

NODO STRADALE E AUTOSTRADALE DI GENOVA

Adeguamento del sistema
A7 - A10 - A12

LOTTO 8 - AMBITO OVEST POLCEVERA
TERZO STRALCIO (8C)

PROGETTO ESECUTIVO

A1 - GRONDA DI PONENTE




GALLERIA VOLTRI

INSERIMENTO PAESAGGISTICO IMBOCCO OVEST

RELAZIONE DESCRITTIVA DELL'AREA DI IMBOCCO

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Arch. Enrico Francesconi Ord. Arch. Milano n.16888 RESPONSABILE ARCHITETTURA E PAESAGGIO	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Simona Comi Ord. Ingg. Milano n.A18014	IL DIRETTORE TECNICO Ing. Orlando Mazza Ord. Ingg. Pavia N. 1496 PROGETTAZIONE NUOVE OPERE AUTOSTRADALI
---	--	--

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.	--
110728	LL8C	PE	A1	G03	GP03W	00000	R	A U A	1490	- 2	SCALA -

 	PROJECT MANAGER:		SUPPORTO SPECIALISTICO:				REVISIONE	
	Ing. Sara Frisiani Ord. Ingg. Genova N. 9810A						n.	data
							0	LUGLIO 2018
	REDATTO:		VERIFICATO:				1	OTTOBRE 2018
							2	FEBBRAIO 2019
3							-	
						4	-	

VISTO DEL COMMITTENTE  IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Alberto Selleri	VISTO DEL CONCEDENTE  Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti <small>DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI</small>
--	---

Sommario

1	PREMESSA	3
2	STATO ATTUALE	4
2.1	PREMESSA.....	4
2.2	PAESAGGIO E SEMIOLOGIA ANTROPICA	4
3	LINEE GUIDA DI PROGETTAZIONE	15
3.1	PREMESSA.....	15
3.2	SOLUZIONI PROGETTUALI PREVISTE	15
4	PROCESSO EVOLUTIVO PD/PE.....	17
4.1	GALLERIA VOLTRI – IMBOCCO OVEST.....	17
5	PROGETTO DI INSERIMENTO AMBIENTALE	18
5.1	GALLERIA VOLTRI – IMBOCCO OVEST.....	18

Indice delle Tabelle e delle Figure

FOTO 1 – VISTA DALL’AREA DI INTERVENTO (INDICATA CON FRECCIA ROSSA) VERSO IL TRACCIATO ESISTENTE (FONTE: ELABORATO 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-R-AUA1491-1, FOTO 8).....	5
FIGURA 1 –INQUADRAMENTO TERRITORIALE	6
FIGURA 2 – ESTRATTO PLANIMETRIA SEMIOLOGIA ANTROPICA (TRATTEGGIO IN ROSSO PIÙ SPESSO I LIMITI DELLE AREE DI IMBOCCO).....	8
FOTO 2 – ALTERNANZA DI AREE A PRATO NATURALE E AREE ARBUSTATE IN EX COLTIVI SU VERSANTE TERRAZZATO CON MURETTI A SECCO (FONTE: ELABORATO 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)	9
FOTO 3 – ARBUTUS UNEDO (CORBEZZOLO) DI NOTEVOLE SVILUPPO (FONTE: ELABORATO 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)	10
FOTO 4 – SULLO SFONDO BOSCO CEDUO DI VERSANTE, IN PRIMO PIANO RADURA CON RILASCI STRAMATURI (FONTE: ELABORATO 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)	11
FOTO 5 – CORSO D’ACQUA SU LETTO NATURALE (FONTE: ELABORATO 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)	12
FOTO 6 – BOSCO CEDUO IN PROSSIMITÀ DI CORSO D’ACQUA (FONTE: ELABORATO 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)	12
FIGURA 3 – FINITURE RILEVATE NELL’INTORNO DELL’AREA DI INTERVENTO (FONTE: ELABORATO 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)	14
FIGURA 4 – ESTRATTO TAVOLA 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-PAE00-D-AUA1493-2 (PROGETTO ESECUTIVO IN MAGENTA - PROGETTO DEFINITIVO IN CIANO)	17
FIGURA 5 – PLANIMETRIA STATO FINALE DELL’AREA DI IMBOCCO (FONTE: ELABORATO 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-SSF00-D-AUA1476-1)	18
FIGURA 6 – FOTO INSERIMENTO AREA DI IMBOCCO A VOLO DI UCCELLO (FONTE: ELABORATO 110725-LL9B-PE-DG-IPG-00000-00000-R-AUA0043-0, FOGLIO 20/36).....	20

1 PREMESSA

Il presente documento, a corredo degli elaborati progettuali allegati, ha lo scopo di descrivere:

- lo stato attuale del paesaggio interessato dalle opere di progetto;
- le linee guida di progettazione;
- le variazioni progettuali intercorse nel passaggio fra PD e PE;
- il progetto di inserimento paesaggistico.

Il Progetto Esecutivo viene qui descritto in termini di inserimento dell'opera finita nel suo complesso, corredata di tutti gli interventi di finitura dal punto di vista architettonico, paesaggistico e morfologico, ed è orientato verso soluzioni concordi con le revisioni introdotte dal provvedimento DEC/VIA n°28/2014, e con il parere MIBACT n°22 del 19.05.2016, che aveva accertato l'ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni B1 e B2, prevedendo la successiva condivisione del Progetto Esecutivo con la Sovrintendenza competente.

