



**REPUBBLICA ITALIANA
REGIONE SICILIANA**

**Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana
Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana**

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO

VISTO lo Statuto della Regione Siciliana;

VISTO il D.P.R. n. 637 del 30.8.1975 recante le norme di attuazione dello Statuto della Regione Siciliana in materia di tutela del paesaggio e di antichità e belle arti;

VISTA la L.R. n. 80 dell'1.8.1977, recante "Norme per la tutela, la valorizzazione e l'uso sociale dei beni culturali ed ambientali nel territorio della Regione Siciliana";

VISTO il D.Lgs. n. 42 del 22.01.04 recante "Codice per i beni culturali ed il paesaggio" e ss.mm. e ii.;

VISTO il D.D.G. n. 1282/2020 del 10.05.2020 con il quale viene conferita alla dottoressa Caterina Perino la delega alla firma degli atti di competenza;

VISTO il D.D.G. n. 6434 del 26 maggio 2008 recante "Modalità per la verifica ex art. 12 del D.L.vo n. 42/2004, dell'interesse culturale dei beni immobili di utilità pubblica";

VISTO l'accordo rinnovato il 14.03.2016 tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e l'Assessorato Regionale dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana;

VISTA la nota prot. n. Ferservizi-ZSND\PRT\PA\2019\0021658 del 26.09.2019 con la quale la suddetta Società chiede la verifica dell'interesse culturale, ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 42/2004, di una complesso immobiliare sito a Venetico, di proprietà della stessa Società;

VISTO il parere prot. n. 6482 del 07.05.2020, e la documentazione di rito allegata, con il quale la Soprintendenza BB.CC.AA di Messina verifica sussistente l'interesse culturale del complesso con l'esclusione delle aree e del corpo di fabbrica sotto indicati;

RITENUTO che il complesso sopraindicato:

denominato **"Complesso immobiliare ex Stazione di Venetico (ME)"**

provincia di **Messina**

comune di **Venetico**

località **Venetico Marina**

sito in **Via Stazione, snc**

distinto nel catasto fabbricati del comune di Venetico al **foglio 1 particelle 135 C.T. - 135 sub 1, 172 sub 1 e 2, 134 sub 1, 2 (porzione) e 3 C.F.**, così come individuato con perimetrazione in rosso nell'allegata planimetria catastale (Allegato 1), **presenta interesse culturale** ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 42 del 22/01/2004 e ss. mm. ii. in quanto memoria storica e testimonianza esemplificativa del patrimonio architettonico ferroviario realizzato tra la fine del XIX e gli inizi del XX secolo e memoria storica del processo culturale che ha caratterizzato la storia urbana di Venetico Marina, come meglio espresso nella relazione storico-artistica allegata.

RITENUTO che le aree costituenti piano di non più esistenti e il corpo di fabbrica adibito a servizi e spogliatoio, identificati al catasto del comune di Venetico al **foglio 1 particelle 147, 136 C.T. - 136 sub 1, 134 su 2 (porzione) C.F. e foglio 2 particelle 602, 2103 C.T. - 2017 sub 1 C.F.**,

evidenziati in blu nelle allegate planimetrie catastali (Allegato 1 e 2), non hanno caratteri tali da prefigurare un interesse culturale.

DECRETA

ART. 1)

Per le motivazioni esposte in premessa che qui si intendono integralmente riportate, l'immobile denominato **"Complesso immobiliare ex Stazione di Venetico (ME)"**, sito nel comune di Giardini Naxos, così come individuato in premessa, viene dichiarato di interesse culturale ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. n. 42 del 22.01.2004 e ss.mm. ii. e rimane sottoposto a tutte le prescrizioni di tutela contenute nello stesso decreto legislativo.

ART. 2)

La porzione del complesso costituita dall'area di sedime dei binari ferroviari e dal corpo di fabbrica adibito a servizi e spogliatoio così come individuata in premessa non riveste interesse culturale la stessa non è più sottoposta alle disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo e pertanto è liberamente alienabile. Restano salvi gli obblighi e le prescrizioni che derivano dall'art. 90 e ss. del D.Lgs. n. 42/2004 nell'eventualità di scoperte archeologiche fortuite nell'immobile.

