



Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

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 25/10/2012 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° 13642 del 10/05/2013 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 Trasta ed annesso magazzino merci
provincia di	GENOVA
comune di	GENOVA
Loc.	Via San Donaà di Piave, 4

Distinto al C.F. al

Foglio **BOR/64** Mappale **126** Subb. **4, 5, 6, 7, 8, 9, 10**

Foglio **BOR/64** Mappale **127** Subb. **1 (parte)**

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 *la stazione di Trasta, con l'annesso magazzino merci, realizzata tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX secolo, rappresenta dunque un significativo esempio di manufatto ad uso ferroviario della tradizione costruttiva del periodo nonchè testimonianza dello sviluppo della rete ferroviaria ligure, connessa nello specifico alla forte industrializzazione dell'area della Val Polcevera, come meglio esplicitato nella relazione storico artistica allegata facente parte integrante e sostanziale del presente decreto;*

DECRETA

il bene denominato **Ex Stazione Ferroviaria di Trasta ed annesso magazzino merci** in GENOVA Via San Donà di Piave 4, 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 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 **08 LUG. 2013**

IL DIRETTORE REGIONALE
Arch. Maurizio Galletti



CF/MSI
[Handwritten signature]



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

GENOVA Rivarolo /MON 43
Ex Stazione ferroviaria di Trasta ed annesso magazzino merci
Via San Donà di Piave, 4

Relazione storico-artistica

L'ex Stazione di Trasta con l'annesso magazzino merci, catastalmente identificato al NCEU F.BOR/64 mapp. 126 e mapp. 127 (parte), sorge lungo la linea secondaria merci - ora dismessa - che correva sulla sponda destra della Val Polcevera, dall'area di Campi fino a Teglia.

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. I termini della convenzione stabilivano, tra l'altro, che le tratte dovevano essere eseguite a corpo ad un prezzo a chilometro non superiore alle lire 390.000 dell'epoca.

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



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

l'intera rete venne introdotta "La legge dei grandi gruppi" del 14 maggio 1865 n° 2279 voluta dall'allora Ministro 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 individuarono 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, il tronco Sestri Levante-La Spezia fu 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°/00. 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 segnala 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.

Nel 1873 franò un tratto della galleria dei Giovi, provocando notevoli disagi al porto di Genova; furono necessari tre mesi di lavoro per riparare il danno. Già da tempo si parlava di una seconda e più moderna ferrovia attraverso i Giovi, ed il timore di ulteriori crolli accelerò i tempi. La scelta del tracciato richiese anni di dibattiti, progetti, polemiche, finché prevalse il piano della direttrice attuale che ha come punto cardine la galleria Succursale lunga 8.298 m. realizzata in sei anni tra il 1883 ed 1889. Le tecniche di costruzione erano notevolmente migliorate con l'introduzione del martello pneumatico (il martello ad aria compressa progettato dagli ing. Sommeiller, Grandis e Grattoni, venne realizzato nello stabilimento dell'Ansaldo e sperimentato nel 1856 a Genova per forare la galleria in loc. Coscia presso la Lanterna alla presenza del Conte di Cavour, per poi essere impiegato nella realizzazione del traforo del Moncenisio). Per valicare i Giovi si progettò una galleria più lunga, quindi con minori pendenze, e si disegnò un tracciato in superficie che avvalendosi di numerosi viadotti (il maggiore quello che attraversa il Torrente Verde presso Campomorone) inizia a prendere quota subito dopo Rivarolo.

Nel 1887, richiamando la legge del luglio 1879, si sollecitava la costruzione della ferrovia Genova-Ovada-Asti che venne iniziata nel 1888. Con tale legge, tra l'altro, si concedevano i lavori alla "Soc. per le strade ferrate del Mediterraneo" scegliendo il tracciato da Genova ad Asti via Molare, Acqui, Nizza Monferrato, Agliano. Per la realizzazione, i lavori furono divisi in quattro lotti temporali compresi nel periodo tra il 1889 ed il 1897 efficaci a decorrere dalla data di approvazione dei relativi progetti esecutivi.





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

L' 11/08/1898 si verificò un grave incidente nella Galleria dei Giovi della linea Torino-Genova che le cronache dell'epoca riportarono con grande evidenza per la drammaticità del fatto. Le locomotive a vapore erano alimentate con le economiche mattonelle di carbone che combuste provocavano esalazioni venefiche; proprio queste esalazioni causarono la morte per asfissia del personale di bordo di un treno merci diretto al nord durante il transito nella galleria dei Giovi. Il convoglio rimasto senza guida rinculò verso Piano Orizzontale e si schiantò con un treno passeggeri in sosta in quella stazione causando altri morti e numerosi feriti. Dopo il tragico incidente ed a causa della saturazione del traffico merci si cominciò a pensare all'elettrificazione con corrente alternata trifase, forti anche della sperimentazione avvenuta con successo in Valtellina.