In tema paesaggistico, dal punto di vista sia normativo che di pianificazione territoriale, la legislazione ed i piani analizzati sono stati i seguenti:

- ✓ D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i. *“Codice dei beni culturali e del paesaggio”*
- ✓ D.P.C.M. 12 dicembre 2005 *“Individuazione documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica ai sensi dell'articolo 146, comma 3, D. Lgs. n. 42 del 2004”*
- ✓ L. 9 gennaio 2006, n.14 *“Ratifica ed esecuzione della Convenzione Europea del Paesaggio, firmata dagli Stati membri del Consiglio d'Europa, a Firenze il 20 ottobre 2000”*
- ✓ Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP) della Regione Liguria (approvato con D.C.R. n. 6 del 26 febbraio 1990)
- ✓ Piano Territoriale Regionale (PTR) della Regione Liguria,
- ✓ Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC) definite nel D.M. 14 gennaio 2008

2 STATO ATTUALE

2.1 PREMESSA

Lo stato attuale dei luoghi nell'intorno dell'area di imbocco è stato desunto e successivamente cartografato (vedi elaborato 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1 "Analisi Paesaggistica dello stato di fatto" e 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-R-AUA1491-1 "Censimento fotografico") seguendo il seguente iter procedurale:

- fotointerpretazione d'ufficio per definire gli elementi principali caratterizzanti l'area di intervento,
- sopralluogo al fine di verificare l'esattezza della fotointerpretazione ed affinarne la perimetrazione,
- indagine fotografica circostanziata per l'individuazione degli elementi paesaggistici caratterizzanti l'area di intervento,
- indagine fotografica degli elementi architettonici di area vasta (muretti, recinzioni, rivestimenti ...) come spunto progettuale per le opere di finitura ed arredo,
- restituzione grafica con simbologia prevalentemente monocromatica per una più facile lettura dell'elaborato finale.

2.2 PAESAGGIO E SEMIOLOGIA ANTROPICA

Dal punto di vista di area vasta l'intervento si inserisce nell'area di "Voltri". Il contesto rurale in cui sono inserite le due valli, quella del Torrente Cerusa e quella del Torrente Leiro, costituisce un sistema paesaggistico piuttosto eterogeneo; al notevole grado di antropizzazione, che si concentra per la maggior parte lungo le aste dei corsi d'acqua, si alternano estese formazioni boscate, sui versanti, a prevalenza di Carpino e Robinia nelle situazioni più degradate.

Le due valli, tuttavia, presentano caratteri differenti, sia in termini di livello di antropizzazione che di qualità degli elementi presenti.

In particolare, la valle del Torrente Cerusa si caratterizza per lo sviluppo continuo di manufatti edilizi a rilevante impatto volumetrico ad uso produttivo, prevalentemente localizzati in sponda sinistra del corso d'acqua. All'interno dell'area di studio, lungo la sponda sinistra del Cerusa, si sviluppa, in modo pressoché parallelo al corso del torrente, l'asse autostradale dell'A26, che costituisce il limite infrastrutturale di tale ambito vallivo.

Mantenendo una lettura per elementi prevalentemente ortogonali alla linea di costa, l'ambito vallivo inciso dal Torrente Leiro si configura, come detto, con caratteri nettamente differenti rispetto al precedente. La matrice antropica, sebbene sia anche in questo caso presente lungo le sponde fluviali, tuttavia ha carattere prevalentemente episodico e riguarda la presenza di edificato a carattere eterogeneo ed appartenente ad interventi edilizi individuali.

All'interno di questo sistema si inseriscono elementi di valore storico-architettonico rappresentati, in particolar modo, dal cimitero del Leiro, in sinistra idrografica del Torrente Leiro, e dalla Villa Duchessa di Galliera.

I sopramenzionati elementi di rilevanza architettonico/testimoniale non vengono comunque in nessun modo interferiti dai lavori inerenti la presente area di imbocco.

Di seguito si riportano, a titolo esplicativo, una foto dello stato attuale con indicazione della futura zona di imbocco rimandando al capitolo 5 (dove è riportata una fotosimulazione della nuova opera) per una visione complessiva dello stato finale dell'area di imbocco a mitigazione avvenuta.



Foto 1 – Vista dall'area di intervento (indicata con freccia rossa) verso il tracciato esistente (fonte: elaborato 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-R-AUA1491-1, foto 8)

Dal punto di vista infrastrutturale, il sistema del Torrente Leiro, così caratterizzato, viene di fatto tagliato trasversalmente dagli assi autostradali dell'A10 e dell'A26, con tre viadotti che corrono parallelamente fra loro e che, di fatto, costituiscono degli elementi detrattori di un paesaggio che, sebbene antropizzato, conserva, nella porzione del versante orientale, caratteri di naturalità rappresentati dalle formazioni boschive a copertura continua del suddetto parco urbano.

