



*Ministero della cultura*

SEGRETARIATO REGIONALE PER LA LIGURIA  
UFFICIO TUTELA BENI CULTURALI

**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 note prot. n. 3717 e n. 3720 del 01/10/2020 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 alle proposte prot. SABAP-IM-SV n. 7539 del 31/08/2021 e n. 7609 del 02/09/2021;

**Vista** la documentazione agli atti;

**Assunta** la deliberazione della Commissione regionale per il patrimonio culturale della Liguria nella seduta del 02/09/2021;

**Ritenuto** dalla stessa Commissione che il bene denominato *“Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Andora; ex Fabbricato Viaggiatori e annesso magazzino merci”*, sito in Andora (SV), presenti interesse culturale in quanto *il tracciato della linea ferroviaria del Ponente ligure, oggi dismesso, che corre sul territorio comunale di Andora e realizzato a partire dagli anni ‘60 del XIX secolo, comprensivo di tutte le opere d’arte di pertinenza riconducibili al progetto originario (quali i muri di sostegno in conci di pietra a vista), 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, l'edificio dell'ex Fabbricato Viaggiatori di Andora, unitamente all'annesso magazzino merci, rappresentano significativi esempi di manufatti ferroviari ancora ben leggibili e connessi tra loco, rappresentativi del gusto compositivo e della tradizione costruttiva dell'epoca, come meglio esplicitato nella relazione storico-artistica allegata al presente provvedimento,*

#### **DECRETA**

il bene denominato **Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Andora; ex Fabbricato Viaggiatori e annesso magazzino merci**

Provincia di Savona

Comune di Andora

distinto al **Catasto Fabbricati:**  
F. 44 mapp. 185 tutti i subalterni, 881 subb.1-2, 187 sub.1 (solo sedime), 183 sub.1

**Catasto Terreni:**  
F 43 mapp. 379; F 44 mapp. 57-111-182; F 47 mapp. 96-97(parte)-225;  
F 51 mapp. 135; F 52 mapp. 136-295-542-544-546

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. planimetria catastale.

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 Andora (SV).

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  
Manuela Salvitti  
FIRMATO DIGITALMENTE

Ufficio Tutela 76 TUT  
Susanna Curioni  
Funzionario architetto  
e-mail: [susanna.curioni@beniculturali.it](mailto:susanna.curioni@beniculturali.it)



SECRETARIATO REGIONALE PER LA LIGURIA  
Via Balbi 10, 16126 Genova - TEL. 010-2488.008  
PEO: [sr-lig@beniculturali.it](mailto:sr-lig@beniculturali.it)  
PEC: [mbac-sr-lig@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sr-lig@mailcert.beniculturali.it)



## Ministero della cultura

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

ANDORA (SV) MON 28 / NCTN 07/00210945

*Sedime della linea ferroviaria dismessa nel comune di Andora; ex Fabbricato Viaggiatori e annesso magazzino merci*

Loc. Marina di Andora

Catasto Fabbricati:

F. 44 mapp. 185 tutti i subalterni, 881 subb.1-2, 187 sub.1 (solo sedime), 183 sub.1

Catasto Terreni – linea ferroviaria dismessa:

Foglio	Mappale
43	379
44	57-111-182
47	96-97(parte)-225
51	135
52	136-295-542-544-546

### Relazione storico-artistica

#### Introduzione

La presente relazione ha come oggetto il percorso dell'ex tracciato ferroviario, ormai dismesso, facente parte della linea Genova-Ventimiglia, comprensivo di tutte le opere di ingegneria ("opere d'arte") di pertinenza riconducibili al progetto originario, quali ad esempio i muri di sostegno in pietra, che attraversa il comune di Andora e risulta compreso tra il confine con il territorio comunale di Cervo e l'innesto con la nuova linea ferroviaria a monte, unitamente all'edificio della ex Stazione ("Fabbricato Viaggiatori") e all'annesso magazzino merci.

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 1872, 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*





## Ministero della cultura

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

*boschi di ulivi, il verdeggiare delle palme, mentre a poca distanza da loro sorgono le vette acuminate 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".<sup>1</sup>*

### *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.

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

---

<sup>1</sup> 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 della cultura

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

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 1871, 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 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'inghiaiamento, 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”<sup>2</sup>

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





## Ministero della cultura

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

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 industrie 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”<sup>2</sup>.

### *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 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.”<sup>3</sup>

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.

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

<sup>3</sup> F.Dell'amico-F.Rebagliati, *I 120 anni della linea ferroviaria Savona Ventimiglia 1872-1992*, Ed.Alzani Pinerolo, 1992-p.43-44





## Ministero della cultura

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

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 che attraversa Andora*

La tratta in oggetto risulta compresa tra il confine con il territorio comunale di Cervo a ovest e l'innesto con la nuova linea ferroviaria a monte dell'abitato di Marina di Andora con il compendio della ex stazione posto in posizione baricentrica.

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 confine con il Comune di Cervo – intersezione con via Aurelia

[C.T. F. 52 mapp. 295-136, F. 51 mapp- 135, F. 47 mapp. 225-97(parte)-96]

Lo storico percorso si sviluppa in superficie e costeggia, per un primo tratto, la linea costiera racchiuso tra la parete rocciosa e i muri di sostegno in conci di pietra squadrata faccia vista disposti secondo corsi regolari, a monte, e i muri di sostegno incastonati tra le scogliere che arrivano fino al mare.



