



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

SECRETARIATO REGIONALE PER LA LIGURIA

DECRETO N 97 / 050.TUT DEL 07.08.2020

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE DELLA LIGURIA

Vista la Costituzione della Repubblica italiana, e in particolare gli articoli 9, primo e secondo comma; 117, secondo comma, lettera s), e sesto comma;

Visto il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante “*Norme generali sull’ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche*”;

Vista la Legge 7 agosto 1990, n. 241, recante “*Nuove norme sul procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*”;

Visto il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante “*Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59*”, di seguito ‘Ministero’;

Visto il Decreto Legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante “*Riforma dell’organizzazione del Governo, a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59*”;

Visto il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante “*Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137*”, di seguito ‘Codice dei beni culturali’;

Visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 02/12/2019, n. 169, *Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell’Organismo indipendente di valutazione della performance* e, in particolare, gli artt. 40 e 47 che istituendo la Commissione regionale per il patrimonio culturale ne definiscono composizione e compiti;

Visto il Decreto del Segretario Generale Rep. n. 235 del 4/05/2020 con il quale è stato conferito all’Arch. Manuela Salvitti l’incarico di funzione dirigenziale di livello non generale di Segretario Regionale del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo per la Liguria;

Visti i Decreti dirigenziali interministeriali di questo Ministero, di concerto con l’Agenzia del Demanio 6 febbraio 2004, recante “*Verifica dell’interesse culturale dei beni immobiliari di utilità pubblica*” e 28 febbraio 2005, recante “*Modifiche e integrazioni al decreto dirigenziale interministeriale 6 febbraio 2004, concernente la verifica dell’interesse culturale dei beni immobili di utilità pubblica*”;

Viste le istanze assunte agli atti di questo Segretariato regionale con nota prot. n. 55 del 09/01/2020 e con nota prot. n. 446 del 31/01/2020 con le quali Ferservizi S.p.A. ha richiesto la verifica dell’interesse culturale, ai sensi dell’articolo 12 del “Codice dei beni culturali” per il bene appresso descritto;

Vista l’istruttoria della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Imperia e Savona di cui alla proposta prot. n. 15896 del 03/08/2020;

Vista la documentazione agli atti;

Assunta la deliberazione della Commissione regionale per il patrimonio culturale della Liguria nella seduta del 05/08/2020;

Ritenuto dalla stessa Commissione che il bene denominato “*Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti*”, sito in Imperia, presenti interesse culturale in quanto *il tracciato della linea ferroviaria del Ponente ligure oggi dismesso, comprensivo di tutte le opere d’arte di pertinenza (ponti, muri di sostegno, muri controterra, gallerie), che corre sul territorio comunale di Imperia e realizzato a partire dagli anni ‘60 del XIX secolo, rappresenta una testimonianza dell’ingegneria ferroviaria ottocentesca di grande rilievo la quale,*



fin dalla sua realizzazione, ha fortemente connotato e caratterizzato il paesaggio costiero con considerevoli ricadute in ambito economico, turistico, sociale e urbanistico. Inoltre, gli edifici delle ex Stazioni di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio, unitamente agli annessi fabbricati, rappresentano significativi esempi di manufatti ferroviari ancora ben leggibili e connessi tra loco, rappresentativi del gusto compositivo "liberty" e della tradizione costruttiva dell'epoca, in particolare legata all'impiego di un'articolata carpenteria lignea, come meglio esplicitato nella relazione storico-artistica allegata al presente provvedimento,

DECRETA

il bene denominato **Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti**

Provincia di Imperia

Comune di Imperia

distinto al:

Catasto Fabbricati:

Sez. ON F.5 mapp. 1(tutti i subalterni), mapp. 967- 968-969-970-971

Sez. PM F.4 mapp. 374 (tutti i subalterni), mapp. 1686 sub.1, 376, 1696 e 558 (con pertinenza

C.T. sez. L F.4 mapp.1694)

Catasto Terreni – linea ferroviaria dismessa:

Sezione	Foglio	Mappale
G	8	138 – 491
G	7	331 – 371
G	5	4
G	3	631
L	2	520 – 491
L	4	1299 (parte) – 377
L	5	1682 – 233 – 405 – 399 – 392
L	6	163 – 164 – 467 – 633
H	3	447
I	4	521 – 522
I	3	874 – 875
I	2	482 – 483

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 viene quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo.

Come parte integrante e sostanziale del presente decreto si allegano:

1. relazione storico-artistica
2. planimetrie catastali.

Il presente decreto verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto e per opportuna conoscenza al Comune di Imperia.

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 amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42. Sono inoltre ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale avanti al Tribunale Amministrativo Regionale competente per territorio nei termini e con le modalità di cui all'articolo 29 e seguenti del Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato nei termini e con le modalità di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199.

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE
PER IL PATRIMONIO CULTURALE DELLA LIGURIA
IL SEGRETARIO REGIONALE
Arch. Manuela Salvitti
FIRMATO DIGITALMENTE

SC

Firmato digitalmente da

MANUELA SALVITTI

O = MINISTERO PER I BENI E LE
ATTIVITA' CULTURALI
C = IT
Data e ora della firma: 07/08/2020
10:38:52



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

IMPERIA MON 137 / NCTN 07/00208615

Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Imperia; ex Fabbricati Viaggiatori di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio con annessi manufatti

Catasto Fabbricati:

Sez. ON F.5 mapp. 1(tutti i subalterni), mapp. 967- 968-969-970-971

Sez. PM F.4 mapp. 374 (tutti i subalterni), mapp. 1686 sub.1, 376, 1696 e 558 (con pertinenza C.T. sez. L F.4 mapp.1694)

Catasto Terreni – linea ferroviaria dismessa:

