ma non i castelli, considerati beni allodiali e non confiscabili. Questo nuovo status sociale causerà comunque il tracollo del sistema castellano della Lunigiana, dove gran parte degli antichi manieri vengono abbandonati o cadono in rovina. Malnido sfugge solo in parte a questo epilogo. Da un lato grazie alle numerose funzioni di rappresentanza che già assumeva, a cui vengono aggiunte quelle di sede degli uffici comunali, caserma e area per spettacoli d'intrattenimento, dall'altro per via di un

ulteriore suddivisione dell'immobile. Difatti Tommaso Malaspina cede diverse pertinenze del bene ad una decina di famiglie agiate del borgo. Queste vendite salvano il castello da un inevitabile declino, ma al contempo lo trasformano in una sorta di condominio, deturpandone l'immagine unitaria in un insieme di blocchi aggregati disomogenamente. La fase di decadenza per Malnido non tarda comunque ad arrivare, e il passaggio della linea Pontremolese, nel 1894, malauguratamente realizzato nello spazio limitato che divideva l'ingresso principale del castello dalla chiesa di San Niccolò, ne sancisce l'inizio. La ferrovia stravolge le sembianze del castello, ancora, e ne limita le funzioni, specie quelle pubbliche che vengono collocate altrove.

**XIX sec.****Malaspina - famiglie varie  
???**

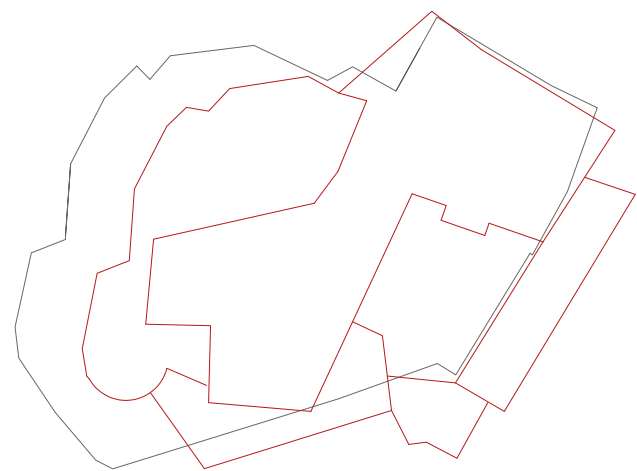
Nemmeno il tempo di metabolizzare l'innovazione tecnologica e la Grande Guerra che, nel 1920, un terremoto colpisce la Lunigiana, inficiando la costruzione. Tutte le famiglie, riunite come in una vera e propria assemblea condominiale, s'impegnano, però, nella ristrutturazione, applicando rinforzi e tamponamenti alla labile struttura. Malnido muta nuovamente, ma i lavori sono interrotti dallo scoppio della seconda guerra mondiale. Durante il conflitto il castello, per errore obiettivo militare, viene bombardato. I piani superiori, quelli nobili, vengono quasi interamente distrutti e le piogge successive

rendono la struttura inagibile. *“A guerra terminata, i proprietari, anziché impiegare i fondi (come previsto dalla legge sui danni di guerra) nella ricostruzione del castello, optarono per la vendita delle perizie a privati cittadini per cui la grande cubatura fu ulteriormente frazionata, venduta a tanto al metro cubo ed utilizzata per riparare o costruire ex novo altre abitazioni”*.<sup>9</sup> A seguito l'ormai rudere fu spogliato da elementi architettonici di pregio e molti beni archivistici andarono perduti. Sulla proprietà, invece, tutt'oggi, grava una controversia. Difatti, sono noti sia gli eredi delle varie famiglie, Malaspina su tutte, che la loro mancata rinuncia alla proprietà del bene, nonostante la cessione di perizie e il rifiuto di reimpiagare il denaro previsto dalle leggi post guerra per il recupero del castello. Resta da chiarire se oggi, dopo queste cessioni e vicissitudini, l'immobile possa essere ancora considerato privato piuttosto che demaniale. La situazione legata al raddoppio della linea pontremolese, ideato agli inizi degli anni 80 e ancora in corso di esecuzione, non ha fatto altro che annidare ancor più la vicenda, seppur, finora, nessuno degli eventuali eredi si è ancora fatto avanti nei dialoghi o nelle trattative intavolate con lo stato, lasciando quindi, attualmente, la palla in mano al comune.

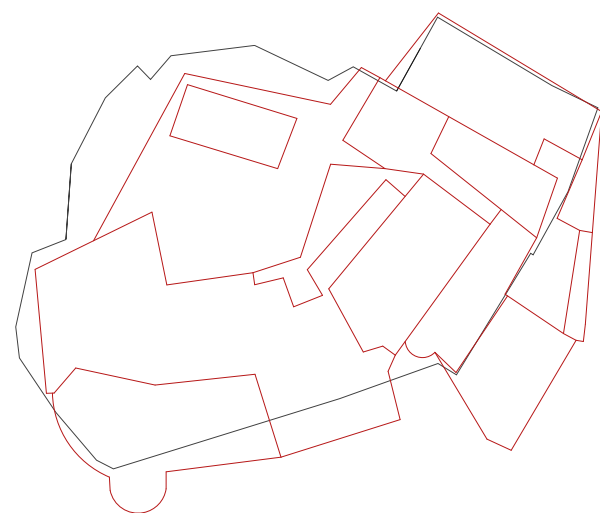
9. Cavalli. G., *Il castello di Malnido a Villafranca di Lunigiana*, ibid., p.11

La sequenza illustra le trasformazioni relative al particellare del castello, dalla prima mappatura catastale fino ad oggi. Ogni scenario è rapportato a quello attuale, che si limita ad un perimetro vuoto e non frammentario come i precedenti. Un fattore dovuto, probabilmente, alle controversie sullo status della proprietà o alle condizioni del manufatto.

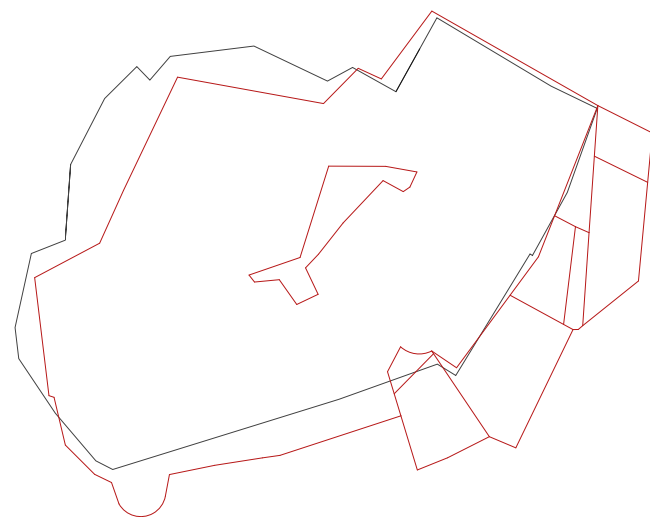
Planimetria d'inquadramento attorno al perimetro di Malnido.  
Scala 1:500



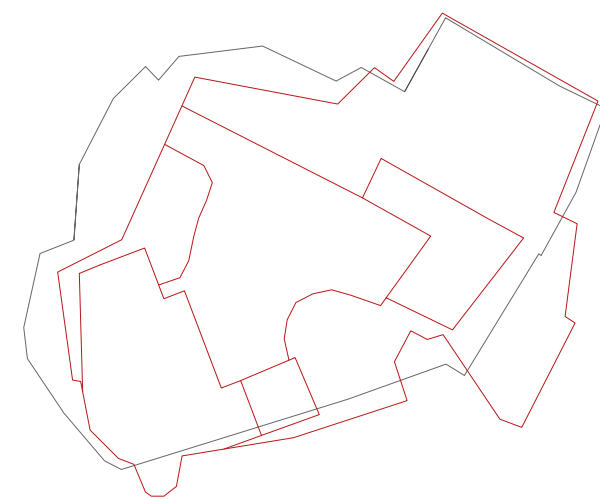
1. Carte Vinzoniane, 1766



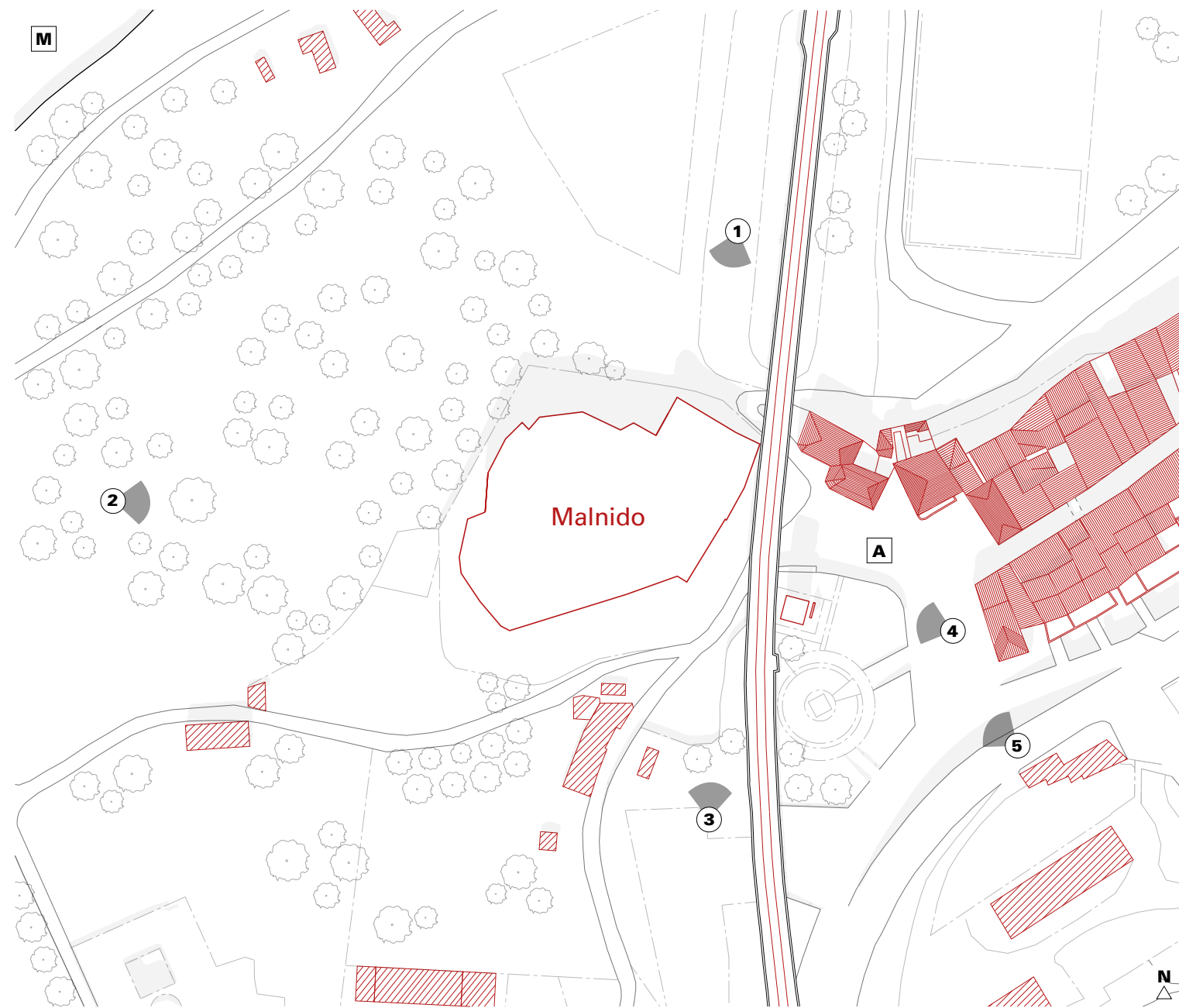
2. Carte IGM, 1892



3. Carte IGM, 1962



4. Catasto territoriale, 2005



①

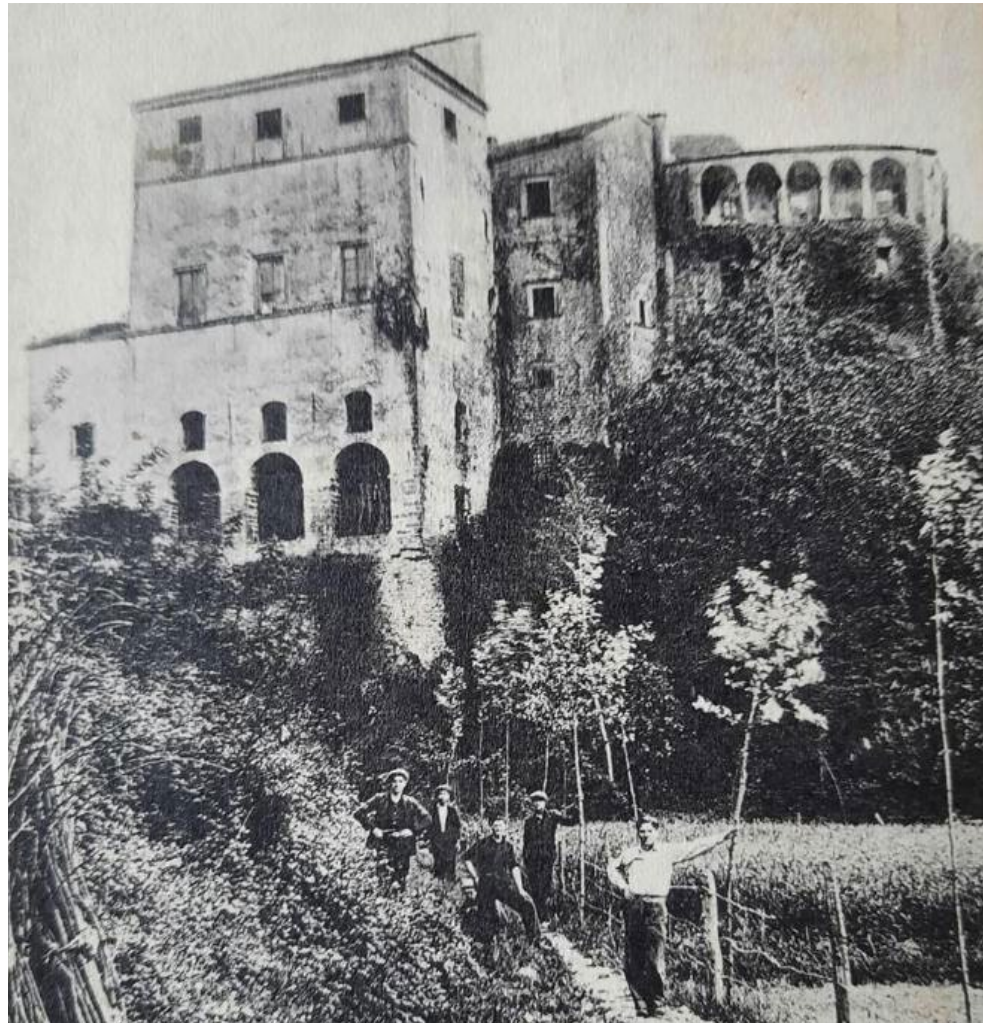
## Prospetto Nord

Il primo scatto mostra il volume sul lato nord di Malnido ancora integro. Come detto questa non è la conformazione originale, ma un aggiustamento avvenuto nei secoli, a seguito del passaggio da castello a dimora signorile. Un elemento messo in luce anche dalla difformità compositiva dei volumi, blocchi eterogenei accostati fra loro, dove ogni porzione apparteneva ad una famiglia come in un grande condominio. La foto non inquadra la ferrovia, seppur già esistente all'epoca, e si colloca temporalmente tra il sisma e i bombardamenti.

*Campagna di rilievo fotografico 1929, archivio dell'Associazione Manfredo Giuliani*

La seconda immagine più che un castello mostra un ammasso di vegetazione. Questo è quanto permane a seguito della guerra, dove fu il lato più colpito dalle bombe, e dell'incuria generale del XX secolo. I due piani superiori e i solai risultano distrutti, fatta eccezione per alcuni archi del loggiato sulla destra. L'unica componente integra, parzialmente al secondo piano e totalmente al primo, è il muro perimetrale. Le aperture rimaste non coincidono con la prima foto a causa di modifiche apportate nel pre guerra.

*Campagna di rilievo fotografico Aprile 2023*



②

## Prospetto Ovest

La prima fotografia evidenzia, grazie alle condizioni spoglie del castello, come su questo lato la zona centrale sia composta da due soli piani, i più alti, poggiati direttamente sullo sperone roccioso.

*Cartolina di Villafranca, 1903*

La seconda immagine copre invece la vista con un'ampia vegetazione. Questa copertura vegetale, che appare come una divergenza dovuta all'incuria, è in realtà una scelta progettuale. Infatti, seguendo uno scenario romantico, alcuni abitanti del castello decidono di far sviluppare volontariamente dei rampicanti lungo la facciata. Le due configurazioni, inoltre, essendo a cavallo dell'evento sismico, permettono d'identificare un altro cambiamento, ovvero la ricostruzione, con forma differente, delle aperture nel blocco a destra del loggiato.

*Campagna di rilievo fotografico 1929, archivio dell'Associazione Manfredo Giuliani*

L'ultimo riquadro mostra uno scenario stravolto. Il verde prende il sopravvento, i piani alti spariscono, distrutti dalle bombe, resiste solo qualche muro portante, parte dei solai, e delle zone ai piani bassi, dove le piccole aperture regolari vennero tamponate.

*Campagna di rilievo fotografico Aprile 2023*



③

### Prospetto Sud

Il lato sud era il punto di accesso al borgo, l'immagine di copertina, non è un caso perciò che risulti il più ricco d'illustrazioni.

La prima immagine, attribuita da molti a Giuseppe Alinovi, è in realtà un'incisione eseguita da Alberto Pasini, pittore che dipinse sotto commissione diversi castelli lunigianesi. Trattandosi di un disegno, al di là di alcune proporzioni errate, ci sono delle incogruenze dovute all'immaginario dell'artista. Fra tutte spicca l'arco tra Malnido e la chiesa, della cui esistenza non si ha mai avuto un riscontro.

*Incisione di Alberto Pasini, 1848*

Lo scenario generale risulta però verosimile, e la seconda immagine, l'unica fotografia in nostro possesso precedente all'avvento ferroviario, lo manifesta.

*Fotografia 1880 da Cavalli G., "il castello di Malnido a Villafranca di Lunigiana" op.cit.*

Non abbiamo riscontri fotografici, invece, del periodo intermedio a terremoto e bombardamenti, ma siamo a conoscenza di elementi mutati in quell'epoca. In particolare, la bipartizione della grande arcata in facciata e l'inserimento di contrafforti, in entrambi i casi per ragioni strutturali. La terza immagine, la sola a catturare Malnido nei mesi successivi alla fine della guerra, rende conto dei danni subiti,

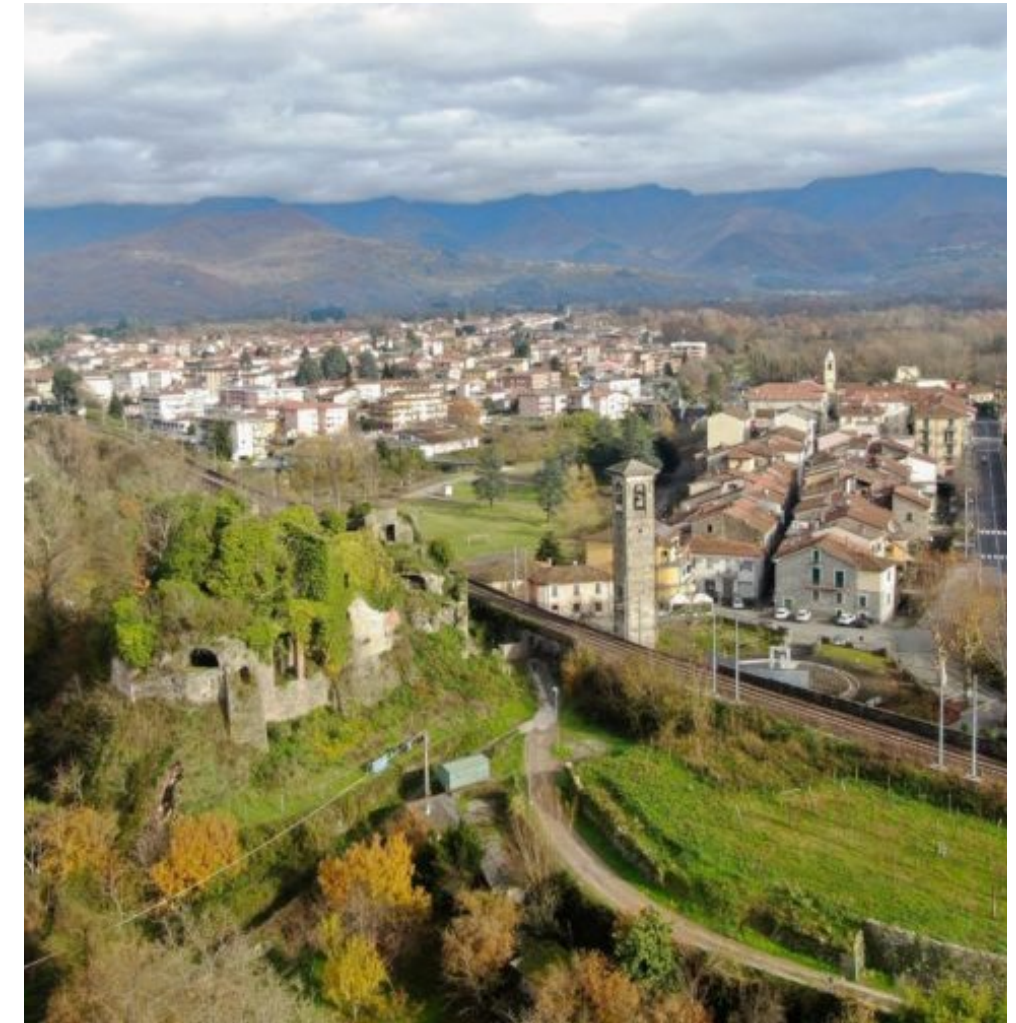


ma soprattutto rilascia una vista abbastanza nitida dell'insieme, dove i volumi rimasti in piedi risultano ben tangibili. Queste condizioni, non catturate altrove, forniscono un contributo rilevante anche nell'individuazione dei volumi attuali. Difatti, tolti lievi crolli localizzati, la struttura non riscontra grandi mutazioni rispetto alla foto in causa. Lo scatto diviene perciò utile per districarsi nelle raffigurazioni e nei rilievi odierni, dove l'identificazione della scatola è più complessa, a causa della coltre di vegetazione spontanea che fagocita il castello e rende difficile l'accesso agli spazi interni.

*Campagna di rilievo fotografico 1948, archivio dell'Associazione Manfredo Giuliani*

Le ultime due immagini denunciano questa situazione. Il verde cela i muri del maniero, tanto che nei piani alti, corrispondenti agli antichi piani di mezzo, non c'è una percezione del limite tra i due elementi. Questo genera l'incapacità di definire ad occhio nudo se, dietro ai cespugli, o ai veri e propri alberi, si nasconde effettivamente una porzione di muratura. Soltanto durante le stagioni secche e i cicli scostanti di pulitura, effettuati dal comune o da gruppi di volontari si verifica la possibilità di avere una maggior cognizione del rudere.

*Campagna di rilievo con drone 2019  
Campagna di rilievo fotografico Aprile 2023*



Le ultime foto a sud confrontano la percezione dell'ingresso al borgo dal passante ferroviario, e quindi dal treno stesso. L'immagine iconica, quanto controversa e futurista di un binario che attraversa un castello è del tutto cancellata. S'intravede solo un rudere, o la sua impressione, sepolto da un foresta di rovi.

Cartolina di Villafranca, 1903  
Campagna di rilievo fotografico, 2005

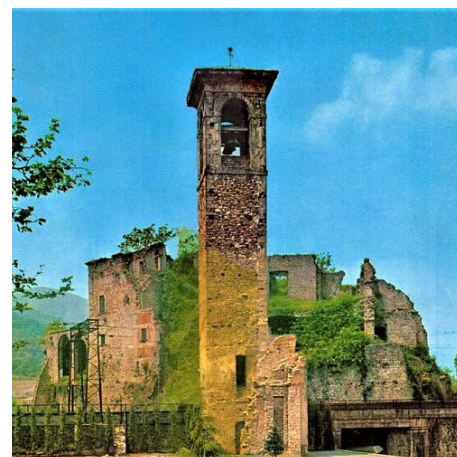


#### ④ Prospetto Est/Piazza

Alla fine dell'800, quando fu costruita la Pontremolese, e di conseguenza girato l'abside della chiesa di San Niccolò, Malnido assunse un ruolo marginale nei confronti della moderna piazza. Le vicende legate a questo spazio, però, lo condurranno, insieme al campanile e malgrado le già citate sciagure, ad un inaspettato protagonismo.

Difatti, al principio, la facciata della chiesa si stagliava al centro di ogni prospettiva dal borgo e il castello si mascherava alle sue spalle. La demolizione del luogo di culto, però, avvenuta nel 1968, mutò lo scenario.

Così, liberati dall'edificio che li occultava, Malnido e il campanile, scampato allo scempio, formarono una nuova e inattesa quinta scenica, a cui contribuisce anche il viadotto ferroviario



nel mezzo.

Campagna di rilievo fotografico, 1929

Le restanti tre fotografie fanno emergere la consistenza di questa visuale e come essa sia rimasta invariata, fatta eccezione per la mutante massa vegetale attorno al castello, nonostante i gli sviluppi urbanistici che hanno interessato la piazza negli ultimi decenni.

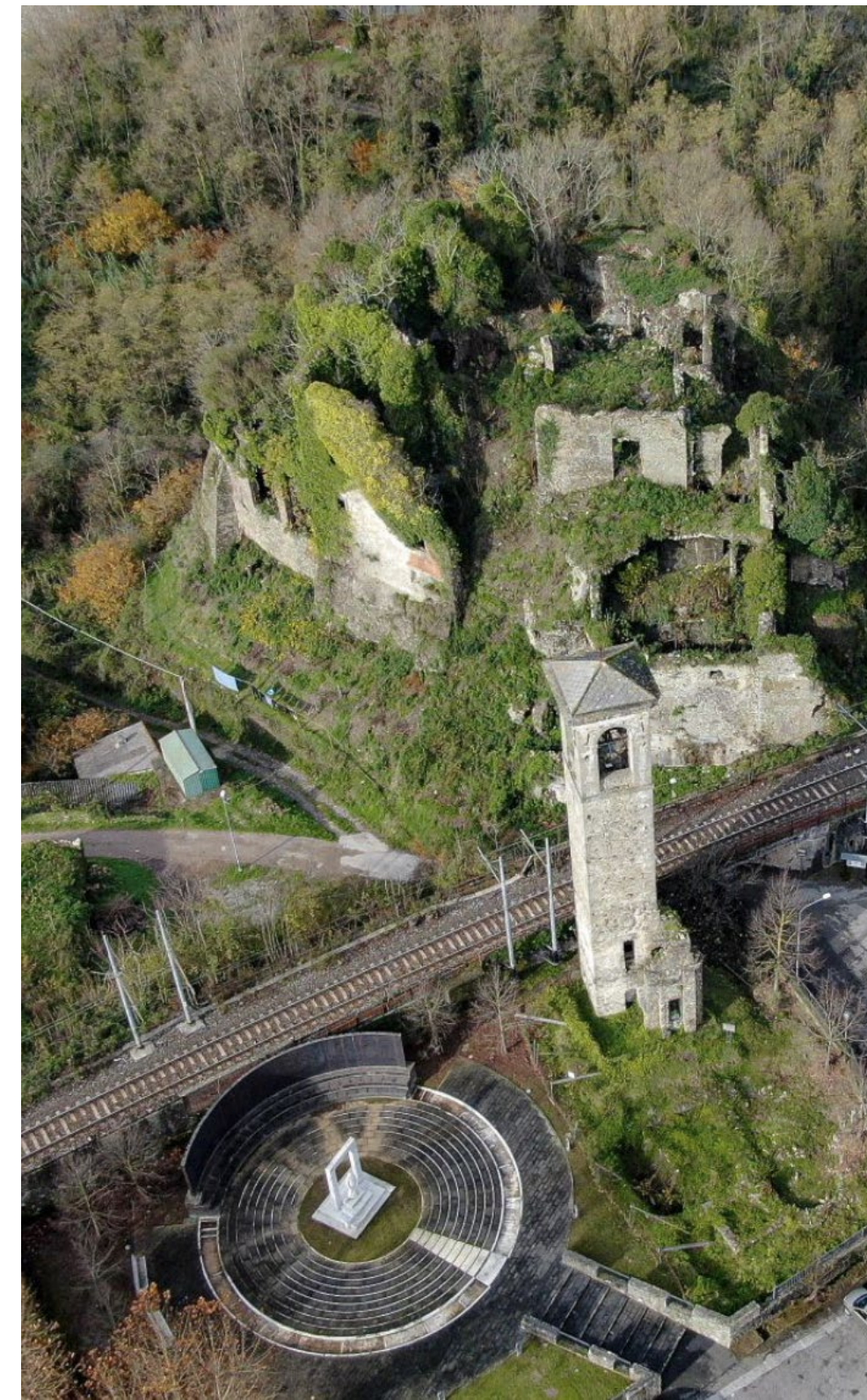
Campagna di rilievo fotografico, 1990  
Campagna di rilievo fotografico, 2005  
Campagna di rilievo fotografico, 2021

#### Ⓐ Vista Aerea

Negli ultimi anni, malgrado le difficoltà nell'accedere al castello, l'utilizzo di nuove tecnologie per il rilievo ha comunque permesso di catturare una visione oltre i muri perimetrali, documentando lo stato delle strutture interne. Spesso, tuttavia, i contenuti risultano poco utili allo scopo, ritraendo Malnido in momenti dove la vegetazione, troppo fitta, non consente la percezione degli ambienti.

L'inquadratura riportata può essere ritenuta un'eccezione, essendo scattata non distante da una pulizia del comune. Si evince come sui solai, esposti a decenni di precipitazioni, sia andato a formarsi un tappeto erboso. Elemento di problematica rimozione nell'ottica di interventi futuri.

Campagna di rilievo con drone 2019



## ⑤ Vista Sud-Est / Cisa

Le angolature dalla statale della Cisa non riportano grandi cambiamenti su Malnido, rispetto a quanto già analizzato nei focus sulla piazza e sulla vista a sud. A mutare è soprattutto l'intorno, soggetto allo sviluppo urbanistico e tecnologico. Di questo, si segnala, da un lato, la maggior cementificazione, e, dall'altro, lo sviluppo incontrollato della vegetazione, conseguenza al precedente abbandono delle colture lungo la Magra.

La panoramica che contorna le foto include queste due variazioni. Le ultime due viste fanno notare, inoltre, l'abbassamento di una porzione della piazza, quella posta di fronte al prospetto laterale della chiesa. Ciò è dovuto alla mancanza, un tempo, di un collegamento diretto tra lo slargo e la Cisa. Gli unici ingressi erano, appunto, dalla sottostante via Francigena e lungo due vie del borgo: la principale e la corrispondente del vecchio fossato attorno le mura. Soltanto dopo la demolizione della chiesa, e il crescente afflusso di veicoli, la viabilità venne modificata, rendendo lo spazio, oggi a tutti gli effetti un parcheggio, permeabile nei confronti della statale.

Campagna di rilievo fotografico, 1929  
Google street view, 2024



## Ⓜ Vista oltre la Magra

In questo caso, come nel precedente, l'attenzione è riposta più sul contesto territoriale in cui è inserito il castello, che sulle sue metamorfosi dal punto di vista fisico.

Infatti, la sequenza d'immagini, raffigurante gli ultimi tre decenni, non aggiunge ulteriori informazioni rispetto all'approfondimento relativo al lato ovest. Ci si limita alla mera restituzione della prospettiva d'insieme percepita dalla sponda opposta del fiume, sopra cui scorre oggi l'autostrada della Cisa. L'atto, all'apparenza poco significativo, se consideriamo la singolarità di Villafranca, e di Malnido, nell'ottica della divisione Malaspiniana imposta lungo il bacino della Magra, assume in realtà una grande valenza simbolica. Un elemento latente nelle rappresentazioni, cioè la visione assunta dai padroni del feudo dello Spino Secco, sui loro possedimenti in sponda opposta, e di conseguenza, sul territorio rivale che li circondava.

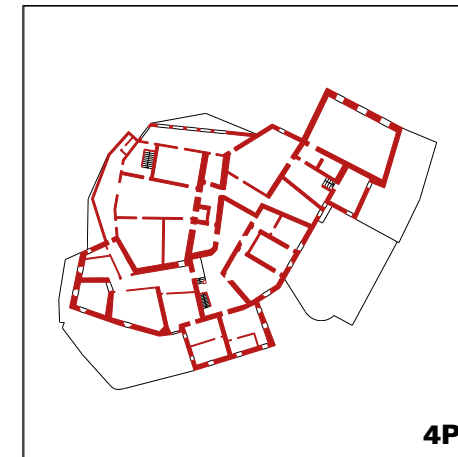
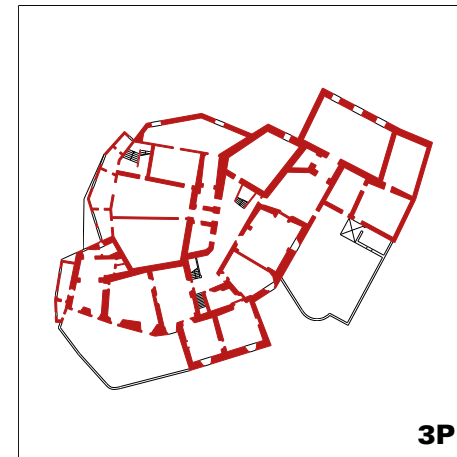
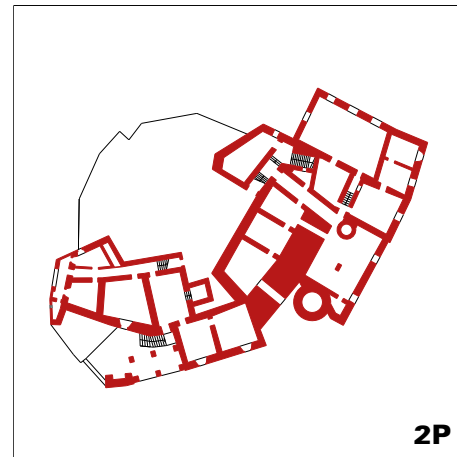
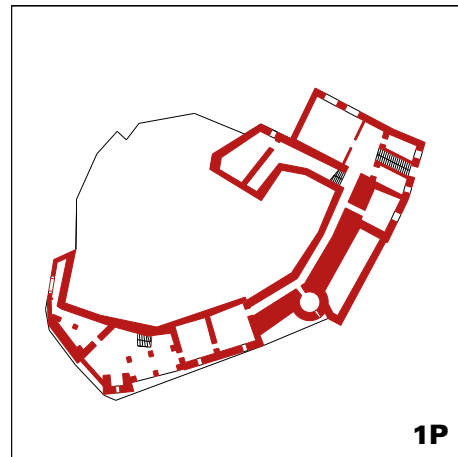
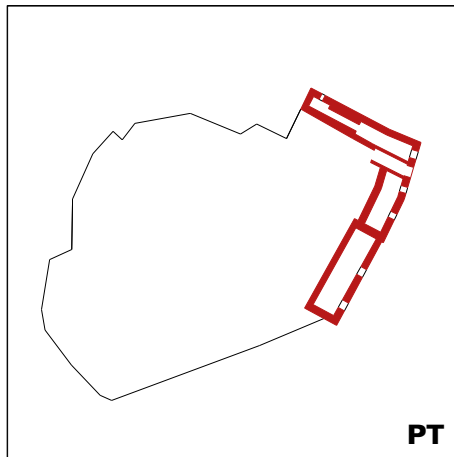
Cartolina di Villafranca, 1990  
Fotografia da google immagini, 2005  
Campagna di rilievo fotografico Aprile 2023



## 1. Rilievo

1936

Le planimetrie furono eseguite dal geometra Ineldo Adorni durante il restauro post terremoto, quando, tuttavia, il castello era ancora intatto. Per questo motivo risultano le uniche, tra quelle pervenute, a restituire per intero Malnido e la disposizione di ogni suo piano.

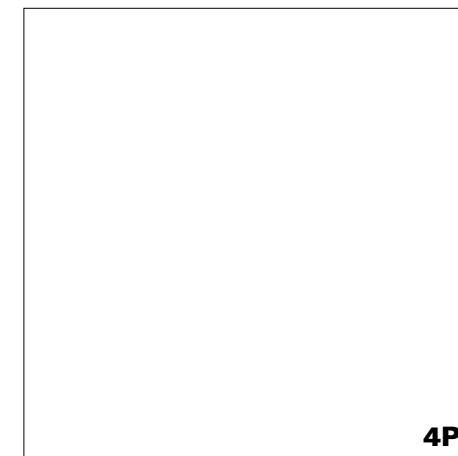
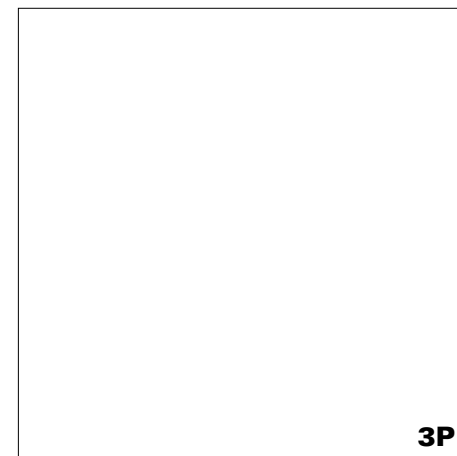
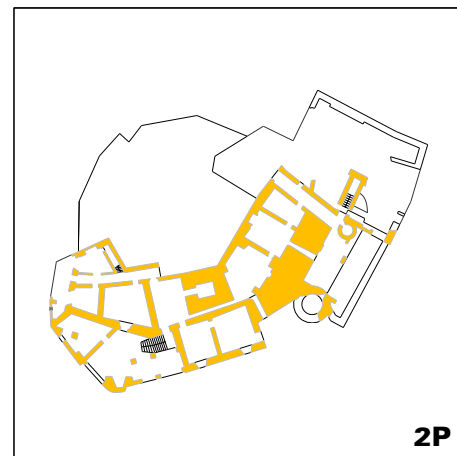
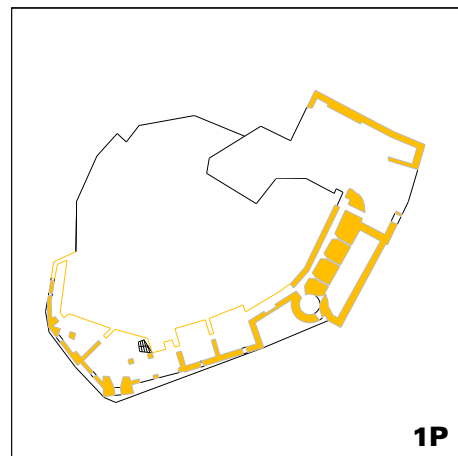
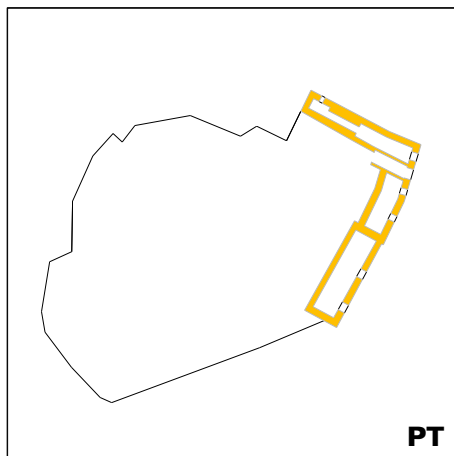


## 2. Rilievo

1985

Il rilievo dell'ingegnere Conti per le Ferrovie di Stato e la già citata tesi di Padeletti-Ambrosini, furono i primi a riportare, in pianta, la consistenza dei danni inflitti dai bombardamenti e il successivo abbandono.

Si nota la scomparsa degli ultimi due piani, distrutti o con porzioni non rilevate perchè inaccessibili.

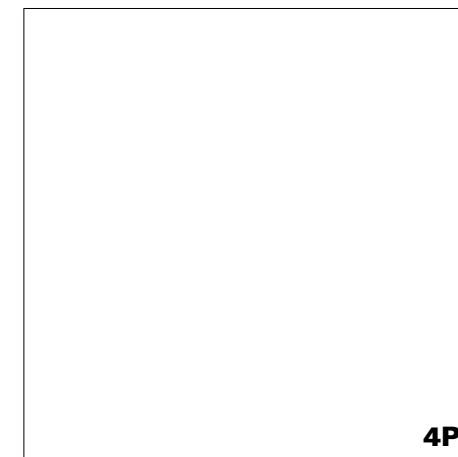
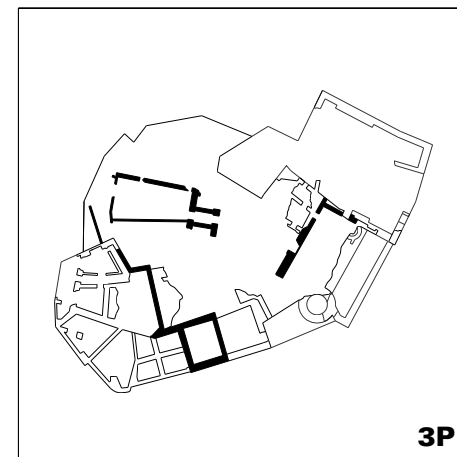
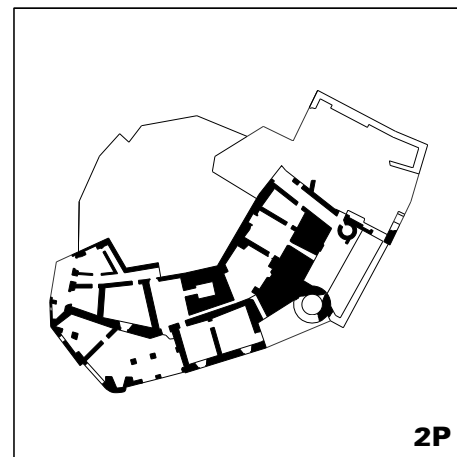
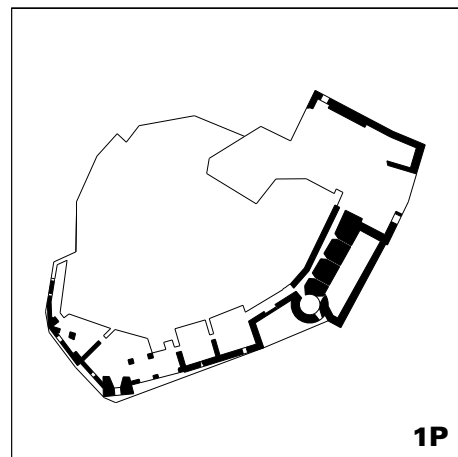
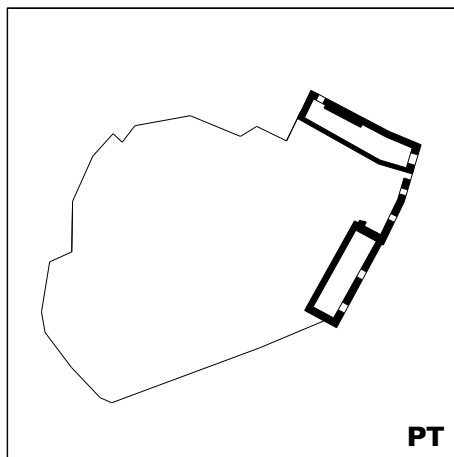


## 3. Rilievo

2023

Il rilievo, svolto dal sottoscritto, si limita alla verifica planimetrica delle condizioni precedenti.

La configurazione attuale assomiglia alla precedente, salvo alcuni frammenti, crollati negli ultimi quarant'anni, e un esame più approfondito sui piani superiori, grazie alle visioni catturate con l'utilizzo dei droni.







## Premessa

Il territorio lunigianese è situato geograficamente al centro dei collegamenti infrastrutturali tra Parma e La Spezia, e di conseguenza ne usufruisce. Tra le presenti vie di comunicazione, l'indagine pone un occhio di riguardo al trasporto su rotaie, rappresentato dalla linea ferroviaria nota come Pontremolese. Questa, ideata e realizzata tra il 1860 e la fine dell'ottocento, nacque con l'intenzione di realizzare un percorso alternativo, tra centro e nord Italia, ai già presenti snodi di Genova e Firenze. Una tratta indirizzata al trasporto merci, agevolando la connessione diretta tra due poli di rilievo come il golfo di La Spezia e l'area padana, e, seppur in minor parte, al pendolarismo dalle valli della Magra e del Taro. Agli albori degli anni '80 del novecento, a seguito di proteste dei passeggeri e scioperi del personale, ci si accorse che la linea, costruita per la maggior parte a binario singolo, necessitava di un potenziamento. Cominciò, così, un processo, oggi ancora in atto, per il raddoppio del tracciato esistente. Questo, riguardando in prima persona anche il castello di Malnido, è il fuoco della seguente analisi infrastrutturale.

L'interfacciarsi alla tematica muta radicalmente l'approccio metodologico adottato. Subentrano componenti della teoria del progetto a scapito di quelli storico-architettonici visualizzati finora sul territorio. Ogni azione progettuale ipotizzabile su Malnido, infatti, come accennato, non può discernere dallo scenario ferroviario, essendo saldamente ancorata ai suoi sviluppi, economici e legislativi su tutti. Pertanto, diviene un obiettivo quello di cogliere la

direzione intrapresa dalle azioni e dagli intenti dei soggetti in causa, cercando di ridurre al minimo lo scarto con la realtà in ottica previsionale. A tale scopo ci s'incetra su una ricerca volta a comprendere i meccanismi processuali intercorsi nell'arco storico, più che limitarsi, come in precedenza, ad una mera descrizione degli eventi.

Inizia così, una destrutturazione nel tempo di tutto l'apparato documentale a disposizione, utile a svelare tutto il travagliato iter burocratico percorso dalle Ferrovie di Stato e dagli enti territoriali, nonché, ad individuare comportamenti reiterabili all'interno di esso ed eventuali stratagemmi per arginare gli intoppi che potrebbero palesarsi durante gli sviluppi futuri. Inoltre, l'elemento, una volta decostruito, non riporta uno scenario immateriale fine a se stesso, bensì le reali condizioni su cui agire.

Il meccanismo di smontaggio consiste nel gerarchizzare l'insieme dei materiali di varia natura, generanti un reticolo, la cosiddetta nuvola documentale NOTA, per sviscerarne il senso degli avvenimenti. Come prima operazione, dunque, avviene l'identificazione delle dimensioni attorno a cui sviluppare la narrazione. Per quanto concerne il raddoppio della Pontremolese, sono tre quelle ritenute essenziali: i segni, le azioni e il tempo. Queste, raggruppate in binomi, innescano altrettante tipologie di mappatura dalla diversa consistenza (azioni-segni, segni-tempo e tempo-azioni), che, man mano affiancate e sovrapposte, fanno progredire il racconto di fondo. Più dettagliatamente, per ciascun step lavorativo, in cui le Ferrovie di Stato suddividono funzio-

nalmente il progetto di raddoppio, l'operato riporta cronologicamente gli scambi documentali avvenuti. Il fine è quello di analizzare l'effettiva incidenza di quest'ultimi sulle forme assunte dallo spazio.

Vengono ora restituiti, per maggior chiarezza, i singoli elementi delle tre mappature visibili nelle successive storie per fasi:

### Azioni-Segni

Le Ferrovie di Stato, una volta approvato il raddoppio dell'opera, predisposero una divisione funzionale del tracciato, così da poter svolgere ogni singola lavorazione un pezzo dopo l'altro in sequenza. Ad ogni segmento individuato, i cui punti di partenza, o arrivo, non necessariamente corrispondono ad una stazione, spettava quindi uno step ed una o più tipologie di lavorazione (manutenzione, raddoppio, snodo, nuovo tratto della linea...). La mappa in questione, simile ad un navigatore, riporta questa frammentazione del percorso, evidenziando per ogni fase a quale porzione di tratta e opere il racconto faccia riferimento.

### Segni-Tempo

La prima configurazione considera le sole forme presenti, dando così una visione statica del tracciato, la più comune nelle planimetrie o nelle cartine geografiche. La visualizzazione dinamica della Pontremolese è, quindi, il compito di cui si fa carico la seconda mappatura. In essa si palesa ogni possibile scenario, passato o futuro, relativo alle mutazioni che la forma del percorso poteva o potrebbe assumere. Più precisamente, è illustrata temporal-

mente la sequenza di conformazioni provenienti dalle varianti o dai progetti, scartati o ancora in attesa di una decisione in merito, presenti nell'archivio delle Ferrovie.

### Tempo-Azioni

L'ultima mappa funge da *trait d'union*, permettendo di visionare al microscopio gli scambi documentali, rappresentanti l'iter burocratico, relativi ad ogni fase. In ciascuna di esse si mostra come la presenza di alcuni attori e documenti influenzi il raggiungimento di un determinato risultato spaziale. Si vede, ad esempio, il come e il perché certe ipotesi progettuali vengano scartate a favore di altre. Ogni parte comincia con una serie di divergenze, gli scenari emersi, terminando, dopo vari rimbalzi, in un punto di convergenza finale. Nello step successivo questo tende nuovamente a ramificarsi, ripetendo quanto avvenuto in precedenza in un ciclo perenne. Il procedimento, però, non si limita alle singole porzioni di processo individuate, ma si ricompone di sottoinsiemi all'interno di esse. In sintesi, ogni fase lavorativa diverge in più opzioni e converge in un punto finale, ma per giungere a questo traguardo riesegue più volte il meccanismo. Al fine di sintetizzare tutta questa sequenza di aperture e chiusure del processo, si adopera il diagramma ritenuto più opportuno, quello a ventaglio.

Come da introduzione, la narrazione s'interrompe una volta terminata la fase retrospettiva del processo, spettante al capitolo in questione, ed entrando nel campo previsionale, ipotizzabile solo dopo ulteriori approfondimenti.

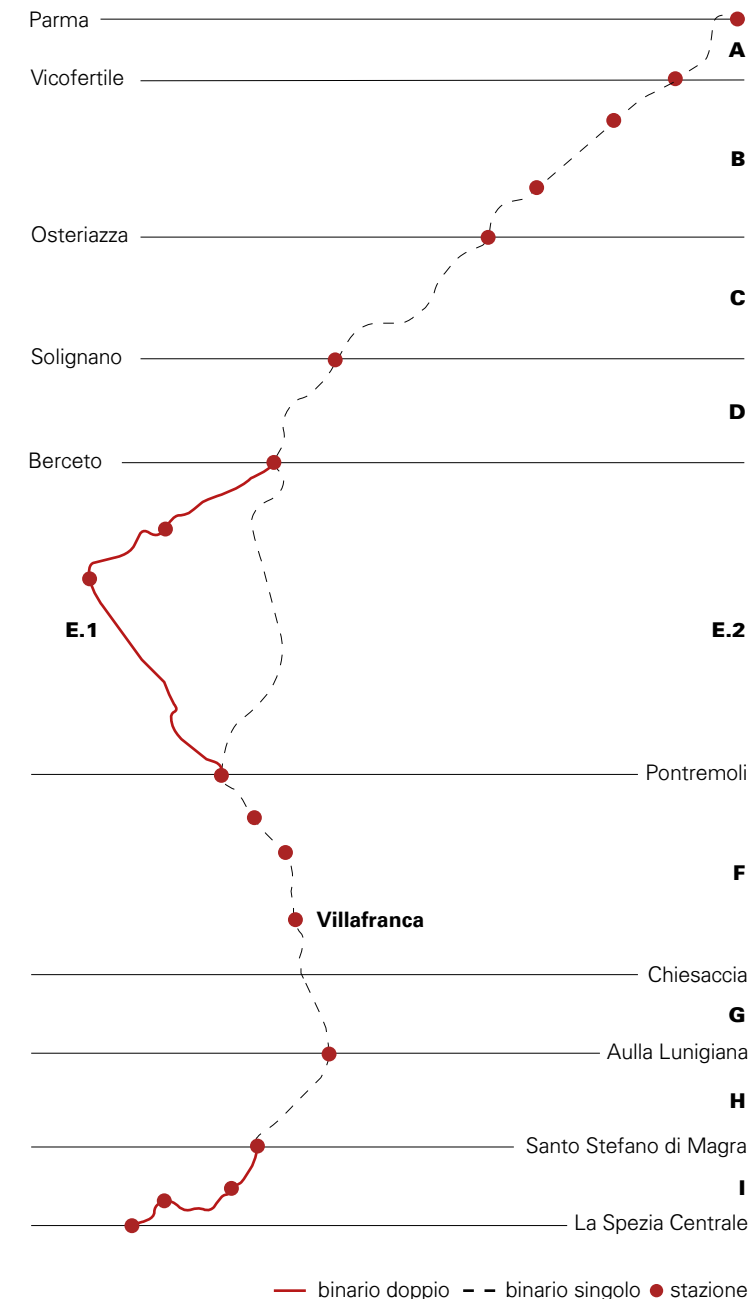
La 00 è una fase embrionale. Tratta il periodo dalla decisione di realizzare la linea Parma-La Spezia, la Pontremolese, fino a quello, dove, per problematiche legate alla linea creata vengono predisposti e completati i primi pezzi a doppio binario. Il tutto ha inizio verso il 1860 quando, nell'ottica della pianificazione delle linee ferroviarie sul territorio italiano, subentra il bisogno di realizzare una tratta trasversale agli appennini collegante Liguria, Toscana ed Emilia Romagna. Vengono analizzati diversi poli di partenza e di arrivo, ma la scelta finale ricade su Parma e La Spezia per una ragione legata prevalentemente allo scambio di merci del Nord con il golfo, nonché il porto, di quest'ultima. Dopo questa

presa di posizione lo sviluppo è piuttosto rapido, ma durante il suo tragitto incontra varianti e idee ulteriori per il proseguimento, indicate soprattutto dai comuni lunigianesi, situati nel mezzo, che non vogliono essere esclusi da questa nuova tecnologia e mezzo di comunicazione. Il tracciato principale seguiva i corsi dei fiumi Magra e Taro, per la facilità morfologie nell'agire sul fondovalle rispetto a monte. Qui i comuni di Bagnone e Tresana mostrano la loro opposizione progettando e inviando nuove possibilità per quanto concerne il proseguo della traversata. Lo stato rigetta però ambedue le ipotesi, in certi casi senza neanche dare un chiaro responso in merito, e così le varianti Civiglia e Tresana rimangono solo dei progetti accatastati nei tanti incompiuti.

Per il completamento della linea bisogna attendere il 1897, anno di attivazione, in cui l'unico frammento a doppio binario risulta, per motivi di pendenze e movimentazione dei mezzi, quello relativo alla galleria di valico, il Borgallo, tra Toscana ed Emilia Romagna. Una volta aperta la Pontremolese, però, le immediate proteste di pendolari e lavoratori, a cui seguono molte lettere di lamentela, legate specialmente al traffico e ai lunghi tempi di percorrenza, fanno sì che si sviluppi un ulteriore raddoppio nell'area di convergenza con le altre linee toscane, tra La Spezia e Santo Stefano di Magra, di preciso nei pressi di Sarzana. Questa è la prima visione del tracciato, che innescherà insieme ad altri fattori tutti i presupposti per i successivi sviluppi nel percorso.

