

Accordo con Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Comune di Genova del 14/10/2021

SVINCOLO DI PEGLI

ADEGUAMENTO VIABILITA' DI COLLEGAMENTO CON S.S.1

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA


DOCUMENTAZIONE GENERALE

PARTE GENERALE

RELAZIONE DI VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Arch. Annalisa Paolone Ord. Arch. Campobasso N. 118 Responsabile Archeologia	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Andrea Federico Ceppi Ord. Ingg. Milano N. A26059	IL DIRETTORE TECNICO Ing. Sara Frisiani Ord. Ingg. Genova N. 9810A T.A. Ambiente
---	---	--

CODICE IDENTIFICATIVO										ORDINATORE	
RIFERIMENTO PROGETTO			RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	
100004	LL02	FT	DG	GEN	00000	00000	R	ARC	0001	-0	SCALA -

	ENGINEER COORDINATOR:		SUPPORTO SPECIALISTICO:				REVISIONE	
	Ing. Andrea Federico Ceppi Ord. Ingg. Milano N. A26059						n.	data
	0						MAGGIO 2022	
REDATTO:		VERIFICATO:						

VISTO DEL COMMITTENTE  IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Luciano Bertilone	VISTO DEL CONCEDENTE  Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili <small>DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE, LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO A RETE E I SISTEMI INFORMATIVI</small>
--	--

Sommario

1. PREMESSA.....	4
1.1 METODOLOGIA UTILIZZATA.....	4
1.2 DOCUMENTI DI PROGETTO.....	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.
2. RELAZIONE INTRODUTTIVA.....	6
2.1 IL PROGETTO: DESCRIZIONE DELL'OPERA IN PREVISIONE DELL'IMPATTO DEGLI INTERVENTI EDILI SUL SOTTOSUOLO.....	6
2.1.1 Fasi di realizzazione dei tratti D, F.....	11
2.1.2 Fasi di realizzazione del tratto E.....	13
2.2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE: L'AREA DI COLLOCAZIONE DEL PROGETTO IN RAPPORTO AGLI ASPETTI GEOGRAFICI, IDROLOGICI E GEOMORFOLOGICI.....	14
2.3 I RISULTATI DEI SOPRALLUOGHI SUL CAMPO.....	19
2.3.1 Immagini fotografiche risultanti dalla ricognizione sul campo.....	19
3. LE FONTI UTILIZZATE.....	26
3.1 DATI ARCHEOLOGICI.....	26
3.1.1 Emergenze di interesse archeologico – Schede EM/VA.....	27
3.2 SINTESI DEL POPOLAMENTO DEL TERRITORIO E DEL CONTESTO STORICO.....	27
3.2.1 Sintesi storica.....	27
3.2.2 Toponomastica.....	29
3.2.3 Cartografia storica e fotografia aerea.....	31
4. DEFINIZIONE DEL GRADO DI POTENZIALE ARCHEOLOGICO.....	37
5. BIBLIOGRAFIA, SITI INTERNET E ARCHIVI.....	39
5.1 BIBLIOGRAFIA.....	39
5.2 SITI INTERNET.....	39
5.3 ARCHIVI.....	40
6. ALLEGATO 1: CATALOGO SCHEDE EM/VA.....	41
6.1 SCHEDE EM.....	41
6.2 SCHEDE VA.....	48

Indice delle Tabelle e delle Figure

FIGURA 2-1. FOTOPIANO RIFERITO ALLA SITUAZIONE ATTUALE (DA GOOGLE EARTH 2022).....	6
FIGURA 2-2. PLANIMETRIA DI PROGETTO (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA).....	7
FIGURA 2-3. FOTO INSERIMENTO SU IMMAGINE AEREA ZENITALE DEL RENDER DI PROGETTO (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA)	8
FIGURA 2-4. L'AREA DELLA ROTONDA ALL'INTERSEZIONE CON LA S.S.1 AURELIA (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA)	8
FIGURA 2-5. L'AREA, SISTEMATA A VERDE PUBBLICO, IN CORRISPONDENZA DELL'IMBOCCO NORD (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA)	9
FIGURA 2-6. SEZIONE DI PROGETTO TRATTO B: È PRESENTE UNA SEZIONE IN TRINCEA, DELIMITATA DA DUE SCARPATE LATERALI, CHE RACCORDANO LA PIATTAFORMA CON IL PIANO CAMPAGNA ESISTENTE. (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA)	10
FIGURA 2-7. SEZIONE DI PROGETTO TRATTO C (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA)	10
FIGURA 2-8. REALIZZAZIONE GALLERIA ARTIFICIALE (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA)	11
FIGURA 2-9. FASE 2 REALIZZAZIONE GALLERIA ARTIFICIALE (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA)	11
FIGURA 2-10. FASE 3 REALIZZAZIONE GALLERIA ARTIFICIALE (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA)	12
FIGURA 2-11. FASE 4 REALIZZAZIONE GALLERIA ARTIFICIALE (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA)	12
FIGURA 2-12. FASE 1 E 2 REALIZZAZIONE SOTTOVIA SVINCOLO AUTOSTRADALE (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA)	13
FIGURA 2-13. FASE 5 E 6 REALIZZAZIONE SOTTOVIA SVINCOLO AUTOSTRADALE (DOCUMENTAZIONE FORNITA DALLA COMMITTENZA)	13
FIGURA 2-14. L'AREA DI INTERESSE POSIZIONATA SULLA CARTA GEOLOGICA DI ITALIA (CAPPONI 1994)	14
FIGURA 2-15. STRALCIO DI PLANIMETRIA CON UBICAZIONE DELLE INDAGINI BIBLIOGRAFICHE – ZONA CASELLO GE-PEGLI – VIA REGGIO.....	15
TABELLA 2. 1 SCHEDA RIEPILOGATIVA DELLE INDAGINI BIBLIOGRAFICHE REPERITE E SELEZIONATE PER L'OPERA IN ESAME.....	16
FIGURA 2-16. STRALCIO DI PLANIMETRIA CON UBICAZIONE DELLE INDAGINI BIBLIOGRAFICHE – ZONA “CARMAGNANI”	17
FIGURA 2-17. STRALCIO DI PLANIMETRIA CON UBICAZIONE DELLE INDAGINI BIBLIOGRAFICHE – ZONA VIA PACORET-VIA RONCHI.....	17
FIGURA 2-18. CORRELAZIONI STRATIGRAFICHE DI TENTATIVO IN BASE ALLE INFORMAZIONI DISPONIBILI.....	18
FIGURA 2-19. L'AREA INTERESSATA DALLE LAVORAZIONI IN PROGETTO (RIPRESA SATELLITARE DA GOOGLE - 2022)	19
FIGURA 2-20. LUOGO DI REALIZZAZIONE DELLA ROTONDA IN PROGETTO (VISTA DA EST SS1 AURELIA – PROSECUZIONE DI VIA S. PACORET DE SAINT BON SATELLITARE DA GOOGLE - 2022)	20
FIGURA 2-21. SULLO SFONDO IL LUOGO DI REALIZZAZIONE DELLA ROTONDA IN PROGETTO (VISTA DA NORD – STRADA SENZA SBocco INTERSECANTE CON SS1 AURELIA)	20
FIGURA 2-22. L'AREA DI INTERVENTO IN RAPPORTO ALLA LINEA COSTIERA (RIPRESA SATELLITARE DA GOOGLE - 2022)	21
FIGURA 2-23. L'AREA CHE SARÀ INTERESSATA DALLA COSTRUZIONE DELLA STRADA DI COLLEGAMENTO TRA LA STAZIONE AUTOSTRADALE E LA S.S.1 AURELIA, ATTUALMENTE PERTINENZA PRIVATE DELLA ATTILIO CARMAGNANI SPA (RIPRESA SATELLITARE DA GOOGLE - 2022)	21
FIGURA 2-24. L'AREA DI REALIZZAZIONE DELLO SVINCOLO ELICODALE, SI NOTA L'INTERSEZIONE CON VIA ANTICA ROMANA DI PEGLI (VISTA DA SUD – VIA DEI REGGIO)	22
FIGURA 2-25. LA FOCE DEL TORRENTE VARENNA (VISTA DA NORD)	22
FIGURA 2-26. VILLA ROSTAN, POSTA IN PROSSIMITÀ DELL'AREA DELLE LAVORAZIONI (VISTA DA OVEST)	23
FIGURA 2-27. VIA ANTICA ROMANA DI PEGLI, PUNTO DI INTERSEZIONE CON VIA DEI REGGIO (VISTA DA EST)	23
FIGURA 2-28. VIA ANTICA ROMANA DI PEGLI, PUNTO DI INTERSEZIONE CON VIA CASTAGNEVIZZE (VISTA DA EST).....	24
FIGURA 2-29. VIA ANTICA ROMANA DI PEGLI, TRATTO TRA INTERSEZIONE VIALE VILLA CHIESA E VIA CASTAGNEVIZZE (VISTA DA OVEST)	24
FIGURA 2-30. VIA ANTICA ROMANA DI PEGLI, PUNTO DI INTERSEZIONE CON VIALE VILLA GAVOTTI (VISTA DA EST)	25
FIGURA 2-31. INGRESSO VILLA CHIESA (VISTA DA VIALE VILLA CHIESA)	25
FIGURA 3-1. TABULA PEUTINGERIANA, SEGMENTUM VI, PARTES III-IV, LIGURIA (SONO INDICATE LE ATTUALI CITTÀ DI GENOVA E VADO LIGURE E IL PERCORSO IPOTETICO CHE LE UNISCE)	28
FIGURA 3-2. ELABORAZIONE DTM PER ESTRAPOLAZIONE CURVE DI LIVELLO A 5 M	31
FIGURA 3-3. MODELLO DELLE PENDENZE DA DTM.....	32
FIGURA 3.4. “PIANTA DELLE DUE RIVIERE DELLA SERENISSIMA REPUBBLICA DI GENOVA (1745-46 CIRCA) – CONSERVATA PRESSO IL FONDO DELLA CIVICA BIBLIOTECA BERIO	33
FIGURA 3-5. DA PEGLI A PRÀ. PIANTA DEL TERRITORIO INTERESSATO DELL'ALLORA RETTORATO DI VOLTRI - RILIEVI DI MATTEO VINZONI (DAL 1720 IN POI). – CONSERVATA PRESSO IL FONDO DELLA CIVICA BIBLIOTECA BERIO.....	33
FIGURA 3-6. CARTOGRAFIA DI ANONIMO DEL XVIII SECOLO – (DA PANARARI 1996).	34
FIGURA 3.7: PIANTA DELLE DUE RIVIERE DELLA SERENISSIMA REPUBBLICA DI GENOVA (VINZONI 1743 CA. - PARTICOLARE)	34
FIGURA 3.8. PIANTA DI MATTEO VINZONI, 1773 - CONSERVATA PRESSO ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA.....	35
FIGURA 3.9.FONDERIA ANSALDO A MULTEDO (FOTO FONDAZIONE ANSALDO	35
FIGURA 3-10. 1951 - 3600 - 82-6-3 FOTO AEREE: FILE PDF A 2400 DPI AUTENTICATO	36
TABELLA 2. 1 SCHEDA RIEPILOGATIVA DELLE INDAGINI BIBLIOGRAFICHE REPERITE E SELEZIONATE PER L'OPERA IN ESAME.....	16

1. PREMESSA

Il progetto di “fattibilità tecnico-economica” per i futuri lavori di realizzazione del progetto denominato “AUTOSTRADA (A10): GENOVA – VENTIMIGLIA - SVINCOLO DI PEGLI - COLLEGAMENTO DIRETTO CON S.S.1 AURELIA”, che si svilupperanno nel territorio compreso nel suddetto Comune (GE), ha implicato la redazione di un documento per la “Verifica preventiva dell’interesse archeologico” per l’area oggetto delle future attività, da parte di un soggetto abilitato e iscritto nell’elenco MIBACT (art. 25 D. Lgs. 50/2016)¹.

La Verifica archeologica preventiva è stata avviata in data 10.03.22, come previsto dall’art.25 del DLgs 50/2016 e circolari ministeriali cogenti a quella data, con il funzionario della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia – Dottor Simon Luca Trigona - responsabile di zona.

La presente documentazione è stata elaborata secondo le indicazioni, la metodologia e le tematiche da approfondire in funzione del progetto e dell’area su cui saranno realizzate le future opere edili concordate con il dott.Trigona.

L’intervento si prefigge lo scopo di realizzare il collegamento diretto tra lo svincolo di Pegli e la S.S.1 Aurelia. Tale collegamento sarà realizzato attraverso una rampa che sottopassando l’area “Carmagnani” affianca l’attuale via Simone de Pacoret De Saint Bon per attestarsi sull’intersezione esistente adeguata con una rotonda di nuova realizzazione.

L’indagine preventiva vuole, quindi, analizzare le aree interessate dalle lavorazioni relativamente al contesto geomorfologico, storico-archeologico del territorio cui appartengono, per arrivare ad esprimere una valutazione di “potenziale archeologico” inerente la complessità delle diverse zone interessate dal progetto, con particolare attenzione all’impatto che le attività edili potrebbero avere nel corso degli scavi del sottosuolo.

Per arrivare a formulare la valutazione del potenziale archeologico si è quindi cercato di produrre una revisione aggiornata delle informazioni ricavate dalla lettura della bibliografia edita, correlate ad una ricerca sui dati d’archivio e all’analisi delle informazioni desunte dalla conoscenza del territorio inerenti l’area nota come Multedo, quartiere del ponente genovese situato tra Sestri Ponente e Pegli e amministrativamente compreso nel Municipio VII Ponente.

1.1 METODOLOGIA UTILIZZATA

Per realizzare la presente **Verifica preventiva dell’interesse archeologico** (indicata nel testo anche come: VPIA) inerente il progetto “AUTOSTRADA (A10): GENOVA – VENTIMIGLIA - SVINCOLO DI PEGLI - COLLEGAMENTO DIRETTO CON S.S.1 AURELIA - PROGETTO DI FATTIBILITA’ TECNICO ECONOMICO” sono stati analizzati tutti i dati archeologici disponibili in associazione con le notizie reperibili da altre fonti.

Nella prima parte del lavoro (**paragrafo 2.1; 2.1.1; 2.1.2**) viene descritto sinteticamente il progetto in rapporto al territorio e alle opere da realizzare che avranno un impatto fisico con il substrato del terreno.

In seguito, vengono presentati i dati utili ad inquadrare l’area del progetto da un punto di vista geomorfologico all’interno del territorio del Comune di Genova, con particolare attenzione agli elementi riguardanti gli aspetti geografici, idrografici e geologici della zona circostante e la foce del torrente Varenna (**paragrafo 2.2**).

Queste informazioni sono state integrate da un sopralluogo (foce del torrente Varenna, collina di Multedo, litorale), con lo scopo di verificare personalmente il territorio in cui si andrà a realizzare l’opera (**paragrafo 2.3;2.3.1**)², cercando di rilevare eventuali presenze di manufatti archeologici, o indicatori di altra natura (tracce di viabilità antiche, porzioni di stratigrafia muraria, ecc.), che possano integrare le informazioni raccolte dalla lettura della bibliografia e dalla consultazione degli archivi. La natura del contesto urbano in cui si inserirà il progetto, caratterizzato da aree non accessibili perché ad uso commerciale di carattere privato (depositi Attilio Carmagnani SpA, La Superba SpA, villa Rostan sede del club calcistico Genoa), o a viabilità ad alto

¹ Il testo della VPIA è stato redatto dalla sottoscritta Francesca Giomi (soggetto abilitato alla redazione dei documenti di Archeologia preventiva – ELENCO MIBACT N° 1581).

² Vengono allegate anche alcune immagini digitali che permettono di visualizzare lo stato attuale dell’area oggetto dei futuri interventi, frutto del sopralluogo effettuato sul campo l’11 maggio 2022.

scorrimento (autostrada A10 – stazione di Genova Pegli e relativi svincoli), ha reso necessaria l'integrazione della documentazione fotografica originale mediante l'uso di foto ricavabili dal repertorio di Google Earth al fine di colmare le inevitabili lacune.

Nella redazione di questo paragrafo è stato utile prendere in considerazione anche le imponenti trasformazioni urbanistiche che le aree soggette al futuro intervento hanno già subito nel corso degli ultimi due secoli, per la valutazione di un reale rischio archeologico in ampie porzioni del territorio già fortemente modificate dallo sviluppo della rete infrastrutturale cittadina e dalla realizzazione delle possenti strutture adibite allo stoccaggio di idrocarburi.

Nella terza parte della relazione, invece, è stato analizzato il rapporto tra le zone oggetto dei futuri lavori e le informazioni ricavabili dalle Fonti. Innanzi tutto, lo studio si è concentrato sugli elementi ricavabili dagli archivi: in particolare vengono riportati i dati raccolti dai documenti consultabili presso la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Genova e la provincia La Spezia – Sede di Genova. (**paragrafo 3.1**). L'esame delle informazioni inerenti il territorio del Comune di Genova è stato basato sullo studio sia di semplici segnalazioni di rinvenimenti sporadici, che di indagini programmate e non (scavi stratigrafici e di emergenza, ricognizioni sistematiche, VPIA). L'insieme dei dati raccolti è stato organizzato e suddiviso nelle **Schede EM e VA**, presentate nell'**Allegato 1** in fondo alla Relazione, che riportano diverse voci: la denominazione del sito di rinvenimento, i toponimi, la cronologia attribuita, la descrizione dell'emergenza storico-archeologica, il grado di ubicabilità e la distanza dalle opere, i riferimenti bibliografici e di archivio, oltre all'immagine della localizzazione o, quando assente, un'immagine relativa all'iconografia storica. Nelle schede, le informazioni desunte dai documenti di archivio sono state integrate dall'analisi dei dati archeologici ricavabili dalla lettura della bibliografia edita, allo scopo di formulare il "potenziale archeologico" delle zone interessate dalle opere previste (**Carta del potenziale archeologico, doc n°100004-LL02-FT-DG-GEN-00000-00000-D-ARC-0003-0**)³.