Figura 1 – porzione di tratta a picco sul mare con i caratteristici muri di sostegno in conci di pietra





## Ministero della cultura

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

Proprio la presenza di queste particolari strutture di sostegno, di particolare bellezza e realizzate con una cura degna di nota, presenti a tratti lungo tutto l'antico 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. In corrispondenza di Vico Vignetta, che passa al di sotto del rilevato ferroviario realizzato ad una quota maggiore rispetto alla viabilità carrabile, il tracciato flette verso nord allontanandosi dalla linea di costa e risalendo a monte parallelamente al torrente Merula rimanendo ai margini dell'aggregato urbano di Marina di Andora. Superato il passaggio a raso di via Fontana, il tracciato passa al di sotto della via Aurelia per arrivare al compendio della ex Stazione.

Compendio della ex Stazione – incrocio con via Carminati – intersezione con la nuova linea ferroviaria  
[C.T. F. 44 mapp. 182-11-57, F. 43 mapp. 379]

Il compendio, oggi dismesso, era composto dalla Stazione di Andora e da alcuni fabbricati strumentali all'esercizio ferroviario, oggi non più utilizzati, quali un magazzino/spogliatoio a nord, un magazzino merci e due cabine elettriche a sud, e ospitava tre binari serviti da banchine collegate tra loro e l'ampia area di manovra dello scalo merci. Il magazzino/spogliatoio a nord e le due cabine elettriche sono escluse dal presente provvedimento (C.F. F.44 mapp.187 e 880).

Costeggiando via Carminati, il tracciato risale pressoché rettilineo verso monte fino al passaggio a raso con la stessa via Carminati per poi curvare verso est fino all'innesto con il nuovo tracciato ferroviario.

### *Ex Fabbricato Viaggiatori di Andora e annessi magazzini*

La stazione di Andora (C.F. F.44 mapp.185) era una stazione in superficie passante e si componeva di tre binari serviti da banchine (C.F. F.44 mapp.183) collegate fra loro da attraversamenti asfaltati. Essa è stata chiusa il 2 novembre 2016 e sostituita dalla nuova stazione, situata più a monte lungo il nuovo tracciato, a partire dall'11 dicembre 2016.



Figura 2 - Ex Fabbricato Viaggiatori di Andora con il piccolo fabbricato annesso (attuale sub.8) sulla destra





## Ministero della cultura

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

Il Fabbricato Viaggiatori fu edificato alla fine del XIX secolo ed è costituito da tre livelli fuori terra e uno interrato destinato a cantine (sub. 7) ma soltanto il piano terra era aperto al pubblico (sub. 3) e ospitava i vari servizi per i viaggiatori e l'ufficio del capostazione; i piani primo e secondo erano, invece, destinati ad alloggi (subb. 4-5-6). Staccato dal fabbricato principale, sul fronte sud, è inoltre presente un piccolo volume, presumibilmente coevo, ospitante i servizi igienici (sub. 8, *fig. 3*).

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 ovest con i binari, a est si affaccia su Piazza della Stazione e via Carminati, a nord e sud con terreno pertinenziale. A sud, si sviluppa il compendio con il magazzino merci e le aree di manovra. I fronti sono organizzati su tre ordini di bucatore con architrave ad arco a tutto sesto inquadrato da semplici cornici lisce e separate marcapiano e una decorazione a finto bugnato ad evidenziare gli spigoli. Sul fronte ovest, che corre lungo i binari, spicca la tipica pensilina metallica a protezione della banchina di attesa. In corrispondenza del fronte nord è presente un'area di pertinenza attualmente sistemata a giardino della stazione.

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 lungo la linea e variava soprattutto in base alle dimensioni dello stesso. All'interno del compendio di Andora, lo scalo merci era situato a sud rispetto alla Stazione. L'ex magazzino merci (C.F. F.44 mapp.881), è costituito da un edificio di ridotte dimensioni di un piano fuori terra, posto parallelamente alla ex linea ferroviaria e realizzato con tecniche tradizionali. La pianta è pressoché quadrata e la struttura è in muratura portante in pietra e mattoni con varchi di accesso su tre lati; la copertura è a due falde sporgenti, a capanna, con capriate a vista costituite da puntoni, catene e monaci collegati tra loro mediante incastri e chiodature. Sopra un'orditura di travetti e tavolato, il manto di copertura è in lamiera.



Figura 3 - piccolo magazzino merci adiacente i binari e facente parte del compendio





## *Ministero della cultura*

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

### *Sintesi delle motivazioni*

Il tracciato della linea ferroviaria del Ponente ligure, oggi dismesso, che corre sul territorio comunale di Andora e realizzato a partire dagli anni '60 del XIX secolo, comprensivo di tutte le opere d'arte di pertinenza riconducibili al progetto originario (quali i muri di sostegno in conci di pietra a vista), 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, l'edificio dell'ex Fabbricato Viaggiatori di Andora, unitamente all'annesso magazzino merci, rappresentano significativi esempi di manufatti ferroviari ancora ben leggibili e connessi tra loco, rappresentativi del gusto compositivo e della tradizione costruttiva dell'epoca. 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 Architetto di Zona  
*arch. Simona Giovanna Lanza*

Visto: Il Funzionario Responsabile Ufficio Vincoli  
*arch. Stefania Bertano*

Visto: IL SOPRINTENDENTE  
*Roberto Leone*

FIRMATO DIGITALMENTE

PER IL SOPRINTENDENTE  
*arch. Simona Giovanna Lanza*

DELEGA PROT. SABAP-IM-SV 7467

