



# Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA  
SERVIZIO TUTELA BENI CULTURALI

## IL DIRETTORE REGIONALE

**VISTO** il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", come modificato dal Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3 "Riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137";  
**VISTO** il Decreto Legislativo 30 marzo 2001 n. 165;  
**VISTO** l'articolo 6 del Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3, recante disposizioni transitorie e finali;  
**VISTO** il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137", Parte Seconda, Beni culturali;  
**VISTO** il Decreto Dirigenziale Interministeriale 28 febbraio 2005, recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale del patrimonio immobiliare pubblico;  
**VISTO** il D.P.R. 26 novembre 2007, n. 233 e s.m.i. "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 1, comma 404, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296";  
**VISTO** il conferimento dell'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici del 22/02/2013 all'Arch. Maurizio Galletti;  
**VISTO** il D.P.R. 26 novembre 2007 n. 233 art. 17, comma 3, lettera c) e s.m.i. in virtù del quale il quale i Direttori Regionali per i Beni Culturali e Paesaggistici verificano la sussistenza dell'interesse culturale nei beni appartenenti a soggetti pubblici e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42;  
**VISTA** la nota ricevuta il 29/07/2013 con la quale RFI Rete Ferroviaria Italiana ha chiesto la verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art.12 del D.Lgs. 42/2004 per l'immobile appresso descritto;  
**VISTA** la nota prot. n° 25137 del 27/08/2013 con la quale la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria ha proposto a questa Direzione Regionale l'emissione della dichiarazione di riconoscimento di interesse culturale ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 dell'immobile appresso descritto;  
**VISTA** la nota prot. n° 4082 del 06/08/2013 con la quale la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria ha voluto precisare che il sedime dell'immobile presenta rischio archeologico in quanto l'area sulla quel l'immobile insiste è situata lungo la costa e lungo la viabilità, in particolare l'Aemilia Scauri (Bulgarelli F., Meli P., L'Aemilia Scauri tra Genova e Vado Ligure, n Vie Romane in Liguria, Genova 2001, p.118 che già a partire dall'età romana toccava i centri di Palmaro e Voltri. Pertanto, qualora dovessero essere eseguiti sull'immobile lavori che interessino l'area di sedime, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria dovrà esserne avvisata in anticipo, per predisporre un sopralluogo e, se del caso, impartire prescrizioni relative all'assistenza archeologica ai lavori;

**RITENUTO** che l'immobile

Denominato  
provincia di  
comune di  
Loc.

**Stazione Ferroviaria di Voltri (Fabbricato Storico)**  
GENOVA  
GENOVA  
Via Don G. Verità, 9

Distinto al C.F. al  
Foglio VOL/32 Mappale 877 Subb. 1, 2

di proprietà del RFI Rete Ferroviaria Italiana, presenta **Interesse Culturale**, ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42, in quanto *il fabbricato storico della stazione ferroviaria di Voltri, facente parte delle dotazioni infrastrutturali dell'antica linea ferroviaria Genova-Ventimiglia e realizzata a partire dalla fine del XIX secolo,*



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA - SERVIZIO TUTELA BENI CULTURALI

Via Balbi 10, 16126 Genova - TEL. 010-2488.008

e-mail: dr-lig@beniculturali.it

mbac-dr-lig@mailcert.beniculturali.it

rappresenta un pregevole esempio di edificio viaggiatori del periodo nonché testimonianza della storia dello svi-  
della ferrovia in Liguria, come meglio esplicitato nella relazione storico artistica allegata facente parte integran-  
sostanziale del presente decreto;

## DECRETA

il bene denominato **Stazione Ferroviaria di Voltri (Fabbricato Storico)** in Via Don G. Verità 9, meglio individuato  
nelle premesse e descritto negli allegati, è dichiarato di **Interesse Culturale** ai sensi dell'**art. 10 comma 1 del D.Lgs.  
22 gennaio 2004 n. 42**, e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto  
Legislativo.