È stata quindi proposta una sintesi storica del territorio in esame, contestualizzando i dati archeologici emersi dalla ricerca di archivio e bibliografica, corredata dalla disamina della viabilità antica (**paragrafo 3.2.1**), dall'analisi dei toponimi (**paragrafo 3.2.2**) e dalla ricerca sulle fonti cartografiche e della fotografia area (**paragrafo 3.2.3**).

Il complesso delle informazioni raccolte nel corso delle diverse attività svolte (lettura del materiale edito, verifica delle informazioni di archivio, ispezioni visive nel corso del sopralluogo) è stato sintetizzato e utilizzato per creare un documento cartografico utile a visualizzare la collocazione dei rinvenimenti storico-archeologici nelle aree interessate dall'opera prevista, anche in rapporto ai Vincoli archeologici e architettonici già esistenti (**Carta delle presenze archeologiche, doc n°100004-LL02-FT-DG-GEN-00000-00000-D-ARC-0002-0**).

Infine, nel **paragrafo 4**, sono stati confrontati i risultati della ricerca con le informazioni in nostro possesso ricavabili dal progetto, in modo da formulare l'indicazione del "potenziale archeologico" per le zone coinvolte dai lavori previsti (**Carta del potenziale archeologico, doc n°100004-LL02-FT-DG-GEN-00000-00000-D-ARC-0003-0**) e del "rischio archeologico relativo" (**Carta del rischio archeologico relativo, doc n°100004-LL02-FT-DG-GEN-00000-00000-D-ARC-0004-0**).

In ultimo, vengono riportati la bibliografia, l'elenco dei siti internet e degli archivi consultati (**paragrafo 5**) e allegate le schede **EM – VA** (**paragrafo 6**).

³ I riferimenti topografici riportati nelle **schede EM1-7 e VA 1-2b** sono stati, infine, posizionati nella **Carta delle presenze archeologiche, doc n°100004-LL02-FT-DG-GEN-00000-00000-D-ARC-0002-0**.

2. RELAZIONE INTRODUTTIVA

2.1 IL PROGETTO: DESCRIZIONE DELL'OPERA IN PREVISIONE DELL'IMPATTO DEGLI INTERVENTI EDILI SUL SOTTOSUOLO

La finalità dell'opera è quella di migliorare l'esistente collegamento viario che risulta, per caratteristiche geometriche, penalizzante nei confronti del traffico pesante. Le citate carenze si rilevano in particolare nella svolta a destra per i mezzi pesanti provenienti dallo svincolo di Pegli verso via dei Reggio e nel sottopasso ferroviario sulla via Pacoret De Saint Bon che presenta una limitazione in altezza pari a 3,20 m⁴.



Figura 2-1. Fotopiano riferito alla situazione attuale (da Google Earth 2022)

Il ramo di collegamento tra l'uscita del casello di Genova Pegli e via dei Reggio è caratterizzato da una sede stradale con una corsia per senso di marcia, senza banchine e con larghezza variabile (tra i 3,50 m e i 4,00 m circa). L'aspetto maggiormente critico è rappresentato dall'intersezione e dalla svolta in via dei Reggio, la cui manovra, attualmente semaforizzata dopo l'avvenimento di alcuni incidenti stradali, risulta caratterizzata da raggio di curvatura particolarmente stretto (10 m circa). L'immissione in via Aurelia da via Pacoret De Saint Bon è invece garantita tramite un'intersezione semaforizzata, che spesso comporta tempi di attesa elevati.

⁴ Questa sezione fa riferimento, come fonte dei dati proposti, alla Relazione Generale 100004-LL02-PF-DG-GEN-00000-00000-R-GEN-0002-0.

Il presente Progetto di Fattibilità Tecnico Economica riguarda il collegamento diretto tra lo svincolo di Pegli e la S.S.1 Aurelia. Tale collegamento sarà realizzato attraverso una rampa che, sottopassando l'area "Carmagnani", affiancherà l'attuale via Simone de Pacoret De Saint Bon per attestarsi sull'intersezione esistente, adeguata con una rotonda di nuova realizzazione.



Figura 2-2. Planimetria di progetto (documentazione fornita dalla committenza)

La nuova viabilità si rende necessaria per consentire continuità dei flussi di accesso per lo svincolo di Genova Pegli, che oggi transitano all'interno di un quartiere residenziale in modo discontinuo e tortuoso. Il nuovo raccordo viabilistico consentirà l'innesto diretto tra la via Aurelia e l'Autostrada A10, passando prevalentemente in sottosuolo tramite galleria artificiale.

Il progetto architettonico e del paesaggio ha la finalità di trasformare un'infrastruttura viabilistica complessa in 'opportunità di riqualificazione urbana', attraverso la creazione di un parco pubblico che si integra perfettamente all'interno dello svincolo di progetto (area nord): il parco utilizza le forme curve dettate dalla viabilità per creare diaframmi e scarpate verdi, rampe pedonali dallo sviluppo dolce ed allineamenti di alberature che, dal perimetro, conducono progressivamente verso il centro del parco in una sorta di 'spirale' che trasforma lo svincolo da spazio di risulta a centro sportivo immerso nel verde.

Nella parte sud, la connessione con la via Aurelia consente di liberare aree fatiscenti e creare percorsi pedonali ampi e protetti da alberature: la nuova rotonda sorge lungo l'asse storico di villa Rostan, ristabilendo l'antico sistema di landmark territoriali interconnessi che favoriscono visuali paesisticamente significative. Nella relazione generale si sottolinea come, in sede progettuale, sia stata posta, in partenza, attenzione alla valorizzazione del contesto storico di villa Rostan e al ripristino della vista aperta in direzione del mare.



Figura 2-3. Foto inserimento su immagine aerea zenitale del render di progetto (documentazione fornita dalla committenza)



Figura 2-4. L'area della rotonda all'intersezione con la S.S.1 Aurelia (documentazione fornita dalla committenza)



Figura 2-5. L'area, sistemata a verde pubblico, in corrispondenza dell'imbocco nord (documentazione fornita dalla committenza)

La nuova infrastruttura si compone dei seguenti tratti, con la seguente sequenza partendo da nord e procedendo verso sud:

1. un primo tratto di raccordo tra la rampa di accesso al casello autostradale e la nuova viabilità, compreso tra le progressive -0+064 e 0+040 (Tratto A);
2. un secondo tratto compreso tra la progressiva 0+040 e 0+080, ottenuto mediante sezione in trincea delimitata da due scarpate laterali con inclinazione 7 su 4 (Tratto B);
3. un terzo tratto compreso tra la progressiva 0+080 e 0+091.48, in cui la piattaforma è in trincea compresa da opere di sostegno in conglomerato cementizio armato (Tratto C);
4. un primo tratto di galleria artificiale, realizzato mediante metodo "Milano", compreso tra le progressive 0+091.48 0+180 (Tratto D);
5. un secondo tratto di galleria artificiale, compreso tra le progressive 0+180 e 0+200, in cui l'infrastruttura sotto attraversa sia la viabilità di accesso al casello autostradale, sia il percorso pedonale denominato "via Antica Romana di Pegli" (Tratto E);
6. un terzo tratto di galleria artificiale, ricadente all'interno dell'area "Carmagnani", compreso tra le progressive 0+200 e 0+310.75 (Tratto F);
7. un tratto di sottovia ferroviario, realizzato con scatolare in conglomerato cementizio messo in opera mediante spinta, compreso tra le progressive 0+310.75 e 0+345.69 ((Tratto G);
8. un ultimo tratto in trincea compreso tra un muro in conglomerato cementizio armato (ciglio destro) e scarpata inclinata 7 su 4 (ciglio sinistro) (Tratto H);
9. la rotonda e i rami di collegamento con la viabilità esistente di S.S.1 e via Pacoret de Saint Bon (Tratto I).

I tratti iniziali, A e B, comportano una compromissione del suolo di grado inferiore riconducibile a lavori di rifacimento della sede stradale già in essere, ma con un graduale aumento della profondità di scavo (tratto C) nell'ottica di realizzare l'imbocco per la galleria artificiale

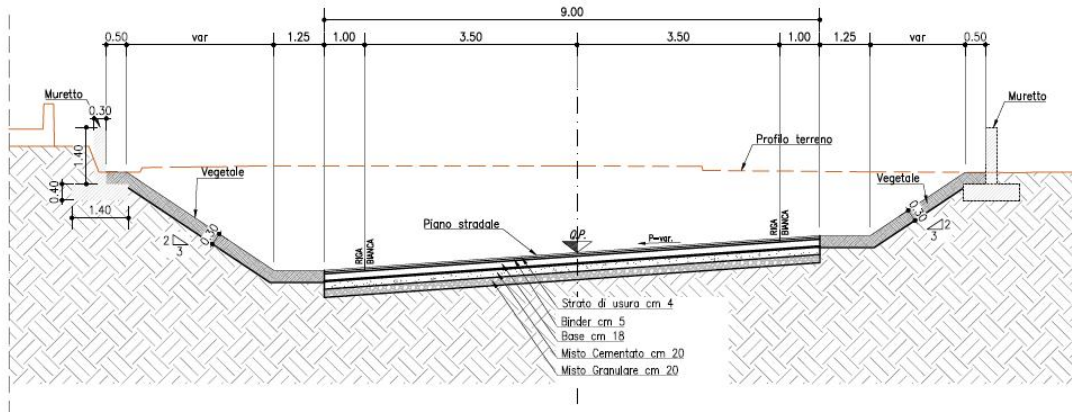


Figura 2-6. Sezione di progetto tratto B: è presente una sezione in trincea, delimitata da due scarpate laterali, che raccordano la piattaforma con il piano campagna esistente. (documentazione fornita dalla Committenza)

Nel Tratto C, visti gli spazi limitrofi disponibili, è necessario adottare una sezione in trincea confinata lateralmente da due opere di sostegno in conglomerato cementizio armato. Sulla sommità delle scarpate sono realizzati due muri in conglomerato cementizio armato, di altezza pari ad 1 m, aventi la duplice funzione di parapetto e di contenimento delle eventuali acque di ruscellamento che potrebbero (in caso di eventi meteorici estremi) interessare le aree circostanti la nuova infrastruttura.

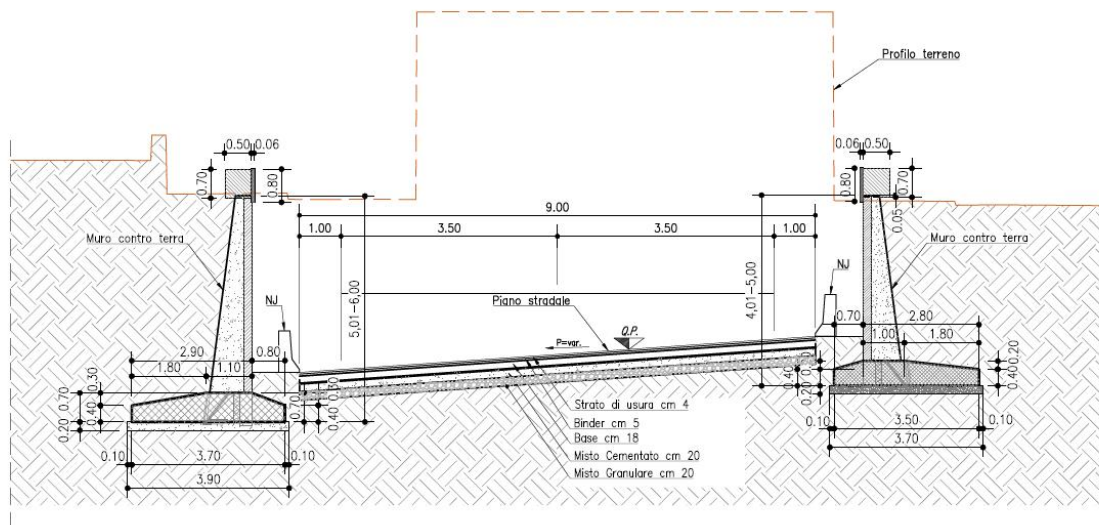


Figura 2-7. Sezione di progetto tratto C (documentazione fornita dalla committenza)

Per i tratti D, E ed F, si prevede la realizzazione di una galleria artificiale con metodo “Milano”. La sezione si compone di un solettone di copertura in conglomerato cementizio armato, intestato su due allineamenti paralleli di paratie costituite da pali di grande diametro. Completa la sezione la realizzazione di un solettone di fondo, sempre in conglomerato cementizio armato, da cui si elevano di setti di rivestimento interni (anche essi in conglomerato cementizio armato) della sezione di galleria artificiale.

Nel tratto G, data la presenza della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, si prevede la realizzazione di uno scatolare in conglomerato cementizio messo in opera mediante spinta.

Nel tratto I si prevede la realizzazione di una rotatoria sulla attuale via Aurelia. Dall'osservazione della documentazione progettuale si evince come l'opera sia da considerarsi a raso, con lavorazioni di scavo minime relative alla posa dei sottoservizi funzionali e alle fondazioni delle opere in muratura.

2.1.1 Fasi di realizzazione dei tratti D, F

Nella prima fase si prevede la realizzazione dello scavo per raggiungere la quota della testa pali che costituiscono le paratie della galleria artificiale e la quota di intradosso del solettone di copertura della galleria.

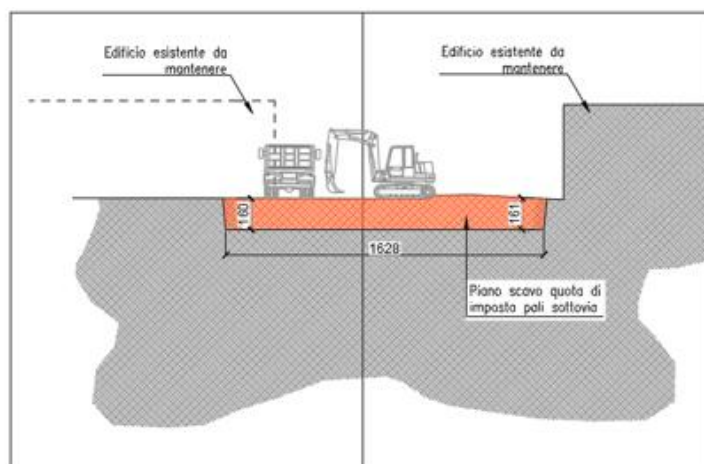


Figura 2-8. Realizzazione galleria artificiale (documentazione fornita dalla committenza)

Nella seconda fase, operando dal piano di fondo scavo della prima fase, si provvederà a realizzare le paratie di pali di grande diametro. L'area di scavo di prima fase avrà anche la funzione di pista di cantiere per l'approvvigionamento dei materiali di costruzione per i pali.

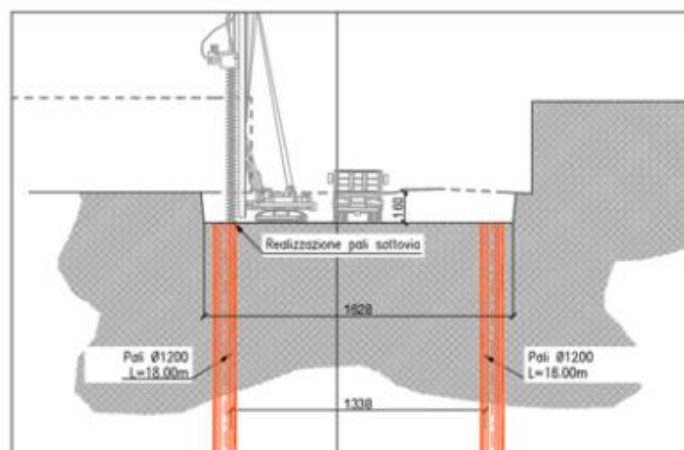


Figura 2-9. Fase 2 realizzazione galleria artificiale (documentazione fornita dalla committenza)

Completate le paratie di pali, si provvederà alla realizzazione del solettone di copertura superiore. L'approvvigionamento dei materiali da costruzione potrà avvenire sempre mediante l'utilizzo dell'area di fondo scavo della prima fase. A completamento di tale fase si provvederà al ripristino del piano campagna esistente.

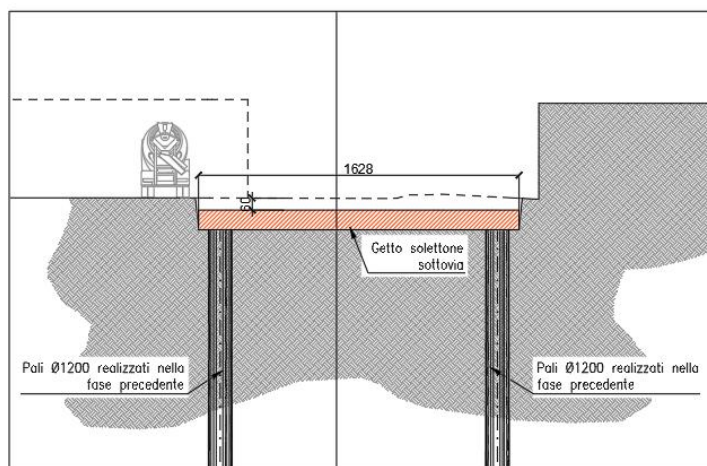


Figura 2-10. Fase 3 realizzazione galleria artificiale (documentazione for ita dalla committenza)

Nella Fase 4, a valle dei tempi di maturazione delle solettone di copertura e delle paratie di pali, si può procedere con lo scavo del terreno compreso all'interno della sezione di galleria artificiale. Nel caso di sezioni con presenza di falda ed assenza di substrato roccioso sotto la quota di intradosso del solettone di fondo, già nella Fase 2, si dovrà provvedere alla realizzazione di un tappo di fondo mediante l'uso di iniezioni o jet grouting. Tale tappo di fondo avrà la funzione di evitare di avere problemi di allagamento dello scavo, unitamente a problematiche di sollevamento dello scavo e induzione di cedimenti per subsidenza sulle aree limitrofe.