# FASE 00

**Tracciato E.1**  
Berceto-Pontremoli (tramite Borgo Val di Taro)  
manutenzione  
**Tracciato I**  
Santo Stefano di Magra-La Spezia Centrale  
raddoppio





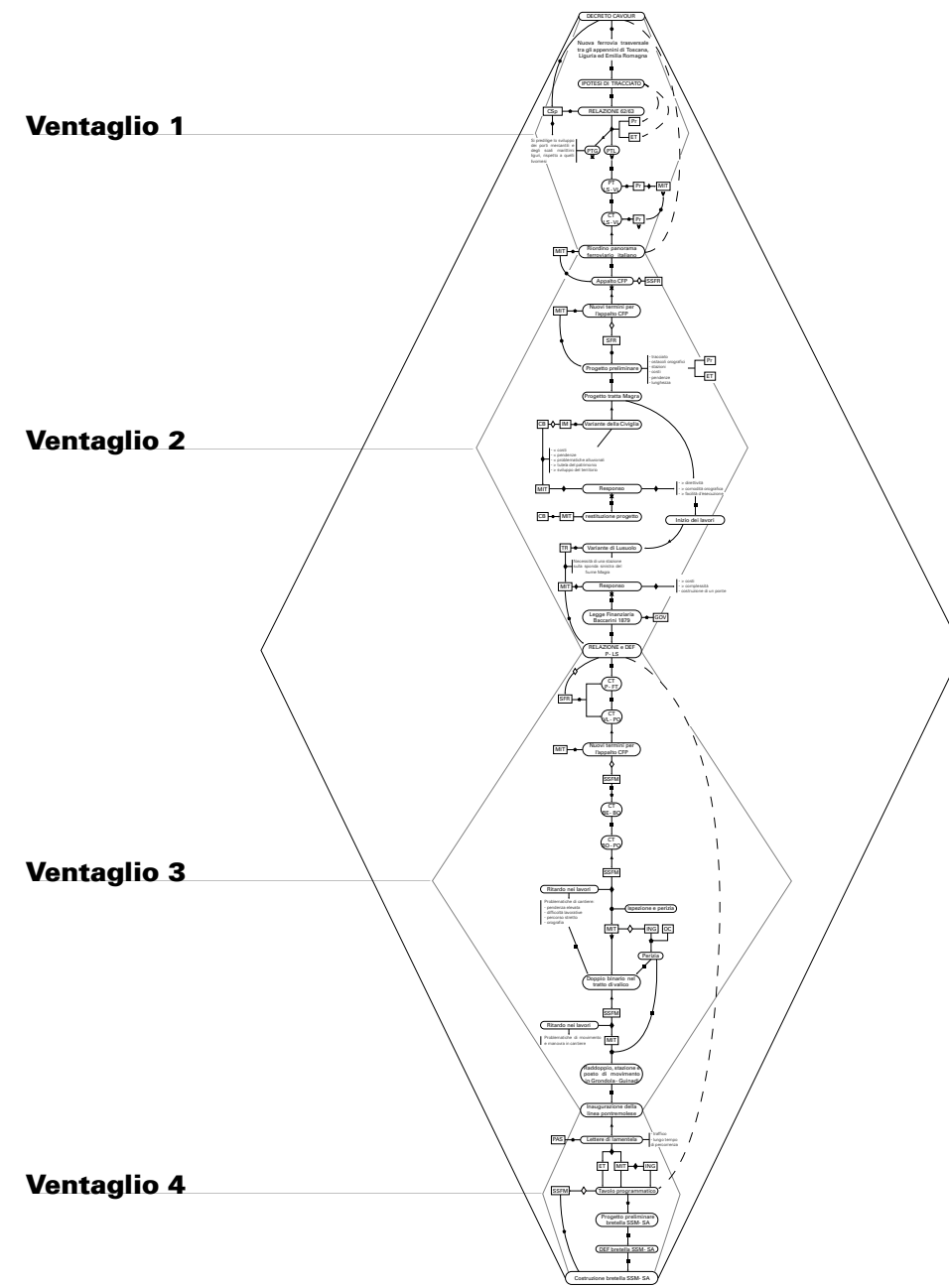
● Stazione attiva    ○ Stazione dismessa    / Posto di blocco    → Punto di raccordo

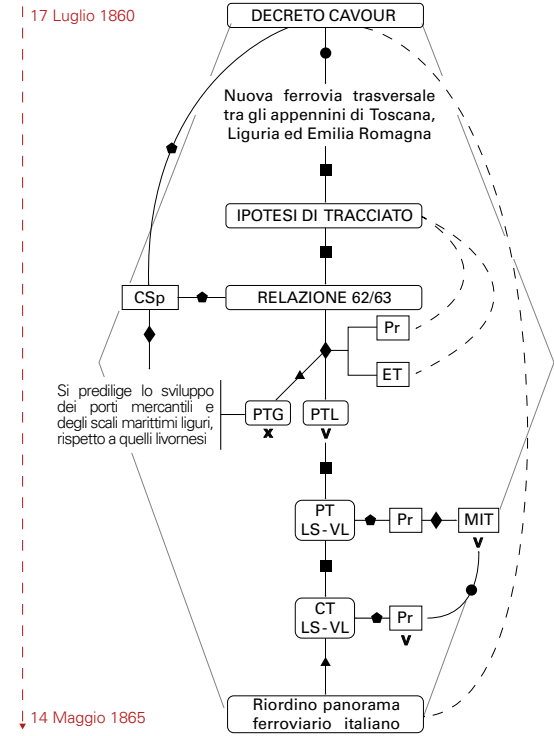
**Simboli**

- documento
- attore
- direzione
- - - collegamento
- richiede
- ◆ redige
- implicazione
- ▲ deviazione
- ◆ comunica
- ◇ incarica
- ▼ approvazione
- ✕ negazione

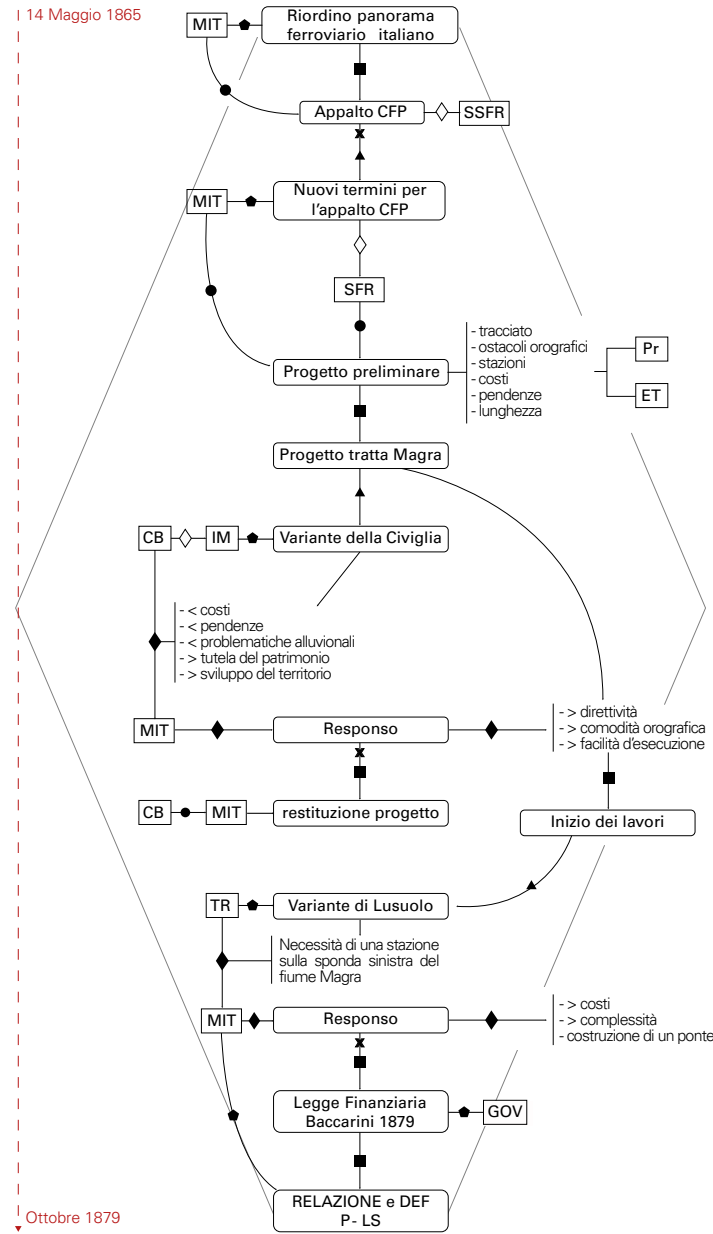
**Attori/documenti**

- BE Berceto
- BO Borgo Val di Taro
- CB Comune di Bagnone
- CFP Costruzione ferrovia pontremolese
- CSp Commissione Speciale
- CT Costuzione tracciato
- DEF Progetto Definitivo
- ET Enti Territoriali
- FT Fornovo Taro
- GOV Governo
- IM Ingegnere Mutti
- ING Ingegneri
- LS La Spezia
- MIT Ministero Infrastrutture Trasporti
- OC Operai cantiere
- P Parma
- PAS Passeggeri
- PO Pontremoli
- Pr Privati
- PT Progetto tracciato
- PTG Progetto tracciato Garfagnino
- PTL Progetto tracciato Lunigianese
- SA Sarzana
- SFR Società Ferrovie Romane
- SSFM Società Strade Ferrate Mediterranee
- SSFR Società Strade Ferrate Romane
- SSM Santo Stefano di Magra
- Tr Comune di Tresana
- VL Vezzano Ligure

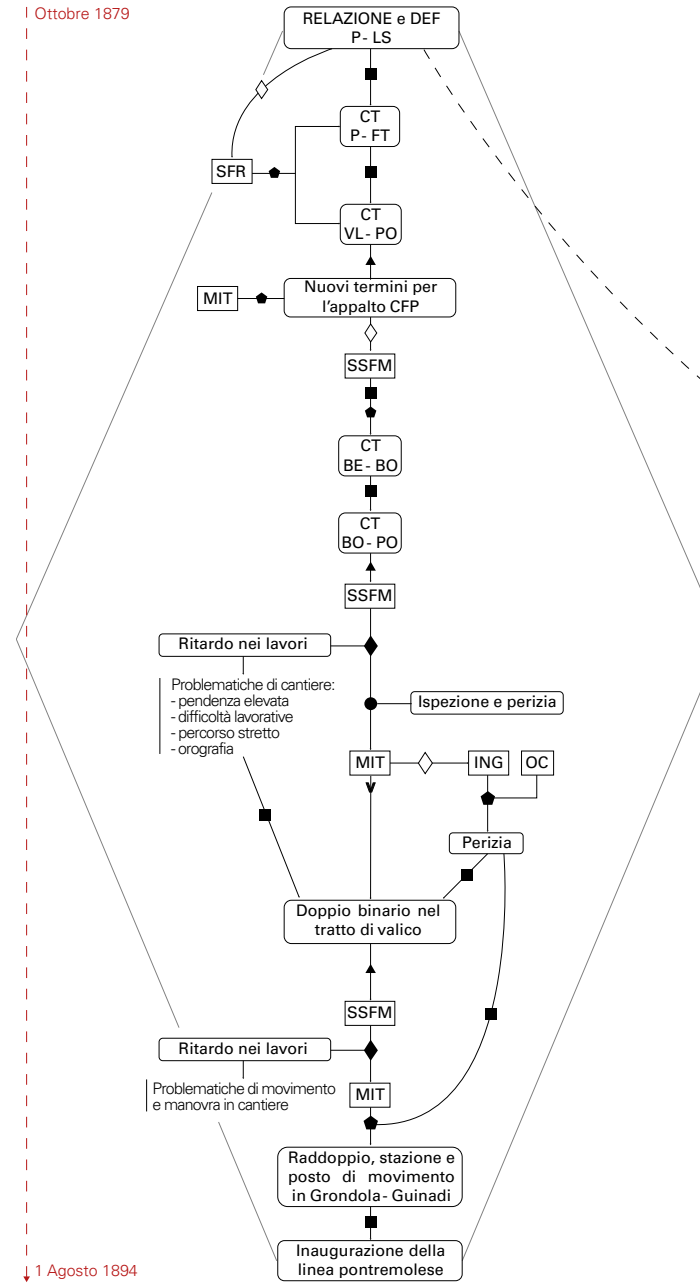




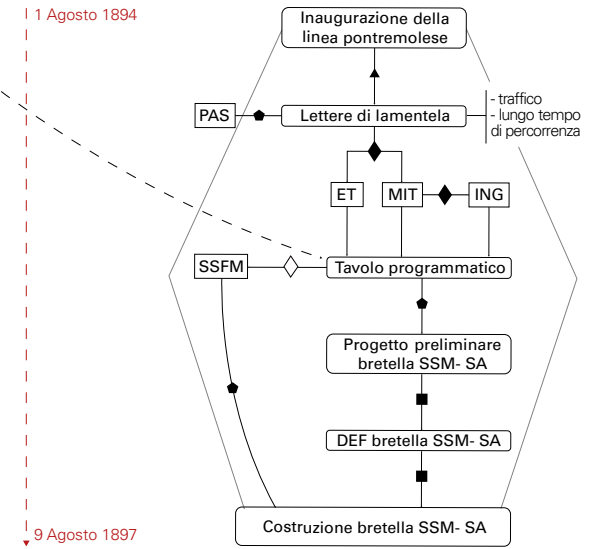
14 Maggio 1865



Ottobre 1879



1 Agosto 1894

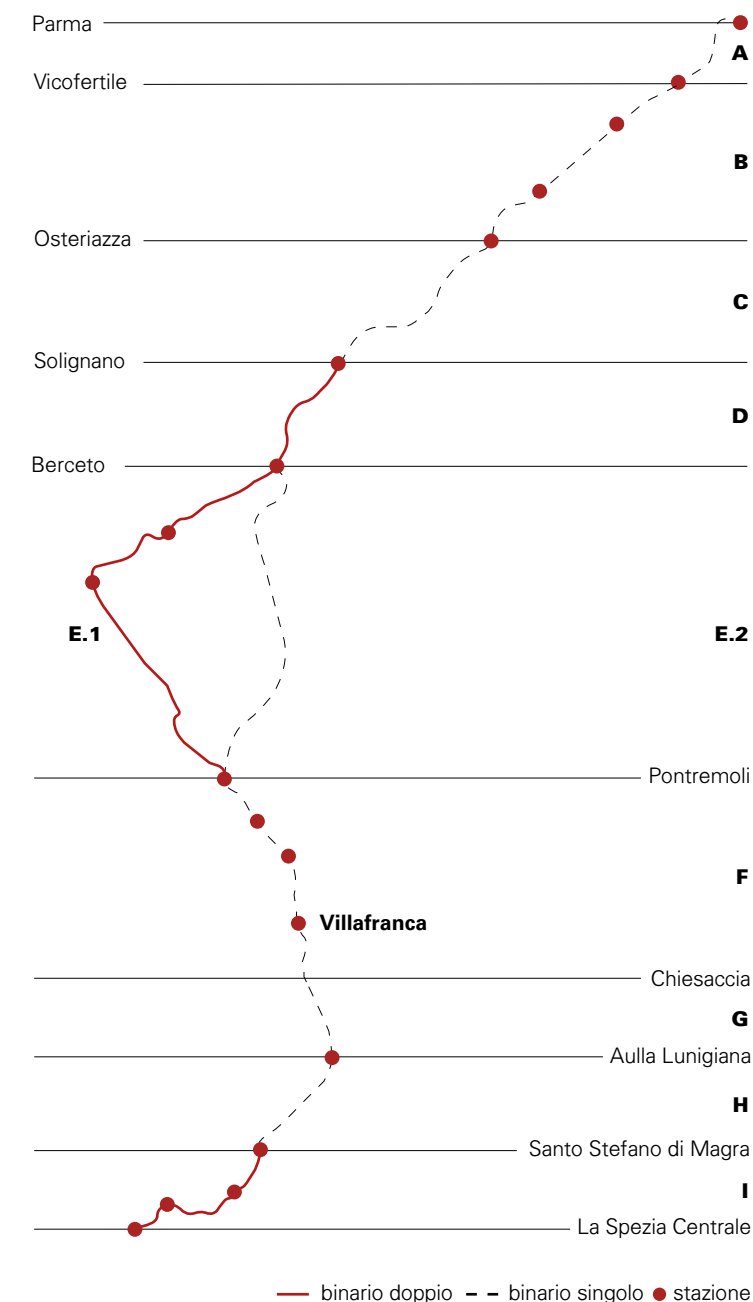


9 Agosto 1897

# FASE 01

**Tracciato D**  
Solignano-Berceto  
raddoppio e variante di tracciato

recepire la novità che scoppia la prima guerra mondiale, seguita, nel 1920, da un forte terremoto in Lunigiana e Garfagnana. Seguono anni di ricostruzione e reiterate proteste da parte dei fruitori per il malfunzionamento dei servizi. L'insostenibilità di queste manifestazioni e l'avvento di nuove tecnologie porta, a metà degli anni '30, a compiere una prima elettrificazione della linea. Scoppia però, da lì a breve, la seconda guerra mondiale ad imporre un nuovo piano di ricostruzione della Pontremolese, visti gli ingenti danni causati dalle bombe. Il PRG del porto di La Spezia, 1959, darà la svolta totale alla questione, rilevando un'importanza strategica della ferrovia connessa allo sviluppo mercantile, elemento colto subito anche a livello internazionale, e visibile con l'inserimento e finanziamento del tracciato nell'ottica dei corridoi multimodali. La L.17/1981 istituisce un piano integrativo di azione attraverso cui inizia di fatto il progetto di raddoppio dei binari. In primo luogo avviene una frammentazione del percorso in blocchi su cui eseguire singolarmente in successione le varie opere, ma la sequenza d'intervento, pensata inizialmente, si rivela presto diversa dalla realtà a forza di cause maggiori (finanziamenti, decisioni politiche...). Si decide così di agire man mano dove possibile. Il primo progetto preliminare, appunto la fase 01, viene ideato tra Berceto e Solignano. Seguirà tutto un travagliato iter per il progetto definitivo, conclusosi nel 1996 con la Variante di Valmozzola, realizzata da lì a due anni, classificabile come il vero e proprio primo potenziamento effettuato.



Gli anni successivi al completamento della fase 00 sono un susseguirsi di avvenimenti il cui accumulo porterà lentamente, quasi un secolo dopo, a mettere nero su bianco il processo di potenziamento relativo alla Pontremolese. Difatti, nell'immediato 1905, viene istituita la statalizzazione delle ferrovie, ma nemmeno il tempo di

Berceto Solignano	Berceto Osteriazza	Variante 1994 Valmozzola		

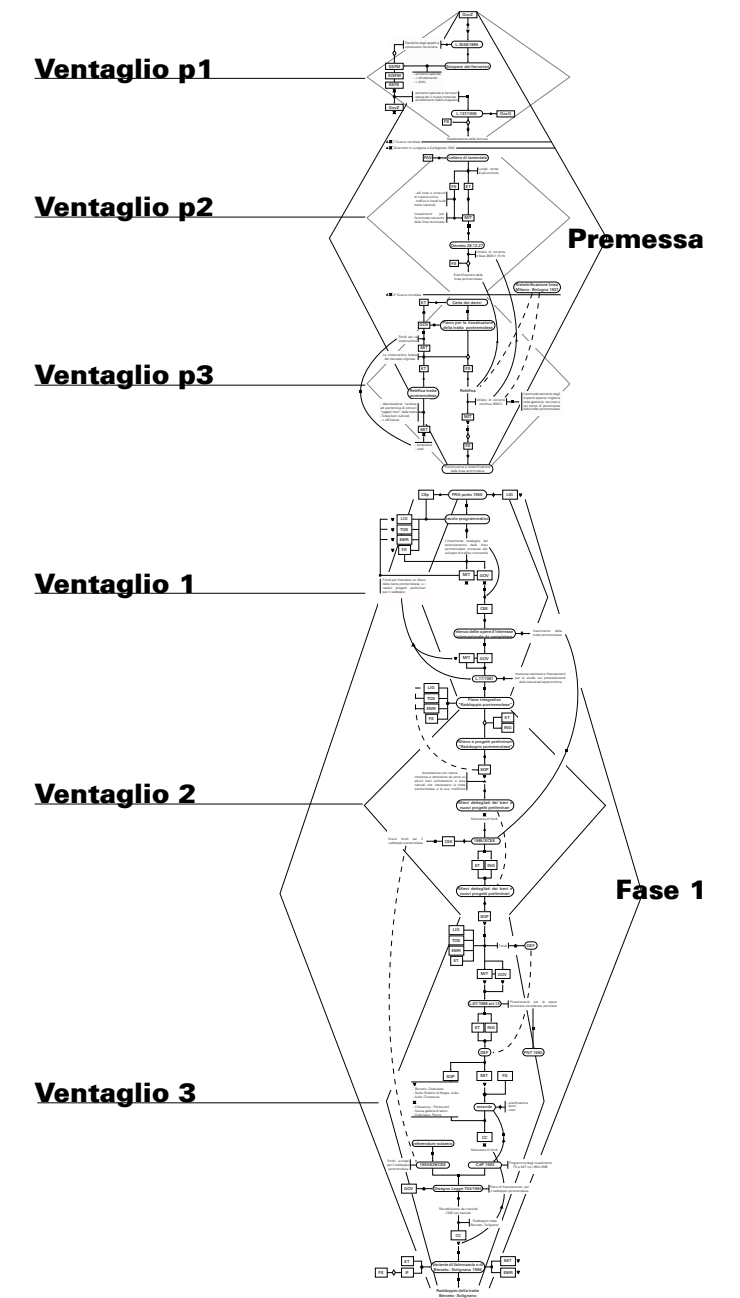
● Stazione attiva    ○ Stazione dismessa    / Posto di blocco    → Punto di raccordo

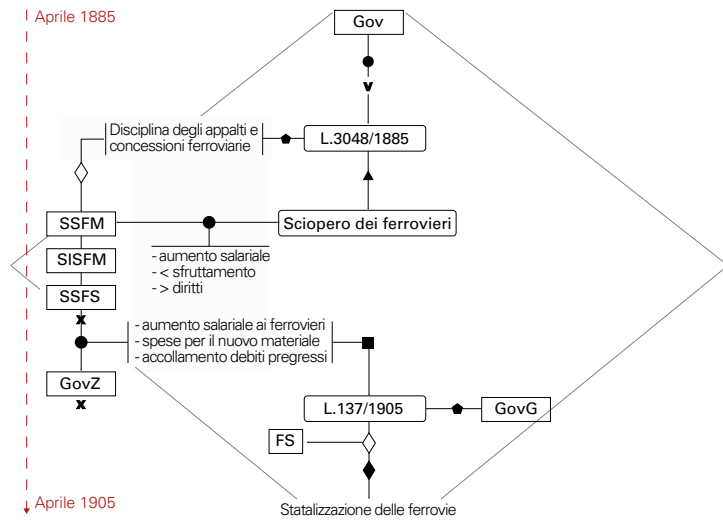
**Simboli**

- documento
- attore
- direzione
- - - collegamento
- richiede
- ◆ redige
- implicazione
- ▲ deviazione
- ◆ comunica
- ◇ incarica
- ▼ appovazione
- ✕ negazione
- ▲✕ irruzione

**Attori/documenti**

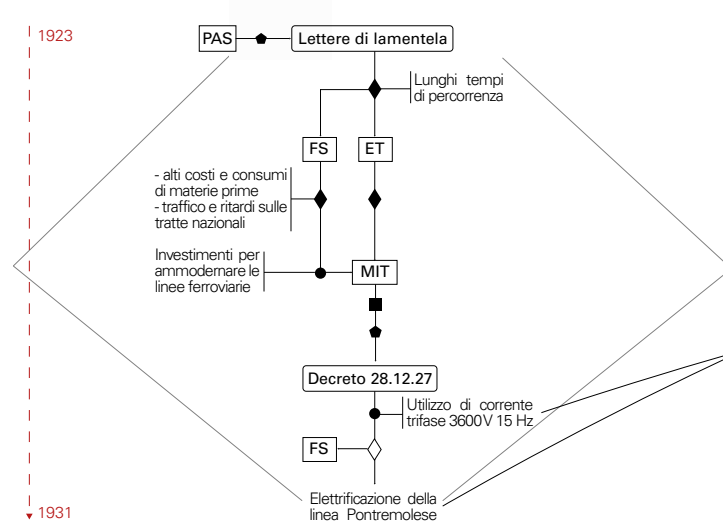
- CC** Corte dei Conti
- CdP** Contratto di Programma
- CEE** Comunità Europea
- CME** Computo Metrico Estimativo
- CSp** Commissione Speciale
- DEF** Progetto Definitivo
- EMR** Emilia Romagna
- ET** Enti Territoriali
- FS** Ferrovie di Stato
- GOV** Governo
- GovZ** Governo Zanardelli
- GovG** Governo Giolitti
- IF** Italferr
- ING** Ingegneri
- LIG** Liguria
- MIT** Ministero Infrastrutture Trasporti
- PAS** Passeggeri
- PNT** Piano Nazionale dei Trasporti
- PRG** Piano Regolatore
- SISFM** Società Italiana Strade Ferrate Meridionali
- SOP** Soprintendenza
- SSFm** Società Strade Ferrate Mediterranee
- SSFS** Società Strade Ferrate della Sicilia
- TOS** Toscana



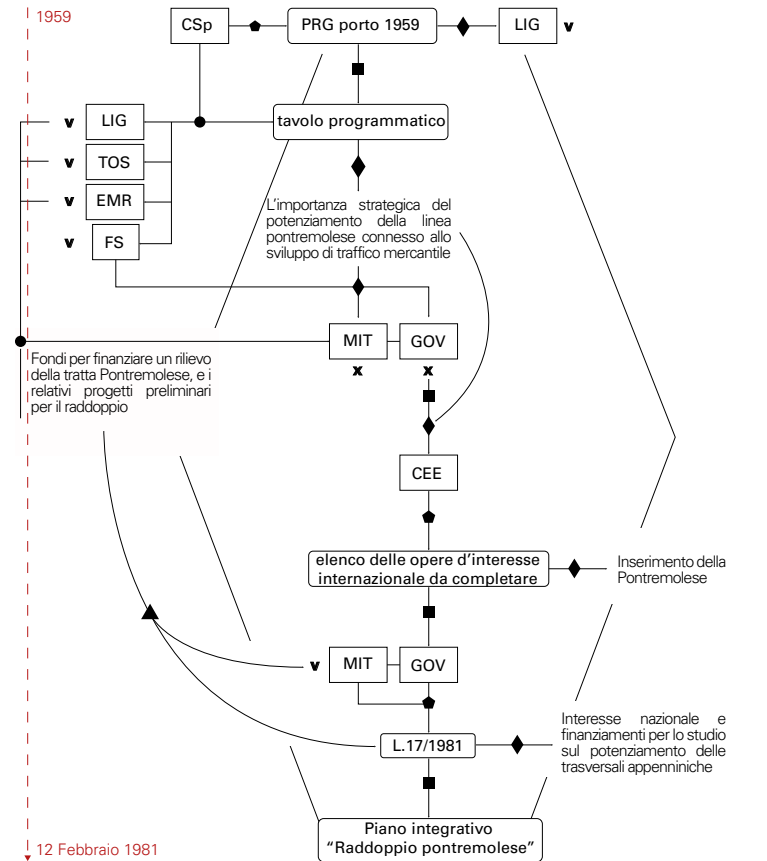
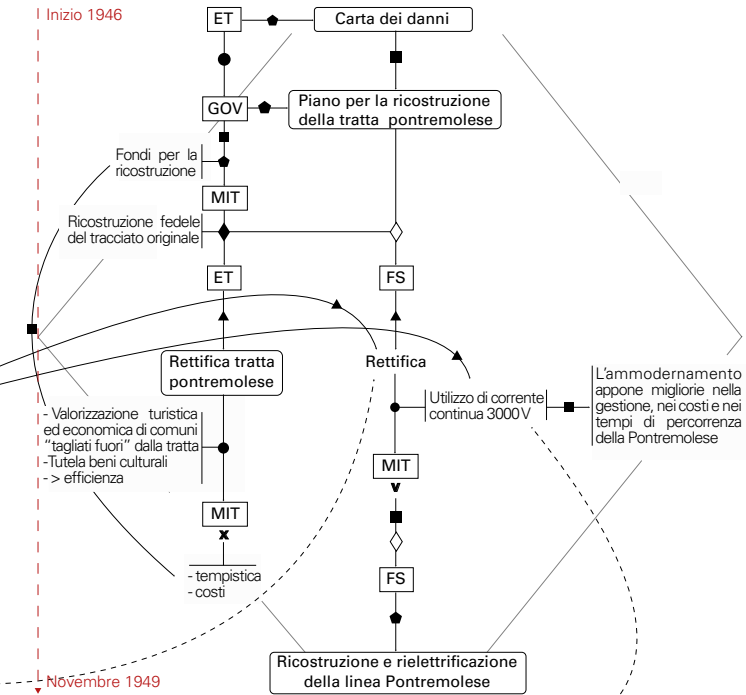


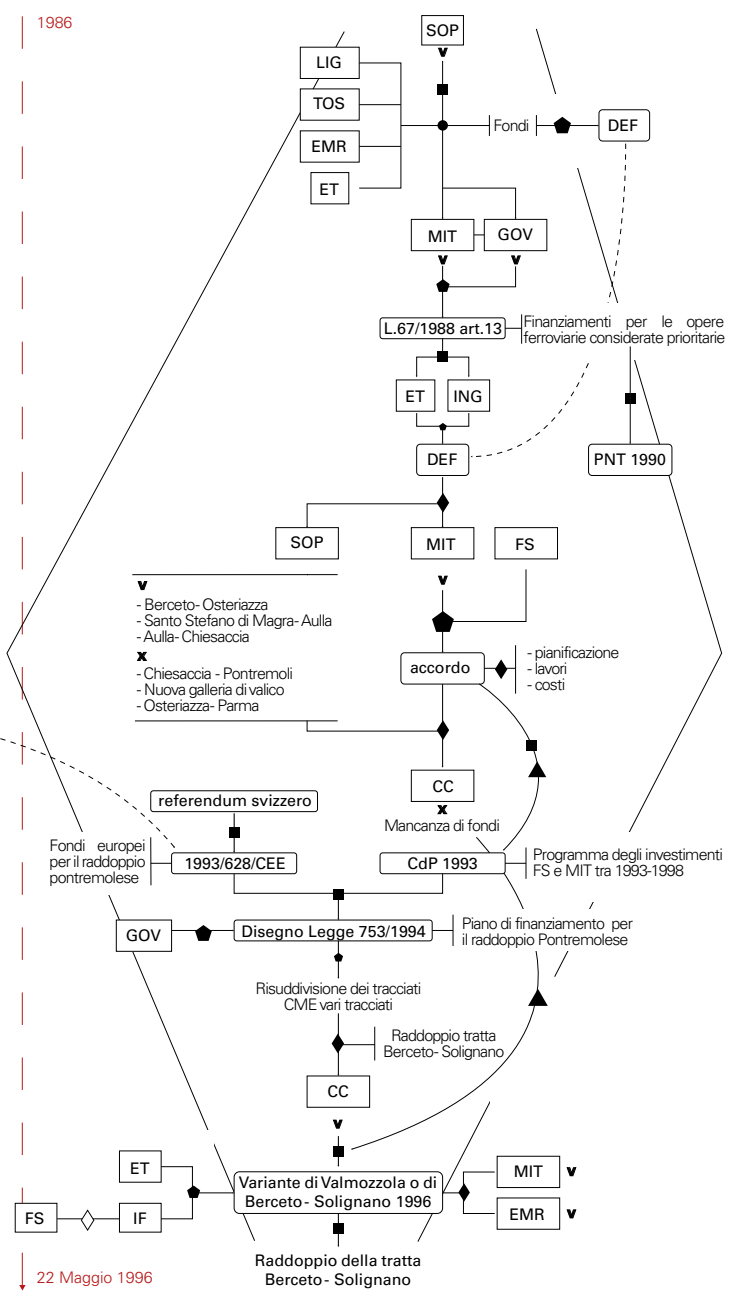
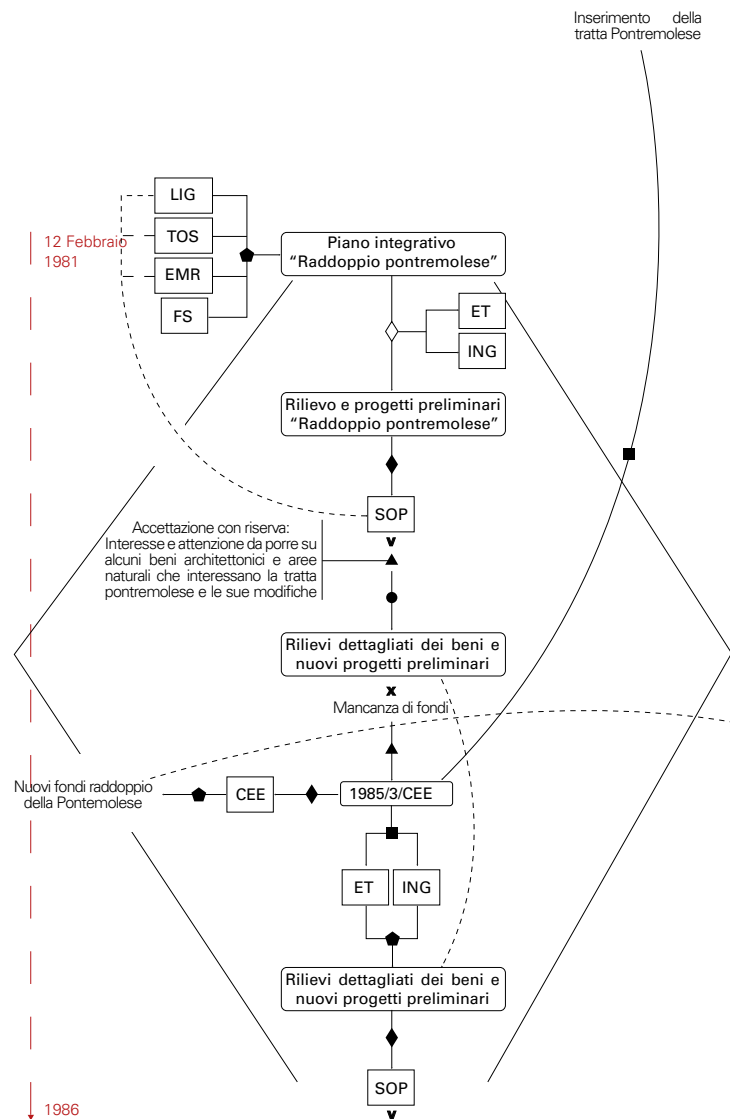
▲ X I° Guerra mondiale

▲ X Terremoto in Lunigiana e Garfagnana 1920



▲ X II° Guerra mondiale



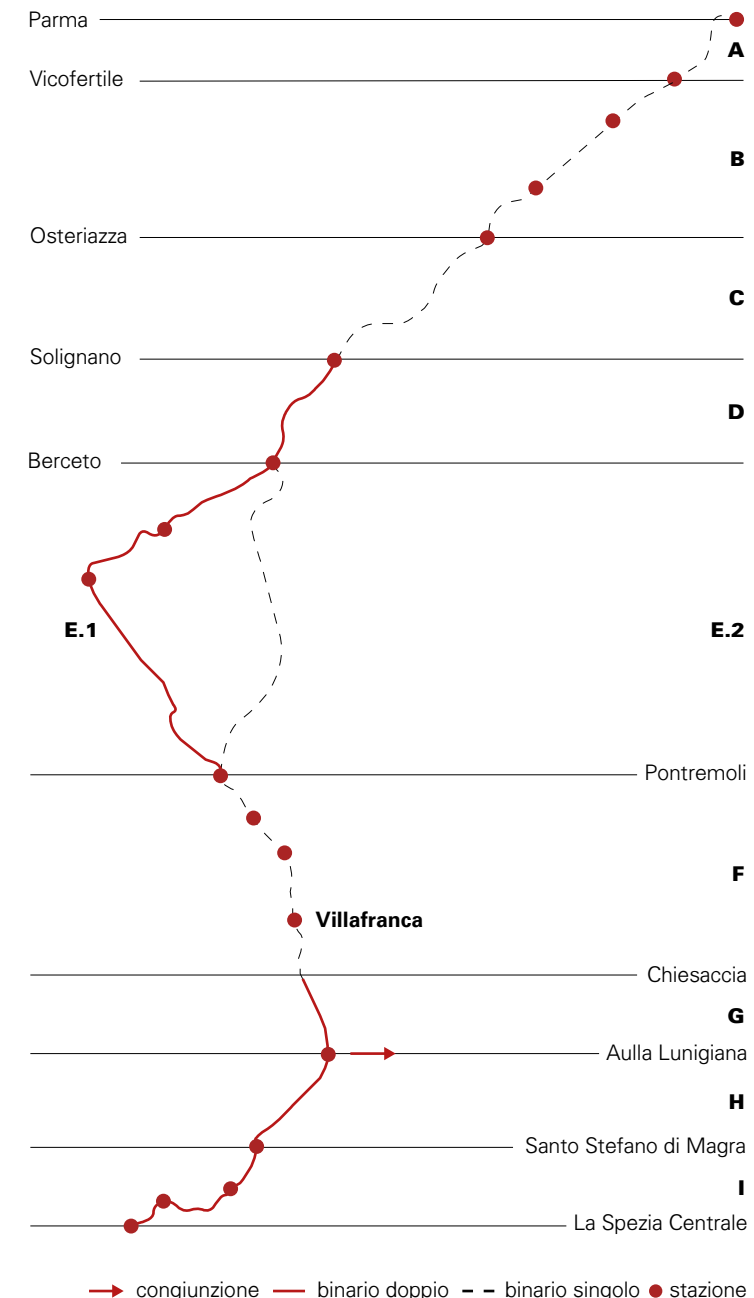


# FASE 02

**Tracciato G**  
Chiesaccia-Aulla Lunigiana  
congiunzione, raddoppio e variante di tracciato

**Tracciato H**  
Aulla Lunigiana-Santo Stefano di Magra  
raddoppio e variante di tracciato

Completata la variante di Valmozzola, la Toscana s'interessa in modo forte e concreto al processo in corso. L'attenzione ricade specialmente su Aulla, punto in cui viene previsto il raccordo con la Garfagnana, quindi con Lucca, e di conseguenza con l'area centrale, cuore nevralgico della regione. Difatti, seppur l'opera più importante si comprende sin da subito essere la galleria di valico, vengono effettuate spinte politiche e richieste di fondi per effettuare prima le opere da Santo Stefano di Magra al posto di blocco di chiesaccia, non spingendosi oltre fino a Pontremoli per la presenza di aree d'interesse architettonico lungo il passante che rallenterebbero i lavori (il castello di Malnido e la Pieve di Sorano). A richieste accolte il progetto, la variante di Aulla, prevede varie ipotesi, ma alla fine a spuntarla è quella che cronologicamente prevede : a) la dismissione della linea e delle stazioni da Santo Stefano ad Aulla con realizzazione di un nuovo tracciato a doppio binario. b) La realizzazione della nuova stazione di Aulla Lunigiana per raccordarsi alla linea garfagnina. c) Il raddoppio dei binari da Aulla a chiesaccia con la costruzione di un nuovo tratto in galleria, la galleria Serena. I finanziamenti però, nonostante l'interesse diretto, arrivano in modo difforme nel tempo, e, dal 1998, si arriva ad apporre "l'ultima rotaia" soltanto dieci anni dopo, nel Febbraio 2008. Da questo momento la regione Toscana, protagonista ed elemento traino del processo, seppur velatamente, muterà le sue priorità sul tracciato, non inserendo la parte rimanente nei suoi successivi piani delle infrastrutture.





S.Stefano di Magra Chiesaccia SO.1	Variante 2005.1 Aulla SO.1	Variante 2005.2 Aulla SO.1	Aulla.1 SO.1	Aulla.2 SO.1
S.Stefano di Magra Chiesaccia SO.2	Variante 2005.1 Aulla SO.2	Variante 2005.2 Aulla SO.2	Aulla.1 SO.2	Aulla.2 SO.2

SO.x : ipotesi Sologniano-Osteriazza

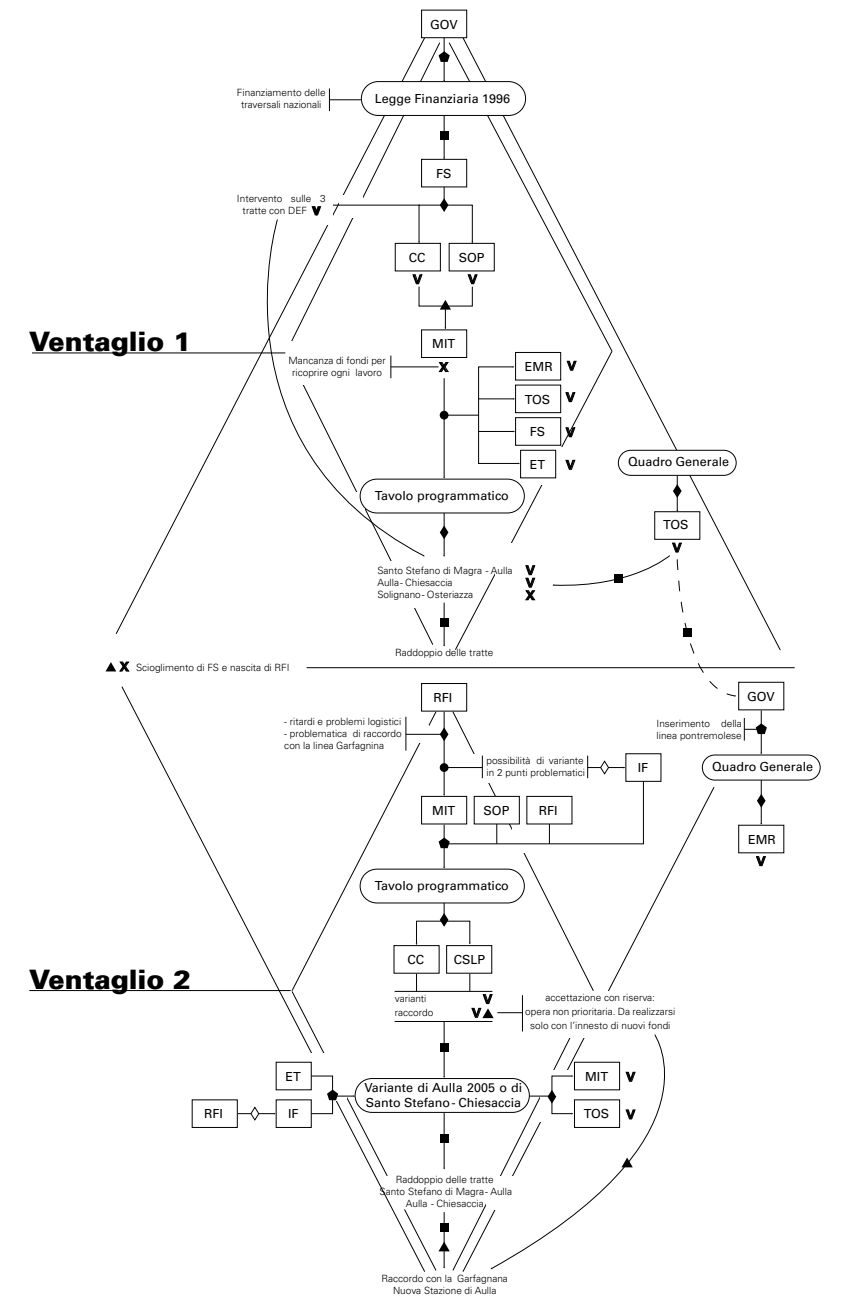
- Stazione attiva
- Stazione dismessa
- ／ Posto di blocco
- ➔ Punto di raccordo

**Simboli**

- documento
- attore
- direzione
- - - collegamento
- richiede
- ◆ redige
- implicazione
- ▲ deviazione
- ◆ comunica
- ◇ incarica
- ▼ appovazione
- ✕ negazione
- ▲✕ irruzione

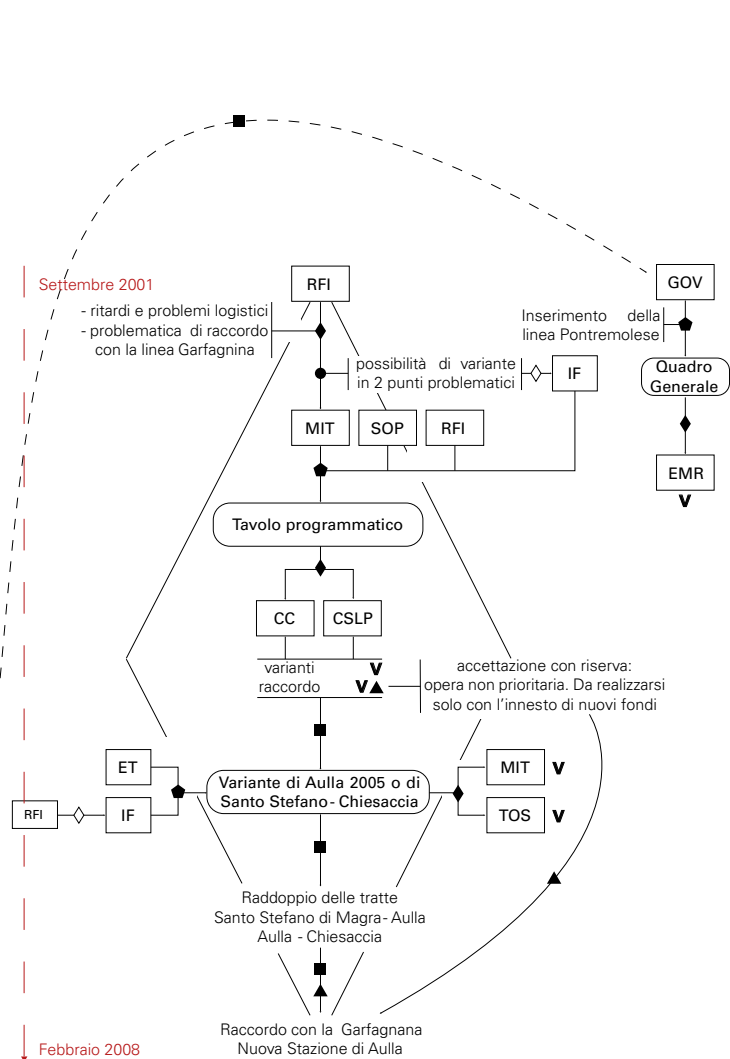
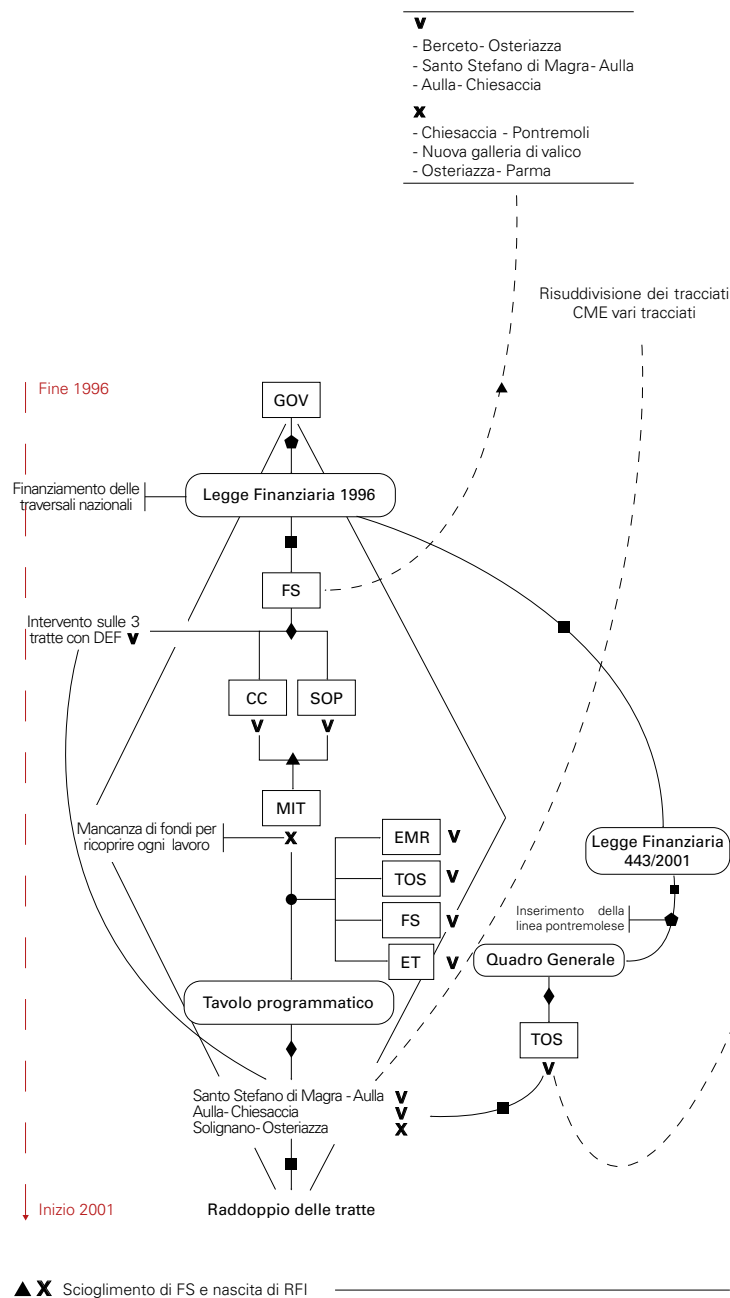
**Attori/documenti**

- CC Corte dei Conti
- CSLP Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
- DEF Progetto Definitivo
- EMR Emilia Romagna
- ET Enti Territoriali
- FS Ferrovie di Stato
- GOV Governo
- IF Italferr
- MIT Ministero Infrastrutture Trasporti
- RFI Rete Ferroviaria Italiana
- SOP Soprointendenza
- TOS Toscana

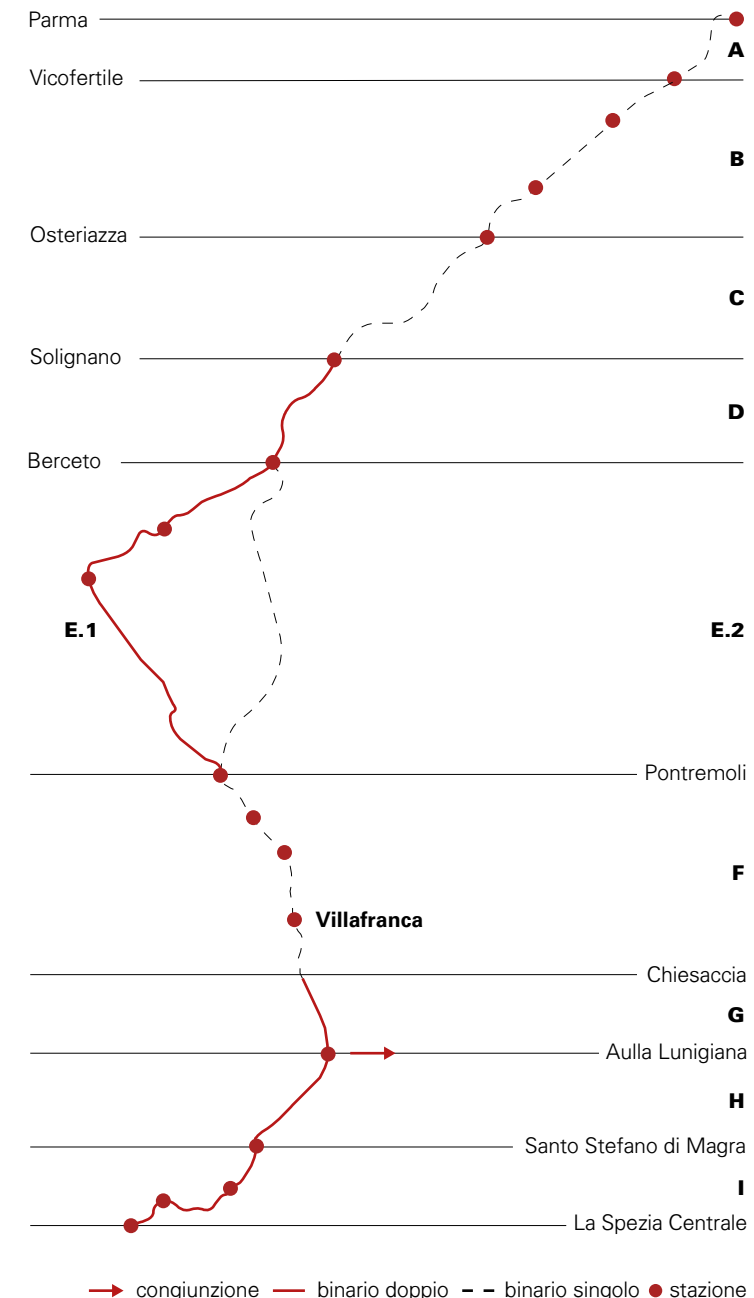


Tracciati A; B; C; E.2; F

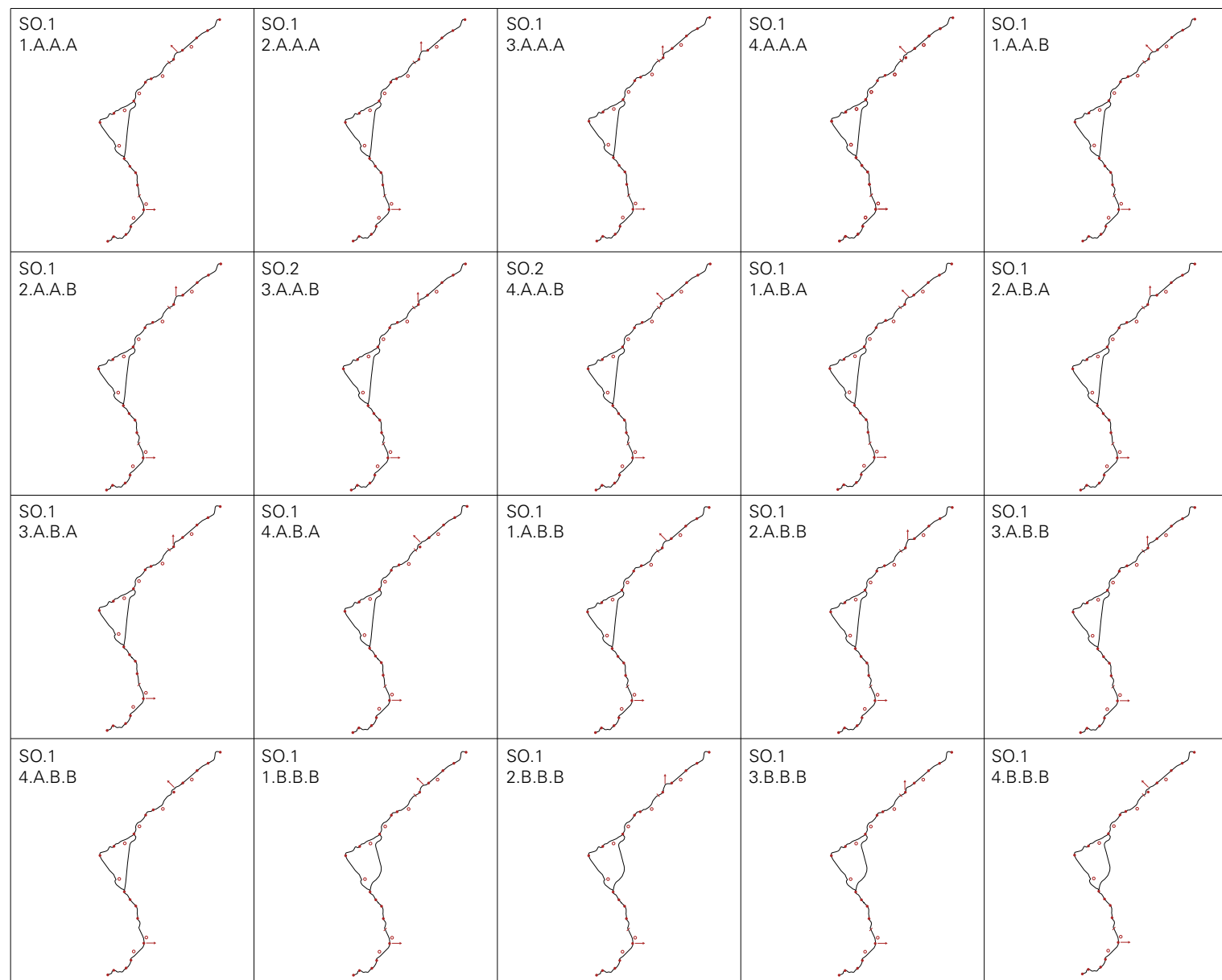
Parma-Vicofertile  
Vicofertile-Osteriazza  
Osteriazza-Solignano  
Berceto-Pontremoli (nuova galleria di valico)  
Pontremoli-Chiesaccia  
realizzazione progetti preliminari



La fase 03, quasi coincidente come lasso di tempo alla precedentemente mostrata, è caratterizzata da una grande movimentazione degli attori interessati, ma soprattutto da una grande produzione di documenti e progetti. Alla fine del periodo però, dopo tante fatiche e vari finanziamenti, gli effetti risulteranno pochi in rapporto alle premesse. L'innescò è dato da una legge finanziaria redatta dal governo, la 443/2001. Questa pioggia di soldi, da un lato porterà a concretizzare il nodo Aulla, sia per quanto già visto che per la presenza di progetti di potenziamento al tempo già redatti dai periti FS. Dall'altro scaturirà, prima, in una vera e propria campagna di produzione e approvazione di progetti preliminari lungo tutte le tratte mancanti e, poi, alla redazione di tutti i definitivi. Quest'ultimi verranno però, sul più bello, totalmente rifiutati, fatta eccezione del tratto Parma-Vicofertile, comportando così una situazione di stallo generale che si protrarrà negli anni a venire. L'apice del tutto si verificherà con la revoca dei finanziamenti relativi anche all'unico frammento concretamente approvato, fattore alla base di un ripensamento nella pianificazione generale che proseguirà con ulteriori sviluppi. Nel complesso, si può guardare questo scenario, come la più grande occasione persa, fino ad oggi, specialmente per quel che riguarda l'opera più complessa, cioè il progetto della galleria di Valico.

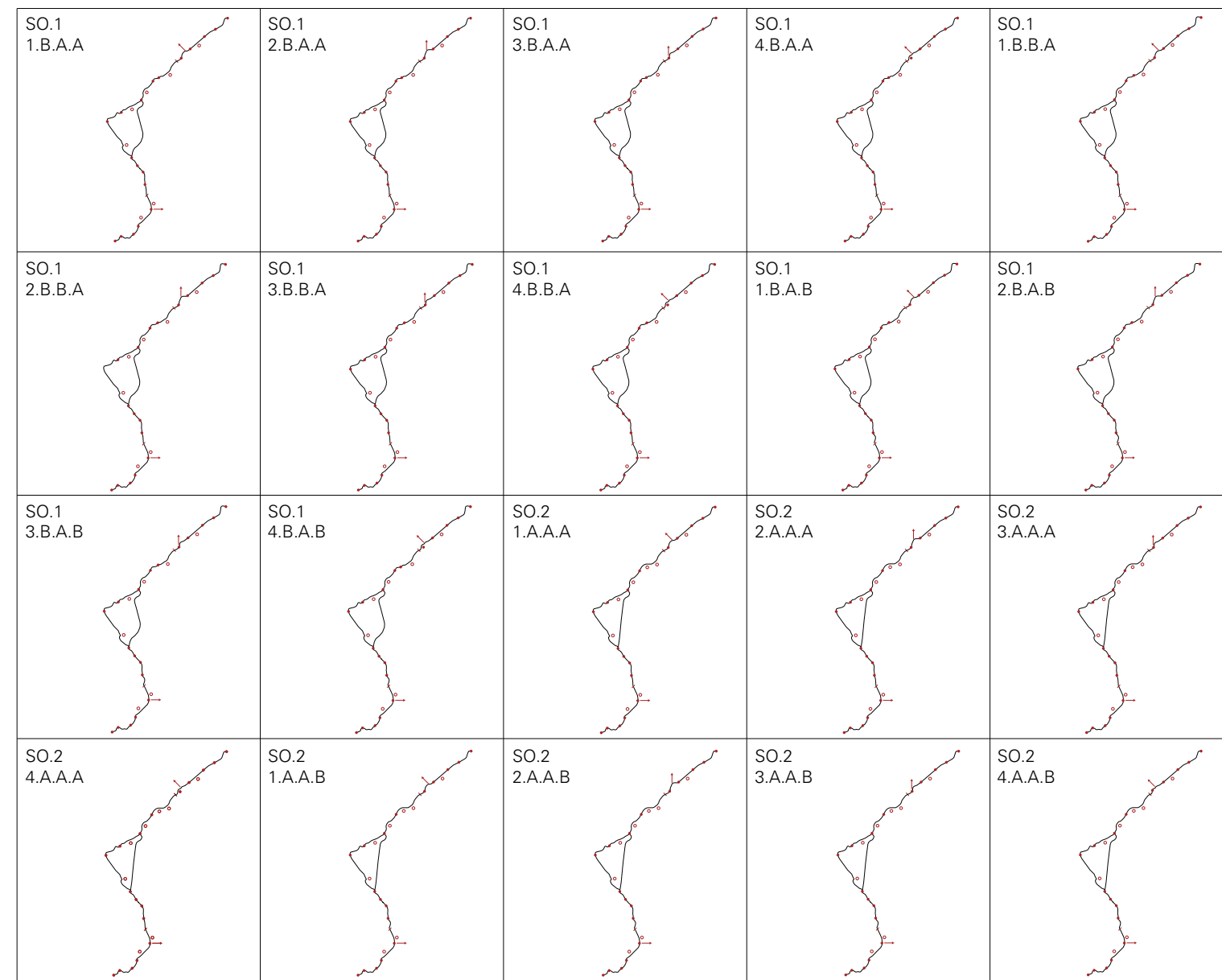


Possibili conformazioni del tracciato nella fase 03



SO.x : ipotesi Solignano-Osteriazza

● Stazione attiva    ○ Stazione dismessa    / Posto di blocco    ➔ Punto di raccordo



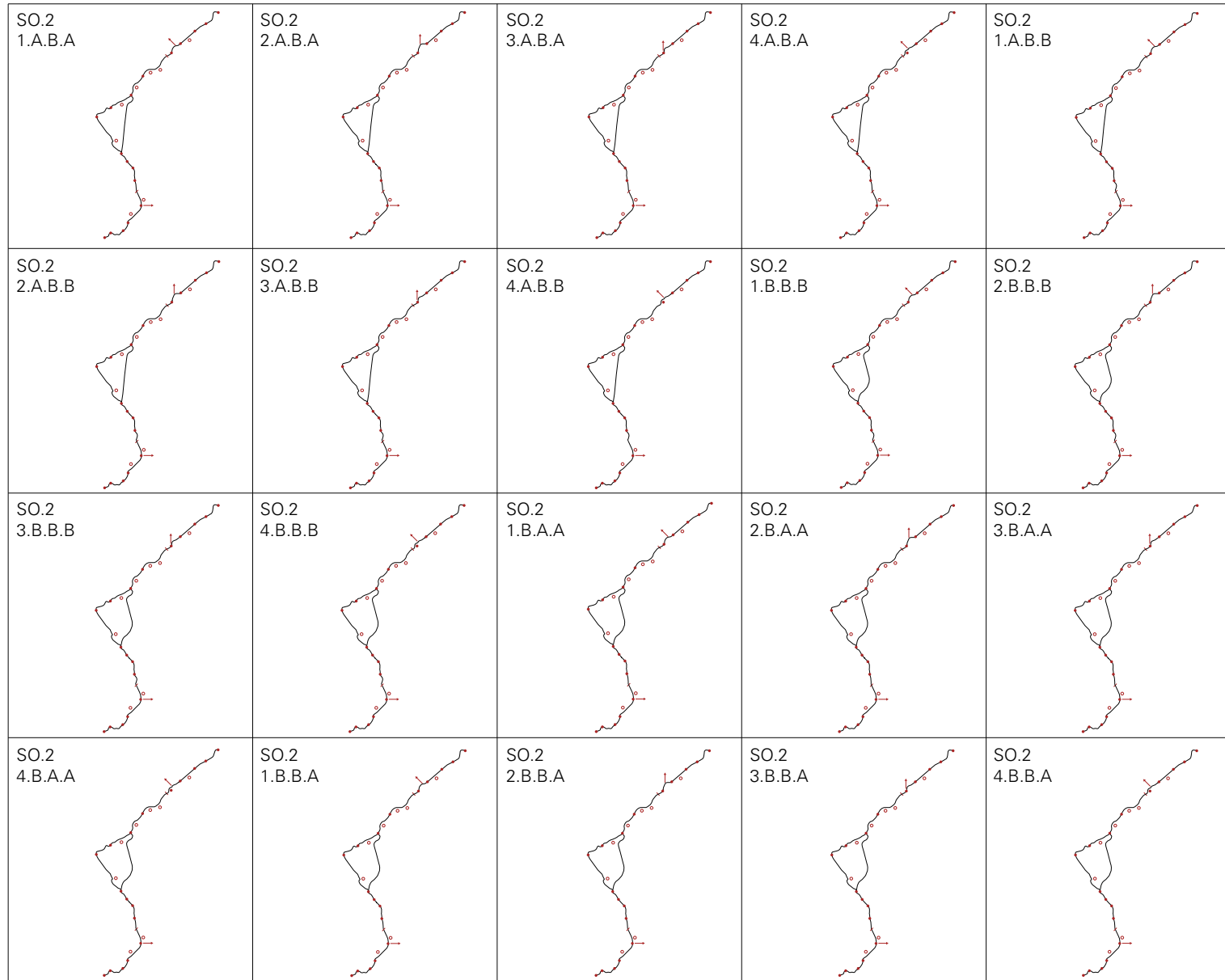
y.m.n.o

y : ipotesi Osteriazza-Vicofertile

m : ipotesi galleria di valico

n : ipotesi Vicofertile-Parma

o : ipotesi Pontremoli-Chiesaccia



SO.x : ipotesi Solignano-Osteriazza

● Stazione attiva    ○ Stazione dismessa    / Posto di blocco    ➔ Punto di raccordo



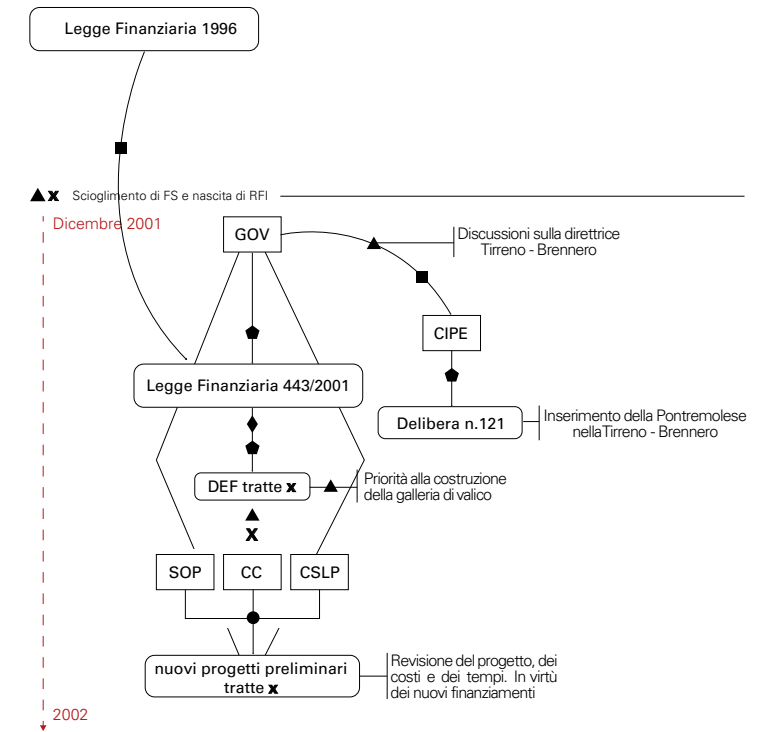
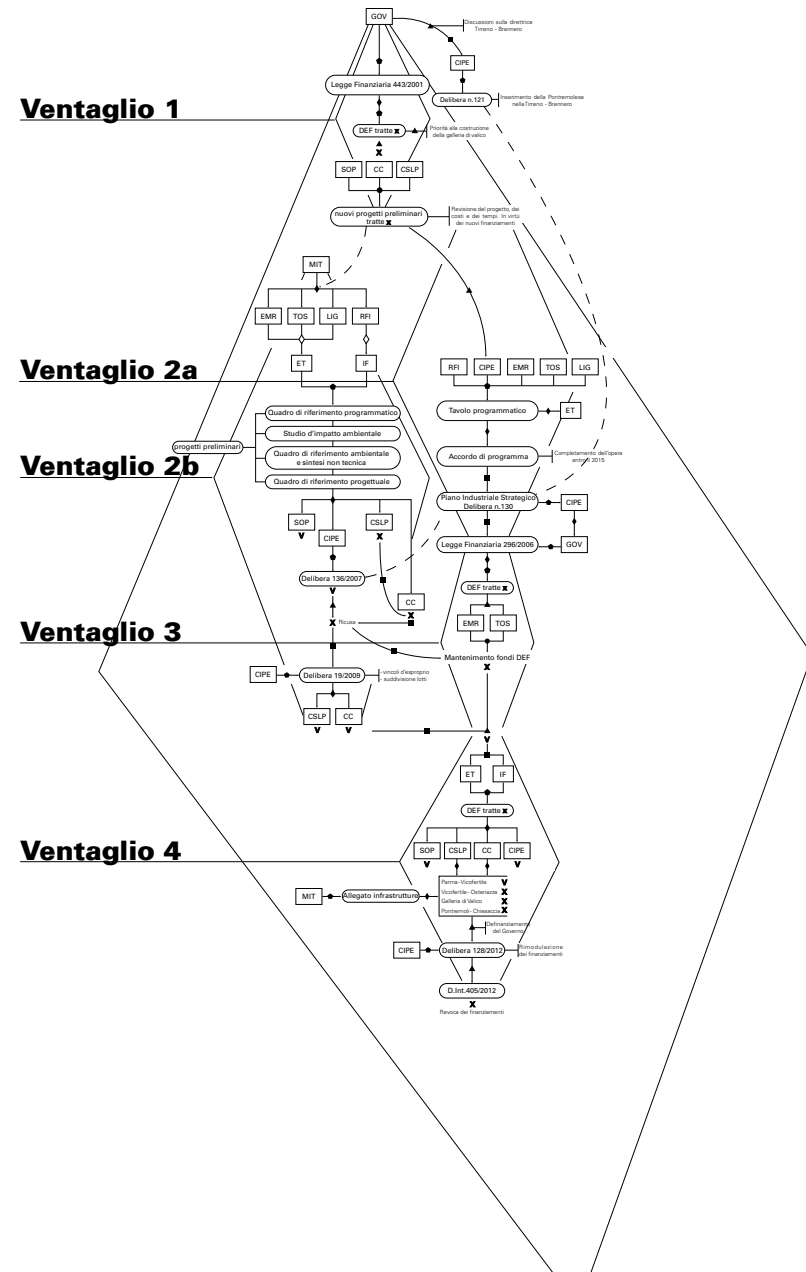
y.m.n.o    y : ipotesi Osteriazza-Vicofertile    m : ipotesi galleria di valico    n : ipotesi Vicofertile-Parma    o : ipotesi Pontremoli-Chiesaccia