ART. 3)

Lo stralcio di mappa e la relazione storico-artistica fanno parte integrante del presente decreto che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto.

ART. 4)

Ai sensi del comma 7 dell'art. 12 del D.Lgs. n. 42/2004 e ss. mm. ii. il presente provvedimento sarà trascritto, a cura della Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina, presso l'Ufficio del Territorio Servizio Pubblicità Immobiliare ed avrà efficacia nei confronti di tutti i successivi proprietari, possessori e detentori a qualsiasi titolo.

ART. 5)

Avverso il presente provvedimento è ammesso, entro 120 giorni dalla notifica dello stesso, ricorso straordinario innanzi al Presidente della Regione Siciliana, nonché ricorso giurisdizionale al T.A.R. competente per territorio, ai sensi della L. n. 1034 del 6.12.1971 entro 60 giorni dalla data di avvenuta notifica del presente decreto.

ART. 6)

Il presente decreto verrà pubblicato ai sensi dell'art. 68 della L.R. n. 21 del 12.08.2014.

PALERMO, li 20/05/2020

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO

Caterina Perino



Identificazione del Bene

Denominazione

Regione

Provincia

Comune

Località

Cap

Stazione di Venetico
 Linea Palermo-Messina
 4° lotto
 Venetico

Relazione Storico-Artistica

Il contesto storico-culturale nel quale si colloca la costruzione della rete ferroviaria e di tutte le opere ad essa connesse è quello della rivoluzione industriale, che si sviluppò tra il XVIII e il XIX secolo in Inghilterra sulla interazione tra fattori di natura economica, sociale e tecnologica. Fu il periodo delle grandi invenzioni, fra queste quella della macchina a vapore ad opera di J. Watt, immediatamente utilizzata nel settore dei trasporti, che rese possibile nel 1814 la costruzione della prima locomotiva (G. Stephenson) e nel 1825 l'inaugurazione della prima linea ferroviaria in Inghilterra. I paesi del nord Europa tra cui Belgio, parte della Francia e della Germania furono i primi, insieme all'Inghilterra, a dotarsi di questa innovativa infrastruttura ideata per soddisfare la crescente domanda di distribuzione e trasporto di merci e passeggeri, all'interno di vasti territori in tempi di percorrenza più brevi. Con qualche decennio di ritardo rispetto al resto d'Europa, anche in Italia, alla vigilia dell'unificazione del Regno d'Italia, si registra la costruzione di circa 2500 km di strade ferrate di cui soltanto 128 km nel Regno delle due Sicilie, nonostante fosse stato proprio il governo borbonico ad aver conquistato il merito della prima realizzazione ferroviaria italiana, con la linea Napoli-Portici inaugurata nel 1839. In Sicilia bisognerà aspettare il decisivo intervento di Garibaldi che, in virtù dei poteri conferitigli dalla carica di Comandante delle forze Nazionali in Sicilia, con il Decreto del 25 Giugno 1860, dispose la costruzione di "... una ferrovia da Palermo a Messina passando per Caltanissetta e Catania." (art.1), autorizzando il Segretario di Stato dei Lavori pubblici a "... trattare con capitalisti nazionali e stranieri per la costruzione della suddetta ferrovia." (art. 2). Invero già dall'anno precedente erano stati avviati i primi studi per la realizzazione della rete ferrata siciliana sotto la spinta di Gaspare Cipri, che aveva fondato il giornale "Le ferrovie Sicule" per propagandare le grandi innovazioni tecnologiche; il governo borbonico con Decreto del 28 aprile del 1860 aveva predisposto la costruzione di tre grandi linee ferroviarie che avrebbero dovuto collegare Palermo con Catania, Messina ed Agrigento. Il progetto della rete ferroviaria siciliana venne elaborato sulla base della necessità, ritenuta primaria, di collegare i giacimenti minerari delle aree interne alle città dotate di porti commerciali, ciò con grave danno per gli altri settori dell'economia e soprattutto sotto l'aspetto sociale, per la mancanza di una rete più ampia ed uniformemente distribuita su tutto il territorio regionale. Nel 1875 la Commissione parlamentare ebbe modo di evidenziare, nella sua "Relazione per l'inchiesta sulle condizioni della Sicilia", che la critica situazione ferroviaria in Sicilia era anche da attribuire ad un errore di impostazione, perché "... la rete ferroviaria di un paese si tesse male, quando si ubbidisce ad una sola preoccupazione ...". Nonostante le difficoltà iniziali causate anche dalla orografia e dalla natura geologica dei luoghi, la rete venne implementata raggiungendo la massima estensione chilometrica nella metà del XX secolo, sebbene già a partire dagli anni '40 l'interesse per il trasporto ferroviario andasse scemando per la evoluzione del trasporto su gomma da un lato e per il diverso orientamento dell'economia siciliana dall'altro, causato dal progressivo abbandono delle attività estrattive. L'invenzione tecnologica più avanzata del XIX secolo aveva comunque già lasciato un segno indelebile nel paesaggio urbano ed extra urbano; la realizzazione della ferrovia aveva determinato la necessità di avviare interventi di pianificazione urbanistica su larga scala, sia nelle grandi che nelle medie e piccole città, per garantirne un rapporto equilibrato con il resto del tessuto urbano; i tracciati delle linee ferroviarie avevano ridisegnato interi contesti territoriali e determinato il processo di fondazione di nuovi insediamenti, come nel caso in esame. La linea Palermo-Messina, lungo la quale si trova la Stazione di Venetico, venne realizzata in circa trenta anni; il primo tratto fino a Bagheria venne attivato nel 1863 e successivamente fu prolungato sino a Cerda, come documentato dalla Carta delle ferrovie sicule aggiornata al 1 ottobre del 1882. Queste prime due tratte furono costruite durante la gestione della Società Italiana per le Ferrovie Meridionali, alla quale era