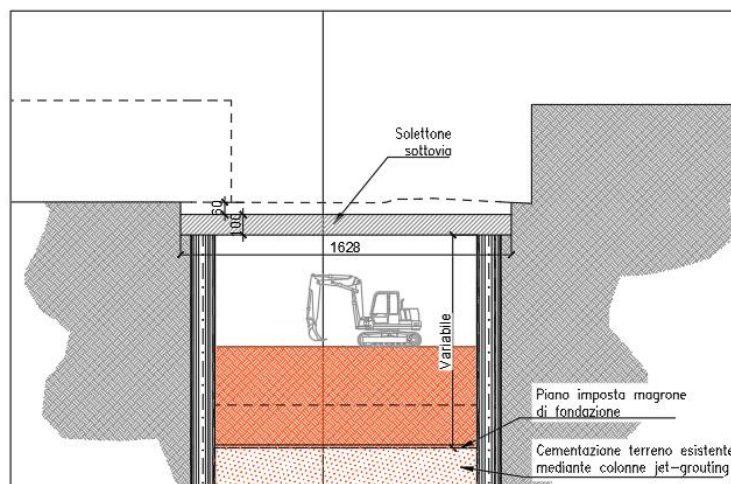


Figura 2-11. Fase 4 realizzazione galleria artificiale (documentazione fornita dalla committenza)

Infine, nella Fase 5 si prevede il getto della soletta di fondazione del sottovia, la realizzazione della pavimentazione stradale e delle opere annesse, ed il riempimento sul solettone superiore per ripristino condizioni esistenti.

2.1.2 Fasi di realizzazione del tratto E

Lungo il tratto E, la galleria artificiale sotto attraversa sia la viabilità di accesso al casello autostradale, sia il percorso pedonale denominato "via Antica Romana di Pegli". In questo tratto si rende necessaria la realizzazione di due paratie di pali Ø1200 provvisionali, al fine di raggiungere il piano scavo alla quota di imposta dei pali del sottovia.

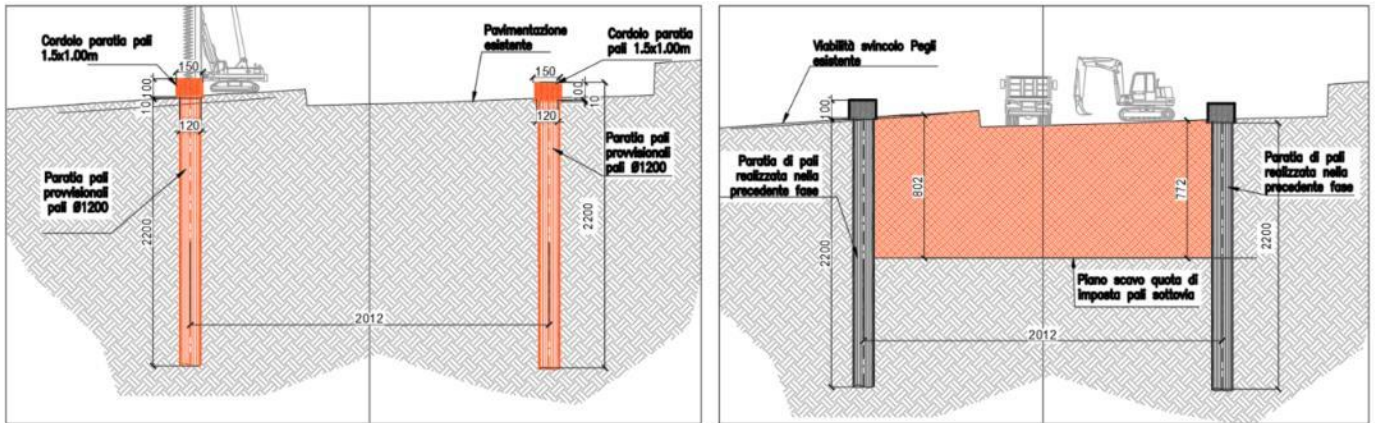


Figura 2-12. Fase 1 e 2 realizzazione sottovia svincolo autostradale (documentazione fornita dalla committenza)

Successivamente, si prevede la realizzazione dei pali del sottovia e del getto del solettone, in analogia a quanto indicato per il tratto F. Si procede quindi allo scavo di sbancamento all'interno del sottovia fino al raggiungimento del piano di imposta del magrone di fondazione, al getto della soletta di fondazione e alla realizzazione della pavimentazione stradale e opere annesse. Infine, si prevede, al di sopra del solettone superiore del sottovia, un riempimento con materiale alleggerito cementato al fine di ripristinare le condizioni esistenti ed il piano della viabilità di accesso al casello autostradale.

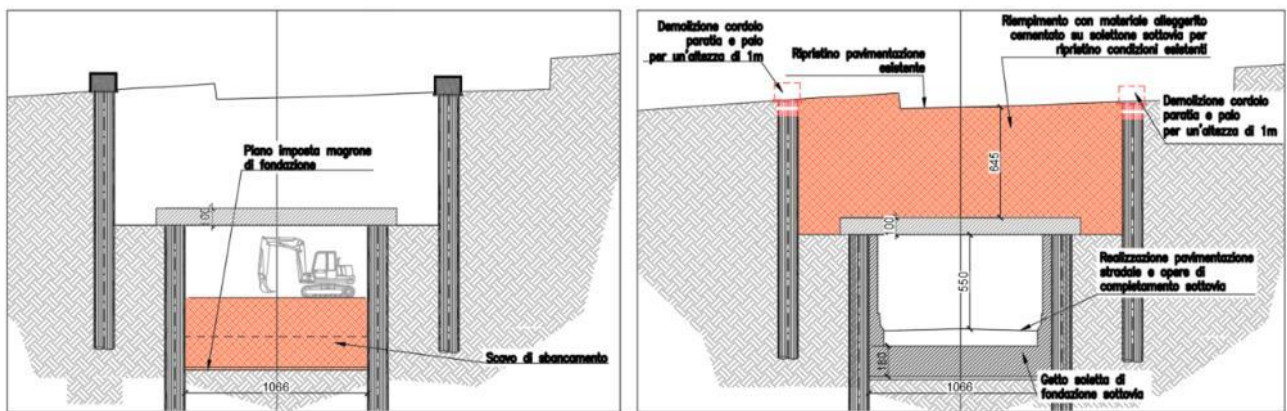


Figura 2-13. Fase 5 e 6 realizzazione sottovia svincolo autostradale (documentazione fornita dalla committenza)

Durante tale fase, sarà interferito anche la viabilità pedonale definita "via Antica Romana". Si provvederà a deviare tale viabilità, ricreando nell'ambito delle aree di cantiere percorsi dedicati non interferenti con le lavorazioni.

2.2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE: L'AREA DI COLLOCAZIONE DEL PROGETTO IN RAPPORTO AGLI ASPETTI GEOGRAFICI, IDROLOGICI E GEOMORFOLOGICI

L'area oggetto degli interventi in progetto si colloca, geologicamente, nel cosiddetto "Settore di Ponente" (Gruppo di Voltri e Zona Sestri - Voltaggio) In tale settore viene considerata quella porzione di territorio compresa tra il Comune di Arenzano ad ovest, i comuni di Mele, Masone e Ceranesi a nord e delimitata ad est dalla dorsale Bric Rocca dei Corvi – Bric Teiolo – Monte Figogna che lo separa dalla Val Polcevera. Questa zona è caratterizzata da una fascia costiera molto stretta e contrassegnata da un'alta densità urbana che si spinge sui rilievi immediatamente a ridosso del mare. Le catene montuose sono le più imponenti del genovesato e raggiungono quote comprese tra i 700 ed i 1100 m a soli 6-10 km dal mare, presentandosi acclivi, ricoperte da vegetazione (prevalentemente boschi di castagni e pinete) fino a quote intorno ai 700 m; oltre questa quota il suolo diventa molto sottile e l'ammasso roccioso affiora diffusamente. I corsi d'acqua, a regime torrentizio, presentano impostazione principale nord-sud, ma il loro corso è quasi sempre irregolare, condizionato dalla tettonica e modellato dagli agenti geomorfologici. Le valli ponentine, tranne che nei tratti terminali sulle piane alluvionali dove l'urbanizzazione è intensa, presentano piccoli nuclei di case per lo più rurali, versanti sistemati a fasce un tempo utilizzati per coltivazioni ortofrutticole e orti in semi-abbandono. Tutto questo settore di Ponente è stato seriamente coinvolto dagli eventi alluvionali degli anni '91-'94 e limitatamente all'abitato si Sestri nell'evento del 2010, con manifestazioni di fenomeni erosivi dilavanti e frane di varie dimensioni, che spesso hanno causato danni ingenti⁵.

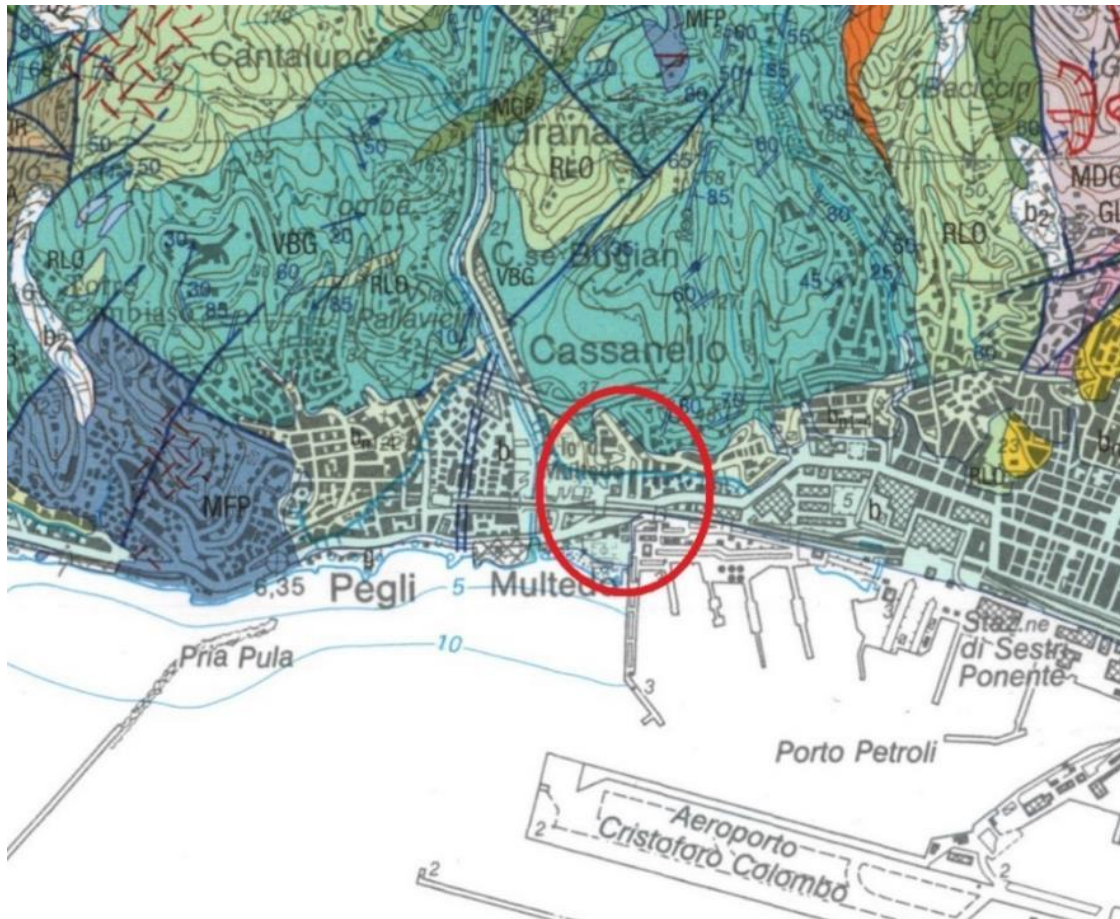


Figura 2-14. L'area di interesse posizionata sulla Carta Geologica di Italia (Capponi 1994)

L'area di nostro interesse trova collocazione in adiacenza alla foce del bacino del torrente Varena. Quest'ultimo sfocia nel Mar Ligure tra le località di Multedo e Pegli, nella zona del Ponente genovese, in un tratto di costa non interessato dai limitrofi ambiti portuali ed è compreso tra la Val Polcevera a nord e nord-est,

⁵ Questa sezione fa riferimento, come fonte dei dati proposti, alla Relazione Geotecnica e Sismica 100004-LL02-PF-DG-GTA-00000-00000-R-APE0001-0_0.

il bacino del torrente Stura a nord-ovest, il bacino del torrente Chiaravagna, e dei rii Molinassi e Rostan ad est ed i bacini del torrente Leiro, Branega, S. Pietro e Rexello ad ovest. Si sviluppa in direzione nord-sud per circa 9 km, con una ampiezza massima in senso est-ovest di circa 4,5 km ed occupa una superficie di circa 22 kmq. L'ambiente vallivo è di grande pregio sia per valori naturalistici (geologici, idrici, vegetazionali e faunistici), sia per valori insediativi (ambiente di villa del nucleo di Granara, antiche cartiere e mulini) e infrastrutturali (viadotti della linea ferroviaria Genova-Ovada, ponti stradali in pietra). Le più antiche attività vallive sono rappresentate dalle cartiere (nella frazione Carpenara esistono edifici di origine sei-settecentesca) e dai mulini; a Chiesino la cartiera Ghigliotti, impiantata nel 1845, ha recentemente interrotto la sua produzione. Queste attività sono state favorite dalla ricchezza di acqua presente nella valle, per cui, contemporaneamente alla crescita, nel Ponente genovese del nucleo industriale di Voltri, già alla fine del settecento nelle valli del Leiro, del Cerusa e del Varenna si svilupparono le cartiere, con gli edifici e l'insieme delle opere idrauliche ad essi funzionali, di cui rimane in Val Varenna una rete di canali a tutt'oggi meritevoli di recupero.

Un altro elemento fondamentale della struttura insediativa è costituito dalle ville, che comprendevano sia la parte produttiva agricola del podere che la residenza per la villeggiatura, secondo un modello tipicamente genovese.

I dati stratigrafici e geotecnici utilizzati sono stati elaborati sulla base dei risultati di campagne di indagini geognostiche pregresse eseguite in prossimità del tracciato dell'opera in esame. Nella relazione geotecnica si fa riferimento a questi dati con la denominazione "Indagini Bibliografiche" e si intende un database di log stratigrafici riguardanti il territorio del Comune di Genova reperiti presso l'ente pubblico, finalizzati alla caratterizzazione del sito per varie opere e risalenti a differenti epoche (1975-1999). Di tali campagne di indagini sono stati reperite le sole stratigrafie di sondaggio.

I dati identificativi dei sondaggi selezionati e le relative caratteristiche principali sono riportati nella Tabella seguente.

Nelle Figure 2.15, 2.16, 2.17 si riporta la posizione dei sondaggi identificati in Tabella 2.1, suddividendo il tracciato dell'opera in tre zone:

- | | |
|--|----------------------------------|
| - Zona 1: casello autostradale Genova-Pegli/Via Reggio | progr. 1-0+000.00 , 11-0+200.00 |
| - Zona 2: "Carmagnani" - | progr. 11-0+200.00 , 17-0+320.00 |
| - Zona 3: Via Pacoret/Via Ronchi - | progr. 18-0+340.00 , 23-0+427.30 |

Confrontando la posizione dei sondaggi con il tracciato si evidenzia come le "Indagini Bibliografiche" coprono (almeno per gli aspetti della ricostruzione stratigrafica preliminare) il tracciato stesso.

