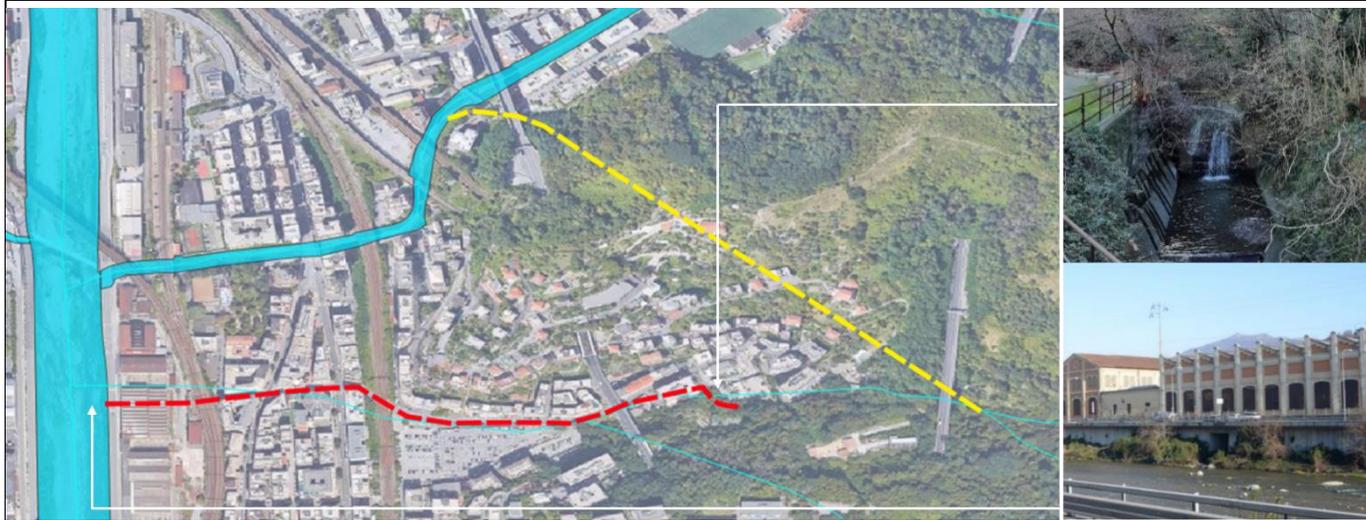




COMUNE DI GENOVA



Servizio di Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica e definitiva (per appalto integrato) nonché del coordinamento della sicurezza in fase di progettazione delle “Opere di adeguamento idraulico del tratto tombinato di valle del rio Maltempo, affluente del torrente Polcevera”

PROGETTO DEFINITIVO

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Arch. Roberto Valcalda

PROGETTAZIONE:	MANDATARIA: 	MANDANTE: Dott.ssa Claudia Pizzinato
----------------	--	---

RESPONSABILE DELLE INTEGRAZIONI DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE: Ing. Simone Venturini

TITOLO:
**AMBIENTE E PAESAGGIO
RELAZIONE DI INTERESSE CULTURALE
DEL PONTE DI VIA CANEPARI**



CODICE ESTESO ELABORATO: II151F-PD-AMB-R004_0	SCALA: -	DATA: 01/2023
	NOME FILE: II151F-PD-AMB-R004_0.docx	

ELABORAZIONE PROGETTUALE:	REVISIONI					
	REV.	DATA	MOTIVO	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
Ing. SIMONE VENTURINI Ordine degli ingegneri Della Provincia di Verona N. A2515	0	01/2023	Emissione	E.FORONI	G.MASSERA	S.VENTURINI

Committente:



Comune di Genova
"Opere di adeguamento idraulico del tratto tombinato di valle del rio Maltempo, affluente del torrente Polcevera"
Progetto Definitivo

Rev. 0

01/2023

Verifica di interesse culturale del ponte di via Canepari

INDICE

	Pag.
1. Premessa.....	1
2. Inquadramento normativo	2
3. Elementi generali dell'opera esistente	3
3.1 Descrizione della struttura.....	7
4. Inquadramento catastale	9
5. Stato di progetto.....	10
6. Conclusioni.....	12

c_d969.Comune di Genova - Prot. 29/03/2023.0139153.E

Progettista:



