ITEC engineering

Comune di Busalla
Città metropolitana di Genova

Committente:
Comune di Busalla (GE)

Titolo:

SISTEMAZIONE IDRAULICA E RIPRISTINO OPERE D'ARTE CONNESSE TRATTO TERMINALE RIO BUSALLETTA FINO ALLA CONFLUENZA TORRENTE SCRIVIA

Livello di Progetto:

Oggetto:

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA (SCREENING AMBIENTALE)
Risposta a Decreto Dirigenziale n°2484
Prot. NP 2021-120720

Codice Progetto:
P099-19

Nome File:
P099-19-D-RE-AMB-003-A

Firme:



Rev.	Modifiche/Revisioni	Redatto	Data	Contr./Appr.	Data
A	Prima emissione	FP	30/07/21	DG	02/02/21

ASSOCIATO oice CONFINDUSTRIA
efca FIDIC
apave certification ISO 9001 N° SC 10-2588/IAF 34 ISO 14001 N° SCA 19-3491/IAF

ITEC engineering S.r.l.
19038 SARZANA (SP)
Via Variante Aurelia, 98
TEL. +39 0187 610532
info@itec-engineering.it

16129 GENOVA
Via Antonio Cecchi 7/9-10
TEL. +39 010 5959690
www.itec-engineering.it

È vietata a norma di legge la riproduzione, anche parziale, non autorizzata di questo documento

INDICE

1 PREMESSA 2

2 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI 3

2.1 STATO ATTUALE 3
2.2 LOTTO 1 3
2.3 LOTTO 2 4

3 PRECISAZIONI 5

4 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA 6

4.1 FOTO DELLO STATO ATTUALE 6
4.2 FOTOINSERIMENTI 9
4.3 PLANIMETRIA CON INDICAZIONE DEI PUNTI DI RIPRESA FOTOGRAFICI 11

1 PREMESSA

La presente relazione è prodotta in risposta al Risposta a Decreto Dirigenziale n°2484 - Prot. NP 2021-120720, della Regione Liguria - Dipartimento Ambiente e Protezione Civile Infrastrutture e Trasporti Settore Valutazione Impatto Ambientale e Sviluppo Sostenibile - nell'ambito del Procedimento di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. di cui all'art. 19 del D.Lgs. n. 152 /2006 relativo al progetto di *''Sistemazione idraulica e ripristino opere d'arte connesse tratto terminale Rio Busalletta fino alla confluenza Torrente Scrivia, 1° stralcio funzionale. Busalla (GE)'.*

Considerato che, come sancito nell'atto in epigrafe, il progetto di "Sistemazione idraulica e ripristino opere d'arte connesse tratto terminale Rio Busalletta fino alla confluenza Torrente Scrivia, 1° stralcio funzionale. Busalla (GE)", **non debba essere assoggettato a procedimento di VIA regionale** in quanto lo stesso, anche in considerazione del fatto che si tratta di un primo lotto di interventi urgenti, volti alla messa in sicurezza del tratto di alveo, non prefigura impatti significativi e negativi sull'ambiente, ove siano attuate tutte le mitigazioni e modalità operative già previste dal Proponente. Si fa presente che gli interventi di artificializzazione del fondo e delle sponde del torrente Busalletta sono stati ridotti al minimo indispensabile per garantire il corretto regime idraulico del corso d'acqua.
Più in particolare nella fase di progetto definitivo sono stati eliminati, nel tratto a valle del ponte stradale, i due muri di sponda in c.a. previsti nel progetto originario, sostituiti da argini in scogliera da eseguire su entrambe le sponde; tale soluzione contribuisce a mantenere naturalizzati gli argini e a migliorare l'inserimento ambientale del progetto.

Per quanto riguarda il fondo alveo è stato mantenuto, per quanto possibile, il fondo naturale ad eccezione di un breve tratto in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario nel quale è prevista la realizzazione di una platea in massi naturali a salvaguardia dei possibili effetti di scalzamento delle pile e delle strutture di fondazione del ponte ferroviario stesso.

2 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Le opere in progetto sono state individuate in funzione dei vincoli di natura urbanistica e viabilistica esistenti e delle risorse disponibili; esse rappresentano un primo lotto Funzionale e traguardano la mitigazione dei rischi legati al deflusso di portate di piena significative nel tratto di corso d'acqua a cielo aperto a valle della Statale dei Giovi.

Come già esposto le aree a cavallo del tratto terminale del rio Busalletta sono indicate come aree coinvolgibili da fenomeni di esondazione con pericolosità molto elevata, così come evidenziato anche dallo studio del Comune di Busalla del 2006 che conferma tale criticità ed individua gli interventi lungo l'asta del rio Busalletta atti a consentire il deflusso della portata 200-ennale senza esondazioni.

Nello studio della Provincia di Genova del 2009, effettuato nell'ambito del progetto della nuova viabilità in sponda sinistra in variante alla ss 35 dei Giovi, viene confermata l'insufficienza del tratto e individuati con maggior grado di dettaglio gli interventi necessari a contenere il deflusso della portata 200-ennale lungo tutto il tratto.