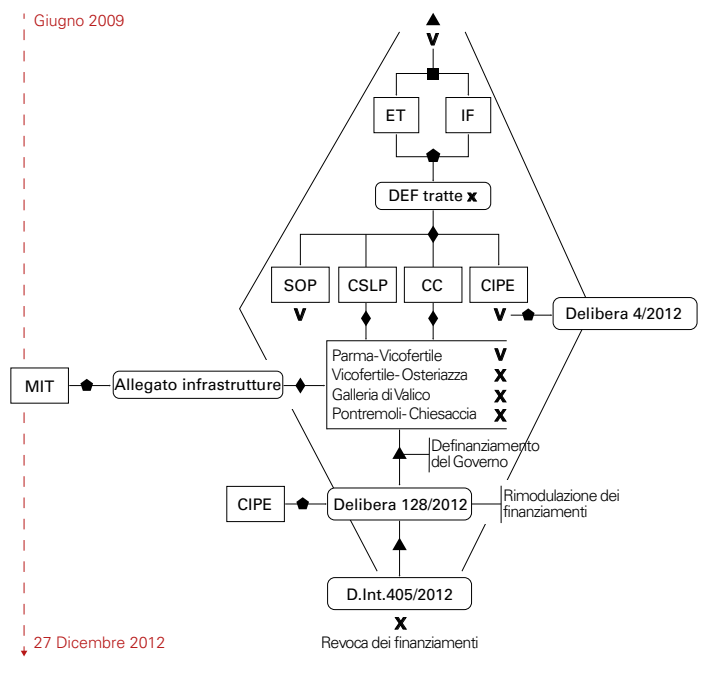
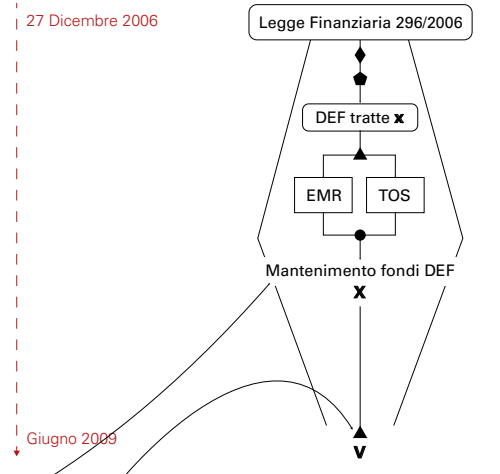
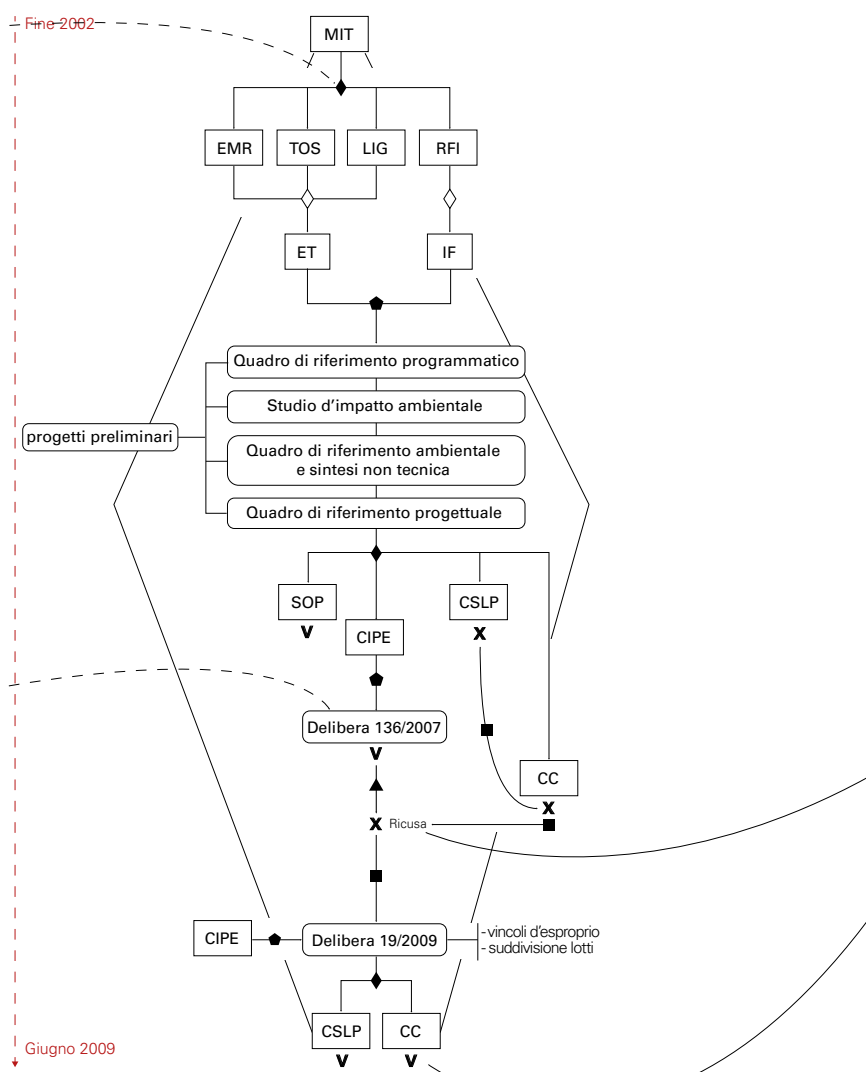
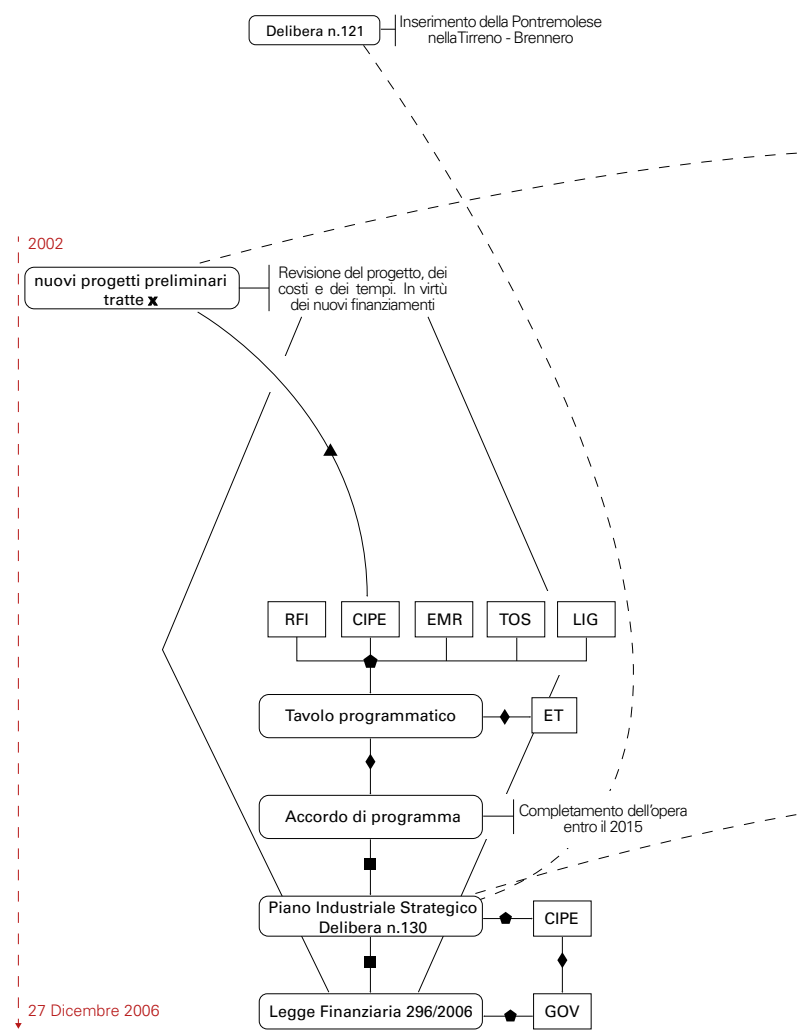
**Simboli**

- documento
- attore
- direzione
- - - collegamento
- richiede
- ◆ redige
- implicazione
- ▲ deviazione
- ◆ comunica
- ◇ incarica
- ▼ appovazione
- ✕ negazione
- ▲✕ irruzione

**Attori/documenti**

- CC** Corte dei Conti
- CIPE** Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
- CSLP** Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
- DEF** Progetto Definitivo
- EMR** Emilia Romagna
- ET** Enti Territoriali
- GOV** Governo
- IF** Italferr
- LIG** Liguria
- MIT** Ministero Infrastrutture Trasporti
- RFI** Rete Ferroviaria Italiana
- SOP** Soprintendenza
- TOS** Toscana





# FASE 04

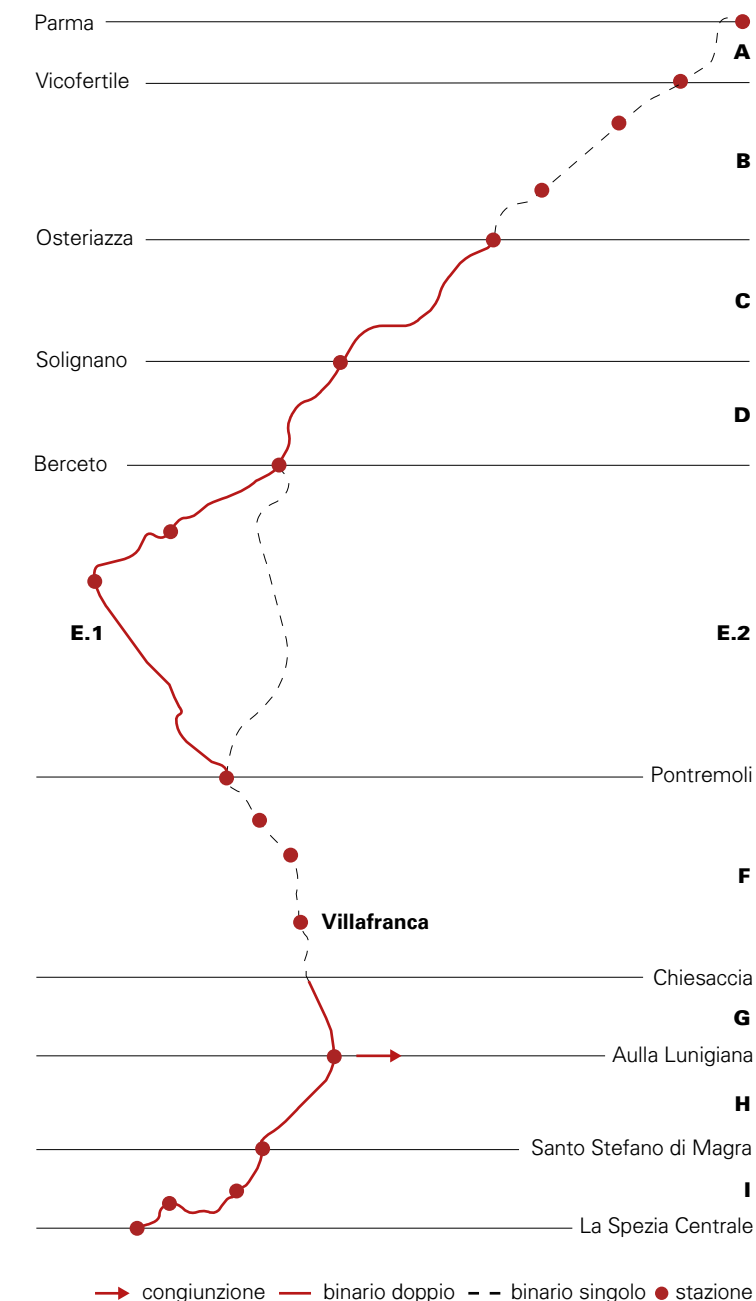
## Tracciato C

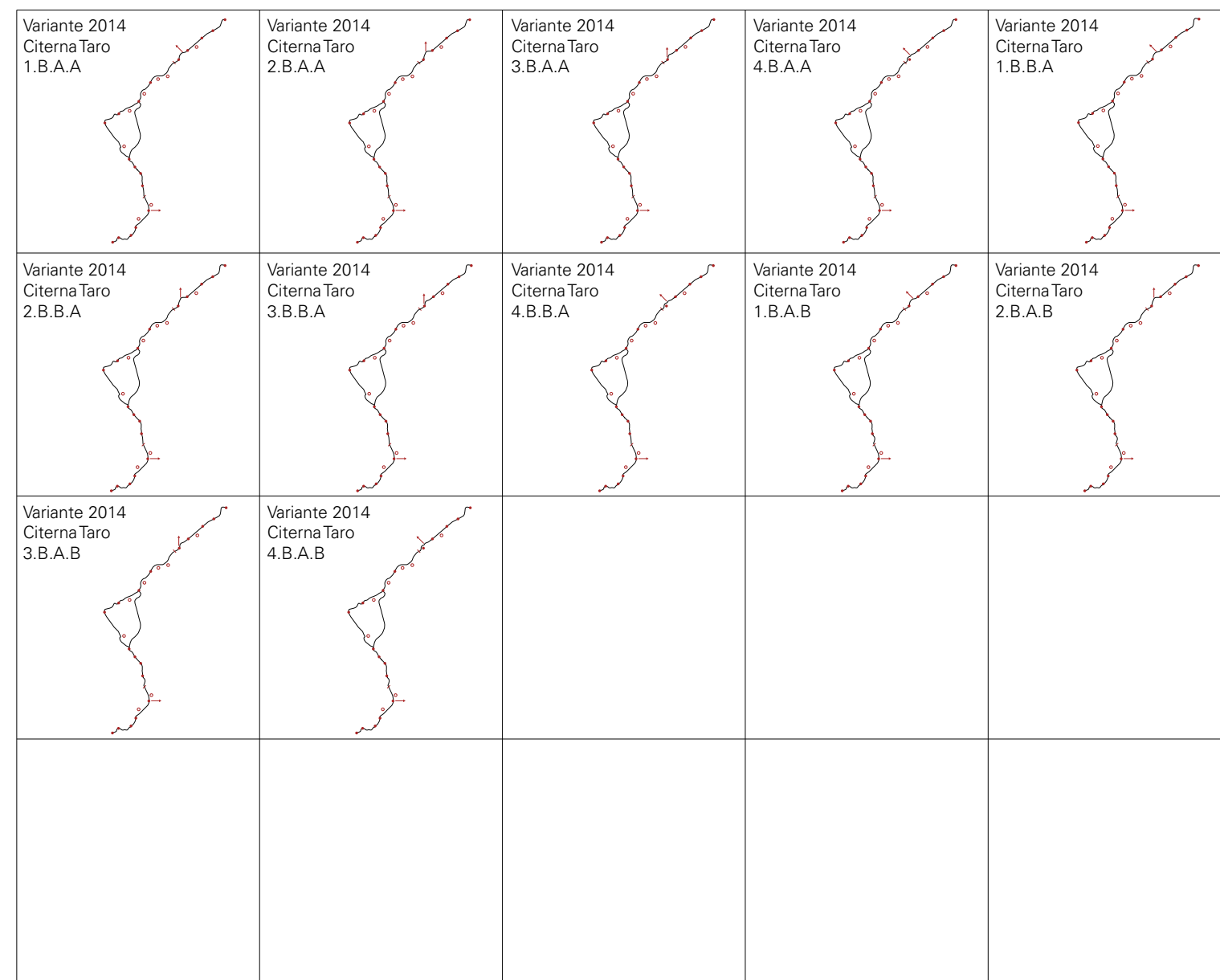
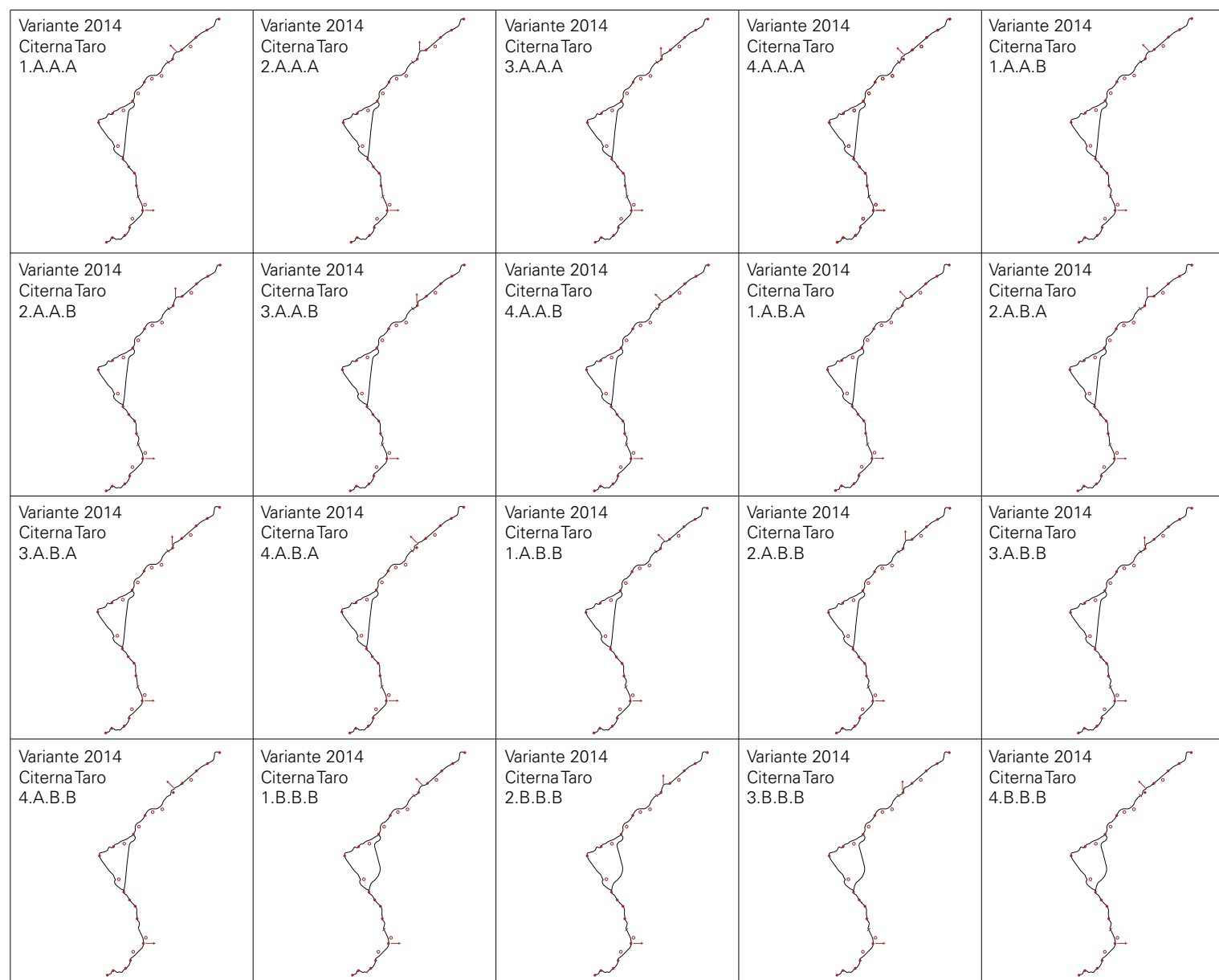
Osteriazza-Solignano  
raddoppio e variante di tracciato

Prima della revoca dei finanziamenti per la Parma-Vicofertile, nel 2009, la Pontremolese viene ritenuta opera strategica delle Ferrovie di Stato, e, di conseguenza, dotata di commissario speciale per il proseguimento dei lavori. La nomina ricadrà sull'ingegnere Paolo Besozzi, il quale davanti agli scenari e ad i soldi a disposizione opererà per una determinata scelta strategica.

Infatti, spinto dagli enti locali e dalla regione Emilia Romagna, che da questo momento assume il ruolo di motore nelle operazioni al posto della Toscana, preferisce sviluppare e portare a termine il progetto definitivo nella tratta Solignano-Osteriazza, piuttosto che nell'area prossima a Parma, dove tutto era già approvato. A decisione presa, i tempi sono piuttosto rapidi, tanto che dal 2012 al 2014 viene avallata la variante di Citerna Taro e comunicato l'inizio dei lavori, conclusosi nel giro di circa un anno.

Questa fase di raddoppio è l'ultima effettivamente terminata da dieci anni ad oggi, periodo morto in cui s'è protratto un iter burocratico e una carenza di fondi e interessi statali sempre maggiore. Solo negli ultimi tempi la faccenda ha ripreso una sua dinamicità.





**y.m.n.o**    **y** : ipotesi Osteriazza-Vicofertile    **m** : ipotesi galleria di valico    **n** : ipotesi Vicofertile-Parma    **o** : ipotesi Pontremoli-Chiesaccia  
● Stazione attiva    ○ Stazione dismessa    / Posto di blocco    ➔ Punto di raccordo



**Simboli**

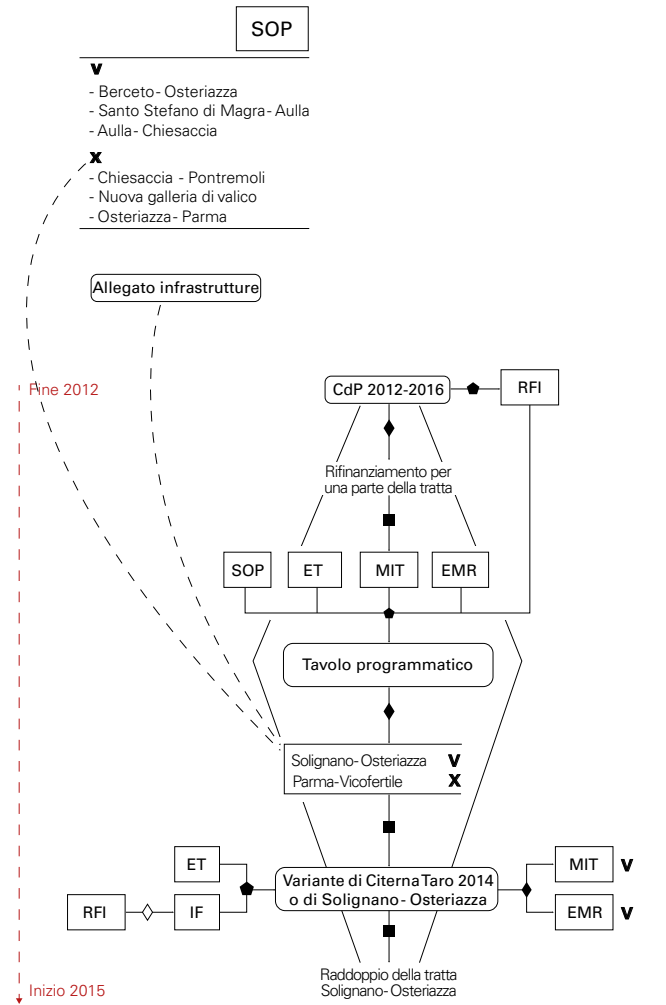
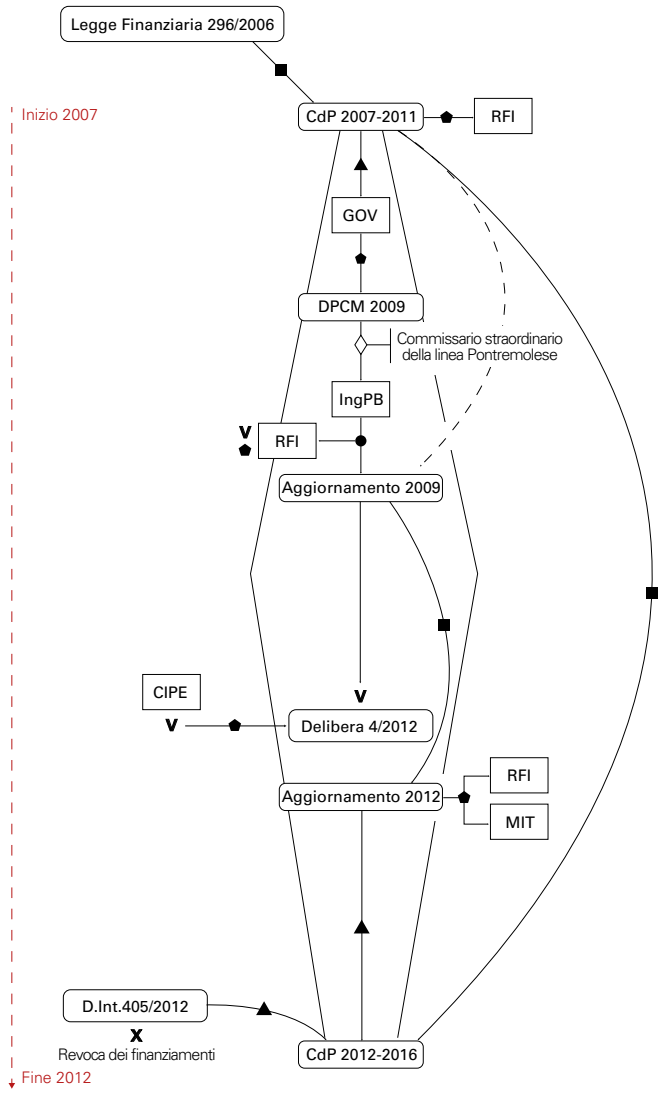
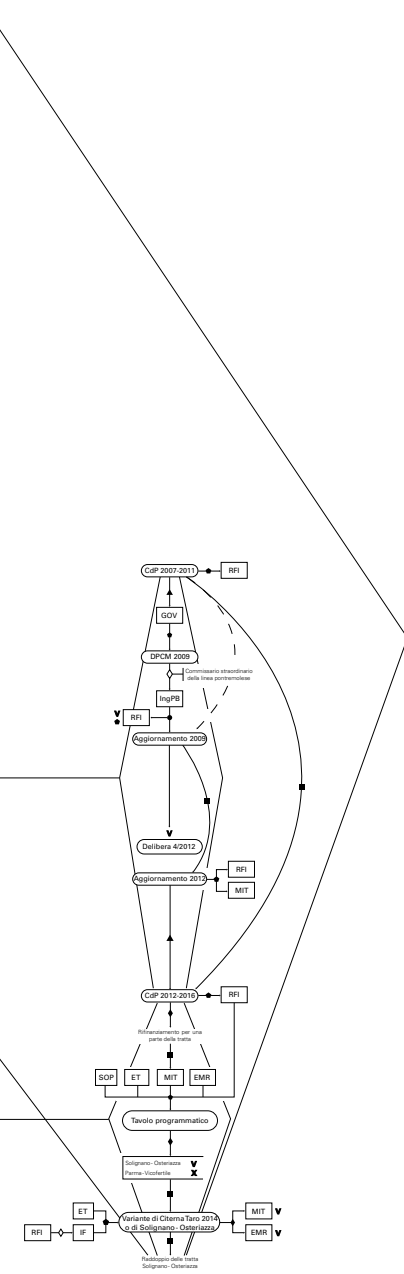
- documento
- attore
- direzione
- - - collegamento
- richiede
- ◆ redige
- implicazione
- ▲ deviazione
- ◆ comunica
- ◇ incarica
- ▼ approvazione
- ✕ negazione

**Attori/documenti**

- CdP** Contratto di Programma
- CIPE** Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
- D.Int** Decreto Interministeriale
- DPCM** Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri
- EMR** Emilia Romagna
- ET** Enti Territoriali
- GOV** Governo
- IF** Italferr
- IngPB** Ingegnere Paolo Besozzi
- MIT** Ministero Infrastrutture Trasporti
- RFI** Rete Ferroviaria Italiana
- SOP** Soprintendenza

Ventaglio 1

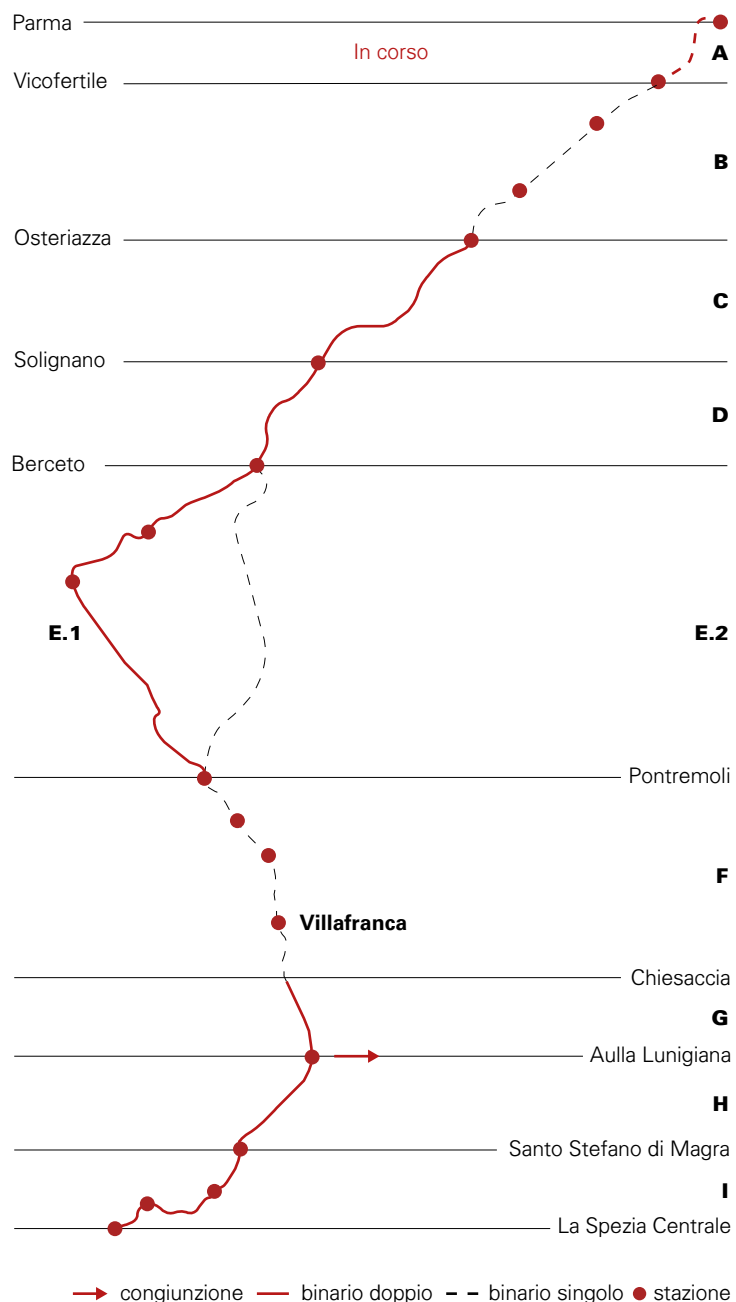
Ventaglio 2



## FASE 05.1

### Tracciato A

Parma-Vicofertile  
raddoppio e variante di tracciato



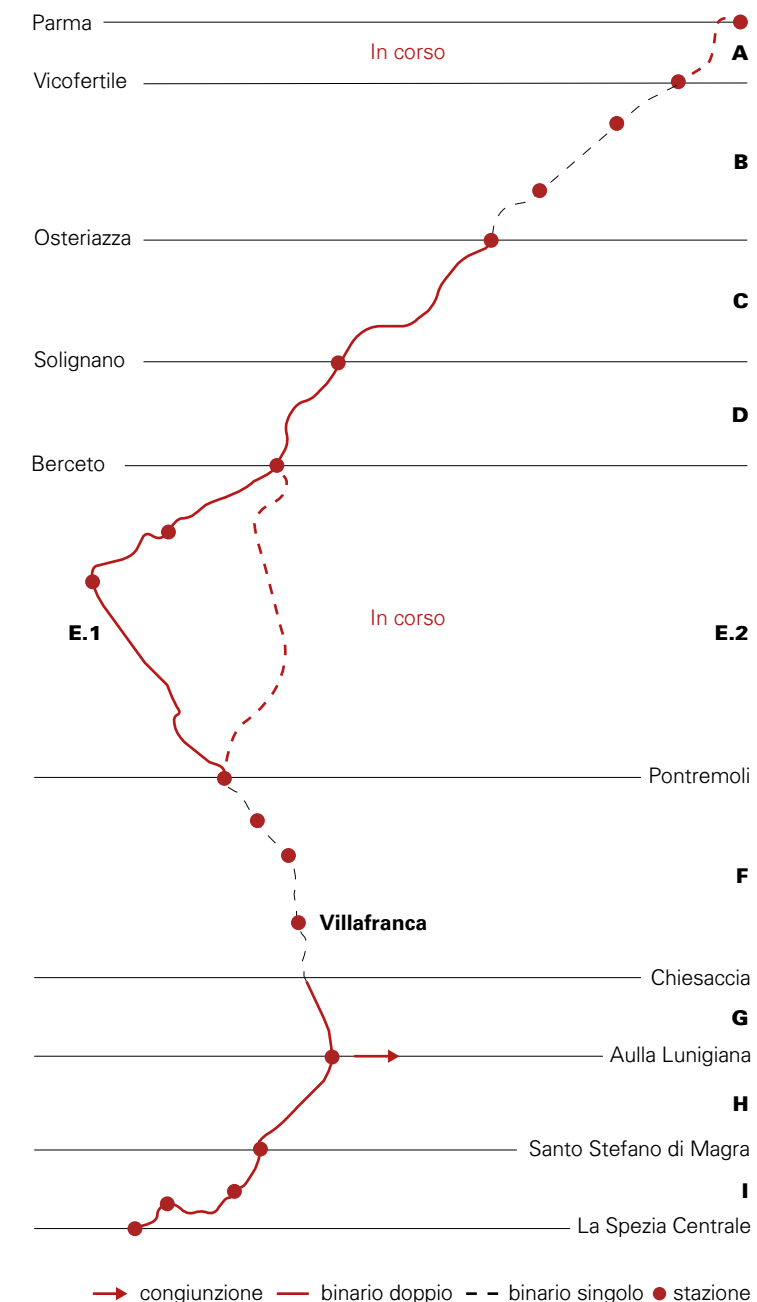
A seguito della variante di Citerna Taro, come detto, si genera uno stallo burocratico nel processo, che vedrà riprendere un suo movimento solamente con la nomina del nuovo commissario straordinario, l'ingegnere Mario Cocchetti, e con l'avvento di alcune leggi, su tutte il Decreto sblocca cantieri del 2019 e il possibile inserimento dell'opera nel PNRR.

Viste le contingenze, il commissario speciale redige una pianificazione temporale delle operazioni, che comporterà l'articolazione delle azioni in due rami paralleli. Da un lato la decisione di concludere nel breve, grazie ai nuovi meccanismi messi in campo, il discorso legato alla Parma-Vicofertile, di cui le documentazioni sono già presenti da anni e perciò più facilmente realizzabili in un tempo limitato. All'opposto di cominciare un iter per l'approvazione sequenziale di: la galleria di Valico, la Vicofertile-Osteriazza e la Pontremoli-Chiesaccia. La prima fase, nominata 05.1, sta volgendo in questi giorni a termine e procedendo con l'avvio dei lavori, dopo anni di collaborazione tra Italferr e gli enti locali nella ricerca di un progetto che soddisfi ambe le parti, sia da un punto di vista infrastrutturale che territoriale. In questa partita giocano un ruolo fondamentale non solo i fondi nazionali, ma soprattutto quelli derivanti dall'Unione Europea, che ha messo a disposizione nuovi e diversi dispositivi per permettere lo sblocco di queste circostanze nei paesi membri. L'inserimento nel PNRR del tracciato da Parma a Vicofertile, dovrebbe essere il punto di arrivo per concludere finalmente questo pezzo mancante.

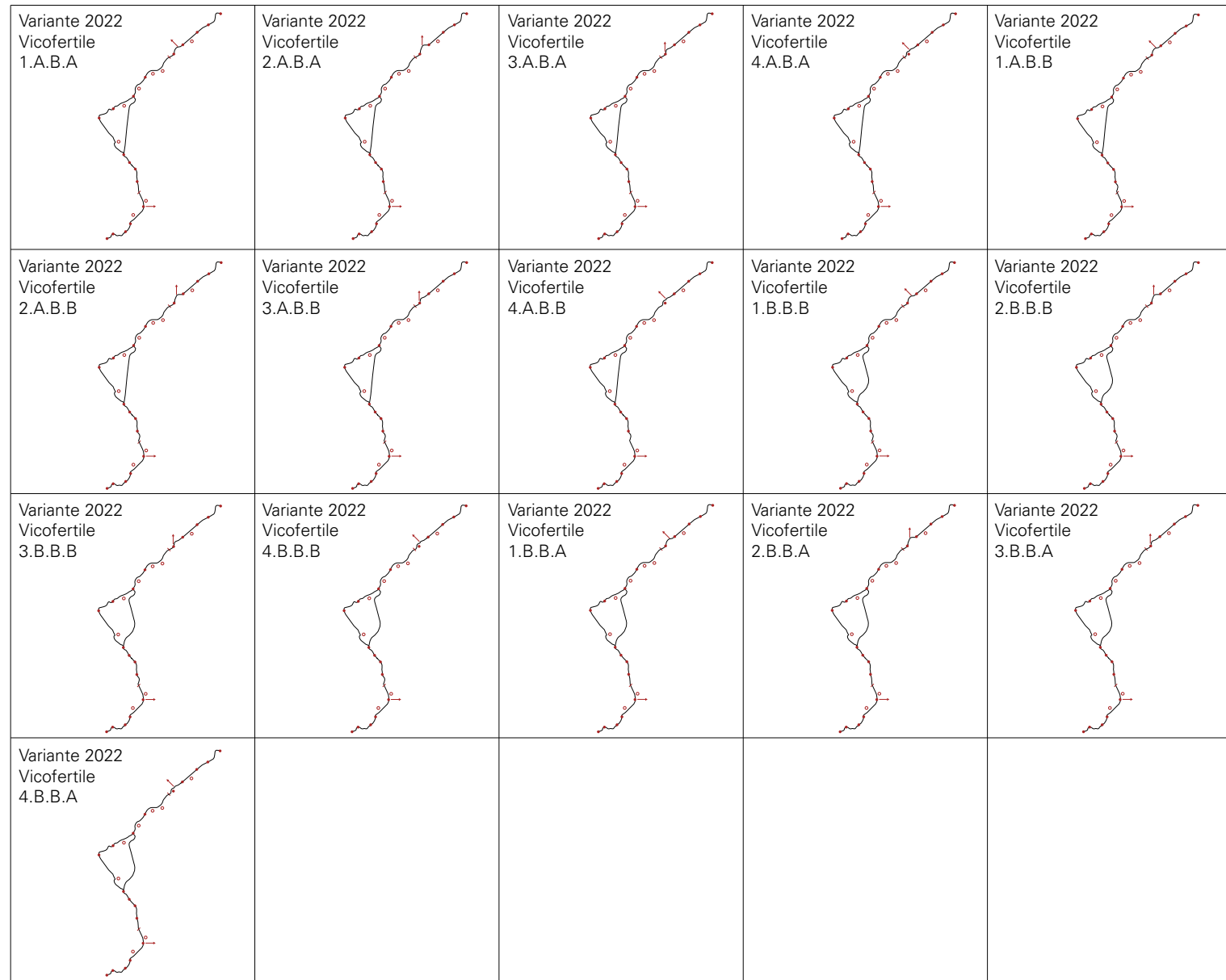
## FASE 06.1

### Tracciato E.2

Berceto-Pontremoli (nuova galleria di valico)  
nuovo tracciato



Per quanto riguarda la galleria di valico, e le opere successive, s'è vista l'evoluzione di diversi fenomeni negli ultimi anni, fattori che hanno portato inizialmente ad un incremento del blocco già in corso. In primis, l'incremento esponenziale dei costi di realizzazione post pandemia Covid-19, in cui soltanto i fondi per completare la galleria sono triplicati. In seconda battuta il non essere riusciti in una prima *tranche* ad inserire l'opera in quelle previste nel PNRR, come invece riuscito nel caso della Parma-Vicofertile. L'obiettivo è quello di riuscirci da adesso, ma la via per una conclusione è ancora impervia e piena di scogli indipendenti dalle intenzioni dei singoli attori.



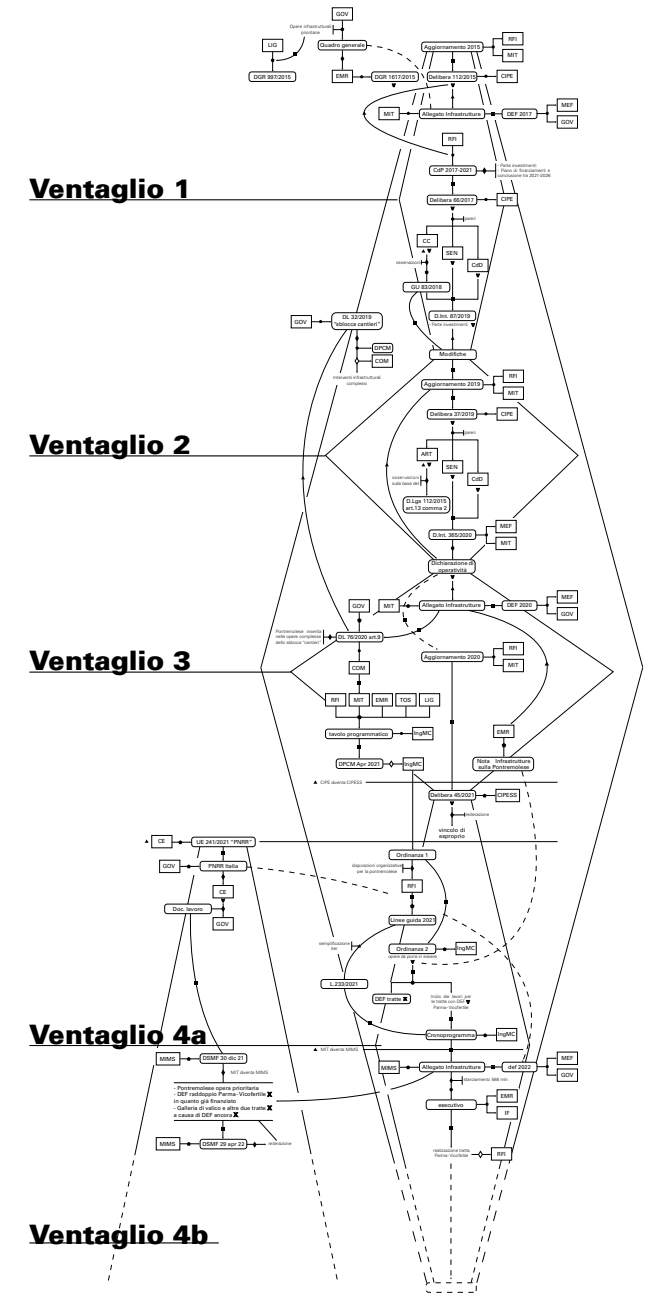
**y.m.n.o**    **y** : ipotesi Osteriazza-Vicofertile    **m** : ipotesi galleria di valico    **n** : ipotesi Vicofertile-Parma    **o** : ipotesi Pontremoli-Chiesaccia  
 ● Stazione attiva    ○ Stazione dismessa    / Posto di blocco    ➔ Punto di raccordo

**Simboli**

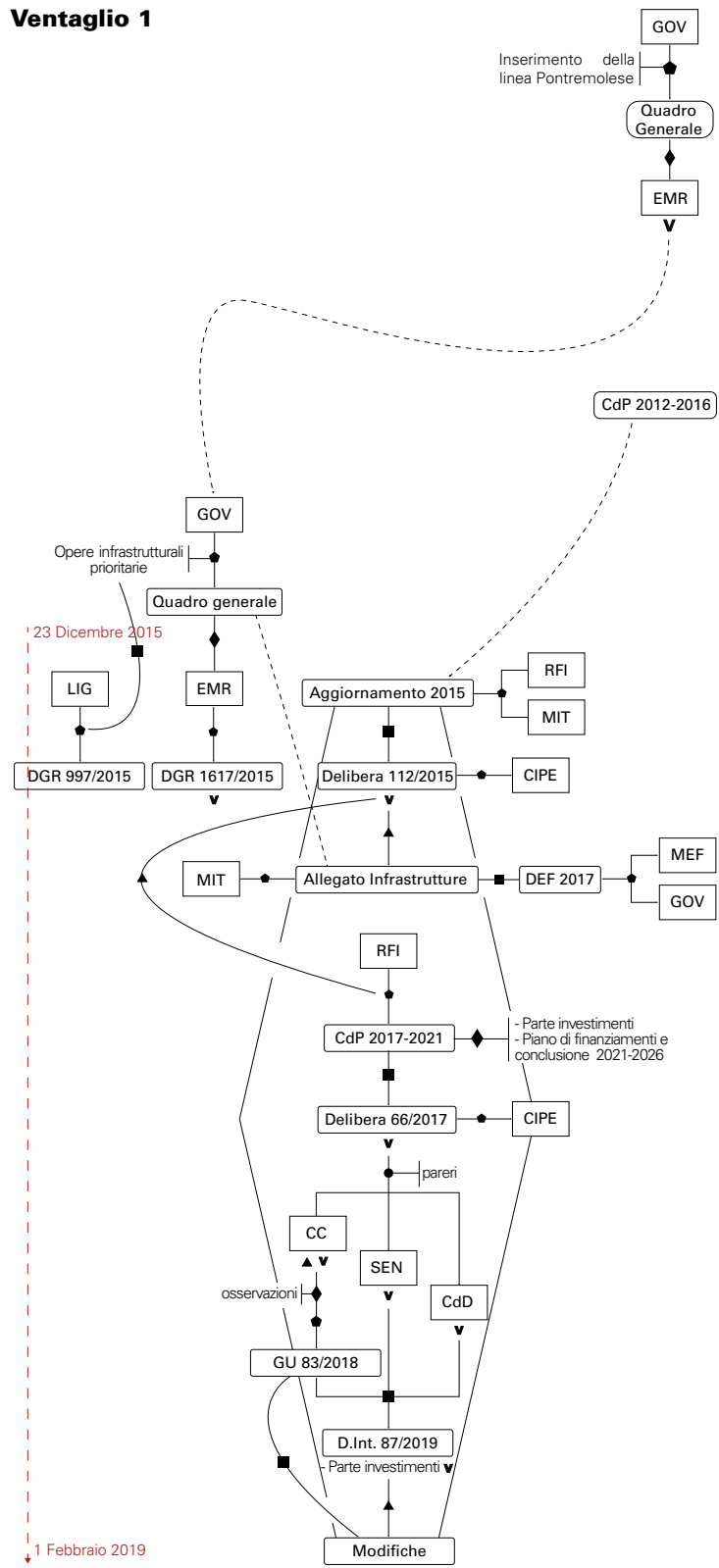
- documento
- attore
- direzione
- - - collegamento
- richiede
- ◆ redige
- implicazione
- ▲ deviazione
- ◆ comunica
- ◇ incarica
- ▼ approvazione
- ✕ negazione

**Attori/documenti**

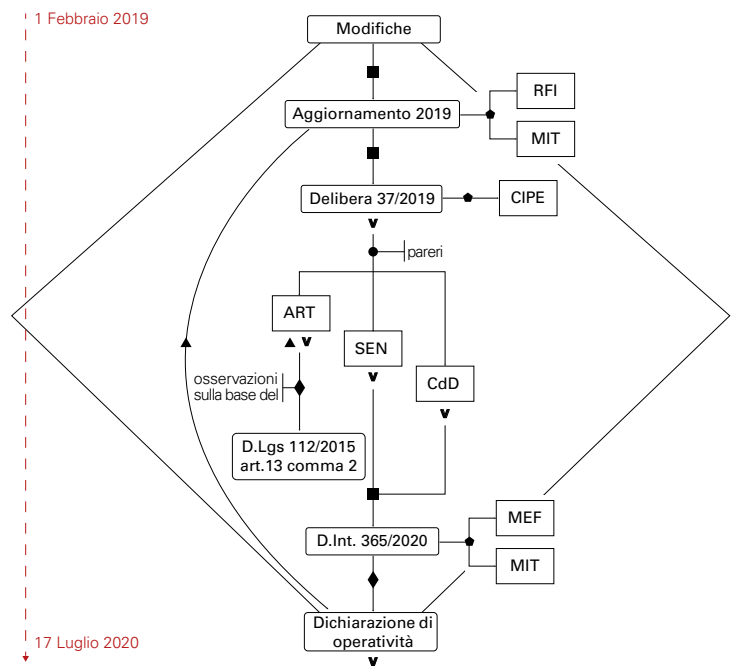
- ART** Autorità di Regolazione dei Trasporti
- CC** Corte dei Conti
- CdD** Camera dei Deputati
- CIPE** Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
- CIPES** Comitato Interministeriale per la Politica Economica e lo Sviluppo Sostenibile
- COM** Commissione
- DEF** Definitivo
- DGR** Delibera della Giunta Regionale
- D.Int** Decreto Interministeriale
- DL** Decreto Legge
- D.Lgs** Decreto Legislativo
- DPCM** Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri
- DSMF** Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria
- EMR** Emilia Romagna
- GOV** Governo
- GU** Gazzetta Ufficiale
- IF** Italferr
- IngMC** Ingegnere Mario Cocchetti
- LIG** Liguria
- MEF** Ministero dell'Economia e delle Finanze
- MIMS** Ministero Infrastrutture e Trasporti
- MIT** Ministero Infrastrutture Trasporti
- PNRR** Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
- RFI** Rete Ferroviaria Italiana
- SEN** Senato della Repubblica
- TOS** Toscana
- UE** Unione Europea



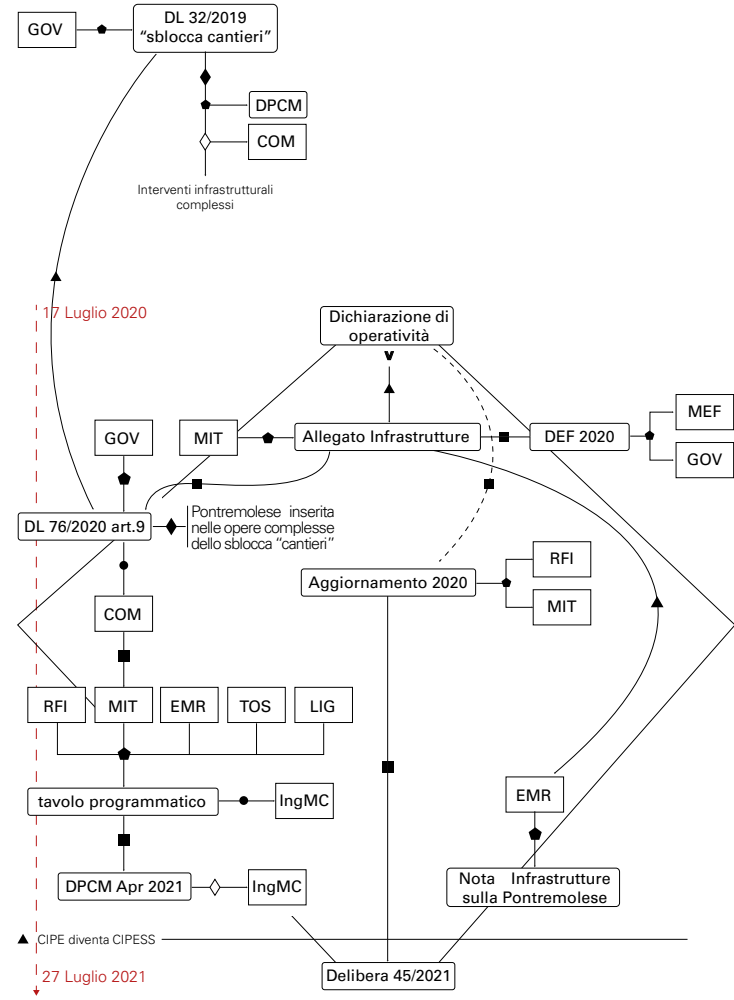
**Ventaglio 1**

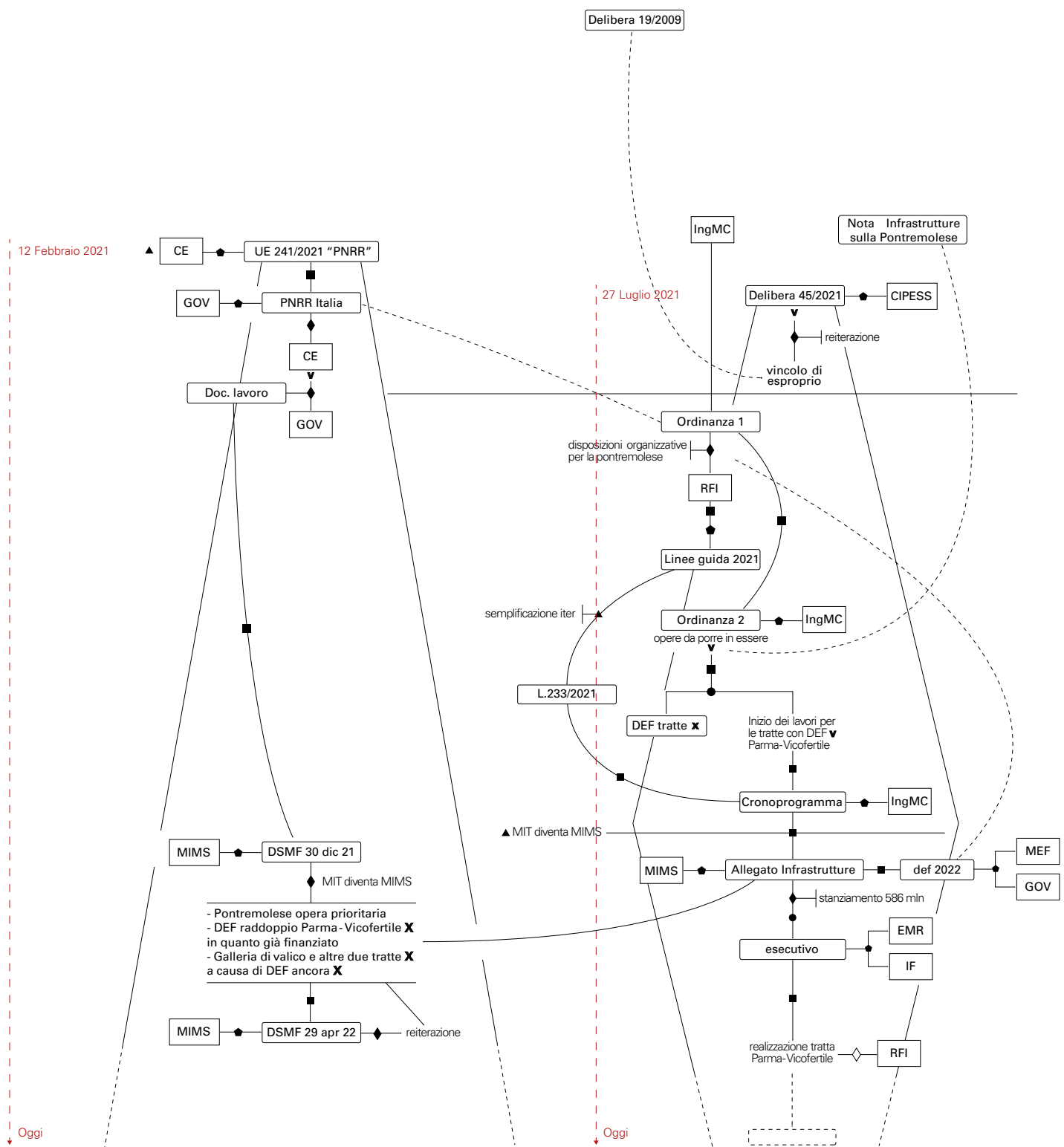


**Ventaglio 2**



**Ventaglio 3**







Prima territorio, poi infrastruttura, ora gli elementi s'incontrano e portano alla nascita della, già accennata, controversia nel borgo di Villafranca, in quegli spazi appartenenti al castello di Malnido.

Il terzo capitolo si struttura attraverso diversi salti di scala. Il primo allargandosi e vedendo una tematica più ampia, a livello nazionale. Un ingrandimento utile per portare alla luce delle sottostrutture e dei meccanismi non visibili ad occhio nudo. In particolare si analizzano tre elementi principali: a) la conformazione delle opere strategiche ferroviarie e il funzionamento dei suoi commissariamenti, b) i fondi stanziati dallo stato per queste opere e la lo

ripartizione, c) il legame tra le opere ferroviarie previste e i beni vincolati che possono, in un qualsiasi modo, interferire con esse.

Segue una fase prospettica dei diagrammi visionati nel secondo capitolo, composta dalla medesima struttura narrativa, che ha come fine il tentativo di prevedere, o meglio pianificare, l'andamento degli eventi, dando un'idea di massima, costruita tramite tutti gli affondi e circostanze precedenti, di quando e come la faccenda legata alla Pontremolese possa evolvere ed avere un termine.

Conclusa questa disamina, l'analisi diviene più specifica sul mero luogo di conflitto, riportando tutti quei progetti sull'area che nel corso degli anni hanno dovuto rapportarsi tra la ferrovia, il castello e le loro circostanze. Una serie di interventi incompiuti o utilizzati per alzare l'interesse sul tema, cercando di muovere delle acque stagnanti. Esaminare questi documenti diviene essenziale, dopo tutto lo studio precedente, per poter programmare, seguendo o meno determinate scelte, le azioni e strategie future. Ad ogni documento fa seguito, inoltre, una nuvola attoriale utile ad indicare come l'evolversi di determinati punti abbia portato ad una maggiore partecipazione e a determinati effetti nell'arco del tempo.

Il fine ultimo del capitolo è, dunque, quello di portare a convergere tutti i punti messi sul tavolo in precedenza, creando una sorta di archivio generale, una banca dati su cui appoggiarsi prima di trarre conclusioni e mediante cui compiere il definitivo salto progettuale.

# Opere strategiche

Quadri e previsioni sulla Pontremolese

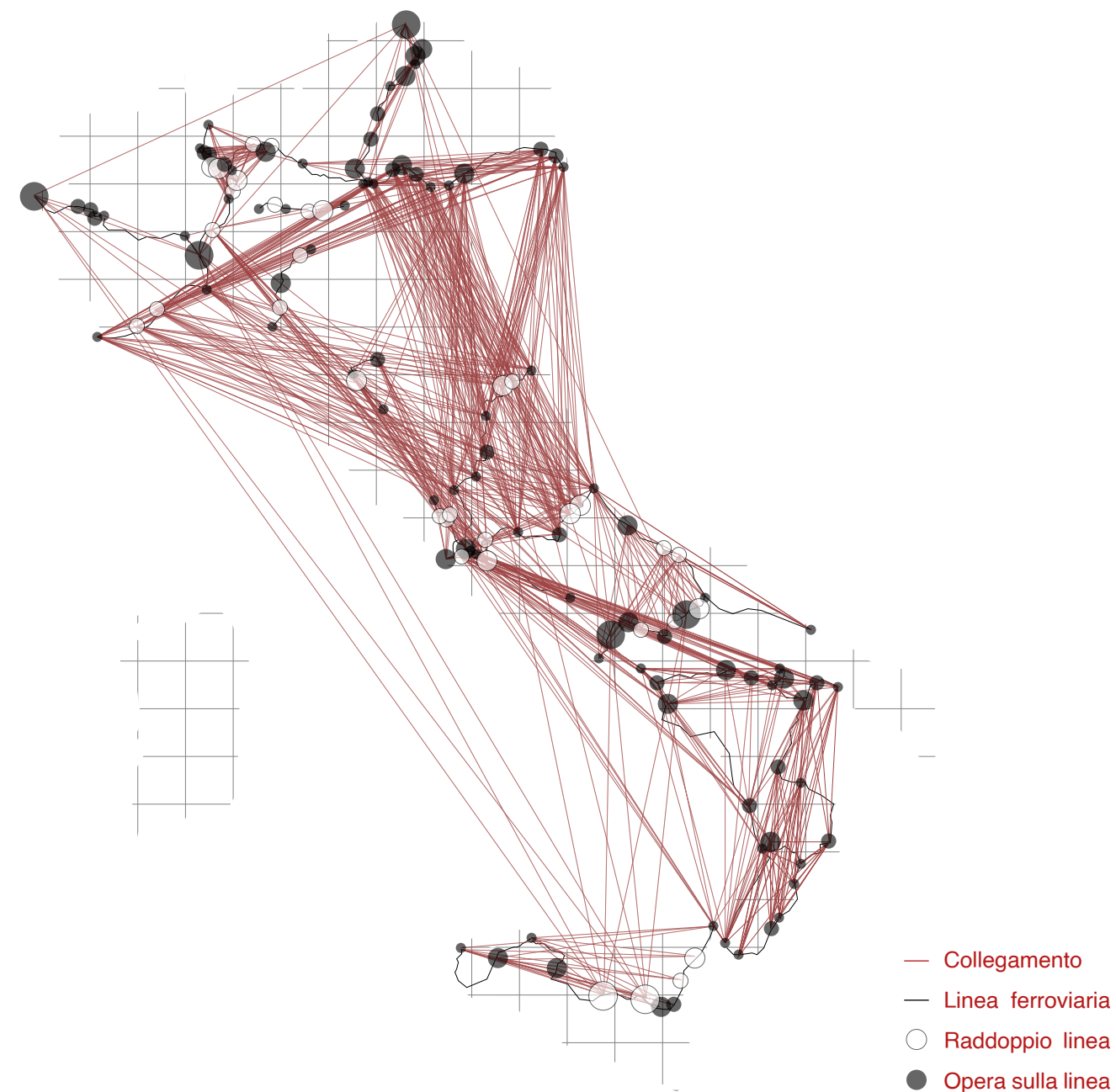
## 3.1

Mappa relativa alle opere strategiche ferroviarie italiane, realizzata con l'ausilio del database online di FS. La carta mostra i tracciati sottoposti a commisariamento, le relative opere, la loro conformazione e il loro grado di priorità per il completamento dei lavori.