Mandataria

Mandante

Dott.ssa Claudia Pizzinato



INDICE DELLE FIGURE

	Pag.
Figura 1-1: Bacino del Torbella (in rosa), del Maltempo naturale (in verde) e artificiale (in giallo). La freccia indica qualitativamente la nuova galleria scolmatrice	1
Figura 3-1: Inquadramento fotografico dell'opera oggetto di studio	3
Figura 3-2: Estratto planimetrico dell'opera nello stato di fatto (rif. Elaborato II151F-PD-STR-D060_1).....	3
Figura 3-3: ASGe. 1887-1889. "Rivarolo – Deposito locomotive di Sampierdarena" (www.Topographia.it, "officine di Rivarolo" Foglio I/1/271).	4
Figura 3-4: Ponte di via Canepari. Ampliamento della carreggiata nel 1934. (Lamponi M. 1983).	5
Figura 3-5: Arcata interna e spalla sinistra del ponte di via Canepari	5
Figura 3-6: Particolare del corpo centrale del muro di spalla sinistra del ponte di via Canepari.....	6
Figura 3-7: Vista da monte del ponte di via Canepari, con il rostro centrale e la condotta dell'acquedotto staffata.....	6
Figura 3-8: Condotte del gas sul lato di valle del ponte di via Canepari.....	7
Figura 3-9: Profilo longitudinale del ponte esistente.....	8
Figura 4-1: Inquadramento catastale, particolare della zona di interesse	9
Figura 5-1: Intervento previsto in progetto per la sostituzione del ponte di via Canepari e demolizione immobile di proprietà del Comune di Genova, ubicato in via Gioacchino Rossini 2R (evidenziato in giallo)	10
Figura 5-2: Prospetto (in alto) e sezione trasversale (in basso) del nuovo ponte di via Canepari	11



1. PREMESSA

Il Comune di Genova ha affidato alla Scrivente la Progettazione Definitiva delle “Opere di adeguamento idraulico del tratto tombinato di valle del rio Maltempo, affluente del torrente Polcevera”. Una delle soluzioni che hanno mostrato più interesse della Stazione Appaltante è stata quella che consentirebbe la risoluzione delle criticità idrauliche del rio Maltempo tramite la realizzazione di una galleria scolmatrice, la quale raccoglierebbe tutte le acque provenienti dalla parte non antropizzata e di monte del bacino, collettandole nel tratto terminale del t. Torbella.

Dal momento che tale corso d’acqua soffre già di per sé di problematiche di insufficienza idraulica delle sponde, nell’ambito del presente progetto è stato definito un intervento di sistemazione idraulica dello stesso, data la previsione dell’incremento della portata di progetto a causa dell’immissione della galleria scolmatrice.

La risoluzione delle criticità idrauliche del rio Maltempo per mezzo della realizzazione della galleria scolmatrice e la verifica che un adeguato intervento di sistemazione idraulica risolve le criticità anche del t. Torbella consentirebbe di prevedere interventi locali e poco invasivi per adeguare idraulicamente il tratto tombato di valle del rio Maltempo, il quale sarebbe sgravato delle portate prodotte nella parte di monte del bacino e sarebbe in grado di far defluire la portata di progetto prodotta in quello di valle.

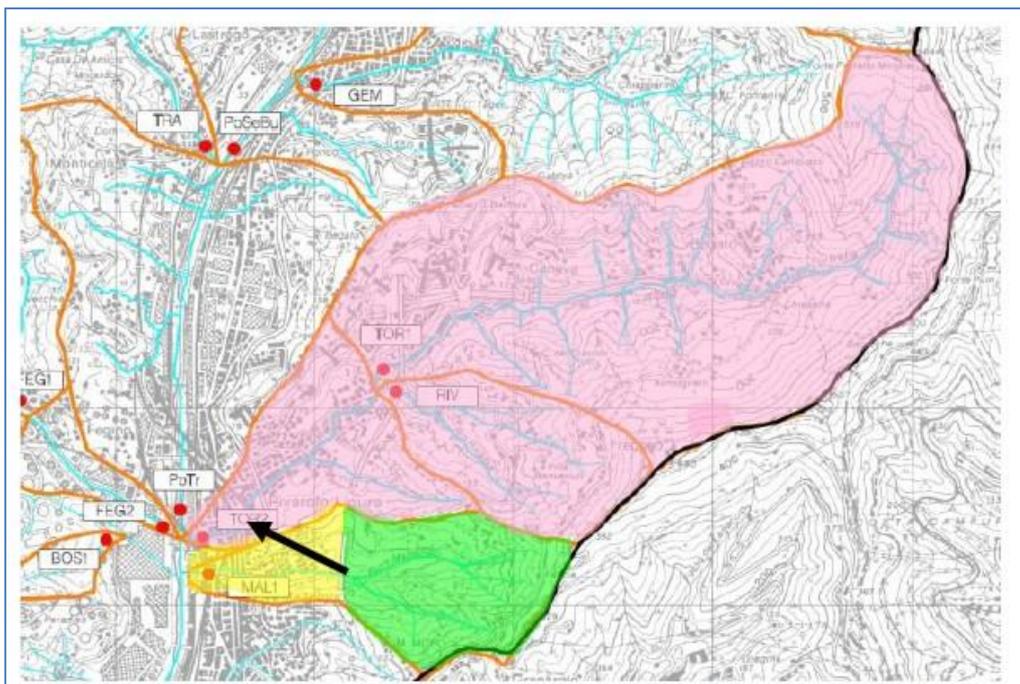


Figura 1-1: Bacino del Torbella (in rosa), del Maltempo naturale (in verde) e artificiale (in giallo). La freccia indica qualitativamente la nuova galleria scolmatrice

La presente relazione presenta le valutazioni che sono state fatte ai fini dell’interesse culturale del ponte di via Canepari.



