

# COMUNE DI GENOVA

## PUO "EX MIRALANZA"

committente  
**COSPE S.r.l.**

Progetto e sviluppo immobiliare



Seriate (Bg) via Pastrengo n°1/c - tel. 035/303904 - fax. 035/0662363  
e-mail: domus@studiodomus.net - web: www.studiodomus.net  
Iscritta al casellario delle società di Ingegneria e professionisti - AVCP

Progetto PUO



Galleria G. Mazzini 3/8 - 16121 Genova, Italia  
tel. 010 54 14 66 - P. IVA 0341 948 01 02  
email: info@ferrandoarchitetti.it

Progetto viabilità

ING. MARCO MASTRETTA

Genova GE

Componente ambientale



Via Edmondo de Amicis, 6/10, 16122 Genova GE  
010 595 6633

Progetto elettrico e meccanico



Caselle T.se (TO) - Via Filatolo, 23/A  
tel. 011.92.03.458 - fax. 011.01.61.739  
e-mail: progett@qbservice.it

Geologia--Invarianza



Desenzano del Garda (Bs), via Olivetti n°94/E  
cell. 348.88.56.130 - fax. 030.91.19.618  
e-mail: info@tecnogeologia.it - PEC: tecnogeologia@pec.it

Progetto prevenzione incendi



Via Diaz n.93  
22100 COMO  
tel:031-49.40.30  
mail: info@nordengineering.it

REVISIONE	OGGETTO DELL' AGGIORNAMENTO	DATA	DISEGNATORE	CONTROLLO
00	prima emissione	28.02.2022	BA	CP

### PIANO URBANISTICO OPERATIVO

### RELAZIONE STORICA MANUFATTO INTERRATO VIA LEPANTO

COMMESSA N°	015	2021
STATO AVANZAMENTO	PD	REV 00
ID FILE	015_21_PUO_Tav.00_Cartigli_00_PD.dwg	
SCALA	1:500	
ALLEGATO N°	STO	

Genova, 11.2.2022

Egr.  
Arch. Andrea Boatti  
Domus Ing&arch S.r.l.  
via Pastrengo 1/c  
24068 Seriate (BG)

*Oggetto:* caratteristiche del manufatto ubicato sotto via Lepanto

### **1. Elementi di contesto**

Il contesto spazio-temporale in cui si inserisce la vicenda del manufatto è quello di un tessuto industriale di età moderna che ha realizzato grandi e piccole infrastrutture e insediamenti produttivi di dimensioni diverse, spesso giunti con diverse trasformazioni dal secolo XVIII al XXI.

Se la sponda destra del Polcevera è ancora oggi segnata dal grande canale parallelo al Polcevera che percorre tutta la valle con toponimi che fanno in numerosi casi riferimento ai molini presenti e attivi fino agli anni '60 del Novecento, il lato destro, più densamente edificato e più trasformato in età moderna, sembra privo di queste infrastrutture perché esse sono più puntuali, spesso integrate a infrastrutture contemporanee e in generale più modificate che per il lato antistante.

Entrambi i lati sono cioè caratterizzati da uno sviluppo industriale antecedente il XIX secolo e fondato su una rete idrica strutturata per alimentare dei molini che fornivano forza motrice a ogni genere di industrie.

Per evidente opportunità e facilità di trattamento, abbiamo proceduto regressivamente attraverso le fonti del XIX secolo, senza ricorrere, per ora, a una più approfondita ricerca su quanto conservato presso l'ASGe e l'Archivio storico del Comune di Genova.

### **2. Il progetto delle officine ferroviarie di Rivarolo (1888-90)**

Il primo documento cartografico analizzato proviene dal fondo del Genio Civile (porti, spiagge e fari) che riguarda gli interventi effettuati sulla ferrovia. Fra questi un intervento progettato alla fine degli anni '80 che prevede la realizzazione di un'officina in luogo di una precedente manifattura. Se ne rileva l'edificio, frontistante la proprietà su cui si attua il PUO.

Il tessuto industriale dell'area, pienamente sviluppato e in parte servito da macchine a vapore (si veda per una discussione per queste attività quanto riportato in G. Doria, Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale, Milano (Giuffrè), 2 voll. 1969 e 1973), fa comunque ampio riferimento, almeno per la collocazione, alla forza motrice idraulica.