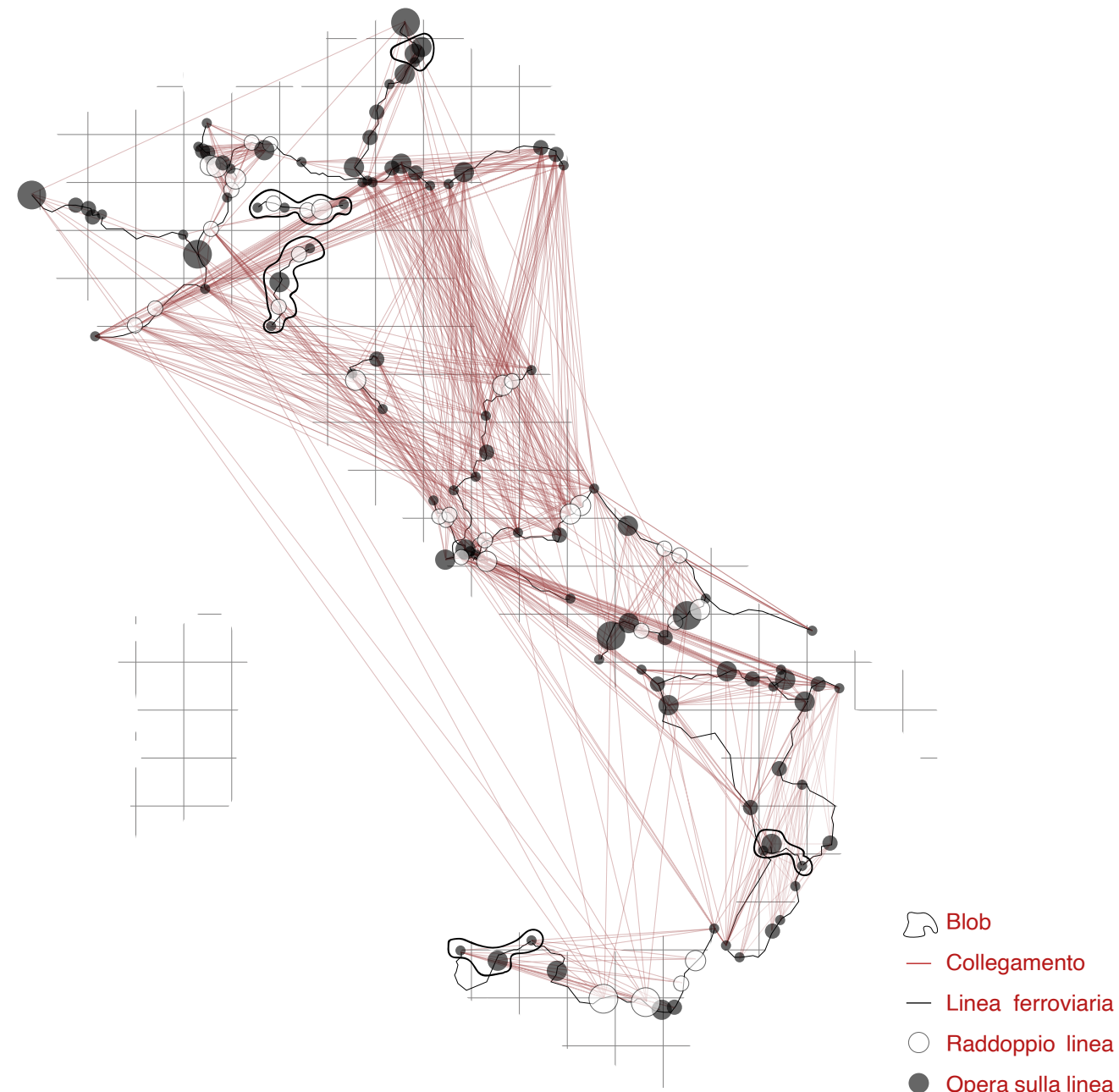
Identificati i tracciati e le opere componenti il grande complesso delle opere strategiche ferroviarie sul territorio italiano, vengono realizzate delle map-pature col fine di sviscerare aspetti all'apparenza nascosti. La prima (a destra) mette in risalto tutte le commissioni burocratiche legate alla presenza di un commissario straordinario. Difatti, ognuno dei fili presenti collega tra loro le singole opere aventi il medesimo commissario speciale, generando così un immenso reticolo sul territorio. La motivazione di una tale scelta deriva dall'essersi imbattuti, durante le ricerche, nella stessa figura commissariale in punti molteplici, o dislocati, si sono quindi voluti approfondire i motivi di questa multi presenza a scala territoriale. Questo specialmente perchè il ruolo in sé è strettamente legato ai processi burocratici e di tempistica nella promulgazione delle varie leggi e direttive su un particolare opera, e quindi alle fasi di avanzamento o stallo dei lavori. Dunque, l'im-battersi più volte in uno stesso commissario, può essere un fenomeno che agevola o complica deter-minate prassi. L'elemento alla base dei successivi ragionamenti, e su cui ricade l'occhio prendendo visione della mappa, è soprattutto il variare delle consistenze e intensità di questi filamenti in deter-minati ambiti. Il passaggio è, infatti, quello da aree molto intense e ramificate ad aree molto scarse. Il ragionamento su ciò porta agli sviluppi successivi, nonché all'individuazione e classificazione di *blob* con identici caratteri.



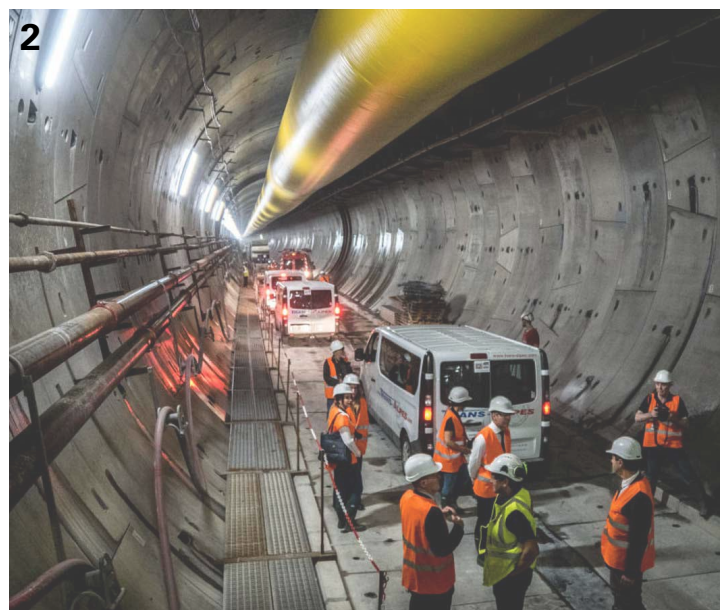
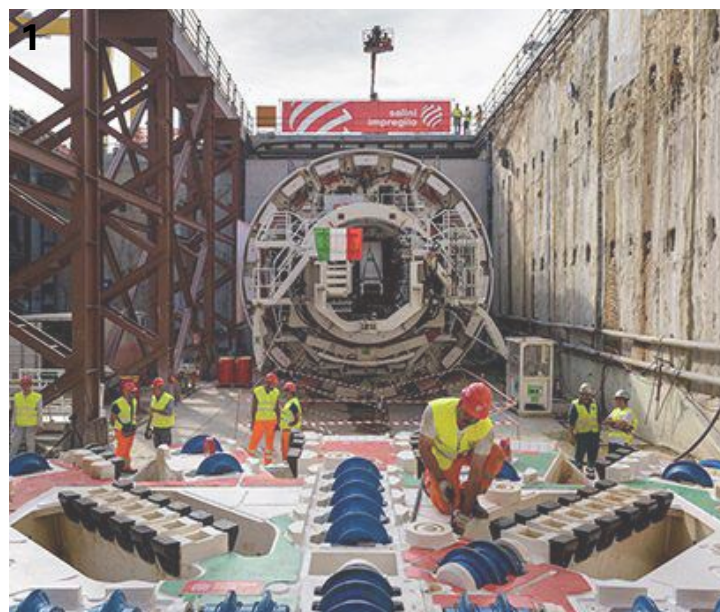
1. Lavori di raddoppio in corso sulla tratta Codogno-Cremona-Mantova. Foto da Il Cittadino  
2. Progetto di viadotto sulla tratta Parma-La Spezia, detta Pontremolese. Foto da La Repubblica



Il primo *blob* individuato dal reticolo generale lo chiameremo delle opere isolate, in riferimento a quei tracciati dotati di una figura commissariale unica non presente altrove sul territorio. Si possono, dunque, definire dei tratti a meccanismo autonomo, che non devono attendere o subire un'influenza a livello legislativo o di iter da parte di ulteriori opere. Questo potrebbe sembrare all'apparenza un elemento di forza o in grado di rendere più semplice la realizzazione, ma nella realtà dei fatti spesso è sinonimo di debolezza economica o mancanza di potere da parte degli enti e dei territori che ne sono oggetto, in gran parte realtà minime o provinciali. La Pontremolese, in esame, è un caso lampante di questa situazione, dovendo spesso aspettare movimenti politici o desionali più ampi rispetto a quelli dei diretti enti territoriali in causa.

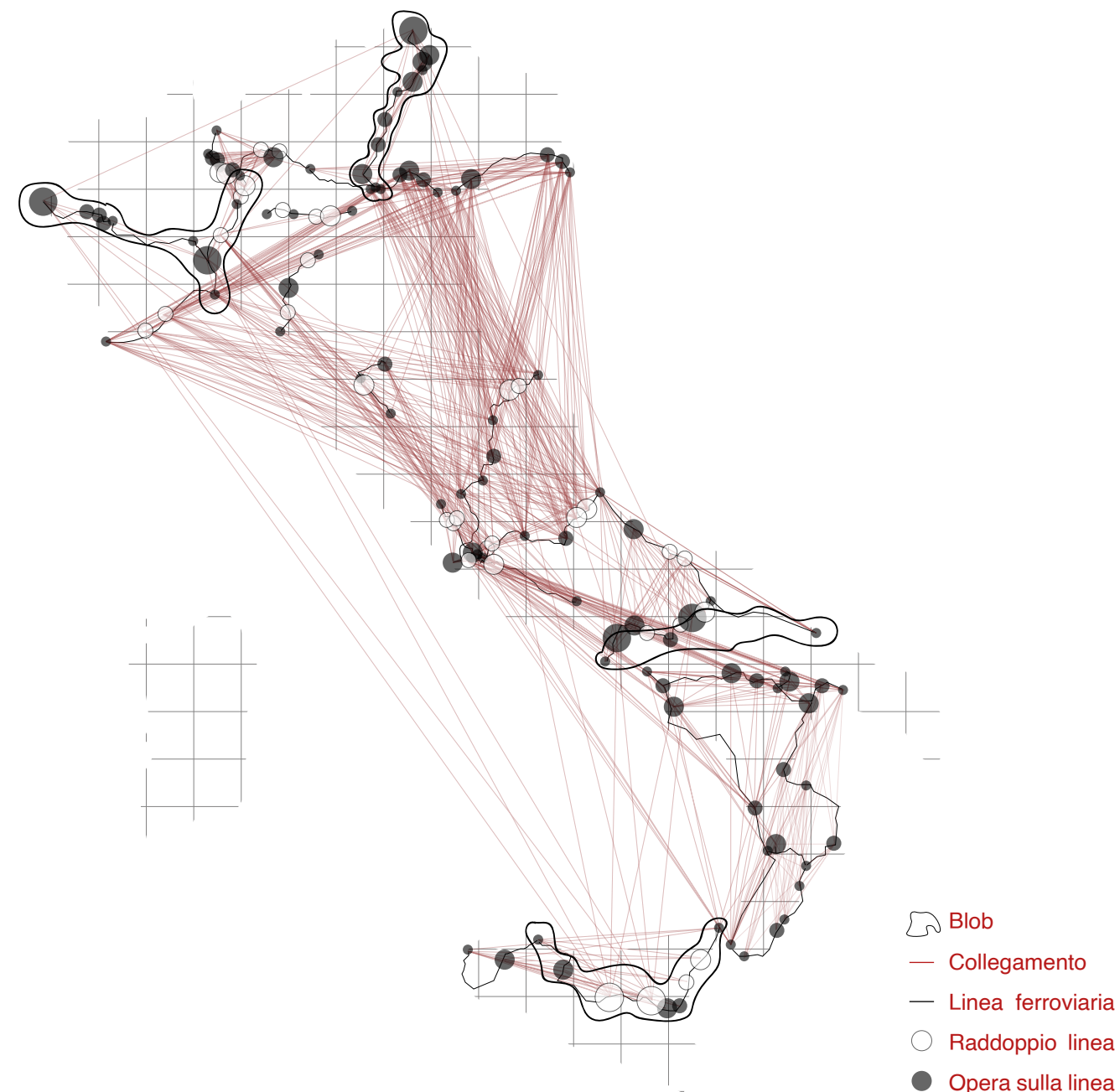


1. Lavori d'impianto su una delle gallerie previste per il "Terzo Valico dei Giovi", tra le opere straordinarie di FS. Foto da We Build Value  
 2. Opere di costruzione della galleria della TAV Torino-Lione, tra le opere straordinarie di FS. Foto da La Stampa



Il secondo *blob* individuato dal reticolo generale comprende il nucleo delle grandi opere infrastrutturali delle ferrovie. Il meccanismo commissariale è analogo al primo appena visionato, cioè dotato di una totale autonomia, ma con un potere di esecuzione più vasto in quanto dettato dalla sua posizione di prim'ordine a livello statale. Queste sono solitamente le opere su cui ricade la maggior parte dei fondi, talvolta a scapito di altri tracciati, ma il loro essere così complesse, nonché al centro delle attenzioni politiche e mediatiche, rende la loro esecuzione tanto prioritaria e strategica quanto non immediata nel pratico.

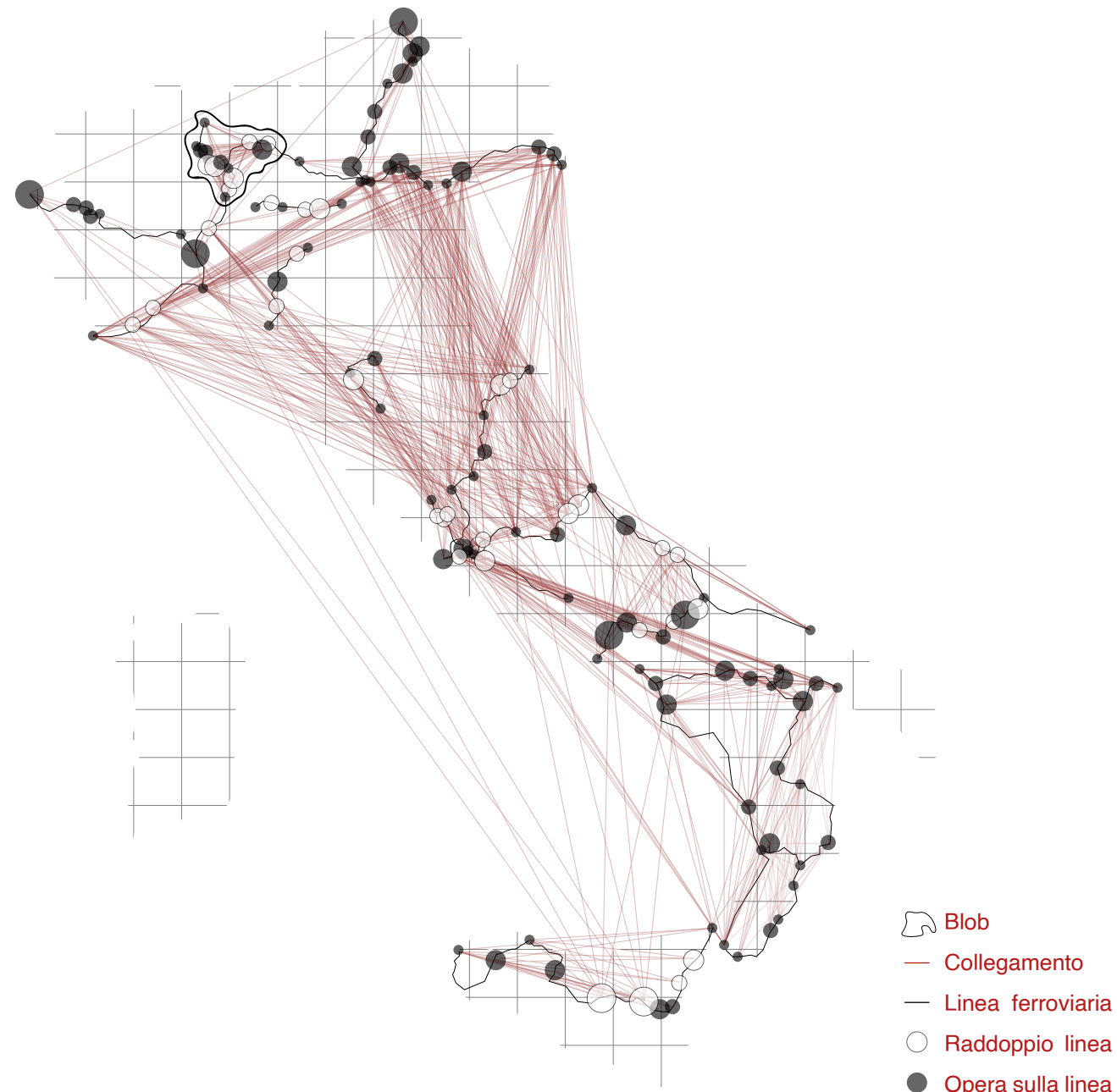
Al momento tali opere in Italia riguardano: La Torino-Lione (TAV), il terzo valico del Giovi, la Verona-Brennero, la Napoli-Bari e il nuovo apparato ferroviario che abbraccia tutta la Sicilia da Palermo a Catania.



1. Tratta Milano Rogoredo-Pavia su cui sono in atto le opere di quadruplicamento dei binari. Foto da opere strategiche FS Italiane  
2. Tratta Gallarate-Rho/Parabiago su cui sono previste le opere di quadruplicamento dei binari. Foto da Milano Today

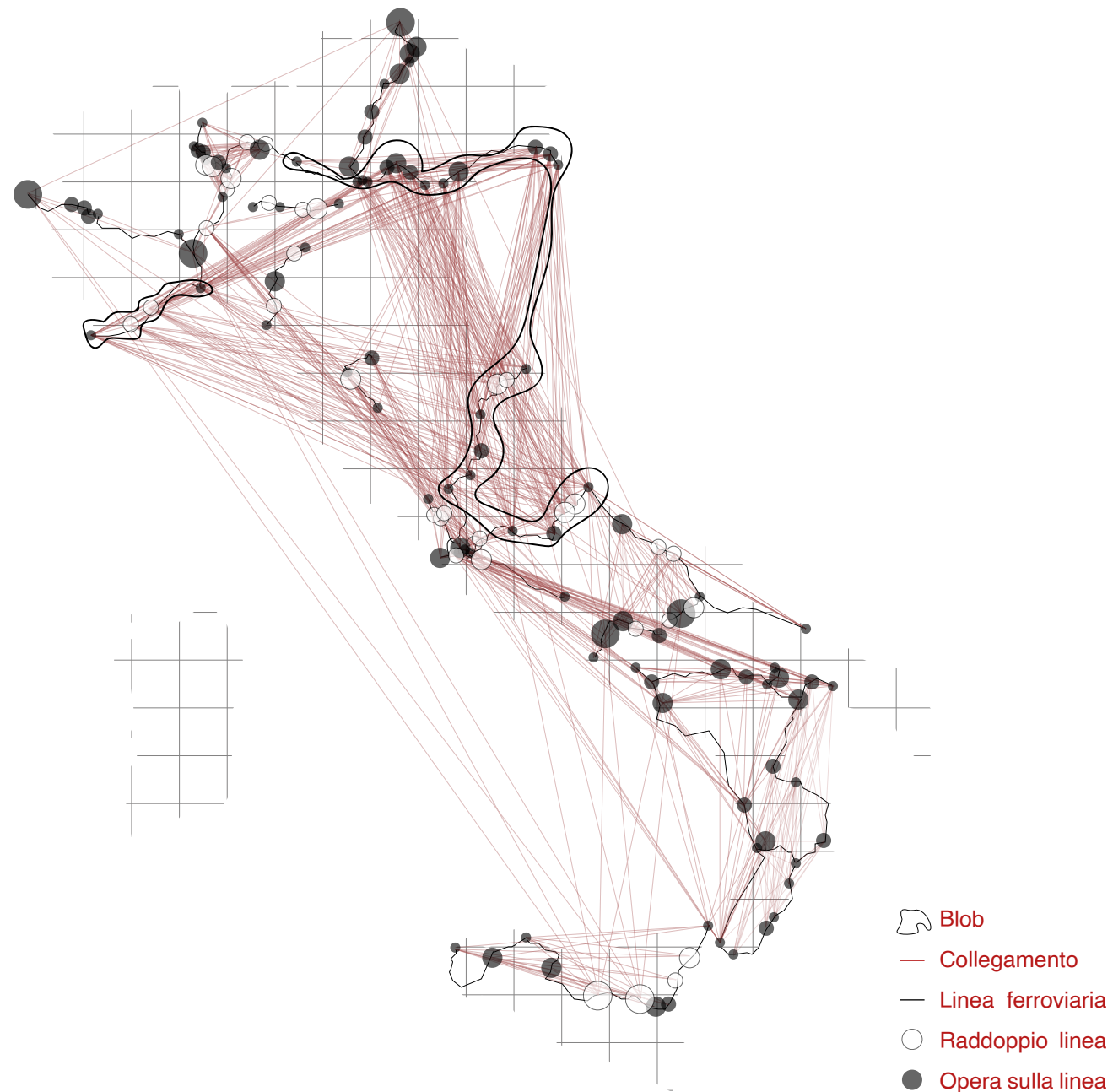


Il terzo *blob* individuato dal reticolo generale lo chiameremo delle opere multiple 1, in riferimento a quei tracciati dotati di una figura commissariale non univoca, ma sparsa sul territorio. Da questo punto di partenza si generano due rami connessi alla funzionalità o meno di questo personaggio diffuso. Quello presentato appartiene alla prima categoria, evidenziando dei tracciati comunque vincolati tra loro da un fuoco ed un bacino di appartenenza con un obiettivo comune, per il quale le leggi e le direttive possono andare di pari passo nonostante la diffusione sul territorio. Questo elemento è spesso sintomo di un progetto unico e condiviso di fondo, elemento che rende il suddetto *blob* forte da un punto di vista del potere esecutivo. Il caso di Milano, evidenziato, è un esempio di questo meccanismo. Difatti, lo stesso organo commissariale appartiene a tutte le direttrici in uscita dalla città e la sua periferia ( le connessioni con Bergamo, con Orio al Serio, la Gallarate-Rho, la Rogoredo-Pavia...).



1. Treno merci in transito sulla tratta Venezia Mestre-Trieste soggetta a potenziamento ferroviario. Foto da Ferrovie.Info  
 2. Lavori di raddoppio e potenziamento dei binari sulla tratta Genova-Ventimiglia. Foto da La Stampa

Il quarto, ed ultimo, *blob* individuato dal reticolo generale lo chiameremo delle opere multiple 2, e altro non è che la seconda categoria di quanto appena presentato riguardo la presenza di una figura commissariale sparsa e non univoca. Rispetto alla prima casistica, qui, viene meno la funzionalità, essendo i tracciati vincolati tra loro non tanto da un fuoco o un bacino di appartenenza, ma da un elemento fisico o pianificatorio molto espanso sul territorio. Questo comporta il mettere in gioco una gran mole di realtà e di territori diversi, su cui non è facile trovare ed adottare un'unica legge direttiva, su cui certe aree non possono evolversi dovendo attendere altre situazioni, su cui la morfologia o le consistenze obbligano ad intervenire in modi differenti... Un esempio evidente di quanto detto è la presenza del medesimo ispettore speciale per la Genova-Ventimiglia, Orte-Falconara, Venezia Mestre-Trieste e la Brescia- Venezia Mestre. Realtà con elementi e priorità dal punto di vista infrastrutturale, e non solo, totalmente differenti o contraddittorie, su cui di conseguenza i tempi di esecuzioni si complessificano.



**Costo opere strategiche FS**

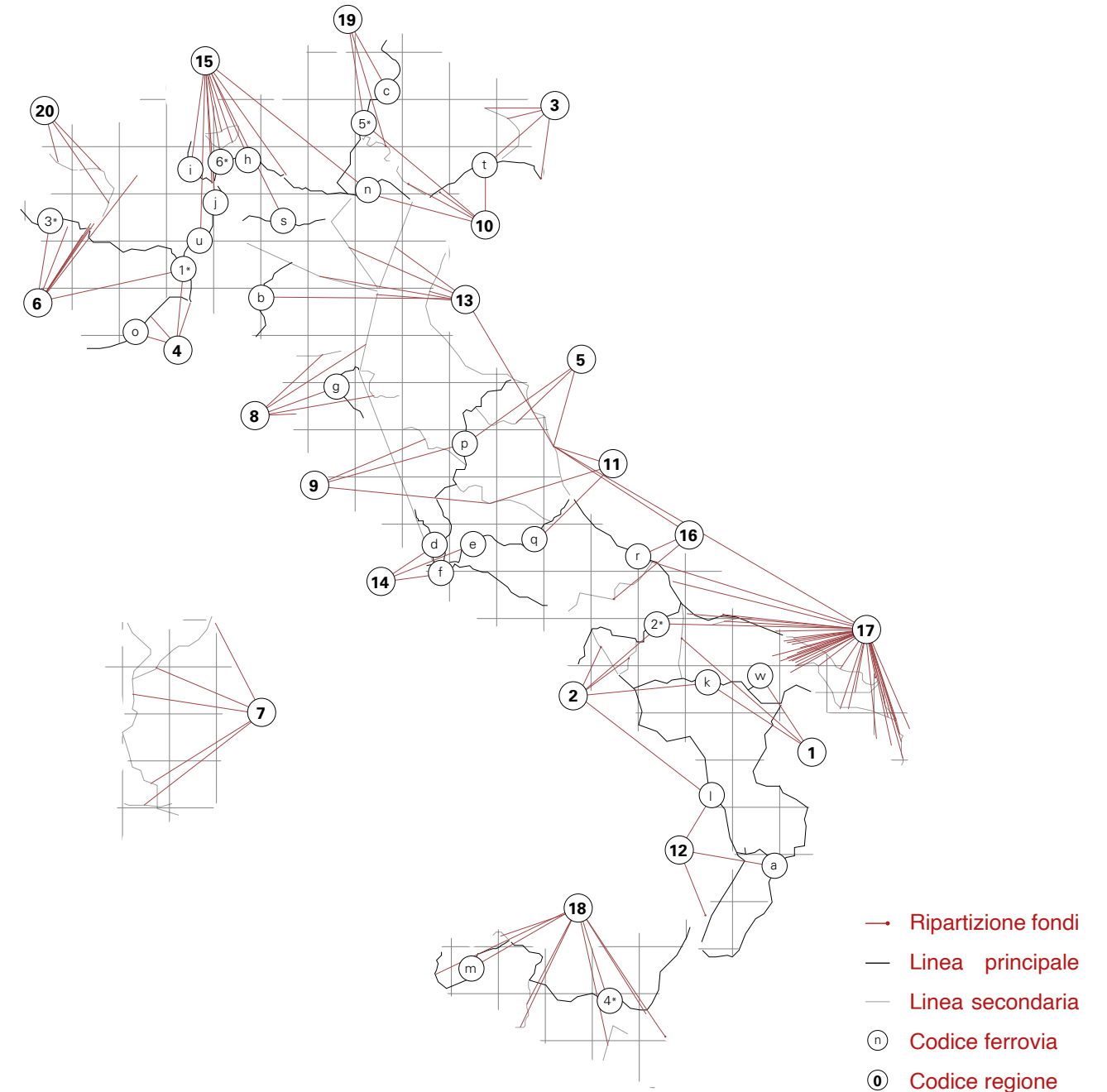
a. Lamezia Terme-Catanzaro Lido - Dorsale Jonica	815.000.000 €
b. Pontremolese	4.050.000.000 €
c. Rio Pusteria-Bressanone	405.000.000 €
d. Viterbo-Orte-Pigneto	645.000.000 €
e. Lunghezza-Guidonia	320.000.000 €
f. Chiusura anello di Roma	1.400.000.000 €
g. Empoli-Siena	270.000.000 €
h. Ponte S.Pietro-Bergamo-Orio al Serio-Montello	510.000.000 €
i. Gallarate-Rho	830.000.000 €
j. Rogoredo-Pavia	900.000.000 €
k. Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia	2.000.000.000 €
l. Salerno-Reggio Calabria	13.050.000.000 €
m. Palermo-Trapani via Milo	255.000.000 €
n. Brescia-Verona-Padova	9.820.000.000 €
o. Genova-Ventimiglia	2.150.000.000 €
p. Orte-Falconara	4.380.000.000 €
q. Roma-Pescara	7.320.000.000 €
r. Pescara-Bari	700.000.000 €
s. Codogno-Cremona-Mantova	1.275.000.000 €
t. Venezia Mestre-Trieste	1.800.000.000 €
u. Tortona-Voghera	700.000.000 €
w. Ferrandina-Matera La Martella	430.000.000 €

*1. Terzo valico del Giovi	8.465.000.000 €
*2. Napoli-Bari	5.790.000.000 €
*3. Torino-Lione	11.000.000.000 €
*4. Palermo-Catania-Messina	11.200.000.000 €
*5. Verona Fortezza-Brennero	13.700.000.000 €
*6. Ponte di San Michele sull'Adda	25.000.000 €

**Budget opere strategiche FS 2022-2031**

1. Basilicata	4.000.000.000 €
2. Campania	10.900.000.000 €
3. Friuli Venezia Giulia	2.200.000.000 €
4. Liguria	7.500.000.000 €
5. Marche	2.500.000.000 €
6. Piemonte	8.000.000.000 €
7. Sardegna	1.400.000.000 €
8. Toscana	5.500.000.000 €
9. Umbria	1.400.000.000 €
10. Veneto	7.000.000.000 €
11. Abruzzo	4.500.000.000 €
12. Calabria	8.800.000.000 €
13. Emilia Romagna	5.300.000.000 €
14. Lazio	4.500.000.000 €
15. Lombardia	10.000.000.000 €
16. Molise	1.100.000.000 €
17. Puglia	5.600.000.000 €
18. Siciliai	13.800.000.000 €
19. Trentino Alto Adige	7.000.000.000 €
20. Valle d'Aosta	300.000.000 €

Mappatura della ripartizione economica dei budget regionali sulle tratte di competenza, realizzata confrontando il piano economico decennale presente nel database online delle FS. La carta illustra come ogni budget stanziato per le opere ferroviario venga distribuito nei singoli territori, sia su opere commissariate che su tratte minori.



1. Uno tra i diversi viadotti sulla linea Pontremolese, elementi posti sotto una lente negli studi sul raddoppio della linea. Foto da Città della Spezia
2. Opere di predisposizione della nuova galleria di Valico, opera principale del tracciato con lo scopo di apportare un passaggio alternativo, ad Alta Velocità, all'esistente Galleria del Borgallo. Foto da Il Secolo XIX



Il secondo studio volto a sviscerare dei meccanismi all'apparenza nascosti, che viene adottato, è quello di seguire il movimento dei soldi. Nel concreto analizzare, secondo quanto scritto nel piano economico decennale, la ripartizione del budget sul territorio nazionale, quantificare il costo delle varie opere strategiche e determinare, per ogni regione, su quali opere agisce il flusso di denaro. Difatti, questo se analizzato a fondo, specialmente su progetti che prevedono la presenza di più organi regionali, oltre a dare una mera quantificazione del tutto, fa comprendere anche il grado di potere che s'instaura tra i soggetti in causa, nonché le reali tempistiche e priorità d'azione.

A manifesto di quanto detto, e pure per scopi legati direttamente al lavoro in questione, viene utilizza-



to come esempio esplicativo di questa faccenda il controverso caso della ferrovia Pontremolese. Questa da tabelle delle opere strategiche FS ha un costo per la realizzazione totale di circa 4 miliardi di euro, uno dei più elevati tra i tracciati non considerati come opere straordinarie, di cui la maggior parte del budget ricadrebbe nella costruzione della galleria di valico. Le regioni interessate sarebbero tre, ma di fatto solo una è chiamata in causa nelle documentazioni economiche precedenti. Andiamo allora ad analizzarle una ad una. La Liguria, ad esempio, ha un interesse di secondo piano nella questione, concentrando gran parte dei suoi sforzi nelle molteplici opere dirette da Genova verso il nord e verso la Francia. Inoltre pur essendo un polo centrale nella tratta, per la presenza del golfo di La Spezia, in realtà nessuno dei rimanenti lavori interessa in modo concreto il suo suolo. Non è un caso quindi che il piano economico nazionale non preveda la presenza di alcun finanziamento sulla Pontremolese nei prossimi dieci anni. Stesso discorso vale per la Toscana, che avrebbe una maggior ragione d'intervento dovuta alle due tratte nel suo territorio (Pontremoli-Chiesaccia e metà della galleria di valico), ma intenzioni politico-strategiche totalmente opposte. Essendo infatti la Lunigiana una piccola parte all'interno dei suoi confini, anche un pò scomoda morfologicamente, tutto il budget è concentrato sul resto dei suoi spazi, specialmente sulle direttrici di comunicazione verso le grandi città (Pisa, Firenze, Lucca Siena...). Così, tra i tre territori su cui scorre la ferrovia Parma-la Spezia, l'uni-

co realmente con in mano del potere economico è l'Emilia Romagna. Un potere alquanto ridotto però, se pensiamo che la quantità di soldi disponibile nei dieci anni su tutto il suolo emiliano è pari a 5.3 miliardi, solo un miliardo in più rispetto alla spesa complessiva per tutto il tracciato. Questo la rende sicuramente capace di ottenere qualche intervento nell'area di appartenenza, relativa alla Pontremolese, ma sicuramente di non riuscire a terminare il tutto. Questo tassello fa cadere buona parte delle promesse politiche fatte negli ultimi anni, cercando di alzare del polverone piuttosto che arrivare ad una soluzione possibile, molto difficile non avendo un vero e proprio potere in merito. Tutto ciò rende palese come, allo stato attuale delle cose, senza nuovi piani economici, senza fondi extra stanziati dall'Europa o da progetti internazionali (es. il corridoio multimodale Tirreno-Brennero), la situazione non sia propriamente in uno stato di stallo, ma più in condizioni di irrealizzabilità rispetto ai brevi tempi tanto acclamati. C'imbattiamo, anzi, in un elemento in grado di farci comprendere come la conclusione prima del 2031 sia qualcosa di abbastanza improbabile.

Sulle basi delle due analisi effettuate, burocratica ed economica, che ci rende più consci di una dilatazione del processo nel tempo, possiamo ora azzardare, in base a tutta la storia precedente, dei diagrammi previsionali, sulla scia compositiva precedente, con il tentativo di dare una più realistica definizione sulle azioni da compiere e sulle tempistiche effettive.

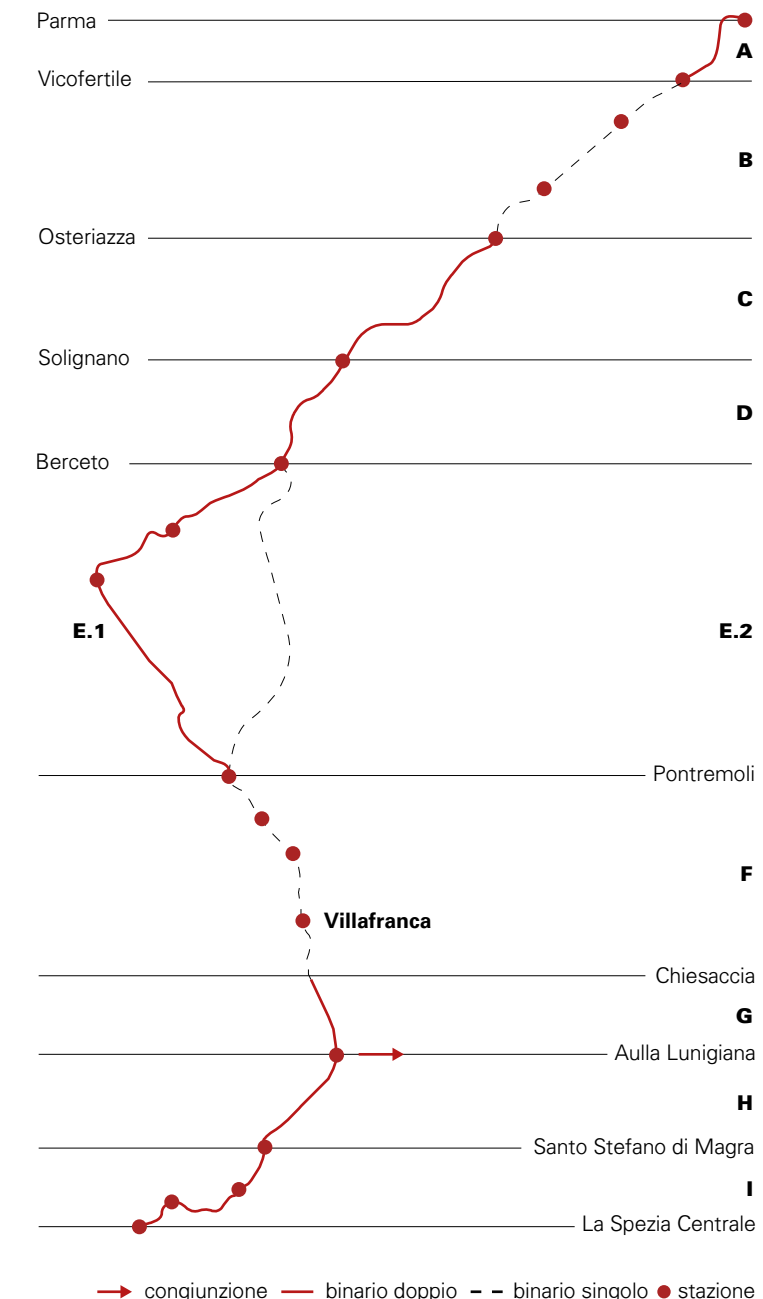
# FASE 05.2

**Tracciato A**  
Parma-Vicofertile  
raddoppio e variante di tracciato

La fase 05.2 è il punto d'inizio di un processo prospettivo in relazione al completamento della linea Pontremolese. Questa frazione altro non è che il proseguo del processo già in corso, e verso il punto d'arrivo enunciato nella 05.1, sulla tratta Parma-Vicofertile.

L'opera suddetta ha visto un incagliamento negli ultimi anni in funzione di fondi promessi, ma poi non erogati, nonostante un ampio lavoro di pianificazione degli enti locali, della regione Emilia-Romagna e dei periti Italferr, che ha portato alla redazione e approvazione negli anni di un definitivo. A questa già presente situazione, di mancato finanziamento, va a sommarsi dopo la pandemia Covid-19 un raddoppio dei costi previsti per terminare l'opera. Di conseguenza i 57 milioni mancanti si proiettano verso una somma più importante, ma già in procinto di essere disposta da parte della prossima conferenza dei servizi. A questo passaggio, necessario per non far scadere le tempistiche dei finanziamenti, seguirà necessariamente una gara d'appalto, alla cui conclusione si procederà, nel breve, all'avvio dei lavori.

Tenendo conto delle tempistiche precedenti all'interno del processo si può supporre che per la fine del 2026 il blocco relativo alla Parma-Vicofertile sarà concluso.

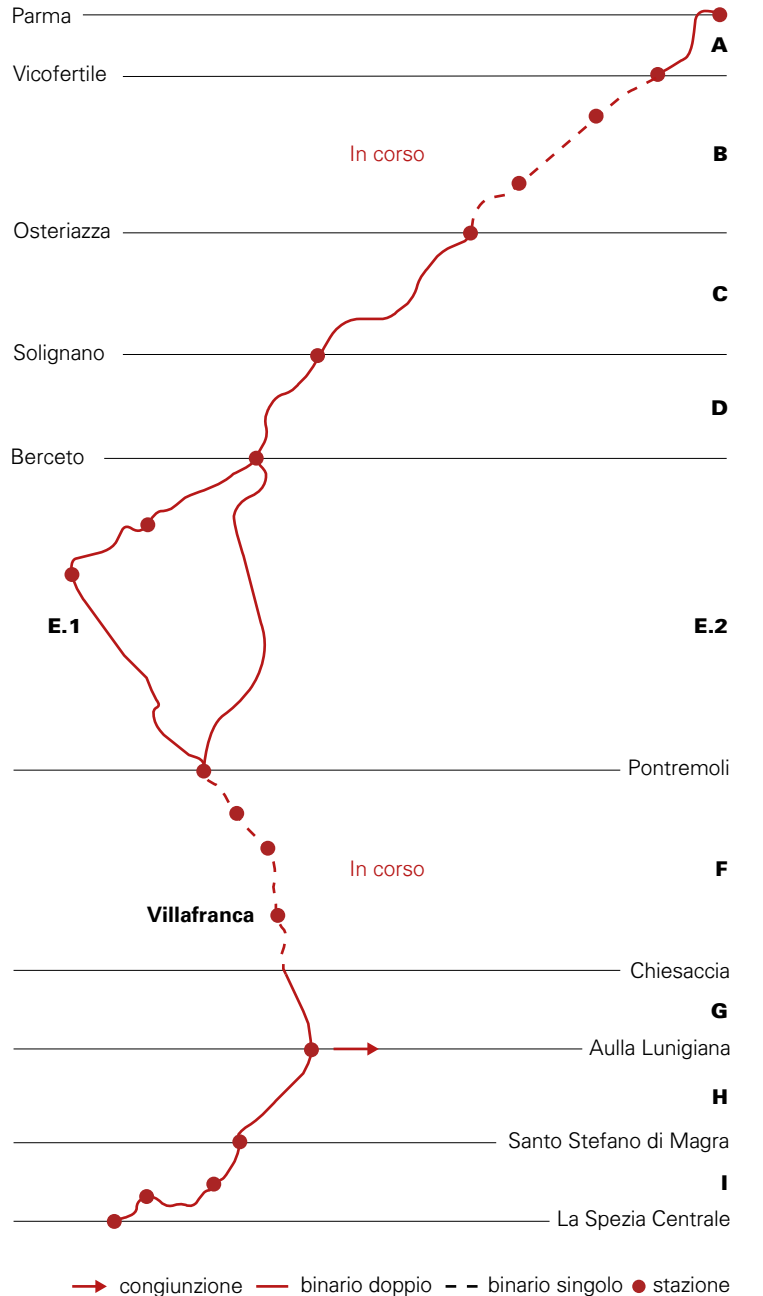




# FASE 06.2

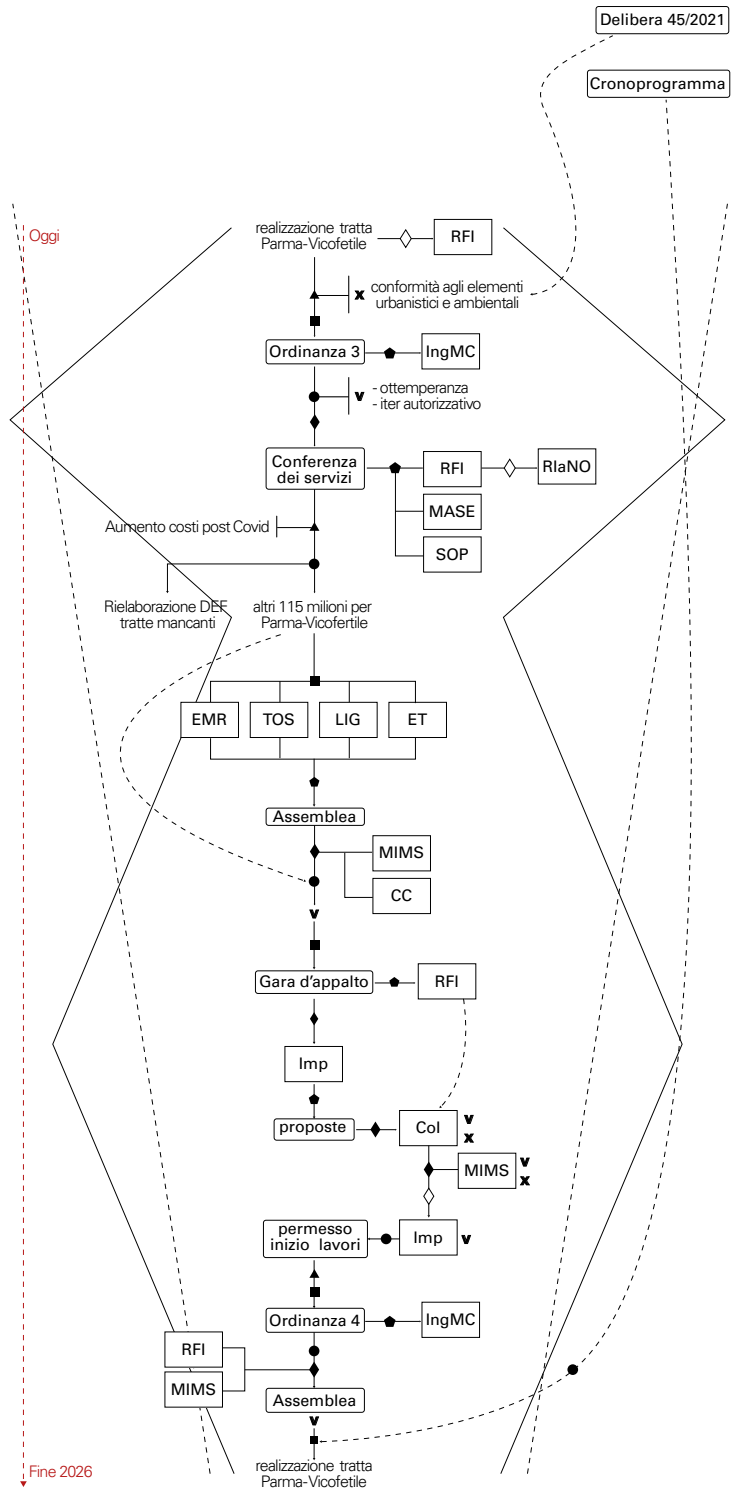
## Tracciato B; E.2; F

Vicofertile-Osteriazza  
 congiunzione, raddoppio e variante di tracciato  
 Berceto-Pontremoli (nuova galleria di valico)  
 nuovo tracciato  
 Pontremoli-Chiesaccia  
 raddoppio e variante di tracciato



La fase seguente alla costruzione della Parma-Vicofertile, ovvero la 06.2, risulta da previsioni quella con l'iter più burrascoso. I motivi prevalenti di questa supposizione sono tre: a) Alti costi, b) Mancanti approvazioni dei tre tracciati rimasti, c) Presenza di zone d'interesse archeologico-architettonico lungo le tratte.

Preso atto, il primo passo nello sviluppo della Pontremoli-Chiesaccia, della Vicofertile-Osteriazza e della galleria di valico, dovrebbe essere quello di stanziare dei fondi per la redazione di nuovi progetti definitivi. All'azione seguiranno degli approfondimenti legati alle opere che potrebbero protrarre la situazione. Nel dettaglio il riferimento è alla difficile reperibilità di fondi per la spesa elevata connessa alla galleria di valico e alla realizzazione di piani specifici nelle aree di Malnido, della Pieve di Sorano e dell'area archeologica delle civiltà Terramare che interessano il passaggio ferroviario. Conclusa questa sezione si suppone una richiesta di priorità nei confronti della galleria di valico da parte degli attori in causa, siccome il completamento di tale opera fungerebbe da traino per il resto. D'altra parte la scarsità di fondi, fa pensare che la situazione possa sbloccarsi soltanto attraverso finanziamenti speciali, probabilmente con fondi europei. Seguirà, da prassi, una gara d'appalto e l'inizio dei lavori, prevista verso il 2032. In parallelo, ad accontentare i piccoli territori contenitori di scenari archeologici-architettonici, è possibile che vengano stanziati fondi minori per predisporre le opere da connettere successivamente alle infrastrutture.

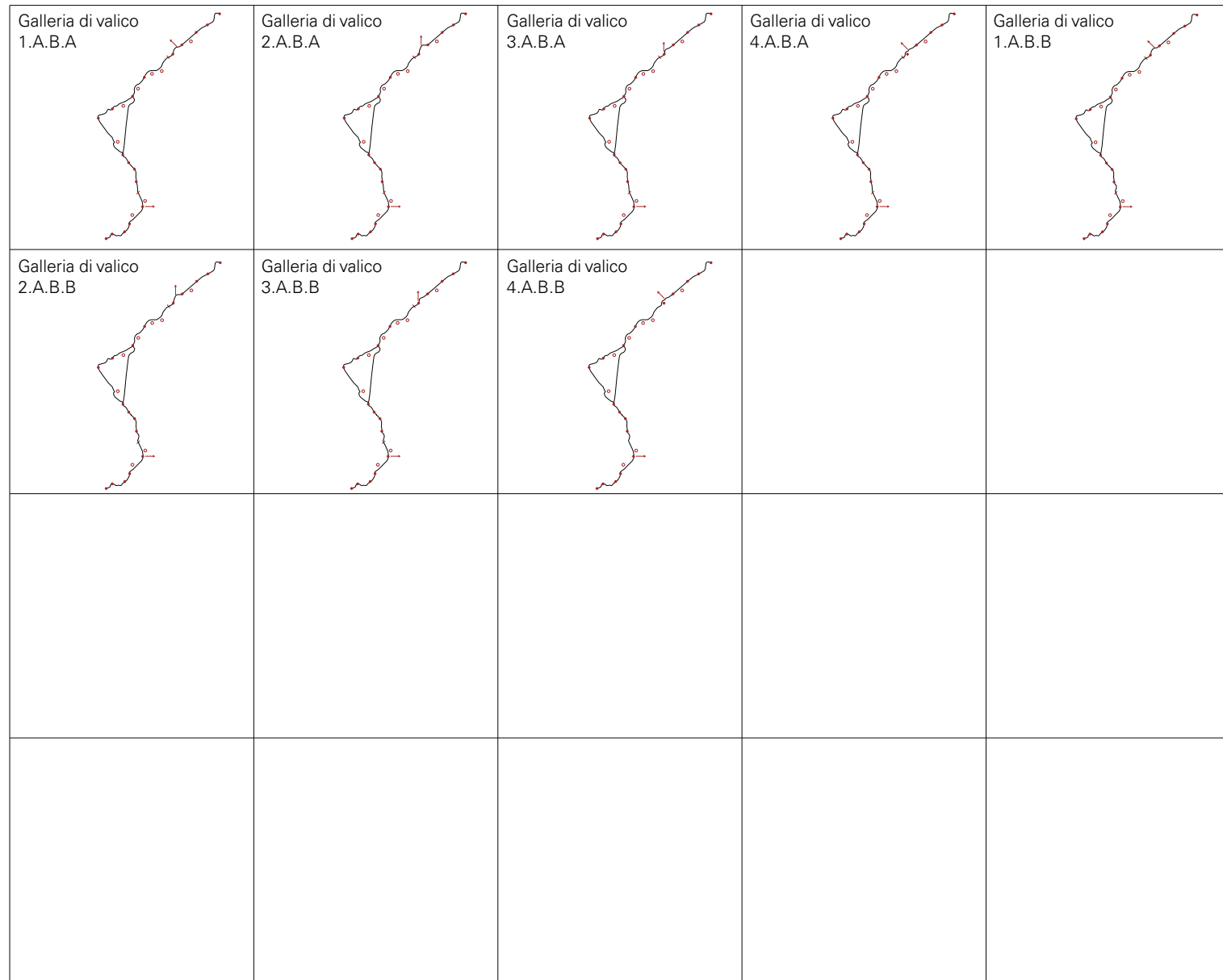


### Simboli

- documento
- attore
- direzione
- - - collegamento
- richiede
- ◆ redige
- implicazione
- ▲ deviazione
- ◆ comunica
- ◇ incarica
- ▼ approvazione
- ✕ negazione

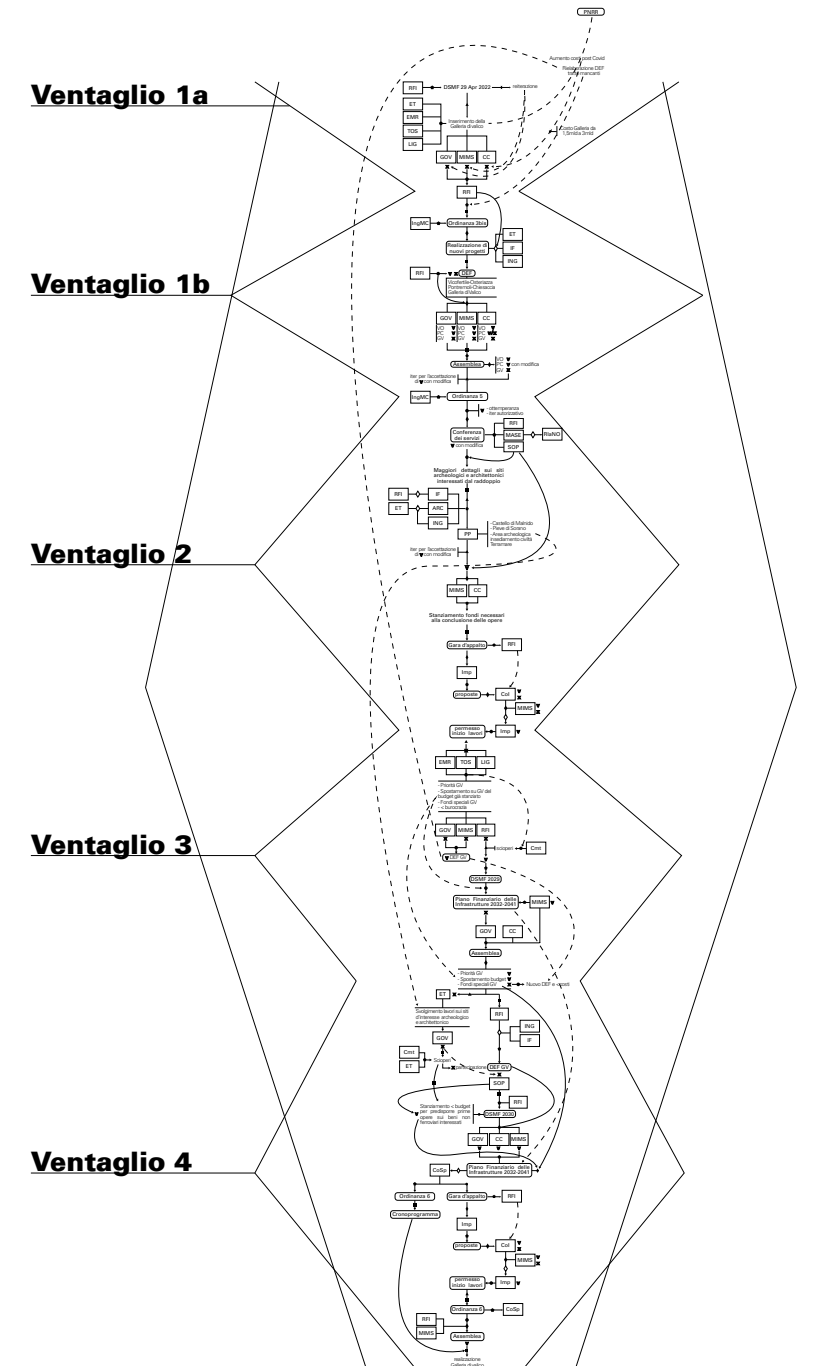
### Attori/documenti

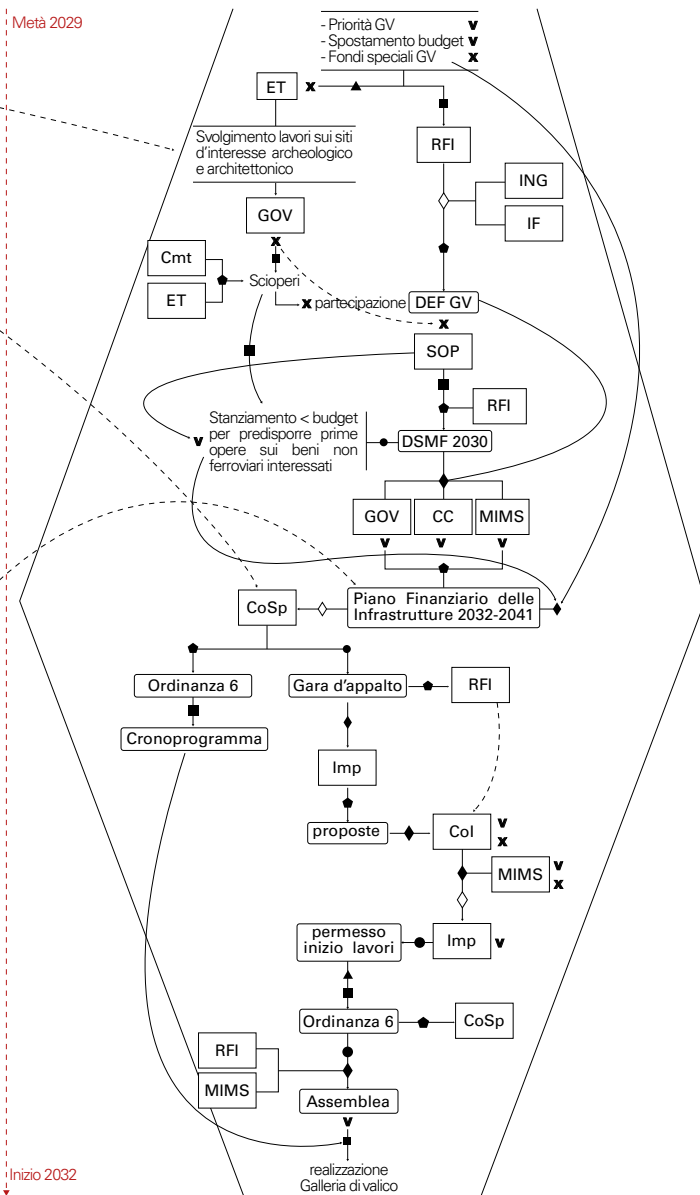
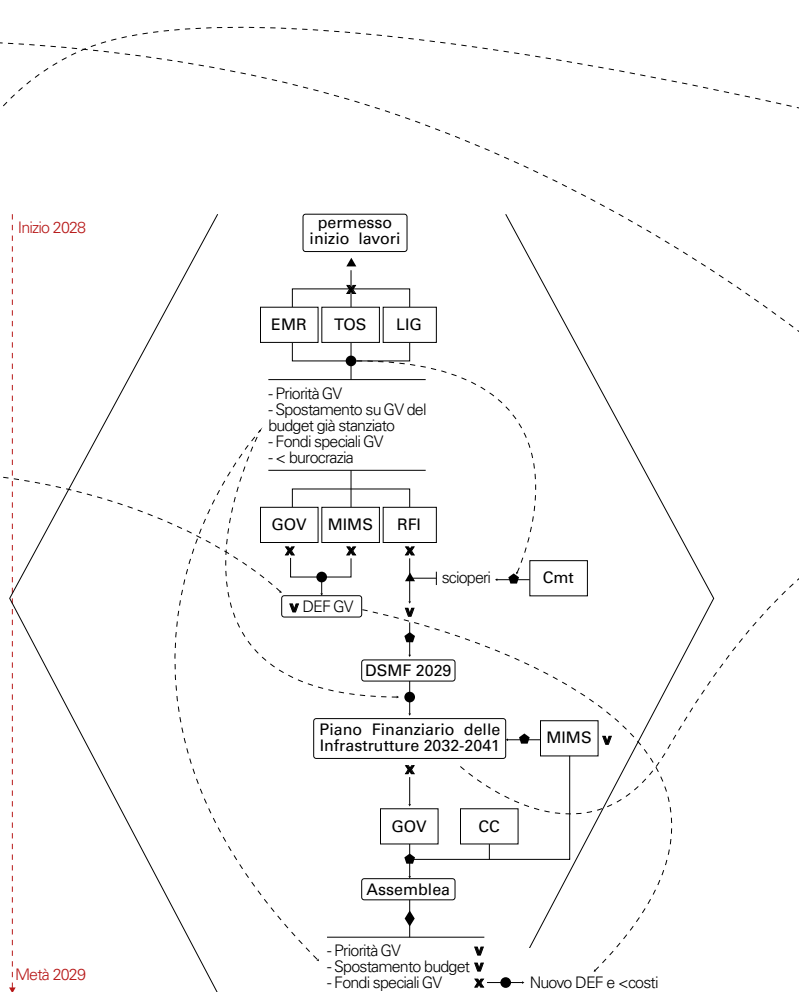
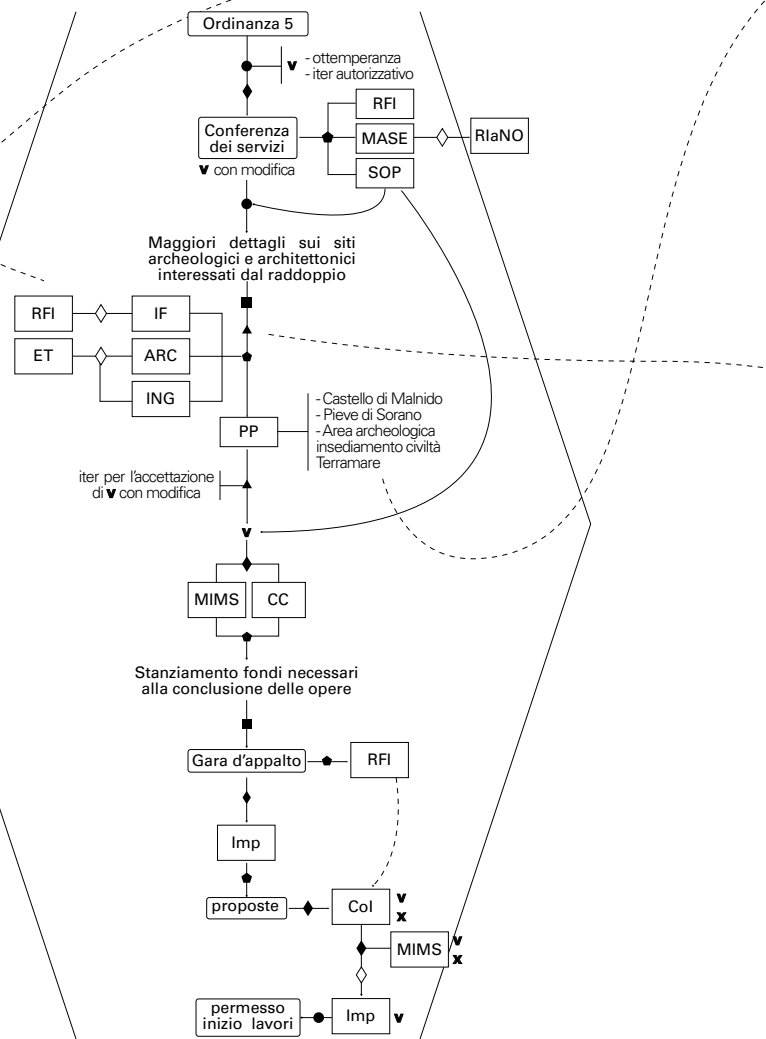
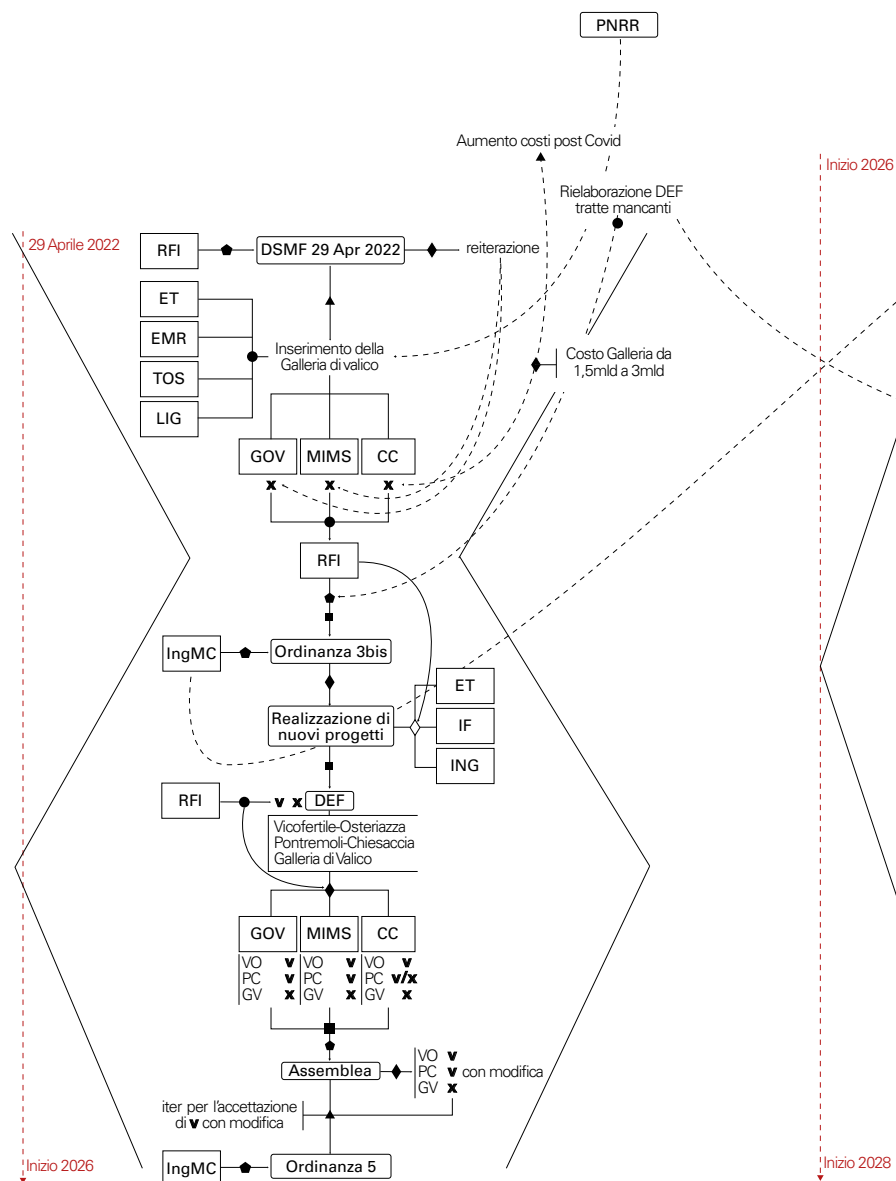
- CC Corte dei Conti
- CIPESS Comitato Interministeriale per la Politica Economica e lo Sviluppo Sostenibile
- Col Commissione Interna
- DEF Definitivo
- Imp Imprese
- EMR Emilia Romagna
- ET Enti Territoriali
- IngMC Ingegnere Mariano Cocchetti
- LIG Liguria
- MASE Ministero dell'Ambiente e dello Sviluppo Energetico
- MIMS Ministero Infrastrutture e Trasporti
- RFI Rete Ferroviaria Italiana
- RiaNO Responsabile Investimenti dell'area Nord Ovest
- SOP Soprintendenza
- TOS Toscana