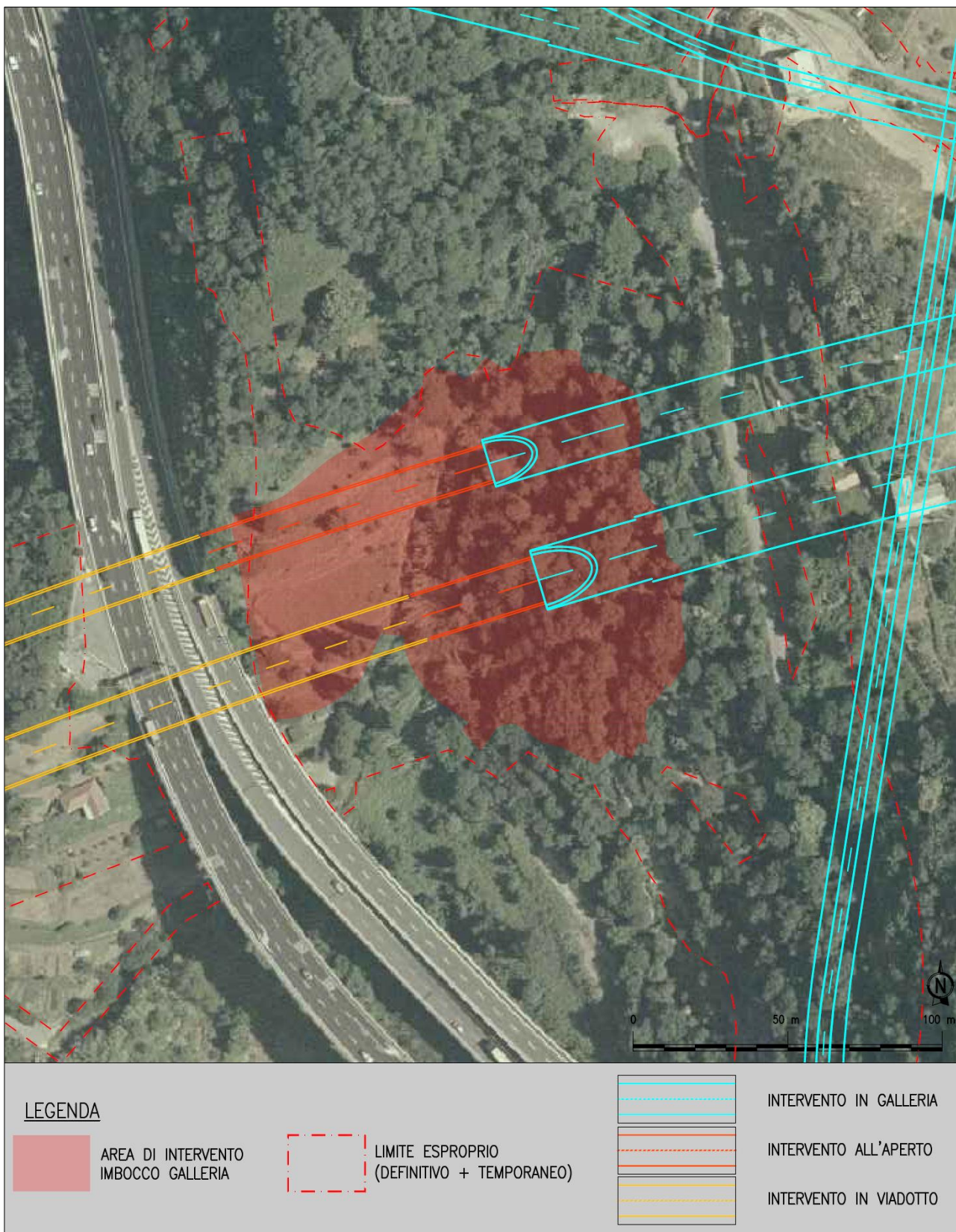


Figura 1 –Inquadramento territoriale

L'area interessata dal progetto ricade a nord del parco della Villa Duchessa di Galliera, esternamente alla sua perimetrazione.

La galleria di progetto Voltri attraversa trasversalmente in direzione est-ovest la stretta formazione collinare che separa le valli dei torrenti Cerusa e Leira. L'imbocco in oggetto si trova sul versante ovest, in un'area dove il pendio, altrove più impervio, si addolcisce in un avvallamento secondario, formando una linea di compluvio che scendendo verso sud-ovest raggiunge il letto del torrente Cerusa.

Il versante presenta significativi segni di antropizzazione: a basse quote è dominato dai viadotti dell'Autostrada A26, mentre sul crinale spicca il Santuario di Nostra Signora delle Grazie, circondato dalle incisioni della viabilità locale di versante. La vegetazione risulta, anche per queste ragioni, meno rigogliosa che nei pendii circostanti. L'area d'intervento è dunque visibile dal fondovalle, occupato da edifici prevalentemente industriali, e da un breve tratto dell'autostrada esistente, con una percezione dinamica influenzata dalla velocità di percorrenza.

Il tracciato di progetto della Gronda di Ponente presenta le due carreggiate separate alla stessa quota altimetrica, di circa 15 m superiore rispetto a quella dell'A26, dunque i due imbocchi si collocheranno nel versante in una posizione intermedia tra l'Autostrada dei Trafori e la linea di crinale.

