aoorlig - r_liguri - Regione Liguria
Prot-2024-0149324
del 07/02/2024

Genova, data del protocollo

A **REGIONE LIGURIA**
DIREZIONE GENERALE DI AREA SVILUPPO E TUTELA DEL TERRITORIO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
via.certificata@cert.regione.liguria.it

Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA
E LA PROVINCIA DI LA SPEZIA

Cl. 34.43.01/98.42
Allegati //

OGGETTO:
COMUNE DI GENOVA – **V447 Skymetro** - Procedimento di VIA Regionale volontaria relativo al progetto: "Skymetro – prolungamento delle linea metropolitana in Val Bisagno". Comune di Genova (GE). Proponente: Comune di Genova - VIA Regionale volontaria art. 17 c. 4bis l.r. n. 29/2017. **Richiesta parere di competenza**

VISTA la richiesta inoltrata da codesta spett.le Direzione con nota protocollo 25946 del 09.01.2024, qui pervenuta ed assunta agli atti con protocollo n. 560 del 11.01.2024, volta alla richiesta dei pareri per l'espressione della VIA da parte della Regione in qualità di Autorità competente nell'ambito di procedimenti approvativi in capo ad altre amministrazioni;

ESAMINATI gli elaborati progettuali resi disponibili al sito: www.regione.liguria.it – Ambiente – Consultare banca dati procedimenti VIA – procedimenti in corso - rif. pratica V447;

TENUTO CONTO che il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale non ha come oggetto i soli beni paesaggistici ai sensi del D.Lgs. 42/2004, ma il paesaggio inteso nella sua accezione più ampia, così come definito dall'art. 5, comma 1, lett. C, del D.Lgs. 152/2006;

CONSIDERATO che il progetto Skymetro consiste nel prolungamento della linea metropolitana esistente in Val Bisagno nel comune di Genova, al fin di collegare il quartiere di Molassana alla stazione Brignole, con una nuova tratta che si sviluppa in quota ad una altezza media totale del manufatto dal piano di campagna di 14 m, per una lunghezza di circa 6,9 km, prevedendo oltre 200 sostegni e sei stazioni, con una sede dei binari che ha una larghezza variabile da 7,8 m a 15 m e prevede parapetti laterali e una copertura con struttura in acciaio rivestita con pannelli fotovoltaici per tutta la sua lunghezza.

La linea si dirama da quella esistente a est della Stazione Brignole e si sviluppa lungo la Val Bisagno portandosi per un breve tratto in sponda sinistra per passare quasi subito, tramite un ponte che scavalca il torrente, sulla sponda destra fino alla stazione di Romagnosi, subito a nord della quale il tracciato si porta di nuovo in sponda sinistra, attraversando il torrente all'altezza della copertura esistente in corrispondenza dello stadio L. Ferraris, sfruttando l'ingombro delle strutture già realizzate. Da questo punto in poi la linea corre sulla sponda sinistra e su di essa

sono previste le stazioni Parenzo, Staglieno, Guglielmetti, San Gottardo e infine Molassana. Le stazioni hanno una distanza media di circa 1,15 km. La sede entro quale scorre l'infrastruttura è in c.a.p. con sezione a U. Il piano banchine è posizionato a 9,8 m e viene sorretto da una struttura reticolare metallica appoggiata su pile disposte lungo l'argine del torrente.

Nel progetto è prevista anche la realizzazione di un parcheggio di interscambio nel quartiere di Molassana con 180 posti auto con l'utilizzo di pensiline con copertura fotovoltaica.

Il primo tratto in curva viene realizzato con una struttura in calcestruzzo a sbalzo sull'alveo del Torrente Bisagno, per la cui realizzazione è necessaria la demolizione e ricostruzione dell'argine. A questa struttura sono collegate poi delle travi in acciaio che raccordano lo sbalzo con il tratto iniziale della linea sul ponte ferroviario esistente e con il tratto successivo sul nuovo ponte.

PRESO ATTO che il progetto prevede la realizzazione di piloni di sostegno con interasse massimo di 32 m, fondati su micropali profondi fino a 18 m dal p.d.c., coronati da un piede quadrangolare di cemento di 5 m di lato dell'altezza di 2 metri, realizzato a -1,4 metri circa di profondità rispetto alla quota d'alveo del torrente Bisagno. Gli scavi per la realizzazione delle pile prevedono uno scavo a partire al piano di calpestio fino al raggiungimento della quota dell'alveo per un'ampiezza di circa 4x5 m, mentre l'intero sistema è delimitato provvisoriamente da paratie fondate su micropali, con tiranti di rinforzo laterali immorsati sulle strutture d'argine preesistenti.

