

QUESITO 11

Nella Relazione di compatibilità idraulica, il Proponente, nella “Carta del rischio idraulico”, rileva come l’area di intervento non risulti soggetta ad eventi alluvionali “eccezionali”, limitandosi ad interventi puntuali nelle interferenze, per torrenti di limitata estensione ma con tempi di corrivazione e concentrazioni molto brevi, tranne che per l’interferenza con il fosso Bolano e per quelli relativi alla realizzazione della variante alla S.S.18.....”, allegando gli elaborati cartografici che accompagnano il PAI che evidenziano come nelle zone in cui solo localizzati gli interventi, non sussistono condizioni di rischio idraulico conseguente a inondazioni”. A conferma di tali assunzioni si chiede di specificare:

- *I valori di soglia per gli eventi alluvionali “eccezionali” confermando in coerenza con il PAI che non sussistono condizioni di rischio idraulico nell’area;*
- *Il soggetto attuatore che nell’area prevede gli “interventi adeguati alle situazioni di dettaglio, mirati alla risoluzione delle interferenze puntuali...” specificando il tipo di intervento.*

Per quanto riguarda i valori di soglia sono considerati eventi alluvionali eccezionali quelli per i quali si instaurano condizioni di rischio per tempi di corrivazione pari a 500 anni. Per le aree in esame, come evidenziato dal PAI e come riportato nella carta del rischio idraulico, non sussistono condizioni di rischio conseguenti a tali eventi.

In merito agli interventi adeguati alle situazioni di dettaglio, mirati alla risoluzione delle interferenze puntuali, si specifica che essi sono costituiti dalla sistemazione del tratto terminale del Torrente Bolano e dalla realizzazione di due tombini intercettanti le acque di versante a monte della variante alla SS18 lato Reggio Calabria, oltre naturalmente agli elementi utili al drenaggio delle acque di piattaforma ferroviaria e stradale.

Per quanto concerne gli interventi relativi al Torrente Bolano l’interferenza con il tracciato ferroviario e stradale di progetto ha comportato la necessità di realizzare un manufatto scatolare che sottopassa sia la SS18 sia la nuova sede ferroviaria, con l’inserimento di due pozzetti, uno a monte dell’intervento ed uno a valle della linea ferroviaria, in modo da consentire l’ispezione e la manutenzione del manufatto idraulico garantendone nel tempo la funzionalità idraulica. Al pozzetto di monte sono collegate le opere di intercettazione e convogliamento delle acque provenienti dalla sede del T. Bolano e dalle viabilità limitrofe.

Per quanto riguarda la variante alla S.S. 18 lato Reggio Calabria, in leggero rilevato rispetto al piano di campagna, le opere idrauliche consistono nella realizzazione di un fosso di guardia lato monte (avente dimensioni 1,00x0,50 m nel tratto che convoglia le acque al tombino Nord e 1,00x1,00 m nel tratto che convoglia le acque al tombino Sud), che consente l’allontanamento in direzione nord e sud delle acque di versante ed il loro convogliamento all’interno di due tombini (denominati appunto Nord e Sud) sottopassanti la S.S. 18, la linea ferroviaria “storica”, i binari di servizio ed il restante tratto che separa la linea ferroviaria dal mare.

Per le acque di piattaforma ferroviaria e stradale lo smaltimento sarà così eseguito:

Piattaforma ferroviaria in rilevato

Nei tratti in cui il corpo ferroviario si trova in rilevato, le acque meteoriche vengono canalizzate ed allontanate dalla sede ferroviaria, per mezzo di una canaletta rettangolare a lato della piattaforma e lo strato di sub-ballast dotato di una pendenza trasversale. La canaletta in cls convoglia l'acqua verso il primo embrice disponibile in funzione della pendenza longitudinale della livelletta ferroviaria. Gli embrici sono posizionati sulla scarpata del rilevato con pendenza 3/2, ad interasse pari ad 8 m circa. Al piede del rilevato l'acqua viene collettata per mezzo dei fossi di guardia di sezione trapezoidale o rettangolare che recapitano nella rete di scolo naturale esistente o artificiale in progetto. Nei tratti in cui sono presenti muri di sostegno è prevista una canaletta rettangolare in cls in testa al muro che recapita nell'impluvio più vicino.

Piattaforma ferroviaria in trincea

In questo caso la raccolta ed il recapito è costituito da due sistemi di drenaggio indipendenti il primo prevede in testa alla trincea fossi di guardia di sezione trapezia o rettangolare che recapitano negli impluvi presenti o nei tombini idraulici di nuova realizzazione, al fine di raccogliere le acque di scorrimento superficiale ed evitare l'afflusso nella trincea ferroviaria, il secondo prevede canalette rettangolari al piede della scarpata continue lungo il tratto in trincea che recapitano direttamente nei tombini idraulici. Queste ultime costituiscono le opere di drenaggio della piattaforma ferroviaria in quanto in esse trovano recapito le acque che scorrono sullo strato di sub-ballast.

Piattaforma stradale

Il tracciato di progetto della variante alla S.S. 18 lato Reggio Calabria si sviluppa ad una quota leggermente superiore al piano campagna. La raccolta delle acque di piattaforma viene effettuata a margine della carreggiata mediante cunette laterali che convogliano l'acqua, attraverso pozzetti grigliati posti ogni 15 m, in due condotte circolari situate sotto le cunette e che recapitano in due vasche di prima pioggia situate in prossimità dei tombini. I recapiti finali risultano essere i due tombini, denominati Nord e Sud, precedentemente descritti.