Precisa che, vista la nota della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria in data 06/08/2013 con prot. 4082,  
già riportata in premessa, il sedime dell'immobile presenta rischio archeologico in quanto l'area sulla quel l'immobile  
insiste è situata lungo la costa e lungo la viabilità, in particolare l'Aemilia Scauri (Bulgarelli F., Meli P., L'Aemilia  
Scauri tra Genova e Vado Ligure, n Vie Romane in Liguria, Genova 2001, p.118 che già a partire dall'età romana  
toccava i centri di Palmaro e Voltri. Pertanto, qualora dovessero essere eseguiti sull'immobile lavori che interessino  
l'area di sedime, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria dovrà esserne avvisata in anticipo, per  
predisporre un sopralluogo e, se del caso, impartire prescrizioni relative all'assistenza archeologica ai lavori; pertanto  
richiama le norme del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei Beni Culturali", che si riferiscono anche a beni non  
espresamente tutelati, ed in particolare gli artt. 28 "misure cautelari e preventive", 90 "scoperte fortuite", 91  
"appartenenza e qualificazione delle cose ritrovate".

La planimetria catastale e la relazione storico-artistica fanno parte integrante del presente decreto, che verrà notificato  
ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto, ed al Comune di GENOVA.

A cura della Soprintendenza competente esso verrà, quindi, trascritto presso la Conservatoria dei Registri Immobiliari  
ed avrà efficacia anche nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente atto è ammesso il ricorso:

- a) amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali, per motivi di legittimità e di merito, entro 30 giorni  
dalla notifica del presente atto, ai sensi dell'articolo 16 del D. Lgs. 42/2004;
- b) giurisdizionale avanti il T.A.R. Liguria, per l'annullamento dell'atto ai sensi dell'art. 29 dell'Allegato 1 D. Lgs.  
104/2010 entro 60 giorni dalla notifica / comunicazione;
- c) straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. n. 1199 del 24 novembre 1971, entro 120 giorni dalla  
data di notificazione/comunicazione del presente atto.

E' altresì consentita la proposizione di azione di condanna nei modi e nei termini previsti dall'art. 30 dell'Allegato 1 D.  
Lgs. 104/2010.

Genova, li **27 SET. 2013**

IL DIRETTORE REGIONALE  
*Arch. Maurizio Galletti*



DDR 068/13



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE

SERVIZIO I "AFFARI GENERALI, PROGRAMMAZIONE, BILANCIO E PERSONALE"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4289 - FAX 06-6723.4431

e-mail: dg-pbaac.serviziol@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it



*Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo*  
*Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria*

**SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA**

VOLTRI / MON 49  
Stazione ferroviaria di Voltri (Fabbricato Storico)  
Via Don G. Verità 9

**Relazione storico-artistica**

L'edificio storico della Stazione Ferroviaria di Voltri, catastalmente identificato al NCEU VOL/32 mapp. 877 subb. 1 e 2 e al NCT Sez. 2/ F. 32 Mapp. 877, sorge nella delegazione di Voltri nel ponente di Genova. Borgo marinaro di origine medievale, Voltri ha da sempre rivestito un importante ruolo commerciale in quanto posto all'incrocio della Via Aurelia e delle strade che, attraverso i valichi del Giovo e del Turchino, conducevano alla Valle Padana. Inoltre, di antichissima vocazione industriale (originariamente con la sola produzione di carta, per differenziarsi anche nel settore siderurgico e navale raggiungendo il massimo sviluppo tra la fine del XIX e gli inizi del XX secolo) Voltri si configurò ben presto come una fermata fondamentale lungo la costruenda *Ferrovia Ligure*, per favorire il flusso di persone e merci lungo la riviera e verso l'entroterra.