La carta, sovrapposta alla cartografia attuale è navigabile qui: [Soc. Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo - Officine di Rivarolo" \(1887 - 1890 ott.\)](#)

Se ne riportano due particolari di seguito, indicandone la relazione con la rete individuata dalla Protezione civile del Comune di Genova.

### 3. La carta di difesa generale di Genova di Ignazio Porro (1836-1840)

La carta di Ignazio Porro ci consente di individuare gli edifici presenti nella prima metà del XIX secolo, come già detto sono presenti numerosi molini sulla sponda destra del Polcevera dove si individua anche la continuità e la grande dimensione della roggia parallela al corso d'acqua, e diversi edifici di grande dimensione con evidenti funzioni industriali.

Il quadro idraulico che emerge dalla carta riguarda (e data come termine ante quem) i tracciati dei canali rilevati dai rilievi della Protezione civile del Comune di Genova che si discostano di poco da quelli già presenti nel 1840. Quello che cambia, e di molto è il letto del torrente e l'area golenale che nella carta di Porro è ancora libera.

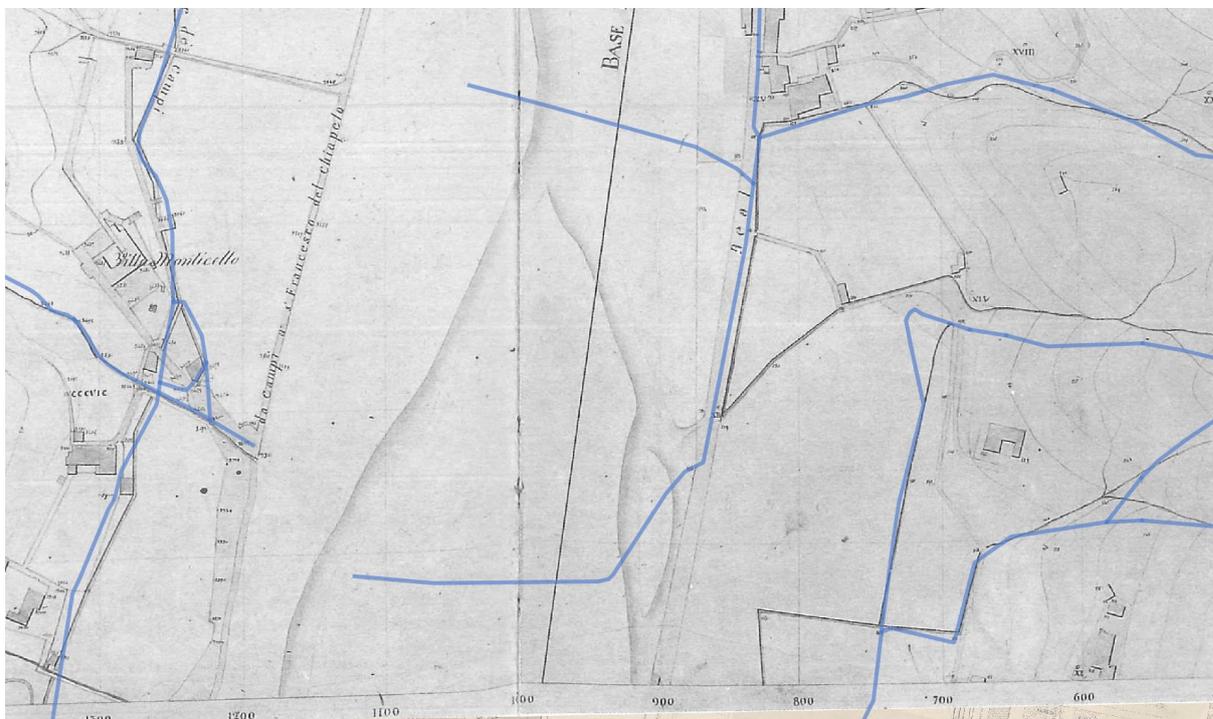


Fig. 1 – Particolare dalla tav. 36 della Carta generale di difesa di Genova cui sono sovrapposti i tracciati dei corsi d'acqua prevalentemente sotterranei rilevati dalla Protezione civile del Comune di Genova.