VERIFICATO che nell'areale interessato dall'intervento sono presenti, in alcuni casi **a meno di 10 m** dall'infrastruttura, manufatti tutelati ai sensi della Parte II e III del Codice BCP, tra i quali si evidenziano quelli di seguito elencati.

Edifici tutelati ai sensi della Parte II del Codice presenti in prossimità dell'area di intervento

- *Stazione Brignole*, tutelata ex art. 12 del del D.Lgs. n. 42/2004.
- Il *Ponte di Sant'Agata* in Val Bisagno (secolo XII) dichiarato monumento pregevole per arte e storia il 25 settembre 1913.
- *Scuola Media Rubaldo Merello*, via Cambiaso 6 e via Gallilei 5-7, con dichiarazione del Soprintendente Regionale del 21.07.2004.
- *Edificio Comunale già sede della Scuola Baliano*, in piazza Manzoni 1 dichiarato di interesse storico artistico particolarmente importante con DDR del 11.11.2010.
- *Centrale Enel e relative pertinenze* in via Canevari 5, dichiarata di interesse particolarmente importante ai sensi dell'art. 1 della L.1089 del 1 giugno 1939, il 2.11.1996 in quanto *edificio costruito alla fine del XIX secolo su progetto architettonico dell'Ing. C. Corbani, mentre la progettazione tecnologica fu svolta dall'Algemeine Elektricitas Geselschaft (A.E.G) di Berlino, su incarico delle Officine Elettriche Genovese (O.E.G). L'edificio rappresenta uno dei primi esempi di applicazione di una struttura in cemento armato applicata a un fabbricato a destinazione industriale. Di notevole interesse anche le capriate metalliche composte da elementi di acciaio imbullonati che sostengono la copertura del corpo centrale.*
- *Caserma dei Carabinieri* in via Moresco, 1 tutelata ex art. 12 del D.Lgs. n. 42/2004.
- *Scuola Materna Romagnosi* ed asilo infantile Girasole tutelata ex art. 12 del D.Lgs. n. 42/2004.
- *Casa Circondariale di Marassi* in piazzale Marassi civ. 1, dichiarato di interesse con DSR del 12.07.2002 e rinnovato con DSR del 20.01.2003.
- *Cimitero Monumentale di Staglieno,* in piazzale Resasco dichiarato di interesse particolarmente importante in quanto *costituisce una sorta di "Museo a cielo aperto", noto ed appreszzato non solo a livello locale ma a scala nazionale ed internazionale, meta di turisti, appassionati d'arte e studiosi che considerano Staglieno uno dei più alti esempi di Cimitero Monumentale in Europa. Questo è evidente non solo per la struttura stessa degli edifici sorti per iniziativa pubblica (Pantheon, Gallerie), ma soprattutto per le migliaia di cappelle private delle famiglie genovesi, nobili o borghesi, che a partire dalla seconda*

metà dell'Ottocento hanno incaricato i più grandi architetti e scultori del loro tempo della realizzazione del proprio monumento a Staglieno dando vita ad un campionario di arte e architettura unico al mondo, DDR del 14.11.2008.

- Immobile di proprietà AMGA in via delle Gavette, 54 tutelato ex art. 12 del D.Lgs. n. 42/2004.
- *Ponte Carrega* dichiarato di interesse culturale on DDR del 19.04.2013 ai sensi dell'art.10, comma 1, in quanto realizzato alla fine del XVIII secolo, seppur modificato nei secoli XIX e XX per il progressivo restringimento dell'alveo del Torrente Bisagno e la necessità di raccordo alla nuova viabilità lungo gli argini, ha tuttavia mantenuto chiare e leggibili le caratteristiche architettonico-costruttive delle opere ingegneristiche della fine del XVIII secolo, e rimane ad oggi l'unico ponte del periodo pre-industriale sul Torrente Bisagno ancora utilizzabile, costituendo così una preziosa testimonianza della storia della zona di Molassana e, successivamente, della città di Genova.
- *Ex Macelli Civici Cà De Pitta* in piazzale Bligny, 1-2-3, dichiarato di interesse culturale con DDR 03.02.2015 ai sensi dell'art.10, comma 1, in quanto il complesso dell'ex Macello di Cà De Pitta, realizzato nel primo quarto del XX secolo, costituisce un interessante esempio di edificio di uso specifico del periodo, testimonianza inoltre dello sviluppo urbano della città di Genova e delle sue crescenti esigenze in termini di servizi per la collettività.
- *Villa Marassi ex Brignole* in via Fameiano inf., 24 sottoposta a tutela con Decreto del 05.10.1996.