2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

Il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante il "Codice dei beni culturali e del paesaggio", introduce all'art. 12 il procedimento per la verifica dell'interesse culturale dei beni mobili ed immobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli enti pubblici ed alle persone giuridiche private senza fine di lucro.

In particolare l'art. 12, così come modificato dall'art.4 comma 16 del D.L. 70/2011, convertito con legge 106/2011 entrata in vigore il 12/07/2011, prevede che tutti i beni che siano opera di autore non più vivente e la cui esecuzione risalga ad oltre cinquanta anni, se mobili, o ad oltre settanta anni, se immobili, siano sottoposti all'accertamento dell'interesse culturale attraverso una procedura che prevede l'invio dei dati identificativi e descrittivi delle cose immobili e mobili ai fini della valutazione di merito da parte dei competenti uffici del Ministero.

La presente relazione riporta gli elementi necessari a svolgere le analisi sopra richieste



3. ELEMENTI GENERALI DELL'OPERA ESISTENTE

Il manufatto oggetto della presente relazione si trova nel Municipio V Valpolcevera, tra i quartieri di Rivarolo e Certosa, consentendo l'attraversamento del torrente Torbella tra via Canepari e via Rossini (Figura 3-1 e Figura 3-2).



Figura 3-1: Inquadramento fotografico dell'opera oggetto di studio

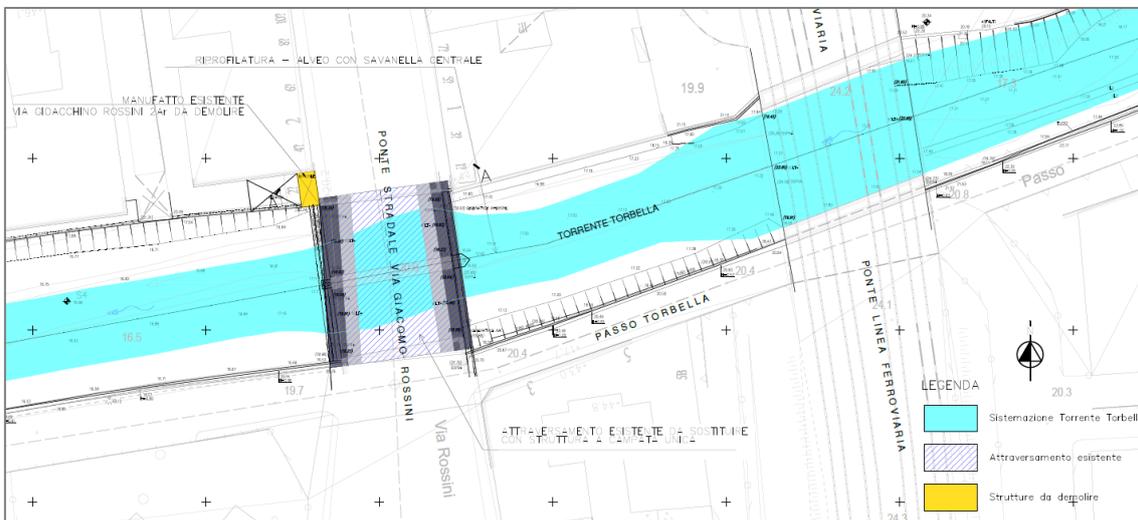


Figura 3-2: Estratto planimetrico dell'opera nello stato di fatto (rif. Elaborato II151F-PD-STR-D060_1)

Tale ponte risulta un ampliamento dell'opera di attraversamento già esistente in una cartografia storica del 1887-1889, reperita nell'ambito della redazione della relazione archeologica (allegata al presente progetto, rif. Elaborato II151F-PD-ARC-R001_1).