**y.m.n.o**      **y** : ipotesi Osteriazza-Vicofertile      **m** : ipotesi galleria di valico      **n** : ipotesi Vicofertile-Parma      **o** : ipotesi Pontremoli-Chiesaccia  
 ● Stazione attiva      ○ Stazione dismessa      / Posto di blocco      ➔ Punto di raccordo

- Simboli**
- documento
  - attore
  - direzione
  - - - collegamento
  - richiede
  - ◆ redige
  - implicazione
  - ▲ deviazione
  - ◆ comunica
  - ◇ incarica
  - ▼ approvazione
  - ✕ negazione
- Attori/documenti**
- ARC** Architetti
  - CC** Corte dei Conti
  - Cmt** Comitati
  - CoI** Commissione Interna
  - CoSp** Commissario Speciale
  - DEF** Definitivo
  - DSMF** Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria
  - EMR** Emilia Romagna
  - ET** Enti Territoriali
  - GOV** Governo
  - GV** Galleria di Valico
  - IF** Italferr
  - Imp** Imprese
  - Ing** Ingegneri
  - IngMC** Ingegnere Mariano Cocchetti
  - LIG** Liguria
  - MASE** Ministero dell'Ambiente e dello Sviluppo Energetico
  - MIMS** Ministero Infrastrutture e Trasporti
  - PC** Pontremoli-Chiesaccia
  - PP** Piano Particolareggiato
  - RFI** Rete Ferroviaria Italiana
  - RiaNO** Responsabile Investimenti dell'area Nord Ovest
  - SOP** Soprintendenza
  - TOS** Toscana
  - VO** Vicofertile-Osteriazza



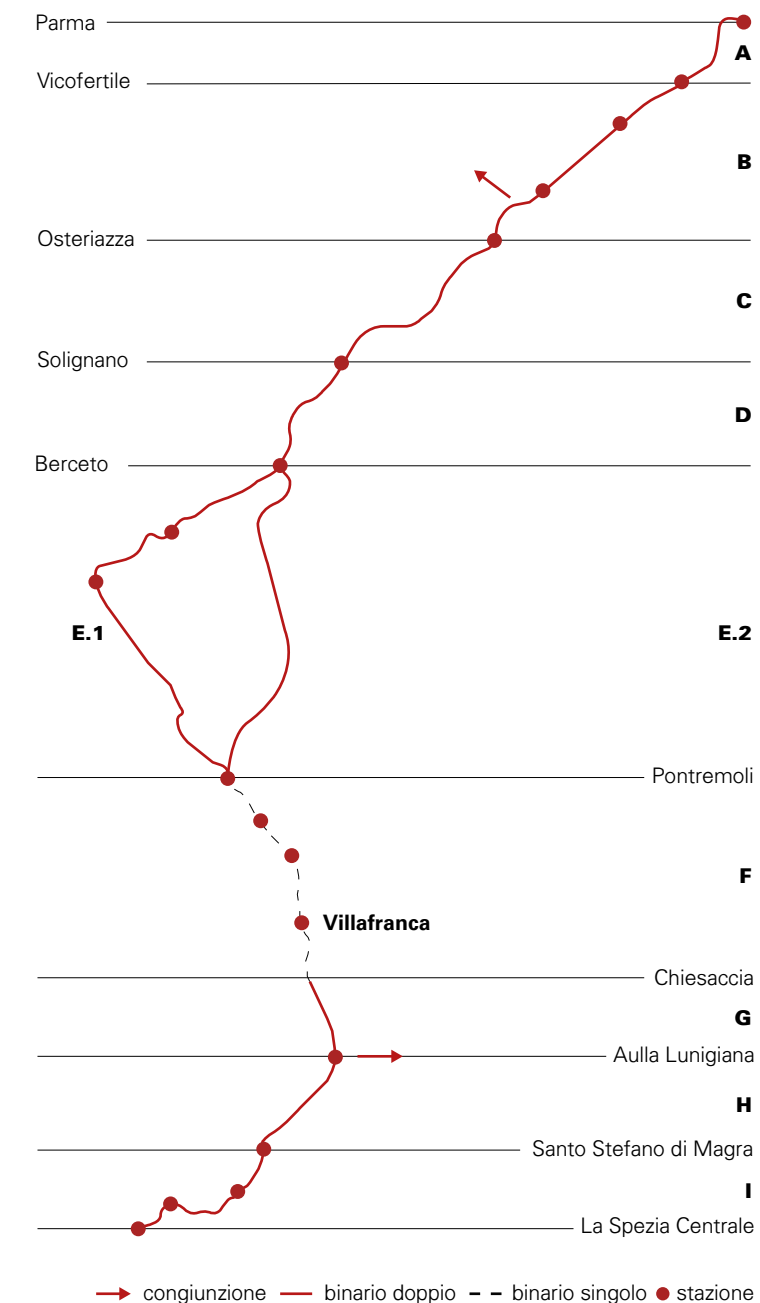


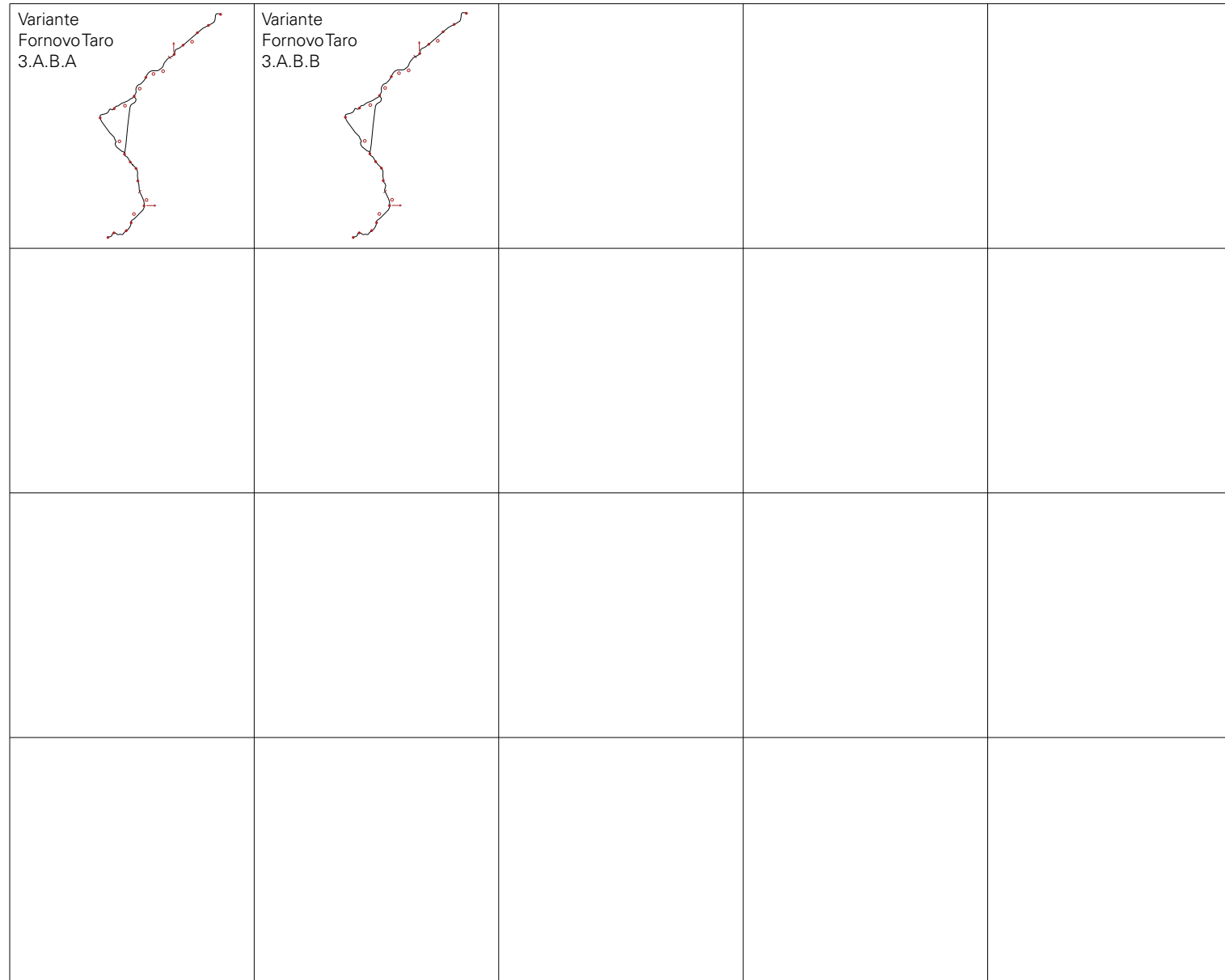
# FASE 07

## Tracciato E.2

Vicofertile-Osteriazza  
congiunzione, raddoppio e variante di tracciato

La fase 07 comincia nel suo sviluppo quando i lavori per la galleria di valico sono ancora in atto. In questo lasso di tempo l'ipotesi è quella che, per non correre il rischio d'incappare nuovamente in fasi di stallo, gli enti promotori e interessati alla realizzazione delle altre due tratte vogliono velocizzare tutto il tempo burocratico successivo, impostando le basi, e risolvendo le scartoffie, per poter procedere a tempo debito in modo spedito con i lavori non avendo altri tempi morti. Il presupposto è quello di inserire le opere in un nuovo piano economico, avendo superato quello in vigore tra 2022-2031, così da non rimanere incagliati dalla mancanza di finanziamenti. Inoltre assicurarsi che tutta la documentazione sia approvata e in procinto di partire una volta chiuso il discorso del valico. Seguendo le priorità regionali è inoltre più plausibile che il primo tassello messo al suo posto sia quello relativo alla tratta Vicofertile-Osteriazza. Tracciato su cui la documentazione da fornire deve risolvere anche le questioni legate al passaggio nell'area archeologica relativa alle civiltà Terramare e quelle relative al nuovo punto di svincolo verso Fidenza a Fornovo Taro. Dunque, riassumendo, in prima battuta l'azione sarà quella di concludere la galleria di valico senza rimanere con le mani in mano, ma gettando le fondamenta per sveltire le pratiche. In seconda battuta, fare una gara d'appalto e iniziare i lavori sulla Vicofertile-Osteriazza, con un'ipotesi di conclusione verso il 2039, anno in cui avviare direttamente le medesime pratiche per il frangente successivo.





**y.m.n.o**    **y** : ipotesi Osteriazza-Vicofertile    **m** : ipotesi galleria di valico    **n** : ipotesi Vicofertile-Parma    **o** : ipotesi Pontremoli-Chiesaccia

● Stazione attiva    ○ Stazione dismessa    / Posto di blocco    ➔ Punto di raccordo

**Simboli**

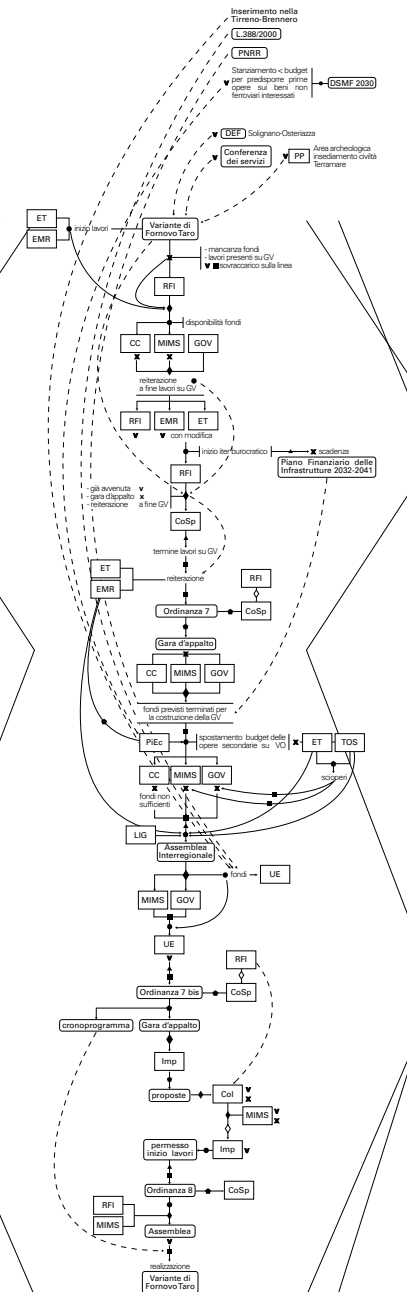
- documento
- attore
- direzione
- - - collegamento
- richiede
- ◆ redige
- implicazione
- ▲ deviazione
- ◆ comunica
- ◇ incarica
- ▼ approvazione
- ✕ negazione

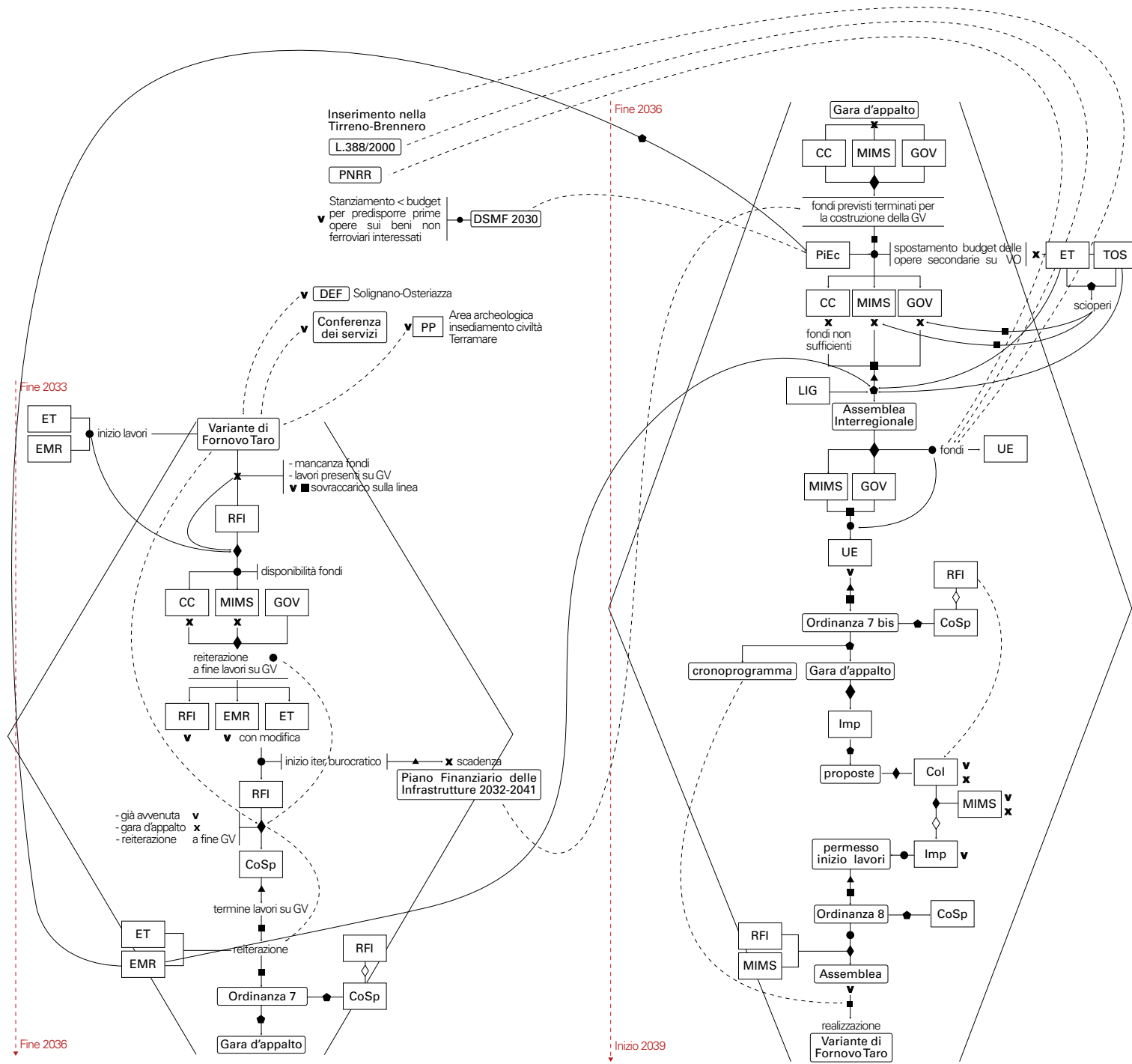
**Attori/documenti**

- CC** Corte dei Conti
- Col** Commissione Interna
- CoSp** Commissario Speciale
- DEF** Definitivo
- DSMF** Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria
- EMR** Emilia Romagna
- ET** Enti Territoriali
- GOV** Governo
- GV** Galleria di Valico
- Imp** Imprese
- L** Legge
- LIG** Liguria
- MIMS** Ministero Infrastrutture e Trasporti
- PiEc** Piano Economico
- PNRR** Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
- PP** Piano Particolareggiato
- RFI** Rete Ferroviaria Italiana
- TOS** Toscana
- UE** Unione Europea

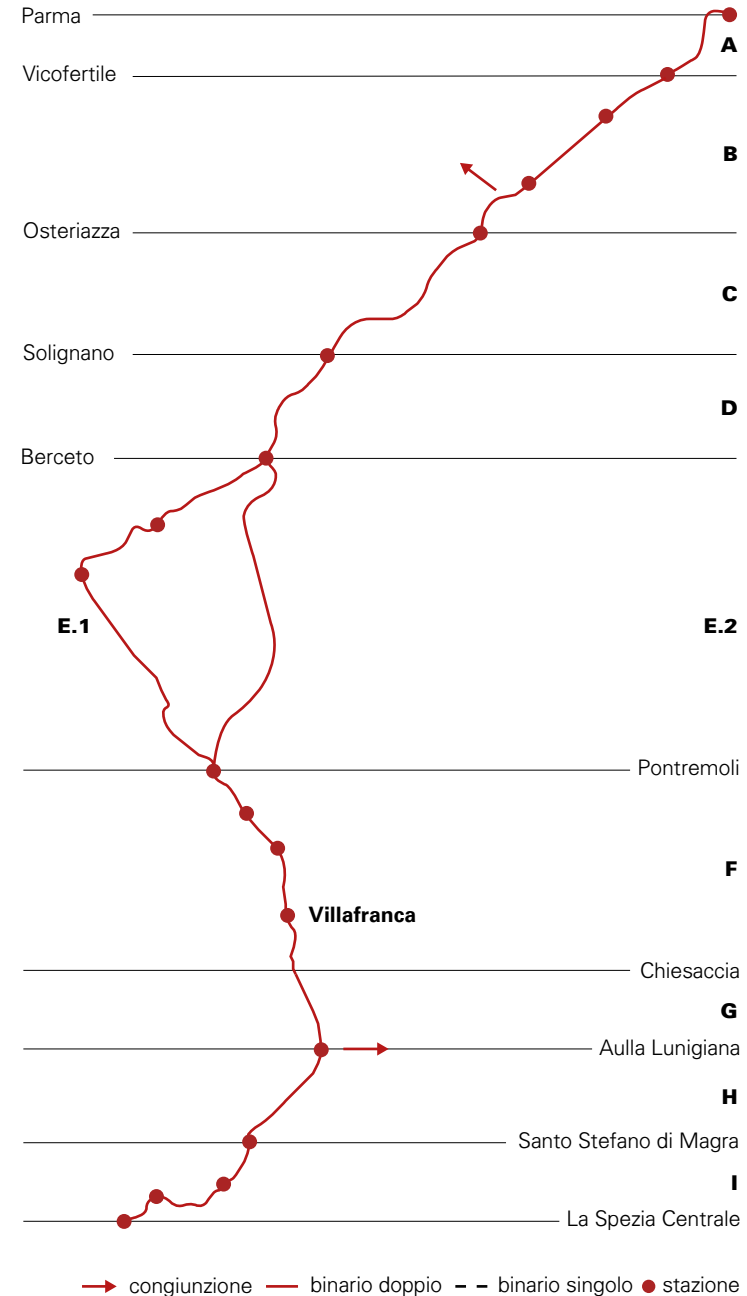
**Ventaglio 1**

**Ventaglio 2**

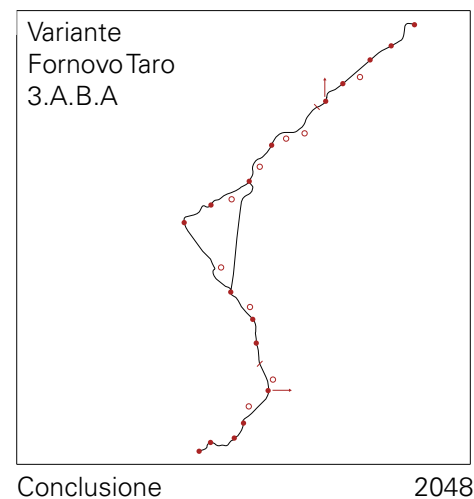
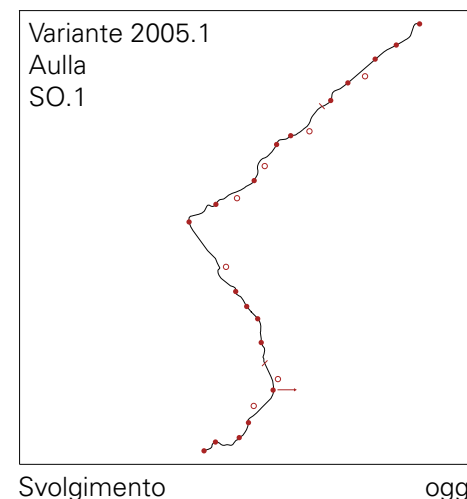
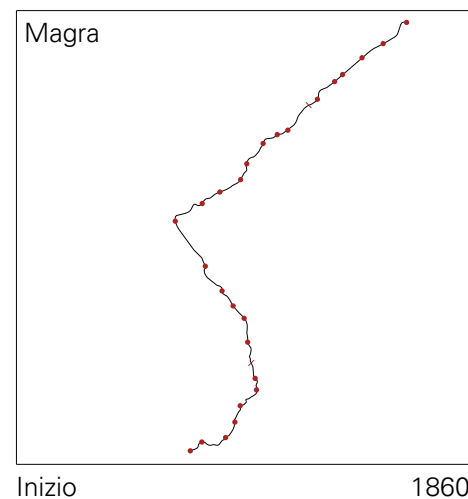




La fase conclusiva di tutto il processo, prosegue e fa convergere verso un punto finale quanto già costruito nella fase precedente. Ovvero, avendo già preimpostato tutto l'apparato burocratico dell'ultimo tracciato in questione, non si fa altro che portarlo a compimento una volta terminati i lavori sulla Vicofertile-Osteriazza. L'ipotesi di vedere alla fine del percorso prima lo sviluppo emiliano e successivamente quello toscano è sempre relativo alle dinamiche politiche territoriali già citate, in cui spesso la Toscana predilige ampliare e disporre fondi sulle zone centrali e nevralgiche della regione piuttosto che lungo i confini. La linea Pontremoli-Chiesaccia con cui si chiude tutto il processo, dispone, inoltre, di due varianti legate alle porzioni di territorio dove l'infrastruttura si scontra con due beni di rilievo architettonico. Nella variante di Villafranca lo fa in modo fisico e diretto con il caso di Malnido, mentre nella variante di Filattiera in modo indiretto nel caso della Pieve di Sorano, dove è intaccata solo un'area di pertinenza archeologica e non il bene stesso. Riassumendo la fase 08 implica: 1) la fine lavori nel tratto emiliano, 2) gara d'appalto e inizio lavori della variante di Filattiera, 3) gara d'appalto e inizio lavori della variante di Villafranca, 4) Conclusione dell'opera verso il 2048.



Rappresentazione delle conformazioni principali della Pontremolese:  
 1. Alla sua fondazione, 2. Allo stato attuale, 3. Nelle previsioni.



**y.m.n.o**      **y** : ipotesi Osteriazza-Vicofertile      **m** : ipotesi galleria di valico      **n** : ipotesi Vicofertile-Parma      **o** : ipotesi Pontremoli-Chiesaccia  
 ● Stazione attiva      ○ Stazione dismessa      / Posto di blocco      ➔ Punto di raccordo

**Simboli**

- documento
- attore
- direzione
- - - collegamento
- richiede
- ◆ redige
- implicazione
- ▲ deviazione
- ◆ comunica
- ◇ incarica
- v approvazione
- x negazione

**Attori/documenti**

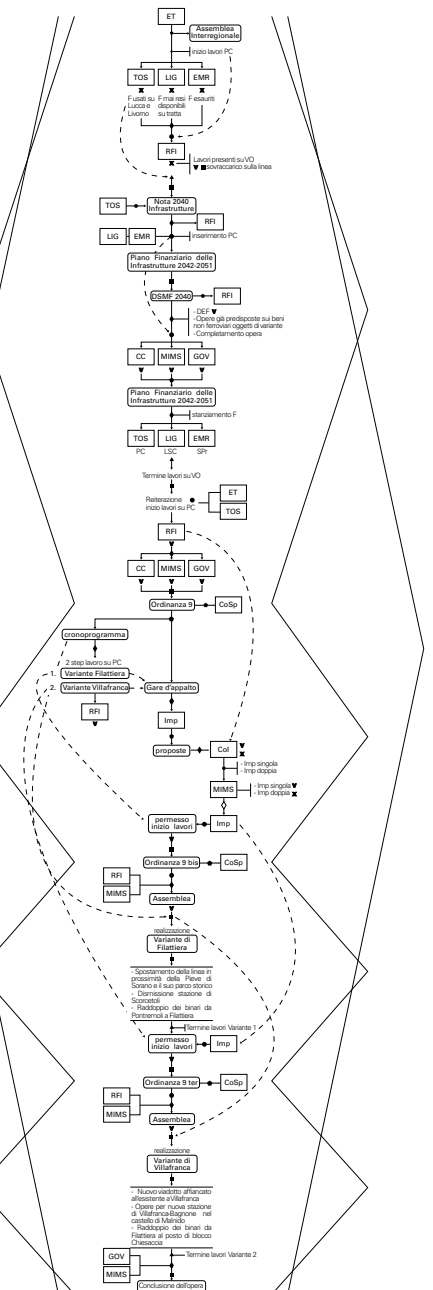
- CC Corte dei Conti
- CoI Commissione Interna
- CoSp Commissario Speciale
- DEF Definitivo
- DSMF Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria
- EMR Emilia Romagna
- ET Enti Territoriali
- F Fondi
- GOV Governo
- Imp Imprese
- LIG Liguria
- LSC Stazione di La Spezia Centrale
- MIMS Ministero Infrastrutture e Trasporti
- SPr Stazione di Parma
- PC Pontremoli-Chiesaccia
- PP Piano Particolareggiato
- RFI Rete Ferroviaria Italiana
- TOS Toscana
- VO Vicofertile-Osteriazza

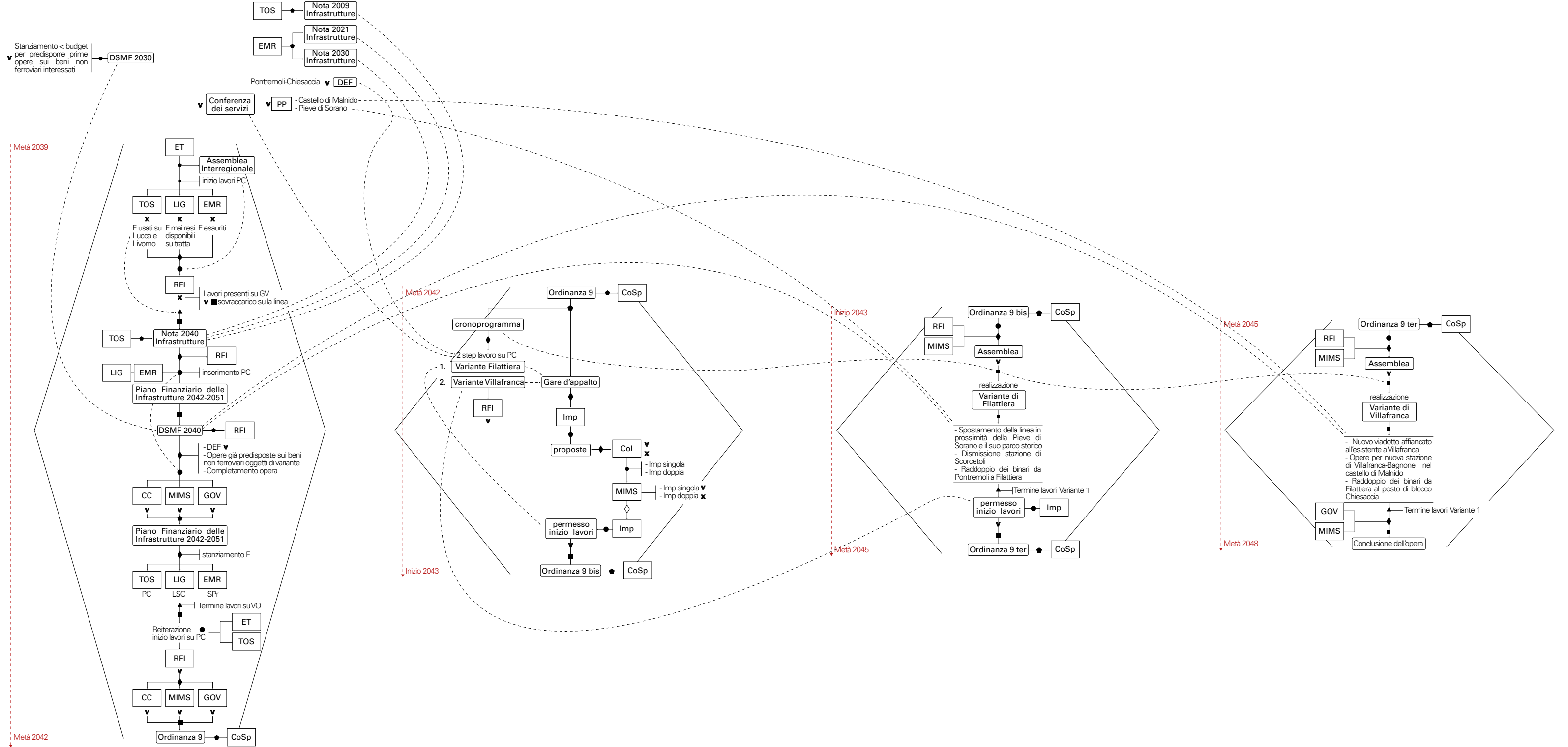
**Ventaglio 1**

**Ventaglio 2**

**Ventaglio 3**

**Ventaglio 4**





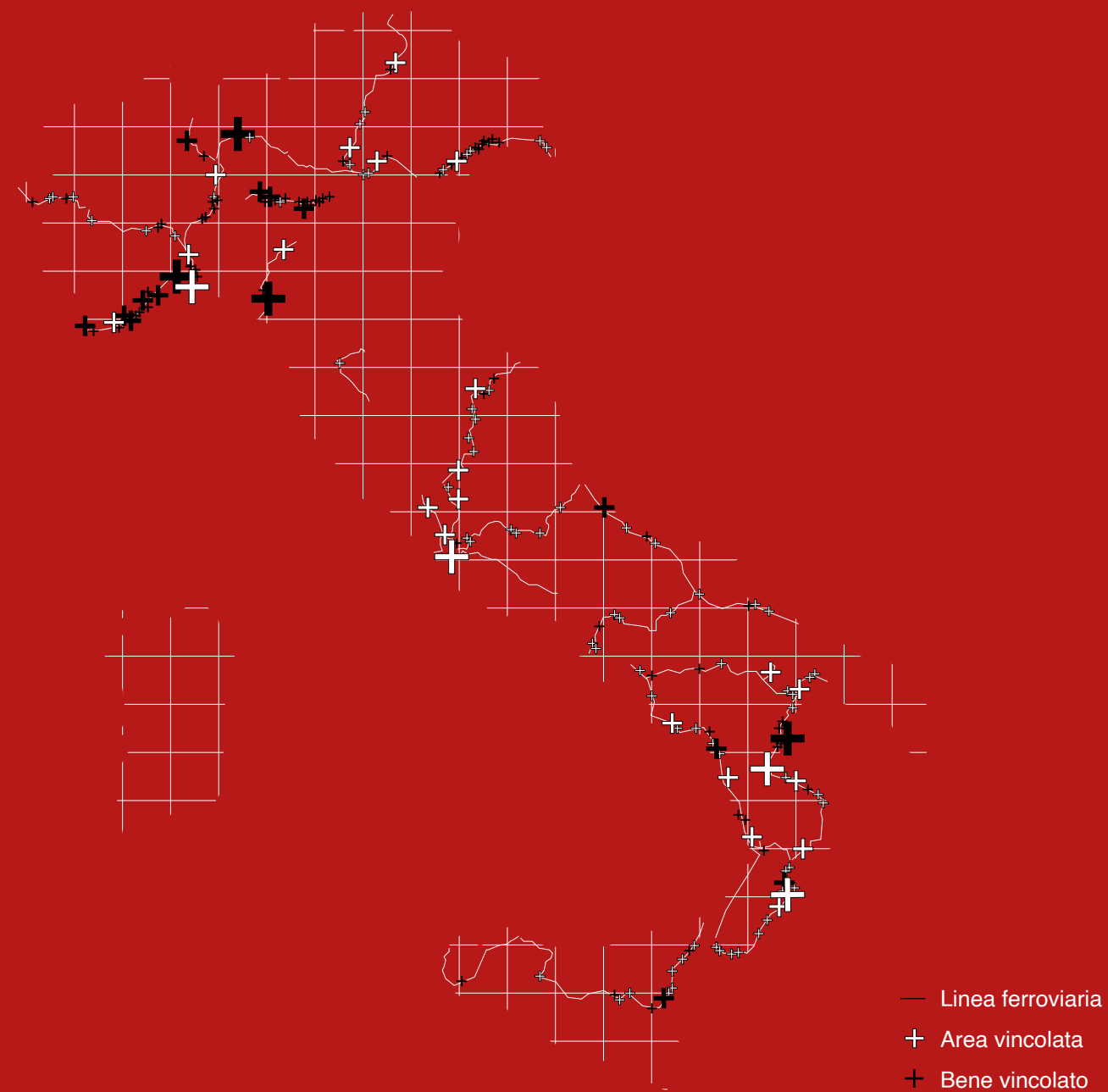


# Ferrovia e Castello

Un binario parallelo. Progetti su Malnido

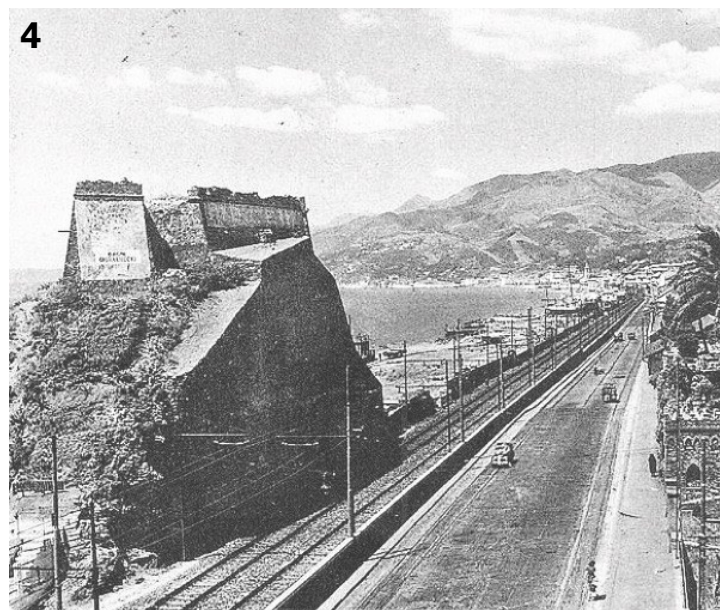
## 3.2

Mappatura dei beni vincolati, posti lungo i tracciati commissariati, che influiscono, chi più e chi meno, sul completamento delle varie opere. La carta è stata realizzata tramite Vincoli in Rete e Google Maps, seguendo ogni tracciato e analizzando caso per caso. I simboli distinguono i beni architettonici dagli archeologici, variando di dimensione in base al loro grado d'influenza sulla realizzazione della tratta.



## Vincoli e svincoli

1. Zona archeologica Antica Caulonia, Monasterace. Foto da Il Reggino
2. Cimitero di Domegliara, Sant'Ambrogio in Valpolicella. Cattura da Google Earth
3. Ponte di San Michele sull'Adda, Paderno d'Adda. Foto da Il Giorno
4. Rocca del Castelluccio, Genova Pegli. Cartolina Genova Prà anni '70
5. Chiesa di San Matteo, Laigueglia. Cartolina da Andora nel tempo



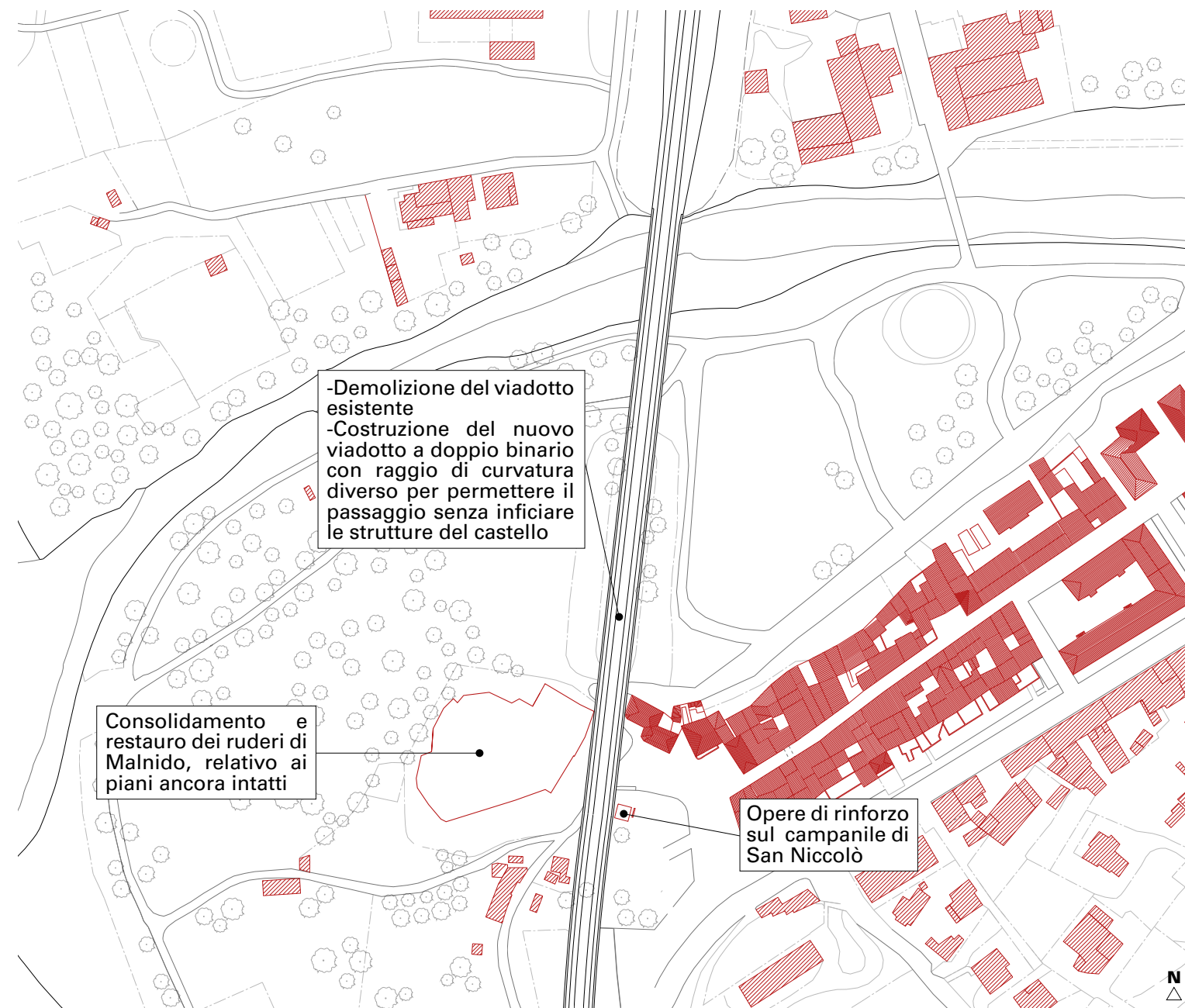
Sono presenti sul territorio beni con circostanze simili, a livello di conflitto con l'infrastruttura ferroviaria o di stallo processuale, rispetto a quelle riguardanti il castello di Malnido?

Da questa domanda si sviluppa uno studio al fine di scovare i beni, dotati di vincolo, posti in una posizione di contrasto nei confronti dello sviluppo delle opere strategiche ferroviarie, e viceversa, innescando una tematica comune. Le analisi sono strutturate in modo tale da riconoscere due categorie generali di beni: a) un bene interessato fisicamente, in modo diretto, dall'opera di potenziamento prevista (es. Malnido), b) L'interesse sulle pertinenze del bene (es. un'area archeologica su cui si suppone la presenza di reperti, il giardino di una villa...). Il tutto è poi classificato con un grado d'importanza secondo la tipologia di riferimento in cui ci s'imbatta: una cascina o una casa cantoniera, non assumono lo stesso rilievo a livello identificativo di una cattedrale, di una fortificazione ...

Tutto ciò sia per togliere un peso di unicità alla situazione Malnido, sia per comprendere, ove possibile, come s'è agito o agisce da analoghe condizioni di partenza. L'eseguire il meccanismo di mappatura e ricerca, in realtà, avvalorerà l'opposto, cioè che ognuno degli scenari palesati è a modo suo unico, specialmente per quando riguarda il suo processo di azioni, essendo, dunque, impossibile etichettare il tutto con delle procedure standard d'intervento. A seguito la narrazione prosegue sulle specificità, come i progetti incompiuti, e sugli avvenimenti legati al singolo caso di Malnido e la Pontremolese. Un affondo necessario per porre congetture.

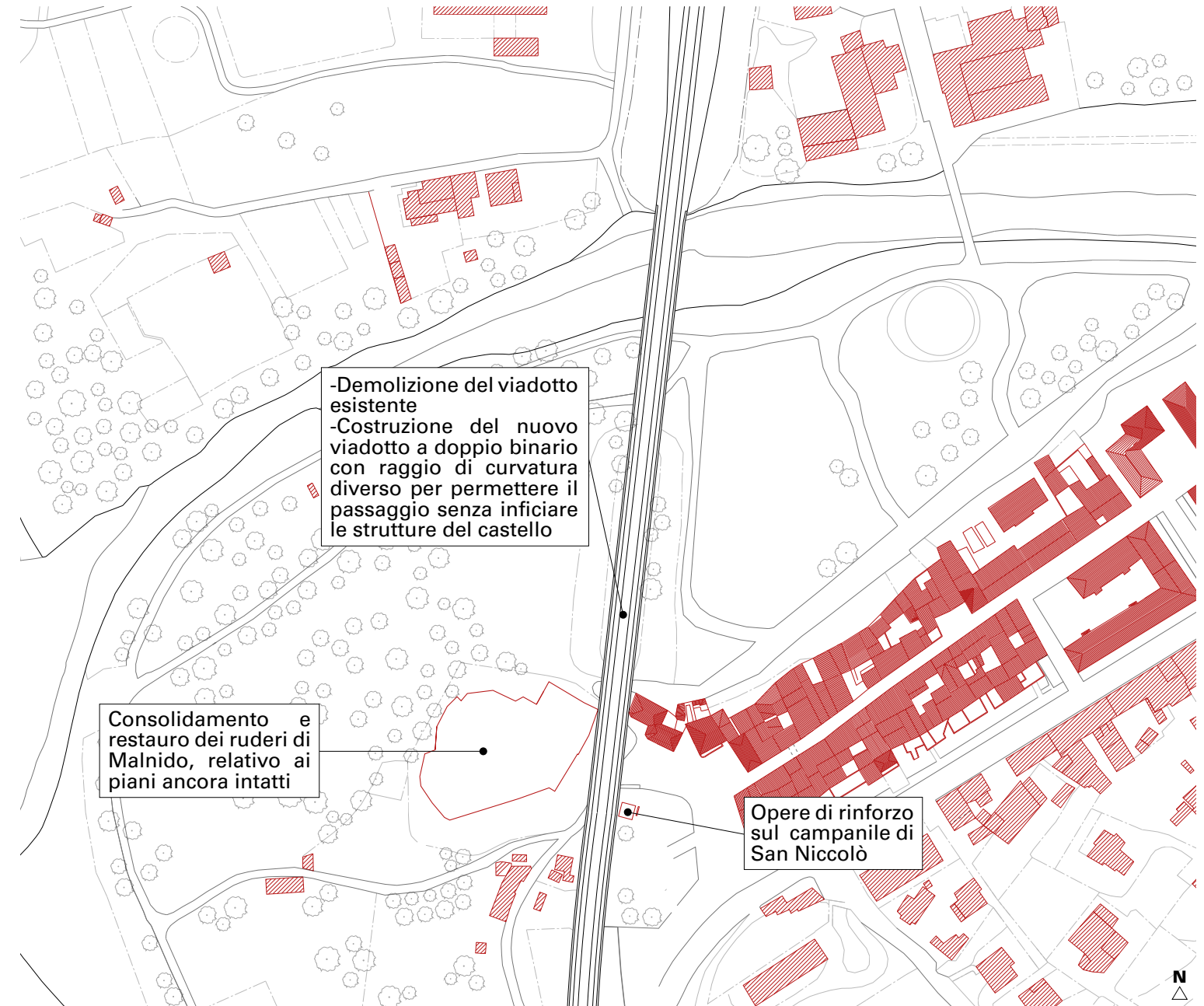
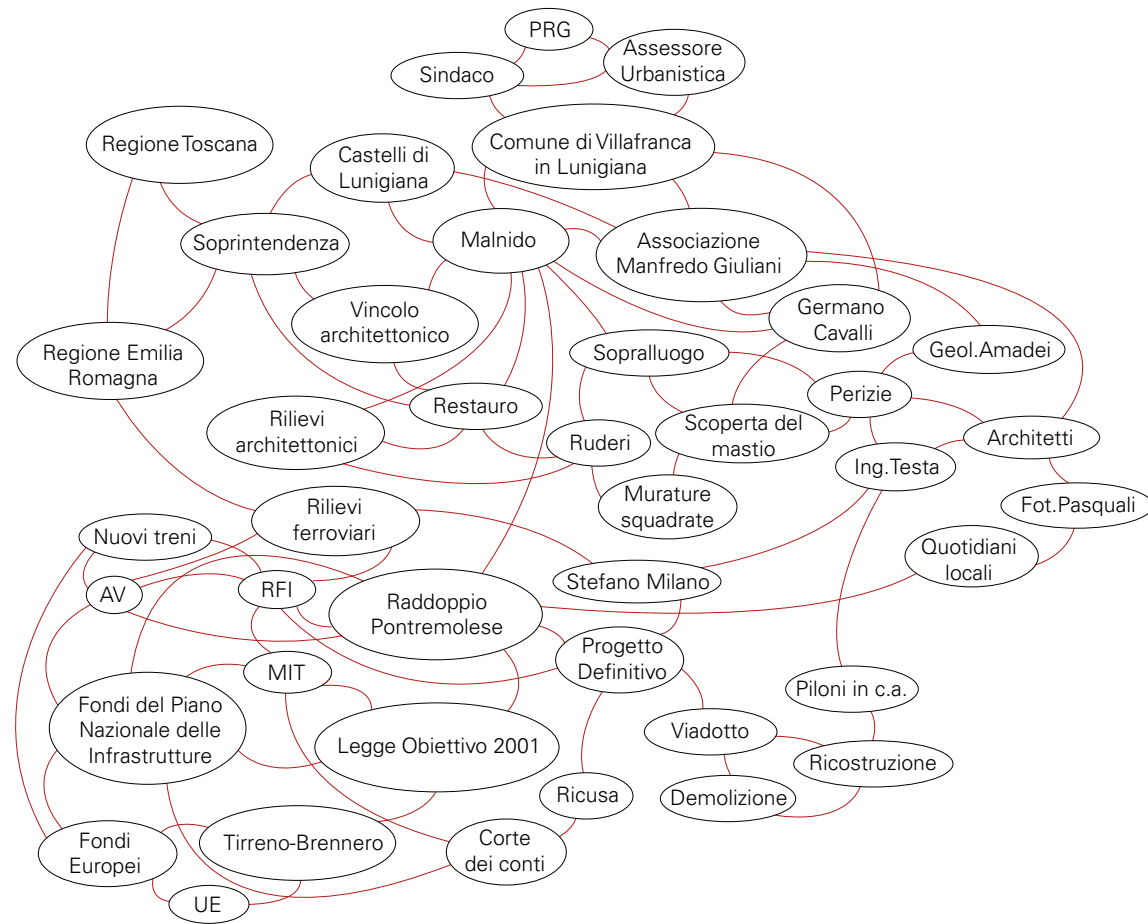
Trattasi di una fase d'innescio del processo, dove attori e attanti sono ridotti ai minimi termini e legati, viste le contingenze, cioè la tesi di Padeletti-Ambrosini, all'ambito universitario

Ricostruzione del progetto su Malnido e la linea Pontremolese presente nella tesi di Padeletti-Ambrosini. 1985-86  
Scala 1:1000



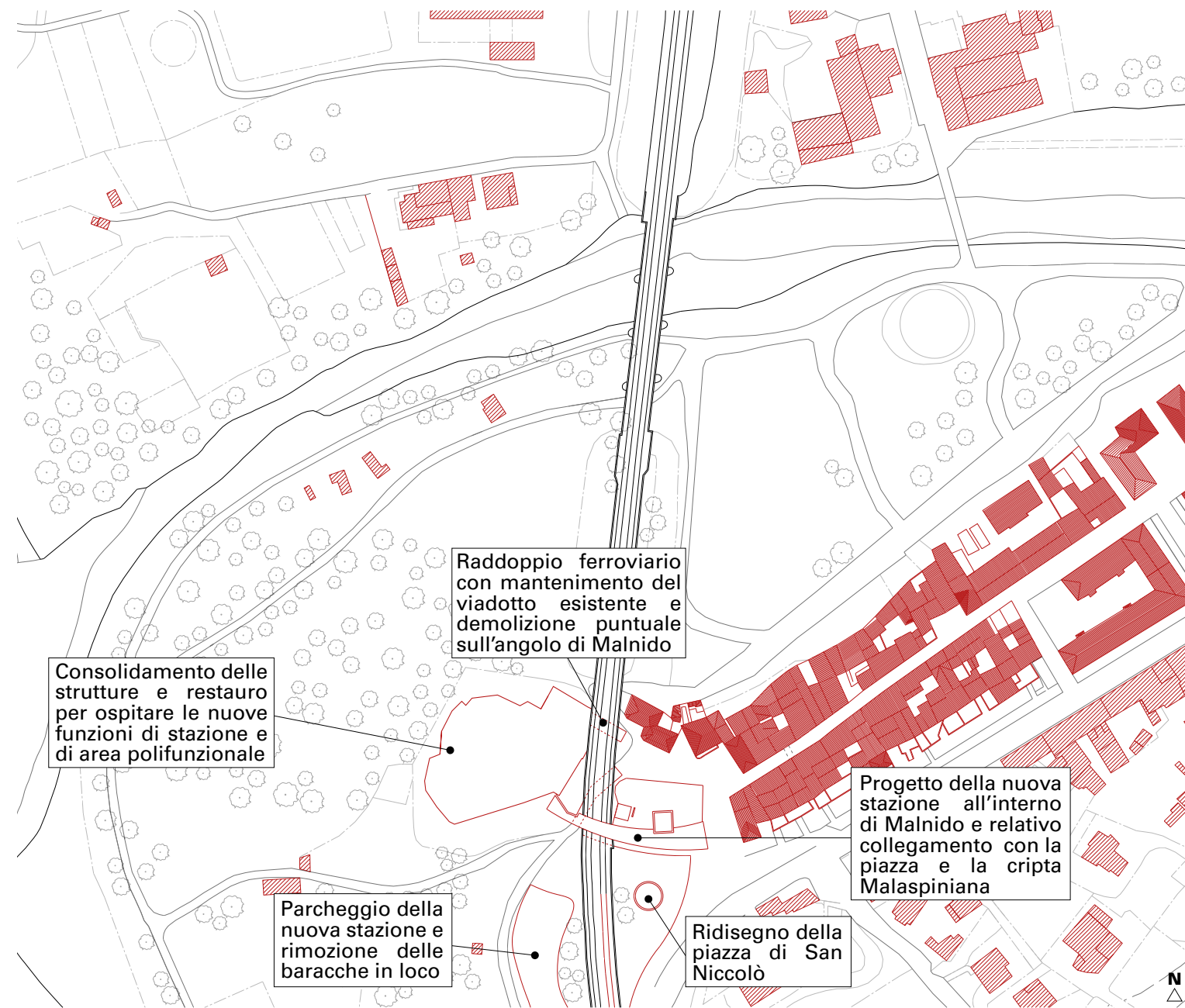
Subentra un interesse da parte dello stato e delle ferrovie sul tema, che comporta un accumulo di figure sul quadro esistente. All'opposto terminato un periodo in cui il tema affiora a fini didattici, di conseguenza si affievolisce la presenza da parte dei soggetti legati a questo ambito.

Ricostruzione del progetto su Malnido e la linea Pontremolese presentato dai periti delle FS come progetto preliminare. 2001  
Scala 1:1000



L'interesse precedente di stato e ferrovie s'incrementa, sfociando in direttive e fondi per analizzare la tematica, che a loro volta coinvolgono altre entità, in questo caso specialmente a livello architettonico.

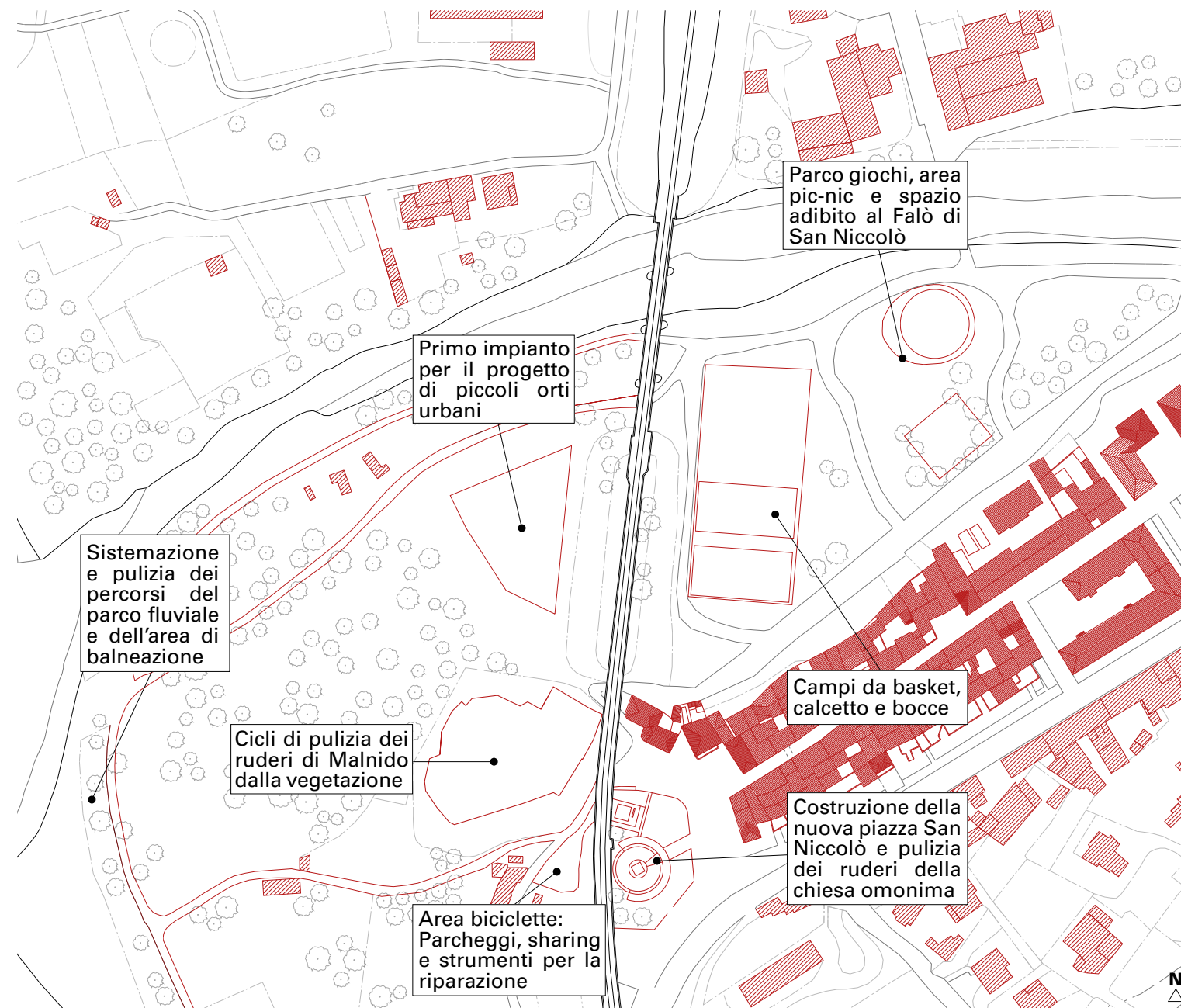
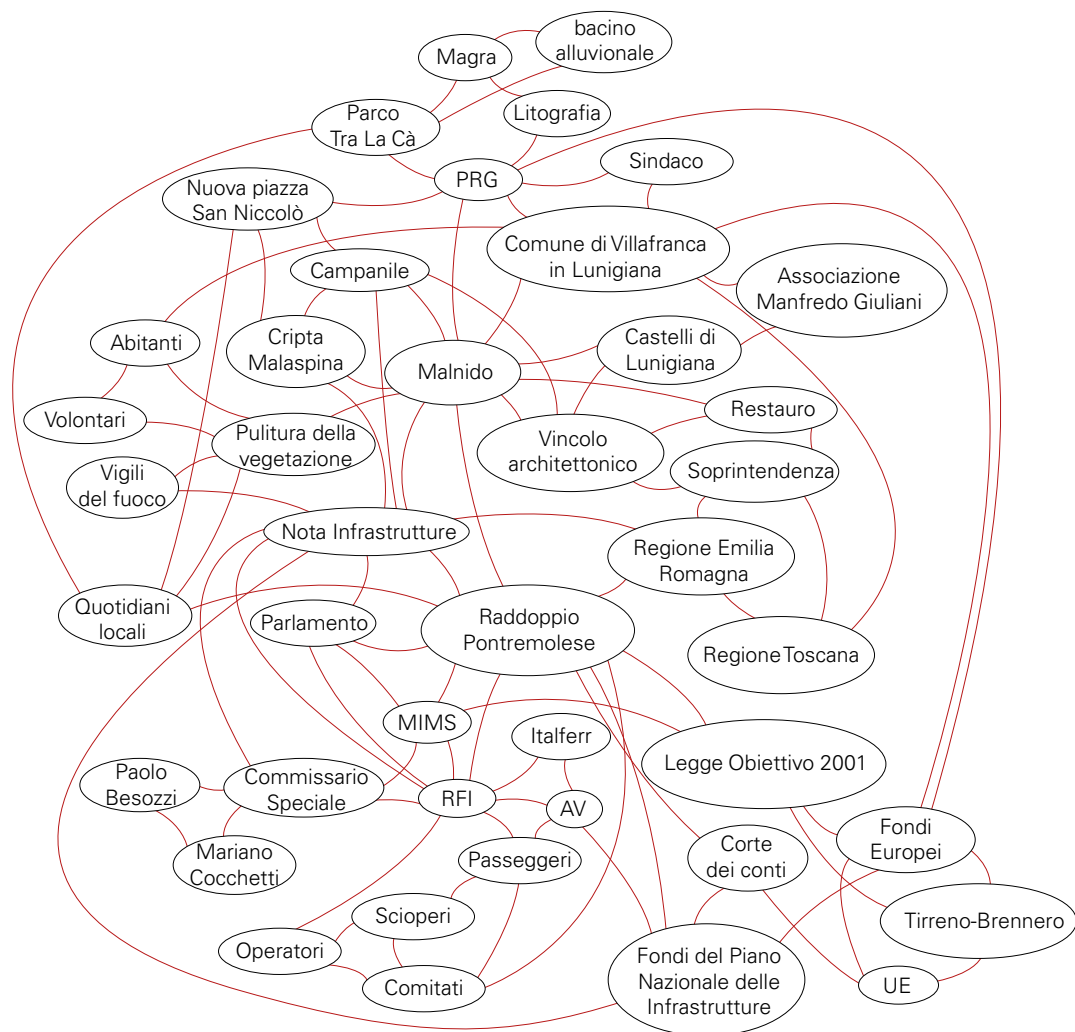
Ricostruzione del progetto su Malnido e la linea Pontremolese dello studio Manodopera Architetti e Associati. 1995-2005  
Scala 1:1000





Bloccandosi la procedura dal 2007 e venendo meno l'interesse nei confronti della vicenda, il processo si trova in una fase di stallo che porterà a sgonfiare la nuvola, visto l'abbandono della causa da parte di più figure. Le dimensioni saranno comunque maggiori rispetto ad uno stato primordiale, essendo rimasti documenti e tracce lungo la strada.