VERIFICATO inoltre che nulla può dirsi in merito agli eventuali profili di competenza relativamente agli argini previsti in demolizione per i quali non sono state fornite informazioni circa la data di realizzazione e l'eventuale necessità di procedere alla verifica dell'interesse ex art. 12 del D. Lgs. n.42/2004 e ss.mm.ii.;

Aree sottoposto a vincolo archeologico
Piazza Manzoni, area vincolata con DDR del 04.03.2008 in quanto presenta interesse archeologico particolarmente importante ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs 42/2004, ritenendosi che il sedime della piazza, ubicato sul tracciato del ponte Sant'Agata e della strada medioevale, conservi in sottosuolo stratigrafie e strutture di interesse archeologico, come evidenziato in recenti lavori di assistenza archeologica.

Aree sottoposte a tutela paesaggistica
Sotto il profilo paesaggistico l'area in cui è previsto l'intervento è sottoposta a tutela paesaggistica limitatamente alla porzione in cui sono previsti la stazione e il parcheggio di Molassana che risulta vincolata ex art. 142, comma 1, lettera g), in quanto *territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dagli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018.*

La parte restante del tracciato non è sottoposta a tutela diretta in base Parte III del *Codice* ai sensi dell'art. 136, come "*Bellezze d'insieme*", ma relativamente alla salvaguardia delle vedute e dei rapporti dell'intervisibilità delle aree tutelate con quelle non tutelate e viceversa in relazione ai seguenti DM:

- D.M. 08.06.1977 che dichiara l'interesse pubblico del QUARTIERE DETTO DI BORGO INCROCIATI NELLA ZONA SAN FRUTTUOSO NEL COMUNE DI GENOVA in quanto *la zona ha notevole interesse pubblico perché in un contesto profondamente alterato dello sviluppo urbanistico degli ultimi decenni, il borgo residuo costituisce un'isola che permette ancora di apprezzare l'aspetto ambientale e tipologico del vecchio borgo; tali caratteristiche si concretizzano nelle dimensioni della strada che rappresenta il suo asse centrale e nei residui recessi ancora intatti e nei collegamenti trasversali, nonché nei rapporti volumetrici complessivi; l'insieme si presenta, pertanto, come un bene ambientale paesistico perfettamente definito*;
- D.M. 04.12.1952 che dichiara il notevole interesse pubblico delle zone adiacenti e sottostanti alle Mura dello Zerbino e le Mura di San Bernardino site nell'ambito del Comune di Genova *perché costituiscono dei punti di belvedere dai quali si gode la visuale di ampi quadri panoramici delle località circostanti e della città stessa*;

- D.M. 05.06.1968 che dichiara il notevole interesse pubblico della *zona alta della città di Genova comprendente i forti di Castellaccio Sperone e Begato che costituisce una cornice naturale con vedute panoramiche su altre località della Riviera di ponente e levante.*
- D.M. 10.11.1953 che dichiara il notevole interesse pubblico della "*zona soprastante la città giardino nel comune di Genova – Marassi*".

VERIFICATO che il livello della progettazione è quello della Fattibilità Tecnico Economica;

VERIFICATO che nelle relazioni presentate sono stati solo individuati ma non esaminati i provvedimenti di tutela operanti sull'area sia ai sensi della Parte II sia della Parte III, soprattutto in rapporto all'eventuale impatto del progetto su di essi.