Sezione	Foglio	Mappale
G	8	138 – 491
G	7	331 – 371
G	5	4
G	3	631
L	2	520 – 491
L	4	1299 (parte) – 377
L	5	1682 – 233 – 405 – 399 – 392
L	6	163 – 164 – 467 – 633
H	3	447
I	4	521 – 522
I	3	874 – 875
I	2	482 – 483

Relazione storico-artistica

Introduzione

La presente relazione ha come oggetto il percorso dell'ex tracciato ferroviario, ormai dismesso, facente parte della linea Genova-Ventimiglia e compreso tra lo sbocco della Galleria Capo Berta, a confine con Diano Marina, e il territorio comunale di San Lorenzo al Mare, nonché tutte le opere di ingegneria (“opere d’arte”) quali muri di sostegno, ponti e gallerie, prive di propria individuazione catastale e ubicati lungo la tratta in oggetto, unitamente agli edifici delle ex Stazioni (“Fabbricati Viaggiatori”) di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio e di alcuni fabbricati strumentali all’esercizio ferroviario facenti parte dei due compendi: il “fabbricato portabagagli” e tre magazzini nel compendio di Oneglia, il magazzino merci e l’ex Ufficio Dazio in quello di Porto Maurizio.



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

L'inserimento armonioso del tracciato nel paesaggio e la cura nella costruzione delle opere d'arte rappresentano due tra le più preziose peculiarità della ferrovia ottocentesca, chiaramente espresse lungo tutto il percorso ligure. Ne fornisce una poetica descrizione l'articolo pubblicato dalla *Gazzetta del Popolo di Firenze* in occasione dell'inaugurazione, il 25 Gennaio 1972, in cui l'autore, oltre ad indulgiare sulla bellezza del particolare connubio venutosi a creare tra il paesaggio ligure e la nuova infrastruttura, sottolinea l'importanza che la nuova Ferrovia del Litorale si avvia a rivestire per il paese, non solo dal punto di vista logistico ma anche a livello sociale delle relazioni tra le due nazioni confinanti.

*“(..) La nuova ferrovia Ligure, partendo da Savona e spiccandosi dalla riva del mare, pare che affascinata dallo stupendo spettacolo non sappia decidersi ad abbandonarlo. Va a nascondersi di quando in quando fra due catene di verdeggianti colline, si insinua fra le Rocciose montagne penetra nelle loro viscere, ma torna poi sempre al diletto suo mare, e ne bacia amorosamente le sponde, e seguita obbediente i capricciosi giri della bella Riviera. I ricchi boschi di ulivi, il verdeggiare delle palme, mentre a poca distanza da loro sorgono le vette acuminata delle Alpi Marittime, danno al paesaggio tutto l'incanto che fantasia di poeta potrebbe desiderare. Ma più che la poesia, più che la bellezza dei luoghi, deve empirci l'animo di meraviglia e di letto il pensiero, che con la nuova ferrovia cimenteremo le amichevoli relazioni fra i due popoli di Francia e d'Italia checchè ne pensino i governanti dell'uno o dell'altro paese. Savona 16 Gennaio 1872”.*¹

La ferrovia ligure, cenni storici

La *Ferrovia del Litorale Ligure* fu approvata con legge del 27 ottobre 1860, a seguito dell'impegno diretto del ministro Paleocapa e di Cavour, nella convinzione che un'estesa rete di infrastrutture, soprattutto ferroviarie, potesse essere il presupposto necessario allo sviluppo di uno stato moderno. Sia dal punto di vista politico, visto il retaggio napoleonico ancora presente, sia da quello tecnologico, l'orizzonte di riferimento era la Francia, allora considerata avanzata nell'ingegneria civile e nelle tecniche di costruzione di grandi opere. Dal punto di vista finanziario, il governo dello stato piemontese lasciò ampio spazio agli investimenti ed all'iniziativa privata dei grandi gruppi economici europei, istituendo il meccanismo delle “concessioni” che rimase attuale fino alla nazionalizzazione completa delle ferrovie avvenuta nel 1905.

Il 1861, anno dell'unificazione, portò con sé grandi speranze per l'Italia: tra i settori economici nei quali il giovane stato si trovò più impegnato, spicca quello ferroviario che, tra il 1860 e il 1870, vide triplicare la propria consistenza (si aprirono oltre 6000 km di linee contro i 2000 ante unificazione). Nello stesso periodo, si eseguirono opere pubbliche per oltre un miliardo di cui 451 milioni per le ferrovie.

¹ Articolo pubblicato dalla *Gazzetta del Popolo di Firenze* in occasione dell'inaugurazione della Ferrovia del Litorale. In F. Dell'amico - F. Rebagliati, *I 120 anni della linea ferroviaria Savona Ventimiglia 1872-1992*, Ed. Alzani Pinerolo, 1992 - pag.34



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

La realizzazione della infrastruttura ligure vede per estremi, a Levante, la stazione di Massa e, a Ponente, il torrente San Luigi sulla frontiera francese, avendo il suo centro a Genova da dove si diramano le due Riviere Liguri: la orientale, verso Chiavari e La Spezia, e la occidentale, verso Savona e Ventimiglia. Nel 1853, dopo l'apertura del tratto relativo al capoluogo, rimanevano da costruire i tronchi delle due riviere verso il confine francese e verso il levante.

Secondo la convenzione approvata con legge 27 ottobre 1860, la ferrovia Ligure avrebbe dovuto essere eseguita a corpo e al prezzo medio chilometrico di 394 mila lire. Il prezzo venne poi ribassato al prezzo medio fisso di circa 385.000 lire al km, da completare nel termine di sei anni, con multe o premi in caso di ritardo o di anticipazione del completamento dell'opera. La società concessionaria iniziò subito l'acquisizione dei terreni e le operazioni preliminari e portò a conclusione con facilità i tratti del Levante fra Massa e La Spezia (inaugurati tra il 1863 e il 1864) salvo poi rendersi conto che, nei restanti tronchi, le opere da realizzare erano di gran lunga più complesse e costose.

