



# Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

SEGRETARIATO REGIONALE PER LA LIGURIA

## IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE DELLA LIGURIA

**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. I 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. I, comma 404, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296";

**Visto** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 29 agosto 2014, n. 171, Regolamento di organizzazione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, degli uffici della diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance, a norma dell'articolo 16, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89 e, in particolare, gli artt. 32 e 39 che, istituendo la Commissione regionale per il patrimonio culturale, ne definiscono composizione e compiti;

**Visto** il decreto direttoriale del 9 marzo 2015, con il quale è stato conferito alla Dott.ssa Elisabetta Piccioni l'incarico di funzione dirigenziale di livello non generale di Segretario regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Liguria;

**Vista** l'istanza assunta agli atti di questo Segretariato regionale il 08/08/2014 prot. 6818 con la quale la F.S. Logistica S.p.A. ha richiesto la verifica dell'interesse culturale, ai sensi dell'articolo 12 del "Codice dei beni culturali" per l' immobile appresso descritto;

**Vista** l'istruttoria della Soprintendenza Belle arti e paesaggio della Liguria, di cui alla proposta prot. 20863 del 18/08/2015;

**Vista** l'istruttoria della Soprintendenza Archeologia della Liguria di cui al prot. 6169 del 29/10/2014;

**Vista** la documentazione agli atti;

**Assunta** la deliberazione della Commissione regionale per il patrimonio culturale della Liguria nella seduta del 17/09/2015;

**Ritenuto** dalla stessa Commissione che il bene denominato Magazzino merci sito in Genova via Pieragostini, 69 presenta interesse culturale in quanto *l'immobile, realizzato presumibilmente tra la fine del XIX e gli inizi del XX secolo, costituisce un interessante esempio di manufatto ferroviario del periodo, che ha mantenuto nel tempo le caratteristiche architettoniche e costruttive originali, e rappresenta inoltre un'importante testimonianza dello sviluppo industriale di Sampierdarena e della Valpolcevera*, come meglio esplicitato nella relazione storico-artistica allegata,

**DECRETA**

il bene denominato      **Magazzino merci**  
Provincia di                Genova  
Comune di                Genova  
località                via Pieragostini, 69

distinto al C.F. al **SAM/F. 45** mapp. **402** sub. **1**  
distinto al C.T. al **Sez. F. 42** mapp. **402** (parte) **Ente urbano**

è dichiarato di **interesse culturale** ai sensi dell'**art. 10 comma 1**) del D. Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 e s.m.i., e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo.

Come parte integrante e sostanziale del presente decreto si allegano:

1. planimetria catastale;
2. relazione storico-artistica.

Il presente decreto verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto ed inviato per conoscenza 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 dei beni e delle attività culturali e del turismo, 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.

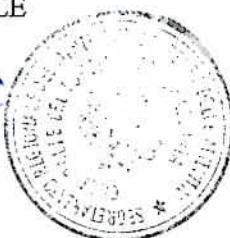
E' altresì consentita la proposizione di azione di condanna nei modi e nei termini previsti dall'art. 30 dell'Allegato 1 D. Lgs. 104/2010.

Genova, li **3 SET. 2015**

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE  
PER IL PATRIMONIO CULTURALE DELLA LIGURIA  
IL SEGRETARIO REGIONALE

*Dott.ssa Elisabetta Piccioni*

*Elisabetta Piccioni*



*R*  
CF/RS

DPCR 073/15



# Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

## SOPRINTENDENZA BELLE ARTI E PAESAGGIO DELLA LIGURIA

GENOVA Sampierdarena / MON 67 NCTN 07/00210798

Magazzino Merci  
Via Pieragostini 69

### Relazione storico-artistica

Sampierdarena a cavallo tra Ottocento e Novecento conosce un grandioso sviluppo industriale che segna profondamente la struttura economica e sociale e determina le scelte in campo di sviluppo urbanistico e infrastrutturale visibili ancora oggi.

Le origini di questa trasformazione economica risalgono al periodo a cavallo tra Settecento ed Ottocento quando, le prime industrie incominciarono ad insediarsi nell'area; è infatti in questo periodo che si registra la presenza di innumerevoli e svariate attività produttive: opifici di sapone, industrie tessili, industrie conserviere e chimiche oltre che le piccole fonderie e ferrerie che daranno vita al polo meccanico-siderurgico dell'Ansaldo.

Le numerose attività dell'impresa dal 1881 al 1919 avevano sede a Sampierdarena nella zona della Fiumara con uno stabilimento meccanico, a Campi (nel Comune di Cornigliano) con la fonderia Delta, l'Elettrotecnico, e l'acciaieria, a Sestri Ponente con un grande cantiere navale, a Genova con l'officina di allestimento navi. Le fabbriche della Ansaldo costituirono un polo di aggregazione del tessuto industriale del ponente genovese destinato ad incrementarsi nei decenni successivi.