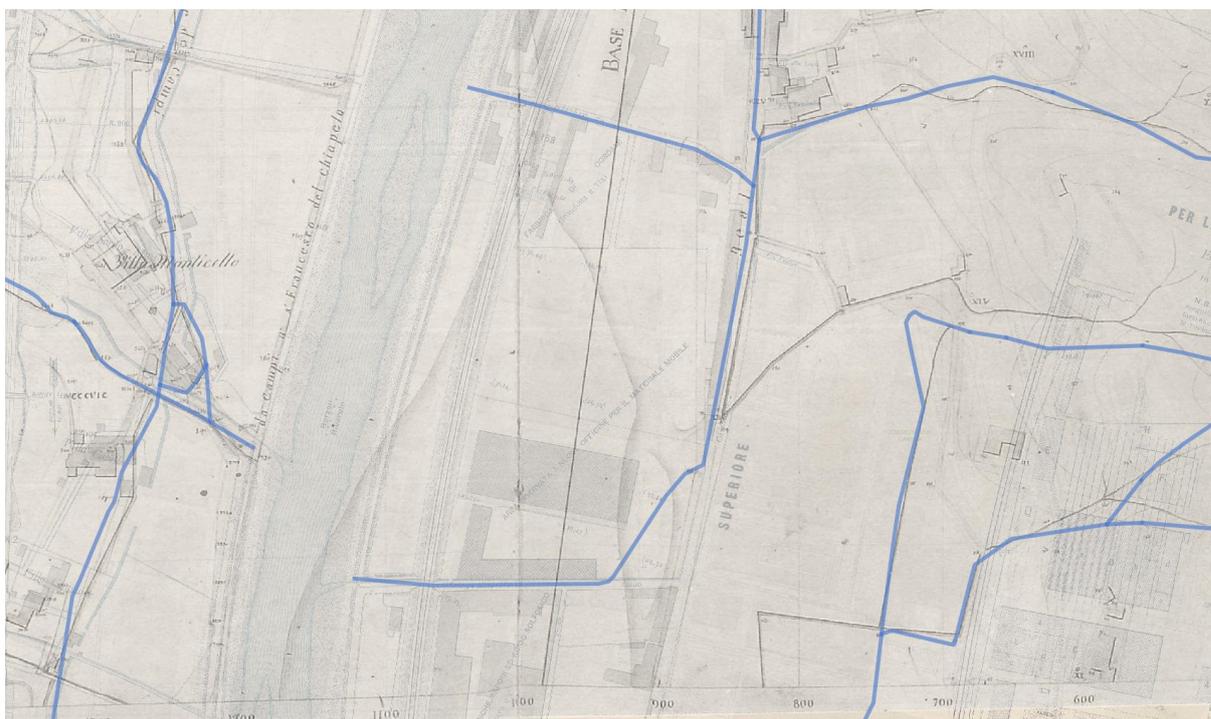


Fig. 2 – particolare dalla tav. 36 della Carta generale di difesa di Genova sovrapposta al progetto delle Officine ferroviare. Al centro, in basso la strada vicinale (via Lepanto) percorsa dal canale individuato dalla Protezione civile.

Le fattezze del grande edificio collocato a metà dell'attuale via Lepanto (la strada vicinale già citata) sono tradizionali, apparentemente appartenenti al XVIII secolo, ma la carta lo data come successivo al 1836, data dell'impianto della realizzato a partire dalla *base di Polcevera* che ne costituisce il riferimento geodetico (quasi materializzato) e precisamente antistante il manufatto. Probabilmente si tratta di molini destinati ad altre attività (filatura?) che sarebbe possibile individuare ricorrendo agli archivi del comuni di età napoleonica conservati nell'attuale Archivio storico del Comune di Genova, o a precedenti documenti fiscali.

Lo statuto proprietario della strada – vicinale e non pubblica – è un ulteriore indizio delle funzioni produttive e del valore funzionale ed economico del piccolo corso d'acqua che la percorreva.

#### **4. Le caratteristiche del manufatto**

La documentazione del sopralluogo effettuato sul manufatto mostra diversi elementi utili a comprenderne cronologia e caratteristiche. In particolare da un'analisi delle murature. Le fotografie rimandano infatti a una volta con tecniche e mattoni della seconda metà dell'Ottocento (fig. 3), ma nell'immagine seguente (fig. 4) si evidenziano un muro con grandi conci tondeggianti (pietre di fiume) che appartenevano probabilmente a una delimitazione anteriore (di età moderna?), mentre sono presenti una soletta e un supporto in

mattoni piuttosto recenti. Una stratificazione di interventi che testimonia di una serie quasi continua di interventi dalla seconda metà dell'Ottocento (e probabilmente nell'ultimo decennio del secolo) fino all'epoca più recente.