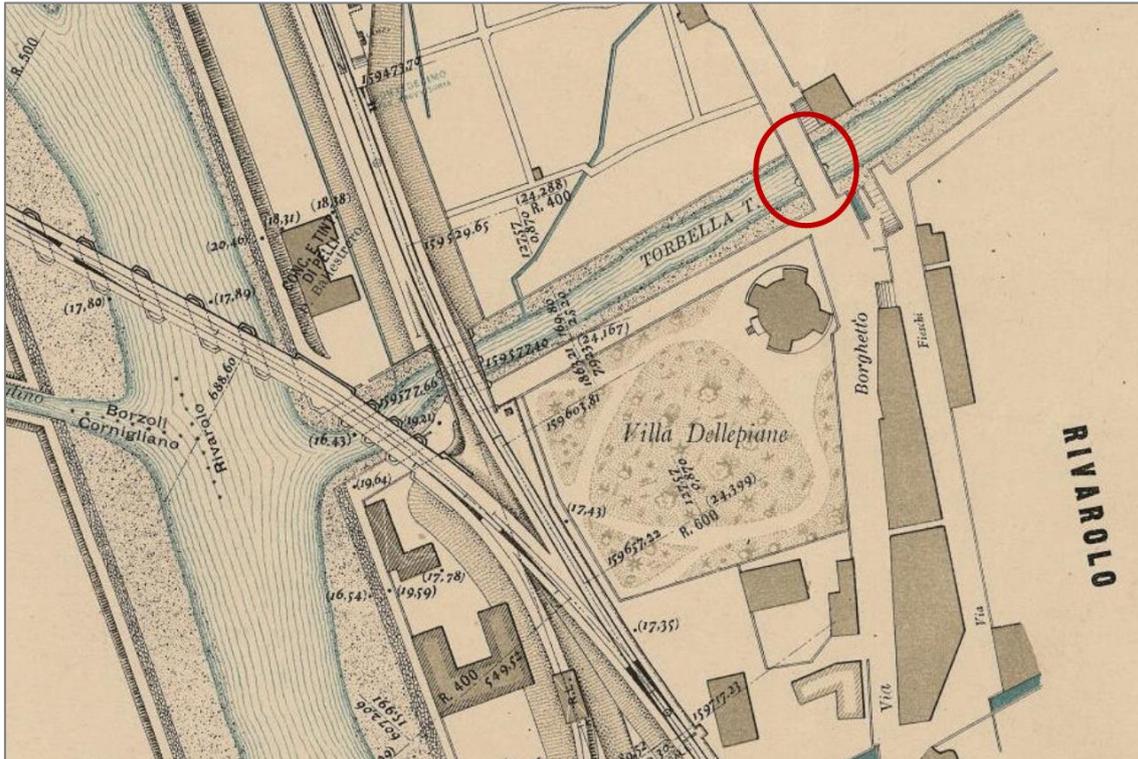


Figura 3-3: ASGe. 1887-1889. “Rivarolo – Deposito locomotive di Sampierdarena” (www.Topographia.it, “officine di Rivarolo” Foglio I/1/271).

Il ponte carrabile sul torrente è frutto anch'esso di diversi rifacimenti. Di questi i più evidenti sono l'aumento dimensionale dell'impalcato per creare i marciapiedi utilizzando il cemento armato e l'ampliamento dell'arcata con blocchi di arenaria e mattoni eseguito nel 1934. Osservando la spalla meridionale del ponte è possibile notare come l'ampliamento degli anni Trenta del Novecento sia stato inserito nella foderatura in blocchi di calcare marnoso del ponte più antico. La parte centrale della spalla, coperta dall'intonacatura isolante fratturata permette di riconoscere la tessitura disordinata del paramento murario costituito da conci di pietrame di media pezzatura in calcare di scarsa qualità inzeppato con ciottoli e mattoni di reimpiego.

La pila centrale presenta un rostro in cemento, forse costruito in concomitanza con la creazione dei marciapiedi e dei sostegni per le condotte ancorate all'impalcato