VERIFICATO che nella documentazione progettuale non sono previste misure di mitigazione e/o di valorizzazione del patrimonio culturale coinvolto, al contrario, il progetto non pare tener conto della presenza sul tracciato dell'infrastruttura di numerosi manufatti tutelati; che i piloni del primo tratto risultano collocati a meno di 10 m dalla Centrale elettrica, più sopra ricordata; che gli stessi andranno inoltre ad impattare visivamente sia sul ponte di Sant'Agata sia sul Ponte Carrega. In relazione a quest'ultimo manufatto, il progetto per la nuova struttura sopraelevata colloca a poche decine di metri dal ponte monumentale una sottostazione elettrica di ragguardevole altezza (ca. 10 m), nell'area dove oggi è presente del verde urbano con alberature a medio alto fusto di pregevole impatto visivo. A sottolineare l'importanza di questo contesto basti ricordare che nel 2020 la quercia del sagrato della Chiesa di San Michele Arcangelo menzionata nella lirica 'Tramonto a Ponte Carrega' di Camillo Sbarbaro è stata inserita per questo motivo nell'elenco italiano degli alberi monumentali da tutelare. (D.Dir. n. 9022657 del 24/07/2020).

VERIFICATO che la relazione di Verifica preventiva dell'interesse archeologico evidenzia correttamente possibili rilevanti criticità archeologiche in corrispondenza dei seguenti tratti dell'opera:

1. Tratto dal Km 0+250 m al km 1+350 m, dove sono previsti n. 3 piloni di sostegno. L'area è caratterizzata dalla presenza del Ponte Medievale di Sant'Agata, ancora parzialmente visibile e indagato in più tratti, dai resti delle strutture del Monastero delle Brignoline fino a Borgo Incrociati, nucleo insediativo di origine medievale del quale, nonostante l'urbanizzazione dell'area circostante, mantiene i limiti originari e numerose tracce archeologiche affiorate immediatamente al di sotto dei piani di calpestio attuali;
2. Tratto dal Km 0+850 m al km 1+000 m, dove sono previsti n. 4 piloni di sostegno. L'area è caratterizzata dalla presenza di arginature storiche del Bisagno, la cui possibile conservazione non si esclude lungo tutto il percorso dell'infrastruttura, e soprattutto dal tracciato del antico Ponte Rotto, collocato immediatamente a monte dell'attuale, più volte soggetto a distruzioni e rifacimenti, definitivamente demolito per essere sostituito dall'attuale Ponte Serra nel 1864, di cui con ogni probabilità si conservano porzioni significative alle spalle delle arginature attuali.
3. Tratto dal Km 1+050 m al km 1+300 m, dove è prevista la realizzazione della stazione Romagnosi, del locale tecnico opere di adeguamento della viabilità. L'area è caratterizzata dalla presenza di un tessuto insediativo storico caratterizzato da piccoli nuclei o edifici isolati posti lungo la strada e la sponda destra del Bisagno;
4. Tratto dal Km 1+950 m al km 2+200 m, dove è prevista la realizzazione della stazione Parenzo, del locale tecnico interrato e opere di adeguamento della viabilità. L'area è caratterizzata dalla presenza di un insediamento storico a carattere rurale ai piedi del sistema orografico dominato da Forte Quezzi;
5. Tratto dal Km 4+050 m al km 4+200 m, dove sono previsti n. 8 piloni di sostegno e la realizzazione di un locale tecnico e opere di adeguamento della viabilità. L'areale delimita una fascia di rispetto a ridosso del Ponte Carrega che, come noto dalla cartografia storica, presentava un numero di arcate superiore alle attuali, soprattutto verso la sponda sinistra del Bisagno e che si collegava, in sponda destra e sinistra con un insediamenti rurali.

6. Piccoli nuclei insediativi in sponda destra e sinistra connessi alla viabilità di fondovalle sono testimoniati per tutta la tratta dell'infrastruttura fino al capolinea di Molassana.

ACCERTATO pertanto che gli interventi in oggetto presentano un possibile significativo e radicale impatto sia da un punto di vista archeologico che monumentale-paesaggistico, e che pertanto risulta necessario procedere con un'attenta pianificazione progettuale volta alla massima compatibilità dei valori tutelati dal D.Lgs 42/2004 con gli impatti ambientali intesi come effetti significativi, diretti e indiretti, di un piano, di un programma o di un progetto;

QUESTA SOPRINTENDENZA

Esprime i seguenti pareri per gli aspetti di competenza:

Per la tutela architettonica
In generale si ritiene debba essere valutata con attenzione la necessità di tale opera infrastrutturale, tenuto anche conto che tutte le opere di scavo per la realizzazione dei piloni sono in grado di determinare effetti negativi su tutti gli immobili tutelati e anche non tutelati adiacenti e pertanto tutte le aree interessate dagli interventi dovranno essere rigorosamente sottoposte a monitoraggio attivo nel corso dell'opera, per evitare danni all'edificato esistente, con particolare riguardo, per i profili di competenza, ai manufatti tutelati ai sensi della Parte II del Codice BCP.

