



# 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. 10 giugno 2004, n. 173 "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali";

**VISTO** il conferimento dell'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici del 01/08/2007 conferito all'Arch. Pasquale Bruno Malara;

**VISTO** il Decreto Dirigenziale del 20 ottobre 2005 con il quale, ai sensi dell'art. 8, comma 3, del D.P.R. 10 giugno 2004, n. 173, è delegata ai Direttori Regionali per i Beni Culturali e Paesaggistici la funzione della verifica della 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;

**VISTO** il D.P.R. 10 giugno 2004 n. 173, art 9 c. 2 lett. c) e c. 3;

**VISTA** la nota prot. n° 4820 del 06/12/2007 con la quale la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio 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	Liceo Nautico "S. Giorgio" (ex Magazzino Italia)		
provincia di	GENOVA		
comune di	GENOVA		
Loc.	Calata Darsena		

Distinto al C.T. / C.F. al  
foglio 75 particella 42 C.F.

Confinante con  
foglio 75 particella 43 C.F.  
foglio 75 particella 44 C.F.

altro elemento: Edificio Industriale - ex "silos vinario" (NCEU: fg.75, mapp.43, 44),  
come dalla allegata planimetria catastale;

di proprietà del Demanio Pubblico dello Stato, Ramo Marina Mercantile, in uso all'Autorità Portuale di Genova, presenta interesse Storico Artistico Particolarmente Importante, ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42, in quanto *l'edificio, oggi ristrutturato e rifunzionalizzato per ospitare la*

sede dell'Istituto Nautico S. Giorgio rappresenta un'interessante testimonianza di edificio civile della fine del XIX Secolo e del primo quarto del XX Secolo, come meglio esplicitato nella relazione storico artistica allegata facente parte integrante e sostanziale del presente decreto;

### DICHIARA

il bene denominato **Liceo Nautico "S. Giorgio"** (ex **Magazzino Italia**), in Genova, Area Portuale, Calata Darsena, meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, di interesse Storico Artistico Particolarmente Importante ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42.

L'immobile 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 al Demanio Pubblico dello Stato, Ramo Marina Mercantile, all'Autorità Portuale di Genova ed al Comune di GENOVA;

A cura di questo Istituto 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 decreto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'articolo 16 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42.

Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale al T.A.R. competente per territorio a norma degli articoli 2 e 20 della Legge 6 dicembre 1971, n. 1034 e successive modificazioni, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Genova, li **21 DIC. 2007**

Il Responsabile del Procedimento

*Arch. Maria Di Dio*



IL DIRETTORE REGIONALE

*Pasquale Bruno Molgora*





# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DELLA LIGURIA

Genova /Dd/ An 566

Liceo Nautico "S.Giorgio" (ex Magazzino Italia)  
Calata Darsena

## Relazione storico-artistica

I manufatto in oggetto, catastalmente censito al NCEU, Foglio 75, Mappale 42, è di proprietà del Demanio Pubblico dello Stato, ramo Marina Mercantile, in uso all'Autorità Portuale di Genova. L'edificio originariamente conosciuto come "Emporio Calata Darsena" (poi "Magazzini Italia") è situato, praticamente a filo banchina, sulla storica Calata omonima, con immediato affaccio a mare verso sud-est, ed orientato longitudinalmente verso le aree espositive del Porto Antico.

Storicamente la sistemazione della Darsena risale al periodo tra il XIV ed il XVI secolo, con la necessità di aumentare i punti di approdo in conseguenza all'incremento dei traffici marittimi. La Darsena fu suddivisa in un bacino per le trirerne da guerra, detto "Bacino delle Galee", ed un bacino mercantile detto "Darsena delle barche" o "del vino". Ad ovest delle suddette infrastrutture portuali, nella zona successivamente occupata dal quartiere "Scio", venne realizzata una serie di capannoni costituita da grandi muri portanti e poi designata con il termine di "Arsenale" (per i futuri utilizzi militari); qui, sino alla fine del XVI secolo, furono sistemati magazzini, officine e depositi per le derrate alimentari.

Nasce qui la prima barriera fisica tra la città ed i pontili d'imbarco, con la costruzione (nel 1550) delle cosiddette "Muragliette"; in sostituzione di queste ultime nel 1836 (su disegno dell'architetto I.Gardella) fu decisa la costruzione dei portici delle famose "Terrazze di marmo", che separano in modo totale l'arco portuale storico dalla città.

Nella metà del XIX secolo, la necessità di realizzare nuovi magazzini commerciali condusse all'avvio della progettazione di una nuova serie di banchine dalla Darsena fino a S.Lazzaro, conosciute come i "nuovi approdi"; inoltre furono realizzati i "nuovi Magazzini Generali" nei quartieri Cembalo e Calata Darsena: tutti questi progetti furono realizzati tra il 1879 ed 1898.

L'innovazione tecnologica, sia delle tecniche che delle attrezzature navali e portuali di quel periodo, resero in breve tempo insufficienti le nuove strutture, riaprendo nuovamente la questione dell'ampliamento a ponente del Porto di Genova.