Seguirono controversie con conseguenti rallentamenti fino alla sospensione dei lavori nel 1866. Nel 1867, il contratto venne rescisso e la direzione fu affidata all'ing. Alessandro Siben; nacque, dunque, la Società Governativa della Ferrovia del Litorale ligure, con sede operativa a Genova, sotto la responsabilità dell'ingegnere francese Alexandre Siben.

Siben, nato a Metz nel 1824, si era formato all'Ecole des Ponts et Chaussées e in precedenza aveva lavorato alla linea appenninica Bologna – Pistoia detta “Porrettana”. Al suo fianco nella ferrovia ligure, Siben volle l'ingegnere francese Jean Louis Protche (1818-1886), anch'esso originario di Metz, alle cui dipendenze aveva lavorato per la Porrettana. Infatti Protche, formatosi all'Ecole polytechnique di Parigi, ne era stato il progettista e direttore.

I due ingegneri ferroviari, tra i più esperti dell'epoca, nel realizzare la ferrovia appenninica, avevano già dovuto affrontare problematiche tecniche e ingegneristiche di grande portata per la presenza di ben 47 gallerie, di cui due di oltre due chilometri di lunghezza, e 35 fra ponti e viadotti; forti di questa esperienza e delle loro notevoli capacità tecniche, ebbero un ruolo fondamentale nella riattivazione e conclusione dei lavori della ferrovia ligure.

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 19 gennaio del 1971, Siben, capo della Direzione Tecnica Governativa, si mostrò fiducioso che, della tratta Savona-Ventimiglia, il tronco fino a Sanremo potesse essere concluso per il mese di Agosto mentre quello tra Sanremo e il confine francese entro ottobre. Le previsioni, tuttavia, non vennero rispettate per avariati problemi, anche tecnici, come ad esempio la perforazione della galleria di Bergeggi.

“Un eccessivo ottimismo sull'andamento dei lavori induce la stampa ad annunciare periodicamente



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

conclusioni ed inaugurazioni perlomeno incaute. (...) Il 25 novembre il “Monitore delle strade ferrate” annuncia che la corsa di ricognizione della Savona-Ventimiglia prevista per il 25 c.m. “verrà ritardata a causa dei cedimenti sulla linea provocati dalle piogge dei giorni scorsi”. Le riparazioni e tutti gli altri lavori proseguono alacramente, non appena la corsa di ricognizione avrà luogo, l'apertura sarà immediata. La corsa prova si effettua il 29 novembre non senza inconvenienti anche gravi. Lungo la linea si verificano incidenti. A Bergeggi a ovest della galleria dove si devono aggiungere in composizione dei carri per l'inghiaimento, un operaio durante la manovra viene sbalzato sulla massicciata e nel maldestro tentativo di saltare, inciampa ed è travolto dal treno. A Porto Maurizio il treno perde molto tempo per la fornitura di combustibile; nella galleria di Capo Berta, presso Oneglia, la locomotiva si arresta per mancata aderenza a causa della liquefazione del catrame spalmato sulle rotaie per evitare l'ossidazione. Il treno viene diviso in tre parti e successivamente ricoverata ad Oneglia. I ponti prodotti dalla Tardi & Benech, disseminati lungo la linea, danno buoni risultati. Le condizioni generali della linea vengono dichiarate soddisfacenti dai tecnici. L'11 dicembre, alle 6:20, parte da Genova un treno speciale con i componenti della commissione italiana sostando in tutte le stazioni e compiendo prove di carico sui ponti del Centa, Cervo e Impero. Alle 11 un altro treno speciale parte da Ventimiglia diretto a Mentone per incontrare la commissione francese. Il primo treno riparte il 13 dicembre da Sanremo alle 7:20 per compiere le ultime prove sul Nervia e sul Roya visitando la stazione internazionale di Ventimiglia”²

Finalmente, con circa sei anni di ritardo, il 25 gennaio 1872 parte da Genova il primo treno ordinario: “(...) alle 6:55 che giunge a Savona alle 8:45 proseguendo per il confine occidentale “salutando quella fertile industriosa catena di paesi che da Savona si estende fino a Ventimiglia”. Il viaggio avviene senza cerimonie ufficiali senza però nulla togliere all'importanza dell'avvenimento “solenne di per sé”. Una delle più industriose popolazioni del regno sinora isolata può stringere rapporti industriali e commerciali con le altre provincie servendosi di quel mezzo di comunicazione che la civiltà moderna indica come di assoluta necessità”².

Descrizione funzionale

La Ferrovia Ligure, racchiusa tra il mare e la montagna scoscesa, costeggia il litorale, a volte correndo a pochi metri dal mare, ed attraversa in trincea o con gallerie, artificiali o naturali, la parte rocciosa ed i promontori che si susseguono, in un contesto geologico assai impervio, spesso a falda franosa.