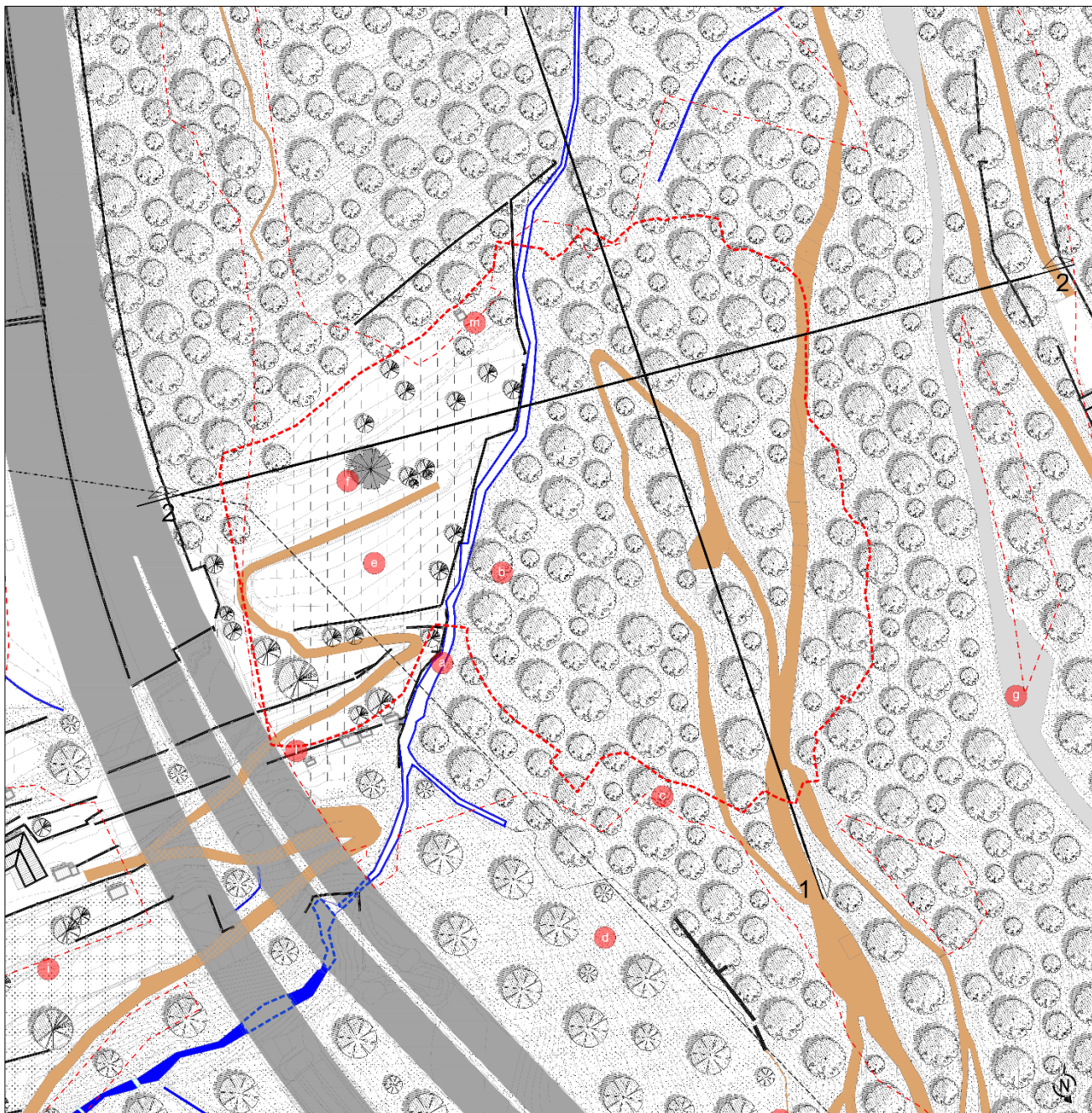


Figura 2 – Estratto planimetria semiologia antropica (tratteggio in rosso più spesso i limiti delle aree di imbocco)

ELEMENTI DEL PAESAGGIO ANTROPICO		ELEMENTI DEL PAESAGGIO NATURALE		VIABILITA'		INSEDIAMENTI			
	ORTI SU TERRAZZAMENTI CON MURETTI A SECCO		CANALE/OPERA IDRAULICA SOTTO CAVALCAVIA		ALBERO "SINGOLARE" ISOLATO		AUTOSTRADA		EDIFICI RURALI
	INCOLTI SU GIACITURA NATURALE		CORSO D'ACQUA		ARBUSTI / ALBERI ISOLATI		STRADA SECONDARIA ASFALTATA		BARACCHE/TETTOIE
	PRATI NATURALI SU TERRAZZAMENTI CON MURETTI A SECCO		CORSO D'ACQUA (larghezza alveo non rappresentata)		BOSCO CEDUO		STRADA SECONDARIA BIANCA		PIAZZALI ED AREA DI PERTINENZA EDIFICATO/STRADE
	LINEA ELETTRICA E TRALICCIO		CORSO D'ACQUA TOMBATO (dimensione tubazione non rappresentata)		BOSCO CEDUO DEGRADATO		SOTTOPASSO	ALTRI ELEMENTI GRAFICI	
	VASCA DI ACCUMULO		CANALE/OPERA IDRAULICA		SENTIERO (larghezza ridotta o non rappresentabile)		LIMITE AREA INTERVENTO IMBOCCO GALLERIA		
	BRIGLIA (dimensione tubazione non rappresentata)		MURI SIGNIFICATIVI		IDENTIFICAZIONE ELEMENTI DEL PAESAGGIO			LIMITE ESPROPRIO DEFINITIVO	

Dal punto di vista di semiologia antropica, come già scritto, gli elementi del paesaggio antropico che più caratterizzano l'area di intervento, oltre all'attuale tracciato autostradale, nella parte più bassa del versante sono i terrazzamenti con muretti a secco una volta probabilmente coltivati ma attualmente, in questa area, "occupati" da prati naturali o vegetazione arbustiva in successione agli ex coltivi dalle quali spiccano alcune alberature "singolari" riportate in cartografia.



Foto 2 – alternanza di aree a prato naturale e aree arbustate in ex coltivi su versante terrazzato con muretti a secco (fonte: elaborato 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)



Foto 3 – *Arbutus unedo* (corbezzolo) di notevole sviluppo (fonte: elaborato 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)

Risalendo il versante verso il crinale la componente antropica si dissolve in un'area più naturaliforme caratterizzata dalla presenza di bosco ceduo.



Foto 4 – sullo sfondo bosco ceduo di versante, in primo piano radura con rilasci stramaturi (fonte: elaborato 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)

L'area è inoltre attraversata da un corso d'acqua su letto naturale con presenza di scarsa vegetazione ripariale soppiantata da popolamento a ceduo.

