



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 25/010/2012 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
provincia di
comune di
Loc.

Ex Magazzino merci ed area di pertinenza
SAVONA
PIETRA LIGURE
Via XXV Aprile, 23

Distinto al C.F. al
Foglio 7 Mappale **368**

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 il piccolo magazzino merci della stazione di Pietra Ligure, realizzato 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 periodo nonché testimonianza dello sviluppo della rete ferroviaria lungo la riviera Ligure, inoltre il bene in oggetto, insieme ai fabbricati viaggiatori ed agli stessi manufatti della linea ferroviaria, è entrato a far parte integrante del paesaggio costieri della Riviera Ligure, come meglio esplicitato nella relazione storico artistica allegata facente parte integrante e sostanziale del presente decreto;

DECRETA

il bene denominato **Ex Magazzino merci ed area di pertinenza** in Pietra Ligure(SV) Via XXV Aprile 23, 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 PIETRA LIGURE

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 **10 9 LUG. 2013**

IL DIRETTORE REGIONALE
Arch. Maurizio Gallo



CF/MSI

AF

AS



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

PIETRA LIGURE (SV) / MON 27
Ex Magazzino Merci ed area di pertinenza
Via XXV Aprile civ. 23

Relazione storico-artistica

Il bene in oggetto, catastalmente identificato al NCEU F. 7 Mapp. 368 e al NCT F. 7 Mapp. 368, sorge nel Comune di Pietra Ligure, nei pressi del tracciato della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia.

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.

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



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

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.

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'elettificazione 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 il 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 richiesero 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 1897, 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. Anche per il Ponente il raddoppio venne iniziato nel 1907, ma l'esecuzione è andata più a rilento in quanto si preferì abbandonare i ponti in ferro.

Il potenziamento ebbe una tappa importante nell'elettificazione prima con corrente trifase poi a corrente continua: nello specifico il tratto Savona-Ventimiglia venne elettrificato con corrente trifase il 15 Maggio 1931 e successivamente con corrente continua l'8 Marzo 1967.

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. Tale operazione che ebbe inizio nel 1875 prima per i fabbricati di maggior interesse



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

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.

Gli FV delle fermate avevano dimensioni minime adeguate al traffico e spesso in passato si identificavano con i caselli ferroviari dotati di collegamenti telegrafici e telefonici. Accanto agli FV, ma fisicamente distaccati dall'area viaggiatori, gli scali merci (categoria alla quale appartiene in bene in oggetto) rappresentano il punto adibito al carico e scarico delle merci con propri binari tronchi. L'architettura degli scali è pressoché standardizzata e varia solo per dimensioni. Si tratta di capannoni con struttura portante in muratura 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.

L'edificio in questione rientra pienamente in questa categoria, giungendo ai nostri giorni in discrete condizioni di conservazione e mantenendo intatte e leggibili le caratteristiche costruttive tipiche di questa tipologia di manufatti, che ormai sono diventati, insieme ai fabbricati viaggiatori ed agli stessi manufatti della linea ferroviaria, parti integranti del paesaggio costiero della Riviera Ligure.

Il fabbricato presenta una semplice finitura ad intonaco, priva di modanature, con colore rosa e strisce di colore marrone. Risaltano sui fronti le grandi bucatore ad arco, utilizzate per la movimentazione delle merci. Ancora in ottimo stato di conservazione la struttura lignea della copertura, con manto in tegole.

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 XX secolo quasi tutte le infrastrutture fisse fossero state terminate.

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.

Nel periodo a cavallo degli anni 70 - 80 avviene la "trasformazione", l'operazione forse più impegnativa e complessa attuata dalle ferrovie. Nel 1985 con la Legge 210 del 27 maggio L'Azienda cessa per il subentro del nuovo Ente delle Ferrovie dello Stato posto sotto la vigilanza del Ministero dei Trasporti: per effetto di legge tutti i



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

beni dell'Azienda transitano all'Ente sdemanializzati. Nel 1992 l'Ente si trasforma in S.P.A. con unico azionista lo Stato al 100% attraverso il Ministero del Tesoro.

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.

Il piccolo magazzino merci della stazione di Pietra Ligure, realizzato 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 lungo la riviera Ligure; inoltre il bene in oggetto, insieme ai fabbricati viaggiatori ed agli stessi manufatti della linea ferroviaria, è entrato a far parte integrante del paesaggio costiero della Riviera Ligure. 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.