“Il tracciato planimetrico si compone di 515 curve con uno sviluppo complessivo di 114.274 m e di 476 rettilinei della lunghezza totale di 153.490 metri. (...) Nel suo andamento altimetrico, la ferrovia

² F. Dell'amico - F. Rebagliati, *I 120 anni della linea ferroviaria Savona Ventimiglia 1872-1992*, Ed. Alzani Pinerolo, 1992 – pag. 30



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

ligure si divide in 494 tratti aventi lunghezza media di 542 m. La pendenza massima della linea di Ponente è dell'8‰, che esiste in tre tratti della lunghezza complessiva di 2485 metri. Nelle stazioni, salvo poche eccezioni, il piano è orizzontale o ha una pendenza inferiore al 2‰. (..) Dalle particolarità costruttive esposte risulta che l'intera ferrovia Ligure, nonostante la straordinaria accidentalità del suolo nel quale si snoda, presenta una notevole facilità di esercizio sicché, mentre per il numero è l'importanza delle opere che la costituiscono o per il suo alto costo deve annoverarsi tra le più difficili ferrovie di montagna, per le condizioni di esercizio non si discosta molto dalle ordinarie ferrovie di pianura. (..) La frequenza e vicinanza delle stazioni e la limitatissima pendenza permettono di dare al servizio un grande sviluppo, anche con un solo binario.”³

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

Le opere ed i manufatti che hanno caratterizzato la realizzazione della rete ferroviaria italiana, ed in particolare ligure, quali ponti, gallerie e opere d'arte che corredano il tracciato, possono essere senza dubbio considerati di grande pregio, non solo in relazione alle tecniche costruttive dell'epoca, ma anche dal punto di vista architettonico e assumono rilevanza soprattutto in relazione al paesaggio in cui esse si inseriscono.

Il tronco che unisce Oneglia al confine francese è lungo complessivamente 47,7 km; il tracciato segue la sinuosità della costa evitando così lunghe gallerie, ma risultando più contorto. Ne deriva una linea affascinante, caratteristica e misteriosa che per anni ha rappresentato essa stessa un'attrazione per appassionati e curiosi viaggiatori.

“Lo sviluppo delle curve supera quello dei rettilinei, benché le spiagge di Riva Ligure, Taggia, Ospedaletti e quella che si stende fra Bordighera e Ventimiglia abbiano permesso di aumentare la lunghezza di questi ultimi. Occorrono per la costruzione di questo tronco: 18 gallerie, per uno sviluppo complessivo di metri 5.330 corrispondente al 11% della lunghezza totale; 231 muri per la lunghezza di metri 37.478 con una media di 900 m per ogni chilometro allo scoperto; 397 manufatti per un totale di metri 1.294. Le Gallerie Annunziata, Caponero, Capoverde, Voltalunga e parecchie altre hanno subito notevoli danni a causa della natura del terreno. Molte frane, nei tratti allo scoperto, minacciano in più punti la ferrovia; 12 sono notevoli e 10 di queste sono concentrate nel tratto di soli 13 km tra Oneglia e S.Stefano.”⁴

Dei 144 km che compongono la linea Genova-Ventimiglia, ben 43, come già accennato, sono a

³ F. Dell'amico - F. Rebagliati, *I 120 anni della linea ferroviaria Savona Ventimiglia 1872-1992*, Ed. Alzani Pinerolo, 1992 – pagg. 43-44

⁴ F. Dell'amico - F. Rebagliati, *op.cit.* pag.48-50



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

binario unico, troppi per consentire una gestione ottimale del traffico commerciale di una linea così importante. Per questo motivo, RFI ha iniziato i lavori di ampliamento dell'intera tratta, ormai ritenuta obsoleta, con gli obiettivi di aumentare il volume di traffico ferroviario, incrementare la velocità di marcia dei treni, diminuire i tempi di percorrenza affiancando nuovi standard di sicurezza, impattare inferiormente sull'ambiente e, al contempo, allontanare la linea dai rischi idrogeologici a cui la zona è da sempre sensibilmente esposta. Nel 2001 è stata raddoppiata la tratta tra San Lorenzo a Mare e Ospedaletti e lo storico tracciato riconvertito a pista ciclopedonale, mentre i lavori di raddoppio e ammodernamento del tratto tra San Lorenzo al Mare e Andora (totale 18,5 km) sono stati ultimati nel dicembre 2016; ancora in fase di progettazione, invece, il tratto tra Andora e Finale Ligure (totale 31,5 km). I restanti tratti, da Finale Ligure a Genova (59 km) sono già a doppio binario.

La tratta Oneglia-P.Maurizio

La tratta in oggetto risulta compresa tra lo Sbocco della Galleria Capo Berta (lunga 2.434 metri e scavata con l'ausilio di 5 cunicoli lunghi complessivamente 290 metri), che attraversa l'omonimo promontorio che separa i comuni di Oneglia e Diano Marina, e il territorio comunale di San Lorenzo al Mare, attraversando gli abitati di Oneglia e Porto Maurizio per poi raggiungere San Lorenzo al Mare costeggiando il litorale. Con il cambio d'orario dell'11 dicembre 2016 è stata attivata la nuova variante di tracciato a doppio binario fra Andora e San Lorenzo al Mare, quasi totalmente in galleria e comprendente le nuove stazioni e fermate di Andora, Diano e Imperia; contemporaneamente, è stato soppresso lo storico tracciato costiero a binario unico, comprendente le stazioni di Andora, Cervo-San Bartolomeo, Diano Marina, Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio e, attualmente, sono in corso i lavori per lo smantellamento dei binari.

La storica linea, oggi dismessa, può essere schematizzata come di seguito:

Tratto galleria Capo Berta - torrente Impero

[C.T. G/8 mapp. 138 – 491, G/7 mapp. 331 – 371, G/5 mapp. 4 – 967, G/3 mapp. 631]

Il tratto compreso tra lo sbocco della Galleria Capo Berta e il ponte sul Torrente Impero è costituito da opere costruite per l'attraversamento di torrenti, corsi d'acqua, canalizzazioni, fossati e strade. Il centro abitato, che ospita la stazione di Imperia Oneglia e il suo compendio, costituito dallo scalo merci e da una serie di fabbricati strumentali all'esercizio ferroviario, oggi non più utilizzati, era superato grazie alle gallerie Oneglia Uno (cfr. *figura 1*) e Oneglia Due. Dei fabbricati presenti, solo tre (identificati in planimetria alle lettere K-I-Q e corrispondenti ai mappali 969,970,971 del F.5 sez G) presentano interesse culturale mentre sono esclusi i restanti fabbricati e le aree su cui essi insistono (mapp. 966 e 972). Dei piccoli manufatti che insistono sul mappale 967 (corrispondente all'ex sedime ferroviario) sono escluse le porzioni in elevato ma ne sono compresi i rispettivi sedimi.