Occorre inoltre sottolineare che quello scelto rappresenta un modello di progettazione sbilanciato nel promuovere solo una mobilità più veloce ma a scapito del paesaggio che sarà attraversato da una cesura, analogamente a quanto è avvenuto 50 anni fa sul mare con la Sopraelevata Aldo Moro, negando di fatto la possibilità di attuare una rigenerazione urbana degli argini, impedendo anche alle generazioni future di poter usufruire meglio di questi spazi urbani che invece saranno occupati da più di 200 piloni. Il progetto inoltre non sembra tener conto della realizzazione parallela di un altro progetto di mobilità urbana, i c.d. 'Assi di Forza', il cui percorso lungo la Val Bisagno occupa la sponda opposta a quella della SkyMetro, non sono infatti presenti planimetrie o relazioni che mettano a sistema le due infrastrutture.

Si segnala pertanto la necessità di:

- produrre un piano per il monitoraggio attivo, durante le fasi di cantiere e successivamente alla realizzazione dell'opera per almeno 6 mesi, di tutti i manufatti sottoposti a tutela presenti in aderenza al tracciato;

- produrre elaborati quotati (piante, prospetti e sezioni) e con indicazione delle finiture che consentano di comprendere i rapporti dimensionali e architettonici delle varie stazioni con il contesto circostante, con particolare riferimento ai manufatti tutelati ai sensi della Parte II del Codice BCP, non potendo affidare tale valutazione esclusivamente a delle sezioni e prospetti 'tipo';

- produrre elaborati che mettano in relazione i due interventi sulla mobilità urbana sostenibile, SkyMetro e 'Assi di Forza', considerato che anche questi ultimi necessitano di manufatti tecnici e sottostazioni elettriche che si andrebbero a sommare a quelle della nuova linea metropolitana;

- produrre un censimento del verde interferito dal progetto con schede VTA delle alberature presenti lungo tutto il percorso;

- prevedere una drastica riduzione della dimensione dei sostegni e dell'impalcato in ragione del loro impatto negativo sui beni culturali collocati in corrispondenza della struttura sopraelevata; sia rivista in particolare la sezione dell'impalcato in ragione di una maggiore snellezza e sia valutata l'opportunità di eliminare la copertura continua su tutta l'infrastruttura. Siano inoltre rivisti numero e sezione dei sostegni della linea elettrica aerea.

- produrre documentazione progettuale sulle modalità di realizzazione delle opere di fondazioni dei piloni di sostegno e dell'impatto che tale fase avrà sugli argini storici del Bisagno, che si qualificano, almeno per alcuni tratti, come manufatti tutelati *ope legis*, ex art. 12 del D.lgs 42/04.
- produrre render e fotoinserimenti realistici, ad altezza d'uomo in corrispondenza di tutti i manufatti tutelati presenti lungo il tracciato della nuova linea metropolitana;

Per la tutela archeologica
In generale considerato che la realizzazione dell'opera così come progettata comporta, con la messa in opera di oltre 200 piloni, opere di scavo estremamente significative per l'impatto potenziale su strutture e stratigrafie di interesse archeologico all'interno di un areale, quello della bassa Valle del Bisagno, di rilevante importanza storico-topografico per l'evoluzione urbana della città di Genova;
si ritiene necessario richiedere un'integrazione della relazione archeologica comprendente uno studio storico-cartografico di dettaglio con elaborati in ambiente GIS, che consenta la sovrapposizione della cartografia storica, a partire dalle produzioni settecentesche, con gli elaborati progettuali, e che permetta di visualizzare l'originaria estensione dell'alveo del Bisagno, l'intersezione con il sistema idrografico secondario e l'evoluzione dell'antropizzazione del territorio, con approfondimenti puntuali sugli areali di interferenza.