Altro comparto produttivo in notevole espansione è quello saccarifero, l'aumento progressivo delle importazioni, in assenza di una significativa produzione nazionale, fa sì che si sviluppi nei luoghi di arrivo della materia prima l'industria della raffinazione, che rappresenta in Italia la prima forma di industria saccarifera. Per questo motivo a partire dal 1870 Genova, dove sbarca il 50% dello zucchero importato, diventa sede di numerose società saccarifere.

Nel 1853 viene inaugurata la linea ferroviaria Torino-Genova caratterizzata da notevoli pendenze e percorsa da un intenso traffico merci permettendo l'accesso al porto di Genova da Piemonte, Lombardia ed Emilia.

A partire dal 1856 viene realizzato il collegamento Genova-Voltri, prima tratta di quella che diventerà la Ferrovia della Riviera Ligure realizzata a partire dall'anno successivo.

Nel 1889 verrà aperta la linea Succursale dei Giovi, il cosiddetto secondo valico, resasi necessaria per far fronte al notevole aumento della domanda di trasporto merci da e per il porto di Genova.

Così Sampierdarena, nasce e si sviluppa pienamente prima che sia integrata all'economia di Genova. La sua espansione industriale si lega progressivamente a quella degli altri borghi di ponente anch'essi occupati da nuove fabbriche e nuove attività produttive.

Nel 1872 si costituiscono a Genova due società, la Ligure lombarda, società anonima per la raffinazione degli zuccheri e la Compagnia nazionale per la raffinazione degli zuccheri. La Ligure Lombarda nel 1873 mette in funzione a Sampierdarena una grande raffineria che alla fine del decennio occupa oltre 1.000 addetti ed è in grado di produrre circa 350 mila quintali di zucchero raffinato l'anno; mentre la Compagnia nazionale (Eridania), costruisce il suo stabilimento a Rivarolo, nel ponente genovese.

Difficoltà tecniche e finanziarie impediscono di far decollare immediatamente entrambe le attività produttive, fino a che, nella seconda metà degli anni settanta con l'entrata in vigore della legislazione protezionistica si ha un vero e proprio momento di svolta. Le attività economiche di entrambe le società prendono slancio e in poco tempo la loro produzione sarà pari al 53% della produzione nazionale.

Nel 1930 con la fusione di Eridania e Ligure lombarda viene costituita l'Eridania - Zuccherifici nazionali, la cui sede sociale è collocata nel prestigioso palazzo genovese di Corso Andrea Podestà, di proprietà della Ligure Lombarda. Il nuovo potentissimo gruppo di cui fanno parte anche le Distillerie italiane, primo produttore nazionale di alcool etilico, produce circa il 50% dello zucchero nazionale.

La nascita dell'industria saccarifera a Genova ha come conseguenza lo stabilirsi di un legame che continuerà a lungo, fra imprenditoria, classe politica genovese e produzione dello zucchero. Il settore saccarifero è destinato, insieme a quelli siderurgico e meccanico-cantieristico che godono di altrettanto elevata protezione e della garanzia delle commesse statali, a diventare uno dei cardini delle strategie di investimento del capitalismo genovese.



## Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

### SOPRINTENDENZA BELLE ARTI E PAESAGGIO DELLA LIGURIA

L'apertura di nuove vie di transito e la lunga rete ferroviaria che tagliava il borgo lungo la litoranea, diede al porto di Genova un incremento espansivo in concomitanza allo sviluppo industriale, sancito con la decisione di allestire un porto succursale a Sampierdarena. La proposta presentata nel 1897 prevedeva la costruzione di un vasto cantiere navale dotato di bacini, di banchine per lo scarico e il carico di merci grezze e lavorate a servizio delle industrie del borgo, con la possibilità di allargarsi verso la città.

Naturalmente tutto questo fermento fu accompagnato da importanti avvenimenti che videro nel 1926 l'annessione del borgo alla città sancito con l'abbattimento del colle di San Benigno e la costruzione delle due grandi arterie viarie, quella di via Cantore e via di Francia, e che avrebbero definitivamente unito Sampierdarena a Genova. Si avviava intanto la decisione di ampliare il porto di Genova in direzione di ponente con la copertura di vaste aree di superficie marina costiera per ospitare moli e nuove attività industriali a discapito del litorale sampierdarenese.

In prossimità della foce del Torrente Polcevera, a monte della zona della Fiumara e del porto commerciale sorge lo scalo merci ferroviario in cui si trova l'edificio oggetto della presente relazione; vista la sua posizione in prossimità dello stabilimento della Ligure Lombarda, con tutta probabilità è nato come deposito di carico/scarico merci della ditta saccarifera che movimentava grosse quantità sia di materie prime che di prodotti finiti attraverso la neonata ferrovia.