La ferrovia fece la propria comparsa sul territorio ligure con la realizzazione delle Torino-Genova, la cui costruzione durò otto anni, ed inaugurata il 20 febbraio 1854 a Genova alla presenza della famiglia Reale. Fu la prima ferrovia che scavalcava l'Appennino all'altezza dei passi dei Giovi con una galleria di 3.260 ml. ed un valico in quota a 360 m. s.l.m. La galleria "dei Giovi" a doppio binario, unica a livello mondiale per estensione, fu interamente eseguita a braccia senza l'ausilio di mezzi meccanici. Il Regno si era dotato di un importantissimo collegamento tra il nord ed il mare che influenzerà notevolmente la sua economia oltre a gettare le basi per raggiungere l'indipendenza nazionale. Nel 1853 era entrata in esercizio la tratta Sampierdarena-Genova Principe di completamento alla linea proveniente dal nord; nel 1856 fu la volta dell'apertura della Sampierdarena-Voltri che rappresentò il primo passo verso la realizzazione di una linea per le due riviere a quel tempo battezzata "*ferrovia ligure*" di congiungimento tra confine francese, delimitato dal fiume Varo, e Massa.

La costruzione della *ferrovia ligure* fu sancita con Legge reale del 27 ottobre 1860 e con decreto luogotenenziale del 19 dicembre dello stesso anno venne approvata la convenzione per l'appalto in concessione affidato, per la costruzione, ad un gruppo finanziario costituito da vari istituti di credito tra cui il Credito Mobiliare, Duca di Galliera, Cassa Generale di Genova. L'orografia delle riviere, particolarmente complessa per gli innumerevoli contrafforti che si staccano dalla due catene montuose e scendono fino al mare che ne bagna il piede, con pochi tratti di spiaggia e limitati pianori di fondovalle, influì pesantemente sulla scelta del tracciato e sulla sua realizzazione, costringendo spesso ad intervenire con importanti e costosissime opere infrastrutturali.

Alla fine del 1872 rimaneva da aprire all'esercizio la sezione Sestri Levante-La Spezia che subito si presentò di maggiore difficoltà rispetto alla rimanente parte della Liguria; per la complessità degli interventi la realizzazione venne paragonata a quelle sicuramente più impegnative di alta montagna.

Dopo tante difficoltà tecniche, il tronco Sestri Levante-La Spezia fu finalmente attivato il 24 ottobre 1874. Questo fu un evento di grande importanza politica e commerciale perché finalmente per il Piemonte, la Lombardia e la Liguria venne aperta la più breve via di comunicazione con l'Italia centrale e meridionale e con Roma ed in sede locale fece cessare l'isolamento dei piccoli paesi della costa tra cui quelli delle Cinque Terre che finalmente disponevano di un collegamento diretto con il resto del mondo.

L'intero tratto tra il confine francese e Massa aveva uno sviluppo di circa 267 Km. Di particolare importanza per l'esercizio ferroviario nel 1853 a Genova Sampierdarena si segnalò l'entrata in funzione la Soc. Ansaldo per la costruzione dei rotabili, che permise di rinnovare il parco macchine e di eliminare la scomoda dipendenza inglese per la fornitura del materiale di trazione.

Dal 1898 in seguito ad un grave incidente nella Galleria dei Giovi della linea Torino-Genova si cominciò a pensare all'elettrificazione con corrente alternata trifase, forti anche della sperimentazione avvenuta con successo in Valtellina. La linea Sampierdarena Savona venne elettrificata nel 1916.



*Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo*  
*Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria*

**SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA**

Dopo la realizzazione del tracciato restavano però da eseguire altri lavori, quali la costruzione degli impianti fissi a supporto della linea, soprattutto i grandi fabbricati di stazione di La Spezia, Savona, Imperia, San Remo e Ventimiglia inizialmente realizzati provvisoriamente in legno e poi in maniera definitiva quando furono conosciute le posizioni strategiche, le condizioni ed i servizi che le stesse stazioni dovevano soddisfare, nonché la progettazione delle altre opere accessorie quali gli scali merci, i depositi locomotive, le officine e non ultime per importanza, le case cantoniere. La Stazione di Voltri appartiene alla tipologia di stazione di medie dimensioni, articolata su livelli fuori terra, con il piano terreno destinato ai viaggiatori ed al controllo del traffico, mentre il piano superiore ospitava le abitazioni per il personale delle Ferrovie.

