



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA



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 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 07/02/2013 con la quale Ferservizi 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° 16158 del 04/06/2013 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;

RITENUTO che l'immobile

Denominato	Ex Stazione Ferroviaria di Albisola Sup.
provincia di	SAVONA
comune di	ALBISOLA
Loc.	Corso Ferrari, 12

Distinto al C.F. al

Foglio **30** Mappale **143** Subb. **1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16**

di proprietà di Ferrovie dello Stato, presenta **Interesse Culturale**, ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42, in quanto *l'ex stazione ferroviaria di Albisola, facente parte delle dotazioni infrastrutturali dell'antica linea ferroviaria Genova-Ventimiglia e realizzata a partire dalla fine XIX, rappresenta dunque un pregevole esempio di edificio viaggiatori del periodo nonché testimonianza della storia dello sviluppo della ferrovia in Liguria, come meglio esplicitato nella relazione storico artistica allegata facente parte integrante e sostanziale del presente decreto;*

DECRETA

il bene denominato **Ex Stazione Ferroviaria di Albisola Sup.** in Albisola Superiore (SV) Corso Ferrari 12, 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.

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 ALBISOLA SUPERIORE(SV)

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 GIU. 2013**

IL DIRETTORE REGIONALE
Arch. Maurizio Galletti



CF/MSI



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

ALBISOLA SUPERIORE (SV) / MON 17
Ex Stazione Ferroviaria
Corso Ferrari, 12

Relazione storico-artistica

Il bene in oggetto, catastalmente identificato al F. 30 mappali 143, è un manufatto appartenente dell'antica linea ferrovia Genova-Savona sostituita da un nuovo tracciato nel 1977. Anche la Stazione di Albisola, così come altri manufatti lungo l'antico tracciato ferroviario, costituisce un'importante testimonianza dello sviluppo della rete ferroviaria italiana sul territorio ligure.

La ferrovia fece la propria comparsa sul territorio italiano tra il 1839 ed il 1845 con tratti limitati e sporadici voluti e gestiti dai vari governi presenti sulla penisola, che mostravano differenti interessi nell'introduzione delle linee ferrate. A tale riguardo il Regno di Sardegna si mostrò particolarmente illuminato verso la politica ferroviaria su impulso del Conte di Cavour che profuse grande impegno per la realizzazione delle Torino-Genova, durata 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.

Già 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 d'arte.

Il tratto Massa-La Spezia inaugurato il 4 agosto del 1864 si presentò subito molto problematico sia per la vicinanza del mare, sia per le sfavorevoli condizioni del terreno che inevitabilmente si ribaltarono in questioni sui corrispettivi dei lavori per cui le imprese appaltatrici nel 1866 abbandonarono i lavori stessi.

Siamo agli inizi degli anni 80, il giovane Stato Italiano aveva necessità di facilitare il movimento della popolazione, dei funzionari statali e delle truppe al fine di consolidare la propria sovranità.

In quel periodo la strada ferrata era in pieno sviluppo in tutta Europa ed anche per l'Italia si giudicò quello strumento il più adatto ed efficace per rafforzare l'unificazione nazionale; la ferrovia era considerata all'epoca l'unico mezzo a supporto di uno sviluppo economico, trasporto fino ad allora affidato alle diligenze.

Le linee ereditate dagli stati preunitari, ancora in mano a privati, presentavano situazioni confuse e difformi sia nei regolamenti di esercizio, sia nel materiale impiegato e persino nelle condizioni tariffarie; per omogeneizzare l'intera rete venne introdotta "La legge dei grandi gruppi" del 14 maggio 1865 n° 2279 voluta dall'allora Ministro

il bene denominato **Ex Stazione Ferroviaria di Albisola Sup.** in Albisola Superiore (SV) Corso Ferrari 12, 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.

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 ALBISOLA SUPERIORE(SV)

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 GIU. 2013**

IL DIRETTORE REGIONALE
Arch. Maurizio Gallati



CF/MSI



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

dei Lavori Pubblici Stefano Jacini con il sostegno del Ministro delle Finanze Quintino Sella, che si proponeva di dare un nuovo assetto livellante le difformità dell'intera rete.