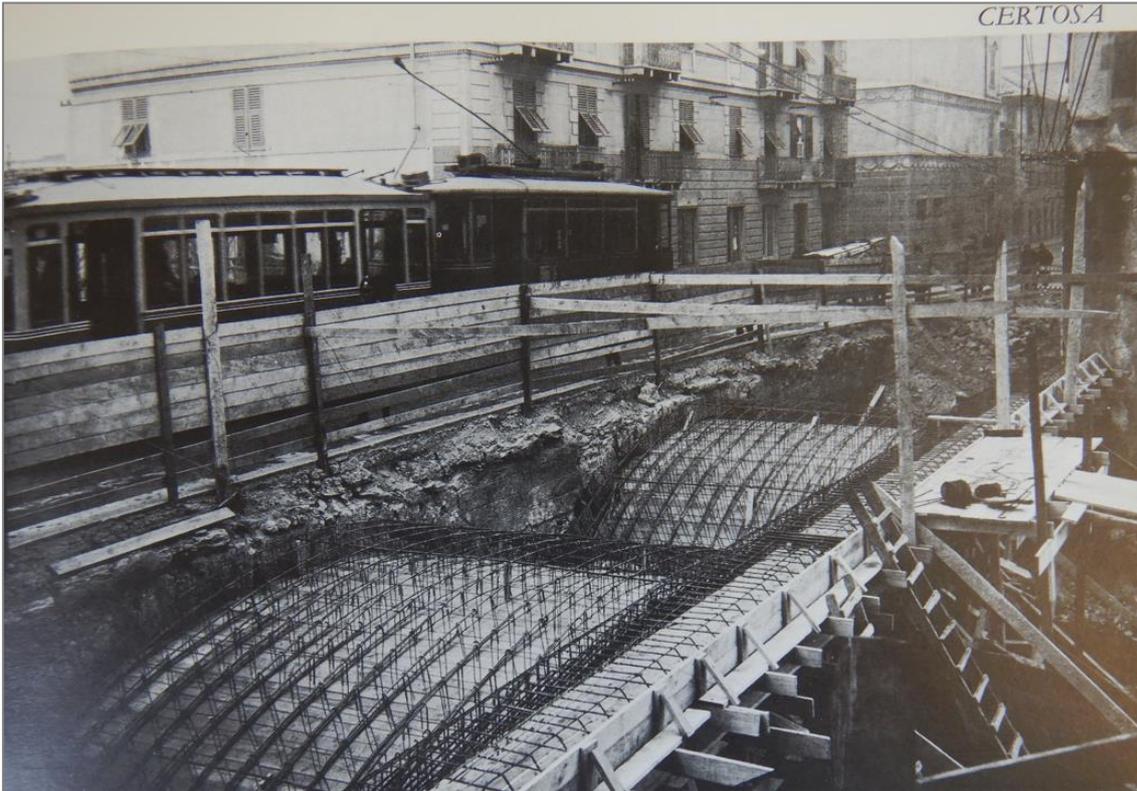


Figura 3-4: Ponte di via Canepari. Ampliamento della carreggiata nel 1934. (Lamponi M. 1983).



Figura 3-5: Arcata interna e spalla sinistra del ponte di via Canepari



Figura 3-6: Particolare del corpo centrale del muro di spalla sinistra del ponte di via Canepari



Figura 3-7: Vista da monte del ponte di via Canepari, con il rostro centrale e la condotta dell'acquedotto staffata



Figura 3-8: Condotte del gas sul lato di valle del ponte di via Canepari

L'impalcato del ponte presenta da tempo fenomeni di degrado e di parziale dissesto causati con molta probabilità dall'impianto strutturale originario in pietra e ciottoli di scarsa qualità costruttiva ed architettonica, oltre che dall'accostamento di materiali diversi quali cemento e laterizio relativi all'ampliamento del ponte negli anni '30. L'accostamento di materiali diversi con caratteristiche intrinseche diverse comportano a fenomeni di fessurazione e cedimenti diverse che causano un degrado differenziale sulla struttura.

Inoltre, allo stato attuale sono presenti alcune condotte che transitano sia a monte che a valle dell'impalcato, ancorati attraverso appositi sostegni. Tra di esse è presente una condotta dell'acquedotto in acciaio DN600, gestita da Iren Acqua (Figura 3-7), staffata sul lato di monte del ponte. Sul lato di valle sono invece presenti due condotte del gas staffate alla struttura, una in media pressione DN400, e una in bassa pressione DN400, gestite entrambe da Iret (Figura 3-8). Tale sistema impiantistico oltre a gravare sulla struttura già in parte compromessa risultano impattanti dal punto di vista visivo.

3.1 Descrizione della struttura

Il ponte è costituito da due campate ad arco per una estensione totale pari a circa 17.50 m. La pila centrale è di larghezza pari a circa 1.5 m. La larghezza trasversale è di circa 16 m ed è presente una carreggiata a doppio senso di circolazione con ciascuna corsia di larghezza pari a circa 4.50 m, una corsia di pista ciclabile di circa 1.50 m per senso di marcia e marciapiedi per ciascun senso di marcia di 1.50 m ciascuno.

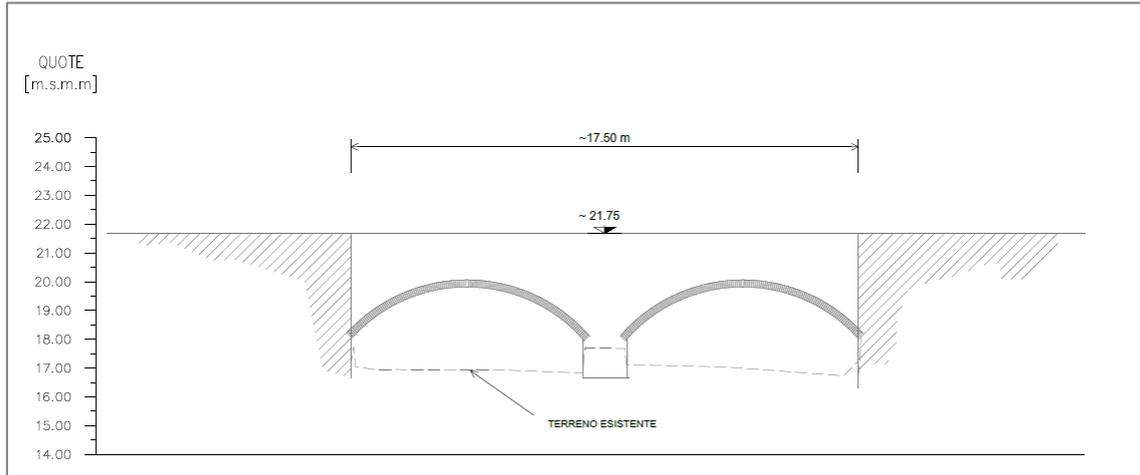


Figura 3-9: Profilo longitudinale del ponte esistente

A livello materico come anticipato nel capitolo precedente la struttura originale era in pietra calcarea e ciottoli di fiume con caratteristiche materiche ed estetiche non rilevanti a fini architettonici ed estetici.