Il periodo successivo alle due grandi Guerre è caratterizzato dalla corsa alla ricostruzione per rimettere in efficienza il servizio menomato in quasi il 60% dello sviluppo totale del tracciato; anche le infrastrutture furono pesantemente colpite, si operarono pesanti manutenzioni e spesso ricostruzioni ex novo. In particolare la prima parte del raddoppio, tra la stazione di Genova Voltri e quella di Varazze, fu aperta nel 1970. La nuova sede ferroviaria, spostata a monte rispetto alla precedente, consentì di liberare le cittadine rivierasche di Arenzano, Cogoleto, e Varazze dalla linea che le attraversava.

E' in questo contesto la stazione di Voltri venne ampliata: la nuova sede ferroviaria venne spostata più a Nord e dotato di un nuovo fabbricato viaggiatori, mentre la vecchia linea (posta più a sud) venne in parte mantenuta ed utilizzata come binari tronchi che prospettano l'originario fabbricato viaggiatori, oggetto della presente relazione. Oggi una pensilina metallica che corre lungo i binari tronchi congiunge i due fabbricati.

A struttura portante in pietra, l'edificio dell'ex stazione si articola con una distribuzione planimetrica rettangolare, disposta lungo l'asse ferroviario, che si eleva per due piani fuori terra per il solo corpo centrale e si conclude con una copertura a falde con manto in tegole. Il piano terreno è costituito da un ampio atrio centrale, distributivo e passante, che in origine costituiva l'accesso alle banchine di attesa, e da due ali laterali destinate alle attività specifiche della stazione. L'atrio costituisce un avancorpo leggermente aggettante (nonché passante) rispetto al filo del prospetto prospiciente l'attuale Via Verità: l'accesso alla stazione avviene attraverso un ampio varco con arco, affiancato da altri due archi ciechi. Il secondo piano, accessibile attraverso il sistema distributivo interno costituito da due rampe di scale contrapposte con andamento parallelo al fronte principale, ospitava l'alloggio di servizio.

La facciata principale è dunque caratterizzato dal finto bugnato della parte basamentale nonché dalla sequenza delle aperture ad arco nelle ali laterali e nel corpo centrale, quest'ultimo articolato su due ordini con una grande cornice marcapiano intermedia. Il piano terreno, così come il corpo centrale, si conclude orizzontalmente con un cornicione fortemente aggettante mentre, per le zone laterali con il sovrastante muretto d'attico, motivo architettonico che si ripete anche a chiusura del primo piano. La finitura dei prospetti è ad intonaco, con alternanza di colorazione ocra (per gli sfondati) e giallo per le modanature.

La composizione riprende pertanto elementi di gusto classico, fortemente semplificati ma di notevole eleganza, che contribuivano a sottolineare la funzione pubblica del fabbricato, secondo le tendenze progettuali, formali e compositive dell'epoca, rendendo il bene immediatamente riconoscibile all'interno del tessuto urbano.

Il fabbricato storico della Stazione Ferroviaria di Voltri, facente parte delle dotazioni infrastrutturali dell'antica linea ferroviaria Genova-Ventimiglia e realizzata a partire dalla fine del XIX, rappresenta dunque un pregevole esempio di edificio viaggiatori del periodo nonché testimonianza della storia dello sviluppo della ferrovia in Liguria: per queste motivazioni, pertanto, ne appare più che motivato il formale riconoscimento dell'interesse culturale ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