stata affidata la concessione per le strade ferrate calabro-sicule dal 30 dicembre 1871 sino al 1884. Dal 1885 la gestione venne divisa tra due diverse società; in Sicilia subentrò la Società Italiana delle Strade Ferrate della Sicilia alla quale venne affidato l'esercizio delle linee già esistenti, il completamento della rete ed il Servizio di navigazione nello Stretto di Messina con contratto del 22 novembre 1893. Tra il 1889 ed il 1895 la linea Palermo-Messina venne portata a termine; entrata in esercizio con trazione a vapore, venne elettrificata tra il 1951 e il 1955. Nella carta IGM F°253 - Milazzo, rilevata nel 1865 ed aggiornata al maggio 1895, la tratta in esame, realizzata lungo la costa tirrenica con tracciato parallelo alla coeva SS.113, è rappresentata come strada ferrata a scartamento ordinario ad un binario dotata, in prossimità della località i Bagni, di una Fermata. A quell'epoca infatti l'abitato di Venetico Marina non si era ancora formato, vi era soltanto un piccolo insediamento urbano di tipo lineare sviluppatosi lungo la SS. 113 nella località Bagni facente parte del territorio comunale di Venetico, nucleo storico sito nell'entroterra ad una quota altimetrica di circa 300 metri s.l.m.. La struttura urbana di Venetico Marina si sviluppò nella prima metà del XX secolo in conseguenza dell'incremento demografico verificatosi in quegli anni per l'intensificarsi delle attività estrattive e di trasformazione dell'argilla, che si avvalevano della presenza della linea ferroviaria. Il nascente centro urbano si sviluppò con impianto a scacchiera nell'area compresa tra la costa e la linea ferroviaria che ne costituiva il margine sud, al di là del quale venne insediata la zona industriale. Anche in questo caso dunque, come già per altri centri urbani di nuova fondazione, la Ferrovia ha avuto un ruolo determinante nel disegno dell'impianto urbanistico. Con lo sviluppo delle attività e conseguentemente del centro abitato, l'originaria Fermata della linea ferroviaria realizzata probabilmente soltanto per adempiere al rifornimento e alla movimentazione delle merci, venne trasformata in Stazione dotata di Fabbricato Viaggiatori, alloggio per il personale e corpo di fabbrica per i servizi. Come documentato dall'Atlante delle linee ferroviarie di recente pubblicazione, nel 1981 per migliorare il tracciato della linea ferroviaria fu avviato il progetto per il raddoppio della Messina-Patti che determinò la progressiva dismissione di varie tratte comprese tra Terme Vigliatore e Messina Scalo tra cui, la tratta Torregrotta - Spadafora lunga 3 km, comprendente la stazione di Venetico. Negli ultimi decenni inoltre la battuta d'arresto del settore industriale della produzione dei laterizi, che aveva svolto in passato azione trainante dell'economia locale, aveva avuto come conseguenza l'abbandono e il degrado dell'area ad essa destinata situata a ridosso della linea ferroviaria. Nel P.R.G. approvato con D.Dr. n.1375 del 24/11/2003 il complesso ricade in Zona Area Ferroviarie normata dall'art.42 delle N.A. L'orientamento attuale espresso nel nuovo P.R.G. adottato con Delibera Consiliare n.45 del 31/07/2017 mira, conformemente