*Fig. 3 – la volta principale (muratura della fine del XIX secolo o dei primi anni del Novecento).*



Fig. 4 – Altre murature: muratura di età moderna (1); muratura recente (3); soletta in c. a. recente (4).

## 5. Il confronto con lo stato attuale della rete idrografica

Il confronto tra lo stato attuale, le due carte georiferite e il tracciato dei rivi rilevato dalla Protezione civile del Comune di Genova ([storage.c4a.it/rivarolo/rivi/](http://storage.c4a.it/rivarolo/rivi/)) evidenzia la sistemazione artificiale dei corsi d'acqua inseriti nel contesto agricolo e protoindustriale dell'area. Ciò è particolarmente evidente nel Canale dei campi sull'altra sponda del Polcevera, e nell'integrazione con i tanti mulini (di fronte a Teglia) oggi ancora presenti nella toponomastica. Anche sulla riva sinistra, più trasformata in età contemporanea, questa distinzione tra rivi "naturali" e canali irrigui o a servizio dei molini risulta chiara dalle geometrie asunte. In particolare con i frequenti cambi di direzione e i flessi ad angolo retto che caratterizzano i canali derivati dal rio Rondinella.

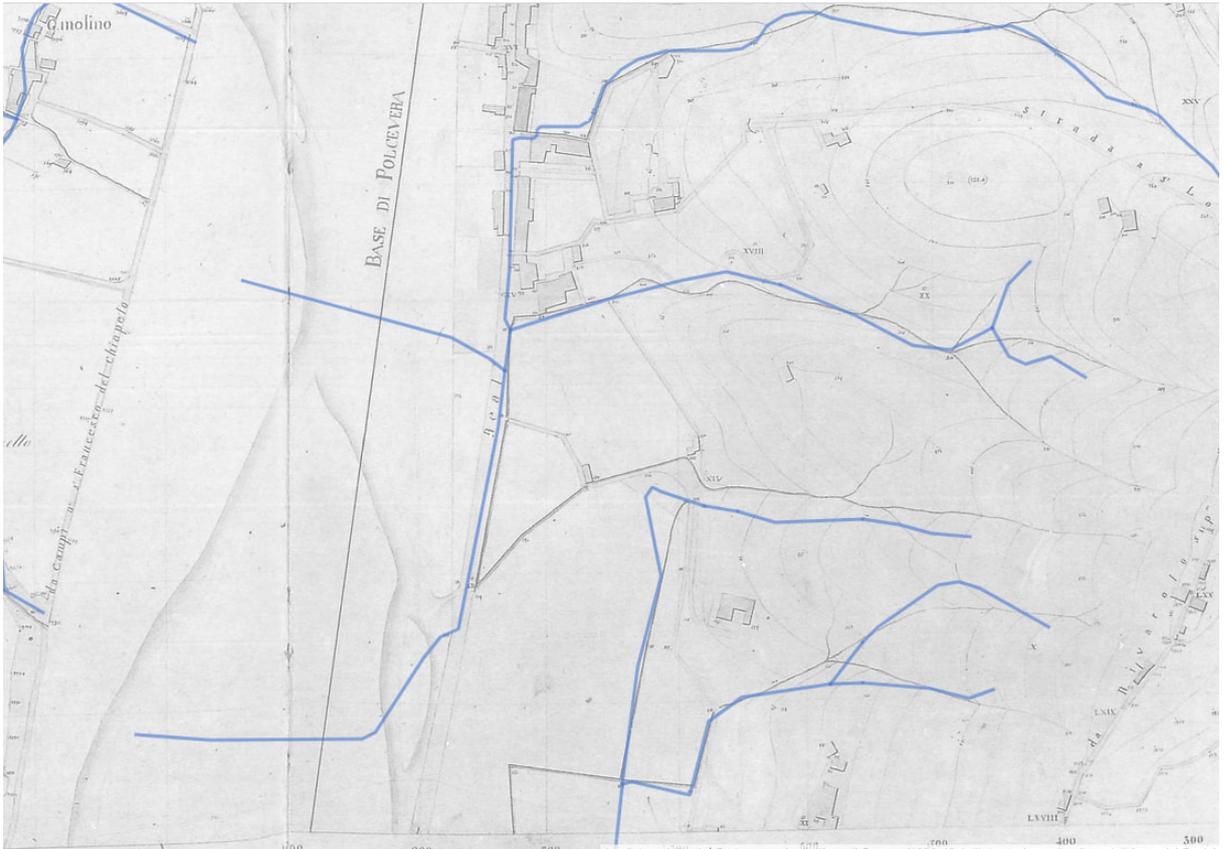


Fig. 5 – corsi d'acqua presenti nella carta di Ignazio Porro (1834-36) e corsi d'acqua rilevati dalla Protezione civile. I cambi di orientamento da perpendicolare a parallelo al Polcevera sono evidente frutto di una sistemazione artificiale. Il manufatto attuale è tracciato sull'area golenale (in basso a sinistra).

Come già detto, il tracciato dei corsi d'acqua e delle loro derivazioni è immutato almeno dalla prima metà del XIX secolo, non così lo schema funzionale che vedeva altri usi e probabilmente un elevato livello di sorveglianza e manutenzione, visto che dalla sua efficienza dipendeva un gran numero di attività produttive. Inoltre sono ampiamente mutate le condizioni esterne più prossime; rogge e canali sono stati tombinati con evidente pregiudizio delle possibilità di regolazione.

Ancora nel 1890 il progetto di Officine ferroviarie riporta parte del tracciato ancora aperto, in particolare il tratto lungo la strada vicinale (via Lepanto) e il tratto in cui il rio Rondinella, già probabilmente regimato a monte, cambia direzione, immettendosi nel canale in direzione parallela al Polcevera.