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

La tratta, come si può notare dall'immagine che mostra l'imbocco della galleria Oneglia Uno, è caratterizzata dalla presenza di muri di sostegno in conci di pietra squadrata faccia vista disposti secondo corsi regolari, di particolare bellezza e realizzati con una cura degna di nota.



Figura 1 - imbocco della Galleria Oneglia Uno e tratto di muro di sostegno lungo il percorso

Proprio la presenza di queste particolari strutture di sostegno, presenti a tratti lungo tutto il tracciato, costituisce un elemento di rilevante importanza che caratterizza il percorso e denota l'alto livello ingegneristico e la cura nella realizzazione di progettisti e maestranze.



Figura 2 - muri di sostegno presenti lungo la tratta



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

Palazzo Reale, Via Balbi 10 – 16126 Genova – tel. +39 010 27181
PEC: mbac-sabap-lig@mailcert.beniculturali.it
[PEO: sabap-lig@beniculturali.it](mailto:PEO:sabap-lig@beniculturali.it)



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

Tratto torrente Impero – passaggio a raso via Battaglione Alpini Pieve di Tecò

[L/2 mapp. 520 – 491, L/4 mapp. 1299 (parte) – 377]

Il tratto si sviluppa in superficie, con opere d'arte costituite da un sottopasso e muri di sostegno di particolare rilevanza e fortemente caratterizzanti: i muri, realizzati con conci di pietra squadrata faccia vista disposti secondo corsi regolari, sono, in alcuni punti del tracciato, composti da due ordini sovrapposti di archi a tutto sesto (cfr. *figura 2*).

Tratto di pertinenza della ex Stazione di Porto Maurizio

[L/4 mapp. 1686 – 376]

Superato il torrente Impero, il tratto lambisce la costa e la zona del porto attraversando il compendio della ex stazione Imperia Porto Maurizio per raggiungere la Galleria Annunziata che permette di passare al di sotto dell'agglomerato urbano. All'interno del compendio, presentano interesse culturale, oltre al Fabbricato Viaggiatori (PM F.4 mapp. 374), all'ex Ufficio Dazio (PM F.4 mapp. 558) e al magazzino merci adiacente (PM F.4 mapp. 1696), il sedime dell'ex tracciato ferroviario comprensivo anche del giardino di pertinenza della Stazione (PM F.4 mapp. 1686).

Tratto Galleria Annunziata - San Lorenzo al Mare

[L/5 mapp. 1682 – 233 – 405 – 399 – 392, L/6 mapp. 163 – 164 – 467 – 633, H/3 mapp. 447, I/4 mapp. 521 – 522, I/3 mapp. 874 – 875, I/2 mapp. 482 – 483]

Il tratto compreso tra la Galleria Annunziata e il comune di San Lorenzo al Mare è costituito da opere d'arte costruite per l'attraversamento dei torrenti Caramagna e Prino. Sono presenti, inoltre, tre gallerie: Annunziata, Prino e Prarola.



Figura 3 - Ponte con struttura metallica sul torrente Caramagna e sbocco della galleria Prino



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

Ex Fabbricato Viaggiatori di Imperia Oneglia e annesso “fabbricato portabagagli”

La stazione di Oneglia (CF. ON F.5 mapp.1) era una stazione in superficie passante e si componeva di 3 binari passeggeri serviti da banchine collegate da un sottopassaggio e di un binario tronco, utilizzato principalmente per i servizi diretti verso Cuneo o Limone Piemonte. Era, inoltre, presente un binario non adibito a servizio passeggeri, supportato da alcuni deviatori di manovra. Essa è stata chiusa il 28 novembre 2016 e sostituita da una nuova e più moderna situata a monte, identificata con il nome di “Imperia” a partire dall'11 dicembre 2016.

Il Fabbricato Viaggiatori fu edificato alla fine del XIX secolo; i piani parcellari di esproprio sono datati 17/02/1873: progettato con coerenza stilistica tra interno ed esterno e caratterizzato da un misurato decorativismo in stile Liberty, con linee eleganti e cura dei particolari, esso è costituito da due livelli fuori terra, un piano sottotetto non abitabile ed un piano interrato destinato a cantine ma soltanto il piano terra era aperto al pubblico e ospitava la sala d'attesa con edicola e biglietteria, i locali dei dirigenti movimento e il posto di polizia ferroviaria, oltre al buffet di stazione con bar e ristorante. Il piano primo, con agli estremi due terrazze era, invece, destinato ad alloggi per il personale che garantiva un presidio continuo del manufatto. L'edificio, a pianta rettangolare, con muri portanti in pietra e tramezze in laterizio, tetto a falde con struttura in legno e manto di copertura in tegole marsigliesi, confina a nord con i binari, a sud si affaccia su Piazza Unità d'Italia, ad est ed ovest con terreno pertinenziale. Ad Ovest, oltre l'accesso al sottopassaggio, si sviluppa il compendio della Stazione con magazzini, depositi e manufatti tecnici.

I fronti, organizzati su due ordini di bucatore separate dalla cornice marcapiano, con architrave ad arco ribassato e segnate da cornici in rilievo, marca davanzali e mensole, oltre alla pensilina metallica finemente lavorata che corre lungo il fronte principale, collaboravano a caratterizzare un manufatto chiaramente riconoscibile dal pubblico e non privo di una certa sobria eleganza.