alle azioni di recupero già intraprese a livello regionale nazionale e internazionale, alla rifunzionalizzazione dell'area come Zona Sp2 Verde Pubblico Attrezzato (art. 35 delle N.A), prevedendo l'uso dei fabbricati per lo svolgimento di attività ricreativo-culturali e destinando le aree ormai prive di binari e impianti tecnologici, alla realizzazione di nuovi collegamenti alternativi o complementari alla viabilità esistente tra i quartieri situati alle estremità est ed ovest del nucleo urbano. L'ex linea ferroviaria infatti attraversa in direzione est-ovest tutto il territorio comunale e costituisce tutt'ora il margine sud dell'abitato di Venetico Marina ad esclusione della parte est dove il tessuto urbano si è sviluppato oltre la linea ferrata per rispondere alle crescenti esigenze abitative, derivate dalla concentrazione nella località marina dei principali servizi quali scuole ed uffici. Il complesso è situato nella parte terminale della via Stazione ad una quota altimetrica superiore rispetto alla cortina edilizia antistante, omogenea e compatta, raggiungibile attraverso una scalinata; questa circostanza unita alla unicità tipologica conferisce al sistema ferroviario il ruolo di elemento emergente e caratterizzante il contesto ambientale circostante. Come tutte le stazioni realizzate in Italia tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX secolo, il complesso è costituito da un insieme di opere che dovevano garantire il funzionamento del servizio secondo standard tipologici ed architettonici definiti a livello nazionale, criterio sancito nel 1905 con la nascita della Azienda Unitaria delle Ferrovie dello Stato. Per la progettazione delle stazioni ferroviarie di grande importanza si faceva ricorso al contributo di architetti di chiara fama che interpretavano ed arricchivano gli standard tipologici con soluzioni ricercate e di maggiore pregio sia nella ideazione degli spazi architettonici che nella definizione delle opere di finitura e degli elementi di arredo. Nel caso invece di stazioni secondarie ci si atteneva scrupolosamente alle tipologie architettoniche appositamente studiate, come in questo caso. Il complesso immobiliare dell'ex Stazione di Venetico è costituito dalle aree destinate alla linea ferrata, individuate nei fogli di mappa catastale del Comune di Venetico F° 1 part. 147 C.T., 136 C.T., 136 C.F. sub 1 con annessa una piccola garitta e F°2 part. 284 C.T., 602 C.T., 2103 C.T. e da quattro unità immobiliari: il fabbricato viaggiatori (F°1 part. 134 C.F. sub 1, 2, 3) con annesse due corti laterali e un corpo di fabbrica di piccole dimensioni adibito a servizi accorpato al manufatto destinato a spogliatoio (F° 2 part. 2017 C.F. sub 1), il fabbricato ex ACE (F° 1 part. 172 C.F. sub 1, 2) e il magazzino merci con un'ampia area annessa (F° 1 part. 135 C.T. e 135 C.F. sub 1). Le aree destinate ai binari oggi non più esistenti e il corpo di fabbrica destinato a servizi e spogliatoio, come sopra individuati, non presentano caratteri tali da poter prefigurare un interesse culturale, pertanto sono esclusi dalla presente proposta di tutela ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.