Ricostruzione degli ultimi progetti urbani svolti nell'area d'interesse da parte del Comune di Villafranca. 2015-Oggi  
Scala 1:1000







Preso atto dello scenario generale costituito da tempi, azioni avvenute e in avvenire, meccanismi nascosti... siamo pronti ad effettuare il nostro lancio progettuale, vedendo come una nostra scelta, o idea, possa andare ad intercettare questa realtà, come s'interfacci e come di conseguenza modifichi. Tutto ciò con la consapevolezza che tutto resti nel campo della simulazione, una simulazione ridotta da tutte le analisi al minor scarto possibile, ma che non per questo corrisponda poi ad un sicuro avvenire o riuscita di quanto messo in luce. Ci sono dinamiche incontrollabili che portano al mutare del tutto, quanto possiamo fare come architetti è ridurre lo scarto con il prevedibile.

Fatta questa piccola premessa, e visto quanto emerso in precedenza, si opta per applicare la simulazione più veritiera possibile per il progetto di una stazione nell'area conflittuale tra Malnido e la Pontremolese. Si ripropone pertanto un progetto non riuscito, per quanto ben voluto dalla popolazione, mutandolo con una consapevolezza maggiore

delle circostanze, protraendolo nel tempo con uno sviluppo diacronico e di previsione in sequenza. Perciò, non un fermo immagine di quanto sarà già un domani, ma più catture di come si possa evolvere la cosa nel tempo e attraverso quali soluzioni. L'idea di stazione nel castello contiene alla base un'ambizione simbolica, in quanto non esistono, o perlomeno sono rari i casi, di un bene d'importanza architettonica lungo le ferrovie recuperato dalle ferrovie stesse per assolvere le loro funzioni. Solitamente si va incontro al ragionamento inverso, ovvero di beni ferroviari recuperati o riusati dando una nuova funzione (le OGR a Torino o la Gare d'Orsay a Parigi sono due esempi esplicativi di tale azione). A questa ambizione, si sommano componenti legate al contesto: tutti invocano un recupero del castello di Malnido, ma viste e circostanze è molto complesso dare adito ad una nuova funzione che sia totalmente slegata da quella ferroviaria data una prospicenza esistente, che con il raddoppio andrebbe pure ad incrementarsi. Si tenta perciò di vedere cosa accadrebbe nell'ipotesi che i due elementi compenetrassero l'uno nell'altro. Ovviamente quest'azione non può avere solo elementi a favore, anzi, fra tutte come riutilizzare e spostare le funzioni dalla vicina stazione esistente, ma al contempo crea presupposti per i ragionamenti progettuali.

Rese nitide le intenzioni ci si sposta sul processo, sul come raccontare e intervenire, elemento cardine nella narrazione della tesi. Lo studio rende palese, infatti, tutto il meccanismo progettuale, quanto emerge a livello di scelta, di scambio, di azione-re-

azione nella mente dell'architetto, per comprovare, nonché rendere più salde, le varie prese di posizione che portano a determinati effetti, ancorati a dei saldi cardini e non meri ideali.

Il capitolo si articola frammentandosi in tre porzioni chiave dell'azione architettonica intrapresa:

a) prototipi. La fase embrionale dove vengono mostrati tutti gli schizzi e ragionamenti a monte del tema, o comunque al primo impatto con esso

b) modelli. I prototipi vengono ancorati alla realtà per testarne la loro resistenza. Si collegano, dunque, i disegni a delle normative, alle volontà degli attori in causa, ad unità di misura, a tempistiche, costi... in modo da vedere se si tratti di fattori proiettati verso lo schianto o predisposti a spiccare il volo.

c) sottosopra. Punto conclusivo che non lascia una sola conclusione in piedi, piuttosto diverse soluzioni frutto dello sviluppo dei punti precedenti, su cui avviene una presa di posizione, non da intendere come totalitaria o come verità assoluta, sulle basi di quanto enunciato all'inizio. La porzione si tripartisce in sottocapitoli. Due illustrano progetti con modi d'agire totalmente opposti, il primo (astronave) con un elemento straniante rispetto al contesto, il secondo (finta testa) con un'idea che si interseca e confonde con gli elementi dell'esistente, seppur in modo visibile. Il rimanente riguarda tipologie e modi d'intervento riguardo la copertura dell'area ferroviaria. Le volontà inerenti alla decisione in sé, sono poi illustrate e rese esplicite attraverso documenti tecnici, ma soprattutto delle viste-vignette utili a mettere in luce volontà o punti di vista.

# Prototipi

Fare castelli in aria. Primi appunti progettuali

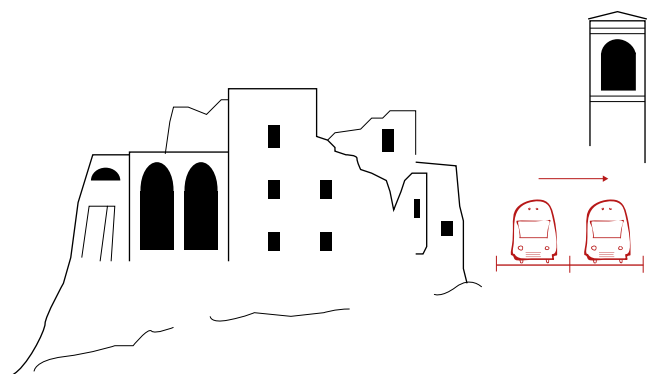
## 4.1

Schizzo simbolico di Malnido rappresentato dentro una nuvola. Difatti il "fare castelli in aria" è l'elemento chiave del capitolo, dove vengono mostrati in sequenza, sottoforma di piccoli schemi, tutti i primi approcci progettuali sul tema.



### Ipotesi 1

Raddoppio lato borgo

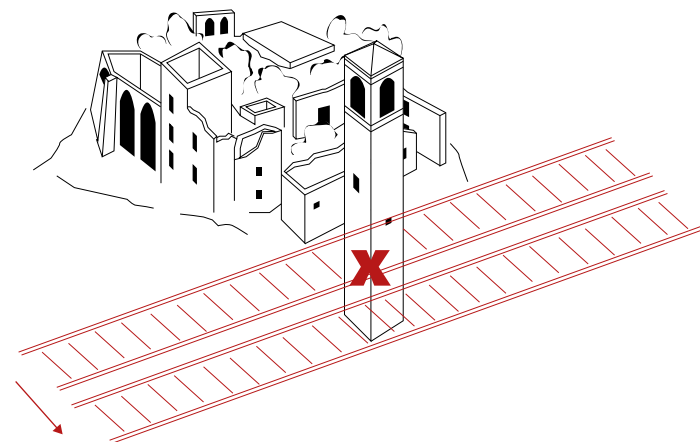


Nell'ottica di comprendere il modo in cui effettuare il raddoppio, vengono vagliate più opzioni possibili valutandone pro e contro per poter così proseguire o meno con un ipotesi.

La prima consiste nello spostare la linea a monte, verso il borgo, così da evitare d'intaccare il castello di Malnido. Il problema di fondo, che rende impraticabile la supposizione, è legato alla conseguente demolizione del campanile di San Niccolò, elemento del XIII secolo, ben conservato, ma soprattutto con un valore simbolico nei confronti della comunità. Inoltre, una tale azione comporterebbe la demolizione parziale di alcune case e l'apposizione di un nuovo viadotto davanti a quello esistente in mattoni, che diverrebbe l'immagine di copertina verso il

### Ipotesi 2

Raddoppio lato castello

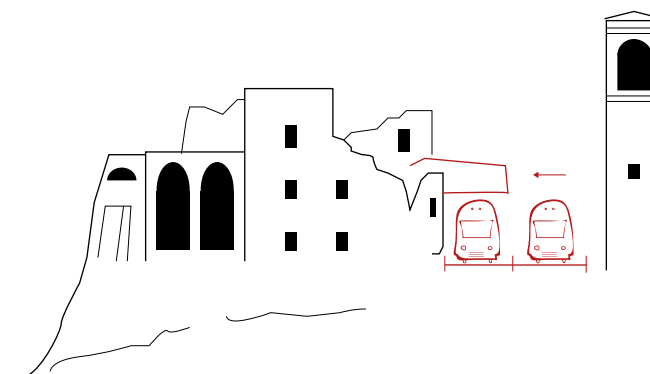


borgo, cosa di per sé non negativa, ma impattante sul piano paesaggistico e strutturale.

La seconda ipotesi consiste in quanto sondato dalla maggior parte dei progetti, ovvero raddoppiare in direzione del castello, comportandone di conseguenza una demolizione parziale. L'azione non trova delle opposizioni nette, visto specialmente lo stato estremo di rudere e fatiscenza delle strutture, il problema che insorge in un secondo tempo, necessitando approfondimenti, può essere più che altro legato a come integrare tra loro le parti in questione, quella infrastrutturale e quella architettonica.

### Ipotesi 3

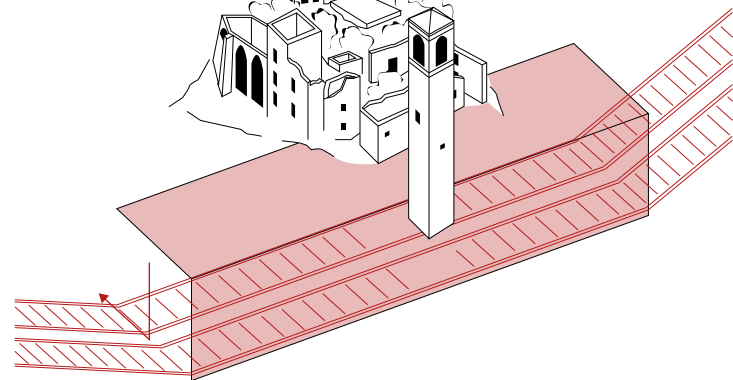
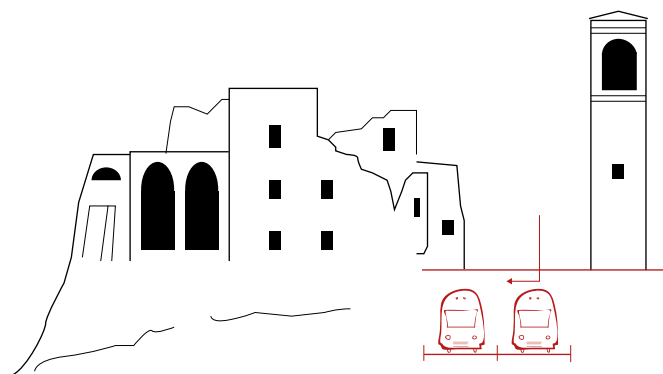
Raddoppio lato castello in galleria



La terza casistica è analoga alla precedente, con l'unica divergenza del creare una copertura, o meglio un inglobamento, dell'apparato ferroviario. Fatta questa premessa, l'ipotesi 3 altro non è che una variante della 2, di conseguenza le conclusioni risulteranno le medesime.

#### Ipotesi 4

Raddoppio ed interrimento della linea



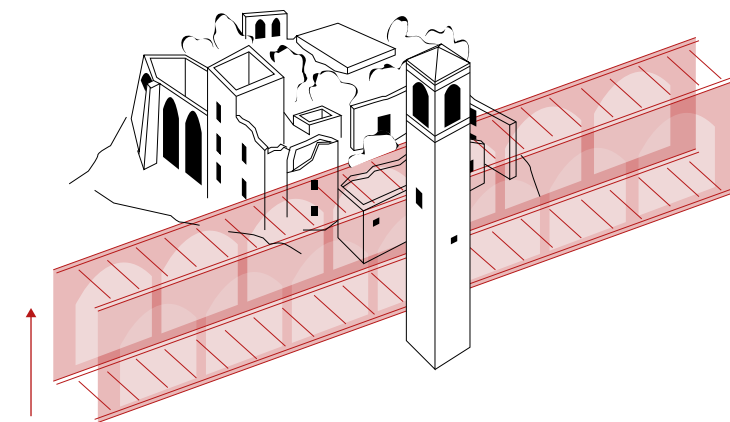
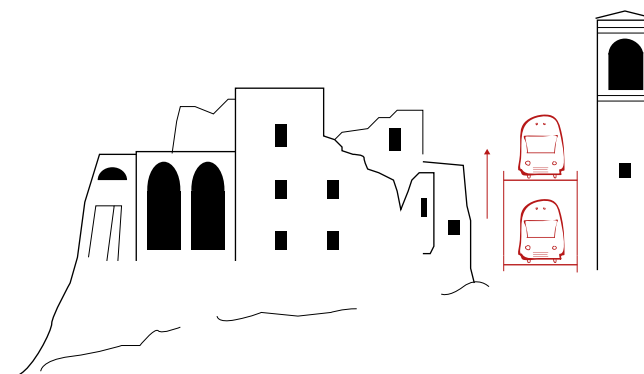
La quarta opzione in causa, sonda l'ipotesi di dover realizzare un interrimento della linea, ed eseguirne il raddoppio sotto terra.

Il grande vantaggio consisterebbe nel rigenerare la permeabilità, esistente un tempo, tra la piazza ed il castello. Elemento in grado di poter sviluppare maggiori congetture sulle future funzioni e possibilità del restauro di Malnido. D'altro canto si andrebbe però ad eliminare una cicatrice manifesto di una sorta di unicità. Quanto porta ad escludere tutto ciò è però connesso ad elementi più tecnici: a) la presenza del fiume Magra e la foce del torrente Bagnone, cause di una zona ad alto rischio alluvionale su cui effettuare opere complesse per impermeabilizzare e sormontare gli ostacoli geologici, b) spazio ridotto

per effettuare, non tanto la discesa, ma la risalita, dei treni oltre ai problemi connessi al passaggio sopra alla confluenza dei due bacini idrologici, c) la demolizione del viadotto esistente, da un lato positiva per un fattore paesaggistico, dall'altro negativa per l'ingente spesa, d) prolungamento delle tempistiche.

#### Ipotesi 5

Raddoppio su due livelli



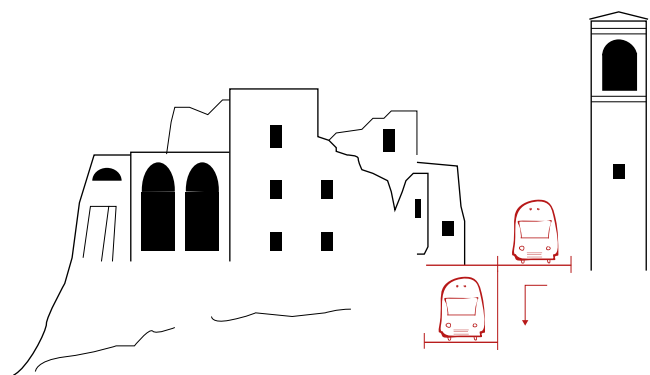
La quinta alternativa propone il raddoppio su due livelli, mantenendo nel punto di passaggio il perimetro esistente.

Il fattore positivo consiste, come nel 4, di non dover demolire parzialmente il castello, ma rimane anche l'unico vantaggio in questione. All'opposto i contro risultano maggiori e analoghi per certi versi a quelli appena visionati nell'interramento. Ovviamente non v'è un problema legato agli ostacoli idrografici, ma restano le questioni legate allo spazio ridotto per poter effettuare la manovra sui binari, agli alti costi, e all'allungamento delle tempistiche. A queste si sommano dei dettagliati studi ingegneristici, ma specialmente, forse il fattore preponderante, un impatto gigantesco a livello visivo. Infatti, da sche-

ma si può notare come il secondo ipotetico livello di ferrovia pareggerebbe quasi, coprendo, l'altezza attuale del castello, arrivando anche ai 2/3 del campanile, deturpando così tutto il sistema.

### Ipotesi 6

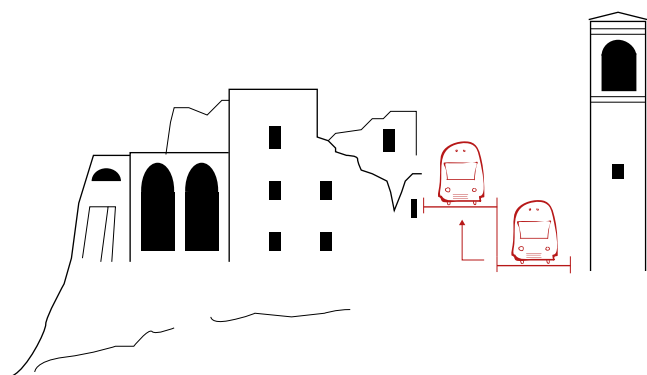
Raddoppio lato castello con un binario interrato



Il sesto approccio vede il nuovo binario sfalsato verso il basso, fattore che comporta le stesse problematiche viste nel caso 4. L'unica differenza, seppur relativa, sarebbe il minor impiego di fondi, di tempo, oltre che di studi ingegneristici e geologici.

### Ipotesi 7

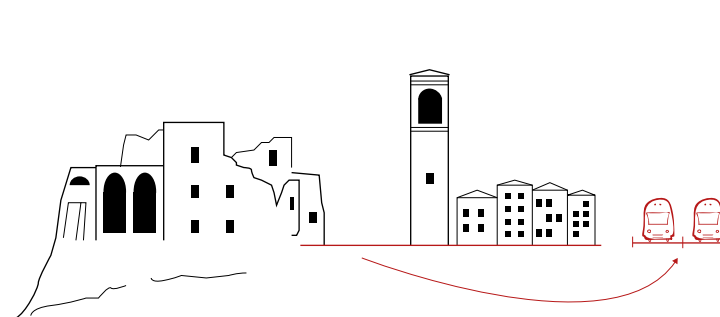
Raddoppio lato castello con un binario sopraelevato



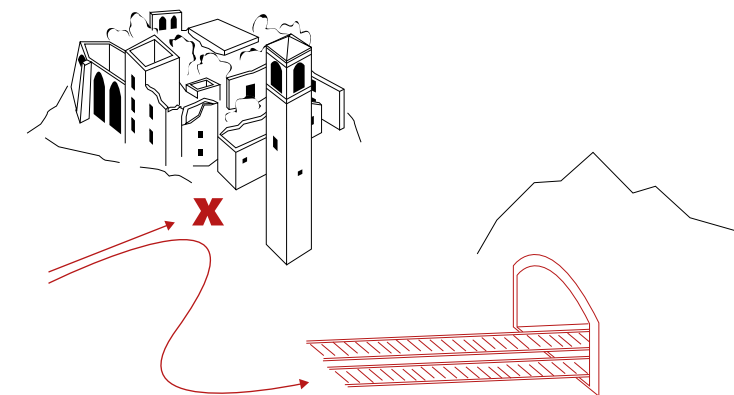
La settima ipotesi possiede un analogo conformazione rispetto alla precedente, diverge la direzione di sfalsamento, verso l'alto e non il basso. Pur essendo simile al caso 5, non dovendo sovrapporsi al binario esistente, un eventuale realizzazione risulterebbe meno articolata, non presentando problemi insormontabili dal punto di vista strutturale, enormi aumenti in costi e tempi ed un impatto visivo così gigantesco, o perlomeno con possibilità d'integrazione.

### Ipotesi 8

Raddoppio con spostamento della linea fuori dal borgo in galleria



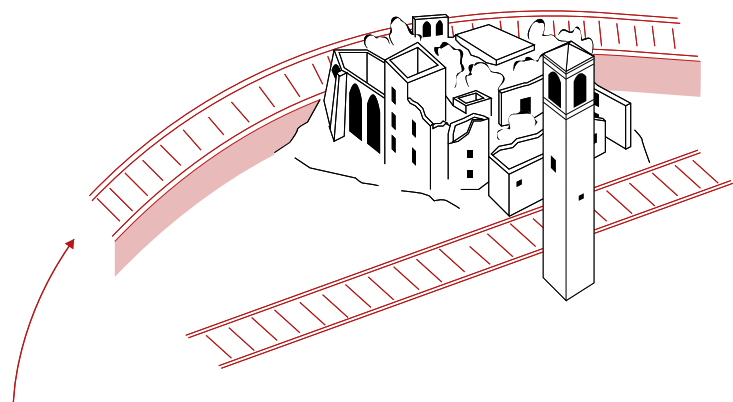
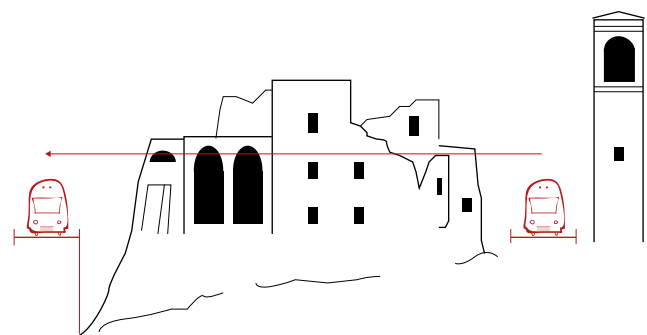
L'ottavo prototipo segue l'idea, o meglio il progetto, già indagato al tempo nella tesi di Padeletti e Ambrosini, cioè lo spostamento della linea al di fuori del nucleo abitativo con un passaggio in galleria. L'elemento in sé sarebbe positivo, nonché l'opzione migliore per ristabilire la permeabilità al contesto e poterlo sfruttare al massimo, senza apporre alcuna demolizione ai beni architettonici, ma come detto prima cancellerebbe una ferita apposta di cui il territorio non può dimenticarsi, ma soprattutto un accumulo di fattori rende l'intenzione difficile da realizzarsi. Tra questi elementi in sovrapposizione emergono: a) La difficoltà nel superare la statale della Cisa con i binari, b) Costi non supportabili dai progetti di FS per deviare la linea, costruire la nuo-



va galleria e demolire o riutilizzare la ferrovia esistente, c) Il dilatarsi delle tempistiche.

### Ipotesi 9

Raddoppio con un binario ad accerchiare il castello



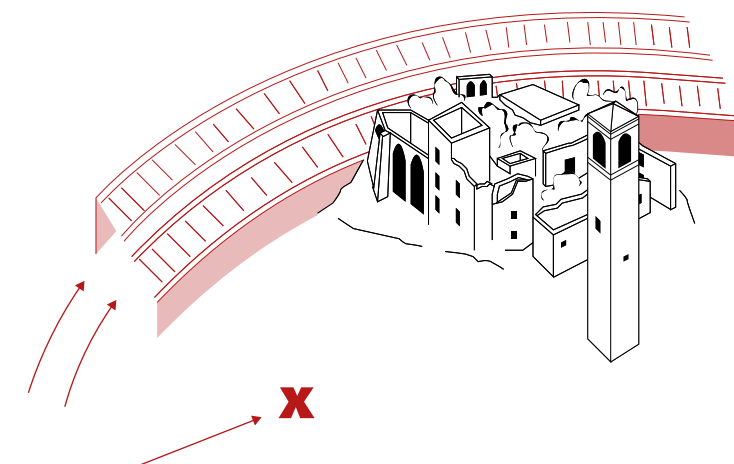
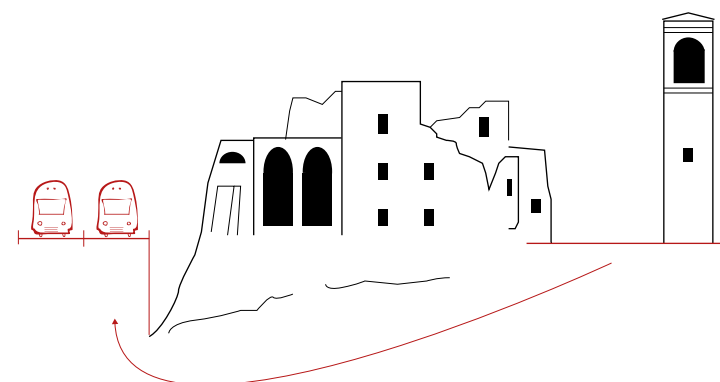
La nona opzione contempla l'intenzione manifestata da una minima parte dei cittadini, in risposta alla domanda "ma dove pensiate possa passare un secondo binario?"

L'ipotesi in questione suppone un accerchiamento del castello, cosa che all'apparenza pare poco plausibile, ma comunque presentata siccome resa esplicita, seppur a voce bassa. Gli intoppi presenti comunque risultano molteplici: a) fattore paesaggistico legato al fiume Magra, divenendo il sistema ferroviario più imponente di Malnido e il campanile, influenzando quindi il fattore visivo, b) difficoltà nell'accesso sia al castello che al parco fluviale Tra La Cà, c) frammentazione e aumento di costi e tempistiche, d) costi e costruzione di un nuovo

viadotto lato fiume di complessità ingegneristica e geologica, e) ampia occupazione del suolo e disbosciamento.

### Ipotesi 10

Raddoppio con spostamento dei binari ad accerchiare il castello



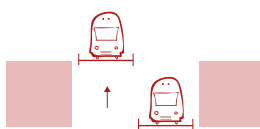
L'ultima casistica ricalca la precedente, spostando però entrambi i binari oltre il castello, lato Magra. Come in precedenza si ripercuote il discorso legato alla continuità tra piazza e castello in opposizione all'eliminazione totale delle tracce di un conflitto e di un'accessibilità diretta al parco fluviale. Ai contro si sovrappongono fatti connessi al blocco di visibilità, alla maggior area di terreno occupata, e in questo caso anche da espropriare senza una legge a suo favore. Infine, maggiori costi e tempistiche.

## Gradoni

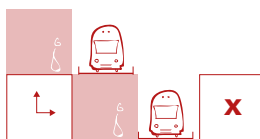
I. banchina su due lati



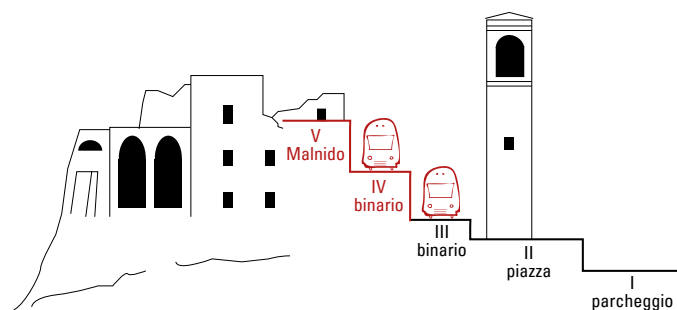
II. sopraelevazione del binario lato castello



III. banchina su due livelli in un singolo lato



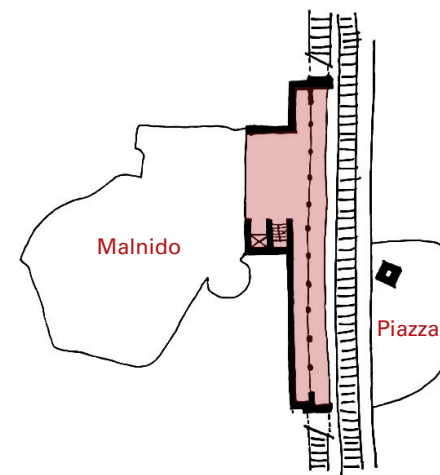
1



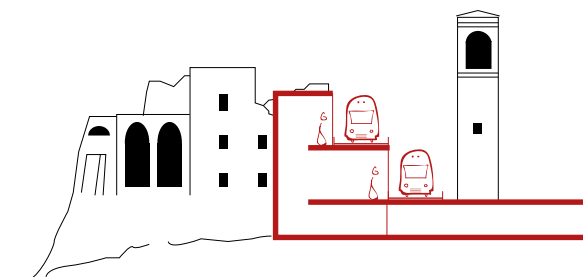
2

Un primo affondo è effettuato seguendo i principi dell'ipotesi 7. Si agisce sui binari sfalsati con una ripetizione compositiva, ben visibile nella sezione, che va a generare una struttura a gradoni dove racchiudere la stazione. A livello ideologico viene trattato il castello, situato su una sporgenza e ricoperto da vegetazione, come una vera e propria altura, a cui si annettono tutte le strutture ferroviarie in una ripetizione di terrazzamenti che scendono fino alla piazza. A livello di accessibilità, sulla piazza rimarrebbe un'immagine di barriera, calcata dal muro perimetrale ferroviario in mattoni, mentre l'apparato distributivo sarebbe tutto disposto al di sotto delle nuove rotaie e del castello, cercando di sfruttare gli spazi morti del nuovo viadotto agganciato. Di per sé avremmo una doppia banchina, dove si accede dal castello e ci si rivolge verso la piazza, quindi non sfruttando due fronti opposti, come in genere accade con due binari, ma lo stesso su due livelli, attraverso due volumi incastonati. Nel castello, il primo, sotto i nuovi binari, il secondo.

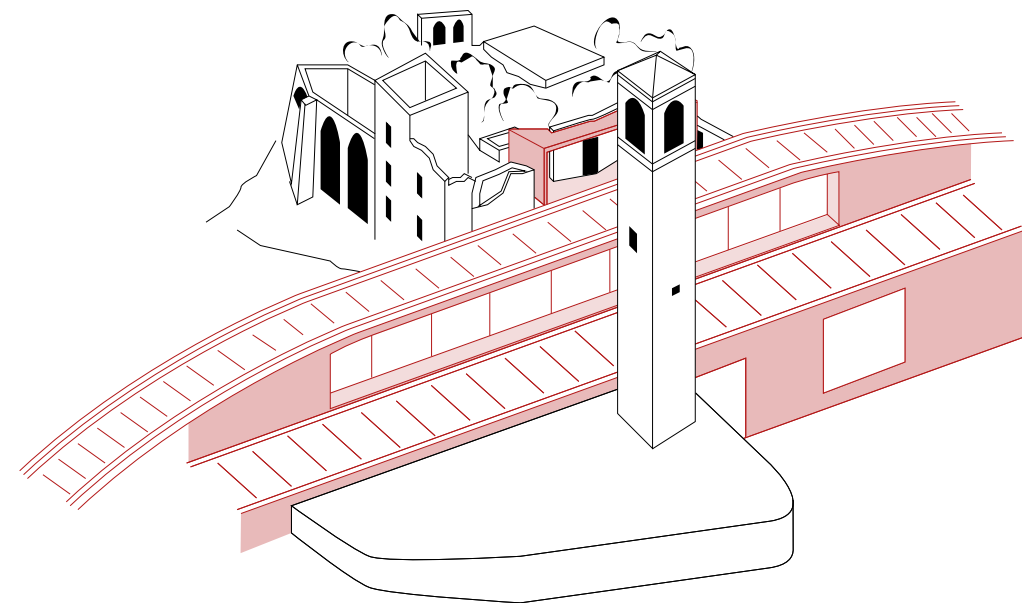
1. Schema compositivo: spazi dedicati alle banchine
2. Schema compositivo: ripetizione dei gradoni
3. Schema planimetrico dell'ipotesi
4. Schema in sezione dell'ipotesi
5. Schema assonometrico dell'ipotesi



3

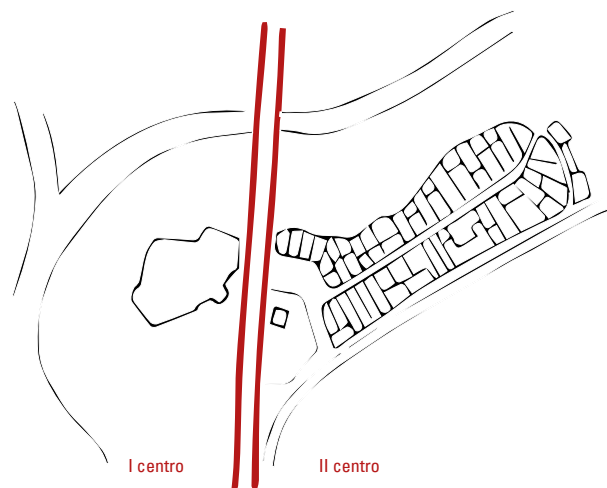


4



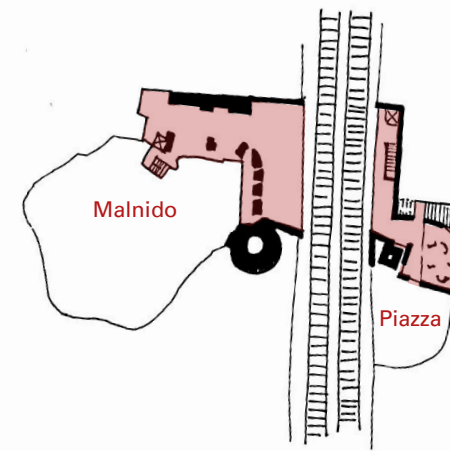
5

1. Schema compositivo: segno ferroviario come limite urbano che divide e muta la concezione degli spazi
2. Schema compositivo: Schizzo dell'idea di muro
3. Schema planimetrico dell'ipotesi
4. Schema in sezione dell'ipotesi
5. Schema assometrico dell'ipotesi

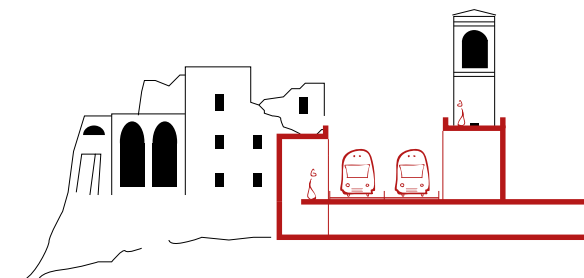


1

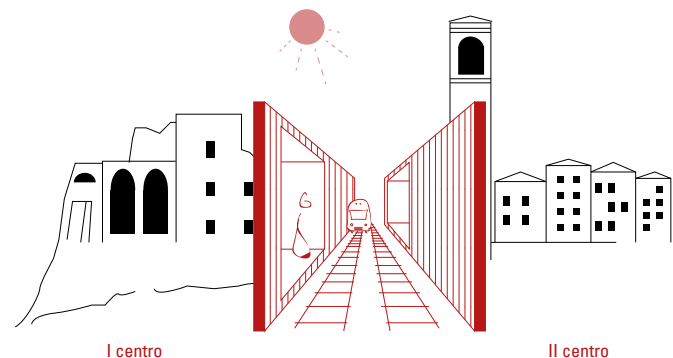
Il secondo affondo progettuale prosegue i principi incontrati nell'ipotesi 2, basandosi su un presupposto urbanistico. Quest'ultimo consiste nel riconoscere due poli urbani, che, magari anche inconsciamente, si sono sviluppati con l'avvento ferroviario, andando a calcare con il progetto questa distinzione tra le parti, così da evidenziarla. Difatti l'aver diviso fisicamente il castello dalla piazza e dal borgo ha mutato anche la percezione degli ambienti prima e dopo il passante ferroviario. In particolare, Malnido non trovandosi più ad assolvere la funzione di punto focale per i flussi e i bisogni della cittadinanza, ha passato il compito alla piazza che ha dilatato nello spazio queste necessità. D'altro canto il castello è andato sempre più a fondersi nel paesaggio fluviale come un elemento nostalgico all'interno delle passeggiate dei lunigianesi lungo la Magra. A tutto ciò consegue il generare un muro a cielo aperto, per calcare le due parti e svolgere all'interno i compiti ferroviari, emulando a livello ideologico un luogo centrale di conflitto in cui avviene un incontro. Non viene integrato una ferita urbana, ma resa nuda agli occhi di tutti. A livello pratico gli spazi sono ripartiti come in una stazione a due banchine laterali con accesso diretto dai due poli, su cui si sviluppano due nuovi volumi: uno privo di vincoli, su piazza, uno integrato all'esistente, sul castello. Quindi, simbolicamente, l'attesa del treno impone al passeggero di guardare l'altra realtà, una realtà divisa da un conflitto, ovvero i binari.



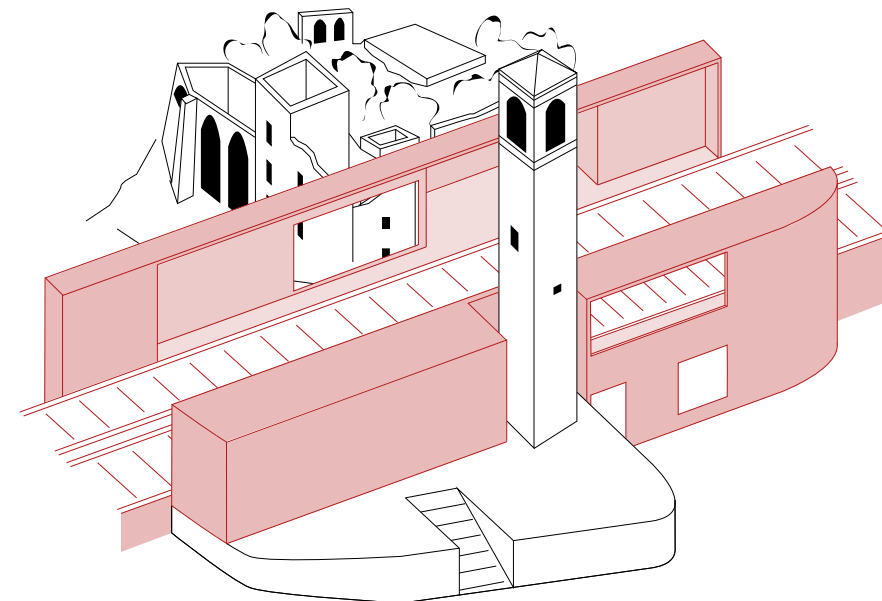
3



4



2

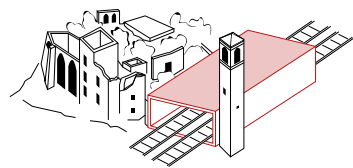


5

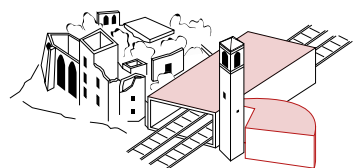


## Piazza sospesa

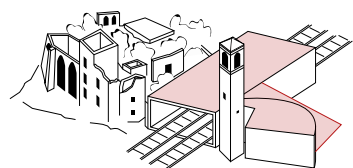
I. sopraelevazione perimetro della tratta ferroviaria



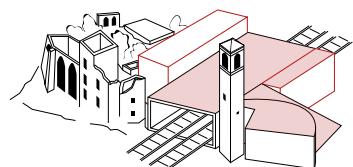
II. sopraelevazione perimetro della ex chiesa di San Niccolò e della cripta Malaspiniana



III. Rampa di collegamento tra i due livelli della piazza, quello attuale ed il nuovo

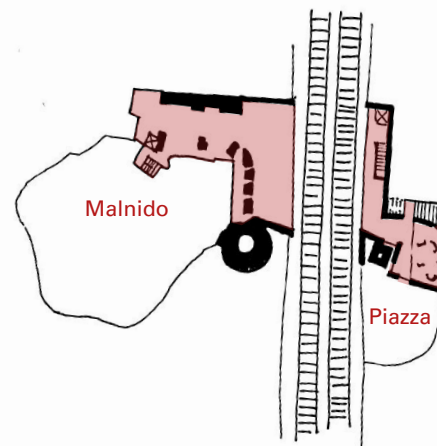


IV. Aggiunta di due volumi per adempiere alle nuove funzioni

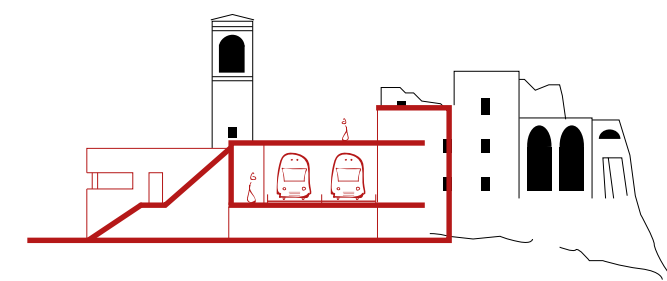


Il terzo affondo, nonché l'ultimo tra i primi palesati, continua quanto accennato con l'ipotesi 3. L'originare uno spazio coperto, una galleria che nasconda il passaggio ferroviario, innesca l'idea di riportare alla luce, in altezza, l'area di piazza andata un tempo perduta con l'avvento della ferrovia. Una piazza sospesa, connessa all'attuale, che rigeneri il collegamento diretto e la permeabilità con le strutture del castello. Con questo presupposto vanno a formarsi una serie di volumi, basati su elementi sottostanti e ancorati, chi più chi meno, alla realtà del contesto, per quanto palesi o nascosti. Nel pratico la sequenza compositiva, visibile sulla sinistra, mette a disposizione nuovi spazi a volte legati ad elementi passati, altre volte alla mera necessità per le nuove funzioni che lo spazio deve assolvere. A livello distributivo, l'accessibilità avviene sia da sopra che da sotto la ferrovia, sia dalla piazza che dal castello. Una distribuzione dei compartimenti, dunque, diffusa su tutti e due i fronti, con le banchine analoghe tipologicamente al secondo affondo visto in precedenza. Rispetto alle due versioni prima proposte, questo è il progetto che nei suoi volumi interni ragiona più con le consistenze di Malnido e i resti della chiesa di San Niccolò, pur trovando difficoltà a livello di precisione, dovute alle condizioni in cui sono stati svolti i rilievi odierni. Ideologicamente la connessione da borgo a castello, nella sua zona superiore, dovrebbe essere con una salita lenta e morbida, una rampa, elemento però difficile da pensare in rapporto alle misure degli elementi in gioco.

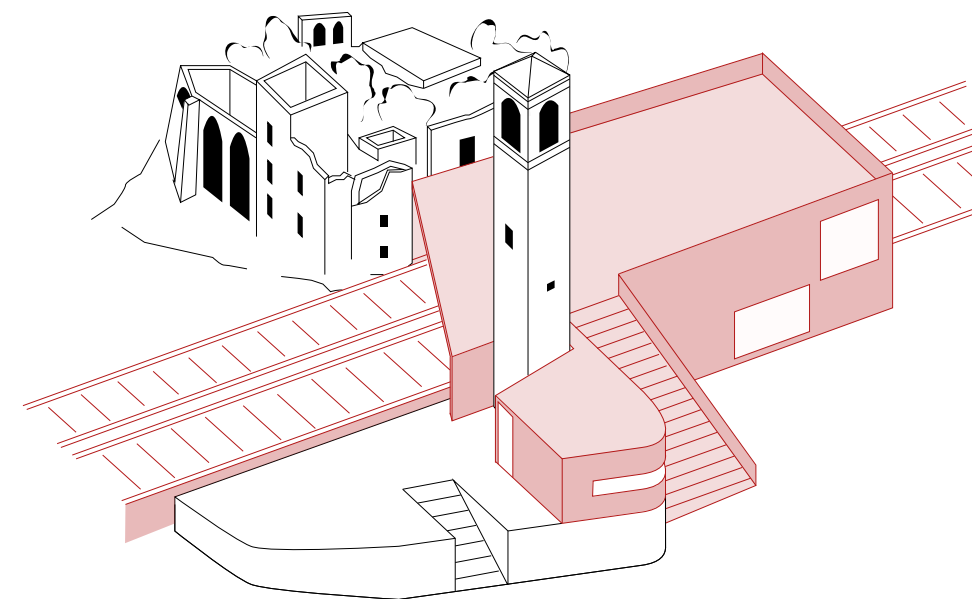
1. Schema compositivo: costruzione della piazza sospesa sull'area sovrastante i binari
2. Schema planimetrico dell'ipotesi
3. Schema in sezione dell'ipotesi
4. Schema assonometrico dell'ipotesi



2



3



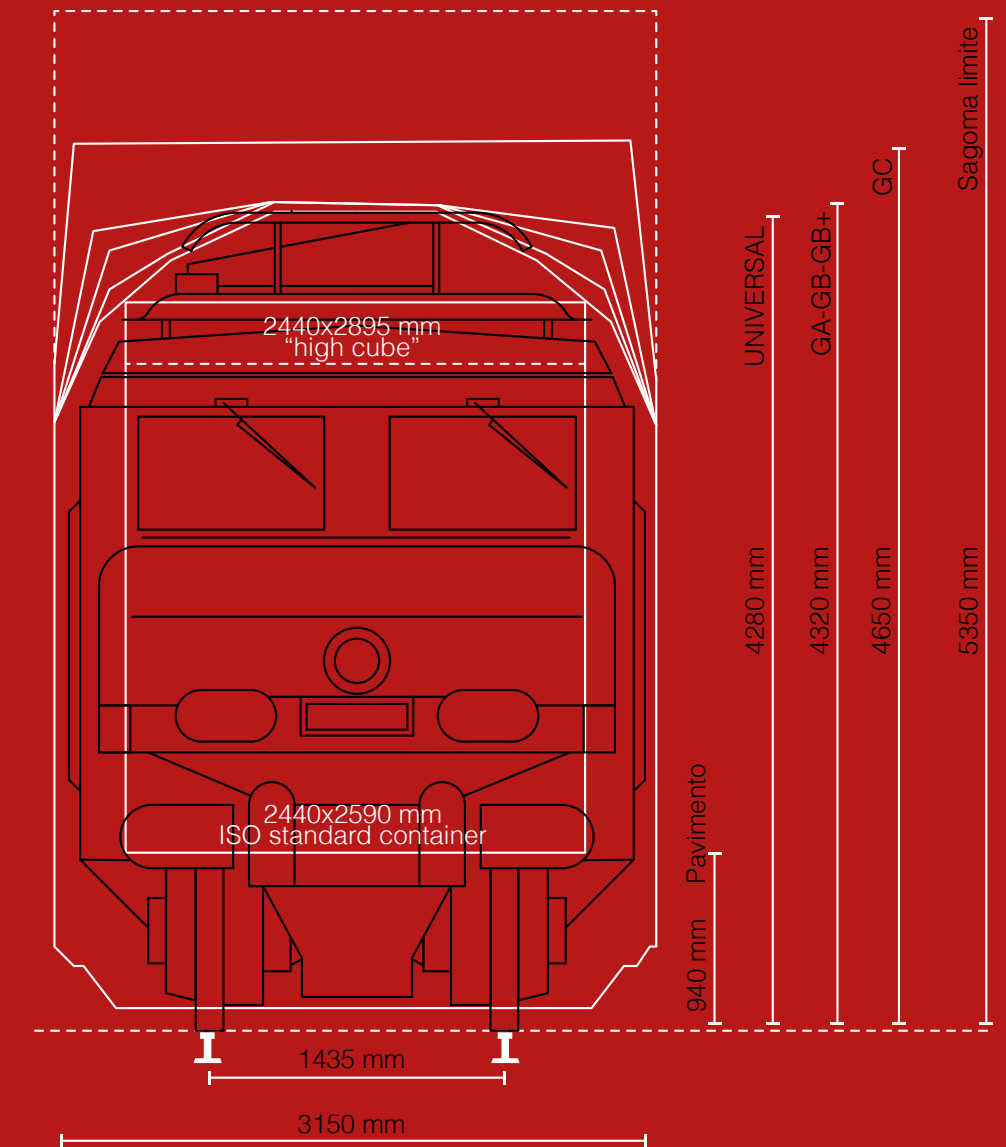
4

# Modello

La macchina ferroviaria

## 4.2

Ricostruzione della sagoma limite ferroviaria che mette in corrispondenza le dimensioni standard con quelle speciali e maggiorate, generando una sorta di "treno vitruviano".



**“Per poter svolgere un progetto efficace in queste situazioni, devi conoscere e comprendere a menadito la macchina ferroviaria, tutte le sue pietre, come ogni persona sale o scende dai treni ”**

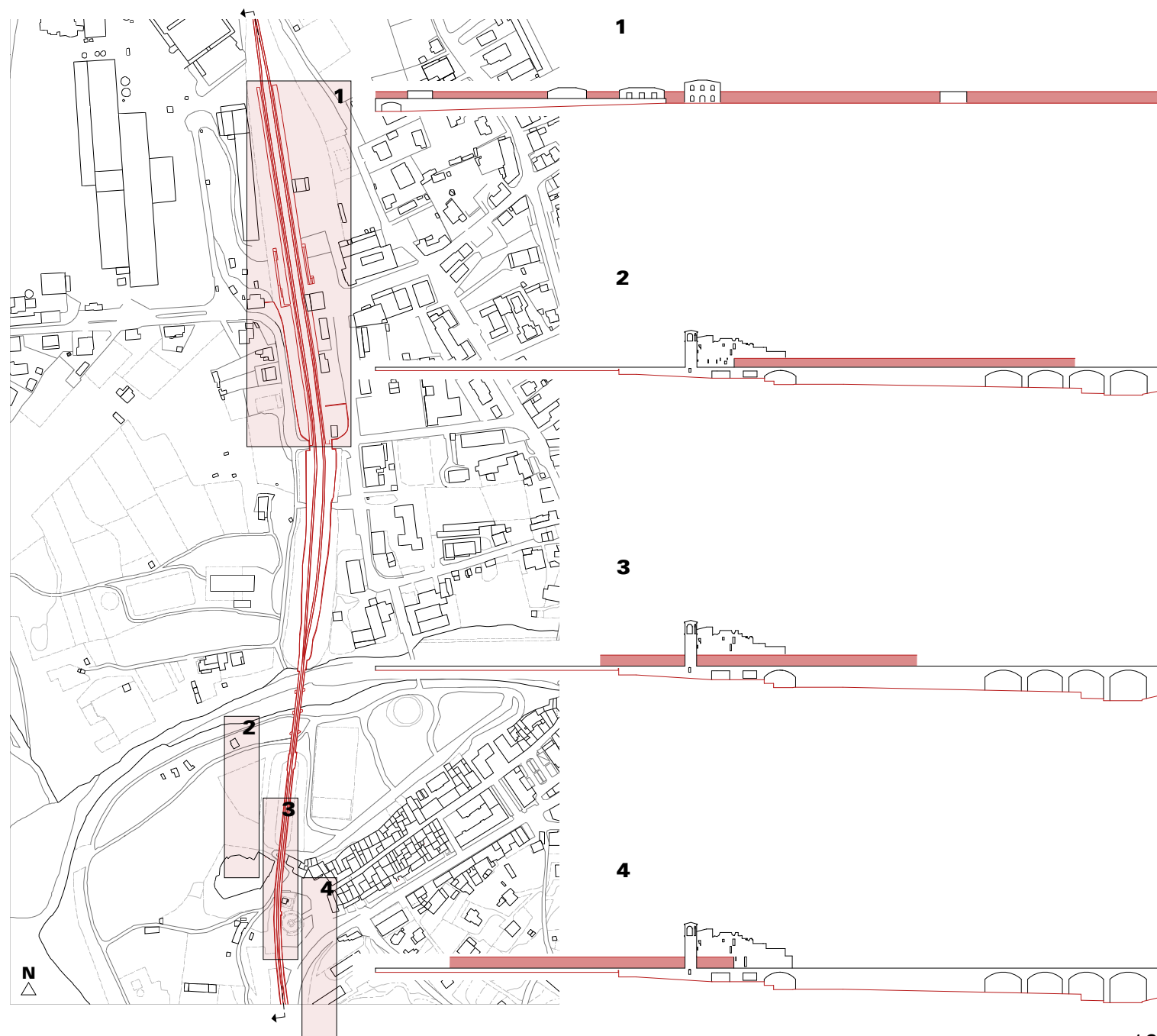
- Prof. A.Armando durante l'incontro di Dicembre 22

Una volta fatti castelli in aria, cioè avendo ideato ed elencato i primi schizzi, si tenta di conciliarli alla realtà dei fatti. Infatti, nell'approccio adottato, e nell'approccio che solitamente si attua nei progetti, le bozze iniziali sono un qualcosa di comunque legato ad un contesto o una realtà, ma totalmente idealizzata. Per esempio vengono disegnate le viste di una stazione, ma inconsci in una prima fase di quale siano le misure dei binari, le altezze dei treni, i regolamenti ferroviari, le dimensioni o le scale, i problemi sociotecnici legati a come si scende da un treno, le vie d'esodo, il numero di uscite...

non v'è ancora un'aggancio ad un modello reale. Questo salto porterà successivamente ad uno stravolgimento di quell'embrione, modificandolo più o meno drasticamente, tanto da far risultare quella prima idea come una parvenza di realtà, un simulacro. Al contempo, però, in architettura questo punto di partenza diviene fondamentale per non "appiattire" o ridurre ad un semplice meccanismo matematico, standard e ripetuto quanto ne consegue. Il ruolo del sottocapitolo è appunto questo, prendere quanto messo sul tavolo e con un grado di fattibilità a secondo delle circostanze, portandolo avanti apponendo continui vincoli, atti non a snaturarlo, ma a renderlo più saldo. Pertanto, alle ipotesi ritenute plausibili vengono sommate in sequenza: a) lunghezze minime delle banchine e posizionamento nel contesto, b) schema tipologico e larghezza delle banchine, c) sommatoria dei due fattori precedenti con pro e contro che comporta ogni situazione, d) quantità di ruderi colpiti dagli eventuali interventi, e) scelta progettuale e affondo di una determinata soluzione presenti, basata sul bilanciare e soppesare tutti i punti precedenti. Fatto ciò, consapevoli, in questo specifico caso, anche di tutte le condizioni all'intorno, è possibile allora dare innesco ai processi successivi, dove sviluppare in modo tecnico e preciso uno o più progetti in modo definitivo.

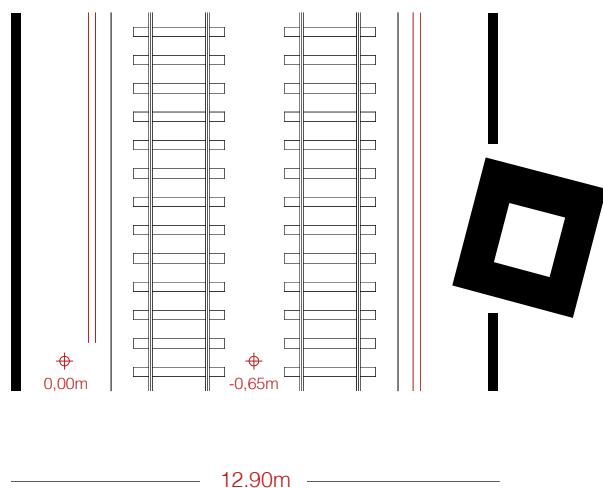
Treccani., Il significato del simulacro ha assunto diverse configurazioni, talvolta anche contraddittorie tra di loro, dal pensiero platonico a Baudrillard, fino a Philipp Dick. Nel testo si fa riferimento ad una rappresentazione avente una parvenza di realtà, ma non corrispondente alla realtà stessa. Una sorta di simulazione, realtà virtuale.

Vengono evidenziate sulla pianta di Villafranca le possibili dimensioni e posizioni che la banchina della nuova stazione potrebbe assumere. Ogni singola ipotesi è poi accompagnata dal proprio schema di sezione. Scala 1:2500



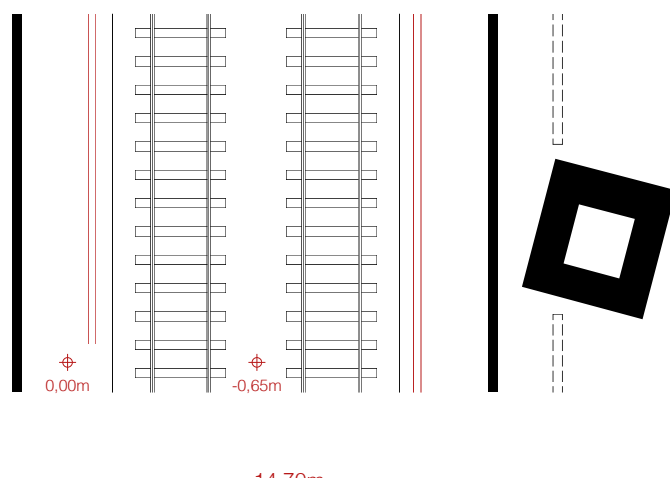
1. Schema planimetrico di banchina laterale con annesso campanile
2. Schema planimetrico di banchina laterale con esclusione del campanile
3. Schema planimetrico di banchina centrale con doppio accesso
4. Schema planimetrico di banchina centrale con accesso singolo

1



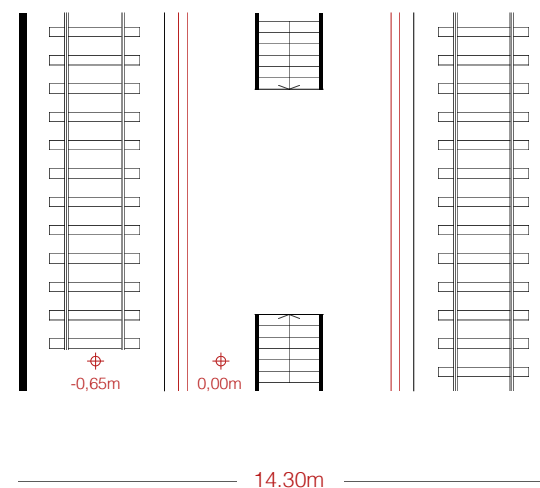
L'ingombro del primo schema risulta tra i minori messi sul tavolo per dimensione, ma presenta delle componenti complesse nella realizzazione. In dettaglio, una menzione speciale spetta alla presenza di una fetta di campanile nella banchina inserita lato borgo. Questo sistema farebbe guadagnare spazio e rosicchiare meno pietre al castello, ma al contempo avrebbe intoppi secondo la norma UNI 7508 che per un discorso legato alla fruibilità e movimento prevede l'assenza totale di ostacoli fino ad 1.80m dalla linea gialla eccetto circostanze speciali. La presenza del campanile ricadrebbe senza dubbio tra queste, ma la possibilità di seguire altri schemi e l'enorme iter che seguirebbe per dimostrare il contrario, fa venir meno l'ipotesi.

2



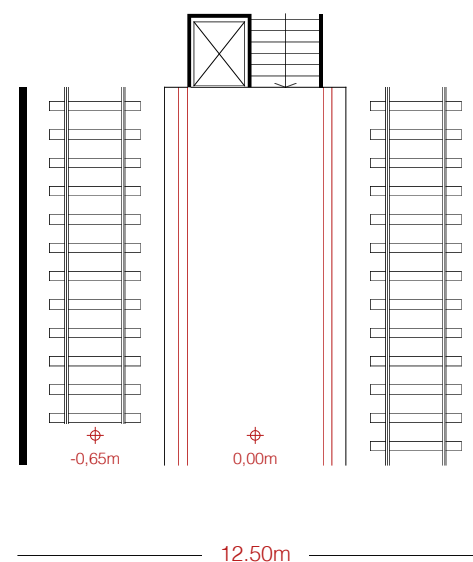
Il secondo schema corregge quanto rende poco probabile il precedente. Si tratta sempre di una doppia banchina laterale, ma il binario esistente viene sostituito con una nuova tratta in modo tale da escludere il campanile dal raggio di azione. Di conseguenza tutte le dimensioni slittano di un binario verso il castello, mangiandone una porzione maggiore. Da un punto di vista burocratico l'elemento diviene, dunque, fattibile, starà ai paletti e alle ipotesi successive darne o meno conferma.

3



Nell'ottica di diminuire le dimensioni dell'elemento ferroviario si effettua un tentativo stravolgendo la tipologia di banchina. Il terzo schema ragiona, perciò, sulla presenza di una banchina centrale a doppio accesso. Il fattore diminuisce solo lievemente le dimensioni rispetto allo schema 2, e, come nel caso citato, risulta fattibile e pronto per ulteriori approfondimenti. A suo vantaggio va considerato che il non abbattere la ferrovia esistente comporterebbe un ingente risparmio di costi e tempistiche, inoltre nel realizzare la nuova opera potrebbero essere apposti eventuali consolidamenti sulla precedente.

4



Il quarto, e ultimo schema, pone una variazione rispetto a quanto appena visto. Seguendo infatti la normativa UNI 7508, risulta possibile in condizioni di spazio particolari, con densità di viaggiatori presenti in banchina ( $d \leq 1$ ), realizzare un singolo accesso ai binari. Questo permetterebbe di restringere ulteriormente le dimensioni viste nel punto 3, non dovendo garantire un doppio spazio di 1,8m ai due lati del meccanismo di distribuzione. Nel concreto, seppur con l'appiglio a leggi particolari, ma salde nelle circostanze, l'ipotesi risulta possibile e da confermare o meno apponendo altre successive restrinzioni.

