



# ex-salvo

IL DEPOSITO FRANCO DI PORTO MAURIZIO  
LA SUA STORIA ATTRAVERSO LE PAROLE DI CHI LO HA VISSUTO  
INTERVISTA ALL'INGEGNERE VINCENZO BRUNO



**switch**  
 RIUSO DI SPAZI IN ABBANDONO  
 NUOVE IDEE PER CAMBIARE PROSPETTIVA

[www.progettoswitch.it](http://www.progettoswitch.it)

[facebook.com/progettoswitch](https://facebook.com/progettoswitch)

[info@progettoswitch.it](mailto:info@progettoswitch.it)



**switch**  
 RIUSO DI SPAZI IN ABBANDONO  
 NUOVE IDEE PER CAMBIARE PROSPETTIVA

progetto promosso da

in collaborazione



## 1 Ingegnere Bruno, cosa ci può raccontare del passato dell'edificio?

Nella cartografia ufficiale risalente al 1886 l'edificio appare già nella sua attuale conformazione planimetrica e destinazione a "deposito franco". Non ho notizie certe sulla progettazione e sulla data di edificazione ma è possibile stimare la sua edificazione in un periodo prossimo al 1850. Per quanto riguarda i requisiti fisici dei depositi franchi, è interessante ricordare l'art. 2 del R.D. 17 giugno 1938 n. 856 il quale, con grande livello di dettaglio, stabilisce quanto segue: l'edificio del deposito franco dovrà comunicare col mare in maniera che le merci appena sbarcate possano esservi introdotte sotto la diretta vigilanza dei funzionari della dogana e dei militari della regia guardia di finanza, senza bisogno di altre cautele. All'esterno non potrà avere altre aperture oltre le porte necessarie per l'entrata e per l'uscita delle merci, nonché le porte di accesso agli uffici di amministrazione del deposito, qualora questi siano sistemati nello stesso edificio. Le porte di entrata delle merci dovranno essere separate da quelle di uscita. Possibilmente dovranno esservi speciali entrate ed uscite secondo le vie donde provengono e secondo il luogo di destinazione delle merci. Le aperture per l'accesso agli uffici dovranno essere separate ed indipendenti dalle aperture destinate alle merci, in modo che esse possano, mediante apposite chiusure, venire perfettamente isolate dai reparti dell'edificio contenente le merci. Le finestre verso l'esterno dovranno essere assicurate da solide inferriate con solide grate metalliche, in modo da impedire la sottrazione di qualsiasi oggetto, anche minuto. Se l'edificio sia composto di diversi corpi di fabbrica, questi saranno cintati in modo da garantire l'osservanza delle norme doganali secondo quanto sarà determinato dal ministero delle finanze all'atto dell'approvazione del piano, di cui tratta l'articolo precedente. L'edificio o la cinta dovranno essere isolati da tutte le altre costruzioni per uno spazio da determinarsi dal ministero delle finanze, di maniera che il circuito possa essere liberamente percorso e sorvegliato dai militari della regia guardia di finanza. Sulla base di tale dispositivo si spiegano le finestre murate su via Scarincio, la rete interposta tra gli infissi e le inferriate delle finestre, unico ingresso con doppio lucchetto (uno del concessionario e uno della dogana), ecc.

Per quanto riguarda la storia doganale dell'edificio in questione, le prime tracce rinvenute risalgono all'8 giugno 1905 data in cui venne pubblicato sul Bollettino Ufficiale delle Società per Azioni l'atto costitutivo e lo statuto della società Società Anonima concessionaria dell'edificio denominato "Deposito Franco di Porto Maurizio".

Nel regolamento del deposito si evince che potevano essere depositate ogni sorta di merci, escluse quelle vietate dalla legge (merci infiammabili, sostanze esplosive, i generi di monopolio dello Stato, armi, ecc.). Successivamente, con Decreto Ministeriale n. 524 del 1° febbraio 1906 il deposito franco fu dato in concessione alla "S.A.L.S.O. - Società Anonima Ligure Stabilimenti Oleari Srl".

Dall'analisi dello stato di fatto emerge che l'edificio è stato oggetto di consistenti opere di ristrutturazione che potrebbero essere fatte risalire al periodo ricompreso tra il 1915 e il 1930 volte a modificare, tra l'altro, le altezze interne del piano terreno seppur l'esistenza dei truogoli (vasche interrato piastrellate profonde 4 metri atte a stoccare gli oli vegetali e presenti nella porzione lato mare dell'edificio) la si riscontra in documenti doganali del 1906. Non è da escludersi che la ristrutturazione si sia resa necessaria in relazione all'avvento del cemento armato, all'aumento del traffico oleario o alla modifica delle aree intorno al deposito come la banchina

portuale utilizzata all'epoca anche da navi militari.

L'attuale capacità di stoccaggio del deposito risulta: per gli oli vegetali: 800.000 kg nei silos in acciaio fuori terra, 955.400 kg nei presenti 99 truogoli; circa 2.300 mq per lo stoccaggio di merce varia in imballaggi.

## 2 Ci descrive lo stato attuale dell'immobile ex Salso?

Siamo di fronte ad un edificio di proprietà del Demanio dello Stato (Demanio Marittimo) di consistenza globale pari a circa mq 3500 di cui, attualmente 2250, corrispondenti al piano terreno compresa la corte coperta centrale, conservano la destinazione a "Deposito Franco". Infatti nel 2015, su richiesta del Comune di Imperia, è stato emanato Decreto del Direttore Generale del Ministero dello Sviluppo Economico di concerto con il Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con il quale il piano primo è stato stralciato dagli spazi destinati a deposito franco, per il contestuale ampliamento del vicino Museo Navale.

Nel periodo tra il 1990 e il 1997 accanto al traffico oleario, il deposito franco è stato interessato anche da una significativa movimentazione di prodotti alcolici, attività poi trasferita sui depositi fiscali accise di Ventimiglia. Le grosse movimentazioni di oli vegetali sono praticamente cessate dal 2008, anno al quale risalgono gli ultimi arrivi via mare, mentre negli anni a venire e fino al 2014 il deposito ha avuto un funzionamento estremamente ridotto. All'inizio del 2015 la "S.A.L.S.O. - Società Anonima Ligure Stabilimenti Oleari Srl" abbandona definitivamente l'esercizio del deposito.

## 3 Come avveniva l'immagazzinamento dell'olio nell'immobile ex S.A.L.S.O.?

Gli oli vegetali venivano introdotti nel deposito franco per via mare e per via terra. Per quanto riguarda le operazioni via mare, il prodotto veniva introdotto mediante impianto di pompaggio tra la stiva della nave e principalmente nei silos fuori terra ubicati negli spazi esterni all'edificio e demoliti nell'ambito della riconversione del porto.

Le operazioni di introduzione avvenivano sotto la supervisione di funzionari dell'Agenzia delle dogane che a campione procedevano sia all'accertamento quantitativo del prodotto sia al suo accertamento qualitativo attraverso l'ausilio degli avanzati laboratori chimici dell'Amministrazione.

## 4 Esistono edifici simili in altri porti italiani?

L'istituzione dei depositi franchi risale al 1600 e venivano collocati nei principali porti italiani. Infatti, oltre al "Comune di Porto Maurizio" anche il "Comune di Oneglia" era dotato del suo deposito franco, edificio attualmente in stato di abbandono, ubicato all'interno dell'attuale cinta doganale, simile per funzionalità, tipologia e struttura architettonica a quello di Porto Maurizio.