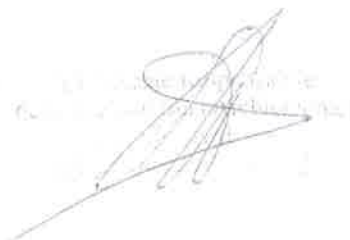


L.vo 42/04 e ss. mm. e ii.. Gli altri edifici invece hanno conservato nel tempo la configurazione volumetrica ed architettonica originale, peculiare del patrimonio immobiliare ferroviario. Il fabbricato più antico è il magazzino merci probabilmente costruito quando ancora la stazione si configurava come una semplice Fermata; ha pianta rettangolare e struttura in muratura portante in pietrame informe e mattoni e cantonali in conci lapidei; il tetto a due falde con struttura lignea, presenta sul lato nord-ovest un aggetto che si configura come pensilina; i prospetti sono tutti a simmetria centrale: le facciate nord-est e sud-ovest, opposte ed uguali fra loro presentano al piano terra una ampia apertura rettangolare, in origine ad arco ribassato e una finestra circolare soprastante; quelli laterali, anch'essi uguali fra loro, sono dotati di tre aperture ad arco ribassato, due laterali di ingresso e una finestra centrale, definite dalle caratteristiche incorniciature a fascia cromaticamente contrastanti con il paramento sui toni del beige. Da lungo tempo abbandonato, l'edificio mostra segni evidenti di un diffuso stato di degrado che ha innescato anche processi di deterioramento strutturale. Il fabbricato viaggiatori presenta i caratteri propri delle stazioni ferroviarie, fortemente tipizzati e riconoscibili, con i locali ad uso dei viaggiatori al piano terra e ambienti per il personale di servizio al primo piano. E' un edificio a pianta quadrangolare con schema a blocco a due elevazioni fuori terra e un piano seminterrato con struttura in muratura portante e tetto a padiglione; i prospetti hanno tutti la medesima composizione architettonica: definiti lateralmente alla seconda elevazione da cantonali trattati a bugnato, sono caratterizzati dalle cornici marcapiano e dalle incorniciature a fascia delle aperture, distribuite secondo un ritmo regolare, che contrastano cromaticamente con il paramento di colore rosso; superiormente sono conclusi da una cornice di coronamento modanata. Il fabbricato è dotato di due corti laterali adibite a giardino e del corpo di fabbrica dei servizi localizzato nella corte est che, come sopra detto, non presenta caratteri tali da poter prefigurare un interesse culturale. L'edificio mostra uno stato di conservazione buono, si rileva unicamente un degrado diffuso causato dallo stato di abbandono che ha indotto l'Ente proprietario a compiere le aperture al piano terra per limitare gli atti di vandalismo. L'edificio ex ACE, destinato ad abitazione per il personale ferroviario, presenta un analogo stato di conservazione, fatta eccezione per l'evidente degrado delle finiture esterne. Si tratta di un fabbricato a pianta quadrangolare con schema a blocco, a due elevazioni con struttura in muratura portante e copertura piana. Il volume, progettato nella essenzialità delle forme del linguaggio razionalista, è caratterizzato unicamente dal vuoto scavato nell'angolo est che ne costituisce l'ingresso, internamente rivestito con lastre di marmo travertino, utilizzato anche per la finitura esterna del pilastro d'angolo; la semplice configurazione volumetrica è stata in parte alterata dalla realizzazione della copertura della scala esterna, comunque realizzata con strutture facilmente rimovibili. Al confronto con altre stazioni secondarie già riconosciute di interesse culturale, localizzate lungo la stessa linea ferroviaria e su altre tratte della rete siciliana, si ritiene che i fabbricati sopra descritti costituiscano testimonianza esemplificativa del patrimonio immobiliare ferroviario realizzato tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX secolo e memoria storica di un processo culturale ed economico che ha caratterizzato la storia urbana di Venetico Marina. Analogamente a quanto realizzato in ambito nazionale e internazionale come in Francia, Spagna e Belgio in cui sono stati studiati ed attuati progetti per la valorizzazione e la rifunzionalizzazione del patrimonio ferroviario, il complesso potrà essere recuperato per la realizzazione di una viabilità alternativa e completare alla rete esistente e per lo svolgimento di attività sociali e culturali, come previsto nel nuovo P.R.G. comunale (adottato con Delibera Consiliare n.45 del 31/07/2017) e in conformità al progetto urbano di riqualificazione della vicina Stazione di Camaro (progetto Capacity in GU Serie Generale n. 4 del 05/01/2017) situata lungo la medesima tratta dismessa. Alla luce di quanto sopra descritto si ritiene che la parte del complesso immobiliare della ex Stazione di Venetico, attualmente dismessa per variazione di tracciato, individuata nel foglio di mappa catastale del Comune di Venetico F°1 partt. 135 C.T., 135 C.F. sub 1, 172 C.F. sub 1 e 2, 134 C.F. sub 1, 2 (quota parte), 3 ed evidenziata in rosso nella planimetria catastale allegata (ALL.1), costituisca testimonianza esemplificativa del patrimonio architettonico ferroviario realizzato tra la fine del XIX e gli inizi del XX secolo e memoria storica del processo culturale che ha caratterizzato la storia urbana di Venetico Marina e pertanto rivesta interesse culturale secondo quanto previsto dall'art. 10 comma 1 del D. Lgs.42/04 e ss. mm. e ii.. Le aree costituenti piano di sedime dei binari ferroviari non più esistenti incluse nel complesso ferroviario e il corpo di fabbrica adibito a servizi e spogliatoio, identificati nei fogli di mappa catastale del comune di Venetico F°1 partt. 147 C.T., 136 C.T., 136 C.F. sub 1, 134 C.F. sub 2 (quota parte) e F°2 partt. 284 C.T., 602 C.T., 2103 C.T., 2017 sub 1 evidenziati in blu nelle planimetrie catastali allegate, rispettivamente ALL.1 e ALL.2, non presentano caratteri tali da prefigurare un interesse culturale e pertanto sono escluse dalla presente proposta di tutela.