## IPOTESI BANCHINE IN POSIZIONE 2

Sviluppo a nord di Malnido

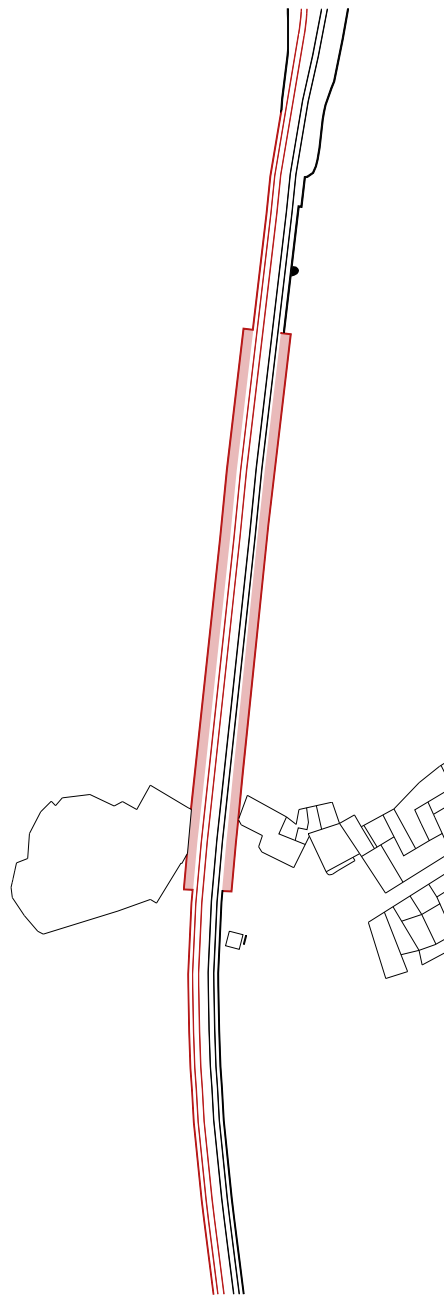
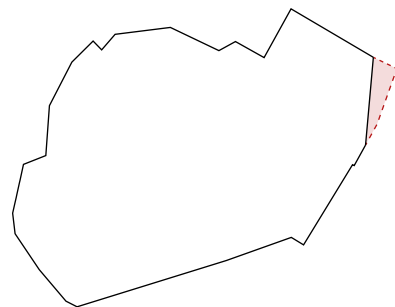
### Banchina laterale esterna alla linea esistente

#### PRO

- a) Solo un piccolo frammento di castello viene demolito

#### CONTRO

- a) sovrastruttura posta al viadotto esistente o demolizione e ricostruzione di esso
- b) frammento di casa demolito
- c) elemento di forte impatto a livello paesaggistico
- d) volume da costruire su borgo per l'accesso



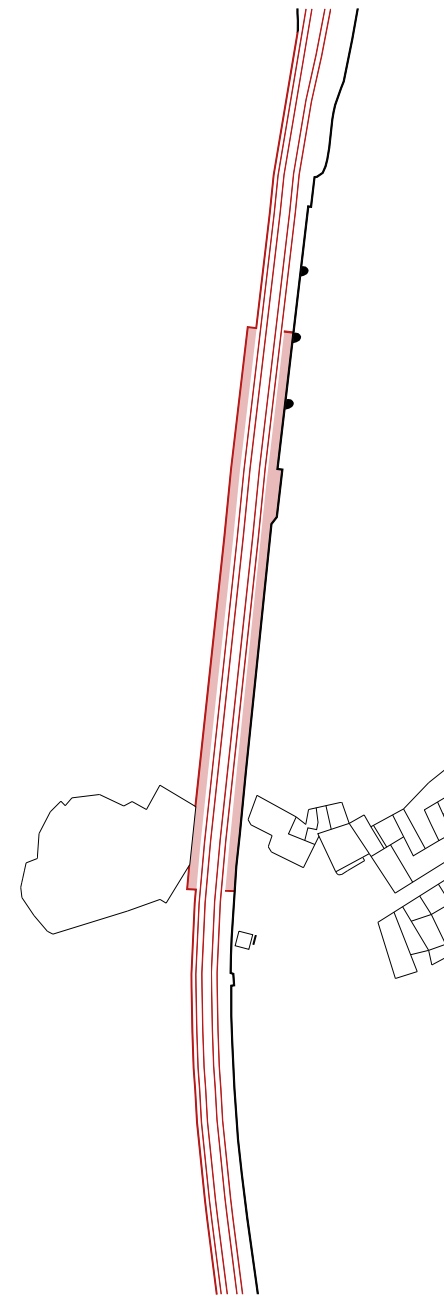
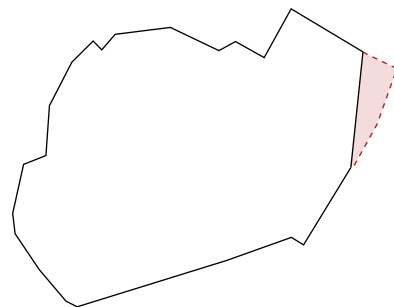
### Banchina laterale interna alla linea esistente

#### PRO

- a) Mantenimento del viadotto esistente
- b) accesso diretto dalla piazza alla banchina

#### CONTRO

- a) Demolizione e spostamento della linea ferroviaria esistente
- b) Demolizione di un frammento medio di castello, seppur in una posizione soggetta a crolli



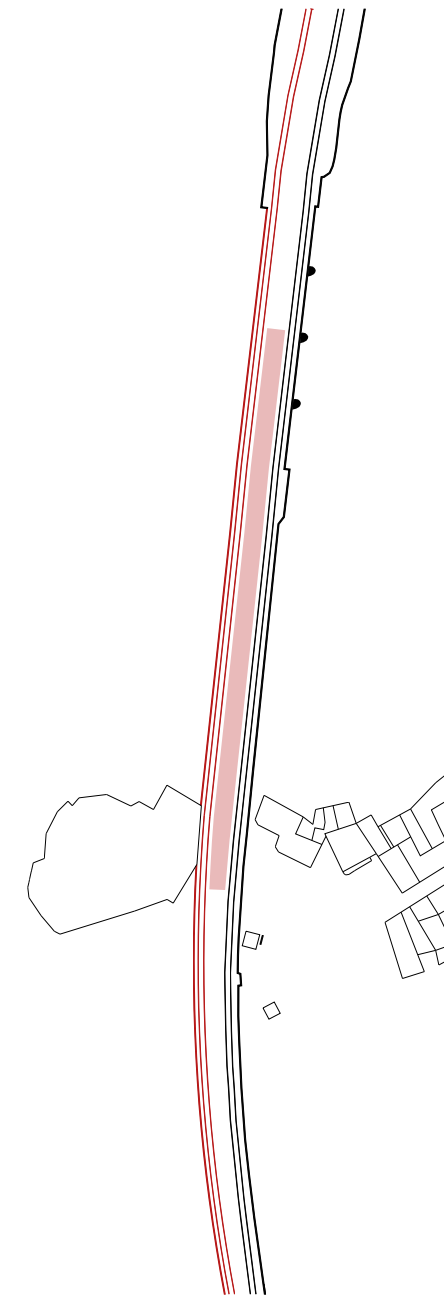
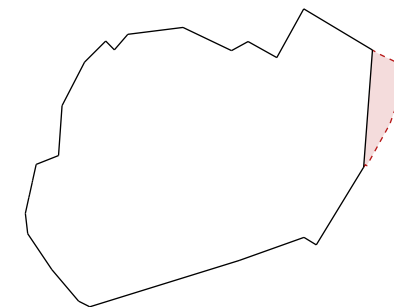
### Banchina centrale

#### PRO

- a) Mantenimento del viadotto e dei binari esistenti
- b) Possibile unico accesso

#### CONTRO

- a) Maggior spazio mangiato al castello
- b) Impatto visivo forte da parte delle coperture e la banchina situate sopra il viadotto e il fiume
- c) Rallentamenti possibili per il caso dell'accesso unico



### IPOTESI BANCHINE IN POSIZIONE 3

Sviluppo a cavallo di Malnido

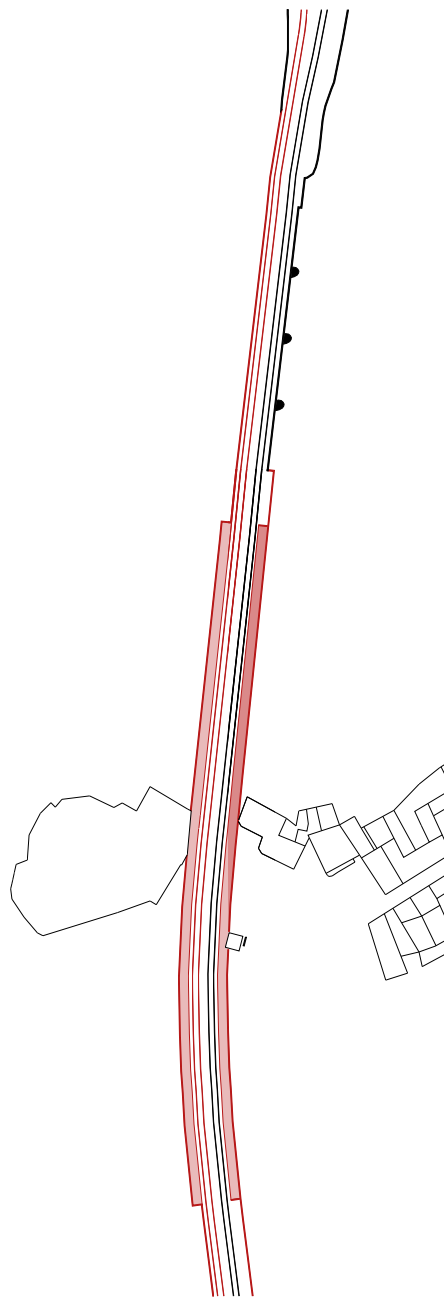
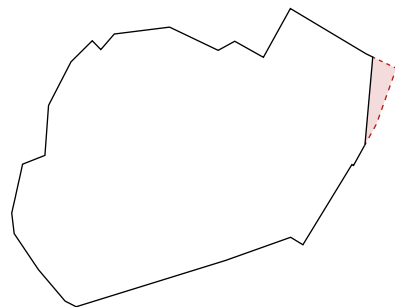
#### Banchina laterale esterna alla linea esistente

##### PRO

- a) Solo un piccolo frammento di castello viene demolito

##### CONTRO

- a) Presenza del campanile nella banchina come ostacolo entro 1.8m dal binario
- b) volume da costruire su borgo per l'accesso
- c) Elemento di forte impatto visivo dalle varie prospettive dal borgo
- d) Frammento di casa demolita



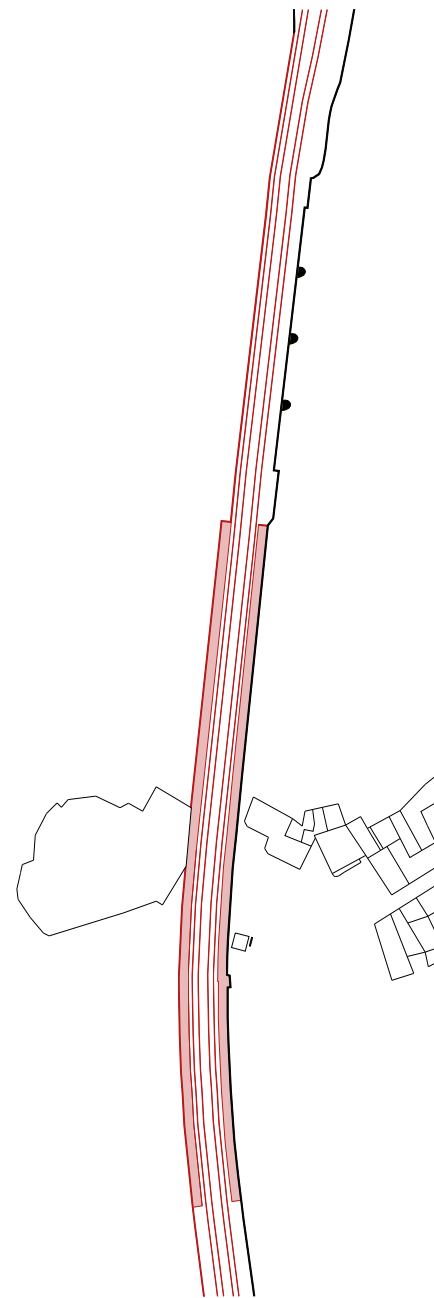
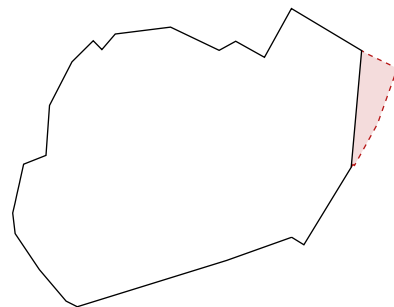
#### Banchina laterale interna alla linea esistente

##### PRO

- a) Mantenimento del viadotto esistente
- b) Accesso diretto alla banchina dalla piazza

##### CONTRO

- a) Demolizione e spostamento della linea ferroviaria esistente
- b) Demolizione di un frammento medio di castello, seppur in una posizione soggetta a crolli
- c) Impatto visivo su più zone del borgo dei volumi ferroviari



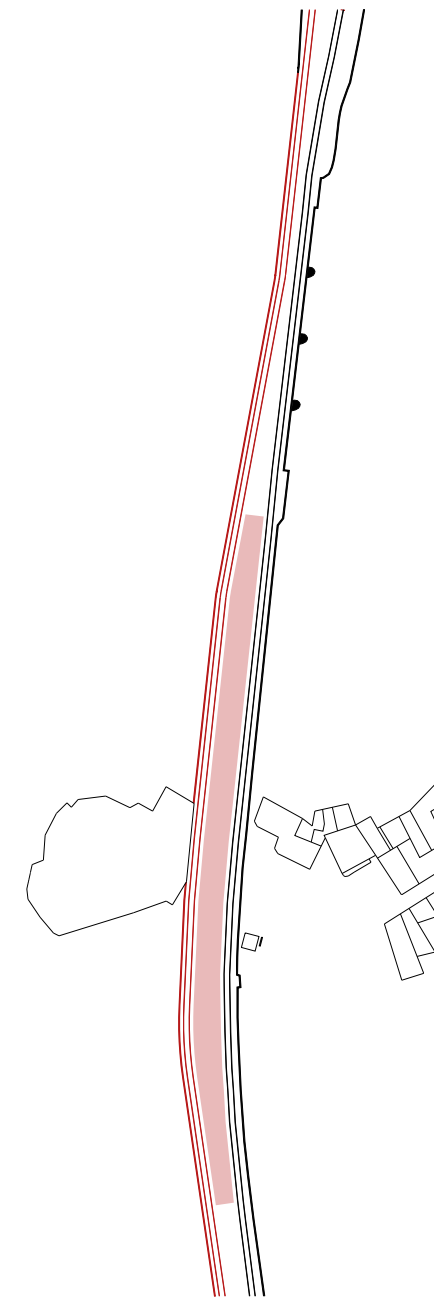
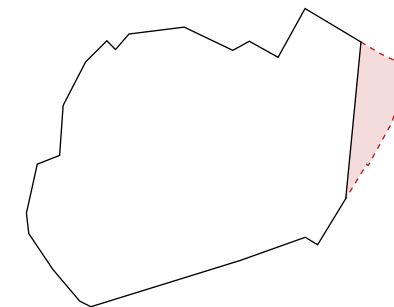
#### Banchina centrale

##### PRO

- a) Mantenimento del viadotto e dei binari esistenti
- b) Possibilità di unico accesso

##### CONTRO

- a) Grande impatto sul castello a livello di demolizioni
- b) Impatto visivo su più zone del borgo dei volumi ferroviari
- c) complessità strutturali nell'aggranciare a due tratti ferroviari diversi, uno su terra l'altro su viadotto
- d) Rallentamenti possibili per il caso dell'accesso unico



## IPOTESI BANCHINE IN POSIZIONE 4

Sviluppo a sud di Malnido

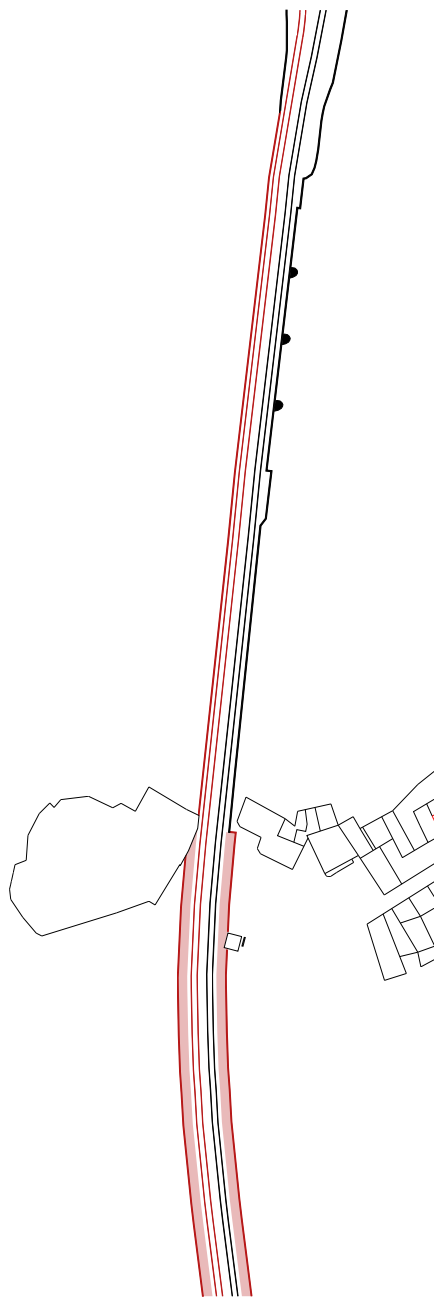
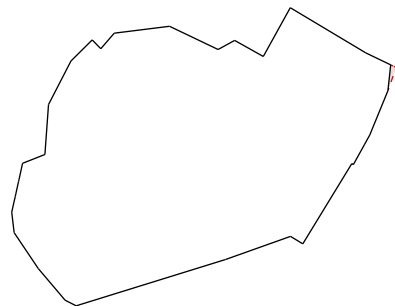
### Banchina laterale esterna alla linea esistente

#### PRO

- a) Minuscolo frammento di castello demolito
- b) Impatto delle strutture più visibile dalla Cisa che dagli ambienti del borgo

#### CONTRO

- a) Presenza del campanile nella banchina come ostacolo entro 1.8m dal binario
- b) volume da costruire su borgo per il nuovo spazio di banchina



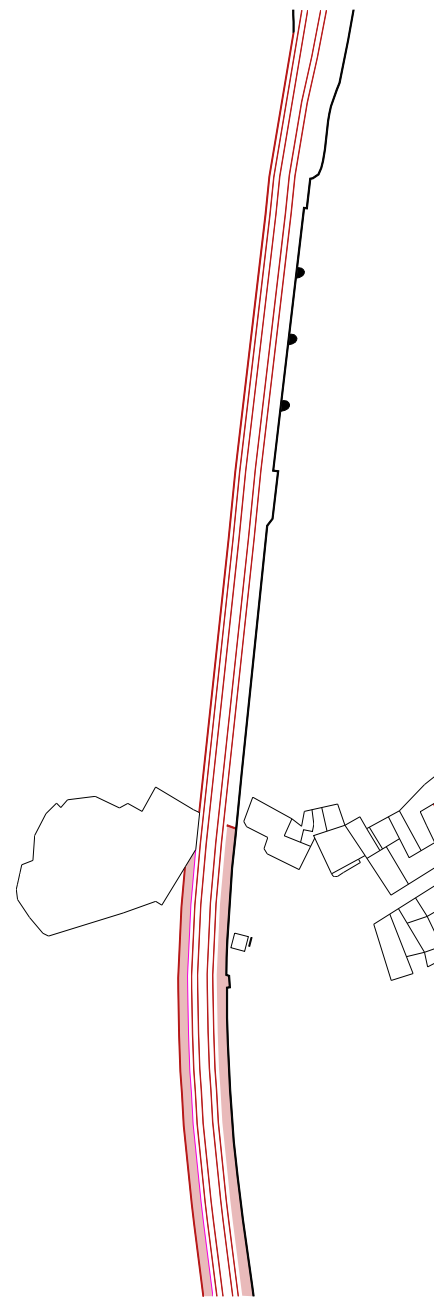
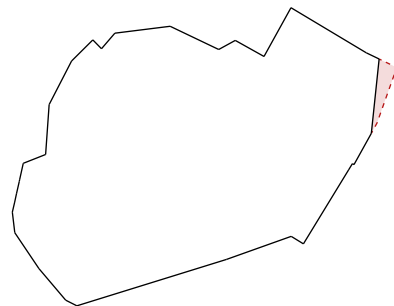
### Banchina laterale interna alla linea esistente

#### PRO

- a) Solo un piccolo frammento di castello viene demolito
- b) Mantenimento del viadotto esistente
- c) Accesso diretto alla banchina dalla piazza
- d) Impatto delle strutture più visibile dalla Cisa che dagli ambienti del borgo

#### CONTRO

- a) demolizione e spostamento della linea esistente
- b) Accessi separati tra spazi comuni della stazione e una delle due banchine



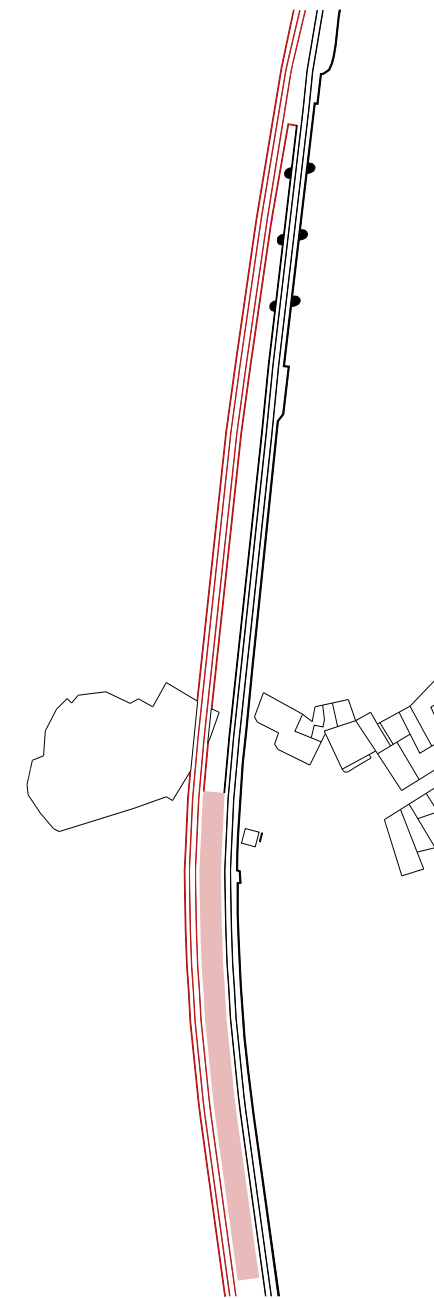
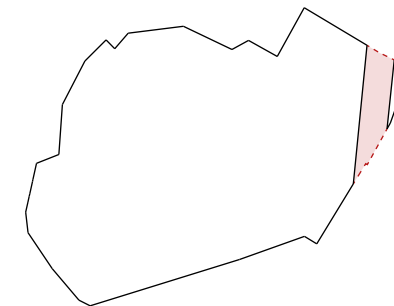
### Banchina centrale

#### PRO

- a) Mantenimento del viadotto e dei binari esistenti
- b) Possibilità di unico accesso e struttura
- c) Integrazione tra l'andamento dei binari e il castello
- d) Strutture più visibili dalla Cisa che dagli ambienti del borgo
- e) Scollegamento del viadotto nuovo dall'esistente

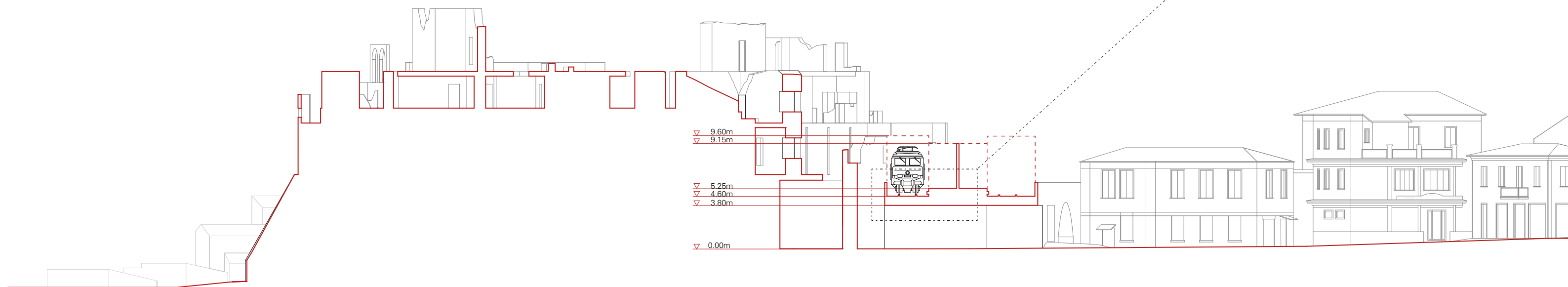
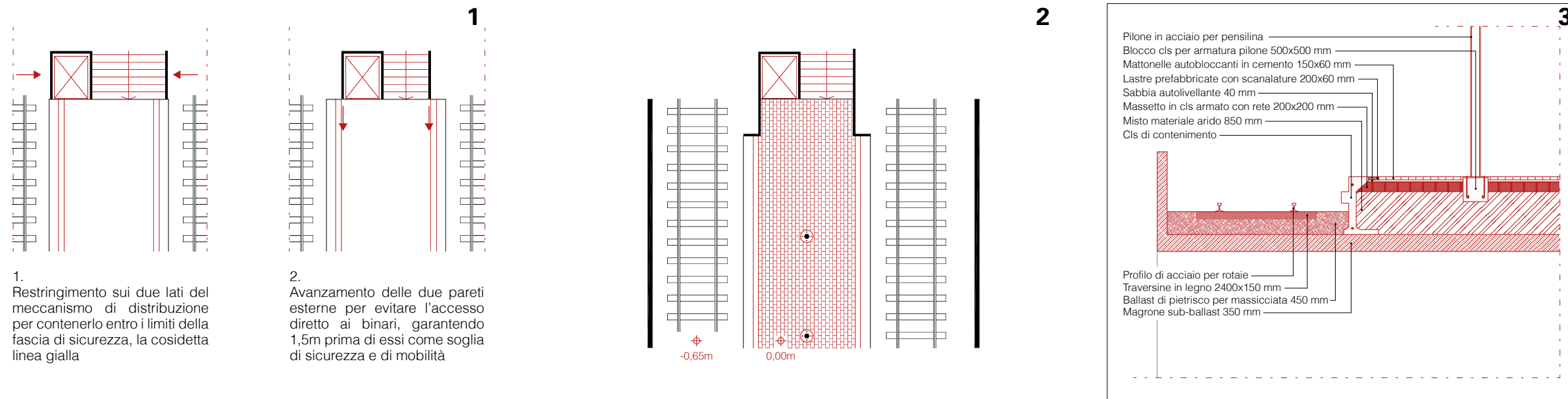
#### CONTRO

- a) Demolizione di un frammento medio di castello, seppur in una posizione soggetta a crolli
- b) Rallentamenti possibili per il caso dell'accesso unico



Sulla base di quanto considerato aggregando la posizione, le distanze e le tipologie di banchine, viene deciso di sviluppare un progetto sulla base della casistica "banchina centrale in posizione 4". A seguito vengono applicati ulteriori passaggi così da rispettare gli aspetti normativi non ancora considerati all'interno della UNI 7508. Vengono infine realizzata una planimetria della banchina, ma soprattutto una sezione tecnologica schematica per entrare sempre più nel vivo delle reali dimensioni, considerate, adesso, soprattutto in verticale.

1. Schema compositivo dell'ipotesi scelta, basandosi sulle normative presenti nella norma UNI 7508
2. Ipotesi planimetrica scelta in scala 1:200
3. Sezione delle componenti tecnologiche in scala 1:100





# Sotto-Sopra

Strategie intorno ai binari

## 4.3

Schizzo simbolico ad indicare il possibile approccio per intervenire attorno ai binari. Passare con i flussi di persone ed i volumi al di sopra? Al di sotto? In entrambe le modalità?



# Astronave

## 4.3.1

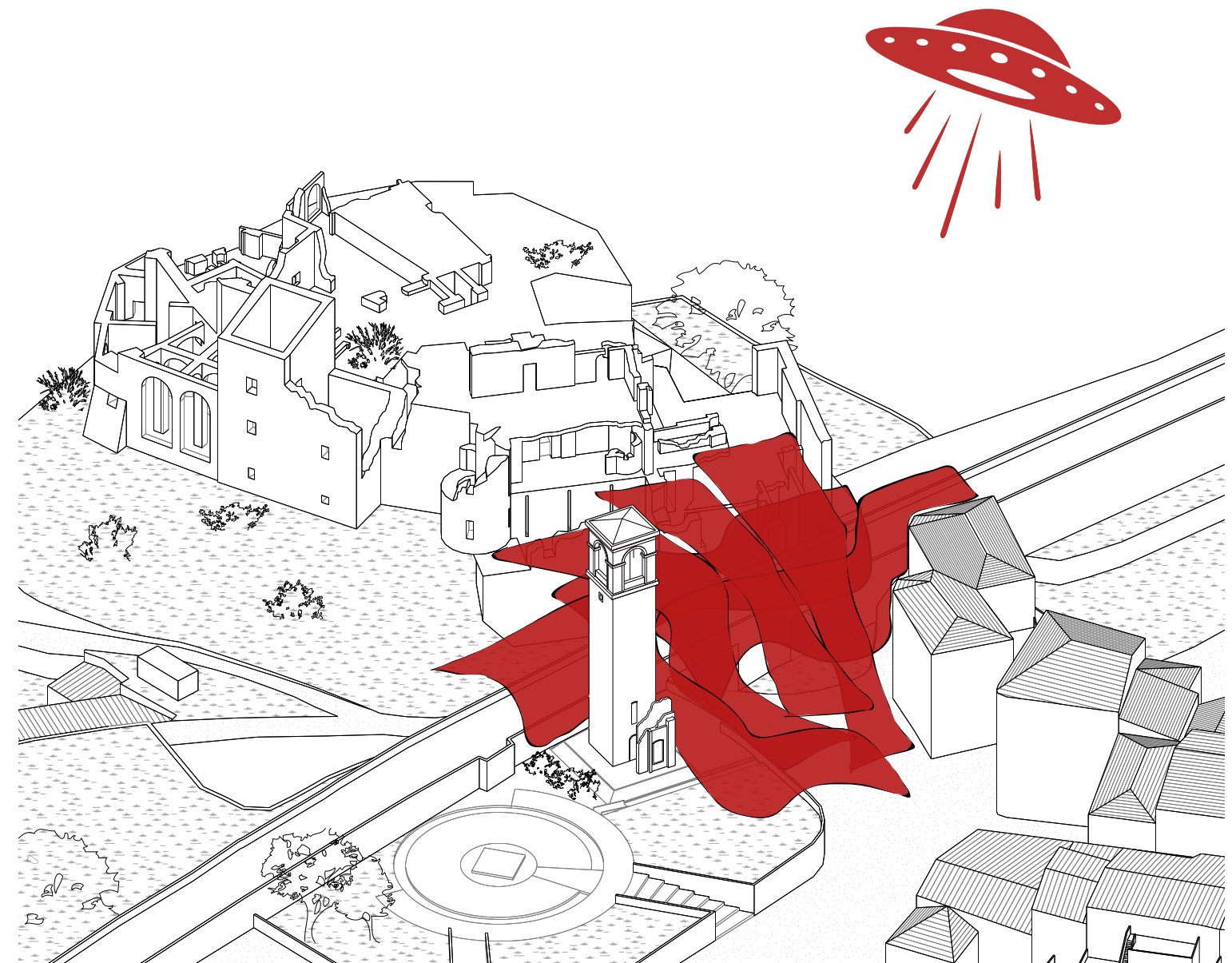
Ipotesi per lo stravolgimento di un contesto

Assonometria schematica del progetto di "astronave"  
derivante dagli schizzi, dai racconti e dallo scambio  
avvenuto con il professore A.Armando

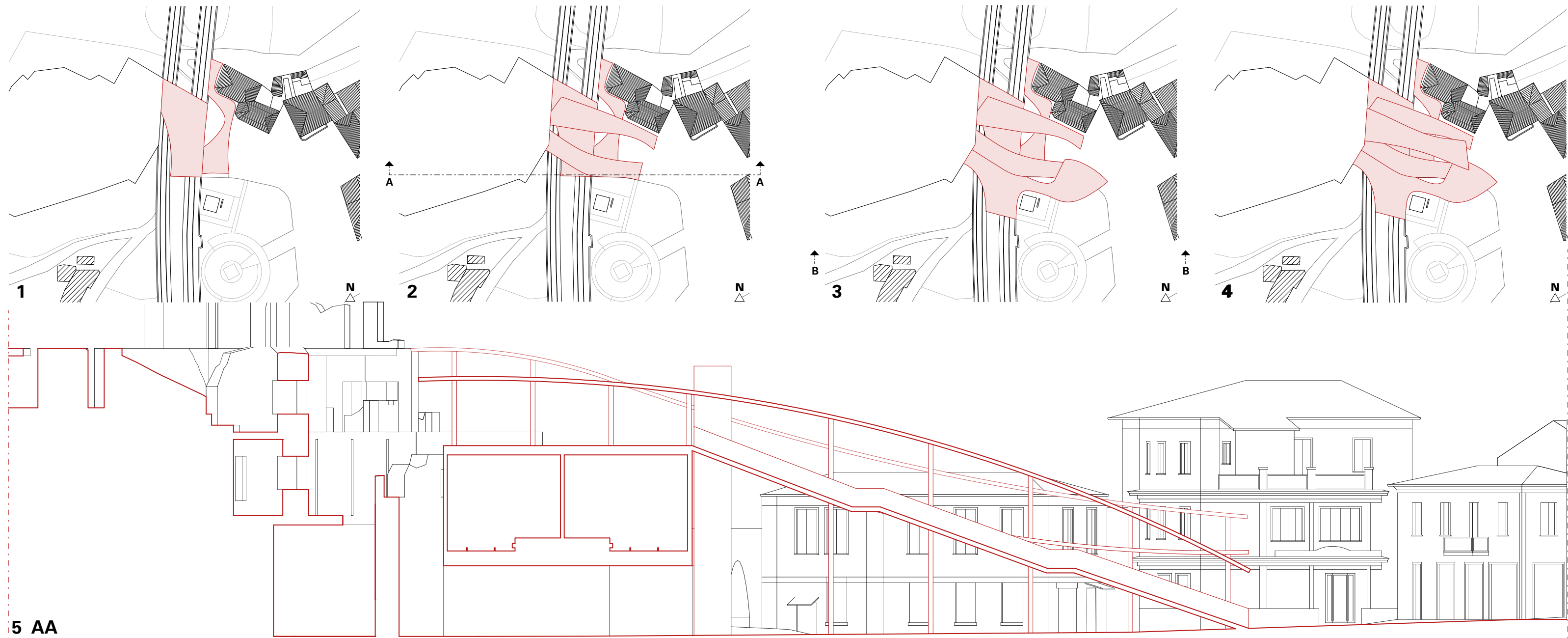
Visto lo scenario e le circostanze, condizioni molto particolari in una minuscola realtà nel fondovalle di provincia, si pone l'architettura come motore d'interesse. Un elemento alieno rispetto alla realtà, che nell'essere tale da forza a quanto lo circonda. L'obiettivo nel realizzare la stazione, dunque, è dare origine ad una struttura contorta e fuori luogo, che al contempo però ben compenetri con le funzioni, i flussi e i bisogni provenienti dal borgo. L'arduo compito di far precipitare un architettura estremamente visibile, ma talmente solida nella realtà da non accorgersi della sua presenza nel vissuto giornaliero. Questa viene immaginata come una sequenza di coperture, aperte o meno a secondo dei confini, lungo cui lasciare le funzioni attuali di passaggio e integrandone al contempo i processi per la formazione della nuova stazione e il recupero del castello. Un ibrido che funge da svincolo, tenendo insieme come una colla tre elementi cardine: La nuova stazione, i nuovi e futuribili usi di Malnido e il proseguimento della quotidianità nonostante la presenza di qualcosa di fuorviante.

**"Quello che mi aspetto in un contesto del genere è un progetto che piombi giù dal cielo come un astronave"**

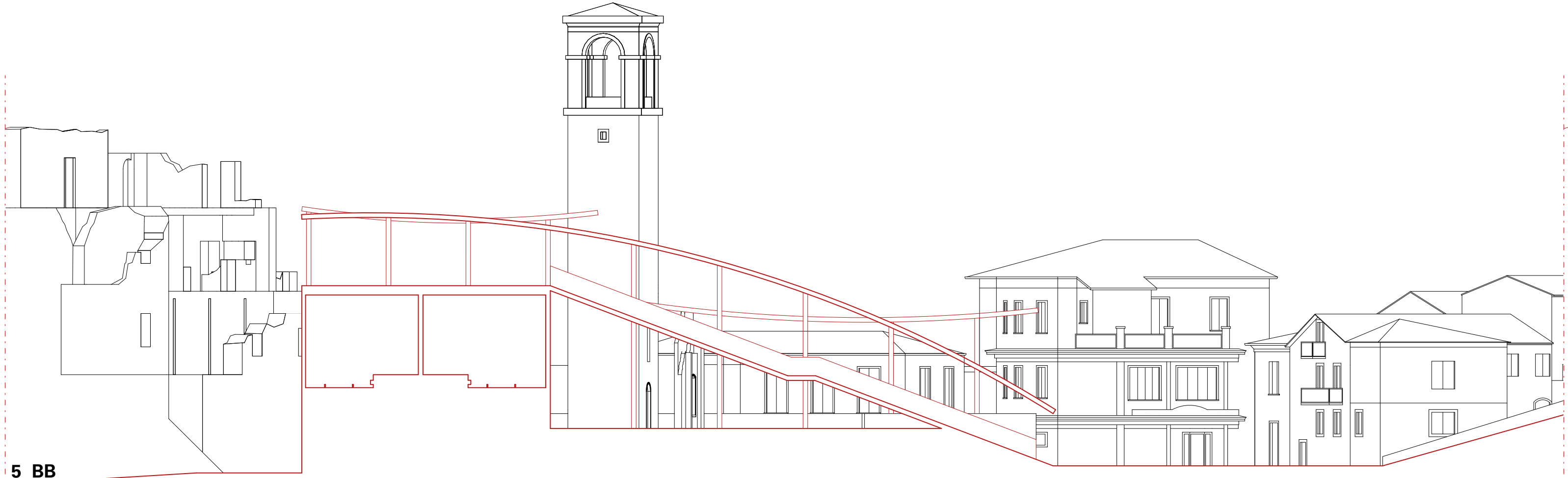
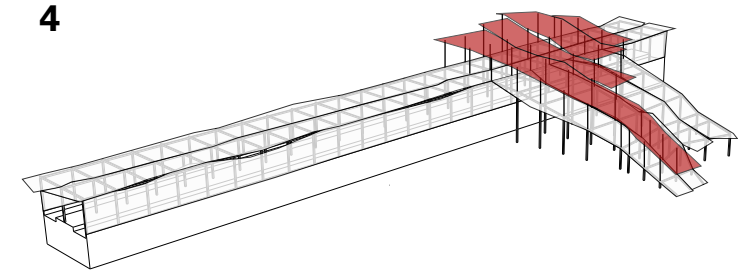
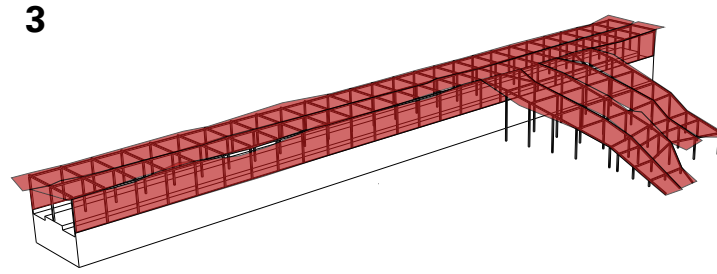
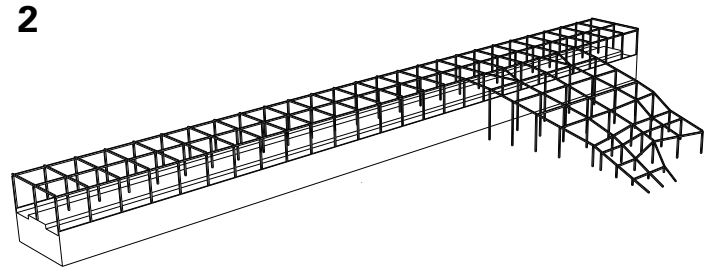
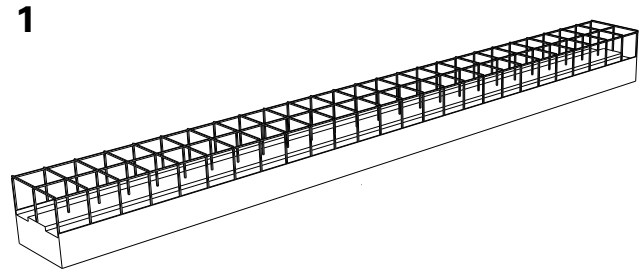
- Prof. A.Armando durante l'incontro di Dicembre 22



- 1. Planimetria delle coperture sequenza 1
- 2. Planimetria delle coperture sequenza 2
- 3. Planimetria delle coperture sequenza 3
- 4. Planimetria delle coperture sequenza 4
- 5. Sezione in scala 1:200



- 1. Schema strutturale sequenza 1
- 2. Schema strutturale sequenza 2
- 3. Schema strutturale sequenza 3
- 4. Schema strutturale sequenza 4
- 5. Sezione in scala 1:200



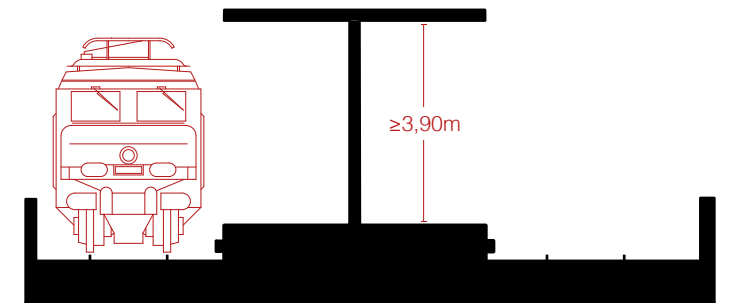
# Cappello

## Copertura dell'apparato ferroviario

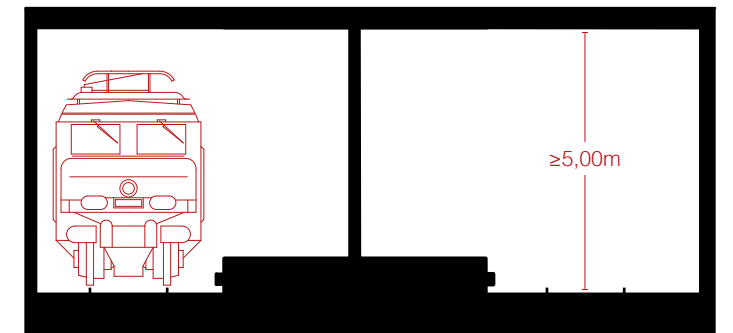
### 4.3.2

1. Schema dell'ipotesi di pensilina
2. Schema dell'ipotesi di galleria

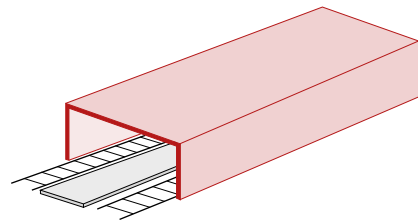
Il sottocapitolo sonda tutte le ipotesi relative a come realizzare una copertura per l'apparato ferroviario. In primis, vengono analizzate due tipologie: la pensilina, nel caso in cui si voglia ricoprire soltanto la nuova banchina, la galleria, nel caso si voglia nascondere tutto il sistema dei binari, nonché i treni. In seconda battuta si progettano con diverse procedure diverse soluzioni di forma, ripartite in tre sottocategorie: copertura continua, copertura discontinua e copertura frammentata. Di base, infatti, la copertura da realizzare è composta da due blocchi, che possono essere resi anche un *unicum*, uno che ricopre la banchina e le rotaie, l'altro sormontante, invece, l'area d'ingresso e di distribuzione. Il tutto prende in considerazione i modelli e le dimensioni ferroviarie evidenziati nelle norme e visionati in precedenza. Di ogni elemento è poi riportata una sezione, una vista e, nel caso di copertura frammentata e più organica, anche il processo generante. Infine sulla base di tutte le valutazioni viene applicata una scelta progettuale riportata mediante una vista, e applicata alle seguenti prese di posizione.



1

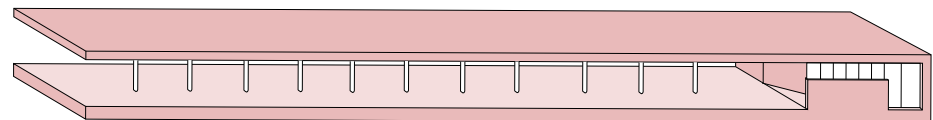


2



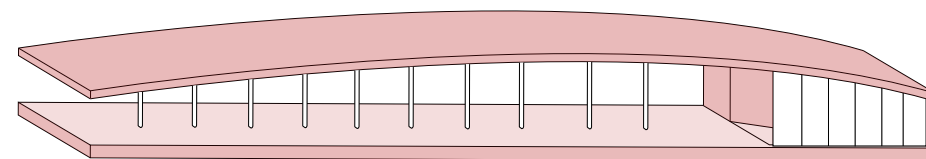
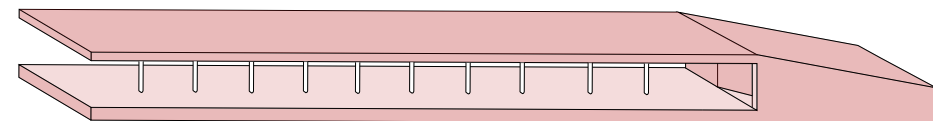
**CAPPELLO 1**

L'ipotesi è quella di una copertura piana con un andamento rigido. Risulta composta da un blocco unico tra la parte di distribuzione e quella ferroviaria, posta all'altezza di 3,9m dal piano di banchina. Una soluzione razionalista e tra le più immediate o pratiche da realizzare.



**CAPPELLO 2**

La zona ferroviaria è coperta in modo analogo alla soluzione precedente, la differenza consiste nell'inclinazione sopra la zona distributiva nel punto di convergenza con le scale. Tale punto d'incontro consiste in una piega nella lama continua che ricopre il tutto. Un problema in cui è possibile imbattersi è appunto come un tale segno possa risultare un filo univoco nel suo passaggio dal disegno alla pratica.

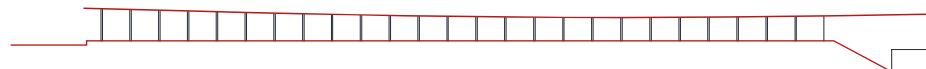
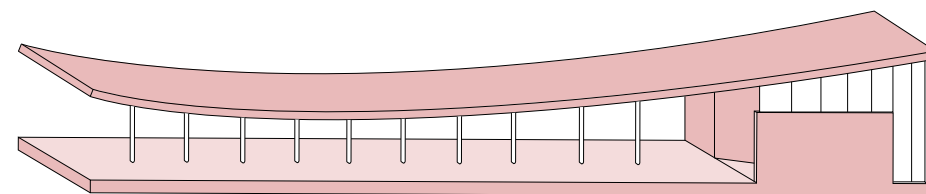


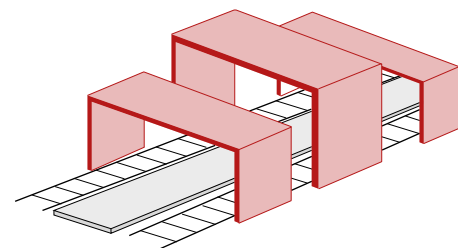
**CAPPELLO 3**

L'opzione prevede il sovrapporsi delle precedenti con una forma più organica, ricurva, che si gonfia verso l'alto. Una problematica va a generarsi nel segno ricurvo stesso, in quanto porterebbe alla presenza di dimensioni diverse di tutti i pilastri, nonché al formarsi di elementi molto superiori ai 3.9m standard che potrebbero inspessire la struttura, ma essere in realtà non necessari.

**CAPPELLO 4**

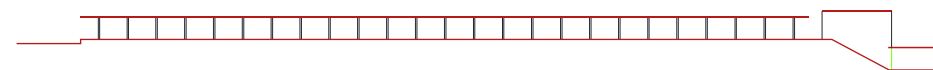
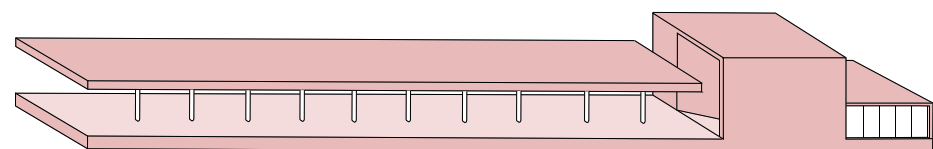
L'ultimo cappello a copertura continua è il negativo del precedente, la stessa curva, ma che tende a gonfiarsi verso il basso. Gli intoppi presenti sono gli stessi del punto 3, in aggiunta il blocco scale assumerebbe dimensioni ancor più spropositate che renderebbero la struttura meno leggera nel realizzarla.





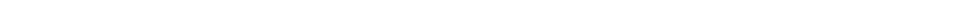
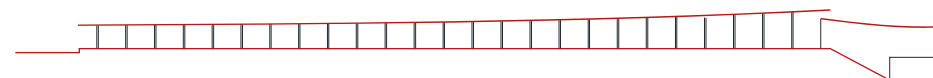
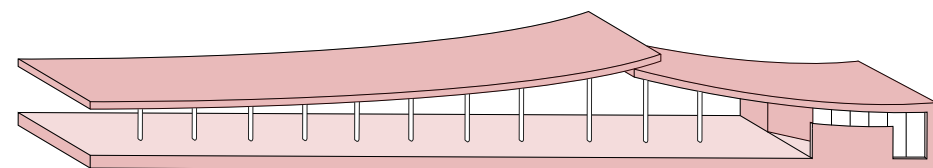
CAPPELLO 5

L'ipotesi si forma dalla scomposizione del cappello 1 in tre blocchi ( banchina, scale, area ingresso ) ad altezze diverse. Di cui ogni altezza è presa in base alle funzioni sottostanti. Come nel primo caso, la razionalità delle forme facilita un eventuale esecuzione.



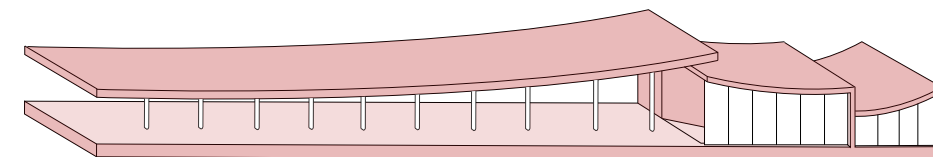
CAPPELLO 6

La divisione in atto in questa suddivisione non corrisponde ad un compartimento o blocco preciso, non identifica con la forma una funzione. Si tratta di una suddivisione in due componenti della curvatura visibile nel cappello 4, di conseguenza comporta più o meno gli stessi punti critici, fatta eccezione che la porzione sovrastante l'area distributiva sia più bassa.



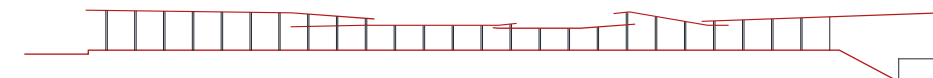
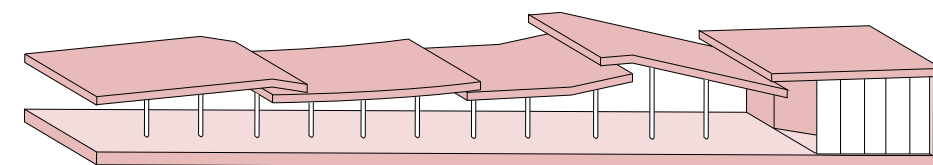
CAPPELLO 7

L'opzione è simile alla 6, ma vede una tripartizione delle curve che questa volta, sì, hanno una dimensione proporzionalità di forma rispetto alla funzione che coprono. Il suddividere in più componenti comporta uno schiacciamento verso il basso, elemento non atto però ad eliminare totalmente le falle viste in precedenza con soluzioni simili

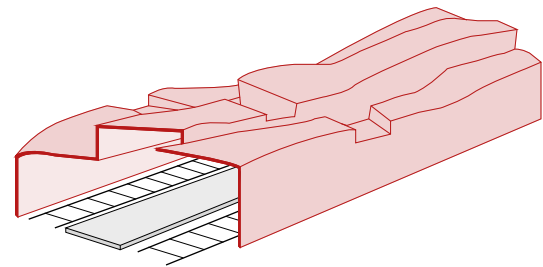
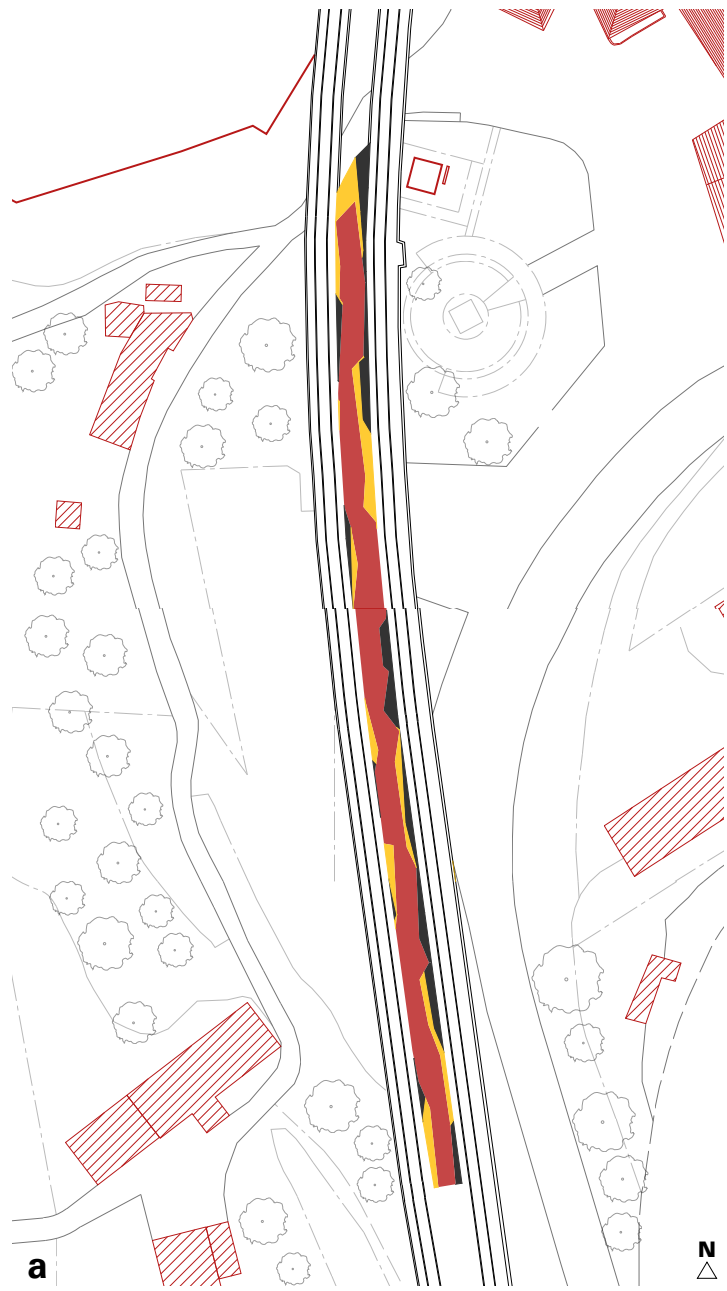


CAPPELLO 8

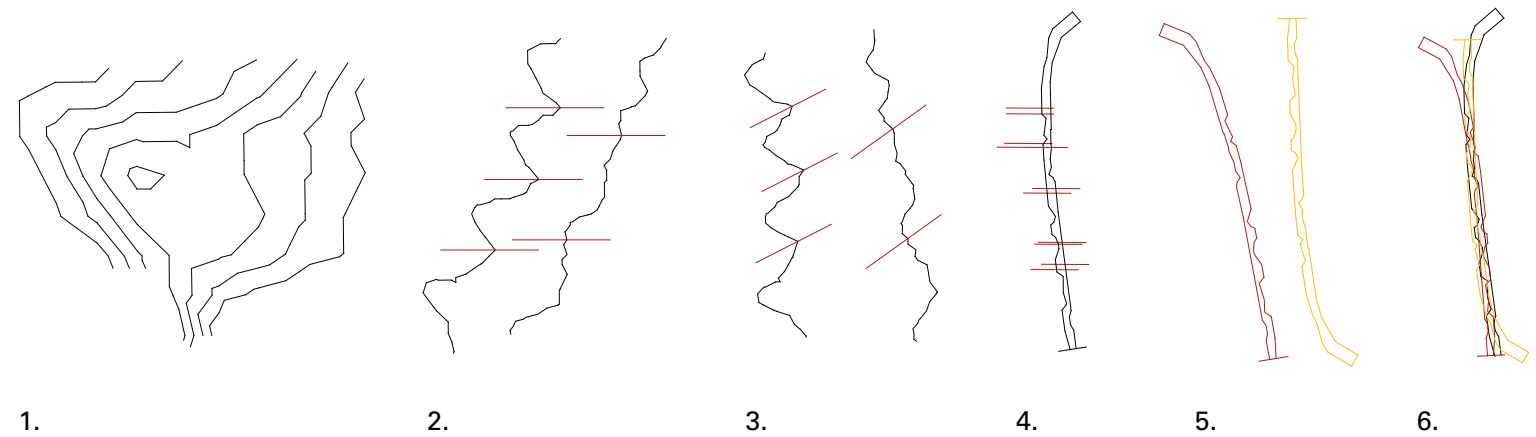
L'ultimo esempio di questo catalogo vede invece una totale e ripetuta suddivisione, scollegata da quanto sta sotto. Una sequenza di scaglie appoggiate l'un l'altra con varie inclinazioni, che generano come una linea unica rotta in più punti. Anche in questo caso si verificherebbe s'insorgere di continui pilastri con diverse dimensioni.



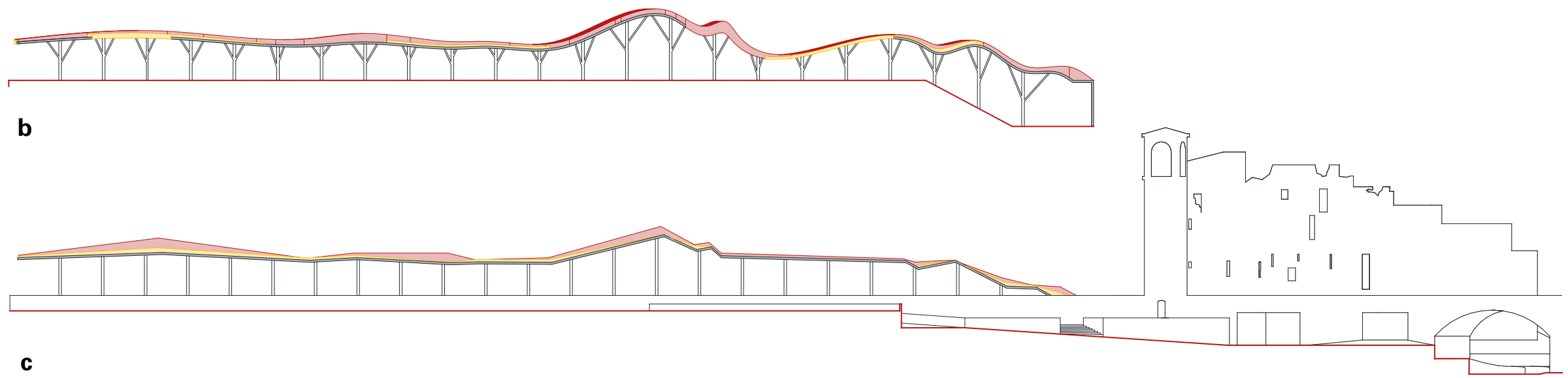
**Coperture frammentate**



- FASE 1.**  
Curve di livello
- FASE 2.**  
Scomposizione curve di livello
- FASE 3.**  
Allineamento delle curve di livello all'asse ferroviario
- FASE 4.**  
Unione delle curve entro i limiti del perimetro ferroviario
- FASE 5.**  
Riflessione delle curve unite verso due direzioni
- FASE 6.**  
Sovrapposizione di tutte le curve

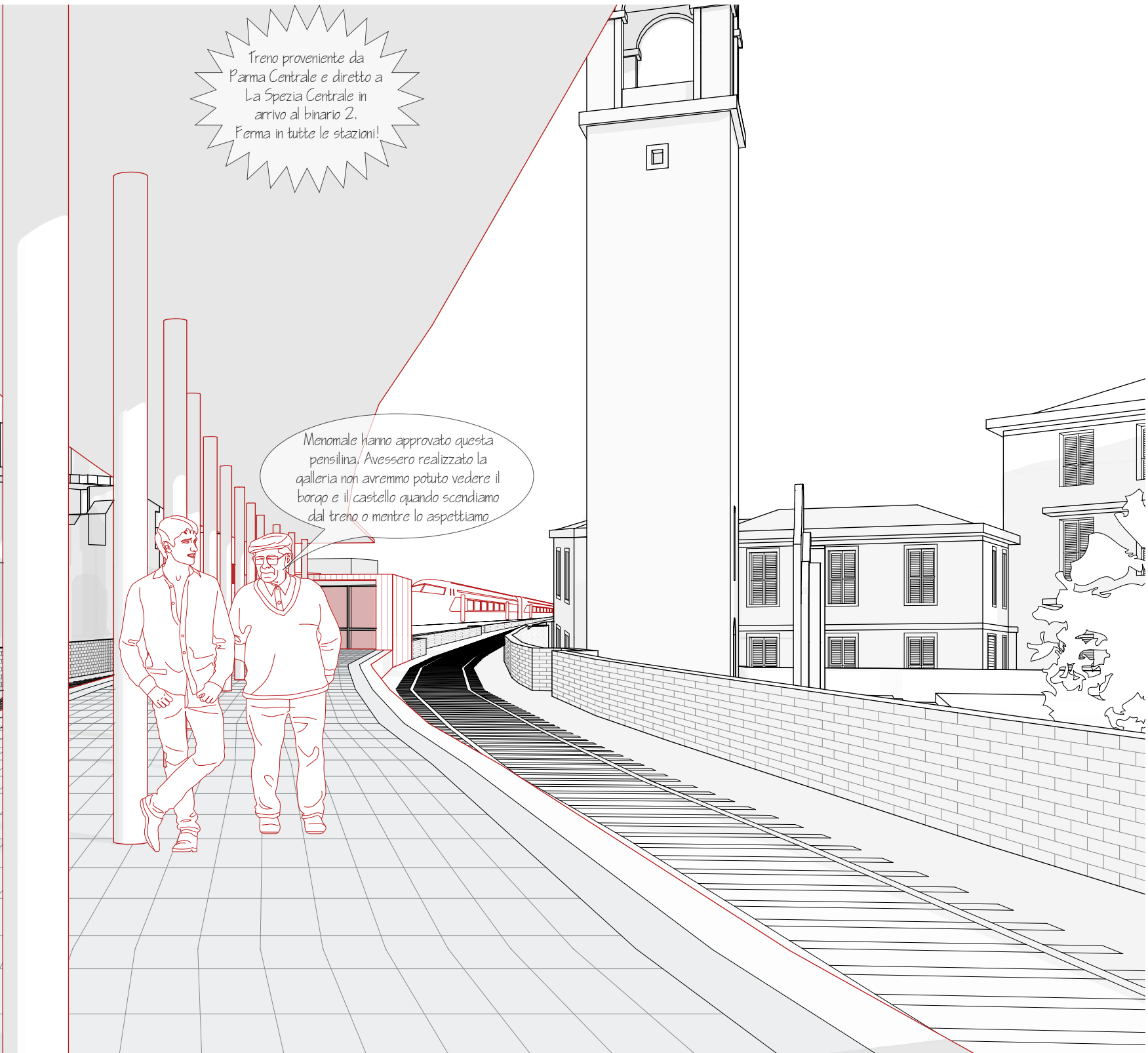
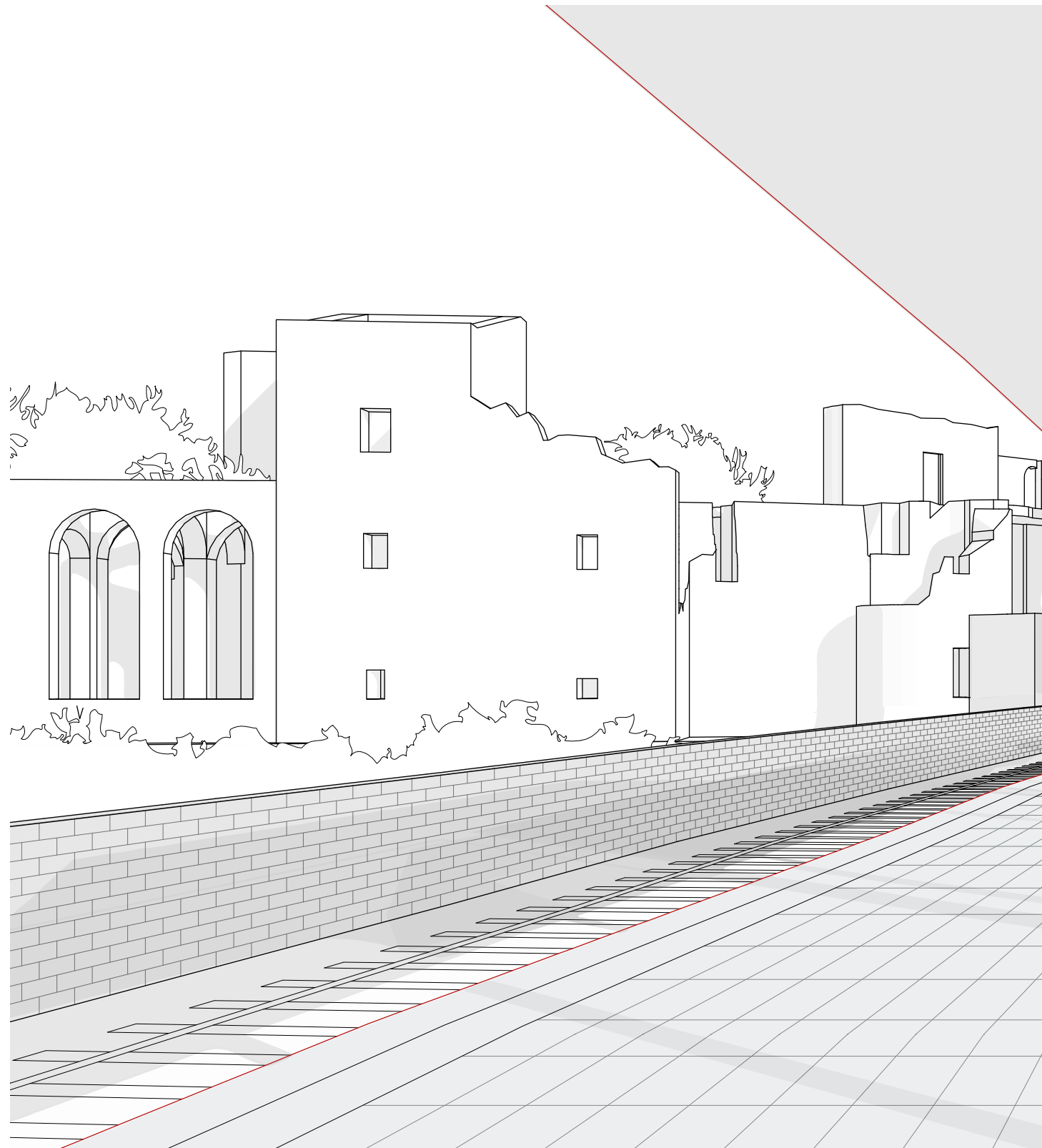


Si tratta dell'ipotesi probabilmente più accattivante, ma anche con i maggiori costi, tempi di realizzazione, in un processo che non può rallentare, studi di fattibilità, ma soprattutto con l' impatto visivo e paesaggistico più pesante. Un cappello astronave.



a. Planimetria della copertura in scala 1:1000  
 b. Ipotesi di sezione a copertura ondulata in scala 1:1000  
 c. Ipotesi di sezione a copertura rigida basata sul profilo del monte retrostante in scala 1:1000





Treno proveniente da  
Parma Centrale e diretto a  
La Spezia Centrale in  
arrivo al binario 2.  
Ferma in tutte le stazioni!