Inoltre, nel corso del tempo sono stati eseguiti degli interventi di consolidamento e ampliamento in materiali diversi e incoerenti con la struttura originaria come il cemento e il laterizio modificandone così l'assetto originale e l'aspetto estetico.



4. INQUADRAMENTO CATASTALE

Il manufatto oggetto della presenta relazione risulta essere di proprietà del Comune di Genova. Il ponte consente il collegamento viario tra via Gioacchino Rossini a nord e via Canepari a sud. L'opera fa parte della Sez. D Foglio 33 e confina con il suo lato di valle con il Foglio 35.

Tabella 4-1: Dati catastali

Nome Comune	Foglio catasto
Genova	SEZ.D FOGLIO 33

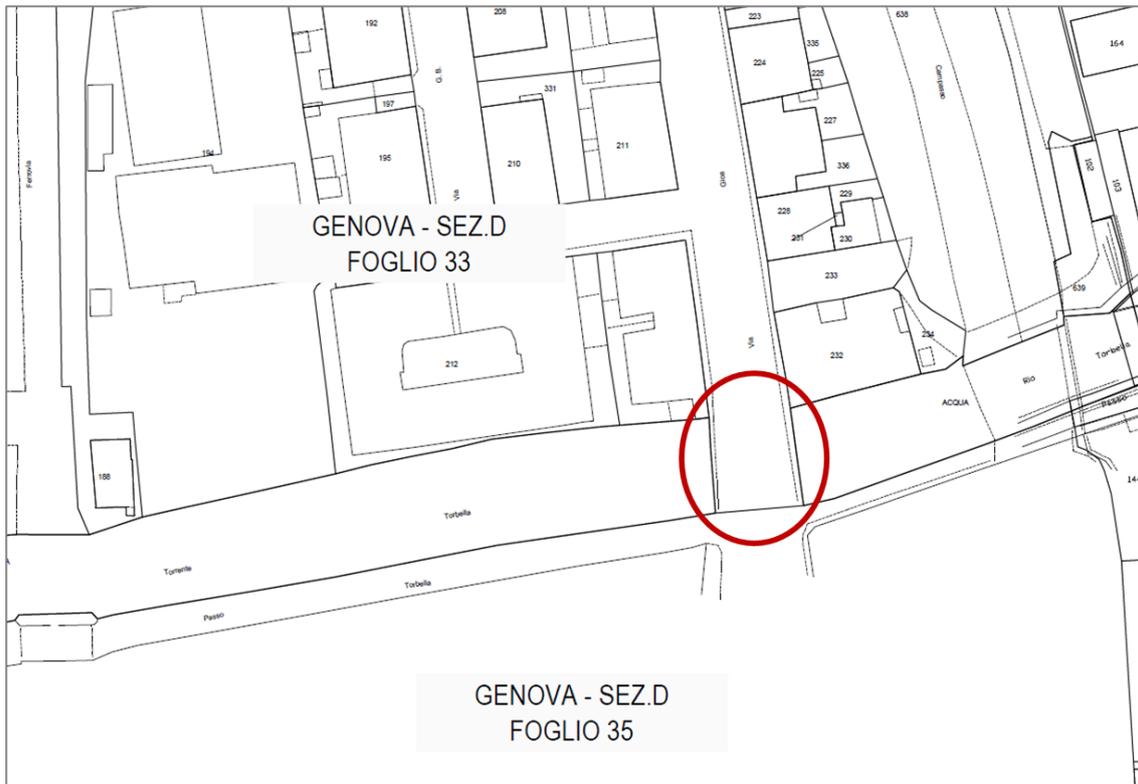


Figura 4-1: Inquadramento catastale, particolare della zona di interesse



5. STATO DI PROGETTO

Il progetto prevede un intervento di sistemazione del torrente Torbella, che si basa sull'abbassamento dell'alveo, suddiviso in due parti principali in funzione del tipo di riprofilatura e configurazione da assegnare all'alveo. La sistemazione idraulica richiede il **refacimento senza pile in alveo del ponte di via Canepari**. Tale intervento verrà realizzato prima dell'abbassamento dell'alveo, in modo da poter poi realizzare la configurazione definita senza questo tipo di ostacolo.

Si prevede la realizzazione dell'intervento considerando le seguenti fasi: innanzitutto, verrà effettuata la demolizione dell'impalcato e della pila, inserendo immediatamente un ponte Bailey, per garantire il transito nella via almeno a senso unico alternato durante la fase di costruzione del nuovo ponte; a quel punto si procederà nella realizzazione del nuovo ponte, costituito da una sola campata di luce pari a circa la larghezza dell'alveo, ovvero 20 m.