Per la statalizzazione delle Ferrovie si intende il periodo storico tra il 1903 ed 1915 con il dibattito sull'opportunità di rinnovare le concessioni ferroviarie del 1885 fino ad allora in mano a varie società private. L'iter parlamentare del disegno di legge e la promulgazione e applicazione della legge 22/04/1905 n° 137 (chiamata legge "Fortis" dal nome del primo ministro di allora, entrata in vigore il 07/07/1905) e le successive integrazioni fra cui la legge n° 492 del 07/07/1909 diedero alle Ferrovie dello Stato, la cui definizione giuridica era Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, l'assetto giuridico e organizzativo, sotto il controllo del Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni. L'organizzazione passò sotto la direzione dell'ing. Riccardo Bianchi (già Direttore Generale della Rete Sicula) coadiuvato da un Comitato di Amministrazione, poi dal Consiglio di Amministrazione, sotto la presidenza del Ministro dei Lavori Pubblici. Le pessime condizioni degli impianti e dei rotabili ereditati dalle società richiese un intenso lavoro per regolamentare, unificare e disciplinare le procedure.

Fu l'occasione propizia per la rettifica parziale dei tracciati; gli studi per la Genova-La Spezia furono iniziati nel 1097, con precedenza al tronco Genova-Chiavari sul quale gravava un intenso traffico con la previsione di fine lavori entro il 1935.

I raddoppi hanno comportato impegni forse più gravosi della costruzione primitiva perché spesso si è abbandonato il primo tracciato, eseguite nuove opere soprattutto nelle gallerie con tratti in deviato o in nuovo tracciato.

Un aspetto caratterizzante della rete ferroviaria ligure è costituito dagli allacci della rete con i porti, che per Genova era un aspetto di primaria importanza, inizialmente con percorso prima in superficie costeggiando il mare poi in sotterranea.

A questo sistema infrastrutturale legato al traffico merci faceva parte la linea secondaria merci della Val Polcevera, con sede di importanti impianti fissi e sulla quale si affaccia la stazione di Trasta; la linea, non elettrificata, divenne tuttavia un importante raccordo che diede una svolta decisiva all'economia dell'area a partire dal 1927. Allora la vecchia linea, che si staccava da quella storica dei Giovi, toccava le località di Trasta con la sua OMV (Officina Manutenzione veicoli), e Campi con i suoi raccordi industriali. Subito dopo Trasta, in località Fegino, la ferrovia costeggiava la Centrale del Latte ed il sottopasso della linea del Campasso proveniente dall'omonimo scalo merci e del porto di Genova. Passato Fegino ed i raccordi industriali della zona la linea si avvicina a Campi con attraversamento a raso su Via Greto di Cornigliano. Desolato e abbandonato così si presenta il vecchio scalo merci di Campi, un tempo tra l'altro sede di un importante stabilimento siderurgico. Di fronte al parcheggio dell'Ikea termina il braccio della linea.

Un viadotto realizzato negli anni 1931-32 con caratteristica di bretella avrebbe dovuto mettere in comunicazione la Succursale con la Linea per Ovada e le calate per il porto di Genova, rimase incompiuto e mai utilizzato fino al 2001 quando in occasione del G8 venne in parte demolito.

Dopo la realizzazione del tracciato ferroviario lungo il territorio ligure 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



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

locomotive, le officine e non ultime per importanza le case cantoniere. Tale operazione che ebbe inizio nel 1875 prima per i fabbricati di maggior interesse e a seguire per quelli secondari, assieme ad opere di consolidamento e difesa della linea. La stazione di Genova Principe venne invece realizzata precedentemente su progetto dell'Arch. Alessandro Mazzucchetti a partire dal 1853 e aperta al traffico nel 1860, inizialmente pensata come stazione di testa poi trasformata in stazione di transito e testa nel 1872 con l'apertura della "Galleria Traversata" che la metteva in comunicazione con Brignole. La Stazione di Brignole che riprende i motivi romantici della rinascenza di scuola francese fu ideata dall'ing. Giovanni Ottino terminata nel 1905 in occasione dell'Esposizione mondiale di quell'anno.

La linea tra il confine francese e La Spezia fu dotata di 106 stazioni o fabbricati viaggiatori (il cui acronimo ferroviario è FV) che per le diverse caratteristiche si suddividono in n° 2 grandi stazioni, n° 40 medie stazioni e n° 64 fermate.