Bibliografia essenziale di riferimento: Società Italiana per le strade ferrate meridionali, Tipi di Fabbricati per le stazioni e case cantoniere, Ancona 1890 - Romualdo Giuffrida, Lo stato e le ferrovie in Sicilia (1860-1895), Salvatore Sciascia Editore, Caltanissetta Roma 1967 - Daniela Pirrone, Archeologia industriale in Sicilia: la linea a scartamento ridotto Palermo S. Erasmo San Carlo, Palermo 1993 - Giuseppe Tesoriere, Le strade e le ferrovie in Sicilia: le tappe del loro sviluppo dopo l'unificazione, Zedi Italia, Palermo 1994 -

Ferrovie dello Stato Italiane e Rete Ferroviaria Italiana, Atlante delle linee ferroviarie dismesse, Grafica Nappa industria poligrafica, Aversa (CE) 2016 – Alessandro Brandino, Le stazioni ferroviarie di Messina dalla realizzazione ottocentesca all'intervento di Angiolo Mazzoni, Dario Flaccovio Editore, Palermo 2007.

ARCH. SABRINA PANDOLFO
Lib. Pref



IL SOPRINTENDENTE
(Arch. MIRELLA VINCI)

Mirella Vinci



per Mirella Vinci

ALLEGATO 1

Venetico - Loc. Venetico Marina - Via Stazione; s.n.c. - Complesso Immobiliare ex Stazione di Venetico

Comune di Venetico F° 1 part. 147 C.T. - 136 C.T - 136 C.F. sub1 - 135 C.T. - 135 C.F. sub1 - 172 C.F. sub 1,2 - 134 C.F. sub 1,2,3.

Allegato al D.D.S. n. 1401 del 10/05/2015
IL DIRIGENTE DEL
CATEGORIA POLICIA
Arline



 Immobili da sottoporre a tutela ai sensi dell'art. 10 c. 1 del D.L.vo n° 42/04 e ss. mm. ed ii.

 Immobile da NON sottoporre a tutela ai sensi dell'art. 10 c. 1 del D.L.vo n° 42/04 e ss. mm. ed ii.

Il Dirigente Responsabile della U.O.2
Sezione Beni Architettonici e Storico Artistici
Ing. Salvatore Stopo