La riconducibilità del bene ad una tipologia codificata e riproposta più volte (come, ad esempio, nel compendio ferroviario di Porto Maurizio) e con caratteristiche analoghe lungo l'intera linea non esclude, comunque, a livello compositivo, la presenza di dettagli di una certa ricercatezza formale.

In analogia a quanto emerso all'interno del coevo Fabbricato Viaggiatori di Porto Maurizio, sussiste la possibilità che siano ancora presenti, sebbene coperti da successive scialbature, elementi pittorici a decorazione dei soffitti con motivi floreali tipici del gusto dell'epoca. Sono, inoltre, presenti alcuni soffitti a volta in mattoni faccia a vista.

Sul lato ovest, in piazza Unità Nazionale, a servizio della stazione e in diretto rapporto essa, era stato edificato un fabbricato di ridotte dimensioni ma con caratteri decorativi analoghi, tripartito all'interno e con accessi su tre lati, (identificato al F.5 mappale 968 - ex mapp.1 sub 19 - e con la lettera "C" sulla planimetria generale) usato dai facchini come deposito bagagli e, ancora oggi, in uso alla Cooperativa Facchini di Imperia Oneglia.



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
 SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA



Figura 4 - Ex Fabbricato Viaggiatori di Imperia Oneglia e annesso fabbricato "portabagagli"



Figura 5 - compendio della ex stazione di Imperia Oneglia – in rosso i fabbricati sottoposti a vincolo



Ministero
 per i beni e le
 attività culturali
 e per il turismo

Palazzo Reale, Via Balbi 10 – 16126 Genova – tel. +39 010 27181
 PEC: mbac-sabap-lig@mailcert.beniculturali.it
 PEO: sabap-lig@beniculturali.it



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

Fabbricati nel compendio della ex stazione di Imperia Oneglia

I fabbricati strumentali all'esercizio ferroviario elencati nella legenda dell'elaborato planimetrico sotto riportato costituiscono il compendio della Stazione di Imperia Oneglia e sono tutti situati all'interno del vecchio scalo merci (ex C.F. sez. ON F.5 m.1 sub 21), molto utilizzato in passato in quanto garantiva il collegamento diretto con il porto tramite una linea di binari incastonata nelle vie della città. La grande mole di traffico era da addebitarsi principalmente alla produzione e al commercio della pasta Agnesi nell'omonimo stabilimento che sorge poco lontano dalla stazione, presso la foce del torrente Impero. Il complesso si inserisce sulla sponda sinistra del torrente, immediatamente dietro allo stabilimento di un'altra importante azienda locale, l'oleificio Olio Carli.

I fabbricati identificati in planimetria con le lettere "I" e "K" (al C.F. sez.ON F.5 mapp. 969 e 970) presentano caratteristiche analoghe tra loro e uno schema compositivo e costruttivo tipico dei fabbricati ferroviari ad uso magazzino/deposito: sono essi manufatti a pianta rettangolare, posti parallelamente al tracciato dei binari, costituiti da un piano fuori terra con muri portanti in pietra e mattoni, tramezze in laterizio e tetto a due falde in legno con struttura a vista a capriate di notevole fattura e copertura in tegole marsigliesi. Il tetto presenta, inoltre, i tipici aggetti pronunciati delle falde sostenute da saette lignee con lo scopo di proteggere dalle intemperie sia le merci, provvisoriamente stoccate sui marciapiedi, sia gli addetti alle operazioni di magazzinaggio. Tali manufatti hanno, inoltre, un apparato decorativo e una scansione delle facciate che richiama quello del vicino Fabbricato Viaggiatori facendone ipotizzare una realizzazione coeva e "coordinata"; in particolare, il fabbricato "I", un tempo utilizzato come deposito/spogliatoio, presenta delle cornici in rilievo con architrave ad arco ribassato che ripartiscono lo spazio di facciata ed entro cui sono ricavate bucatore di dimensioni inferiori. Stesse cornici, ma con archi a sesto acuto, individuano le grandi aperture poste lungo il tracciato ferroviario del fabbricato "K", utilizzato come magazzino/uffici. Entrambi, presentano la tipica bucatore di forma circolare in corrispondenza del colmo sui lati corti del volume. Non compreso nel provvedimento è il volume basso addossato al fabbricato "K" sul fronte ovest e utilizzato come deposito combustibili.

Identificato come "Q" (C.F. sez.ON F.5 mapp. 971) è, invece, il magazzino merci, un tempo a servizio dello scalo adiacente. Il fabbricato, anch'esso a pianta rettangolare, ha caratteristiche formali diverse rispetto agli altri due magazzini ed è, presumibilmente, successivo sebbene ritornino alcuni elementi caratteristici dei manufatti ferroviari realizzati tra la fine del XIX e la prima metà del XX secolo quali il tetto a due falde con struttura a capriate legnee a vista con monaco singolo, l'oculo in facciata, le bucatore con architrave ad arco ribassato e gli sporti del tetto, anche se di dimensioni ridotte. Lo spazio interno è organizzato in un unico grande ambiente senza partizioni interne (h interna al colmo pari a 8m), destinato allo stoccaggio e con accessi su tutti e tre i lati, e una porzione destinata ad uffici sull'estremità ad est.



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

I restanti manufatti facenti parte del compendio non presentano interesse culturale (con esclusione del sedime di quelli insistenti sul mapp. 967).