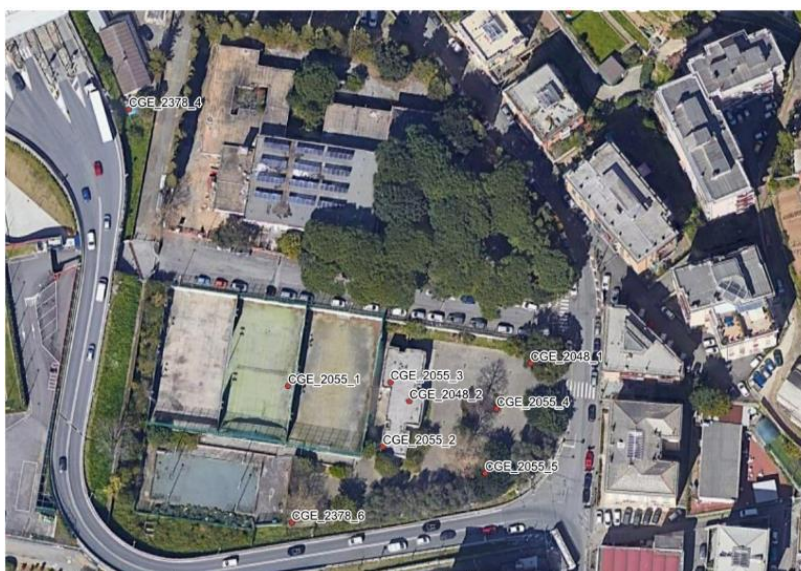


Figura 2-15. Stralcio di planimetria con ubicazione delle indagini bibliografiche – zona Casello Ge-Pegli – Via Reggio

Sigla	Figura (rif.)	Anno indagine	Quota (m s.l.m.)	Profondità (m)	Formazioni	Falda (da t.f.)
CGE_2048_1	3.1	1997	p.c.	13	R; C; CS	
CGE_2048_2	3.1	1997	p.c.	9.5	R; C; CS	
CGE_2055_1	3.1	1975	19.48	20	R; C; CS	5.76
CGE_2055_2	3.1	1975	16.88	20	R; C; CS	3.47
CGE_2055_3	3.1	1975	19.25	20	R; C; CS	
CGE_2055_4	3.1	1975	15.69	20.5	R; C; CS	4.25
CGE_2055_5	3.1	1975	16.93	19	R; C; CS	5.20
CGE_2378_6	3.1/3.2	1996	p.c.	30	R; C; CS	-
CGE_2378_E	3.2	1999	p.c.	30	R; C; CS	3.00
CGE_2378_7	3.2	1996	p.c.	20	R; C; CS	
CGE_2378_8	3.2	1996	p.c.	30	R; C; CS	
CGE_2378_9	3.3	1996	p.c.	20.4	C; BR	
CGE_2378_G	3.3	1999	p.c.	20	C; BR	2.50
CGE_2452_B1	3.3	1999	p.c.	10	C; BR	
CGE_2452_B2	3.3	1999	p.c.	10	BR	
CGE_2452_B3	3.3	1999	p.c.	10	R; BR ?; ORV	
CGE_2452_B4	3.3	1999	p.c.	10	R; DA; ORV	
CGE_2452_A2	3.3	1999	p.c.	10	R; DA; ORV	
CGE_2452_A3	3.3	1999	p.c.	10	R; BR	
CGE_2452_A4	3.3	1999	p.c.	10	R, DA; ORV	
CGE_2452_A5	3.3	1999	p.c.	10	R, DA; ORV	
CGE_2452_A6	3.3	1999	p.c.	10	R, DA; ORV	

Tabella 2. 1 Scheda riepilogativa delle indagini bibliografiche reperite e selezionate per l'opera in esame



Figura 2-16. Stralcio di planimetria con ubicazione delle indagini bibliografiche – zona “Carmagnani”



Figura 2-17. Stralcio di planimetria con ubicazione delle indagini bibliografiche – zona Via Pacoret-Via Ronchi

Relativamente all'assetto geologico dell'area in esame risulta utile fare riferimento direttamente alla consultazione della relazione geologica (100004-LL02-PF-DG-GEO-00000-00000-R-GEO-0001-0) Nelle due zone identificate come "Casello autostradale Ge-Pegli/via Reggio" e "Carmagnani" (Fig. 2.15 e 2.16), la formazione prevalente è quella dei Calcescisti del Turchino; la successione stratigrafica che emerge dai dati a disposizione indica:

- Strato superficiale costituito da alternanze di terreni di riporto, limi argillosi bruni-rossastri; sabbie limose con clasti. Spessore variabile tra 0-6 m circa da p.c.;
- "Cappellaccio" di alterazione dei Calcescisti, disarticolato, umido, poco consistente, con abbondanti livelli "talcosi". Spessore variabile tra 1.5-4 m circa;
- Calcescisti molto alterati e fratturati, scistosità prevalentemente verticale, livelli talcosi;
- Calcescisti da fratturati a compatti, vene di quarzo.

Nelle zona identificata come "via Pacoret/via Ronchi" (Fig. 2.17), si osserva un passaggio dalla formazione dei Calcescisti del Turchino, prevalente nel tratto a monte della ferrovia, a una successione stratigrafica che vede livelli di Breccie poligeniche (appartenenti presumibilmente alla Formazione delle Breccie di Costa Gravara) a strati superficiali di riporto eterogeneo alternati a depositi alluvionali e/o costieri (vicinanza con torrente Varenna e con la costa, al substrato costituito dalle Argille di Ortovero).

I riporti antropici e i livelli superficiali di copertura sono costituiti da materiale eterogeneo di varia granulometria e composizione e possono contenere anche laterizi, ciottoli, blocchi lapidei e conglomerato cementizio (rinvenuti nei sondaggi). Nel contesto fortemente urbanizzato che caratterizza la zona in esame, il materiale di riporto assume spessori variabili da pochi centimetri fino a qualche metro. In alcune zone sono state riscontrate anche tracce di idrocarburi.

I depositi alluvionali e marini si sviluppano, invece, prevalentemente nell'area tra la linea ferroviaria e la costa, nel sito identificato come Zona 3 (Fig. 2.17). Le alluvioni del torrente Varenna sono costituite principalmente da sabbie limose, sabbie medio-fini, ghiaie medie e grossolane a matrice sabbiosa-limosa.

I depositi di spiaggia sono formati da sabbie e ghiaie, interdigerati con i depositi alluvionali e con i riporti antropici. Lo spessore, nella zona di interesse, è abbastanza regolare e può raggiungere 5-6 m costituendo la copertura della formazione delle Argille di Ortovero (ORV). Si deve osservare che le informazioni desumibili da tali sondaggi riguardano solo una descrizione di massima della stratigrafia (non sono disponibili le cassette ma solo i log stratigrafici) e mancano totalmente informazioni su parametri geotecnici (prove in sito, campionamenti, livelli di falda, ecc.).

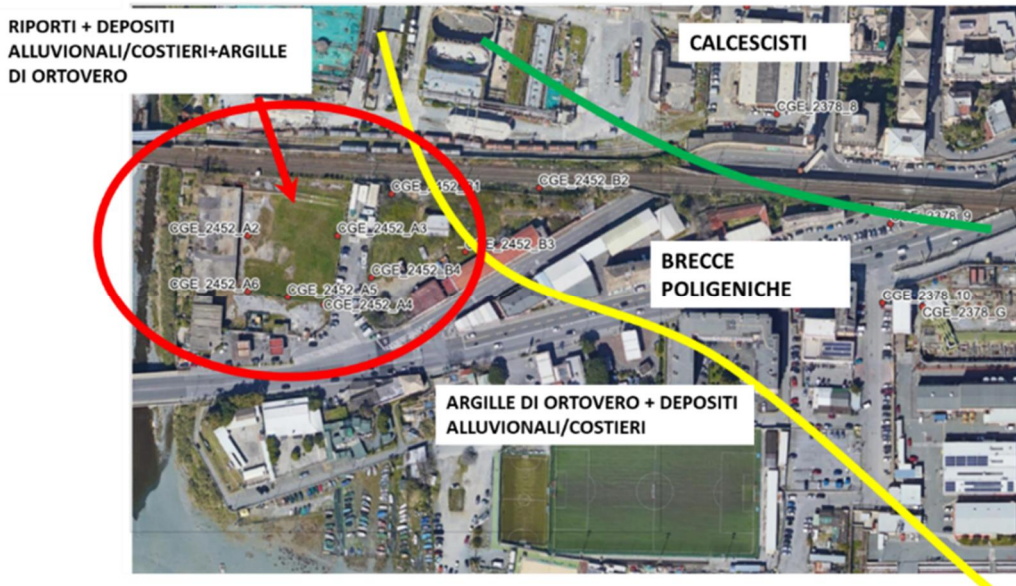


Figura 2-18. Correlazioni stratigrafiche di tentativo in base alle informazioni disponibili

2.3 I RISULTATI DEI SOPRALLUOGHI SUL CAMPO

Si è proceduto ad effettuare una ricognizione sul campo riguardante le aree limitrofe alle operazioni in programma: in particolare il controllo sul territorio si è concentrato sul versante collinare soprastante e lungo la via Antica Romana di Pegli, indicata dalla bibliografia di riferimento come ricca di rinvenimenti di interesse archeologico (anche se non in diretta adiacenza con le aree di nostro interesse). La lettura risulta essere molto difficoltosa a causa dell'elevatissimo grado di antropizzazione dell'area mentre la visibilità al suolo è, nella quasi totalità dei casi, nulla. L'attività svolta ha comunque permesso di ragionare sul rapporto fra la viabilità attuale e quella storica, ancora ben conservata attraverso un sistema di *creux*, scalinate e stradine secondarie. Come già anticipato nell'introduzione metodologica si rimarca, in questa sede, la necessità di fare affidamento sulla fotografia satellitare di repertorio per quanto riguarda le aree ad accesso limitato.

Si è pertanto optato, in questi casi, per l'utilizzo dell'archivio di immagini ricavabili da Google Earth che, grazie all'integrazione con i modelli 3D del suolo e degli edifici, permette un'interpretazione maggiormente realistica dei luoghi rispetto all'utilizzo del solo Google Street View o dei tradizionali archivi di fotografie aeree bidimensionali (per ogni singolo scatto riportato viene comunque indicata la sua provenienza).

2.3.1 Immagini fotografiche risultanti dalla ricognizione sul campo



FOTO 2



Figura 2-20. Luogo di realizzazione della rotonda in progetto (vista da est SS1 Aurelia – prosecuzione di via S. Pacoret de Saint Bon satellitare da Google - 2022)

FOTO 3



Figura 2-21. Sullo sfondo il luogo di realizzazione della rotonda in progetto (vista da nord – strada senza sbocco intersecante con SS1 Aurelia)

FOTO 4



Figura 2-22. L'area di intervento in rapporto alla linea costiera (ripresa satellitare da Google - 2022)

FOTO 5



Figura 2-23. L'area che sarà interessata dalla costruzione della strada di collegamento tra la stazione autostradale e la S.S.1 Aurelia, attualmente pertinenza private della Attilio Carmagnani SpA (ripresa satellitare da Google - 2022)

FOTO 6



Figura 2-24. L'area di realizzazione dello svincolo elicodale, si nota l'intersezione con via Antica Romana di Pegli (vista da sud – via dei Reggio)

FOTO 7



Figura 2-25. La foce del torrente Varena (vista da nord)

FOTO 8

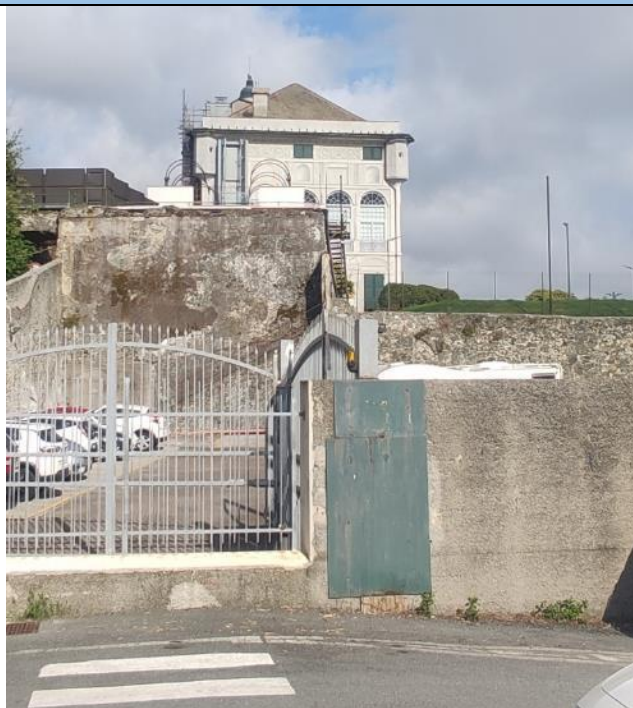


Figura 2-26. Villa Rostan, posta in prossimità dell'area delle lavorazioni (vista da ovest)

FOTO 9



Figura 2-27. Via Antica Romana di Pegli, punto di intersezione con via dei Reggio (vista da est)

FOTO 10



Figura 2-28. Via Antica Romana di Pegli, punto di intersezione con via Castagnevizza (vista da est)

FOTO 11



Figura 2-29. Via Antica Romana di Pegli, tratto tra intersezione viale Villa Chiesa e via Castagnevizza (vista da ovest)

FOTO 12



Figura 2-30. Via Antica Romana di Pegli, punto di intersezione con viale Villa Gavotti (vista da est)

FOTO 13



Figura 2-31. Ingresso Villa Chiesa (vista da viale Villa Chiesa)

3. LE FONTI UTILIZZATE

3.1 DATI ARCHEOLOGICI

La ricerca e la localizzazione dei Vincoli architettonici e archeologici presentati nel corso di questo lavoro è avvenuta presso gli archivi fisici della competente Soprintendenza e attraverso la fruizione dei dati messi a disposizione attraverso i siti del Ministero per la Cultura - www.vincoliinrete.beniculturali.it, e il più specifico www.liguriavincoli.it - dedicato al patrimonio del solo territorio ligure.

Le fonti in questione permettono di accedere al censimento che riguarda i Beni culturali “immobili” (archeologici e architettonici) ed i Beni paesaggistici, dei quali sia stato riconosciuto l’interesse, senonché i vincoli relativi ai Beni culturali “mobili” (di interesse storico-artistico, archivistico, bibliografico, etnoantropologico ed archeologico), noti e schedati dall’ICCD.

Si è inoltre preso in considerazione il Piano Urbanistico Comunale (PUC) della Città Metropolitana di Genova il quale si ispira ai principi informatori della pianificazione territoriale, definiti dalla Legge urbanistica della Regione Liguria, 4 settembre 1997, n. 36.

Va ricordato tuttavia che non esiste una “Carta Archeologica” del territorio cittadino alla quale fare riferimento poiché a tutt’oggi tale utile strumento non è stato ancora realizzato.

A livello regionale è invece presente un database online costituito dalla “Carta del Patrimonio Archeologico, Architettonico e Storico-Ambientale Ligure⁶”. La risorsa risulta essere molto utile per l’analisi di aree extraurbane, poiché integrato con i dati del PTCP risalente agli anni Ottanta del secolo scorso, realizzato sotto la supervisione del professor Tiziano Mannoni, ma, per quanto riguarda invece l’area degli interventi in progetto si ravvisa una totale sovrapposizione con i dati reperibili su www.liguriavincoli.it.

Grossa parte dei dati raccolti e confluiti in questo paragrafo sotto forma di schede, proviene dalla consultazione degli archivi della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Genova e la Provincia di La Spezia. Tra i fascicoli analizzati presso l’Archivio corrente e l’Archivio storico della Soprintendenza è stata consultata la documentazione relativa alle seguenti pratiche:

- assistenze archeologiche,
- campagne di scavo archeologico,
- progetti di ricerca,
- verifiche preventive di interesse archeologico (VPIA),
- segnalazioni e rinvenimenti,
- sondaggi archeologici.

Al fine di organizzare al meglio i dati disponibili per le singole aree di interesse si è provveduto alla realizzazione di schede di sintesi che riassumono le conoscenze edite del settore storico-archeologico e le informazioni ricavate dallo spoglio degli archivi della suddetta Soprintendenza ABAP per la Città Metropolitana di Genova e la provincia di La Spezia (gentilmente messi a nostra disposizione dal dottor S.L. Trigona e dalla dottoressa F. Sciamanna).

Il complesso delle informazioni raccolte dallo studio delle suddette fonti è confluito nella redazione di tabelle – denominate **EM** (Emergenze) – le quali riportano tutte le informazioni necessarie ad una rapida collocazione del bene segnalato sul territorio (vedi **Allegato 1**).

Si è altresì deciso di includere nel censimento qui proposto una selezione di Vincoli architettonici che presentino caratteristiche considerate utili per la comprensione del contesto in cui si opera; questi ultimi sono indicati con la sigla **VA** (Vincolo architettonico o architettonico/archeologico quando congiunto) ed il relativo numero progressivo (vedi **Allegato 1**).

⁶ <http://svcarto.regione.liguria.it/geoviewer2/pages/apps/geoportale/index.html?id=51>

3.1.1 Emergenze di interesse archeologico – Schede EM/VA

Le schede, proposte nell'**Allegato 1**, fanno riferimento ad indagini archeologiche realizzate, nell'ambito dell'archeologia preventiva, nei pressi dell'area interessata dall'opera in progetto e ad informazioni desunte dalla bibliografia di settore (area quartieri di Pegli - Sestri Ponente - Multedo). La scheda **EM-1** non fa riferimento a un rinvenimento vero e proprio, ma all'ipotesi di tracciato della *via Aemilia Scauri/Aurelia* (seppure con le incertezze date dalla complessità della questione oggetto di continuo confronto scientifico), mentre **EM-3** si riferisce ad un'evidenza negativa, ovvero a un'indagine che non ha restituito risultati d'interesse archeologico. Le schede **EM-2** e **EM-4** sono pertinenti a rinvenimenti archeologici di particolare importanza poiché posti in prossimità dell'area di intervento; la scheda **EM-5** fa riferimento ad un vincolo archeologico pertinente a un tratto di viabilità antica rinvenuta in prossimità delle pendici collinari pegliesi. Le schede **EM-6** e **EM-7**, infine, si riferiscono a due castellari dell'età del Ferro rinvenuti nell'entroterra di Pegli e Sestri Ponente. Si riportano inoltre (sempre in **Allegato 1**) i principali Vincoli architettonici riguardanti l'area in oggetto: in merito alla scheda **VA-2** si sottolinea come il vincolo sia da considerarsi, anche se non esplicitato, da estendersi al sedime circostante poiché la struttura originaria è ascrivibile almeno al periodo medievale. Le schede **VA-1** e **VA-2b** sono invece riportate solamente per completezza di informazione rispetto all'areale oggetto delle future lavorazioni, ma non comportano considerazioni di tipo archeologico.

3.2 SINTESI DEL POPOLAMENTO DEL TERRITORIO E DEL CONTESTO STORICO

3.2.1 Sintesi storica

L'area del Ponente cittadino ha tracce di frequentazione umana risalenti al periodo protostorico, come testimoniato dalla presenza di un castellaro dell'Età del Ferro (V-IV sec a.C. - **EM-6**) rinvenuto nell'area collinare retrostante Sestri Ponente – noto come Bric Castellar⁷ - e di un secondo castellaro in prossimità della località "Castello" a Pegli⁸ (**EM-7**).

L'area, già in passato, trovava posto nel complesso sistema della viabilità costiera ligure e molte sono le ipotesi sui tracciati stradali di epoca romana e medievale: alcuni rinvenimenti (**EM-1**; **EM-2**; **EM-4**; **EM-5**) ci vengono in aiuto nel tracciare un ipotetico itinerario che in parte è mantenuto dalla moderna S.S.1 Aurelia, seppure più a valle in prossimità del mare, sfruttando quello spazio fra collina e costa venutosi a creare - in tutto l'arco costiero cittadino - mediante la continua azione di riempimenti a mare funzionali alla creazione di spazi portuali.