Nell'ambito di questo intervento è stata prevista la contestuale demolizione del manufatto di proprietà del Comune di Genova, ubicato in via Gioacchino Rossini 2R, il quale risulta interferente con le opere di sostegno definite per lo scavo a monte della spalla nord del ponte di via Canepari e non consentirebbe in fase di esecuzione dei lavori lo spostamento di due sottoservizi che transitano al di sotto dello stesso manufatto.

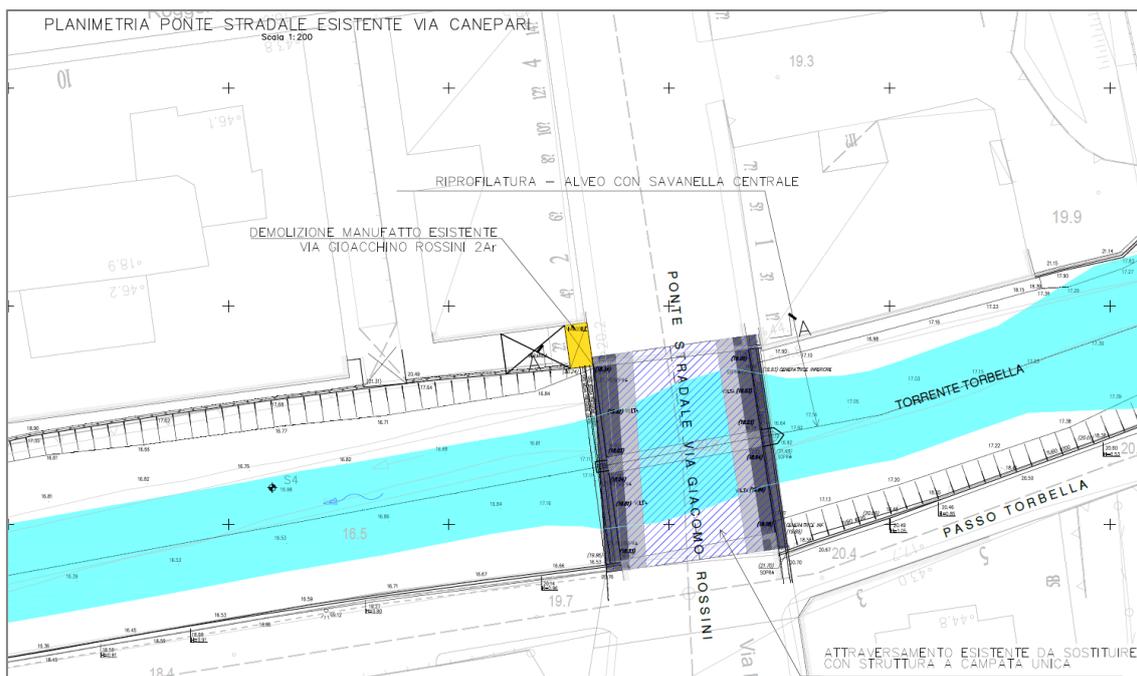


Figura 5-1: Intervento previsto in progetto per la sostituzione del ponte di via Canepari e demolizione immobile di proprietà del Comune di Genova, ubicato in via Gioacchino Rossini 2R (evidenziato in giallo)