Figura 6 – deposito/spogliatoio “I” e magazzino “K”



Figura 7 - magazzino merci “Q”

Ex Fabbricato Viaggiatori di Imperia Porto Maurizio e annesso Ufficio Dazio

La Stazione di Imperia Porto Maurizio fu edificata alla fine del 1800 e presenta caratteri sia funzionale che architettonico-compositivi del tutto analoghi a quelli individuati nella Stazione di Imperia Oneglia. Il compendio disponeva di uno scalo merci con annesso magazzino (CF. PM F.4 mapp.1696), del Fabbricato Viaggiatori (CF. PM F.4 mapp.374) e dei locali tecnici per le funzioni di manutenzione della linea espletate dal personale del tronco lavori di zona (CF. PM F.4 mapp.1129, che non presenta interesse culturale ed è, quindi, escluso dal presente provvedimento). Nel 2010 lo scalo è stato smantellato e convertito a parcheggio riservato al personale RFI e Trenitalia mentre il



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

Palazzo Reale, Via Balbi 10 – 16126 Genova – tel. +39 010 27181
PEC: mbac-sabap-lig@mailcert.beniculturali.it
[PEO: sabap-lig@beniculturali.it](mailto:PEO:sabap-lig@beniculturali.it)



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

magazzino convertito a deposito. Nella notte fra il 1° e il 2 novembre 2016, la linea Genova-Ventimiglia è stata interrotta fra le stazioni di Alassio e di Diano Marina, per permettere alcuni lavori propedeutici all'attivazione del nuovo tracciato a doppio binario. La stazione è stata definitivamente chiusa il 28 novembre 2016 e sostituita dalla nuova stazione situata a monte, denominata "Imperia", a partire dall'11 dicembre 2016. Cessate tutte le attività collegate al servizio ferroviario, nel fabbricato permangono i locatari degli alloggi e il gestore del buffet di stazione.

Seguendo uno schema tipologico riproposto lungo tutta la linea, il Fabbricato Viaggiatori, a pianta rettangolare, è disposto parallelamente ai binari su due livelli più un piano interrato destinato a cantine e un sottotetto non abitabile ma soltanto il piano terra era aperto al pubblico con uffici tecnici, atrio, biglietteria, sala d'attesa ed bar mentre, il piano primo, era destinato ad alloggi per il personale di stazione con terrazze al piano. Esso confina sul lato Nord con piazza Caduti sul Lavoro, a Sud con i binari, ad Est ed Ovest con terreno pertinenziale. In particolare, a Ovest, è presente un'ampia zona sistemata a giardino.

Progettata con una certa coerenza stilistica tra interno ed esterno, è caratterizzata, come già visto nella corrispettiva di Imperia Oneglia, da un misurato decorativismo con linee eleganti e cura dei particolari riferibili ad un gusto Liberty tipico dell'epoca con cornici in rilievo attorno alle bucaie con architrave ad arco ribassato e organizzate in due ordini, cornicioni marca piano e due eleganti pensiline in ferro finemente lavorate, muri portanti in pietra e mattoni con tramezze in laterizio, tetto con orditura in legno e manto di copertura in tegole marsigliesi.



Figura 8 – ex Fabbricato Viaggiatori di Imperia Porto Maurizio e annesso fabbricato ex Ufficio Dazio

Sul soffitto della sala Biglietteria, al di sotto di uno strato di scialbatura, sono emersi a seguito di lavori di ammodernamento degli impianti di segnalamento ai treni, nell'anno 2000, tracce di una decorazione pittorica rimasta celata al di sotto di successivi interventi di ridipintura: trattasi di una





Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

decorazione a fregi liberty che incorniciano il perimetro della sala al cui centro sembra emergere uno sfondato di cielo dove potrebbero essere presenti altri motivi decorativi.

La presenza di tale apparato decorativo, di rilevante pregio storico-artistico, e che presumibilmente potrebbe essere presente anche sui soffitti delle altre sale della Stazione, si inserisce nel contesto socio-culturale che vede Porto Maurizio, prima dell'unione con Oneglia per formare il comune di Imperia, come un'affermata stazione balneare della *belle époque*, come testimoniato anche dal "Grand Hotel Riviera Palace", ora Palazzo della Prefettura, e dallo stabilimento balneare "Spiaggia d'Oro", ambedue già sottoposti a vincolo e che presentano decorazioni con fregi e ornamenti liberty similari.



Figura 9 - decorazioni pittoriche di gusto liberty rinvenute sul soffitto della ex Biglietteria al di sotto dello scialbo

In stretto rapporto, sia spaziale che architettonico-compositivo, al Fabbricato Viaggiatori si colloca, in adiacenza sul lato est, un fabbricato di ridotte dimensioni, un tempo usato come Ufficio Dazio e, successivamente, a servizio delle operazioni di movimentazione merci: il manufatto, a pianta quadrata e composto da un piano fuori terra, con muri portanti in mattoni e pietre, tetto in legno con copertura in tegole marsigliesi, presenta le stesse caratteristiche costruttive del Stazione limitrofa e può essere coevo ad essa (CF PM. F.4 mapp. 558 con pertinenza mapp. 1694 F.4 del CT)

Con il superamento dell'attività fiscale è stato poi adibito, per diversi anni, ad edicola e, attualmente, è a servizio della gestione del bar della Stazione.

Magazzino merci nel compendio della ex stazione di Porto Maurizio

Accanto ai Fabbricati Viaggiatori, ma fisicamente distaccati dall'area destinata all'utenza, gli scali merci rappresentano, tradizionalmente, il punto adibito al carico e scarico delle merci con propri binari tronchi. L'architettura di tali scali, con relativo Magazzino Merci, era pressoché standardizzata



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

lungo la linea e variava soprattutto in base alle dimensioni dello stesso. La data di programmazione per la realizzazione del magazzino è certificata nel piano parcellare di esproprio del 1873 come gran parte del compendio della stazione di Porto Maurizio.