Questa porzione del territorio genovese fu inserito nel complesso sistema della viabilità romana a seguito della creazione della *via Aemilia Scauri*: strada di comunicazione fatta costruire dal censore Marco Emilio Scauro nel 109 a.C. Secondo la testimonianza del geografo Strabone, la via partiva da *Luna* (Luni) e raggiungeva *Vada Sabatia*, l'odierna Vado Ligure, presso Savona, per poi scavalcare gli Appennini e terminare a *Dertona* (Zanda 1998). Nella ricostruzione del tracciato sono purtroppo molte le incertezze circa i punti di passaggio in ambito cittadino. Con molta probabilità la *via Aemilia Scauri* prediligeva un tracciato trans-appenninico, al quale si affiancavano itinerari litoranei più o meno accidentati integrati con l'utilizzo del piccolo cabotaggio⁹. Numerose ancor oggi, da Nervi a Pegli, le titolazioni "*strada romana di ...*", ma che non corrispondono tanto a lacerti stradali riaffiorati quanto a sentieri antichi, non necessariamente romani o medievali, dei quali mantengono solo l'orientamento. Il tratto di ponente dell'antica viabilità è il più incerto e discusso a causa della carenza di evidenze oggettive.

⁷ GARDINI A., MILANESE M., *L'archeologia urbana a Genova negli anni 1964--1978*, in *Archeologia Medievale*, VI, 1979, p.163.

⁸ MILANESE M., *Genova Preromana*, in P. MELLI (a cura di), *La città ritrovata, Archeologia urbana a Genova 1984--1994*, Catalogo della mostra, Genova 1996, p. 34.

⁹ Come potrebbe anche essere testimoniato dal rinvenimento, nelle acque di Pegli, di un ceppo d'ancora in piombo di epoca romana in associazione ad alcuni frammenti ceramici e di un relitto della metà del II secolo a.C., con carico di anfore vinaria, frammenti di mortaria e ceramica a vernice nera. Vedi: Lamboglia N., *Il carico di una nave romana a Pegli (Genova)*, in *Rivista di Studi Liguri*, XVIII, 1954, 3-4, pp. 15-23.



Figura 3-1. Tabula Peutingeriana, Segmentum VI, Partes III-IV, Liguria (sono indicate le attuali città di Genova e Vado Ligure e il percorso ipotetico che le unisce)

La ricostruzione ipotetica del tracciato, proposta dalle archeologhe F. Bulgarelli e P. Melli nel 2001 e basata sull'analisi dei rinvenimenti archeologici e sulla lettura dei documenti medievali, resta a tutt'oggi ancora valida; le autrici hanno individuato questo possibile tracciato (Bulgarelli, Melli 2001):

ñ partendo dalla città, in direzione del Ponente, un primo tratto di viabilità avrebbe costeggiato il monte *Caput Arenae* (ove nel VI-VII secolo sorse l'omonimo complesso ecclesiastico), per poi proseguire verso il rio San Lazzaro (area di rinvenimento di un ponte del XII secolo e presenza della chiesa omonima);

ñ da lì il percorso risaliva le pendici dell'altura del Promontorio, che all'epoca separava in modo netto la costa verso il centro cittadino ed il territorio delle attuali delegazioni, sul quale si estendevano, già in epoca protostorica, tragitti minori risalenti ai crinali, poi ripresi in seguito dalle mulattiere medievali (vedi il sistema delle *crêuze*, spesso rappresentate nell'iconografia locale).

ñ La strada doveva poi ridiscendere a valle verso il Polcevera (*Porcifera*, secondo Plinio -n.h. III 5,48; o *Porcobera* nella *Tabula Peutingeriana*), come l'attuale salita della Pietra.

ñ Per attraversare il torrente si ipotizza che il punto di passaggio si trovasse in concomitanza dei terreni attorno all'abbazia di S. Nicolò del Boschetto (sito di collocazione di un sarcofago romano di III-IV secolo d.C., con raffigurazione del Buon Pastore), per poi approdare sulla riva opposta, in direzione della Colla di Borzoli, posta a Nord del rio Ruscarolo.

ñ Questa zona, caratterizzata dal toponimo Fegino, richiama alla memoria il suddetto riferimento agli itinerari tardi e si contraddistingue inoltre per la presenza di antiche cave di argilla e di fabbriche di mattoni, a cui si aggiungono vari rinvenimenti di materiale ceramico di epoca romana, raccolto durante indagini di superficie (Bulgarelli, Melli 2001, p. 116).

ñ La discesa verso valle doveva poi svilupparsi in linea piuttosto diretta, con un percorso di media pendenza che si collegava con l'area dell'attuale centro abitativo di Sestri Ponente; località contraddistinta dall'antico toponimo *Sextum*.

ñ Tuttavia altri elementi attesterebbero la possibilità dell'esistenza di un altro percorso che avrebbe toccato le località più vicine alla costa – Sampierdarena e Cornigliano, fortemente modificate dallo stravolgimento urbanistico subito da tutta l'area a Ponente della Lanterna nel corso della fine dell'Ottocento e nel primo sessantennio del Novecento. Dagli atti notarili medievali, infatti, si tramanda la notizia di una seconda viabilità passante da Capodifaro, la cosiddetta *strata publica* passante per il monastero benedettino di San Benigno (fondazione 1121) per poi proseguire fino a collegarsi con la zona di Sampierdarena. Su questo percorso restano maggiori incertezze interpretative, specialmente per l'individuazione del punto di attraversamento del torrente Polcevera, che nell'area di massima espansione verso il mare risulta scavalcato da ponti esistenti con certezza solo in età medievale. Il riconoscimento di altri percorsi minori, utilizzati nei secoli che dall'età medievale giungono fino all'età moderna, si riconduce alla rete delle mulattiere che con il tempo si sono trasformate in *crêuze* o salite, le quali dalle zone pianeggianti retrostanti la costa spesso permettevano la risalita dei pendii collinari per poi collegarsi a tracciati stradali estesi verso il territorio dell'Appennino ligure-piemontese. È comunque bene ricordare che le pesanti trasformazioni urbanistiche accorse a partire dal XIX secolo, con la realizzazione delle ferrovie, hanno contribuito alla cancellazione di molti degli antichi itinerari dalla costa verso l'entroterra e di percorsi di mezzacosta. Azione di perdita della memoria storica completata dall'imporsi della consuetudine, dopo l'unità d'Italia, di scegliere come denominazione per le strade pubbliche l'intitolazione a personaggi storici con conseguente perdita di molti

degli antichi toponimi. Secondo la tradizione popolare il quartiere di Multedo fu uno dei numerosi approdi sulle coste liguri dei Santi Nazario e Celso che, ai tempi dell'imperatore Nerone, avrebbero iniziato l'evangelizzazione della Liguria, ed ai quali è intitolata la chiesa parrocchiale (VA-2; VA-2b). Le prime case sorsero sul promontorio che chiudeva a ponente il golfo di Sestri lungo la frequentatissima via medioevale che collegava Genova con i paesi della riviera, impropriamente chiamata *via Antica Romana*, ancora oggi ben conservata nel tratto che attraversa la delegazione.

Data la perifericità della zona, prevalentemente adibita a campagna, per quanto riguarda l'epoca tardoantica e altomedievale i dati storici e archeologici appaiono insufficienti per delineare un quadro della frequentazione del multedese/pegliese. È comunque altamente probabile che vi sia stata una continuità abitativa data anche dallo sfruttamento delle fasce collinari e del bacino del torrente Varenna che ben si prestava all'imposizione di attività manifatturiere legate all'acqua (mulini, conerie, lavorazione delle fibre tessili)¹⁰. È pertanto ipotizzabile la presenza di alcuni nuclei abitativi orbitanti attorno ai due castra citati in apertura di questa sezione (EM-6; EM-7) e al centro religioso costituito dalla chiesa dei SS. Nazario e Celso (VA-2; VA-2b). Analogo discorso è applicabile anche al sistema della viabilità che dovette mantenere a lungo le direttrici antiche, come testimoniato dal sorgere delle ville di XVI secolo (VA-1) in corrispondenza di via Antica Romana di Pegli¹¹.

Pegli e Multedo costituirono per secoli rinomati centri di villeggiatura, ancora all'inizio del nuovo secolo vi erano sorti villini in stile Liberty con le caratteristiche torrette colorate, ma nel corso del Novecento il quartiere è stato interessato da importanti fenomeni di industrializzazione. Già negli anni dieci l'Ansaldo aveva costruito, nell'area a mare adiacente ai cantieri di Sestri Ponente le "Fonderie di Multedo", un complesso di capannoni progettato da Adolfo Ravinetti, attivo fino agli anni ottanta, di notevole interesse dal punto di vista dell'archeologia industriale e al giorno d'oggi ristrutturato e sede di aziende private. È stato però nel secondo dopoguerra che uno sviluppo industriale incontrollato, in netta contrapposizione con la crescita equilibrata della prima industrializzazione, ha mutato radicalmente il volto del quartiere, stravolgendolo completamente. In breve tempo in spazi ristretti sorsero il Porto Petroli di Genova, inaugurato nel 1963, insediamenti industriali, depositi petroliferi e il casello autostradale di Genova-Pegli dell'Autostrada A10.

3.2.2 Toponomastica

L'area presa in esame, ossia il Ponente cittadino e nello specifico Pegli, è caratterizzata dalla presenza di alcuni toponimi di origine romana. Tra questi si segnalano:

- **Il prediale Pegli** - Guglielmo Salvi sembra condividere l'ipotesi di Gaetano Poggi, il quale supponeva che il nome dialettale *Pegi* derivasse dalla voce greca πηγή "fonte" per l'abbondanza di sorgenti della costa pegliese, alla quale approdavano i navigatori per rifornirsi d'acqua. Ma questa ipotesi è una delle tante "etimologie popolari", che si basano su assonanze e non hanno alcun fondamento scientifico. Le forme più antiche attestate del toponimo sono citate nei documenti medioevali, di solito espresse nel caso di stato in luogo: in *Pelio*. Un'altra ipotesi viene presentata da Giandomenico Serra nel 1943. Procedendo con indagini linguistiche e toponomastiche, il Serra conclude che Pegli prende nome da un antico stanziamento di un nucleo romano gentilizio di *Pellici*, ramo etnico che si connette al nucleo gentilizio dei Pelli o Pelii da cui attraverso varie trasformazioni linguistiche, *Pelli(s)-Pel(l)ii(s)-Pel(l)i(s)*, deriva il nome dell'attuale Pegli, attestata nelle carte medioevali genovesi sotto la forma "*Pelio*", "*Pellio*" o "*de Pelio*" o "*in Pelio*". Per questi motivi, un po' come per Cornigliano (derivato dalla gens Cornelia), si può presupporre un'origine romana del nome del paese, dovuto allo stanziamento di questo nucleo romano (Repetto 1988, p. 60).

¹⁰ In merito a questo si veda la carta del Vinzoni riportata nel paragrafo [cartografia storica e fotografia aerea](#).

¹¹ Vi sono altre ville presenti nella delegazione di Pegli, in riva destra del torrente Varenna; fra le più significative si ricordano villa Durazzo Pallavicini e villa Doria Centurione.

- **Il toponimo Sestri** - relativo al sistema viario deriva dalla volgarizzazione del latino “*Sextum*” contenuto nella frase “*Sextvm lapis ab Urbe Januae*”, nome di un piccolo villaggio sorto, probabilmente, nel II secolo dove era posta la VI pietra miliare sulla strada consolare romana, *via Aemilia Scauri* che collegava Roma con Genova e successivamente con *Vada Sabatia* (Repetto 1988, p. 61).
- **Toponimi collegati ad attività produttive o strutture non più in essere** - *Molinassi, Torre, Torrazza, Castello, Tomba* (fra i quali si inseriscono anche i “*castellari*” **EM-6; EM-7**).
- **Torrente/valle Varena** – sono diverse le ipotesi per identificare il toponimo che si riferisce sia alla valle retrostante Pegli e Multedo che al torrente eponimo. Secondo alcuni studiosi *Varena* potrebbe derivare da una radice celta *vara*, oppure presentare il suffisso etrusco *-enna*, entrambi legati alla presenza d’acqua. Diversamente potrebbe riferirsi ad un nome proprio etrusco *Varena*. Altre ipotesi fanno invece riferimento al termine francese *varenne* che indica un terreno alluvionale (Repetto 1988, p.60).
- **Via Antica Romana di Pegli** – ad indicare un’antica direttrice stradale, non necessariamente romana.

3.2.3 Cartografia storica e fotografia aerea

Assai numerose sono le fonti cartografiche relative alle aree di nostro interesse e lo stesso discorso è valevole per il repertorio della fotografia aerea. Si è pertanto reso necessario compiere un'accurata selezione del materiale a cui riferirsi al fine di ottenere una lettura del territorio il più precisa possibile. Va inoltre ricordato che le cartografie più antiche, in alcuni casi, non permettono una sovrapposizione con le planimetrie attuali poiché particolarmente distorte; ove possibile si è provveduto al confronto diretto tra questa fonte documentaria e i dati progettuali.

Al fine di interpretare al meglio il contesto geomorfologico si sono ottenute alcune informazioni, circa la conformazione dell'area, attraverso la manipolazione di una base raster DTM a mezzo di applicativo GIS¹². Si sono così ottenute le curve di livello del suolo visualizzate con intervallo di 5 metri, come da immagine qui proposta.

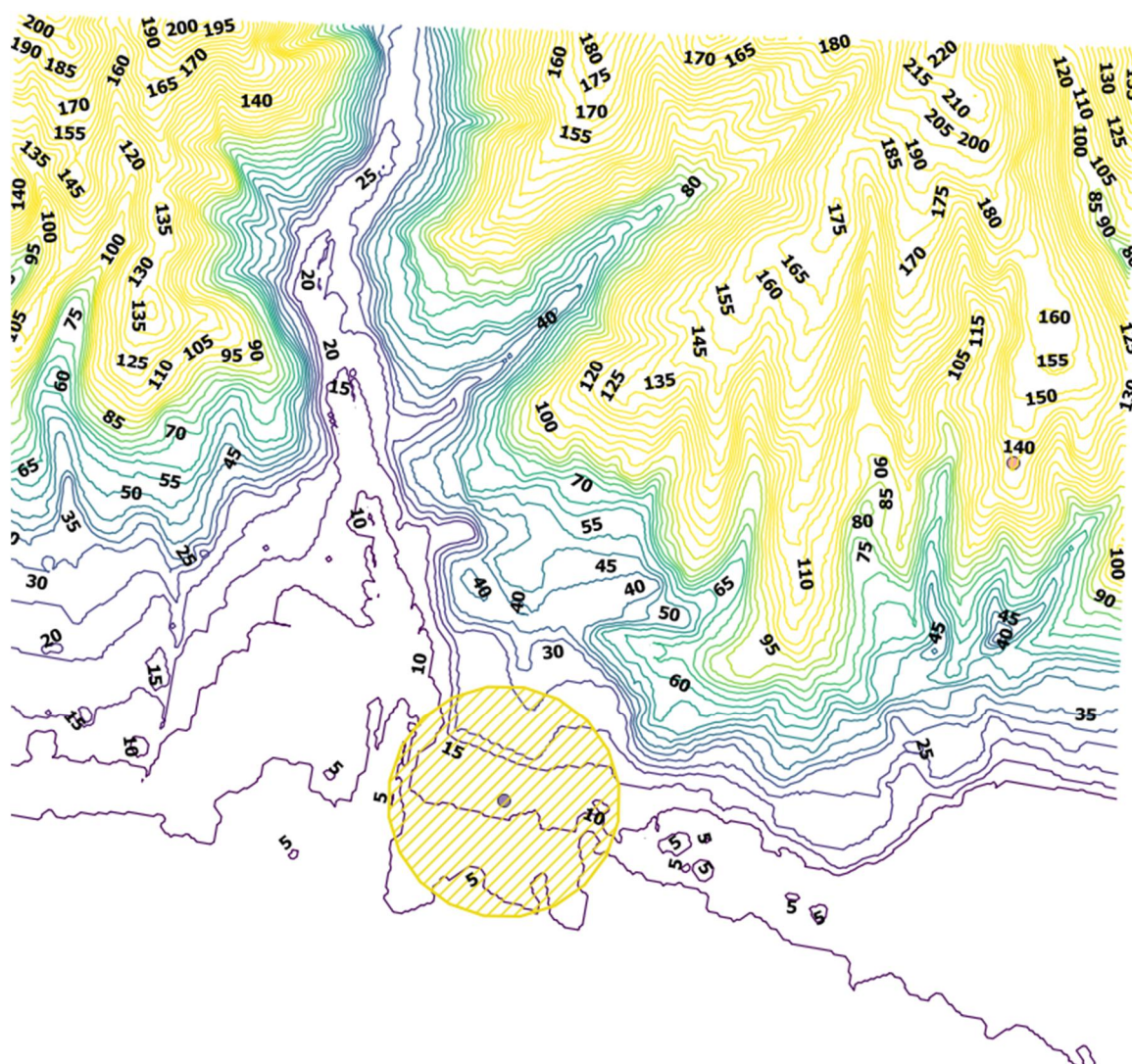


Figura 3-2. Elaborazione DTM per estrapolazione curve di livello a 5 m

L'area campita in giallo corrisponde, approssimativamente, all'area degli interventi in progetto. È possibile identificare la zona collinare retrostante alla costa come caratterizzata da ampi terrazzamenti che potrebbero, anche in epoca antica, aver favorito l'insediamento umano. La successiva immagine (Fig. 3-3) si riferisce a un modello della pendenza del suolo, ottenuto sempre a partire da un'elaborazione di immagine raster DTM.

¹² DTM - Modello Digitale del Terreno - Liguria ed. 2021 - Le informazioni da cui deriva il modello si riferiscono agli elementi della "DB Geotopografico National Core sc.1:5000 (NC5) - III Edizione 3D - dal 2017" per la Provincia di La Spezia, di Genova Lotto Levante e agli elementi della "Carta Tecnica Regionale 1:5000 - 2007/2013 - II Edizione 3D / DB Topografico" per la restante copertura regionale. La risoluzione (passo della griglia) è pari a 5 m, che è il valore più adeguato in base alla precisione sulla quota dei dati di partenza (pari a 0.6 m), come indicato dalle specifiche tecniche per ortofotografie 10k e modelli altimetrici redatto dal CISIS.