Il baricentro portuale e commerciale si spostò ad ovest, quando a metà del XX secolo fu definitivamente ultimato il grande "Bacino di Sampierdarena". Il preesistente Bacino del Porto Antico veniva così lentamente a perdere la funzione originaria di "scalo mercantile"; la Darsena perdeva definitivamente interesse poiché le caratteristiche dei suoi volumi, dei suoi spazi aperti e del suo specchio acqueo non erano più in grado di ospitare le moderne strutture di trasporto passeggeri, ed i suoi quartieri si allontanavano dai principali circuiti produttivi cittadini, assumendo un ruolo sempre più marginale e relegato ad attività residuali.

Gli edifici costruiti sulla vasta banchina di Calata Darsena dal 1900 in poi, furono soggetti a trasformazione continua, per posizione e morfologia, soprattutto a causa delle nuove esigenze di destinazione d'uso, in continuo divenire nell'intera zona.

Dalla consultazione delle stampe d'epoca e delle planimetrie generali storiche del Porto di Genova dal 1905 al 1940 circa, possiamo far risalire l'originaria costruzione agli anni immediatamente precedenti il 1905.



# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DELLA LIGURIA

L'edificio che si inserisce nel sistema di strutture edilizie che si compenetrano tra loro e che realizzano, all'interno della Darsena, una vera e propria "cittadella" organizzata in vari "quartieri" (corrispondenti ai vari isolati): Tabarca, Metellino, Caffa, Scio e Cembalo, collegati mediante un sistema compatto di percorsi. Il manufatto si trova sull'affaccio a mare della Calata Darsena, e fu realizzato quasi contemporaneamente al retrostante volume del "Cembalo". Consultando i vari documenti sui "Lavori nel Porto" raccolti per data e privi di allegati grafici, emerge che il cosiddetto "Magazzino A" di Calata Darsena è stato sottoposto a successivi cambiamenti: "lavori di sistemazione" dal 1906 al 1914; "passaggio di concessione" da FF.SS. a Calatimbar nel 1910; "costruzione di pensilina" e "binari ferroviari" dal 1910 al 1915; "nuovi impianti elettrici" nel 1917; "sopravvallazione degli interi prospetti" nel 1919 e nel 1923; "passaggio di concessione" a favore della società "Italia di Navigazione" nel 1925 c.; fino ad arrivare ai "danni di guerra" nel settembre del 1944.

Nei decenni successivi, (soprattutto dal 1970 al 1990), il Magazzino di Calata Darsena ha subito la stessa sorte dei più famosi edifici circostanti: progressivo degrado, ristrutturazione fittizia, precaria suddivisione interna, e sottoutilizzo commerciale- produttivo.

Il fabbricato si presenta come una struttura prevalentemente in linea, orientata lungo l'asse principale nord-ovest/sud-est, ed è situato a pochi metri dallo specchio acqueo che fiancheggia la Darsena.

L'intero manufatto occupa un'area complessiva "di sedime" (al piano calata) di mq.2100 circa (esclusi i vari marciapiedi e gli spazi di pertinenza), e si sviluppa per tre piani fuori terra, di cui l'ultimo ad altezza superiore e variabile per la presenza della copertura fortemente inclinata.

L'edificio è sorretto principalmente dalla caratteristica struttura portante otto/novecentesca, costituita da: spessi muri perimetrali pieni, dove il carico è ripartito anche su appositi "punti di forza" (o "pilastri in muratura", o "maschi murari"); ulteriori muri di spina longitudinali, in corrispondenza della linea di divisione fra i due corpi di fabbrica. Orizzontalmente, su primo e secondo piano, abbiamo i caratteristici solai in voltine di laterizio e travetti metallici trasversali, mentre la copertura inclinata che dà luce al secondo piano è sorretta da una suggestiva doppia successione di capriate a vista in ferro. Si noti come, sia per l'impianto che per la morfologia, questa struttura edilizia "seriale" (prolungabile longitudinalmente) risulti molto simile a quella dei più noti Magazzini del Cotone, costruiti pochi anni prima.

Il magazzino è costituito principalmente da due volumi longitudinali delle dimensioni di di circa ml.100 x ml.10, organizzati come due "navate" parallele e confinanti, avente muratura perimetrale in pietra sulle parti basamentali ed in mattoni pieni sulle zone in elevazione, con il muro di spina centrale che presenta archi strutturali in corrispondenza delle aperture di collegamento. La copertura è a falde fortemente inclinate, con manto in tegole e coppi in laterizio, retta da capriate composite in ferro. Partendo dal livello banchina, l'edificio si colloca su uno "zoccolo" basamentale, che in origine era finalizzato a portare la quota di calpestio del piano terra al livello di quella dei carri merci ferroviari e dei mezzi stradali che si accostavano per le operazioni di carico e scarico. Sul fronte corto di nord-ovest, questa zoccolatura si interrompe per dare originariamente accesso diretto ai carri e ai vagoni merci, che entravano nell'edificio dove era presente anche un carro-ponte per il carico e lo scarico. Morfologicamente, questo zoccolo si presenta in vericale come un paramento esterno di blocchi regolari di pietra, ed orizzontalmente come una continua pavimentazione in lastre di pietra



# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DELLA LIGURIA

serena; quest'ultima proseguiva anche all'interno (piano terra dell'edificio), creando una sorta di continuità tra ambiente interno ed esterno.