Menomale hanno approvato questa  
pensilina. Avessero realizzato la  
galleria non avremmo potuto vedere il  
borgo e il castello quando scendiamo  
dal treno o mentre lo aspettiamo

# Finta testa

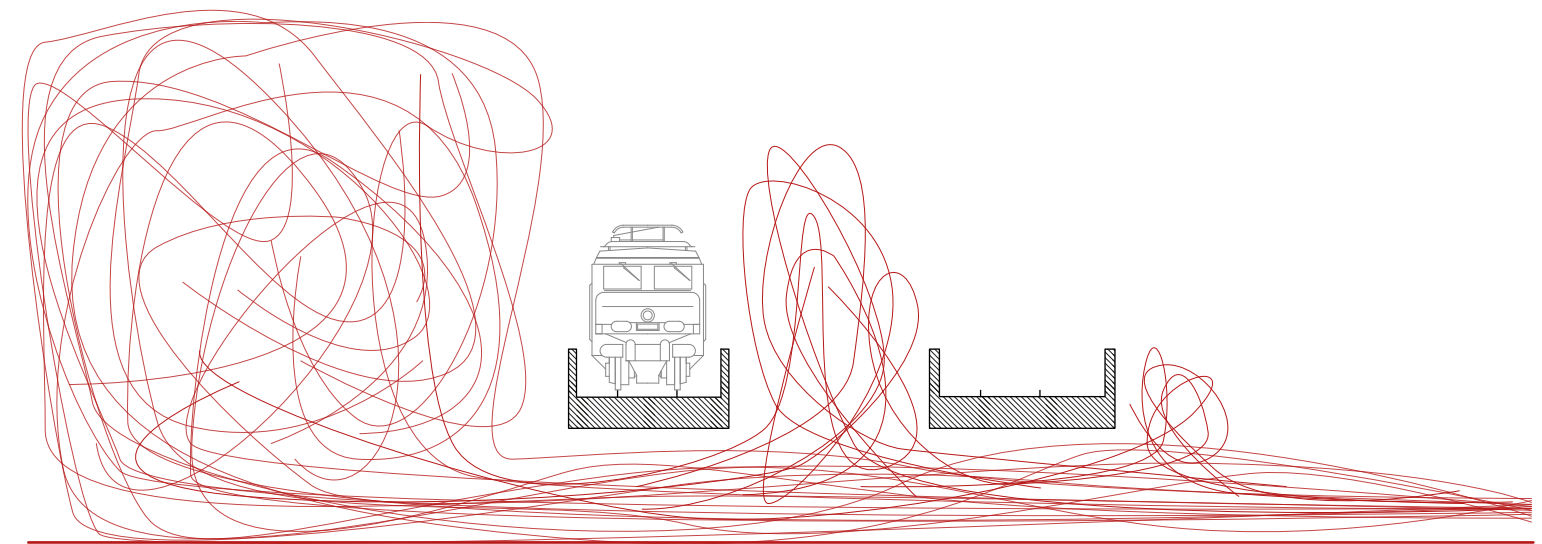
Una stazione ideologicamente opposta

## 4.3.3

Schizzo simbolico ad indicare un approccio d'intervento attorno ai binari che agisca al di sotto di essi, emergendo e sfruttando i suoi spazi interstiziali.

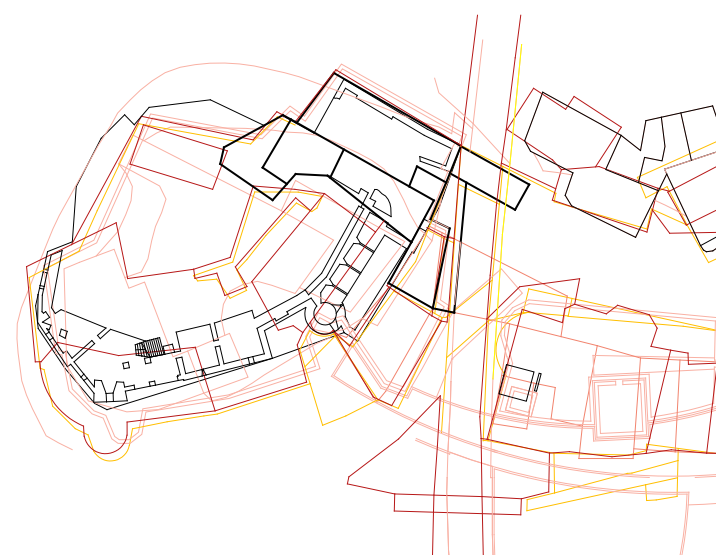
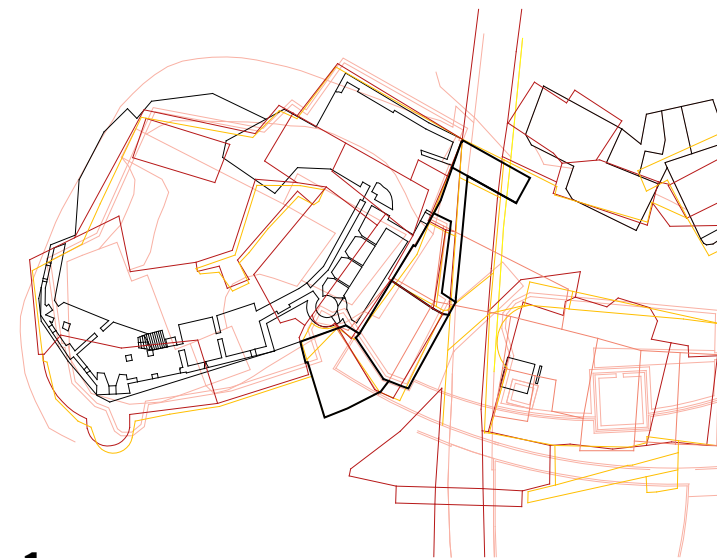
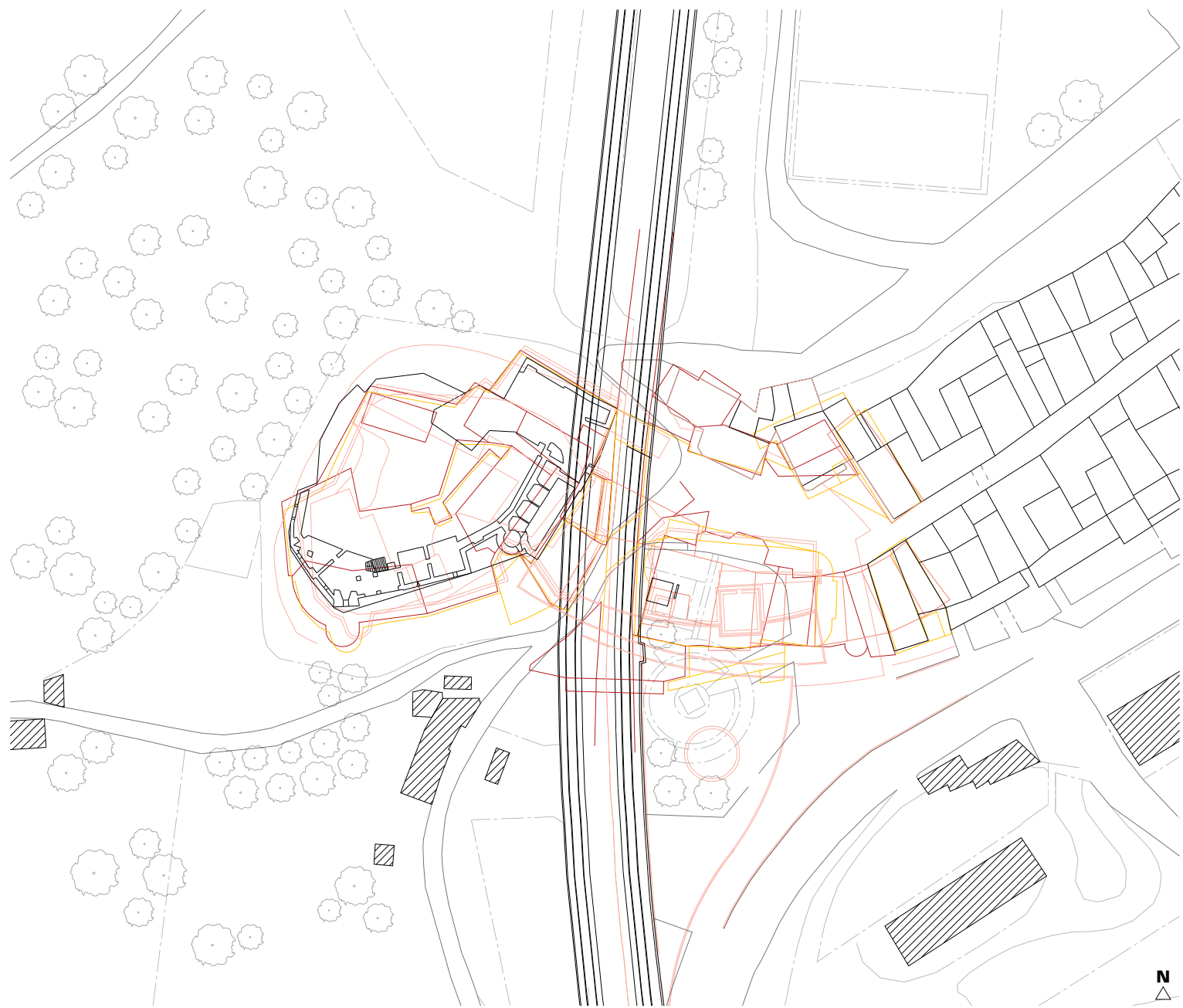
Quasi sempre, in uno schema distributivo attribuito alle stazioni di linea, la griglia con cui avviene la divisione dello spazio è disposta in modo parallelo all'andamento del sistema ferroviario. Il blocco di stazione contenente i servizi minimi è così posto per permettere un proseguo nel movimento dei treni. Le rotaie continuano e tramite una galleria si accede ad un volume parallelo dove sfociano i vari flussi. Un'eccezione avviene nelle stazioni di testa dove tutto si ferma e riparte, dove il cammino ferroviario è ad un punto limite, incontrando quindi un perpendicolarismo tra binari e spazi. È possibile sviluppare la stessa logica, o sensazione, scendendo da una stazione di linea? L'ipotesi basa le sue fondamenta su questo, lo sviluppo di spazi comuni non lungo, ma attraverso i binari, un compenetrarsi tra le parti. Due funzioni, prendere il treno e come agire per arrivare alla banchina o una volta scesi da essa, slegate, ma all'interno di un corpo solo e di conseguenza integrate nella loro autonomia. Due funzioni assimilabili ai due elementi presenti: a) La ferrovia esistente, raddoppiata e potenziata, svolge semplicemente la sua funzione. Salire e scendere dai vagoni. b) Il castello, e l'intervento sui suoi spazi, ha il compito di integrarsi e insinuarsi nei meccanismi ferroviari, fungendo da protesi, ma al contempo mantenendo, o gettando le basi per mantenere, una sua vita autonoma. Una dicotomia tra linea e capo, inteso come testa. A questo pensiero si aggiunge anche una componente più ideale, e romantica, di ridare l'identità di testa al castello nei confronti del borgo. Un'identità privatagli dal passaggio ferroviario e dalle circostanze, e ora riconsegnatagli grazie alle stesse.

Il lavoro si basa sull'integrazione dei ruderi negli interstizi ferroviari, innescando un continuo sguardo e dialogo distaccato tra le componenti, intervenendo nel riportare alla luce delle sottostrutture nascoste su cui inserire le possibili funzioni. Non gioca più un ruolo centrale il sopra o il sotto, ma l'inserirsi nello spazio reso vuoto dal progetto ferroviario e dall'azione del tempo.



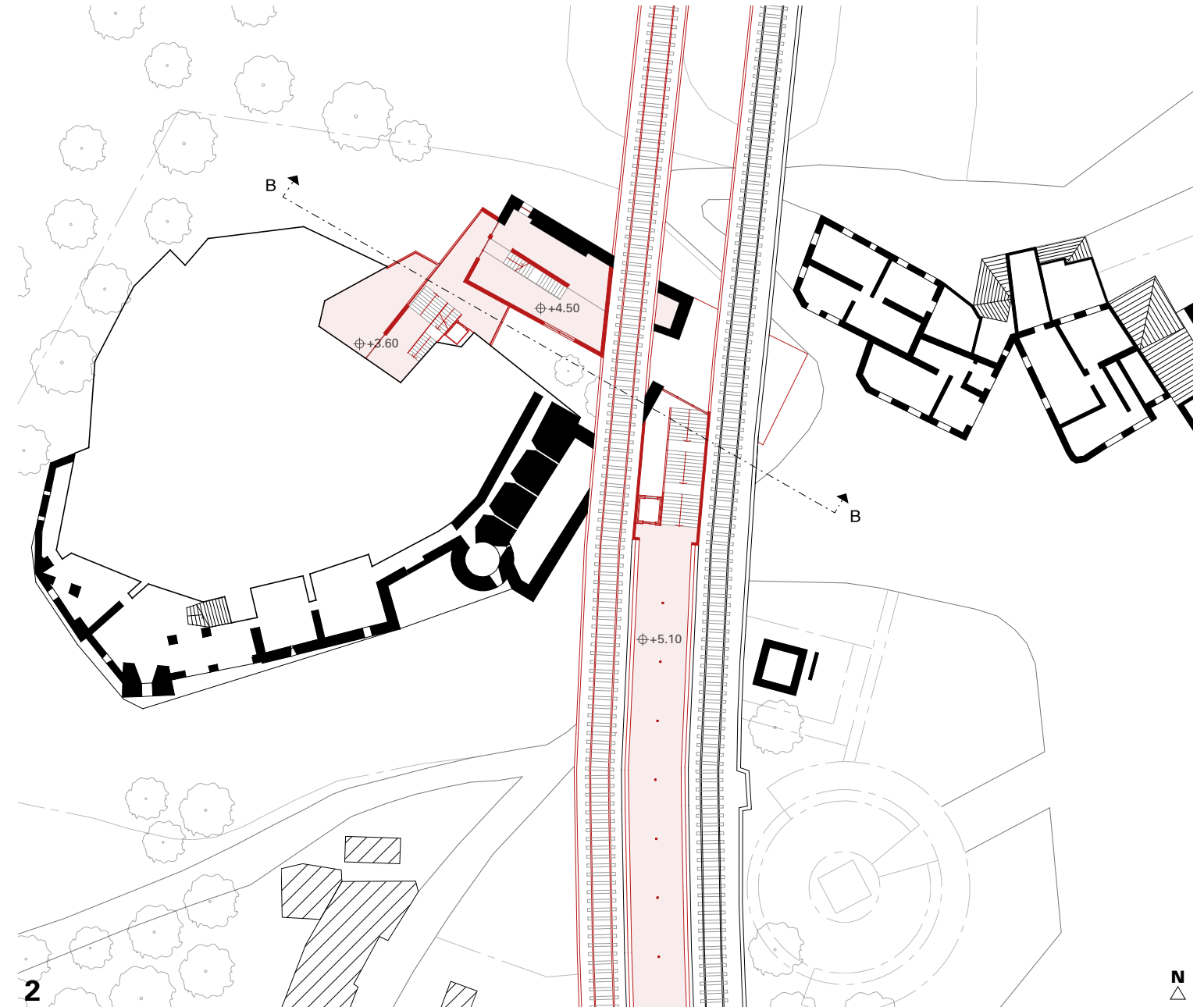
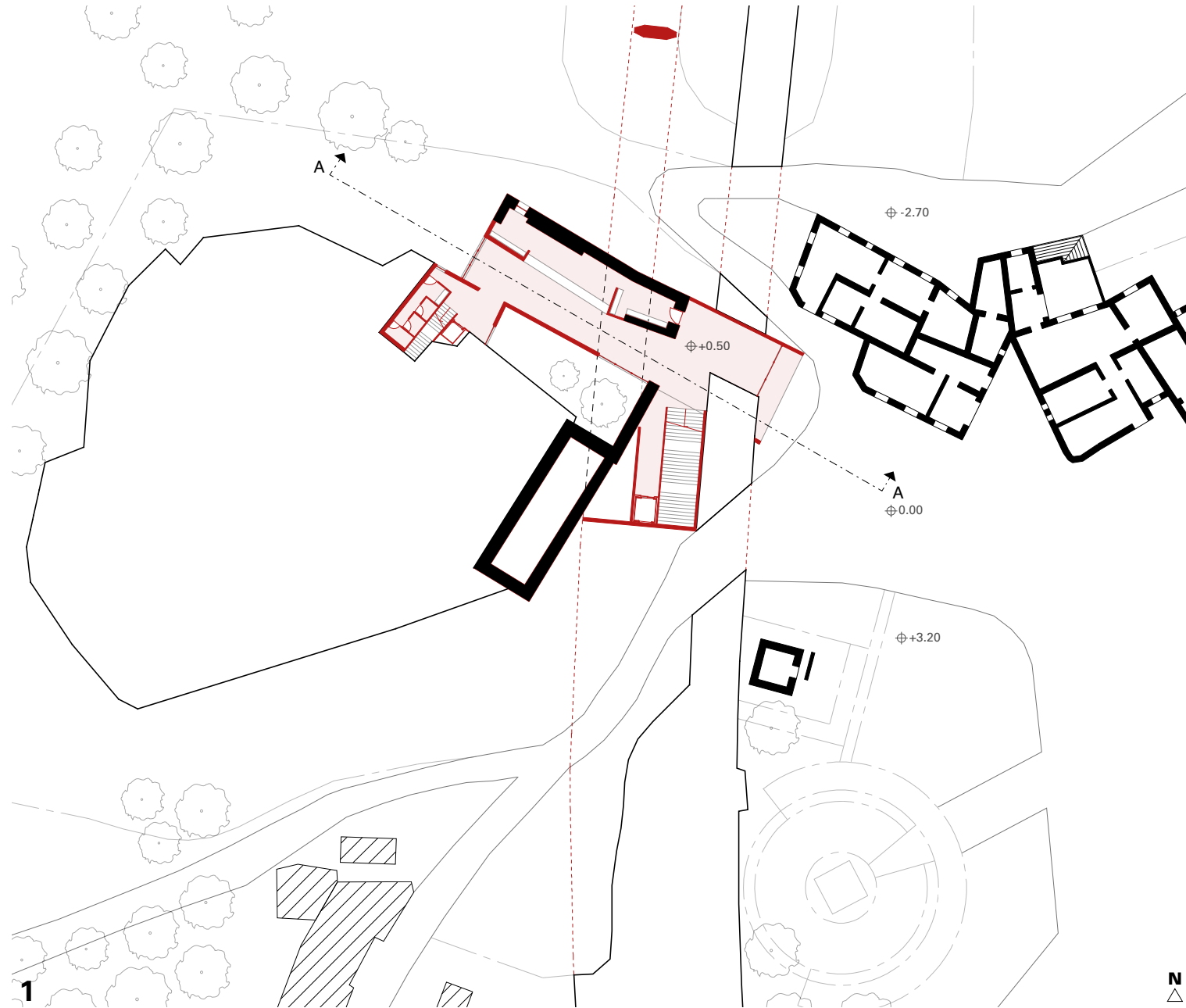
Il nome è dovuto solamente all'ispirazione data dai diagrammi compositivi dell'architetto americano per realizzare la planimetria, più che ad una precisa e puntigliosa emulazione del suo processo. La planimetria, in scala 1:1000, consiste in una sovrapposizione dei catastali e dei progetti decorsi nel tempo tra la piazza e il castello.

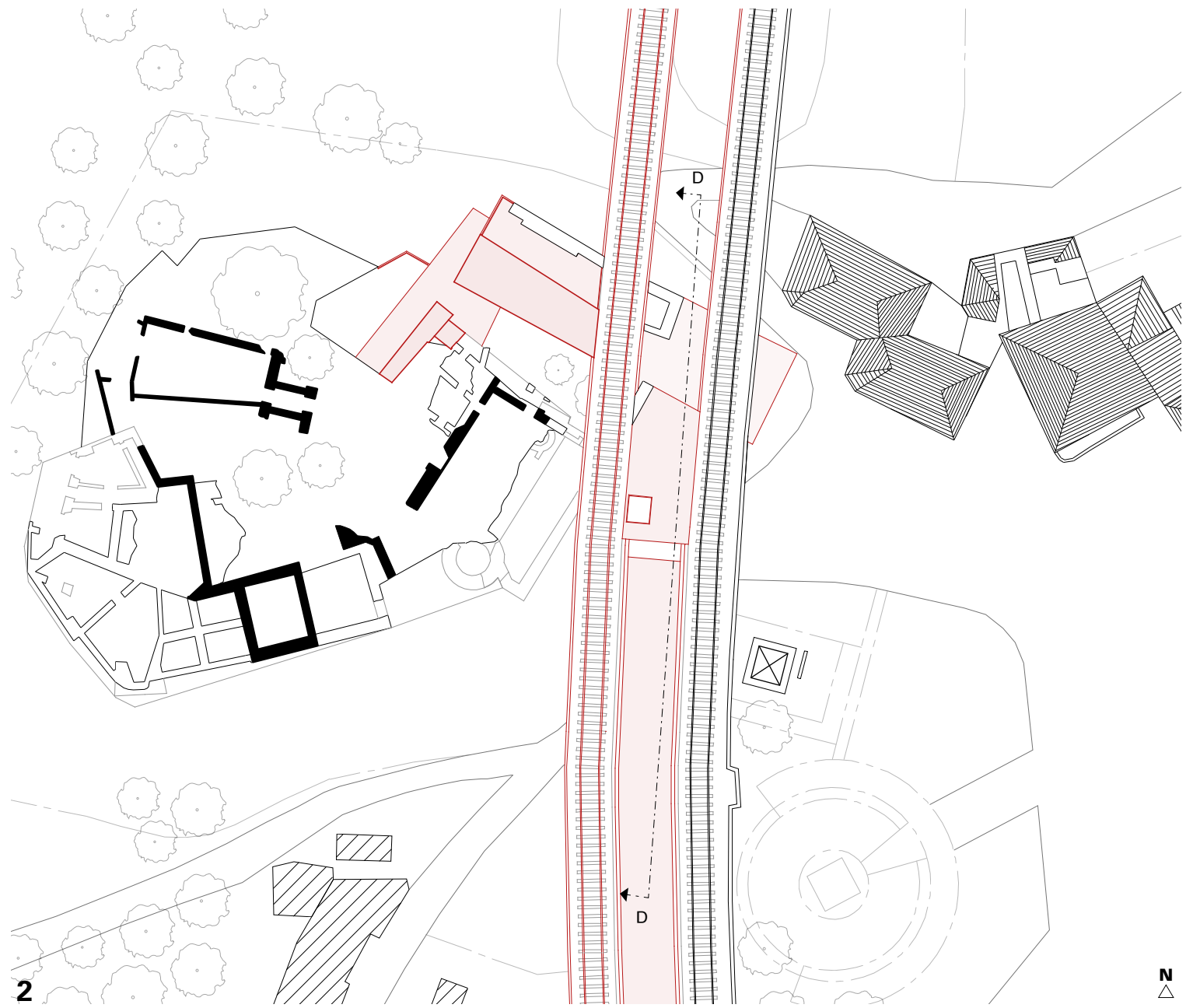
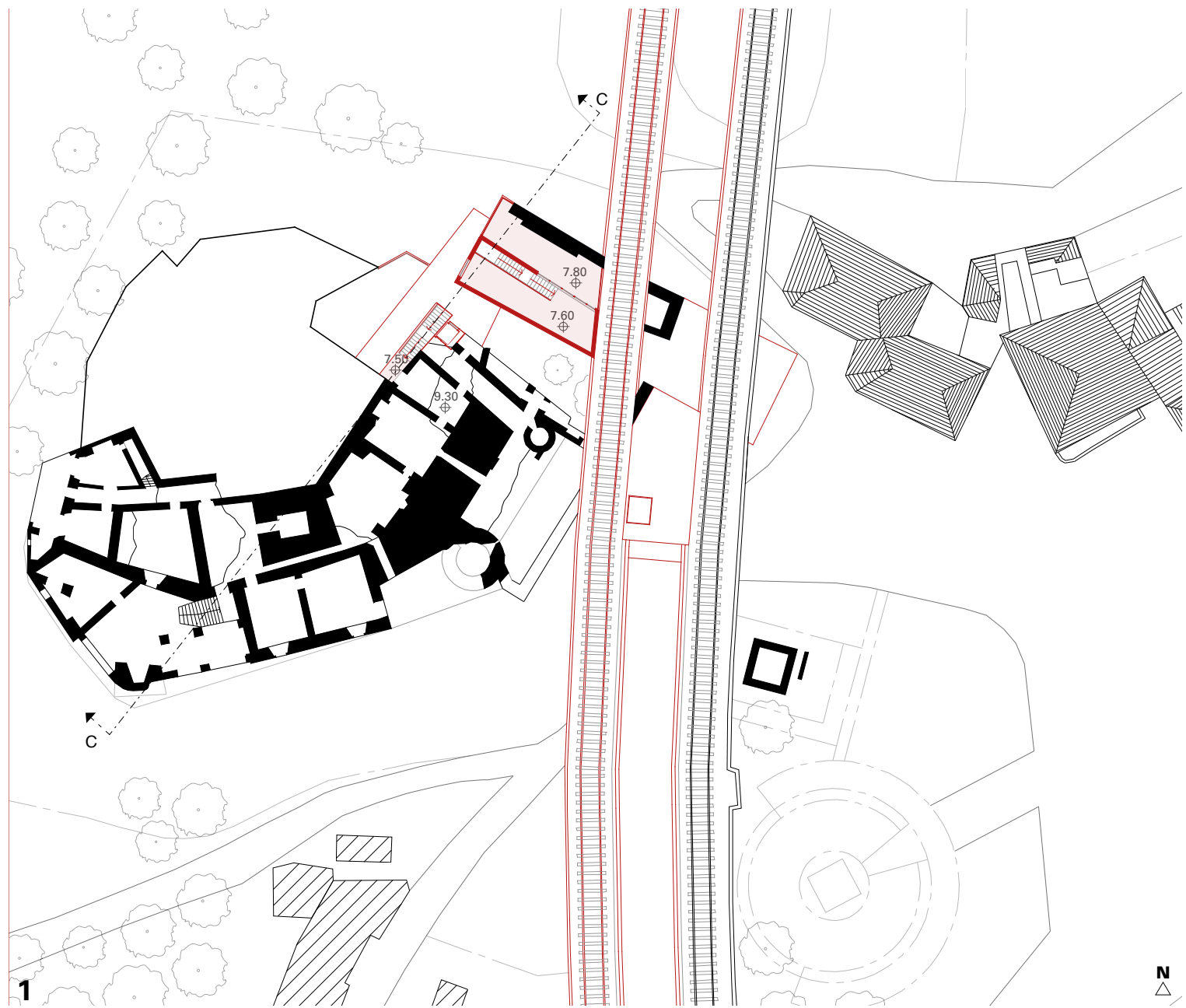
- 1. Cellule esterne adiacenti alla struttura del castello
- 2. Cellule ritenute d'interesse nel progetto di Manodopera 2003-05
- 3. Cellule relative alla scomparsa casa dei Busicchi, al vecchio ingresso e all'area del vecchio scalone di distribuzione
- 4. Cellule appartenenti all'area del castello più colpita e distrutta dai bombardamenti e dal tempo



Scelta d'intervento sulle cellule 4, appartenenti all'area più distrutta di Malnido. L'utilizzo di queste unità frammentate è mirato ad ancorarsi a sottostrutture non apparenti in modo diretto, a rigenerare lo spazio più degradato e maneggiabile allo stato attuale, oltre che a rigenerare con i volumi la parvenza delle frammentazioni presenti un tempo grazie alle numerose famiglie che abitavano il castello dal XIX secolo.

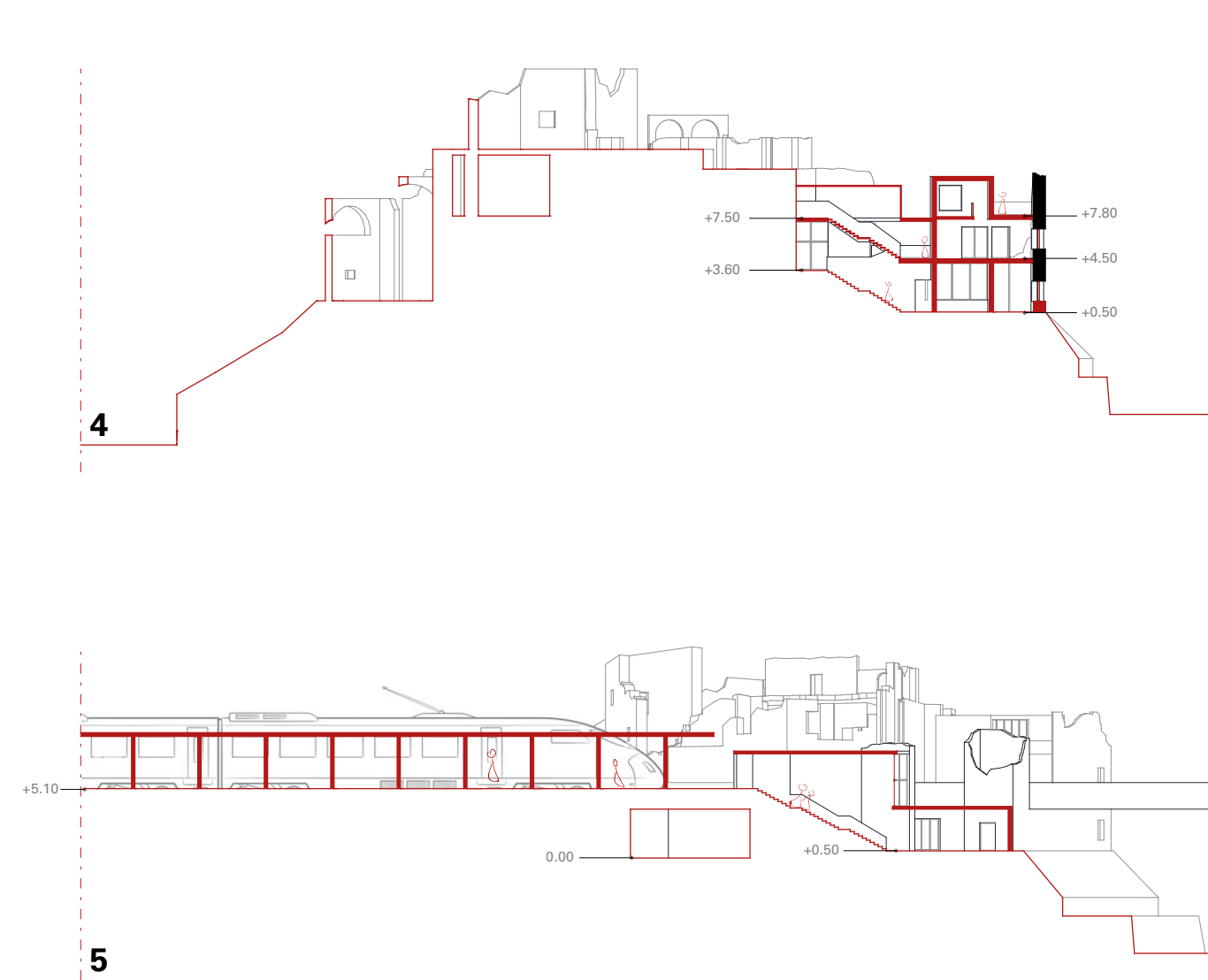
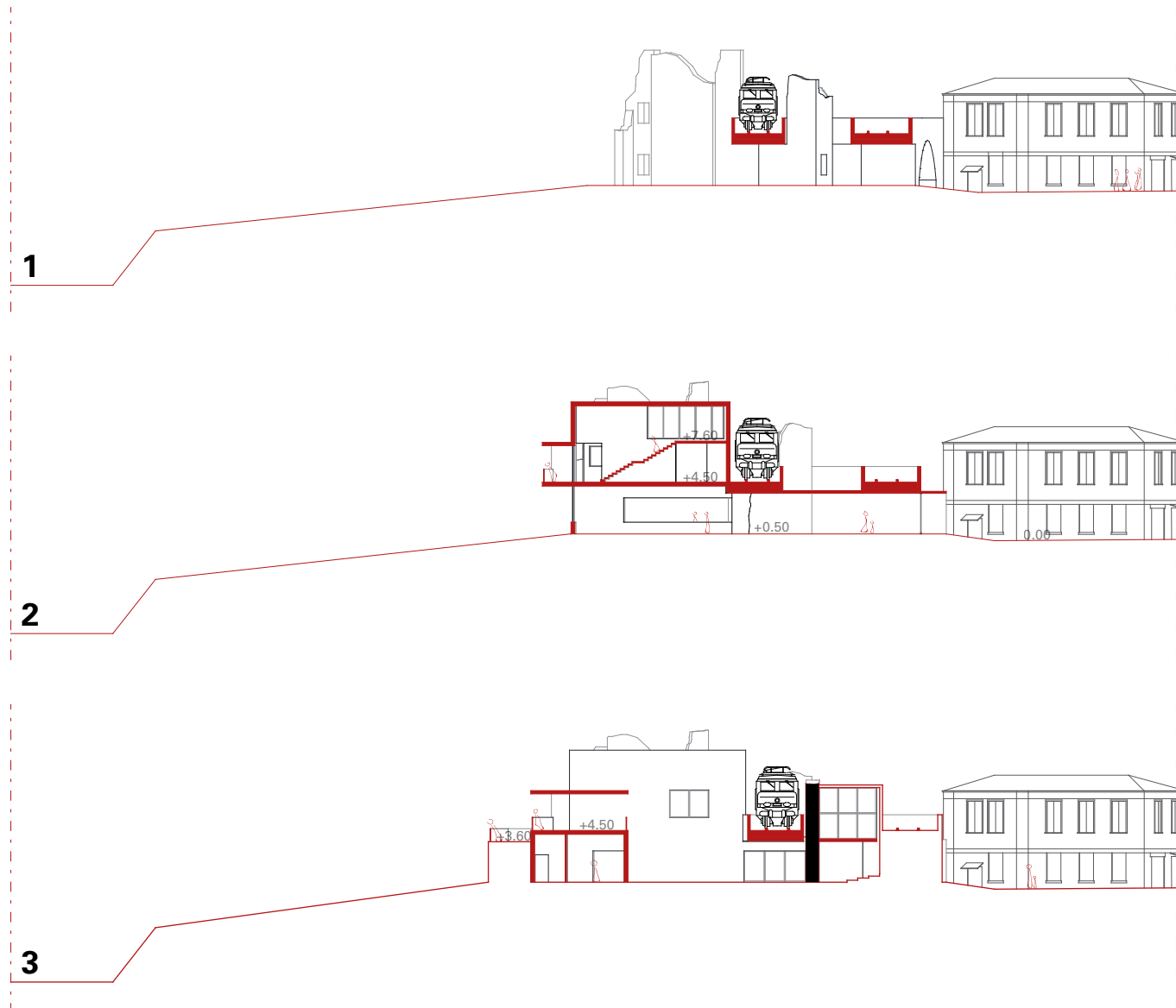
1. Ipotesi planimetria piano terra in scala 1:500  
2. Ipotesi planimetria primo piano in scala 1:500

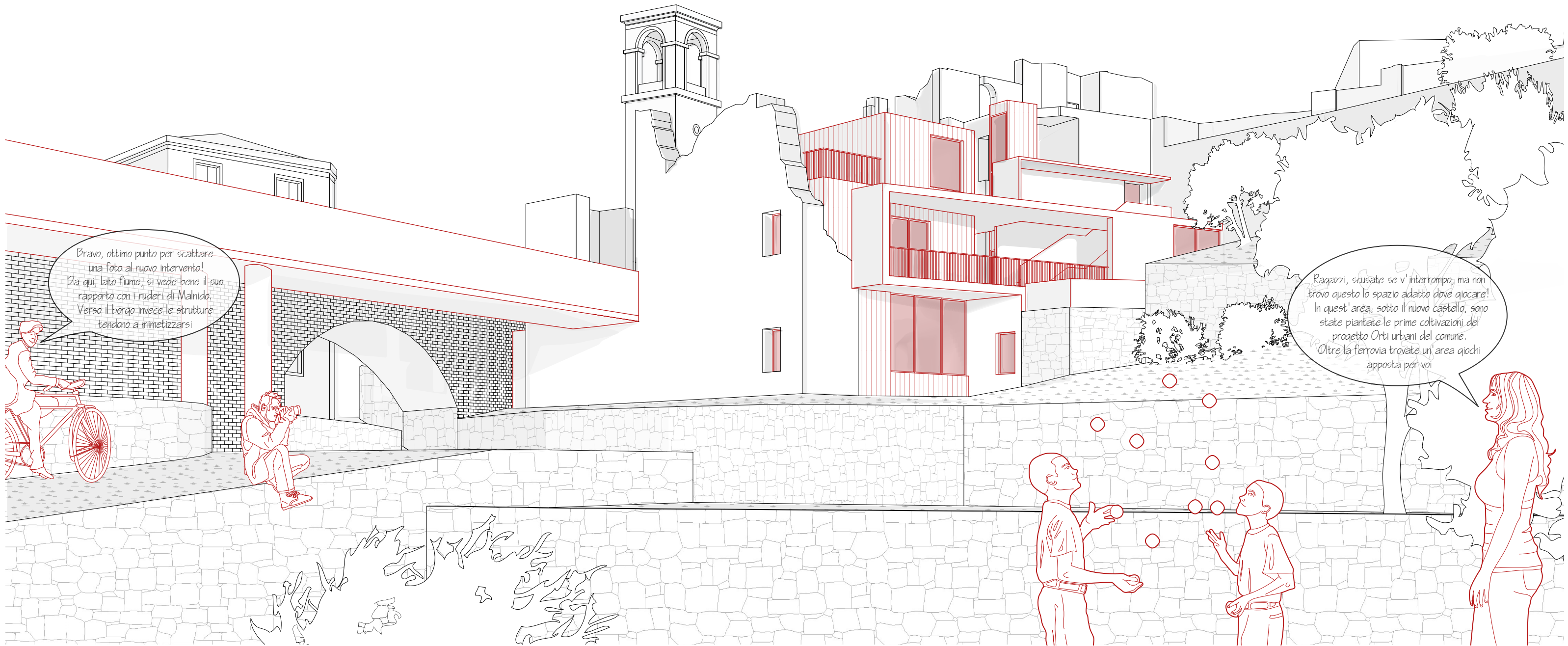




- 1. Ipotesi sezione AA con il solo intervento ferroviario in scala 1:500
- 2. Ipotesi sezione AA in scala 1:500
- 3. Ipotesi sezione BB in scala 1:500

- 4. Ipotesi sezione CC in scala 1:500
- 5. Ipotesi sezione DD in scala 1:500





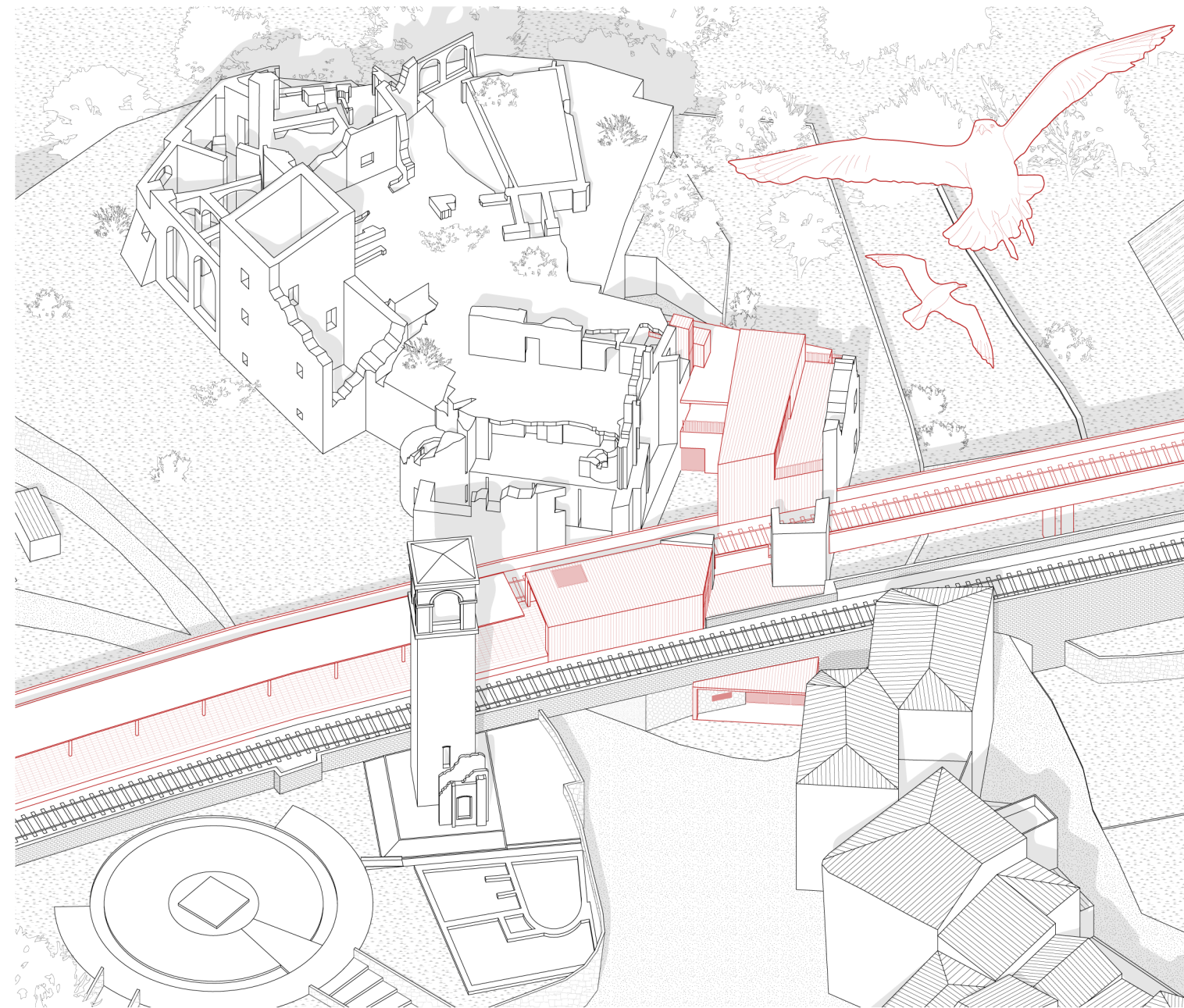
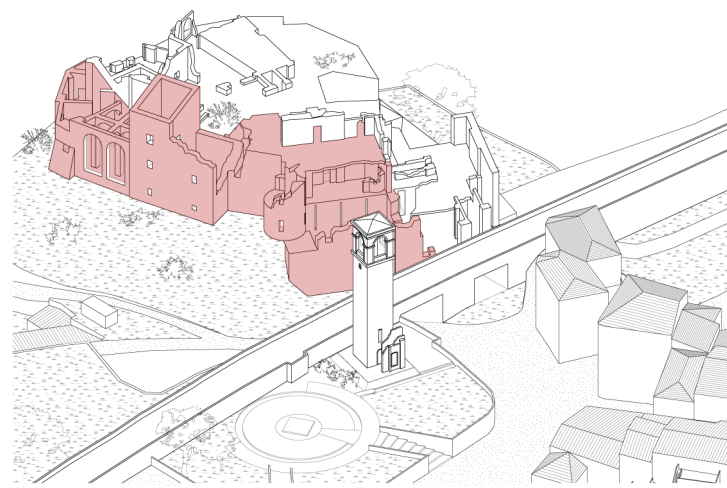
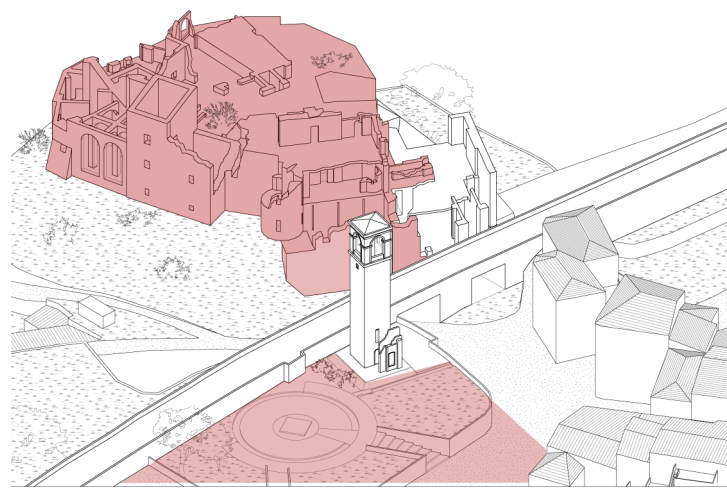
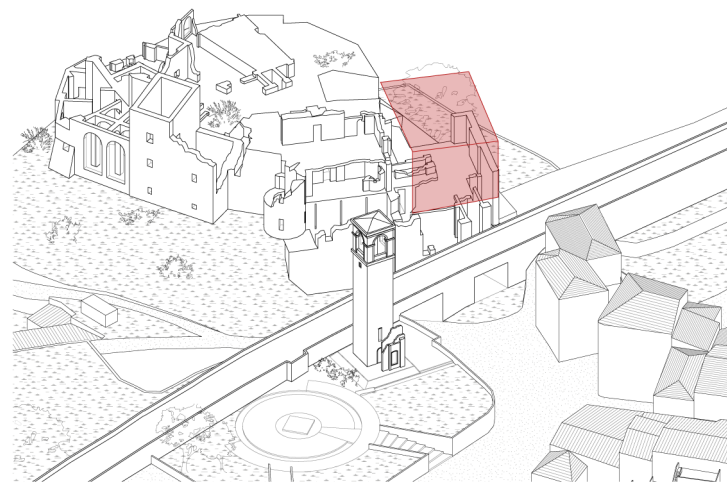
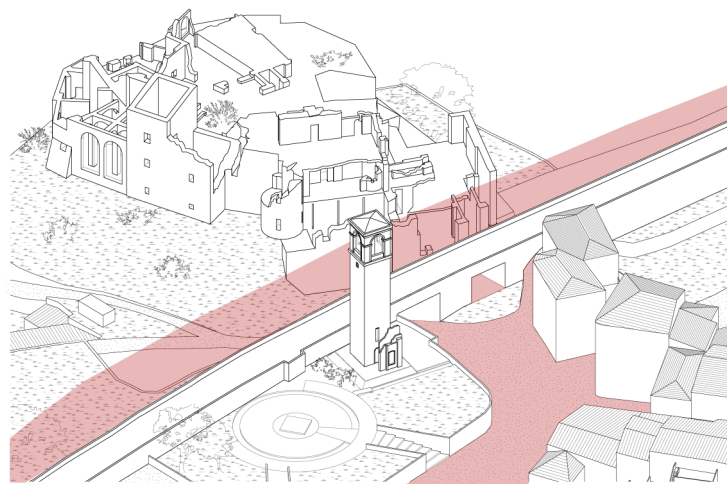
Bravo, ottimo punto per scattare una foto al nuovo intervento! Da qui, lato fiume, si vede bene il suo rapporto con i ruderi di Malnido. Verso il borgo invece le strutture tendono a mimetizzarsi

Ragazzi, scusate se v'interrompo, ma non trovo questo lo spazio adatto dove giocare! In quest'area, sotto il nuovo castello, sono state piantate le prime coltivazioni del progetto Orti urbani del comune. Oltre la ferrovia trovate un'area giochi apposta per voi

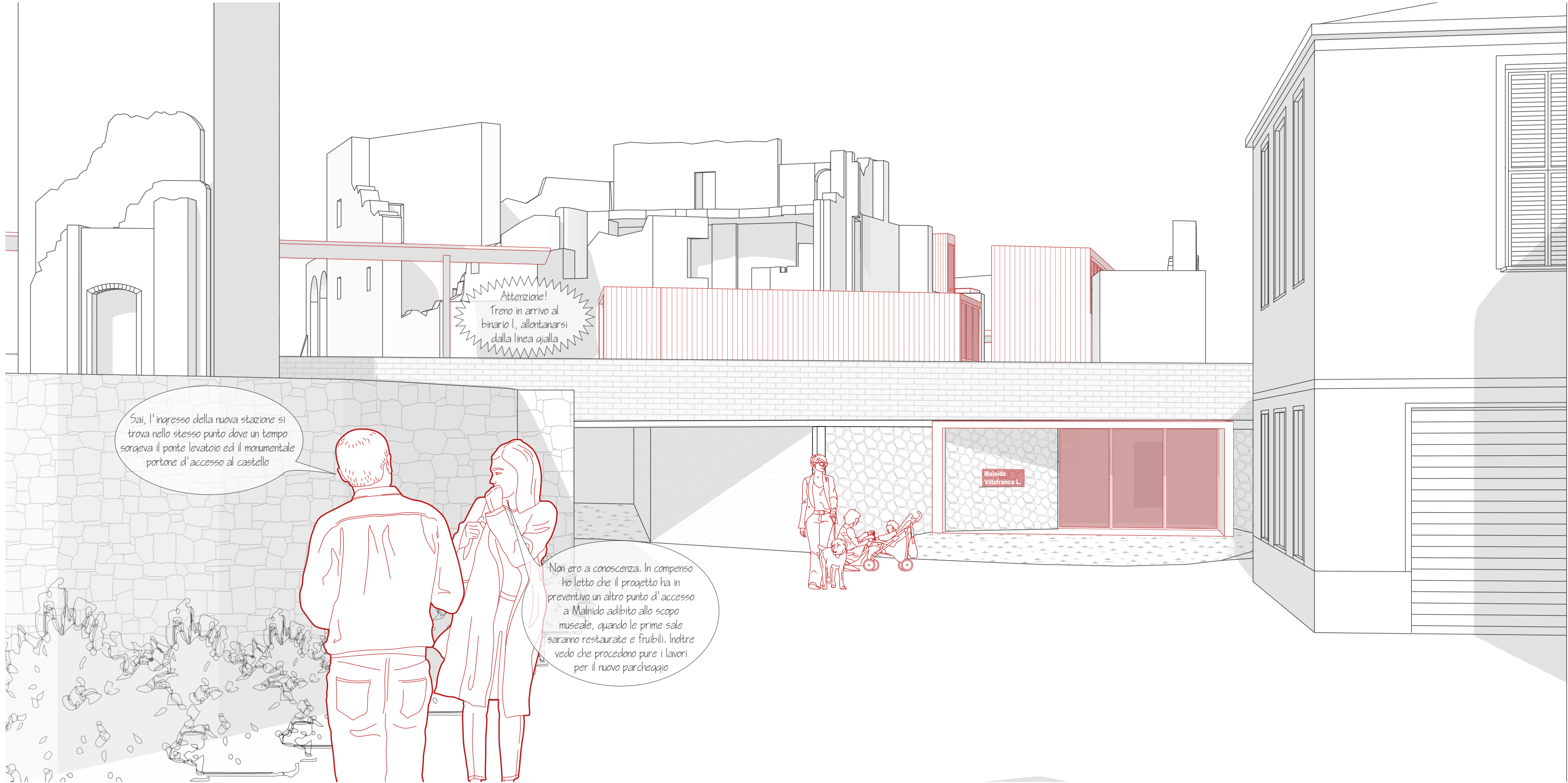
Fasi temporali dell'ipotesi progettuale

1. Fase 1: Banchina ed opere ferroviarie, piano terra, liberazione spazio antistante l'ingresso
2. Fase 2: Piani superiori, meccanismo distributivo e opere di predisposizione per spazi futuri
3. Fase 3: Studio sui ruderi restanti per graduale musealizzazione e nuovo parcheggio della stazione
4. Fase 4: Apertura del nuovo ingresso e della prima zona museale tra i ruderi

Vista assometrica della Fase 2







Sai, l'ingresso della nuova stazione si trova nello stesso punto dove un tempo sorreggeva il ponte levatoio ed il monumentale portone d'accesso al castello

Attenzione!  
Treno in arrivo al binario 1, allontanarsi dalla linea gialla

Non ero a conoscenza. In compenso ho letto che il progetto ha in preventivo un altro punto d'accesso a Malnido adibito allo scopo museale, quando le prime sale saranno restaurate e fruibili. Inoltre vedo che procedono pure i lavori per il nuovo parcheggio

Malnido  
Villafranca L.

## Bibliografia

- AA. VV., *Castelli di Lunigiana*, Pontremoli, Cavanna, 1927
- AA.VV., *La Spezia-Parma. La ferrovia tra il Mediterraneo e l'Europa*, Zolesi Editore, Pontremoli, 1991
- AA.VV., *Money*, Ardeth #03, 2018
- Ambrosini D., Padeletti G., *Il castello di Malnido a Villafranca Lunigiana: analisi storica e ipotesi di recupero*, Genova, Università di Genova, A.A. 1985/86
- Armando A., Durbiano G., *Teoria del progetto architettonico. Dai disegni agli effetti*, Carrocci Editore, Roma, 2017
- Baudrillard J., *Simulacres et simulation*, Parigi, Editions Galilée, 1981
- Branchi E., *Storia della Lunigiana feudale*, Pistoia, 1897-1898, vol.II
- Calvino I., *Il castello dei destini incrociati*, Milano, Mondadori, 1994
- Cavalli G., *Il castello di Malnido a Villafranca di Lunigiana*, La Spezia, Litografia Conti, 2011

- Cavalli G., *Villafranca. Storia di un marchesato di Lunigiana*, Città di Castello, Genesi, 2005
- Ciorra P., *Peter Eisenman. Opere e progetti*, Milano, Electa, 1993
- Derrida J., *Psychè. Invenzioni dell'Altro*, Milano, Jaca Book, 2008
- Dick P., *I simulacri*, Editrice Nord, 1980
- Fiori G., *Vicende feudali Malaspiniane*, La Nazionale, La Nazionale, Parma, 1965
- Gallo N., *Guida storico-architettonica dei castelli della Lunigiana-Toscana*, Prato, Istituto Valorizzazione Castelli, 2002
- Gould S. J., *Il pollice del panda della tecnologia in bravo brontosau- ro*, Feltrinelli, 1992
- Latour B., Manguin P., Teil G., *A note on socio-technical graphs, in Social studies of science*, 1992
- Latour B., Yaneva A., *Give me a gun and i will make all buildings move*, Ardeth, 2, 2018
- Maffei G. L., *La casa rurale in Lunigiana*, Venezia, Marsilio, 1990
- Orazi M., *Testi sulla (non più) città: Rem Koolhaas*, Roma, Quodlibet, 2021
- Platone, *Repubblica*, Libro settimo: il mito della caverna (p.86)
- Salvanelli G., *La ferrovia Parma-La Spezia*, La Spezia, Luna Editore, 1997
- Tafuri M., *Five architects N.Y.*, Roma, Officina Edizioni, 1978
- Yaneva A., *From reflecting in action towards mapping of the real*, in I.Doucet, 2011
- Yaneva A., *Mapping controversies in architecture*, Ashgate Publishing, Ltd., 2012
- Yaneva A., *The method of architectural anthropology*, Londra, Routledge, 2021
- Zaera P. A., *Encontrando libertades: conversaciones con Rem Koolhaas*, Madrid, El Croquis n.53, 1992

## Analisi del territorio

AA. VV., *Il sogno di ferro. Cronaca di un percorso mancato. La variante della Civiglia*, Bagnone quaderni di progetto, 2001

AA.VV., *Studi Lunigianesi in archivio Associazione Manfredo Giuliani per le ricerche storiche ed etnografiche della Lunigiana*

ASF n°85, Matteo Vinzoni, *Pianta antica dei confini*

ASP (Archivio di Stato di Pisa), *Catasto Leopoldino*

Comune di Villafranca in Lunigiana, *Fogli catastali*, Quadro d'unione. Sez. D

Studio Manodopera Architetti e Associati, *Archivio progetto la stazione nel castello di Malnido*, 1995-2005

+Studio Architetti e Associati, *Archivio progetto la stazione nel castello di Malnido*, 1995-2005

www.comune.villafranca.ms.it, *fogli catastali*

www.fuocodisannicolò.altervista.org, *Il Castello di Malnido. La Chiesa di San Nicolò, Fotografie. Mappe della Lunigiana*

www.igmi.org, *Fogli n.12, 15*, 1957

www.lunigianaworld.com, *Immagini di Villafranca e della Lunigiana*

www.manfredogiuliani.com, *Archivio di ricerche storiche ed etnografiche della Lunigiana*

www.san.beniculturali.it, *carte di Villafranca in Lunigiana*

www.terredilunigiana.com, *Il castello di Malnido*

www.terredilunigiana.com, *conferenza di Germano Cavalli*

www.youtube.com, *drone in volo su Malnido*

## Analisi dell'infrastruttura

Delibera 21 Dicembre 2001, n.121 (Gazzetta Ufficiale n.51/2002), *approvazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche*

Giunta Regionale Emilia-Romagna, *Allegato 1-Nota regione Emilia Romagna*, 2.12.2021

Giunta Regionale Toscana, *Ferrovie*, 2012

L. 21 Dicembre 2001, n.443, *Delega al governo in materia d'infrastrutture ed insediamenti strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*

L. 29 Dicembre 2021, art.5, *Mims, Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci*

RFI, Italferr, *Studio d'impatto ambientale. Quadro di riferimento ambientale, progetto preliminare linea pontremolese-completamento raddoppio*, 2001

RFI, Italferr, *Studio d'impatto ambientale. Quadro di riferimento ambientale e sintesi non tecnica, progetto preliminare linea pontremolese-completamento raddoppio*, 2001

RFI, Italferr, *Studio d'impatto ambientale. Quadro di riferimento programmatico, progetto preliminare linea pontremolese-completamento raddoppio*, 2001

UNI (Ente Nazionale Italiano di Unificazione), *Norma UNI 750. Banchine di stazione*, Milano, 1996

www.ansfisa.gov.it, *Normative ferrovie isolate*

www.ansfisa.gov.it, *Normative infrastruttura ferroviaria nazionale*

www.documenti.camera.it, seduta n.136, 28/03/2007, *interrogazione a risposta immediata Barani-Di Pietro su: Progetto di raddoppio del tracciato ferroviario Parma-La Spezia in relazione alla salvaguardia del castello di Malnido sito nel comune di Villafranca in Lunigiana*

www.fsitaliane.it, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Roma, 2016

www.fs.italiane.it, *opere strategiche*

www.fsitaliane.it, *piano industriale del gruppo FS italiane 2022-2031*

www.italferr.it, *Opere strategiche PNRR*

www.mit.gov.it, *Infrastrutture strategiche*

www.openpnrr.it, *Elenco dei progetti di infrastrutture ferroviarie*

www.otinord.it, *Ferrovia La Spezia-Parma: potenziamento della linea Pontremolese*

www.silos.infrastrutturestrategiche.it, *Completamento raddoppio asse ferroviario pontremolese*, scheda n.36

www.stradeeautostrade.it, *Il raddoppio della linea ferroviaria Parma La Spezia*

www.vincoliinrete.beniculturali.it, *Ricerca geografica ed individuazione beni vincolati lungo le opere strategiche ferroviarie*

## Articoli

www.cittàdellaspezia.com, Pontremolese, *intervista al commissario Mariano Cocchetti*

www.ecodellalunigiana.it, *Lunigiana:CNA favorevole al raddoppio della pontremolese*

www.fondazionefs.it, *Storia delle prime ferrovie italiane*

www.ilcorriereapuano.it, *Un castello per stazione*

www.ilcorriereapuano.it, *Alla Toscana e alla Lunigiana interessa davvero la Pontremolese?*

www.ilcorriereapuano.it, *La Toscana da sempre impegnata per la realizzazione della Pontremolese*

www.ilsecoloxix.it, *Pontremolese, bando per il primo lotto*

www.ilsecoloxix.it, *Pontremolese, i costi del raddoppio ferroviario salgono a 4.5 miliardi. Per la galleria di valico servono 10 anni di lavoro*

www.ilsecoloxix.it, *Un anno di lavori perduto per la Pontremolese*

www.iltirreno.it, *Fermata del treno nel castello di Malnido*

www.iltirreno.it, *Crolli viadotto a Villafranca*

www.lanazione.it, *Il treno fermerà nel vecchio castello*

www.lanazione.it, *Mappa iter dei lavori*

www.lanazione.it, *Parco Tra La Cà*

www.lanazione.it, *Pontremolese, infrastruttura senza veri investimenti*

www.legaambientetoscana.it, *Pontremolese opera prioritaria*

www.mobilità.regione.emilia-romagna.it, *Approvazione del progetto definitivo da parte della Giunta regionale*

www.rfi.it, *Ordinanze e cronoprogramma della Pontremolese*

www.toltealcassetto.it, *Ferrovia Spezia-Parma*

www.va.mite.gov.it, *Raddoppio linea ferroviaria Pontremolese: tratta Parma-Osteriazza e tratta Berceto-Chiesaccia*

www.videotaro.it, *Raddoppio Pontremolese*

www.voceapuana.com, *Finanziamento tratta parmense*

www.youtube.com, *Commissione congiunta I+VI del 31.03.2022*

# Ringraziamenti

A conclusione dell'elaborato, ritengo opportuno ritagliare un breve spazio per ringraziare chi mi ha supportato standomi vicino, strappandomi un sorriso, fornendomi materiale, spronandomi e criticandomi durante tutto questo percorso.

Mi sento di menzionare in particolare:

Il mio relatore, il professor Alessandro Armando, per la sua pazienza e per essere stato una guida saggia durante il mio percorso accademico.

Mio padre, esempio di vita, in grado di mostrarmi sempre prospettive nuove e differenti da cui guardare il mondo.

Mia madre, per le discussioni, per la sua forza, sensibilità e maniacalità artistica.

Infine, non per importanza, con un pò di sano egoismo, me stesso.