Anche in questo caso è possibile osservare, in corrispondenza dell'area di nostro interesse, una riduzione dell'acclività del suolo localizzata specialmente in corrispondenza del passaggio della via Antica Romana di Pegli.

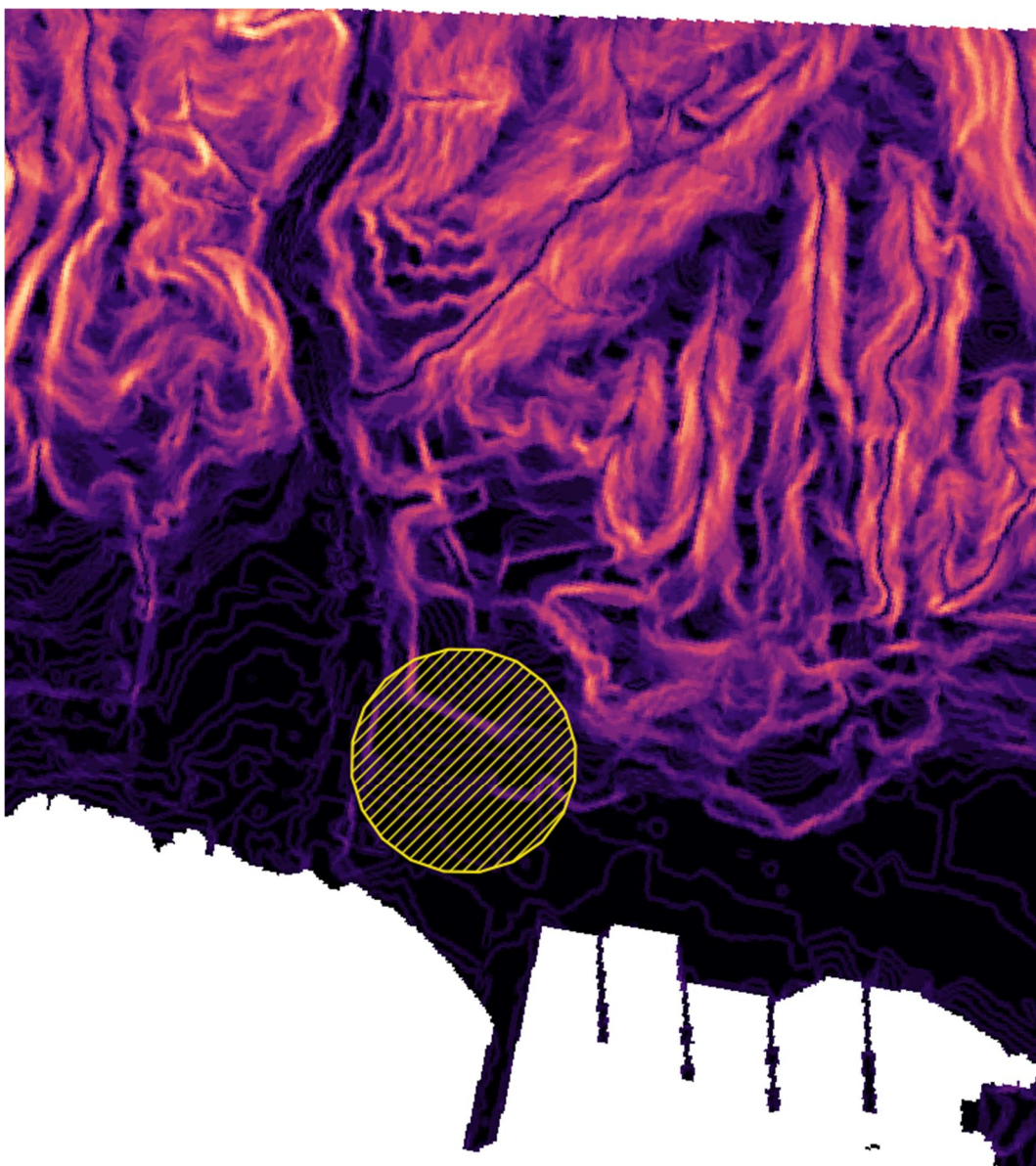


Figura 3-3. Modello delle pendenze da DTM

Per questa zona, lontana dal centro cittadino e quindi spesso trascurata dalle rappresentazioni cartografiche, una delle carte più significative è una raffigurazione del Vinzoni tratta dalla *“Pianta delle Due Riviere della Serenissima Repubblica di Genova (1745-46 circa)”*: sul promontorio del Castelluccio non è indicata nessuna fortificazione, né sono visibili le strutture di Torre Cambiaso.

Sul versante di Multedo si scorge invece il parco di villa Rostan (Fig. 3-4).



Figura 3.4. "Pianta delle Due Riviere della Serenissima Repubblica di Genova (1745-46 circa) – conservata presso il fondo della Civica Biblioteca Berio

Nel successivo particolare - tratto da un'altra raffigurazione del Vinzoni - il minor livello di dettaglio non permette di scorgere nulla, in sponda idrografica sinistra del torrente Varenna, ad eccezione di villa Rostan. Non vi sono accenni ad altre costruzioni o a direttrici stradali (Fig. 3-5).



Figura 3-5. Da Pegli a Prà. Pianta del territorio interessato dell'allora Rettorato di Voltri - Rilievi di Matteo Vinzoni (dal 1720 in poi). – conservata presso il fondo della Civica Biblioteca Berio

Si riporta una planimetria di anonimo la quale risulta più schematica ed approssimativa. Il fatto che vi siano indicate due scale di proporzione - quella in "Palmi di Genova" e quella in "Tesi di Francia", fa supporre che la planimetria sia stata disegnata durante il periodo della Repubblica Ligure del 1797, creata sul modello francese. Vi si notano le indicazioni di villa Lomellini - Rostan a Multedo, del passaggio a guado del torrente Varenna, del palazzo di villa Doria con la dipendenza "alla Marina", di villa Lomellini (oggi Rosa) e di villa Lomellini (oggi Banfi), più la posizione del Castello difensivo dei Lomellini¹³.

È interessante notare come la viabilità ricalcante l'attuale *via Antica Romana* di Pegli sia solamente accennata, mentre è segnalata una viabilità costiera che sembra ricalcare quella attuale (Fig. 3-6). Situazione che appare radicalmente differente in un ulteriore pianta del Vinzoni nella quale è evidente l'esistenza di un percorso più arretrato (Fig. 3-7).

¹³ Tratta dal libro: Vecchia Pegli e Villa Pallavicini di Erio Panarari, 1996, p. 34.

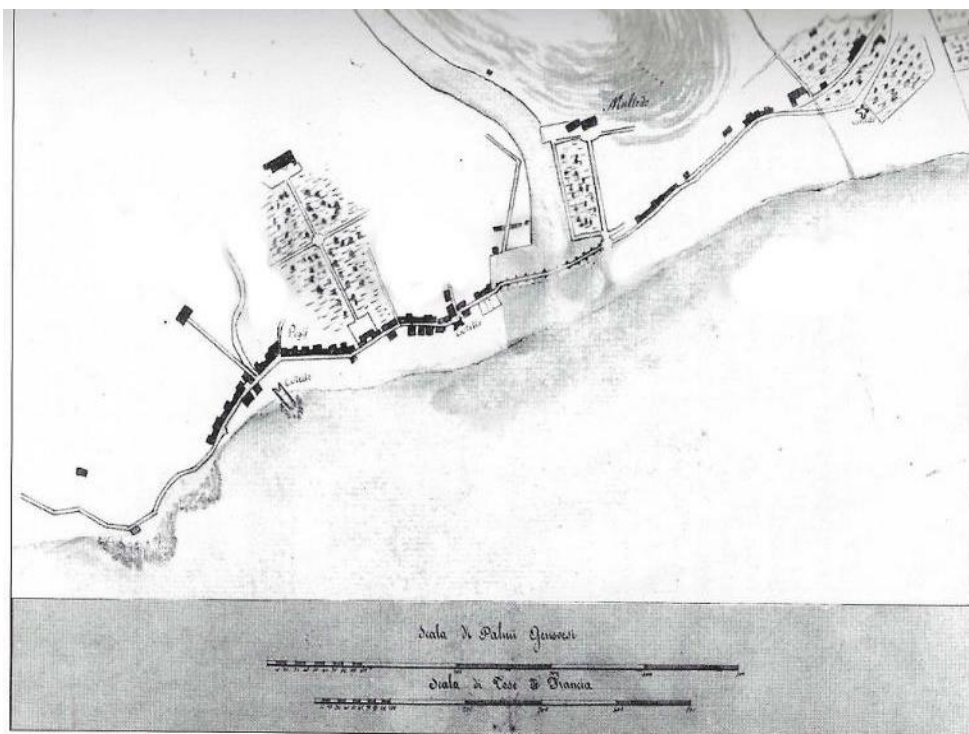


Figura 3-6. Cartografia di anonimo del XVIII secolo – (da Panarari 1996).



Figura 3.7: Pianta delle due riviere della Serenissima repubblica di Genova (Vinzoni 1743 ca. - particolare)

Interessante, da ultimo, questa cartografia nella quale si può osservare l'esistenza di alcuni mulini posti a nord, in sponda idrografica destra, e la presenza di un canale artificiale che doveva convogliare le acque di risulta delle lavorazioni verso il mare. Sono purtroppo poche, in questo caso, le informazioni circa l'area coinvolta

dalle opere in progetto. Si può comunque scorgere, al limite inferiore destro della mappa, un riferimento ad una strada che sembrerebbe ricalcare l'attuale via Antica Romana di Pegli.

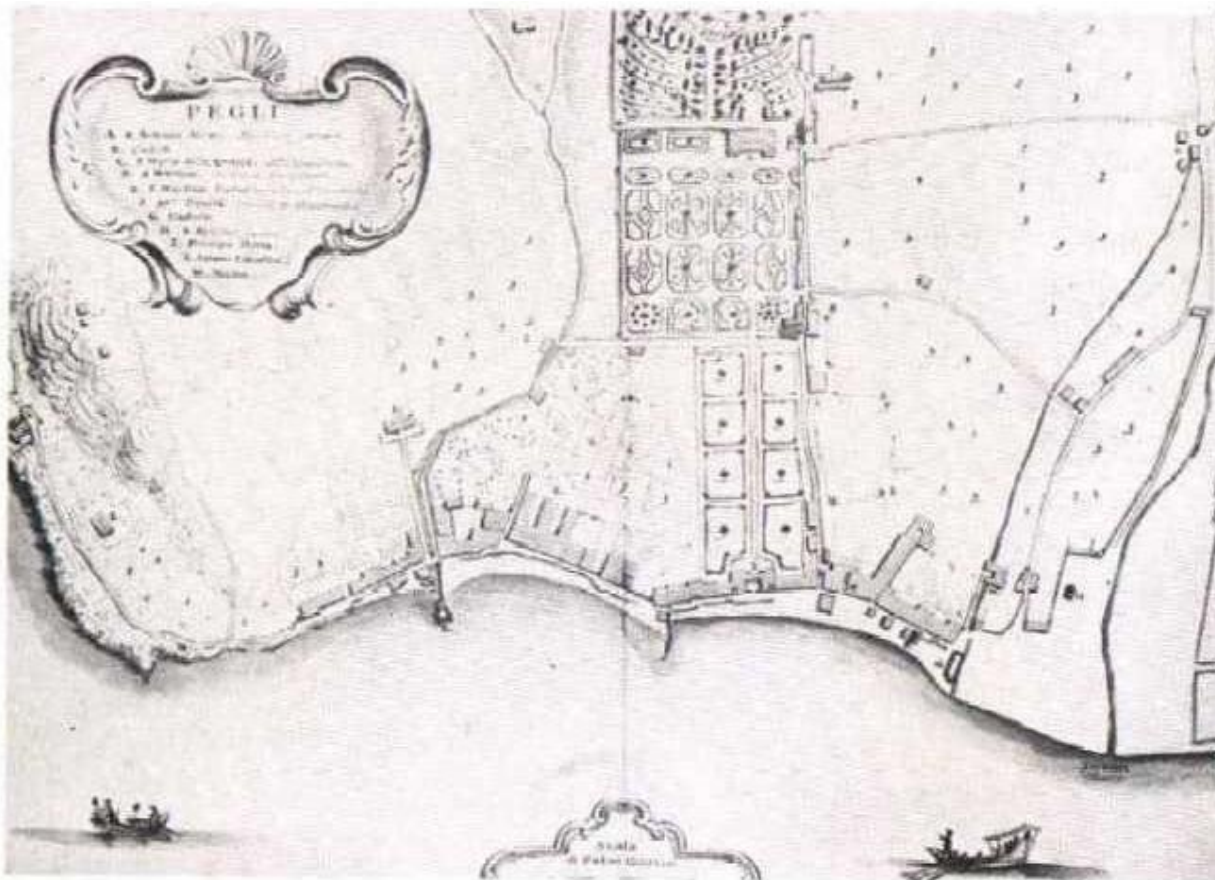


Figura 3.8. Pianta di Matteo Vinzoni, 1773 - conservata presso Archivio di Stato di Genova

Il carattere residenziale che contraddistingue il Ponente cittadino va perdendosi progressivamente a partire dalla fine del XIX secolo, periodo che vede la massiccia urbanizzazione dell'area sia in funzione di uno sfruttamento industriale che a servitù delle attività marittime. Data la morfologia, la fascia costiera immediatamente ad ovest del centro cittadino, a partire dalla metà del XIX secolo, inizia ad essere protagonista di un repentino quanto ampio processo di industrializzazione. Questo fermento produttivo vede in primo piano le officine meccaniche Ansaldo, fondate nel 1853 (Fig. 3-9) con sedi produttive anche a Sestri e Cornigliano, e gli stabilimenti siderurgici Ilva (1905) e S.I.A.C. L'esistenza di questi grandi centri produttivi, attivi sia nell'industria meccanica che nel settore navale, determina il fiorire di numerosissime attività di indotto, quali acciaierie, fonderie ed officine meccaniche ed elettriche, sorte negli anni a cavallo tra la prima e la seconda guerra mondiale.



Figura 3.9. Fonderia Ansaldo a Multedo (Foto Fondazione Ansaldo)

La consultazione degli archivi fotografici per l'osservazione delle foto aeree storiche ha dato scarsi risultati poiché l'area risulta essere pesantemente antropizzata a partire dagli anni Sessanta del secolo scorso.

Di seguito si riporta un fotogramma, relativo a un volo del 1952, reperito presso l'archivio dell'Istituto Geografico Militare. L'osservazione del fotogramma, non ha comunque fornito informazioni utili alla lettura del territorio.



Figura 3-10. 1951 - 3600 - 82-6-3 foto aeree: file pdf a 2400 dpi autenticato

4. DEFINIZIONE DEL GRADO DI POTENZIALE ARCHEOLOGICO

La zona di insidenza delle opere in progetto si presenta peculiare dal punto di vista dell'analisi archeologica a causa dei grandi stravolgimenti occorsi nel tempo: i profondi cambiamenti succedutesi fra la fine del XIX secolo e la prima metà del XX secolo hanno compromesso pesantemente la situazione stratigrafica. Nell'area di cui ci occupiamo, vi è stata una radicale modificazione del profilo collinare dovuta all'imposizione dei grandi serbatoi retroportuali e alla posa delle conseguenti tubature. Grande è stato anche il proliferare di edifici adibiti ad uso di dimora civile, sorti copiosi attorno ai depositi chimici, negli spazi rimasti liberi.

Ulteriore stravolgimento è stato causato dalla costruzione della ferrovia Genova-Ventimiglia, nel corso degli ultimi decenni del XIX secolo, alla quale si sono accompagnati i lavori di regolarizzazione del tracciato dell'attuale S.S.1 Aurelia creatosi dall'unione di diversi tratti di viabilità urbana costieri preesistenti. Tra le opere infrastrutturali che caratterizzano questo territorio si ricordano, inoltre, i lavori per la realizzazione dell'uscita autostradale di Genova Pegli e la sistemazione delle pendenze per i campi sportivi di pertinenza della sede del club calcistico Genoa.

Per la definizione del potenziale archeologico e del relativo rischio relativamente alle lavorazioni in progetto si è preso in esame un'area avente diametro 4000 m a partire dal centro del progetto. Si sono altresì presi in considerazione tutti i rinvenimenti di interesse archeologico e alcuni edifici oggetto di Vincolo architettonico (ma considerati indispensabili per una migliore comprensione del territorio).

I rinvenimenti di interesse archeologico sono purtroppo limitati: le grandi operazioni immobiliari e industriali che si sono susseguite nell'area sono tutte precedenti all'entrata in vigore delle moderne leggi di tutela del patrimonio archeologico.

Le considerazioni effettuate, prendendo in considerazione alcuni rinvenimenti (**EM-2; EM-4; EM-5**) e la lettura della cartografia storica (**paragrafo 3.2.3**), permettono di tracciare l'ipotetico tracciato di una viabilità antica, solo in parte coincidente con via Antica Romana di Pegli. Non è possibile, con gli elementi a nostra disposizione, ipotizzare una reale cronologia di realizzazione del percorso, ma è possibile porre un *terminus post quem* al XVI secolo, ossia l'epoca di realizzazione di villa Rostan la quale appare in asse con la sopracitata viabilità. Ulteriore conferma è data dal rinvenimento, lungo via Antica Romana di Pegli, proprio in corrispondenza della villa, di un tratto di terreno con tracce di antropizzazione e argilla arrossata. Durante le ricerche sono emersi anche un frammento di anfora romana e resti di intonaco cinquecentesco, da attribuirsi alla villa rinascimentale posta nelle immediate adiacenze. L'esito negativo delle attività svolte nella parte meridionale di via Opisso (**EM-3**) condiziona in parte la valutazione sul potenziale archeologico del contesto territoriale analizzato e non permette di escludere un interesse archeologico dell'area perché probabilmente collocato troppo verso il mare rispetto al passaggio della viabilità antica.