Lo stesso edificio lo si ritrova segnalato nella CTI del 1916 ed in una cartografia del 1943 reperita nell'archivio della Harvard Map Collection Digital Library, dove ad una base cartografica (marrone) probabilmente IGM, è stata sovrapposta in colore nero una ricchissima mole di informazioni, sia in inglese, sia in italiano, tra cui tutti gli stabilimenti indicati per nome e per tipo di produzione. Nella fattispecie, nell'area di Sampierdarena, sono indicate tutte le officine Ansaldo e lo zuccherificio Eridania accanto al quale ritroviamo chiaramente indicato il deposito merci posizionato accanto ai binari ferroviari.

L'edificio in esame è ciò che rimane di una struttura di carico/scarico merci, originariamente costituita da due edifici gemelli posti uno di seguito all'altro, che si sviluppavano lungo il perimetro ovest dell'area un tempo occupata dall'Eridania.

Il fabbricato si sviluppa lungo il tracciato degli esistenti binari costituisce a tutti gli effetti il confine fisico tra i binari oggi ancora utilizzati ed utilizzabili e l'area circostante destinata a stoccaggio e movimentazione di containers. Costituito da un basso volume ad un piano con pianta rettangolare è posizionato su di una banchina elevata rispetto al piano ferroviario da una parte e al piazzale autoveicoli dall'altra. Sul lato nord dell'edificio si sviluppa, in aderenza, un piccolo corpo di fabbrica leggermente più basso.

Recentemente, a seguito di autorizzazione della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici (prot. 8649 del 03/12/2012) l'edificio è stato oggetto di alcuni lavori di adeguamento funzionale che hanno portato alla demolizione delle prime due campate del fronte sud riducendo così la lunghezza complessiva da 126,70 a 117 metri.

L'edificio principale ha una manica di circa 12 m e si sviluppa su 23 campate corrispondenti ad altrettante capriate lignee costituenti la struttura portante del tetto a falde, la muratura perimetrale è in laterizio portante con superfici esterne intonacate a civile, la copertura a due falde ha il manto in tegole di tipo "marsigliese" su tavolato e orditura in legno, mentre la pavimentazione è in battuto di cemento.

La stessa scansione dello spazio viene ripresa all'esterno dove, lungo le facciate principali, i portelloni di carico, costituiti da bucature ad arco con sopraluce vetrato protetto da grate in ferro e chiuse da portelloni scorrevoli in legno oggi, in parte, sostituiti con scorrevoli di lamiera, si aprono ogni due campate.

Negli anni sono state apportate alcune modifiche allo spazio interno che non si presenta più come uno spazio unitario ma, con l'inserimento di partizioni in muratura di laterizio intonacate a civile, è stato suddiviso in più aree funzionali differenti rispetto a quella originaria di stoccaggio delle merci (uffici, spogliatoi e servizi vari). Tali trasformazioni hanno comportato anche modifiche delle facciate sulle quali sono state aperte ulteriori bucature. Tali interventi tuttavia non hanno compromesso la leggibilità del manufatto originario.

Il bene in oggetto, realizzato presumibilmente tra la fine del XIX e gli inizi del XX secolo, costituisce un interessante esempio di manufatto ferroviario del periodo, che ha mantenuto nel tempo le caratteristiche architettoniche e costruttive originarie, e rappresenta inoltre un'importante testimonianza dello sviluppo industriale di Sampierdarena e della Val Polcevera. Per queste motivazioni, pertanto, appare meritevole del formale riconoscimento dell'interesse culturale ai sensi del D. Lgs. 42/2004.



*Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo*

SOPRINTENDENZA BELLE ARTI E PAESAGGIO DELLA LIGURIA

Fonti:

- Rete Ferroviaria Italiana, *Fascicolo linea 3 (Torino-Alessandria)*  
Rete Ferroviaria Italiana, *Fascicolo linea 72 (Arquata Scrivia-Genova)*  
Luigi Ballatore, Fausto Masi, *Torino Porta Nuova - storia delle ferrovie piemontesi*, Roma, Edizioni Abete, 1988  
T. Tuvo, *Storia di Sampierdarena*, Genova, D'Amore Editore, 1975  
M. Elisabetta Tonizzi- *L'industria dello zucchero. La produzione saccarifera in Italia e in Europa*, Milano, FrancoAngeli, 2001  
D. Puncuh (a cura di), *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Genova, 2003  
Fondazione Ansaldi

Tratto dalla documentazione trasmessa dalla Proprietà alla Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio della Liguria

Genova, 17/08/2015

IL FUNZIONARIO DI ZONA  
Arch. Rossella Scunza

Il tecnico Incaricato  
Arch. Alberto Parodi

Visto: IL SOPRINTENDENTE  
Arch. Luca Rinaldi