Genova, 09 MAG 2013

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

IL FUNZIONARIO DI ZONA

Arch. Anna Ciurlo



IL TECNICO INCARICATO

Alberto Parodi

Visto: IL SOPRINTENDENTE

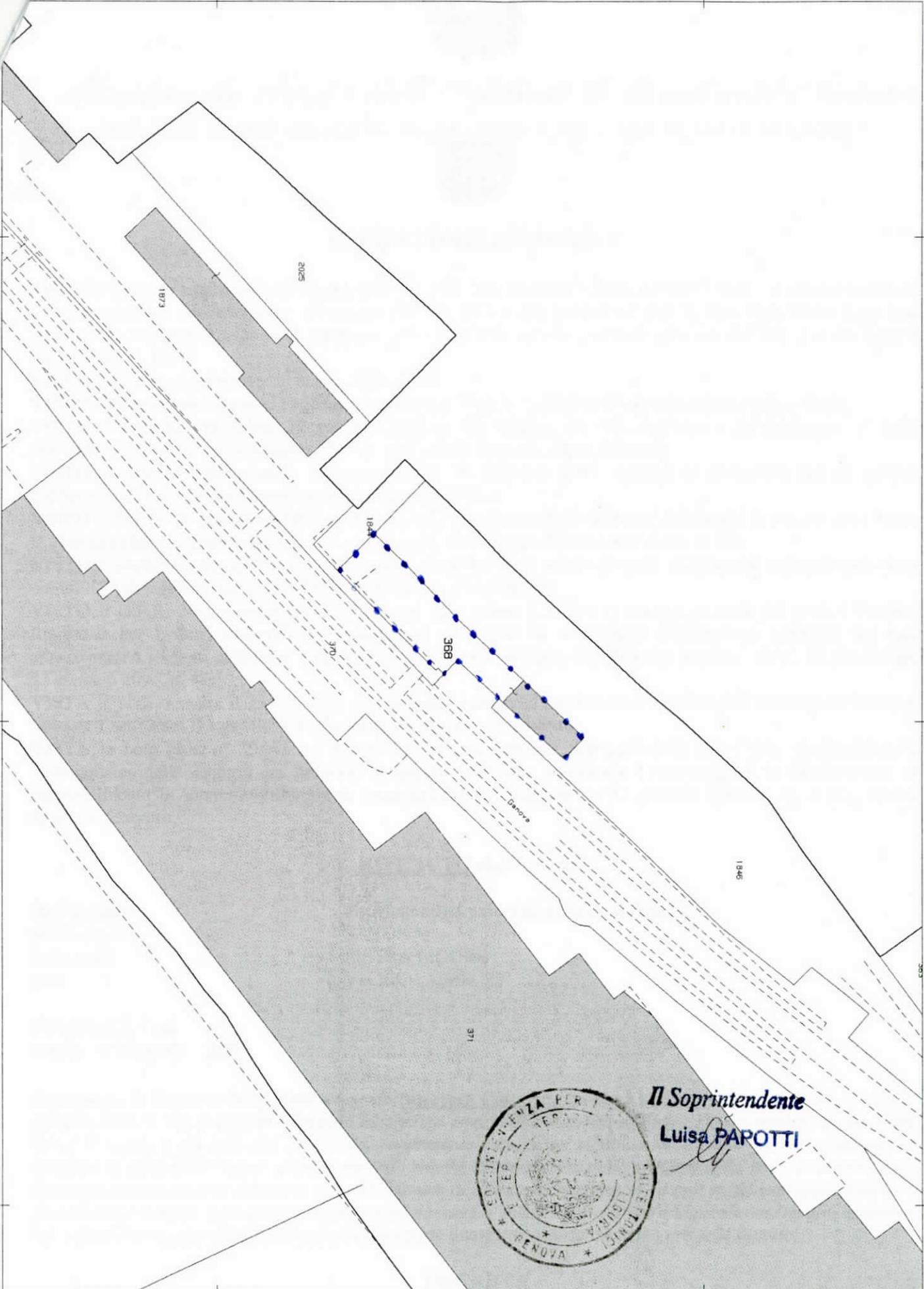
Luisa Papotti

N=4888300

Ufficio Provinciale di Savona - Territorio Servizi Catastali - Direttore DOTT. SA DONATELLA CORINNA VARRA telematica esente per fini istituzionali

E=1442200

1 Parlicella: 368



Il Soprintendente
Luisa PAPOTTI