Al fine della valutazione dell'impatto archeologico che le opere progettate potrebbero avere su questo areale, è altrettanto indicativa la posizione, leggermente sopraelevata rispetto a via Antica Romana di Pegli, dell'oratorio dei SS. Nazario e Celso che sorge sul sito ove era collocata la vecchia chiesa parrocchiale di Multedo dedicata ai suddetti SS., la quale viene fatta risalire dalla tradizione ai primi secoli della cristianizzazione della Liguria. L'edificio di culto dipendeva dalla pieve di Santa Maria Assunta di Palmaro ed era divenuta sede della parrocchia di Multedo tra il 1100 ed il 1200 (**VA-2**). La presenza di una chiesa di così antica imposizione è indice quasi certo del passaggio di una via di comunicazione nei suoi pressi.

Per definire l'ipotetico percorso della viabilità si è preso in considerazione anche il rinvenimento di un probabile tratto di strada romana in via Laviosa a Pegli: nonostante la maggiore distanza dei resti archeologici dal luogo delle future lavorazioni, il rinvenimento permette comunque di tracciare il rettilineo della viabilità antica.

Nel 1934, il tratto di lastricato fu riconosciuto e sottoposto a provvedimento di tutela poiché ritenuto romano: purtroppo attualmente non resta documentazione che attesterebbe l'inoltrarsi della *via Aemilia Scauri* verso l'interno.

Quello che ora resta visibile, ad una quota leggermente superiore rispetto al piano stradale dell'attuale via Laviosa, modificata negli anni Sessanta, è solo un segmento di *crêuze* medievale pavimentato in ciottoli, delimitato da un muro in pietra.

In conclusione si può osservare che:

1. allo stato attuale delle ricerche, la ricostruzione puntuale del tracciato stradale in epoca romana resta ipotetica nonostante alcuni riscontri concreti giunti dalle attività di verifica archeologica che si sono susseguite negli ultimi anni nell'areale circostante (VPIA, assistenze archeologiche e ricerche di superficie; vedi schede **EM – Allegato 1**).
2. La zona oggetto della presente ricerca è in ogni caso inclusa in un'area che si prestava sia verso Ponente, che verso Levante, al passaggio di un tracciato stradale che, dal centro maggiore di *Genua*, muovesse verso la costa di Ponente, attraversando *Sextum* e proseguendo fino a Vado con un tragitto misto costiero e retro costiero.
3. Resta aperta la possibilità che alcuni percorsi pedonali, utilizzati durante il Medioevo e attivi ancora nei secoli successivi, transitassero in corrispondenza dell'attuale via Antica Romana di Pegli o verso la costa per quanto riguarda la presenza di guadi del torrente Varenna¹⁴, sia per il collegamento est-ovest che per quello nord-sud, in direzione delle sommità occupate durante l'età del Ferro dai castellari, segnalati sulle colline retrostanti Sestri Ponente e Pegli (**EM-6; EM-7**).
4. La lettura dei dati provenienti dalle indagini geognostiche effettuate per la realizzazione di altre opere nelle vicinanze (**paragrafo 2.2**) indica che i riporti antropici e i livelli superficiali di copertura sono costituiti da materiale eterogeneo di varia granulometria e composizione e possono contenere anche laterizi, ciottoli, blocchi lapidei e conglomerato cementizio (rinvenuti nei sondaggi). Nel contesto fortemente urbanizzato che caratterizza la zona in esame, il materiale di riporto assume spessori variabili da pochi centimetri fino a qualche metro. Tre sono le indagini eseguite in prossimità dell'intersezione con via Antica Romana di Pegli (**2378_6; 2378_E; 2378_7**) seppure a una certa distanza. Dall'analisi delle ricerche geognostiche emerge una forte oscillazione nello spessore del riporto antropico che va da un massimo di ca. 7 m, prima di incontrare uno strato di cappellaccio (**2378_6**), ad un minimo di un metro prima di incontrare uno strato di sabbia (**2378_7**). Si deve osservare che le informazioni desumibili da tali sondaggi riguardano solo una descrizione di massima della stratigrafia (non sono disponibili le cassette, ma solo i log stratigrafici) e mancano totalmente informazioni su parametri geotecnici (prove in sito, campionamenti, livelli di falda, ecc.).

In definitiva, alla luce dei dati in nostro possesso, non è possibile escludere con sicurezza l'eventualità di imbattersi in situazioni di interesse archeologico, ma anzi **la zona ha potenziale archeologico alto di grado 8** al quale si accompagna un rischio relativo sicuramente **ALTO** per quanto riguarda i tratti di lavorazione denominati **D; E** ed **F**. Le altre lavorazioni in programma comportano una minore compromissione del suolo, ma considerato l'areale ristretto e la vicinanza di rinvenimenti documentati unito al fatto di non poter escludere la presenza di resti di un tracciato viario anche in prossimità dell'area di realizzazione della rotonda all'intersezione con la S.S. 1, si conferma un **POTENZIALE ARCHEOLOGICO ALTO DI GRADO 8 UNITO AD UN RISCHIO RELATIVO ALTO SULL'INTERA AREA DI PROGETTO.**

In conclusione ricordiamo che, tali indicazioni potranno variare, se le lavorazioni, per motivi tecnici che attualmente non sono stati evidenziati dalla lettura documentazione progettuale analizzata, dovessero raggiungere quote più profonde o mutare caratteristiche

¹⁴ si veda cartografia in fig. 3.6.

5. BIBLIOGRAFIA, SITI INTERNET E ARCHIVI

5.1 BIBLIOGRAFIA

Bulgarelli, Melli 2001 = Bulgarelli F., Melli P., *L'Aemilia Scauri tra Genova e Vado Ligure*, in *Vie romane in Liguria*, a cura di R. Luccardini.

Capponi 1994 = Capponi G., *Carta Geologica d'Italia - foglio 213/230*, 1994.

Caraceni Poleggi 1984 = Caraceni Poleggi F., *Genova*, Guida Sagep, 1984.

Cera 2000 = Cera G., *La via Postumia da Genova a Cremona*, Roma 2000.

Del Lucchese 2014 = Del Lucchese A., *I primi abitanti di Genova*, in P. Melli (a cura di), *Genova dalle origini all'anno Mille*, Genova 2014, pp. 57-71.

Gardini 1979 = Gardini A., Milanese M., *L'archeologia urbana a Genova negli anni 1964-1978*, in *Archeologia Medievale*, VI, 1979, p. 163.

Gardini 2002 = Gardini A., *Genova. Via Antica Romana di Pegli*. 2001, in *Archeologia Medievale*, XXIX, 2002, p. 382.

Grossibianchi, Poleggi 1981 = Grossibianchi L., Poleggi E. 1981, *Una città portuale nel Medioevo. Genova nei secoli XV-XVI*, Genova.

Isetti 1959 = Isetti G., *Un "castellaro" dell'età del Ferro sopra Sestri Ponente*, in *Studi Genuensi*, 2, 1958/59, pp. 59-74.

Lamboglia 1954 = Lamboglia N., *Il carico di una nave romana a Pegli (Genova)*, in *Rivista di Studi Liguri*, XVIII, 1954, 3-4, pp. 15-23.

Luccardini 2001 = Luccardini R. (a cura di), *Vie romane in Liguria*, Genova 2001, De Ferrari ed.

Melli 1996 = Melli P. (a cura di), *La città ritrovata. Archeologia urbana a Genova 1984---1994*, Catalogo della mostra, Genova 1996, p. 34.

Melli 2001 = Melli P., *La via Postumia*, Genova 2001, De Ferrari ed.

Melli 2014 = Melli P., *Genova tra VII e IV secolo a.C.*, in Melli 2014 (a cura di), pp. 71-93.

Melli 2014 = Melli P. (a cura di), *Genova dalle origini all'anno Mille*, Genova 2014.

Melli, Bulgarelli 2014 = Melli P., Bulgarelli F., *L'Aemilia Scauri tra Genova e Vado Ligure*, in Melli 2014 (a cura di), Genova 2014, pp. 112-132.

Milanese 1996 = Milanese M., *Genova Preromana*, in Melli (a cura di) 1996, p. 34.

Montaldo 1952 = Montaldo L., *Monte Oliveto nei suoi quattro secoli di vita*, in *Bollettino Parrocchiale*, Genova 1952.

Motta 1986 = Motta L. (a cura di), *SS. Nazario e Celso*, in *Chiese di Genova*, Genova 1986.

Panarari 1996 = Panarari E., *Vecchia Pegli e Villa Pallavicini*, 1996.

Radke 1981 = Radke F., *La via Aurelia e la via Emilia di Scauro*, in AA.VV., *Viae publicae romanae*, Bologna 1981, pp. 287-293.

Repetto 1988 = Repetto M., *Note sulla toponomastica della Val Varenna (Pegli)*, in *Studi Genuensi*, n.s., 6, 1988, p. 60.

Zanda 1998 = Zanda E., *La via Aemilia Scauri. Tesori della Postumia. Archeologia e storia intorno a una grande strada romana alle radici dell'Europa*, 1978.

5.2 SITI INTERNET

<http://geoportale.regione.liguria.it/>

http://puc.comune.genova.it/03_11_2014/DEF/1_DF/1_03_doc.pdf [Consultato il mese di aprile 2022].

http://puc.comune.genova.it/03_11_2014/DEF/1_DF/1_03_doc.pdf Comune di Genova, s.d. PUC. [Online]. [Consultato il giorno aprile 2022].

<http://srvcarto.regione.liguria.it/geoviewer2/pages/apps/geoportale/index.html?id=51>

<http://www.archeologia.beniculturali.it/index.php?it/184/archeologia-preventiva>

<http://www.comune.genova.it/content/livello-2>

<http://www.genovacards.com/>

<https://www.igm.org/>

<http://www.isprambiente.gov.it/it>

<http://www.liguriavincoli.it/>

<http://www.topographia.it/>

<http://www.vincoliinrete.beniculturali.it/VincoliInRete/vir/utente/login>

5.3 ARCHIVI

ACIGM – Archivio Cartografico Istituto Geografico Militare, Firenze

ASG - Archivio Storico di Genova

AST - Archivio Storico di Torino


CBB – Civica Biblioteca Berio Genova

CTCG –Collezione Cartografica e Topografica del Comune di Genova, Genova

SABAP Liguria - Archivio documentazione corrente e Archivio storico SABAP Liguria


6. ALLEGATO 1: CATALOGO SCHEDE EM/VA


6.1 SCHEDE EM

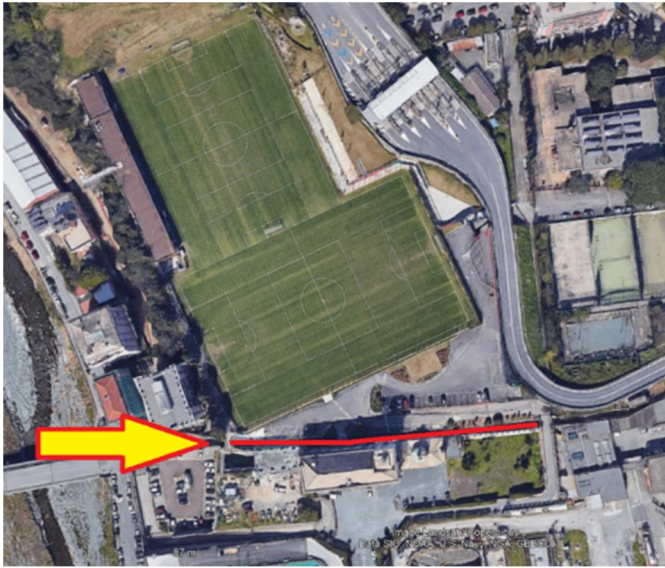
Scheda EM-1	
Comune - Provincia	Genova - (GE)
Località/toponimo	Varie - tracciato che si estende lungo l'arco costiero ligure di Ponente
Data di aggiornamento	NR
Dati cartografici	Ipotesi generica di tracciato suffragata da alcuni ritrovamenti
Tipologia e cronologia	Tratto di viabilità – <i>via Aemilia Scauri</i> Età romana
Descrizione	 <p>La scheda non fa riferimento ad un rinvenimento puntuale in particolare, ma evidenzia come l'area fosse interessata dal passaggio dell'importante via consolare romana. Per via Aurelia si intende genericamente il tracciato costiero che da Roma raggiungeva la Gallia e la Spagna lungo il tracciato in teoria più breve, ma rivelatosi in pratica il meno facile da realizzare. La <i>via Aemilia Scauri</i> è la strada romana fatta costruire dal censore Marco Emilio Scauro nel 109 a.C. Secondo la testimonianza del geografo Strabone, la <i>Via</i> partiva da Luna (Luni) e raggiungeva Vada Sabatia, l'odierna Vado Ligure, presso Savona, per poi scavalcare gli Appennini e terminare a Tortona¹⁵.</p>
Grado di ubicabilità; distanza dalle opere	<p>Incerto</p> <p>Distanza dall'area di intervento: possibilità di coincidenza, secondo ipotesi formulata in questa sede</p>
Bibliografia	<p>RADKE G., <i>La via Aurelia e la via Emilia di Scauro</i>, in <i>Viae publicae romanae</i>, Bologna 1981, pp. 287-93;</p> <p>BULGARELLI F., MELLI P., <i>L'Aemilia Scauri tra Genova e Vado Ligure</i>, in <i>Vie romane in Liguria</i>, a cura di R. LUCCARDINI, Genova 2001, pp. 113 -132;</p> <p>MELLI P., BULGARELLI F., <i>Per una ricostruzione dei tracciati viari antichi tra Genova e Vado</i>, in <i>Insedimenti e territorio. Viabilità in Liguria tra I e VII secolo d.C.</i>, pp. 211-261;</p> <p>PUCCI I., <i>Tracce di viabilità antica tra Voltri ed Arenzano</i>, in <i>Insedimenti e territorio. Viabilità in Liguria tra I e VII secolo d.C.</i>, pp. 263-269.</p>
Archivio	Fonte bibliografica

Scheda EM-2

¹⁵ Per una trattazione più dettagliata cfr. [3.2.1 - Sintesi storica](#)

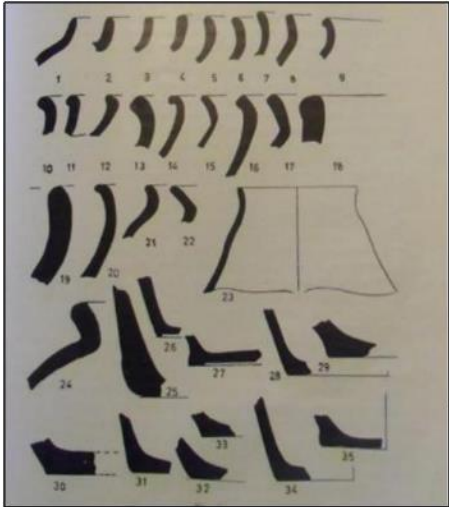
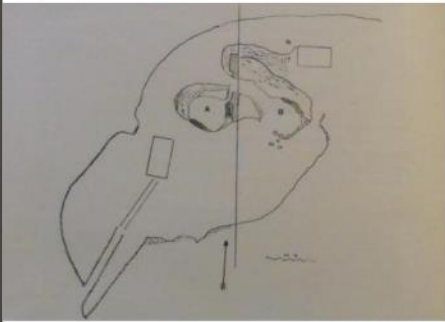
Comune - Provincia	Genova - (GE)
Località/toponimo	Multedo - via Antica Romana, tra via Merano e via dei Reggio
Data di aggiornamento	NR
Dati cartografici	Posizionamento indicativo al punto mediano del tratto descritto come di interesse Coord. sistema di riferimento Monte Mario EPSG 8.83036,44.42718
Tipologia e cronologia	Tratto di viabilità antica Età medievale; post-medievale
Descrizione	 <p>Durante lavori di controllo eseguiti nel 2000, per la posa in opera di cavi per le fibre ottiche, nella delegazione di Ponente di Pegli hanno consentito di individuare selciati stradali di epoca medievale e post-medievale. L'antico percorso stradale si snoda a mezzacosta fra il torrente Varenna e il torrente Molinassi.</p> <p>Fra via Reggio e via Merano i controlli archeologici hanno permesso di individuare almeno tre acciottolati stradali. Il più antico, composto da pietre e ciottoli, si imposta direttamente sul terreno sterile; fra il primo e il secondo acciottolato stradale, in pietre e ciottoli di medie e grosse dimensioni, vi era uno strato argilloso contenente ceramica medievale; il secondo livello stradale era a sua volta ricoperto da un potente riempimento, con materiali post-medievali, su cui poggiava l'ultimo acciottolato stradale. Secondo A. Gardini risulta interessante notare in un'area distante dalla città, ad utilizzo prettamente agricolo nel Medioevo, la presenza di acciottolati stradali costruiti con la stessa tecnica di quelli rinvenuti in ambito urbano e suburbano.</p>
Note	Quote: informazioni non riportate
Grado di ubicabilità; distanza dalle opere	Approssimativo – non si è trovata planimetria di riferimento, la descrizione è vaga nel porre il rinvenimento lungo la via Antica Romana di Pegli nel tratto compreso tra via dei Reggio e via Merano. Distanza minima: coincidente con l'area di intervento; distanza massima: ca. 700 m. Distanza dall'opera in progetto: ca. 750 m.
Bibliografia	GARDINI A., Genova, <i>Via Antica Romana di Pegli</i> , 2001, in <i>Archeologia Medievale</i> , XXIX, 2002, p. 382.
Archivio	Fonte bibliografica