La bonifica fu attuata attraverso l'intervento di privati nella forma delle concessioni senza ricevere sovvenzioni statali ma prestati con interessi e possibilità di riscatto anche anticipato da parte dello stato; a tale scopo si individuaronno cinque società capogruppo che per nord facevano capo alla SFAI (Strade ferrate dell'alta Italia).

In Liguria la realizzazione e gestione della strada ferrata fu affidata alle Strade Ferrate Livornesi che nel 1865 vennero assorbite dalla Strade Ferrate Romane (SFR) che proseguirono la costruzione e attivarono il tratto Voltri-Savona il 25 maggio 1868. Il 23 novembre 1868 la SFR, che si trovava in difficoltà economiche, cedette la linea alla SFAI che già gestiva il resto della rete del nord Italia, compresa la tratta Genova-Chiavari attivata il 23 novembre 1868. Pochi anni dopo, il 25 gennaio 1872 la linea della riviera occidentale venne completata fino a Ventimiglia dove l'inserimento armonioso della ferrovia nel paesaggio è una delle più preziose peculiarità della ferrovia ottocentesca.

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. Con un buon profilo longitudinale e una pendenza media inferiore al 2‰. Da un conto esposto nel 1878 la spesa totale sostenuta per la costruzione dell'intera "ferrovia ligure" fu di circa 176.000.000 lire con un costo medio chilometrico di 656.000 lire, solo in sette tratti della lunghezza complessiva di 8 km. Il costo a chilometro oltrepassò lire 1.332.000.

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.

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. L'edificio oggetto della presente relazione 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.



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

Nel 1977 venne invece completata, con grande ritardo rispetto ai programmi, la tratta tra Varazze e Finale Ligure che comprendeva anche la nuova stazione di Savona Mongrifiene. A questa ultima fase del raddoppio dell'originaria linea costiera si deve l'abbandono del pregevole edificio viaggiatori di Albisola (che venne definitivamente dismessa nella notte del 12 Maggio 1977) che oggi rimane una testimonianza dell'antico tracciato ferroviario, ora felicemente riconvertito in passeggiata pedonale.

La stazione venne costruita dunque intorno al 1861, cioè nello stesso periodo dell'impianto della linea ferroviaria. Come precedentemente detto il fabbricato apparteneva alla tipologia di stazioni di medie dimensioni e quindi dotate di un certo numero di ambienti al piano terreno destinati ai viaggiatori (sala d'attesa, servizi, biglietteria, deposito bagagli etc) ed alla gestione della linea (ufficio del capostazione, etc). Al piano superiore erano invece ricavati alloggi per il personale, la presenza dei quali, tra l'altro, garantiva un continuo presidio dei manufatti. La struttura dell'edificio è in muratura portante. La copertura, con struttura lignea, è a quattro falde con manto di copertura in tegole.

La riconducibilità del bene ad una tipologia codificata e riproposta sull'intera linea non esclude comunque, a livello compositivo, la presenza di dettagli di una certa ricercatezza formale. I fronti organizzati su due ordini, scanditi da lesene, le bucatore con architrave ad arco ribassato segnate da cornici in rilievo collaboravano nel generare un manufatto chiaramente riconoscibile dal pubblico e non privo di una certa sobria eleganza. Inoltre alcuni dettagli costruttivi, quali per esempio le pensiline in ferro, finemente lavorate, poste a copertura dei binari (purtroppo non più presente nel fabbricato in oggetto), collaboravano nel fornire un'immagine di efficienza e modernità (grazie all'utilizzo di strutture metalliche) unita ad una certa eleganza (grazie alla ricercatezza del disegno). Gli interni erano votati all'estrema praticità, con locali finiti ad intonaco, pavimenti in graniglia. Il piano superiore, organizzato in appartamenti, presenta finiture semplici e riscontrabili nell'edilizia del periodo.

Oggi purtroppo il bene versa in uno stato di conservazione non ottimale a causa del prolungato abbandono, mantenendo tuttavia chiare e leggibili gli elementi di pregio architettonico-compositivo che ancora lo caratterizzano.

L'ex stazione ferroviaria di Albisola, 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, 28 MAG 2013

IL FUNZIONARIO DI ZONA
arch. Cristina Pastor

Visto: IL SOPRINTENDENTE
Luisa Papotti



Il tecnico Incaricato
Alberto Parodi