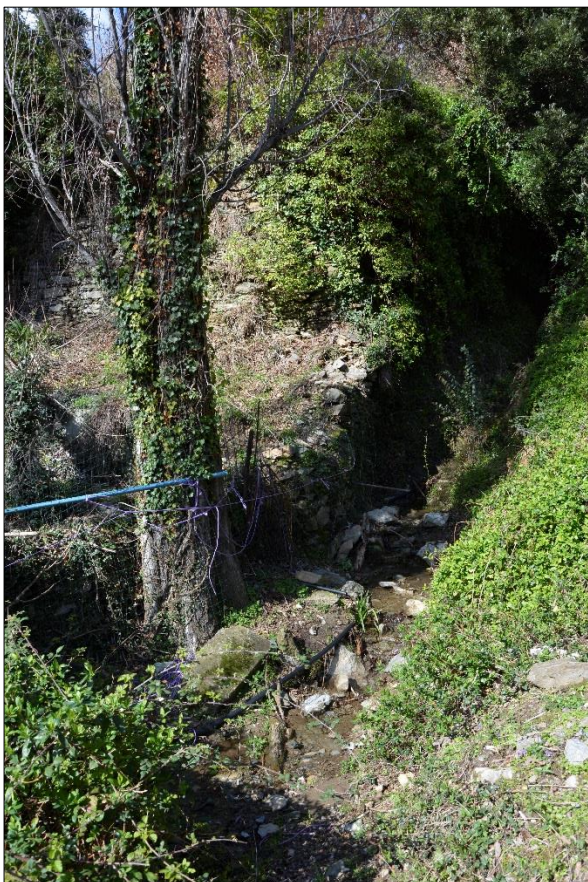


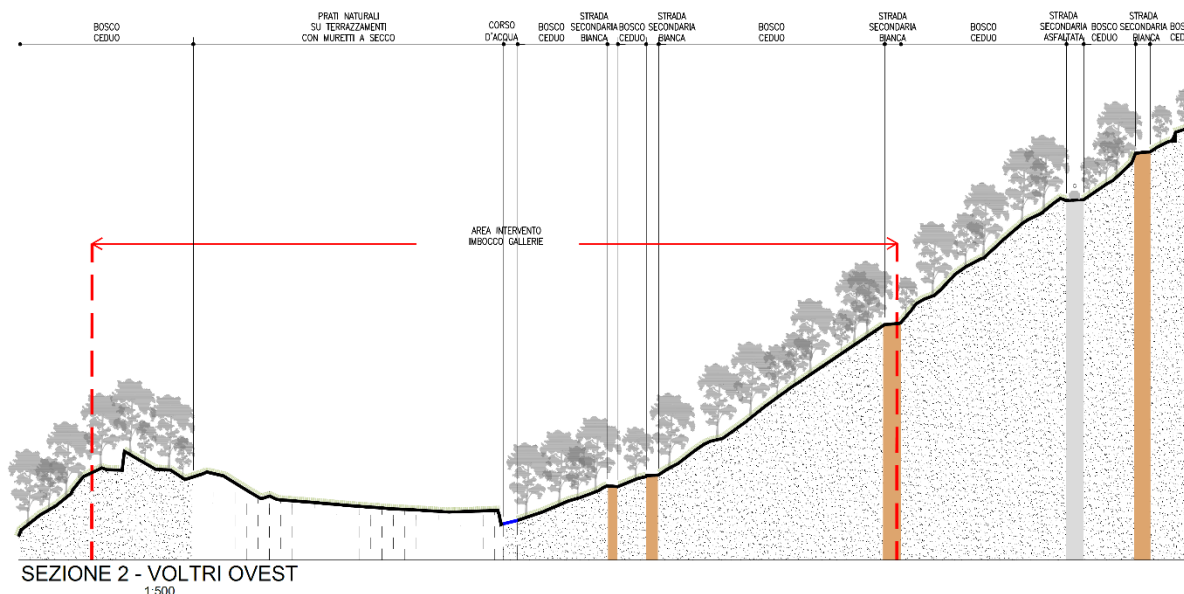
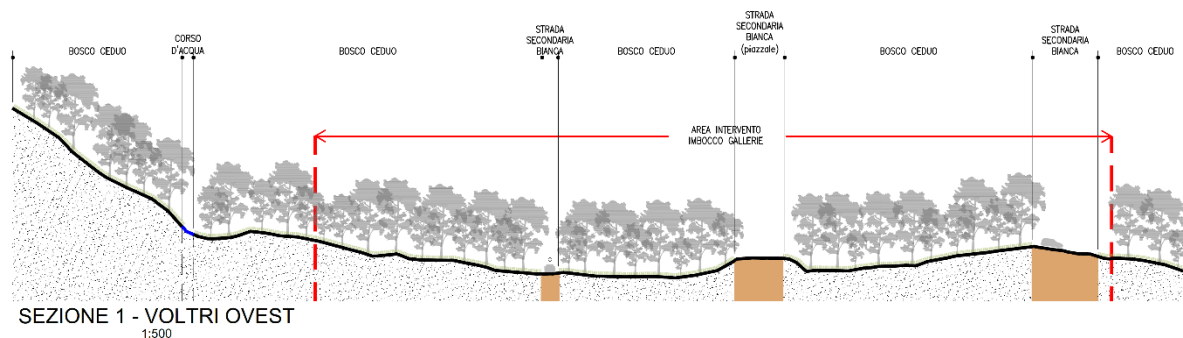
Foto 5 – corso d'acqua su letto naturale (fonte: elaborato 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)



Foto 6 – bosco ceduo in prossimità di corso d'acqua (fonte: elaborato 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)

Da segnalare, per l'importanza paesaggistica che rivestono nella regione, la presenza di terrazzamenti con muretti a secco già menzionati precedentemente.

Analizzando in maniera circoscritta la zona interessata dai nuovi imbocchi (si veda le sezioni sotto riportate), questa è attualmente occupata principalmente da ceduo e prati naturali su terrazzamenti con muretti a secco.



A seguito dell'analisi sopra riportata si può dedurre che l'area di intervento insiste su un'area interessante dal punto di vista paesaggistico (per le aree terrazzate) ed in parte vegetazionale andando ad interessare un'area boscata.

Gli interventi di rivegetazione previsti sulla rimodellazione morfologica prevederanno una progressione vegetazionale da valle a monte passando da aree a prato e prato cespugliato fino ad aree arbustive ed arboreo arbustive di riconnessione con la vegetazione arborea esistente.

Attenzione sarà posta al rivestimento degli elementi in C.A. al fine di un corretto inserimento nel paesaggio.

Anche da un punto di vista di aria vasta gli elementi architettonici caratteristici, data la ruralità della zona, si limitano alle orditure dei muretti a secco.



Figura 3 – Finiture rilevate nell'intorno dell'area di intervento (fonte: elaborato 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-0-D-AUA1492-1)

3 LINEE GUIDA DI PROGETTAZIONE

3.1 PREMESSA

A seguito delle osservazioni emerse in fase di procedura VIA si è proceduto alla revisione del progetto definitivo della sistemazione finale delle aree d'imbocco, con particolare attenzione a quelle ricadenti all'interno di aree tutelate o comunque caratterizzate da un'alta qualità paesaggistica, conferita loro dalla ricchezza delle componenti antropiche o naturalistiche, ma anche dall'appartenenza ad ambiti panoramici.