L'ex magazzino merci (CF PM F.4 mapp.1696), è costituito da un edificio su un unico piano fuori terra posto parallelamente alla ex linea ferroviaria sul lato sud e realizzato con tecniche tradizionali, il cui piano terra era utilizzato come zona deposito materiali mentre, le parti soppalcate, come archivio e ufficio. La pianta è rettangolare con una lieve flessione che segue la curva degli ex binari e la struttura è in muratura portante in pietra e mattoni; la copertura è a due falde sporgenti, a capanna, con capriate costituite da puntoni, catene, monaci e saette collegati tra loro mediante incastri e chiodature. Sopra un'orditura di travetti e travicelli, il manto di copertura è in tegole marsigliesi. La pavimentazione è quella originale costituita da lastre di luserna grezza.

Particolarità non comune, il fabbricato è dotato all'estremità ovest di una tettoia aperta su tre lati che risulta la sua naturale prosecuzione, interamente realizzata in legno, sia per gli elementi strutturali verticali che per il telaio che sorregge la copertura, che è in continuità con quella dell'edificio in muratura. In corrispondenza delle linee di falda, su tutti i lati, è ancora presente la decorazione, anch'essa realizzata in legno, composta da scaglie allungate che terminano a semicerchio. Il tipico oculo in corrispondenza del colmo, caratterizza il prospetto del lato corto ad est. Proprio l'articolata carpenteria lignea, testimonianza della tradizione costruttiva in legno dell'epoca, rende il magazzino particolarmente rilevante tra i manufatti ferroviari coevi.



Figura 10 - magazzino merci con in evidenza la tettoia in carpenteria lignea



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

Palazzo Reale, Via Balbi 10 – 16126 Genova – tel. +39 010 27181
PEC: mbac-sabap-lig@mailcert.beniculturali.it
PEO: sabap-lig@beniculturali.it



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

Rischio archeologico

Il tracciato ferroviario si presenta complessivamente con un significativo potenziale archeologico, pur in assenza di specifici elementi di valutazione riguardanti il sedime delle particelle sottoposte a verifica. In particolare, sono da considerare ad alto potenziale le porzioni ricomprese nell'area alla foce del torrente Prino (foglio H/3, part. 447; foglio L/5, partt. 392, 399, 405) dove è accertata la presenza di un contesto archeologico sepolto di epoca romana, unitamente ai resti monumentali di un ponte stradale romano, individuati nel 1931 e successivamente risepelliti in posizione non precisata, 200m a Est della foce del torrente.

L'area presso l'attraversamento del torrente Caramagna (foglio L/5, partt. 233, 1682) ha un potenziale alto derivante dalla certa presenza di strutture di terrazzamento, edifici produttivi e tracce di percorsi stradali di età medievale e post-medievale.

L'area del Borgo Fondura (foglio L/6, partt. 163, 164, 467, 633) ha un potenziale medio riferibile da un lato all'accertato uso agricolo in età moderna con annessa presenza di strutture di adduzione idrica, dall'altro a una serie di toponimi (Armana, Braie) che potrebbero indicare una frequentazione già a partire dall'epoca altomedievale.

L'area presso la stazione di Oneglia (foglio G/3, part. 631; foglio G/4, part. 459; foglio G/5, partt. 1, 4) è da ritenere ugualmente ad alto potenziale per la presenza di diversi rinvenimenti di epoca romana e medievale nell'area circostante.

L'area del Borgo Peri (foglio G/7, partt. 331, 371) ha un potenziale medio derivante dalla presenza del quartiere, in parte di origine medievale, i cui edifici furono demoliti successivamente al terremoto del 1887.

Allo stato attuale delle conoscenze non sussistono specifici elementi di valutazione per le rimanenti porzioni del tracciato.

Sintesi delle motivazioni

Il tracciato della linea ferroviaria del Ponente ligure oggi dismessa, comprensivo di tutte le opere d'arte di pertinenza (ponti, muri di sostegno, muri controterra, gallerie), che corre sul territorio comunale di Imperia e realizzato a partire dagli anni '60 del XIX secolo, rappresenta una testimonianza dell'ingegneria ferroviaria ottocentesca di grande rilievo la quale, fin dalla sua realizzazione, ha fortemente connotato e caratterizzato il paesaggio costiero con considerevoli ricadute in ambito economico, turistico, sociale e urbanistico. Inoltre, gli edifici delle ex Stazioni di Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio, unitamente agli annessi fabbricati, rappresentano significativi esempi di manufatti ferroviari ancora ben leggibili e connessi tra loro, rappresentativi del gusto compositivo "liberty" e della tradizione costruttiva dell'epoca, in particolare legata all'impiego di un'articolata carpenteria lignea.



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo



Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI IMPERIA E SAVONA

Pertanto, il percorso della linea ferroviaria, con le opere ed i fabbricati ad esso connessi, appaiono meritevoli del riconoscimento dell'interesse storico artistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004, art. 10 c.1.

Tratta dalla documentazione fornita dalla Proprietà o agli atti di questa Soprintendenza e dal seguente testo, alla cui ampia bibliografia si rimanda:

F. Dell'amico - F. Rebagliati, *I 120 anni della linea ferroviaria Savona Ventimiglia 1872-1992*, Ed. Alzani Pinerolo, 1992

Il Funzionario incaricato Ufficio Vincoli
arch. Marta Biasio

Il Funzionario Archeologo di Zona
dott. Stefano Costa

Il Funzionario Architetto di Zona
arch. Danilo Cafferata

Visto: Il Funzionario Responsabile Ufficio Vincoli
arch. Stefania Bertano

Visto: IL SOPRINTENDENTE
ad interim
Manuela Salvitti

FIRMATO DIGITALMENTE



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo