



# Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA  
SERVIZIO TUTELA BENI CULTURALI

## 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 18/02/2014 con la quale il Comune di Levanto 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° 25765 del 25/08/2014 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;

**VISTA** la nota prot. n° 2935 del 19/05/2014 con la quale la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria ha voluto precisare che il sedime dell'immobile risulta a rischio archeologico in quanto l'ex sede ferroviaria è costruita su una piana alluvionale, come tale favorevole alla conservazione di eventuali depositi archeologici analogamente ad altri già ritrovati in diverse piane costiere della Liguria dove si sono evidenziate tracce di antiche frequentazioni. Pertanto, qualora dovessero essere eseguiti lavori che interessino il sedime, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria dovrà esserne avvisata in anticipo, per predisporre un sopralluogo e, se del caso, impartire prescrizioni relative alla verifica preventiva dell'interesse archeologico o all'assistenza archeologica ai lavori

### RITENUTO che l'immobile

Denominato  
provincia di  
comune di  
Loc.

**Viadotti dell'antica linea ferroviaria**  
LA SPEZIA  
LEVANTO

Distinto al C.T. al  
Foglio 23 Mappali 334 (parte)  
Foglio 29 Mappali s.n.

di proprietà del Comune di Levanto, presenta **Interesse Culturale**, ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42, in quanto *i manufatti in oggetto sono oggi diventati parte integrante del paesaggio della Riviera, in questo caso specifico di Levanto, e costituiscono, oltre che pregevoli esempi delle tecniche costruttive ferroviarie dell'epoca, testimonianza*



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA  
SERVIZIO TUTELA BENI CULTURALI

Via Balbi 10, 16126 Genova - TEL. 010-2488.008

e-mail: dr-lig@beniculturali.it

mbac-dr-lig@mailcert.beniculturali.it

storica dello sviluppo della rete ferroviaria ligure, che tanto ha contribuito allo sviluppo economico e turistico di questa regione, come meglio esplicitato nella relazione storico artistica allegata facente parte integrante e sostanziale del presente decreto;

## DECRETA

il bene denominato **Viadotti dell'antica linea ferroviaria** in Levanto(SP), 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.

Precisa che, vista la nota della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria in data 19/05/2014 con prot. 2935, già riportata in premessa, il sedime dell'immobile risulta a rischio archeologico in quanto l'ex sede ferroviaria è costruita su una piana alluvionale, come tale favorevole alla conservazione di eventuali depositi archeologici analogamente ad altri già ritrovati in diverse piane costiere della Liguria dove si sono evidenziate tracce di antiche frequentazioni. Pertanto, qualora dovessero essere eseguiti lavori che interessino il sedime, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria dovrà esserne avvisata in anticipo, per predisporre un sopralluogo e, se del caso, impartire prescrizioni relative alla verifica preventiva dell'interesse archeologico o all'assistenza archeologica ai lavori

; pertanto richiama le norme del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei Beni Culturali", che si riferiscono anche a beni non espressamente tutelati, ed in particolare gli artt. 28 "misure cautelari e preventive", 90 "scoperte fortuite", 91 "appartenenza e qualificazione delle cose ritrovate".

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 LEVANTO (SP)

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

03 DIC. 2014

IL DIRETTORE REGIONALE  
*Arch. Maurizio Galletti*

  
CF/MSF

DDR 094/14



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

SERVIZIO TUTELA BENI CULTURALI

Via Balbi 10, 16126 Genova - TEL. 010-2488.008

e-mail: [dr-lig@beniculturali.it](mailto:dr-lig@beniculturali.it)

[mbac-dr-lig@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dr-lig@mailcert.beniculturali.it)



# Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paisaggistici della Liguria

## SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

LEVANTO / MON 72

Viadotti dell'antica linea ferroviaria

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI  
CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA  
Allegato alla nota in arrivo

Prot. n° 7247 del 28 AGO. 2014

### Relazione Storico - Artistica

34.07.01/1

I viadotti dell'antica linea ferrovia a Levanto, situati nel fronte mare del nucleo storico del comune, rappresentano un importante documento della storia dell'architettura e della tecnica del XIX secolo, sotto molteplici punti di vista artistico, e rappresentando un manufatto di importante interesse culturale. Questi manufatti costituiscono un'importante testimonianza della tipologia costruttiva della seconda metà del XIX secolo che unisce ad un alto livello di abilità tecnica muraria ad una capacità di organizzazione ingegneristica, che giunge a noi perfettamente conservata in tutti i suoi elementi originali.

Per tali ragioni, che di seguito verranno meglio sviluppate, appare evidente l'interesse culturale che necessariamente conduce alla dichiarazione da parte di questo Ministero in quanto bene di interesse artistico e storico in relazione ai criteri definiti all'art. 10 comma 1 del D. Lgs. 42/04 e ss. ii. e mm.

La ferrovia fece la prima 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.

La costruzione della *Ferrovia Ligure* fu poi 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'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 le lire 1.332.000.

L'orografia delle Riviére, 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.

Il tratto **Massa-La Spezia** inaugurato il 4 agosto del 1864 si presentò subito molto problematico sia per la vicinanza del mare, sia per le sfavorevoli condizioni del terreno che inevitabilmente si ribaltarono in questioni sui corrispettivi dei lavori per cui le imprese appaltatrici nel 1866 abbandonarono i lavori stessi.

Alla fine del 1866 le imprese private, legate al Credito Mobiliare, che avevano iniziato la costruzione del tratto **Sestri Levante-La Spezia** abbandonarono l'opera di fronte alle enormi difficoltà che la stessa comportava. Fu allora che lo Stato assunse direttamente l'onere e affidò l'incarico all'ingegner Alessandro Siben che porterà a termine i lavori con successo.

Dopo otto anni la sezione tra Sestri Levante e La Spezia, il 24 ottobre 1874, fu inaugurata e salutata come "la più difficile di quante si ebbero finora a costruire in Italia" (annuario scientifico e Tecnico dei fratelli Treves (Milano 1975, pag. 425).



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



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

*Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria*

## **SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA**

Ciò era giustificato dalle estreme condizioni contestuali. Infatti in questo tratto, ove il percorso ferroviario si articolava— come in parte ancora avviene — a contatto con il mare, le opere non solo erano costruite in sito esposto alle mareggiate, ma talvolta si inoltravano in profondità nella montagna per evitare i contrafforti montani che sul mare tendono a dirupare. I lunghi tratti di costa interessati dalla ferrovia erano inaccessibili e, per evitare costosissime spese per la costruzione di strade di servizio, furono organizzati servizi via mare con pontoni e barche rimorchiate da piroscafi per il rifornimento dei materiali. Le persistenti piogge torrenziali, poi, che si verificarono nell'autunno del 1872, associate a furiose e ripetute mareggiate, provocarono movimenti franosi nei costoni della montagna tali da costringere l'abbandono di alcune opere in parte già eseguite, a cambiare tracciato in alcuni tratti o ad eseguire costose opere di difesa.

L'attivazione della linea ferroviaria fu un evento di grande importanza politica e commerciale perché finalmente per il Piemonte, la Lombardia e la Liguria venne 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.

Con la 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 si dette vita alle *Ferrovie dello Stato*, la cui definizione giuridica era Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, che subentrò alle varie aziende private concessionarie dei vari tratti ferroviari. Le pessime condizioni degli impianti e dei rotabili ereditati dalle società richiese un intenso lavoro atto a regolamentare, unificare e disciplinare le procedure.

Fu l'occasione propizia per la rettifica parziale dei tracciati. In particolare gli studi per il tratto Genova-La Spezia iniziarono nel 1907, 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 deviata 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.

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.

Ovviamente oltre ai manufatti accessori, la linea necessitava di notevole opere infrastrutturali quali lunghi tratte di massicciata, gallerie e viadotti, come nel caso in oggetto.

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 quanto riguarda la realizzazione delle infrastrutture fisse la datazione risulta al momento più incerta. In ogni caso con buona approssimazione si può ritenere che nei primi anni del 1900 quasi tutte le infrastrutture fisse fossero completate.

Il periodo successivo alla seconda Guerra Mondiale, in cui la ferrovia ligure subì molteplici danni in quasi il 60% dello sviluppo totale del tracciato, è caratterizzato dalla corsa alla ricostruzione per rimettere in efficienza il servizio. Oltre alla linea anche le infrastrutture furono pesantemente colpite, si operarono pesanti manutenzioni e spesso ricostruzioni *ex novo*.