Quindi l'obiettivo principale del progetto, in generale, è stato quello di produrre interventi omogenei e integrati col paesaggio che li ospita.

Questo proposito, valido per tutti gli imbocchi, ha indirizzato la scelta progettuale della sistemazione definitiva verso uno studio il più possibile "naturale" o almeno in continuità paesistica con gli elementi contermini, ed ha influenzato l'aspetto formale della ricostruzione dei fronti collinari.

Per quanto riguarda le opere di cantierizzazione, le relative aree temporanee di cantiere sono state ridotte al minimo prevedendo a fine lavori interventi di ripristino o di inserimento paesaggistico anche delle viabilità di servizio (VS), come si può evincere dagli appositi elaborati progettuali afferenti alla progettazione delle aree di cantiere e viabilità stesse.

3.2 SOLUZIONI PROGETTUALI PREVISTE

Al fine di una migliore integrazione nel contesto sono state previste, in fase di progettazione, le seguenti soluzioni progettuali adeguate e/o adattate ad ogni imbocco nella sua specificità.

Rivestimento dei paramenti muri in C.A., rimasti esterni al rimodellamento morfologico, a seconda del contesto paesaggistico (ambiente urbano, produttivo, agricolo ...):

- per i muri di imbocco e su piazzale (ad esempio per le strutture a carattere architettonico come le cabine impianti) è prevista una finitura del paramento in C.A. faccia a vista con matrice contro-cassero con motivo architettonico a costolature verticali (tipo RECKLI 2/75 Köcher) riducendo in tal modo l'impatto visivo a favore di una matericità più uniforme e identificabile;
- a sostegno dei piazzali, i muri in terra armata sono previsti con finitura del paramento in C.A. faccia a vista con matrice contro-cassero effetto intonaco a spruzzo (tipo RECKLI 2/105 Euphrat);
- per le viabilità di servizio e i contesti rurali, dove presenti già rivestimenti in pietrame e/o muretti a secco, si è previsto il rivestimento dei paramenti in C.A. con pietra naturale ed orditura riscontrabile nella zona.

Realizzazione di muri in terra armata o in terra rinforzata al fine di:

- ridurre la superficie sottratta per la realizzazione di scarpate di contenimento,
- possibilità di simulare il disegno morfologico a terrazzamenti di alcuni paesaggi,
- possibilità di inerbimento, con idrosemina, del fronte delle terre rinforzate
- possibilità di rivegetazione delle terre armate con essenze ricadenti, dalla banchina ricavata in testa al paramento, per una miglior integrazione con il contesto circostante

Pavimentazione e geometrie area imbocchi e spazi di manovra:

- finitura superficiale con asfalto colorato con tonalità terra battuta,
- ottimizzazione delle forme evitando spigoli vivi

Volumi tecnici progettati al fine di:

- permettere di ospitare tutti gli impianti in un unico volume,
- permettere interrimento sotto gli stessi di sale pompe e vasca antincendio riducendo la porzione del vano fuori terra,
- favorire l'occultamento di tutto il vano, ad eccezione del fronte, con terreno di riporto integrandolo nel rimodellamento morfologica.

Portali degli imbocchi realizzati con le seguenti accortezze:

- concio terminale in C.A. costruito con taglio inclinato a “becco di flauto”,
- angolo di taglio verticale variabile in relazione al terreno riportato sul versante di monte, con lo scopo di contenere il terreno riportato e minimizzare la superficie visibile dell'opera realizzata, ottenendo un fronte omogeneo e morfologicamente integrato con il terreno circostante,
- prevedere la possibilità di concio terminale planimetricamente asimmetrico, affinché possa contenere le scarpate che discendono dal versante ed integrarsi in esse,
- omogenizzazione con gli imbocchi delle gallerie esistenti attigue.

Riduzione salti di quota eccessivi tramite:

- utilizzo di più ordini sfalsati di terre armate di dimensione contenuta e eventuale eliminazione di alcuni tratti degli ordini superiori a favore dell'introduzione di scarpate artificiali con pendenza lieve o di pareti in terra rinforzata.

Ritombamento gallerie artificiali con le seguenti accortezze:

- limitare all'indispensabile l'utilizzo di strutture verticali di qualsiasi tipo, sostituendole con scarpate artificiali a pendenza lieve, piantumabili con specie arbustive e arboree, o, quando necessario, con pareti in terra rinforzata finite a prato,
- ripristinare con un maggior grado di approssimazione le pendenze dei versanti nello stato ante-operam.

Interventi di rivegetazione mirati a:

- minimizzare le superfici asfaltate dei piazzali di servizio.
- rimboschimento delle aree interessate dal progetto per favorire il ripristino dello stato vegetazionale allo stato attuale.

Ripristino delle opere connesse alla cantierizzazione:

- finitura in pietra naturale delle opere di sostegno per le viabilità di cantiere che non verranno dismesse a fine lavori,
- pavimentazione con asfalto colorato nelle tonalità terra (sterrato), sia per le viabilità definitive che per quelle provvisorie,
- cura dell'effettivo ripristino della morfologia dei terreni occupati dalle aree di cantiere,
- cura del ripristino e/o potenziamento degli aspetti vegetazionali limitrofi o potenziali.

4 PROCESSO EVOLUTIVO PD/PE

4.1 GALLERIA VOLTRI – IMBOCCO OVEST

Di seguito si riporta stralcio cartografico con illustrata la sovrapposizione del progetto definitivo (PD) con il progetto esecutivo (PE) in modo da porre in evidenza le differenze progettuali adottate per favorire un miglior inserimento nel paesaggio dei nuovi imbotchi.