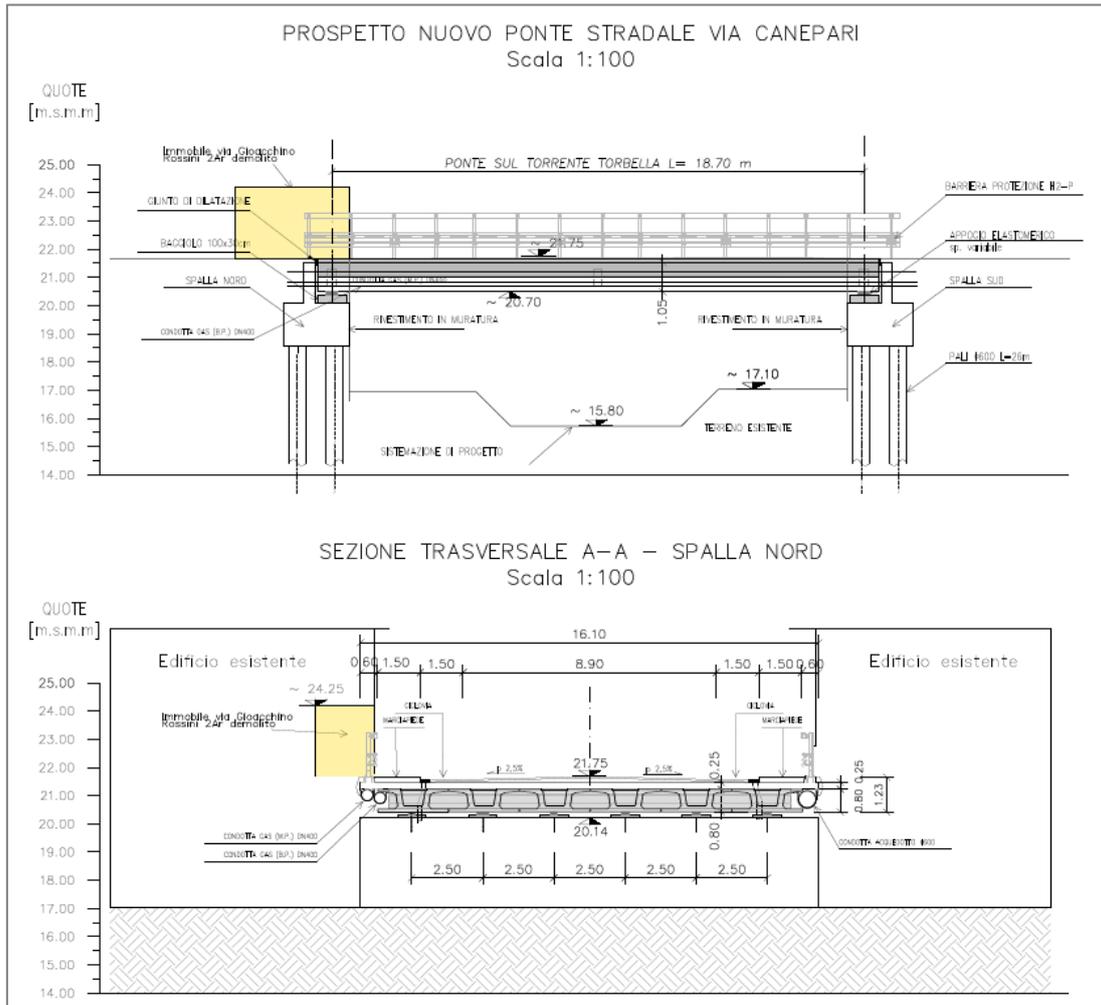


Figura 5-2: Prospetto (in alto) e sezione trasversale (in basso) del nuovo ponte di via Canepari

Il nuovo ponte stradale è realizzato a campata unica ed è composto da travi in calcestruzzo armato precompresso prefabbricate di tipo UH80 al di sopra delle quali si effettua il getto di una soletta di spessore 25 cm. Le travi principali sono poste ad interasse minimo di 2.50 m per un numero di travi uguale a 6, e la soletta è composta da delle predalles con spessore 5 cm congruenti al getto di completamento di 20 cm.

Nel ponte sono previsti 3 traversi (elementi monolitici in c.a.) con dimensioni pari a 0.30x0.60 m, che vengono realizzati in opera in corrispondenza degli appoggi e in mezzeria delle travi principali. Per aumentare la resistenza e l'azione solidarizzante viene assegnata al traverso una precompressione di seconda fase realizzata per mezzo di barre filettate tipo Dywidag. Il pacchetto stradale del ponte è composto di un tappeto d'usura con spessore 4cm, binder con spessore 15 cm e un strato di impermeabilizzazione con spessore 1 cm.

La sottostruttura del ponte consiste in due spalle con spessore pari a 2.30 m e altezza totale 2.97, con fondazioni costituite da pali ϕ 600 mm e lunghezza pari a 20 metri. E, per limitare le azioni trasmesse dall'impalcato alle sottostrutture, si prevede l'utilizzo di dischi elastomerici confinati come dispositivi di appoggio.

Tale soluzione consente di mantenere la configurazione stradale attuale e prevede l'inserimento di barriere di protezione H2-P su ciascun lato della struttura.



6. CONCLUSIONI

Da quanto esposto nei capitoli precedenti si possono trarre le seguenti conclusioni:

- Il ponte non presenta elementi architettonici rilevanti;
- I materiali costituenti il manufatto non risultano di particolare pregio, a dimostrazione dello stato di degrado evidente che si può riscontrare;
- Non risulta che ci sia una gestione programmata della manutenzione del manufatto ad opera di maestranze qualificate;
- Non risulta essere elemento di particolare rilievo storico, non avendo connessione con fatti di natura politica, militare o della letteratura dell'arte;
- Non rientra nei beni architettonici per la mancanza di una componente artistica e di rilevanza culturale, non rappresentando elemento di valore di civiltà;
- Non rappresenta un elemento significativo sotto il profilo etnoantropologico, infatti non vi è la presenza di fattori che hanno condizionato, caratterizzato e trasformato il modo di vivere dell'uomo nel corso della storia in conseguenza alla realizzazione del manufatto.

Quanto descritto va a sottolineare come il manufatto oggetto di studio non presenti elementi di valore Architettonico/storico/culturale, andando di conseguenza a giustificare gli interventi proposti che porterebbero ad una riqualificazione e ad un adeguamento alla normativa vigente.