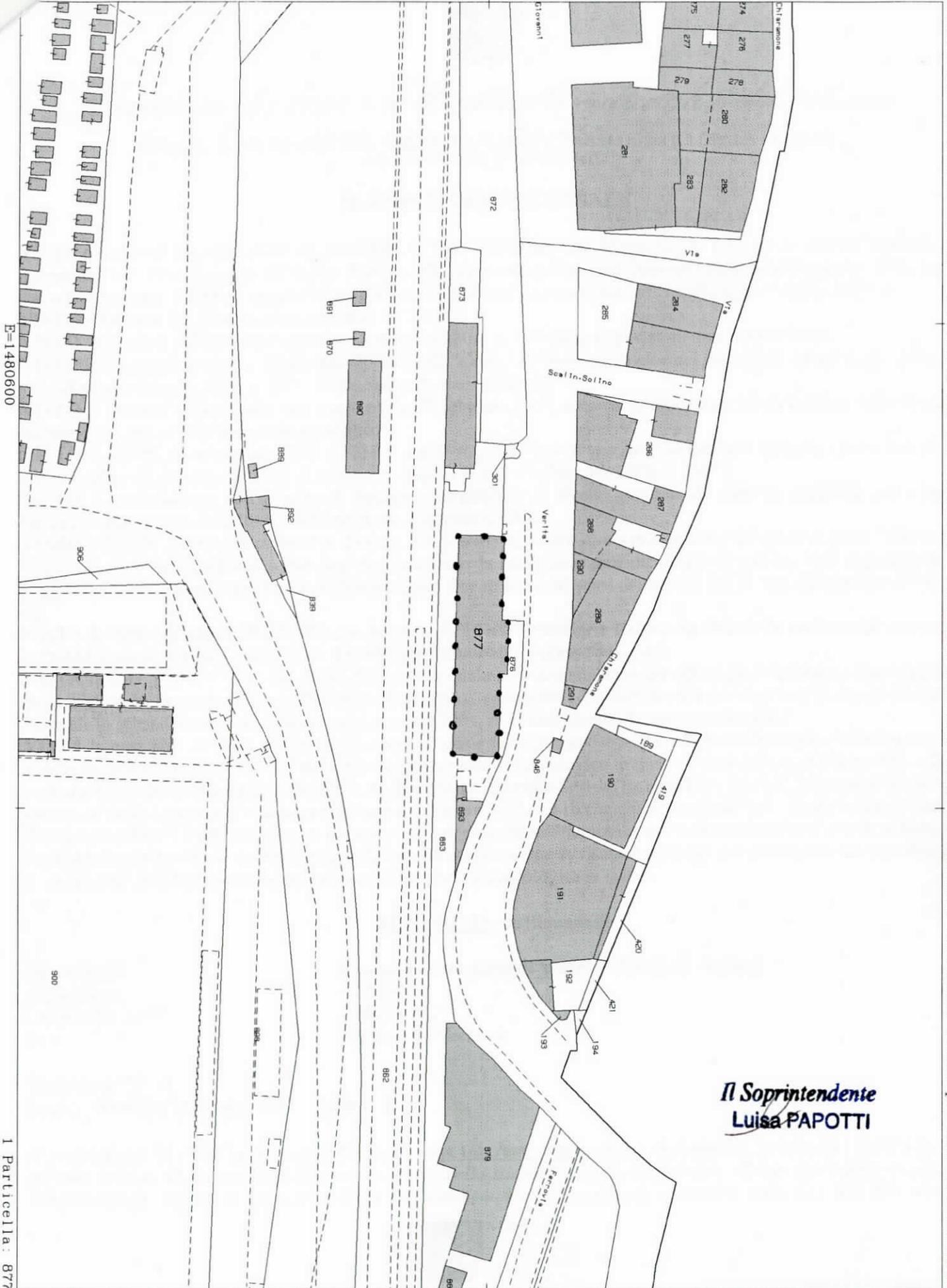
Tratto dalla documentazione trasmessa dalla Proprietà alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria

Genova, **27 AGO 2013**

IL FUNZIONARIO DI ZONA  
*arch. Cristina Pastor*

IL TECNICO INCARICATO  
*Alberto Parodi*

Visto: IL SOPRINTENDENTE  
*Luisa Papotti*



**Il Soprintendente**  
**Luisa PAPOTTI**

E=1480600

I Parlicella: 877