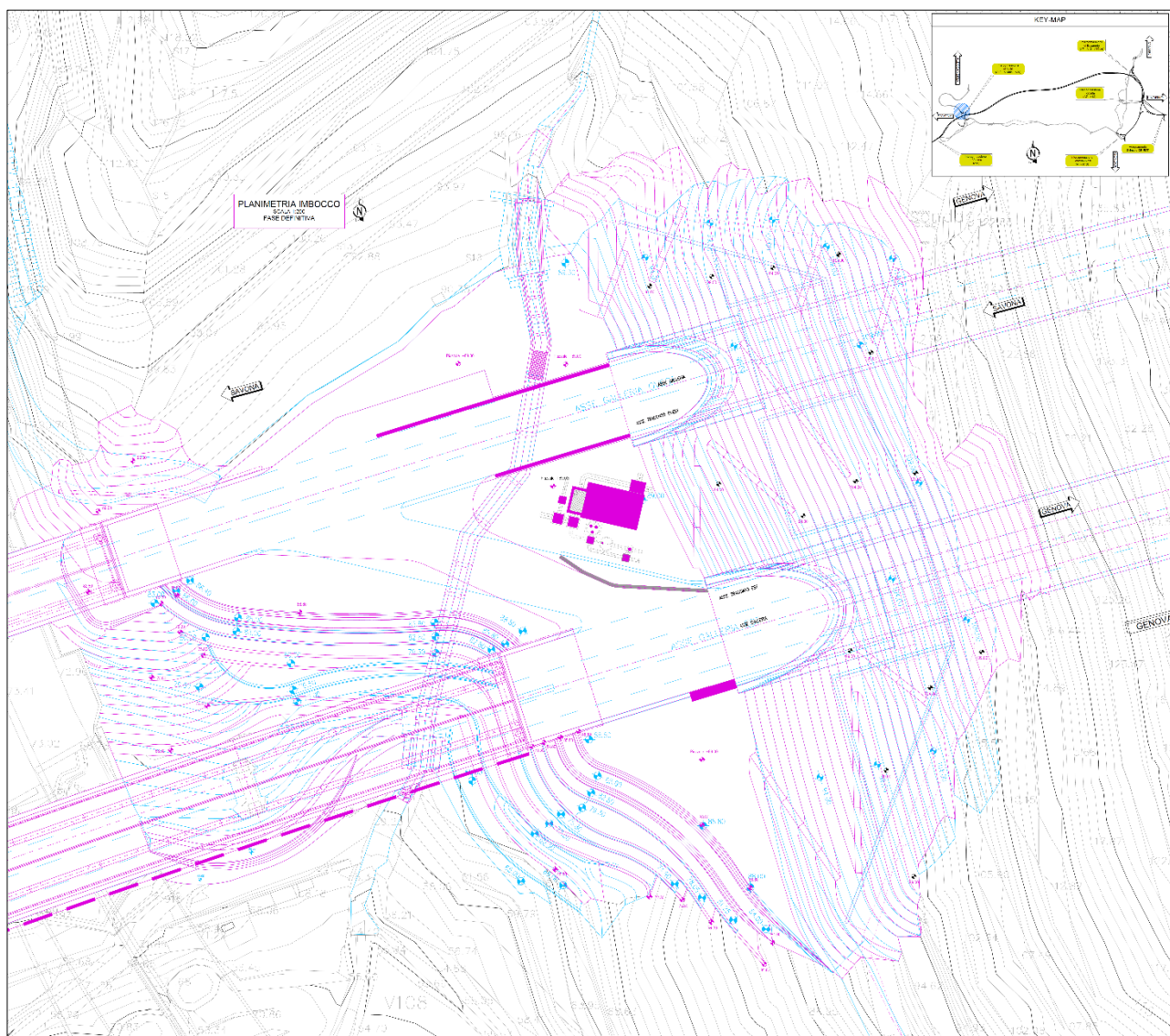


Figura 4 – estratto tavola 110728-LL8C-PE-A1-G03-GP03W-PAE00-D-AUA1493-2 (Progetto Esecutivo in magenta - Progetto Definitivo in ciano)

5 PROGETTO DI INSERIMENTO AMBIENTALE

5.1 GALLERIA VOLTRI – IMBOCCO OVEST

Le due gallerie Voltri hanno una lunghezza contenuta, dunque non sono previsti volumi tecnici a servizio delle stesse. Tuttavia la necessità di collocare in prossimità degli imbocchi un by-pass autostradale richiede la realizzazione di un piazzale importante, ottenuto in parte con uno scavo profondo del versante, in parte con formando un grande rilevato ai piedi degli imbocchi, che va a riempire parzialmente l'avvallamento esistente fino a raggiungere le spalle dei nuovi viadotti Cerusa. Poiché il rinterro interferisce con l'esistente compluvio, nel disegno finale dell'area deve essere prevista la sistemazione idraulica a esso relativa, oltre ad un presidio idraulico per il trattamento qualitativo delle acque di piattaforma, entrambi accessibili per la manutenzione.