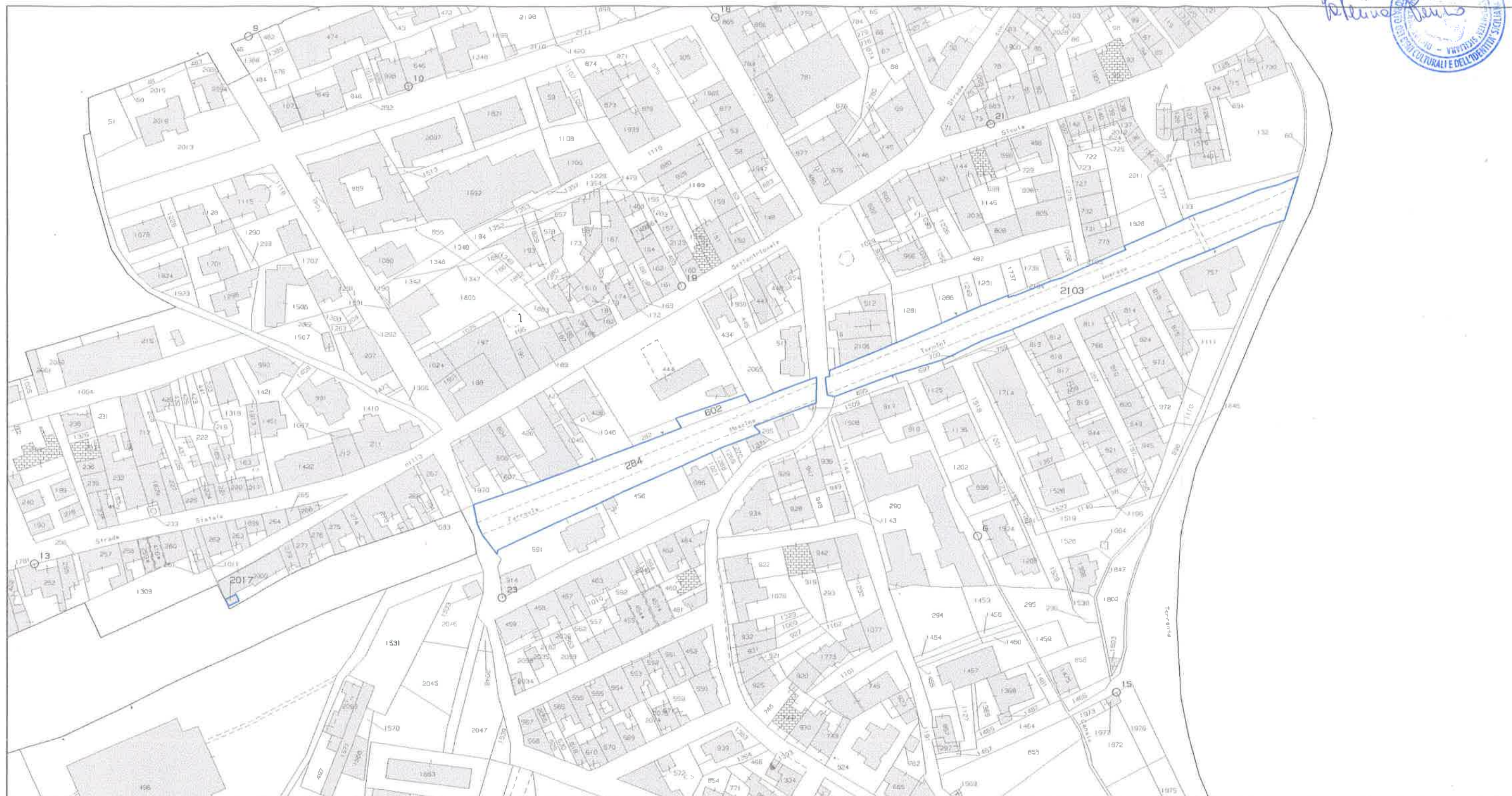
Il Soprintendente
arch. Mirella Vinci

ALLEGATO 2

Venetico - Loc. Venetico Marina - Via Stazione, s.n.c. - Complesso Immobiliare ex Stazione di Venetico
Comune di Venetico F° 2 part. 2017 C.F. sub 2 - 284 C.T. - 602 C.T. - 2103 C.T. .

Allegato al D.D.S. n. 1401 del 20/05/2020

IL M M G E N T E
C A T E R I N A



☐ Immobile da NON sottoporre a tutela ai sensi dell'art. 10 c. 1 del D.L.vo n° 42/04 e ss. mm. ed ii.

Il Dirigente Responsabile della U.O.2
Sezione Beni Architettonici e Storico Artistici
Ing. Salvatore Stoppo



Il Soprintendente
arch. Mirella Vinci

[Signature]