Fig. 6 – La strada vicinale (via Lepanto) nel progetto di Officine ferroviarie. Si noti il canale a cielo aperto di lato alla strada vicinale



Fig. 7 – il canale vicino alla derivazione dal rio Rondinella in parte a cielo aperto.

Visti i mutati usi dell'area, in gran parte residenziali sulle prime pendici collinari, la naturale esondazione consentita dai tratti ancora a cielo aperto alla fine del XIX secolo è stata eliminata con l'ulteriore tombinatura. Il risultato è lo spostamento a monte delle esondazioni, non certo una soluzione efficace, tanto che il rivo risulta oggetto di attenzione anche pubblica, elencato tra i maggiori problemi a livello urbano, come risulta dal quadro realizzato dal giornale online Genova24 il 12.12.2019: «Alluvioni lampo, non solo Fegino: ecco i 14 rii più pericolosi e dimenticati di Genova»: <https://www.genova24.it/2019/12/alluvioni-lampo-non-solo-fegino-ecco-i-14-rii-piu-pericolosi-e-dimenticati-di-genova-227627/>

L'attribuzione di tutto il corso del rivo alle stesse norme è inefficace per risolverne i problemi, tuttavia il tratto sottostante via Lepanto è potenzialmente coinvolto nella soluzione di un problema agevolmente localizzato nel tratto sottostante via Teglia, ove il rivo cambia direzione, da perpendicolare al corso del Polcevera diviene parallelo, interrandosi.

Il corso del rivo – o meglio del canale – è oggetto di attenzione e di controllo da molto tempo, seppure in modo sostanzialmente inefficace; ve ne è traccia tra le carte della Provincia (ora Città metropolitana) di Genova che nel 2014 consente l'"accesso in alveo del Rio Rondinella per lavori di manutenzione del tratto tombinato del rio Rondinella sotto la porzione privata di Via Teglia, consistenti in interventi di miglioramento degli accessi alle camere di ispezione e pulizia dei condotti parzialmente ostruiti" (Procedimento n. 616 anno 2014 <https://datiprovgc.cittametropolitana.genova.it/sites/default/files/art23/DE144318.pdf>).

BERTELLI CARL  
2022.02.13 15:18:18  
Signer:  
CN=BERTELLI CARLO  
C=IT  
2.5.4.5=TINIT-BRTCRU59H  
2.5.4.42=CARLO  
Public key:  
RSA/2048 bits