Le aperture si inseriscono con ritmo regolare nelle specchiature realizzate da pilastri a vista che scandiscono le facciate dell'edificio. Caratteristica del fronte longitudinale a mare è la minore superficie finestrata, con le aperture totalmente dedicate al carico-scarico delle merci con terrazzini in struttura metallica a sporgere; questi, fortemente degradati fino a pochi mesi fa, sono ora ripristinati. Le caratteristiche ed espressive rientranze murarie all'ultimo piano dell'edificio (lato mare) avevano la funzione di "imbarco – sbarco" delle merci proveniente dalle navi e dai carri ferroviari. Le strutture di sostegno originario di questi spazi sporgenti dal perimetro erano costituite da mensole in pietra affiancate dalle più recenti mensole in ferro, assai peggio conservate per la natura del materiale ferroso, continuamente sottoposta ad arosol marino.

Internamente gli spazi si articolano su tre livelli, che, al momento della progettazione di riuso, erano variamente tramezzati a seconda dei diversi usi richiesti dalle attività di magazzinaggio che nei decenni sono state ospitate nell'immobile. La distribuzione verticale era garantita da due vani scala principali in struttura metallica con gabbie interne, dove scorrevano i montacarichi di servizio.

Gli elementi decorativi della facciata sono costituiti sia da elementi strutturali (pilastri in mattoni lasciati "a vista" ed intonacati), sia dalle modanature e mensole in pietra, connesse anche loro ad un uso strutturale (appoggi per la realizzazione delle piattaforme di carico e scarico delle merci), sia da elementi di puro ornamento quali le cosiddette "bozze" che contornano le bucature (porte e finestre); inoltre abbiamo il tema delle lesene al piano terra e ai piani superiori. Le bozze sono realizzate, come il "lambrino" a piano terra, con intonaco appositamente sagomato e "bocciardato", ad imitazione del materiale lapideo.

I serramenti d'epoca erano in ferro con tipologie diverse, ma con la predominanza delle originarie finestre con reticolato a riquadri regolari.

Il fronte nord risulta maggiormente finestrato; i prospetti laterali risultano dominati dal tema delle ampie finestre a semicerchio, aperte nei "timpani" di facciata. Sul fianco nord-ovest, in corrispondenza dei due timpani laterali, abbiamo l'iscrizione in tessere di ceramica: "NAUTICO SAN GIORGIO / CALATA DARSENA", completamente ripristinata e rinnovata.

L'edificio, oggi ristrutturato e rifunzionalizzato per ospitare la sede dell'Istituto Nautico S. Giorgio rappresenta un'interessante testimonianza di edificio civile della fine del XIX secolo e del primo quarto del XX secolo e come tale se ne ritiene motivata la tutela all'ex D.Lgs. 42/2004.

## BIBLIOGRAFIA

- P.Cevini, E.Poleggi, "Genova", Laterza, Roma-Bari 1981;  
F.Balletti e B.Giontoni, "Genova 1850-1920. Cultura urbanistica e formazione della città contemporanea", Fabbiani, Genova 1984;  
E.Poleggi, L.Stefani (a cura di), "Il porto vecchio di Genova", catalogo mostra, Sagep, Genova 1985;  
AA.VV., "Nove opere del porto vecchio. La costruzione del porto di Genova tra Otto e Novecento" catalogo mostra, Sagep, Genova 1987;  
S.Fera, M.Minella, "Genova – Porto e Città", Sagep, Genova 1999.  
Consorzio Autonomo del Porto di Genova (a cura di), "Le opere del Porto di Genova", Genova 1920 – 1922;



# Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DELLA LIGURIA

Consorzio Autonomo del Porto di Genova (a cura di), "Guida al Porto di Genova ", Genova 1953;

D.Cabona, M.G.Gallino (a cura di), "Consorzio Autonomo del Porto di Genova. Archivio Storico", Sagep, Genova 1993;

D.Cabona, M.G.Gallino (a cura di), "Il Porto visto dai fotografi 1886 – 1969. Archivio storico", Sagep, Genova 1995;

D.Cabona, M.G.Gallino (a cura di), "L'uomo, il lavoro, il Porto. Il porto fotografato dai portuali. Archivio storico", Sagep, Genova 2001.

## FONTI ARCHIVISTICHE:

(A.S.A.P.G.) Autorità Portuale di Genova, Archivio storico, fondo "Consorzio Autonomo del Porto".

IL FUNZIONARIO DI ZONA

(arch. Giuliano Peirano)

IL FUNZIONARIO INCARICATO

(arch. Carmelo Di Fonzo)

Visto: IL SOPRINTENDENTE

(arch. Giorgio Rossini)

PER COPIA CONFORME

Il Fatturario  
Arch. Giacomo Russo

Il Soprintendente  
Arch. Giorgio Rossini

- Selected PORTO -

Scale 1:1000