Per le medie stazioni era previsto il raddoppio del binario tra due punte scambio per consentire l'incrocio dei rotabili mentre nelle piccole stazioni o fermate ad unico binario era consentito solo la sosta ed il transito.

Anche la dimensione degli FV vennero adeguate al tipo di servizio che dovevano svolgere. Per le grandi stazioni, come già accennato si ricorse a proporzioni e stili monumentali architettonicamente curati e capaci di ospitare anche spazi non direttamente interessati dal trasporto ma ad esso di conforto.

Gli FV posti in stazioni definite medie sono in genere ad uno o massimo due piani dove il piano terra destinato al traffico ospita un atrio, la biglietteria, la sala d'attesa ed i locali adibiti al servizio movimento, l'accesso ai binari; al primo piano abitazioni per il personale.

A questa categoria di fabbricati apparteneva l'edificio della Stazione di Trasta, che ha mantenuto intatte e leggibili le caratteristiche di questa tipologia. I fronti sono particolarmente semplici, finiti ad intonaco, con leggere modanature marcapiano e marcadavanzale. Le bucatore (sottolineate da modanature in rilievo) sono disposte, sui prospetti lunghi, lungo quattro assi longitudinali, lungo due sui prospetti laterali. Le scelte compositive, nella loro semplicità, si rifanno a stilemi di gusto *decò*. Anche gli interni risultano molto semplici, organizzati secondo scelte distributive di stampo funzionalista: al piano terreno i locali pubblici, al piano superiore (raggiungibile per mezzo di una scala a due rampe) gli alloggi del personale. Le finiture sono improntate al massimo rigore e funzionalità, con semplici intonaci alle pareti e pavimenti in graniglia, secondo le tecniche costruttive dell'epoca. Accanto al fabbricato della stazione, ma fisicamente distaccato dall'area viaggiatori, è presente il piccolo magazzino merci. L'architettura del magazzino rientra nella tipologia standardizzata tipica di questo genere di manufatti. Si tratta di capannone (con struttura in muratura portante) con all'interno un locale tecnico ed una vasta area di stoccaggio; la copertura a capanna con sistema a capriate è più accentuata da un lato per proteggere all'esterno il piano caricatore. Il piano caricatore di dimensioni variabili ha comunque fissa l'altezza per consentire l'allineamento con il piano del carro e quindi facilitare lo spostamento dei carichi. All'immobile (segnato al Mapp. 127, parte) è stato successivamente addossato un altro capannone, realizzato in struttura metallica, risalente ad epoca successiva ed escluso dal presente provvedimento in quanto non appartenente alla tradizionale tipologia sopra descritta.

Mentre per la linea si può risalire all'epoca di realizzo ed avere datazioni precise sulle loro entrate in esercizio avendo come riferimento le date di inaugurazione, le cui cerimonie sono spesso descritte con dovizia di particolari per il fasto e, ci sono state tramandate, per contro la realizzazione delle infrastrutture fisse, tranne in pochi casi, e di difficile datazione in quanto hanno subito spesso adeguamenti anche sostanziali, riconversioni, ampliamenti; con buona approssimazione si può ritenere che nei primi anni del 1900 quasi tutte le infrastrutture fisse.

Dopo una lunga serie di variazioni dell'assetto organizzativo iniziato negli Anni 80 del XX secolo (da Ente a Società per Azioni) nel 2001 diviene operativa Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.), attuale proprietaria e gestore delle infrastrutture. A partire dal 2003 i beni di R.F.I. dichiarati non più strumentali per la circolazione vengono scissi per passare in proprietà della F.S. S.p.A. e gestiti da Ferservizi per l'alienazione.





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

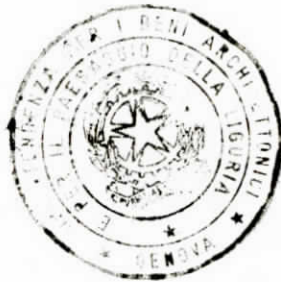
La stazione di Trasta, con l'annesso magazzino merci, realizzata tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX secolo, rappresenta dunque un significativo esempio di manufatto ad uso ferroviario della tradizione costruttiva del periodo nonché testimonianza dello sviluppo della rete ferroviaria ligure, connessa nello specifico alla forte industrializzazione dell'area della Val Polcevera. Per queste ragioni, pertanto, appare più che motivato procedere formale riconoscimento dell'interesse culturale ai sensi del D. Lgs. 42/2004 Parte Seconda per il bene in questione.

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

Genova, **09 MAG 2013**

IL FUNZIONARIO DI ZONA
arch. Giuliano Peirano

Visto: IL SOPRINTENDENTE
Luisa Papotti



IL TECNICO INCARICATO
Alberto Parodi