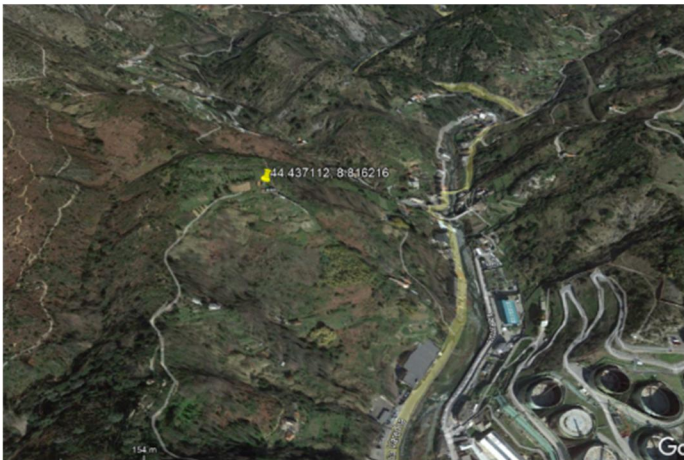
Scheda EM-3	
Comune - Provincia	Genova - (GE)
Località/toponimo	Multedo - via Opisso lato mare
Data di aggiornamento	Dicembre 1985
Dati cartografici	Coord. sistema di riferimento Monte Mario EPSG 30003: 8.81951,44.42549
Tipologia e cronologia	Evidenza di tipo negativo NR
Descrizione	 <p>Sopralluogo svolto in occasione del rifacimento di un tratto di fognatura in zona segnalata di interesse per il possibile passaggio della direttrice romana. Si è effettuato uno scavo a profondità -3 m ca. dal piano di calpestio corrispondenti a +3 m s.l.m. Nella nota della Soprintendenza si sottolinea come la stratigrafia fosse però già abbondantemente compromessa da precedenti lavori di posa.</p>
Note	Quote: -3m dal piano di calpestio - +3 m s.l.m.
Grado di ubicabilità; distanza dalle opere	<p>Incerto – lungo via Opisso, lato meridionale</p> <p>Distanza dall'area delle lavorazioni 350 m ca. (al centro della rotonda)</p>
Bibliografia	Nota c/o "Soprintendenza Archeologica della Liguria" del 1985. Firma compilatore: non leggibile
Archivio	SABAP – Liguria; Relazione assistenza archeologica; N° Protocollo: assente

Scheda EM-4	
Comune - Provincia	Genova - (GE)
Località/toponimo	Multedo – via Antica Romana di Pegli, tratto dietro Villa Rostan
Data di aggiornamento	NR
Dati cartografici	Coord. sistema di riferimento Monte Mario EPSG 30003: 8.82373,44.42720 (desunto da descrizione – arbitrario)
Tipologia e cronologia	Rinvenimento di materiali sporadici Romano; post-medievale
Descrizione	 <p>I lavori di controllo per la posa in opera di cavi per le fibre ottiche, nella delegazione di Ponente di Pegli, hanno permesso di individuare tratti di selciato stradale. Nel tratto compreso tra il torrente Varenna e via dei Reggio, in corrispondenza di villa Rostan nella zona sottostante i campi di allenamento del Genoa, è emerso un tratto di terreno con tracce di antropizzazione e argilla arrossata. Emerso anche un frammento di anfora romana e resti di intonaco cinquecentesco da attribuirsi alla villa cinquecentesca nelle immediate adiacenze</p>
Note	Non sono riportate in relazione le quote di rinvenimento
Grado di ubicabilità; distanza dalle opere	Desumibile con una certa accuratezza dalla descrizione, manca posizionamento cartografico di riferimento. Distanza dall'area delle lavorazioni ca. 200 m.
Bibliografia	GARDINI A., Genova. <i>Via Antica Romana di Pegli</i> , 2001, in <i>Archeologia Medievale</i> , XXIX, 2002, p. 382.
Archivio	Fonte bibliografica


Scheda EM-5

Comune - Provincia	Genova - (GE)
Località/toponimo	Pegli – via Laviosa
Data di aggiornamento	NR
Dati cartografici	Coord. sistema di riferimento Monte Mario EPSG 3003: 8.80351,44.42684
Tipologia e cronologia	Rinvenimento tratto acciottolato stradale Romano; post-medievale (incerto)
Descrizione	 <p>In località via Laviosa fu riconosciuto e sottoposto a provvedimento di tutela nel 1934 un tratto di lastricato stradale ritenuto romano, di cui non resta documentazione, che attesterebbe l'inoltrarsi della <i>via Aemilia Scauri</i> verso l'interno. Quello che ora resta visibile, ad una quota leggermente superiore rispetto al piano stradale dell'attuale via Laviosa, modificata negli anni Sessanta, è solo un segmento di <i>crêuza</i> medievale pavimentato in ciottoli, delimitato da un muro in pietra.</p>
Note	Non sono riportate in relazione le quote di rinvenimento
Grado di ubicabilità; distanza dalle opere	Certo Distanza dall'area delle lavorazioni: 1600 m ca.
Bibliografia	Desumibile da elenco vincoli archeologici: L. 364/1909 art. 5
Archivio	Vincoli in rete: http://vincoliinrete.beniculturali.it/VincoliInRete/vir/bene/dettagliobene302366

Scheda EM-6	
Comune - Provincia	Genova - (GE)
Località/toponimo	Bric Castellar – Sestri Ponente
Data di aggiornamento	NR
Dati cartografici	Coord. sistema di riferimento Monte Mario EPSG 3003: 8.827597,44.440981
Tipologia e cronologia	Resti abitativi Età del Ferro (V-IV sec a.C.)
Descrizione	  <p>Scavo di Monte Castellar: reperti, planimetria e sezione (da G. ISETTI, 1958/59, pp. 62, 65)</p> <p>Insedimento dell'età del Ferro definito dalla presenza di numerosi frammenti ceramici, una fibula in bronzo, alcuni frammenti in ferro.</p>
Note	Non sono riportate in relazione le quote di rinvenimento
Grado di ubicabilità; distanza dalle opere	Certo Distanza dall'area delle lavorazioni: 1700 m ca.
Bibliografia	ISETTI G., 1958-1959, <i>Un "castellaro" dell'età del Ferro sopra Sestri Ponente</i> , in <i>Studi Genuensi</i> , 2, 1958/59, pp. 59-74.
Archivio	Fonte bibliografica


Scheda EM-7	
Comune - Provincia	Genova - (GE)
Località/toponimo	Pegli – Loc. Castello
Data di aggiornamento	Rinvenimento 1973
Dati cartografici	Coord. sistema di riferimento Monte Mario EPSG 3003: 8.816216,44.437112
Tipologia e cronologia	Resti abitativi Età del Ferro (V-IV sec a.C.)
Descrizione	 <p>Insediamiento dell'Età del Ferro individuato grazie alla presenza di rari frammenti fittili (ceramica d'impasto).</p>
Note	Non sono riportate in relazione le quote di rinvenimento
Grado di ubicabilità; distanza dalle opere	Certo Distanza dall'area delle lavorazioni: 1600 m ca.
Bibliografia	GARDINI A., MILANESE M., 1979, <i>L'archeologia urbana a Genova negli anni 1964-1978</i> , in <i>Archeologia Medievale</i> , VI, pp. 129-170.
Archivio	Fonte bibliografica


6.2 SCHEDE VA

Scheda VA-1	
Comune - Provincia	Genova - (GE)
Località/toponimo	Pegli, via Pacoret de Sant Venant – villa Rostan
Data di aggiornamento	30/09/2000
Dati cartografici	Coord. sistema di riferimento Monte Mario EPSG 3003: 8.82404,44.42640
Tipologia e cronologia	Villa storica Età: XVI secolo
Descrizione	 <p>La villa Lomellini Rostan è una villa nobile situata nel quartiere di Multedo, oggi nella periferia occidentale di Genova. Per la sua magnificenza e la bellezza dei suoi giardini, prima che lo sviluppo industriale della seconda metà del Novecento devastasse il territorio circostante, è stata un importante punto di riferimento culturale e paesaggistico per questa zona del ponente genovese (Caraceni, Poleggi, Genova - Guida Sagep, 1984). Si trova a poca distanza dalla foce del Varenna, che segna il confine tra il quartiere di Pegli e quello di Multedo. La villa fu fatta costruire tra il 1564 e il 1568 da Angelo Lomellini su un terreno appartenente alla famiglia dal fin 1343¹⁶. Nella villa tenne le sue riunioni l'Accademia degli Addormentati, cenacolo letterario fondato nel 1587. Agostino Lomellini, politico e letterato, doge della Repubblica di Genova dal 1760 al 1762, dopo il suo ritiro dalla vita politica, nel 1784, commissionò a Emanuele Andrea Tagliafichi, celebre architetto paesaggista dell'epoca, la progettazione del giardino all'inglese che divenne uno dei più belli e ammirati d'Europa, ed al quale molti anni più tardi si sarebbe ispirato Michele Canzio per la realizzazione del parco della villa Durazzo-Pallavicini di Pegli. La villa conserva ancora molte delle decorazioni originali, tra le quali gli affreschi realizzati da Bernardo Castello. Quasi completamente perduto, invece, il giardino disegnato dal Tagliafichi che, tra gli anni cinquanta e sessanta del Novecento, fu in parte trasformato nel campo da calcio intitolato a Pio XII e in parte sacrificato per la realizzazione di depositi petroliferi e dello svincolo di Pegli dell'autostrada A10. Il giardino, realizzato dal Tagliafichi nel 1784, era separato dalla villa dalla <i>via Antica Romana</i> di Pegli, percorso medioevale tra Genova e la riviera di Ponente, sulla quale si apriva l'ingresso delle carrozze. Una passerella collega il salone al piano nobile con il giardino, scavalcando la strada che corre in trincea a monte della villa. Il giardino, con laghetti, peschiere e grotte artificiali si estendeva sull'area oggi occupata dal complesso sportivo Pio XII e dal casello autostradale di Pegli. Il viale di accesso sul lato a mare, che era decorato con statue e abbellito di piante, è anch'esso scomparso con la costruzione dei depositi petroliferi.</p>
Note	Vincolo architettonico del 29/08/1934 –
Grado di ubicabilità; distanza dalle opere	Certo Distanza dall'area delle lavorazioni: ca. 200 m
Archivio	http://srvcarto.regione.liguria.it/dtuff/img/Vincoli_Monumentali/decreti/00109893.pdf

Scheda VA-2

¹⁶ La famiglia Lomellini possedeva a Pegli altre quattro ville: villa Rosa Lomellini (oggi istituto scolastico), villa Lomellini Banfi, quella oggi sede dell'albergo Mediterranée e villa Lomellini Konak, in località Tre Ponti, in Val Varenna.

Comune - Provincia	Genova - (GE)
Località/toponimo	Multedo – salita Monte Oliveto 1
Data di aggiornamento	16/04/2013
Dati cartografici	Coord. sistema di riferimento Monte Mario EPSG 3003: 8.82749,44.42746
Tipologia e cronologia	Oratorio dei SS. Nazario e Celso Età: post-medievale XII sec - primo documento del 18 marzo 1210
Descrizione	 <p>L'oratorio sorge sul sito ove era la vecchia chiesa parrocchiale di Multedo dedicata ai SS: Nazario e Celso che una tradizione fa risalire ai primi secoli della cristianizzazione della Liguria. Dipendeva dalla Pieve di Santa Maria Assunta di Palmaro ed era divenuta sede della parrocchia di Multedo tra il 1100 e il 1200. Nel 1560, sotto la guida di due frati carmelitani di Monte Oliveto i fedeli della confraternita multedese si riunirono per la prima volta in una piccola chiesa con annesso convento, che si trovava nella parte occidentale di una terra detta "Campora" nei terreni della villa Lomellini.</p> <p>L'oratorio dei SS. Nazario e Celso si trova all'inizio di salita Monte Oliveto, su di una fascia sovrastante la <i>via Antica Romana</i> di Pegli. È una semplice costruzione con copertura a due falde, ad una sola navata orientata a nord ovest. La chiesa è citata per la prima volta in un documento del 18 marzo 1210; nel 1248 risultava essere parrocchiale; nel 1432 fu saccheggiata dalle truppe di Filippo Maria Visconti, duca di Milano, in guerra con la Repubblica di Genova.</p> <p>Con il trasferimento della parrocchialità alla nuova chiesa, nel 1584, la vecchia chiesa fu ceduta al patrizio genovese Bartolomeo Lomellini, principale finanziatore della nuova costruzione, con il vincolo che l'edificio fosse comunque utilizzato come luogo di culto. I Lomellini lo affidarono quindi alla Compagnia dei Disciplinanti, nome con il quale era allora chiamata la locale confraternita. L'oratorio, ricostruito nel 1613, è una modesta costruzione ad una sola navata. Vi si accede tramite una porta laterale, mentre nella facciata principale, affacciata su uno slargo della salita, con una piccola porta, in tempi recenti sono state chiuse tutte le finestre. All'edificio sono addossate, lungo la salita, alcune costruzioni realizzate in tempi diversi.</p>
Note	Di interesse culturale dichiarato – anno di vincolo 1934, rinnovo con decreto del 25/03/2011. l'Oratorio dei SS. Nazario e Celso di Multedo è stato dichiarato di interesse Storico Artistico particolarmente importante in quanto, "realizzato nelle sue forme attuali agli inizi del XVII secolo sulle preesistenze dell'antica chiesa del SS. Nazario e Celso della quale si hanno testimonianze dal secolo XII, rappresenta, per il suo ricco apparato decorativo della prima metà del secolo XVI, uno straordinario esempio di edificio di culto della tradizione costruttiva ligure, non solo testimonianza della vita religiosa della comunità di Multedo ma anche della tradizione genovese delle Confraternite".
Bibliografia	Montaldo L. 1952, <i>Monte Oliveto nei suoi quattro secoli di vita</i> , in <i>Bollettino Parrocchiale</i> , Genova 1952. Motta P. (a cura di) 1986, <i>SS. Nazario e Celso in Chiese di Genova</i> , Genova 1986.
Grado di ubicabilità; distanza dalle opere	Certo Distanza dall'area delle lavorazioni: ca. 100 m
Archivio	http://srvcarto.regione.liguria.it/geoservices/temp/info_0203aab9-a03c-4464-a381-3d56c1cd1ce8.html
Scheda VA-2b	
Comune - Provincia	Genova - (GE)
Località/toponimo	Multedo – salita Monte Oliveto 3
Data di	16/04/2013

aggiornamento	
Dati cartografici	Coord. sistema di riferimento Monte Mario EPSG 3003: 8.82749,44.42746
Tipologia e cronologia	Chiesa di Santa Maria e dei SS. Nazario e Celso Età: post-medievale XVI sec.
Descrizione	 <p>Una prima chiesa dedicata ai Santi Nazario e Celso e dipendente dalla pieve di Prà esisteva probabilmente già prima dell'XI secolo, ma è citata per la prima volta in un documento del 18 marzo 1210; nel 1248 risultava essere parrocchiale; nel 1432 fu saccheggiata dalle truppe di Filippo Maria Visconti, duca di Milano, in guerra con la Repubblica di Genova. Nel 1516 i Carmelitani, guidati da un certo Ugolino Marengo di Novi, si insediarono nella parrocchia grazie all'appoggio dei Lomellini; ottenuta l'approvazione del papa Leone X essi avviarono la costruzione della nuova chiesa di Monte Oliveto, intitolata alla Natività di Maria e dell'annesso convento. Il nuovo edificio sacro fu costruito in posizione preminente sul colle sovrastante la vecchia chiesa. Il 12 luglio 1584 un decreto del vicario generale dell'arcidiocesi di Genova Clemente Politi trasferì la parrocchialità alla nuova chiesa, pur non del tutto ultimata. Al titolo della nuova parrocchia fu aggiunto anche quello dei Santi Nazario e Celso della vecchia chiesa, che divenne sede della confraternita. I Lomellini diedero un apporto decisivo al completamento dell'edificio e nel 1586, in segno di riconoscenza, i padri carmelitani concessero loro il diritto della sepoltura nella chiesa. A cavallo tra il XVI e il XVII secolo il convento di Monte Oliveto visse il suo periodo di maggior splendore: la presenza di figure di spicco dell'ordine carmelitano contribuì ad accreditare il complesso come centro culturale e di potere. La chiesa, consacrata il 6 luglio 1637 dal vescovo di Noli Angelo Mascardi, subì danni e saccheggi nelle guerre del 1746-1747 e del 1800. Nel 1812 i Carmelitani, ridotti di numero, abbandonarono la parrocchia e la chiesa fu affidata al clero secolare; subì vari restauri nell'Ottocento, quando fu rifatta la facciata (1840), e all'inizio del Novecento.</p>
Note	Di interesse culturale dichiarato – anno di vincolo 1934 – rinnovo del 30/03/2011. Con la seguente motivazione: <i>“In quanto la chiesa di Santa Maria e dei Santi Nazario e Celso, la cui costruzione risale ai primi decenni del XVI secolo, costituisce uno straordinario esempio di edificio di culto della tradizione costruttiva ligure, nella quale il sapiente uso delle tecniche allora sconosciute ha permesso un attento inserimento del manufatto nell'aspra orografia del luogo: la chiesa inoltre rappresenta una significativa ed importante testimonianza della vita sociale e religiosa della comunità di Multedo di Pegli oltre che della presenza dell'Ordine dei Carmelitani a Genova.”</i>
Bibliografia	Montaldo L. 1952, <i>Monte Oliveto nei suoi quattro secoli di vita</i> , in <i>Bollettino Parrocchiale</i> , Genova 1952. Motta P. (a cura di) 1986, <i>SS. Nazario e Celso</i> , in <i>Chiese di Genova</i> , Genova 1986
Grado di ubicabilità; distanza dalle opere	Certo Distanza dall'area delle lavorazioni: ca. 130 m.
Archivio	http://srvcarto.regione.liguria.it/geoservices/temp/info_0203aab9-a03c-4464-a381-3d56c1cd1ce8.html