I manufatti presenti nella linea ferroviaria, che vanno dalle massicciate, alle opere di contenimento, alle gallerie e alle costruzioni accessorie, conservano tracce della evoluzione secolare della struttura e si articolano diversamente. Si può affermare che, in generale, ad un'altissima qualità costruttiva per i manufatti appartenenti alla fase originaria, corrisponde un minor livello delle fasi ante guerra, ed un livello generalmente ordinario per le fasi post guerra. Tale costante pone diversi livelli di attenzione in relazione alla valutazione dell'interesse pubblico culturale di questo immenso patrimonio.

# Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria

## SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LIGURIA

Nel caso del tratto di Levanto, la linea venne radicalmente sostituita - nel corso degli Anni '60 - da un nuovo tracciato, a due binari, spostato verso l'interno, lasciando inutilizzata l'antica infrastruttura lungo la linea di costa.

Il tratto ferroviario davanti al centro storico di Levanto si presenta oggi articolato in parti di diversa qualità e ascrivibili a periodi diversi. Infatti, avendo la città di Levanto subito pesanti bombardamenti durante la seconda guerra mondiale, alcuni elementi vennero profondamente rimaneggiati. Caso emblematico è la vecchia stazione che fu completamente ricostruita. Inoltre bisogna ricordare che le opere del raddoppio ferroviario avevano già sostituito e trasformato parte dei manufatti originari.

A questo antico tracciato appartengono i manufatti della presente relazione: essi consistono nell'ampio ponte sul Torrente Ghiararo e nel viadotto in corrispondenza a Piazza Cristoforo Colombo e Piazza Staglieno. Questi due tratti sono inframmezzati da un lungo tratto di rilevato; quest'ultimo escluso dal presente provvedimento.

Sia il ponte sia il viadotto sono riconducibili alla fine del XIX secolo, nell'ambito della costruzione del tratto **Sestri Levante-La Spezia che fu appunto attivato il 24 Ottobre 1874.**

Infatti questi due viadotti sono caratterizzati da tecniche costruttive in muratura e dalle pur limitate immagini storiche si evince una forte corrispondenza tra quelli fotografati e lo stato di fatto.

In particolare va osservato che i manufatti in oggetto risultano costituiti con dettagli costruttivi di notevole qualità costruttiva quali le pile e piedritti in pietra finemente lavorata, gli archi in mattoni e i paramenti ad *opus incertum*.

Il ponte sul Ghiararo è costituito da due fornici. L'ampiezza del ponte consentiva di ospitare il raddoppio della linea in prossimità della stazione, posta poco più ad est rispetto al ponte. Come si può osservare dalle foto storiche il doppio binario era già presente nei primi anni del '900 e, con tutta verosimiglianza, era già presente nel 1874.

Il viadotto in corrispondenza di Piazza Cristoforo Colombo è invece corrispondente ad unico binario, caratterizzato da una fitta successione di pilastri, sempre in muratura, che sorreggono archi ribassati, sempre in mattoni. La scelta di un viadotto venne presumibilmente scelto per consentire una permeabilità tra la città e la costa, a differenza dei tratti dove invece è presente il terrapieno.

Nel complesso i manufatti in oggetto sembrano richiamarsi, sia per quanto attiene la tecnica realizzativa, sia per quanto attiene il disegno, alla scuola del genio francese dei primi del XIX secolo, di cui il Siben era un esponente, a testimoniare una estrema perizia costruttiva.

I manufatti in oggetto sono oggi diventati parte integrante del paesaggio della Riviera, ed in questo caso specifico di Levanto, e costituiscono, oltre che pregevoli esempi delle tecniche costruttive ferroviarie dell'epoca, testimonianza storica dello sviluppo della rete ferroviaria ligure, che tanto ha contribuito per lo sviluppo economico e turistico di questa regione. Per queste ragioni, pertanto, appare motivato il formale riconoscimento dell'interesse culturale ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

Tratto dalla documentazione presente agli atti della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Liguria.

Genova, 12 agosto 2014

IL FUNZIONARIO DI ZONA  
arch. Mauro Moriconi



Visto: IL SOPRINTENDENTE  
Luisa Papotti



IL TECNICO INCARICATO  
arch. Alberto Parodi