Tali interventi comportavano l'abbassamento del fondo alveo, l'allargamento delle sezioni di deflusso del tratto a valle del ponte ad arco in pietra, con il recupero al deflusso delle campate laterali del ponte ferroviario, il rifacimento a quote maggiori e con maggiori larghezze del ponte carrabile prossimo allo sbocco nel torrente Scrivia.

Nell'ambito del presente progetto è stata comunque redatta una relazione idraulica di dettaglio.

2.1 STATO ATTUALE

Allo stato attuale si verificano esondazioni o tratti con franco idraulico non sufficiente lungo l'intero tratto oggetto del presente studio.
La copertura di monte risulta insufficiente, la presenza del vecchio ponte ad arco della statale dei Giovi (sez. 32-33) induce un significativo rigurgito verso monte con la conseguente messa in pressione del tratto tombinato di monte (tra sez. 32 e sez. 38). Il deflusso al di sotto degli attraversamenti presenti lungo il tratto analizzato avviene in pressione o con franco idraulico non garantito e quota del carico superiore all'estradosso.

2.2 LOTTO 1

La realizzazione degli interventi previsti nel lotto 1 induce un sensibile miglioramento del deflusso della portata 200-ennale rispetto alla configurazione di stato attuale lungo tutto il tratto oggetto d'intervento.

I muri arginali previsti nel presente lotto funzionale sono in grado di consentire il deflusso della portata 200-ennale senza esondazioni con franco minimo adeguato e linea dei carichi sempre contenuta nel tratto a valle del ponte ferroviario.
Permane invece l'insufficienza nel tratto a monte del ponte ferroviario in cui si verificano esondazioni e si osservano tratti con franco idraulico non sufficiente in entrambe le sponde.

2.3 LOTTO 2

Il deflusso della portata 200-ennale avviene con le medesime caratteristiche gia precedentemente descritte per il lotto 1, con un miglioramento nel tratto compreso tra la sezione di sbocco della copertura e il ponte ad arco di Via Grottin.
I muri arginali previsti dal presente lotto (in aggiunta a quelli realizzati nel lotto 1) sono in grado di consentire il deflusso della portata 200-ennale senza esondazioni con franco minimo pari a 0.65 m (sez. 17) e linea dei carichi sempre contenuta ad eccezione di un breve tratto in prossimita della copertura di monte.
In questo secondo lotto è altresì compresa la realizzazione del "deflettore" antistante la pila del ponte ferroviario.

3 PRECISAZIONI

Gli interventi di artificializzazione previsti nel presente progetto sono ridotti a quelli strettamente necessari ai fini idraulici e con particolare riferimento al fondo alveo ed allo sbocco del rio Busalletta nel torrente Scrivia si precisa:

- L'abbassamento del fondo, previsto per il solo tratto sotto il ponte ferroviario, ha reso necessaria la realizzazione di una platea in massi naturali cementati a protezione di possibili fenomeni di erosione e/o scalzamento delle pile del manufatto. La platea verrà comunque dotata di appositi fori per favorire lo scambio idrico tra l'alveo e lo strato ipodermico del terreno sottostante. La superficie occupata dall'intervento è di circa 240 mq sull'impronta dell'alveo attuale cui si sommano i circa 80 mq del nuovo fornice di destra, attualmente occupato dalla sede stradale, per un totale di 320 mq circa. Per quanto riguarda la stabilità del fondo alveo la sistemazione ha mantenuto sostanzialmente le pendenze attuali senza quindi produrre alterazioni significative dell'assetto morfo-dinamico dell'alveo stesso.

- I tratti di sponda lungo i quali si prevede la realizzazione di un muro d'argine in c.a. per motivi di ordine idraulico sono limitati a quelli in cui non poteva posta in essere nessun altra soluzione. I muri saranno dotati di appositi barbacani per lo scarico delle acque dal terreno retrostante. A compensazione di quanto impermeabilizzato viene restituita all'alveo tutta una striscia della larghezza variabile da 4 m a 7 m circa lungo la sponda sinistra nel tratto compreso tra monte del ponte ferroviario e il ponte carrabile di valle, attualmente occupata dal sedime di una strada carrabile, che verrà quindi eliminata.

- In corrispondenza dello sbocco del rio Busalletta nel torrente Scrivia le opere di protezione spondale saranno costituite su entrambe le sponde da scogliere in massi ciclopici.

4 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

4.1 FOTO DELLO STATO ATTUALE



Ripresa n° 1 – Tratto terminale Rio Busalletta



Ripresa n° 2 – *Ponte ferroviario (monte) – sponda destra*



Ripresa n° 3 – *Ponte ferroviario – vista verso monte (sponda sinistra oggetto del II° lotto)*



Ripresa n° 4 – *Ponte ferroviario (valle) – sponda sinistra -*

4.2 FOTOINSERIMENTI



Ripresa n° 1 – *Tratto terminale Rio Busalletta*



Ripresa n° 2 – *Ponte ferroviario (monte)*



Ripresa n° 3 – *Ponte ferroviario – vista verso monte*



Ripresa n° 4 – *Ponte ferroviario (valle) – sponda sinistra*

4.3 PLANIMETRIA CON INDICAZIONE DEI PUNTI DI RIPRESA FOTOGRAFICI