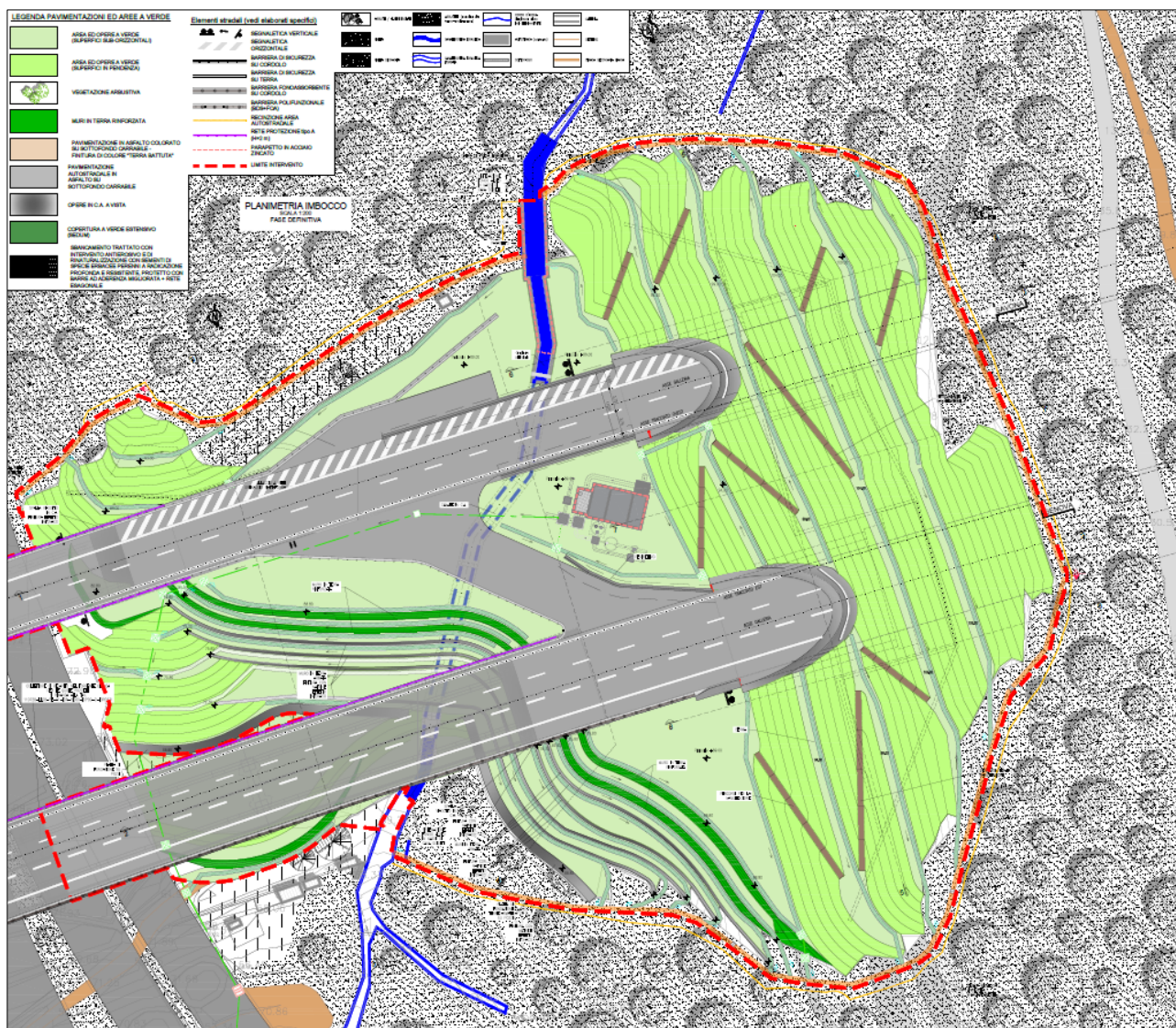


Figura 5 – Planimetria stato finale dell'area di imbocco (fonte: elaborato 110728-LL8C-PE-A1-G03-GF03W-SSF00-D-AUA1476-1)

La sistemazione definitiva dell'imbocco in oggetto persegue la ricomposizione morfologica e formale del versante sopra il piazzale attraverso un rimodellamento che copra integralmente le alte paratie con banche di terreno naturale dalla pendenza superficiale di poco più dolce di quella originale, più adatta a una successiva piantumazione di specie vegetali autoctone che facilitino l'inserimento paesaggistico per mimesi.

Le gallerie artificiali policentriche saranno tagliate a becco di flauto con pendenza simile a quella delle adiacenti scarpate artificiali, minimizzando l'impatto visivo frontale del calcestruzzo.

Il presidio idraulico è interrato, sotto il piazzale, in un'area ricavata tra le carreggiate delle due gallerie e il by-pass carrabile, dal quale è previsto un accesso per la manutenzione dello stesso.

La differenza di quota tra il piazzale d'imbocco e il terreno sottostante è assorbita da un muro in terra armata diviso su diversi ordini (H ordini = circa 3.50 m) e un muro in terra rinforzata per attenuarne l'impatto. Sebbene l'opera sia più che rilevante come percezione visiva, presenta il vantaggio di inglobare nella sistemazione le spalle dei viadotti, deframmentando il fronte inferiore dell'intervento. La superficie del vasto piazzale d'imbocco è prevista a verde o con terreno vegetale per minimizzare l'impermeabilizzazione del suolo, ad eccezione delle aree pavimentate occupate dal by-pass carrabile e da una piccola piazzola di accesso per la manutenzione dell'opera di presa idraulica sulla carreggiata ovest.

Per quanto riguarda l'impatto potenziale generato, sulla componente vegetazionale (in prevalenza aree boscate) e di conseguenza paesaggistica, dalle aree di occupazione temporanea (cantieri, viabilità ...) le scelte progettuali adottate mirano a limitare il più possibile l'incidenza sulla vegetazione delle aree di lavorazione, con particolare riguardo ai tratti in viadotto, per il quale è auspicabile che i lavori si concentrino nell'intorno dei piloni senza alterare, ove non vi siano interferenze, la vegetazione esistente (ad esempio tagliando le alberature interferenti ma lasciando lo strato arbustivo ove l'altezza dell'impalcato lo consenta).

Come già accennato, le opere di ripristino e mitigazione ambientale in progetto tenderanno a favorire lo sviluppo di vegetazione quanto più in linea con le aree limitrofe all'intervento, con la piantagione di specie arboree (laddove lo spessore del ricoprimento con terreno di coltivo, nelle aree rimodellate, lo permetta), arbustive ed erbacee appartenenti alle formazioni vegetazionali potenziali e limitrofe stimolando in tal modo l'insediamento e l'ampliamento dei lembi di vegetazione boscata presenti. Per un maggior approfondimento delle opere di ripristino delle aree ad occupazione temporanea si rimanda agli elaborati specialistici relativi alle aree di cantiere e alle viabilità di servizio.

Per una miglior chiarezza dell'opera finita e del suo inserimento nel contesto si riportano di seguito un fotoinserimento a volo d'uccello.



Figura 6 – foto inserimento area di imbocco a volo di uccello (fonte: elaborato 110725-LL9B-PE-DG-IPG-00000-00000-R-AUA0043-0, foglio 20/36)