Per la tutela paesaggistica
Si tratta di una infrastruttura lineare che per il suo sviluppo e la sua dimensione rappresenterebbe un intervento in grado di modificare in modo permanente la visuale sulla città dal torrente Bisagno e dalla città verso la Valle del Bisagno, pertanto in grado di creare un'alterazione rilevante del paesaggio. L'inserimento della nuova linea della metro, infatti, potrebbe essere in grado di modificare la visuale dagli argini del torrente Bisagno verso le colline circostanti e dalle colline verso il torrente, e quindi di determinare un'alterazione rilevante nella percezione del paesaggio di riferimento.
Si ritiene pertanto che:

- debbano essere prodotti render e fotoinserimenti realistici, ad altezza d'uomo del ponte iniziale, in corrispondenza delle zone tutelate di Borgo Incrociati, e in corrispondenza di Molassana e in generale di tutta l'infrastruttura dal Parco dei Forti e dalle alture di Marassi;
- debba essere verificata la fattibilità di una sostituzione dei pannelli fotovoltaici previsti sulla copertura dell'impianto con vetro fotovoltaico; in alternativa, nel caso di comprovata impossibilità di realizzazione dell'impianto tramite i suddetti vetri fotovoltaici, si prevedano pannelli di cromia similare al manto di copertura da posare in modo integrato al manto di copertura, il cui impatto dovrà essere ulteriormente mitigato tramite l'impiego di materiali innovativi non riflettenti, preferibilmente di tipologia monocristallina e a celle sovrapposte; anche tutte le componenti metalliche dell'eventuale telaio e la componenti per l'installazione presentino finitura opaca e cromia similare alla struttura di copertura;

- gli edifici dei locali tecnici, per numero e dimensioni avranno anch'essi un impatto non irrilevante. Per questa ragione devono essere progettati al fine di integrarsi nel contesto architettonico e paesaggistico. A tal fine devono essere rivisti volumetrie e materiali di rivestimento (che non possono essere le lamiere grecate). Gli impianti fotovoltaici collocati su di essi devono essere progettati con lo scopo di integrarsi con le architetture. Di ciascuno dovranno essere prodotti planimetrie, prospetti e sezioni estesi al contesto circostante. Devono inoltre essere prodotti render e fotoinserimenti realistici, ad altezza d'uomo di ciascuno di essi.

- debba essere evitato l'uso di parapetti in vetro nelle stazioni in quanto materiali riflettenti e di difficile manutenzione;

- debba essere evitato l'inserimento di edera rampicante sui piloni e delle tasche di ghiaia e i massi ciclopici sotto il percorso in quanto elementi di difficile manutenzione e che si prestano ad atti vandalici e a essere

deposito di rifiuti e innesco di fenomeni di pericoloso degrado dei materiali costitutivi dei piloni;

- debba essere prodotto il progetto dettagliato del parcheggio di Molassana comprendente il censimento della vegetazione, le schede VTA delle singole alberature e il piano di espianto e trapianto degli esemplari arborei previsto in questa area;

Quanto sopra suggerisce, a parere della scrivente, l'opportunità di privilegiare, nello sviluppo della progettazione, soluzioni paesaggisticamente meno impattanti con strutture più leggere, di dimensioni più contenute e l'eliminazione o limitazione di ogni forma di copertura.

Si anticipa, con spirito di collaborazione, che a seguito della ricezione degli approfondimenti sopra indicati, sarà necessariamente avviata la *Procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico*, ai sensi del D.Lgs. 36/2023, *Codice dei contratti pubblici,* art.41, c.4, Allegato I.8, *Verifica preventiva dell'interesse archeologico*, che prevederà come prima fase la pianificazione e realizzazione di un'estesa campagna di carotaggi e/o sondaggi archeologici preventivi in corrispondenza delle aree che verranno confermate o considerate a rischio archeologico.

IL SOPRINTENDENTE
CRISTINA BARTOLINI

(Documento firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs 82/2005 e ss.mm.ii.)

Il Responsabile del Procedimento
Funzionario Architetto Carla Arcolao
AREA IV -VI – UT GENOVA CENTRO
E-mail: carla.arcolao@cultura.gov.it

Il responsabile della tutela archeologica
Funzionario dott. Simonluca Trigona
AREA II - UT GENOVA CENTRO - DELEGAZIONI
E-mail: simonluca.trigona@cultura.gov.it

Il Responsabile tutela monumentale e paesaggistica
AREA IV -VI – UT GENOVA DELEGAZIONI
Funzionario Architetto Francesca Passano
E-mail: francesca.passano@cultura.gov.it