STUDIO TECNICO

REVETRIA Lorenzo

Architetto

Via Leoncavallo 45/d 10154 Torino

Tel. 011.2474511

P. I. 07000930011

Cf.RVTLNZ37P17FO46D

OGGETTO: Procedura VAS fase " Scoping" SUA di iniziativa privata " Litorale Torre dei Marmi" - Richiesta parere tecnico professione.

Il sottoscritto

Architetto REVETRIA Lorenzo nato a MASSIMINO il 17 settembre 1937 residente in TORINO Via Leoncavallo n. 45 d in qualità di tecnico abilitato alla progettazione iscritto all'ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Torino al n. 1974 C.F.: RVT LNZ 37P17 FO46D con studio in TORINO Via Leoncavallo n. 45 tel. 0112474511,

A seguito di incarico ricevuto dalla Società Hanbury s.r.l. proprietaria delle aree soggette alla procedura VAS fase " Scooping" SUA di iniziativa privata " Litorale Torre dei Marmi", con la presente relaziona in merito al quesito sottoposto e che sinteticamente può essere riassunto nella seguente formulazione

" Chi è proprietario dei muri frangiflutti – muri contenimento terre ex sedime ferroviario, a seguito di alienazione da parte delle Ferrovie dei mappali n° 1014, 1019,1022 e 575 del Fg n° 12 del Comune di Cipressa (IM) cui risultano parzialmente a sostegno e contenimento?"

Premesso che

I frangiflutti sono strutture artificiali situate a ridosso delle coste per proteggere spiagge, moli o attracchi dai flutti e dall'erosione provocata dal moto ondoso.

I frangiflutti possono essere strutture fisse oppure galleggianti, ancorate al fondo marino. La scelta è legata alla profondità delle acque e all'intensità della marea. Nel caso di strutture fisse essi possono essere semplici grosse pietre appoggiate una sull'altra in modo da formare una spessa barriera oppure oggetti artificiali in cemento dalla forma complessa ma molto pesanti e ben appoggiati o murati l'uno con l'altro.

L'effetto dei frangiflutti è quello di ridurre l'intensità delle onde nel tratto di acque situate al loro interno e quindi di ridurre l'erosione della costa e che, a questo scopo vengono collocati in acque poco profonde a breve distanza dalla costa, oppure con uno degli estremi ancorato alla costa stessa. All'arrivo dell'onda questa anziché

colpire direttamente il molo o la spiaggia, si spezza sul frangiflutti ed essendo questo una struttura complessa e dalla superficie ampia (sia che si tratti di strutture fisse oppure galleggianti), la forza dell'onda si riduce per attrito. L'ondata si spezza poi in molte più piccole dotate di forza d'impatto assai minore. In tal modo non soltanto si evitano i danni che in caso di violente mareggiate potrebbero procurarsi alle spiagge o alle strutture edilizie ma gli schizzi prodotti dalle onde non arrivano più a spazzare i moli, essendo i frangiflutti assai spessi o comunque ad una certa distanza da terra.

Spesso sono edificati in lunghi tratti della costa per proteggere le spiagge e la ferrovia.

Considerato che

- Il quesito sottoposto riguarda un tratto di muratura con le caratteristiche soprarichiamate a ridosso della costa e a contenimento-protezione del tracciato Ferroviario in una porzione del territorio del comune di CIPRESSA – Provincia di Imperia –
- A seguito del quesito al sottoscritto sottoposto, sono stati eseguiti accertamenti e ricerche d'archivio presso gli uffici di Rete Ferroviaria Italiana Distaccamento di Genova nonché consultazioni di atti di compravendite immobiliari stipulati sempre da parte di RFI verso terzi (società o privati) di porzioni di terreno con situazioni similari.
- Sono state reperite e visionate le pratiche catastali di frazionamento ai tempi eseguite a seguito delle varie cartolizzazioni dei decreti d'esproprio emessi per la realizzazione del sedime ferroviario

Tutto ciò premesso e considerato

Ad evasione dell'incarico di consulenza tecnico professionale richiesta, il sottoscritto esprime le seguenti considerazioni e pareri al riguardo:

Come anzidetto i frangiflutti, così come i muri di sostegno sia a monte che a valle, sono strutture artificiali realizzate esclusivamente in caso di necessità e correlati sia per dimensioni che forma all'opera infrastrutturale attigua che, nel caso in questione, riguarda una porzione di tracciato ferroviario sito nel Comune di Cipressa in Provincia di Imperia.

Tale infrastruttura è stata realizzata dalle Ferrovie dello Sato Compartimento di Genova sul sedime oggetto di esproprio per realizzare il tracciato della Linea SAMPIERDARENA - VENTIMIGLIA e non presumibilmente su aree di proprietà demaniale negli anni 1870-80. Con la formazione del Catasto Particellare, le aree ferroviarie sono state suddivise, in relazione all'utilizzo, in aree per la sede ferroviaria ed in aree a servizi ausiliari.

Dai vari documenti esaminati fra i quali il progetto della linea 1870 e dei vari frazionamenti dei lotti di terreno effettuati nel 2006 , considerando la precisione tra la redazione del progetto ed un'accettabile tolleranza nelle misurazioni topografiche, si riscontra, per il manufatto in questione, una situazione ove il muro di sostegno a valle risulta in parte insistente su area ex Ferroviaria ed in parte su area demaniale.

Il maggior sconfinamento viene constatato solo in alcuni punti ove sono presenti dei contrafforti che per dimensioni contenute, insistono sicuramente sulla proprietà demaniale.

Tali opere sono state realizzate in tempi successivi per garantire la stabilità del manufatto a fronte delle erosioni provocate dal moto ondoso; tale considerazione viene espressa e desunta a seguito della presa visione di un elaborato grafico – topografico eseguito da altri tecnici riportante la sovrapposizione delle situazioni.

Negli atti di transazione, la proprietà ferroviaria disponibile, viene trasferita con atti in cui le opere d'arte soprarichiamate non vengono specificate e, la compravendita, tratta il trasferimento dei mappali come catastalmente classificati e quantificati per superficie considerando in essi tutto quanto sugli stessi insiste.

A parere dello scrivente , la proprietà di tali manufatti risulta essere dell'acquirente del lotto al quale lo stesso muro frangiflutto – muro di contenimento risulta strettamente legato e correlato; se non esistesse l'infrastruttura a contenimento rispetto al "piano di campagna sottostante" , in questo caso rappresentato nello specifico dalla scogliera – spiaggia a mare, non si sarebbe potuta realizzare la linea ferroviaria.

Le disquisizioni comunque dovute alle difformità planimetriche soprarichiamate riguardano aspetti giuridici che devono , per maggior chiarezza e certezza della proprietà stessa, essere supportate da pareri legali.

A disposizione per ogni ulteriore eventuale necessario chiarimento e, in evasione dell'incarico affidato, colgo l'occasione per cordialmente salutare.

Torino, 18.07.2016

Il Tecnico : Arch. Lorenzo REVETRIA