

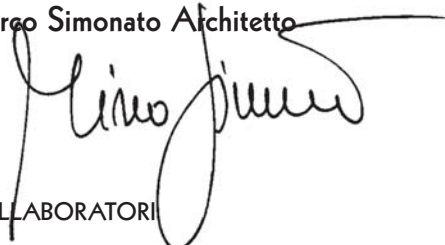
CITTA' DI MONSELICE
PROVINCIA DI PADOVA

**RIQUALIFICAZIONE DI INFRASTRUTTURE
SULL'ARGINE DESTRO DEL CANALE BISATTO
A FINI TURISTICI
REALIZZAZIONE DI CAVANA
E INFO-POINT TURISTICO**

PROGETTO DEFINITIVO ESECUTIVO

PROGETTISTA INCARICATO

Mirco Simonato Architetto



via Roma, 13
35043 Monselice (PD)

T 0429 72134
@ studio@mircosimonato.it
I mircosimonato.it

COLLABORATORI


Strutture: Ing. Carlo Fortini
Impianti: P.to Marco Dante
CpSP: Geom. Piergiorgio Boniolo



R.U.P. - CITTA' DI MONSELICE

Alfredo Bernardini Architetto

RELAZIONE PAESAGGISTICA

	Data	novembre 2018	DE.EG 1
	Revisione	febbraio 2019	
	Revisione		

Scala		Formato	A4
Nome file		Archivio	

Redatto Studio Mirco Simonato Architetto	Data febbraio 2019
Verificato Studio Mirco Simonato Architetto	
Approvato Studio Mirco Simonato Architetto	

RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA

1. RICHIEDENTE **COMUNE DI MONSELICE**

X ente pubblico

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO:

Opere di diversificazione, potenziamento e riqualificazione di strutture e infrastrutture nel Comune di Monselice per la promozione del turismo locale, con particolare riferimento alla valorizzazione della navigazione fluviale e dell'ecoturismo, da realizzarsi sull'argine destro del Canale Bisatto in Via Argine Destro.

Riconducibile alle fattispecie di cui ai punti B11 e B12 di cui all'allegato B

3. CARATTERE DELL'INTERVENTO

X permanente: removibile

5. DESTINAZIONE D'USO

Attualmente: area marginale utilizzata prevalentemente per parcheggio non regolamentato

Prevista: area per attività turistica / spazio pubblico

6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA

X ambito fluviale

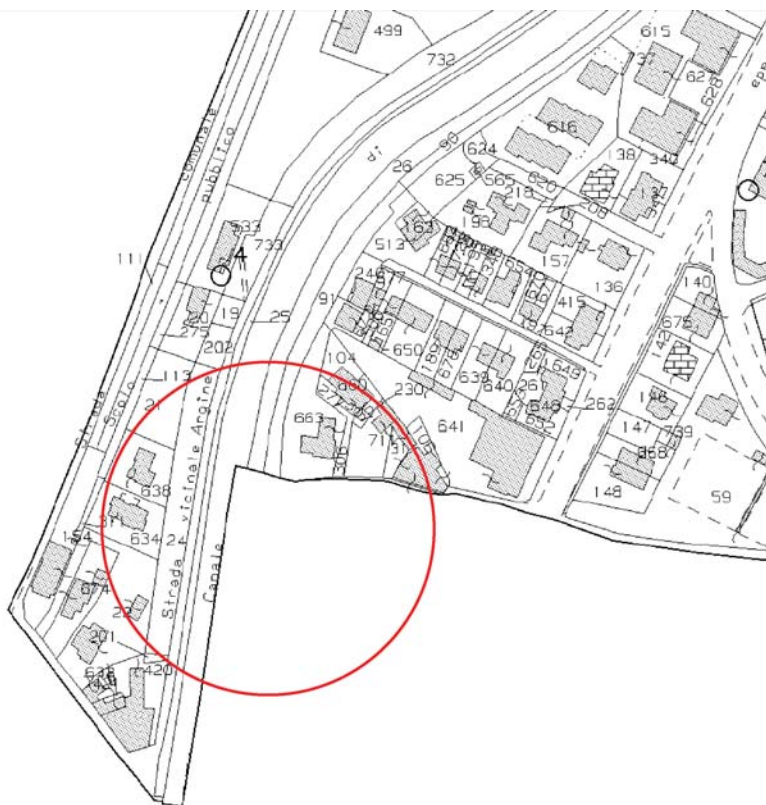
7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

X pianura

8. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

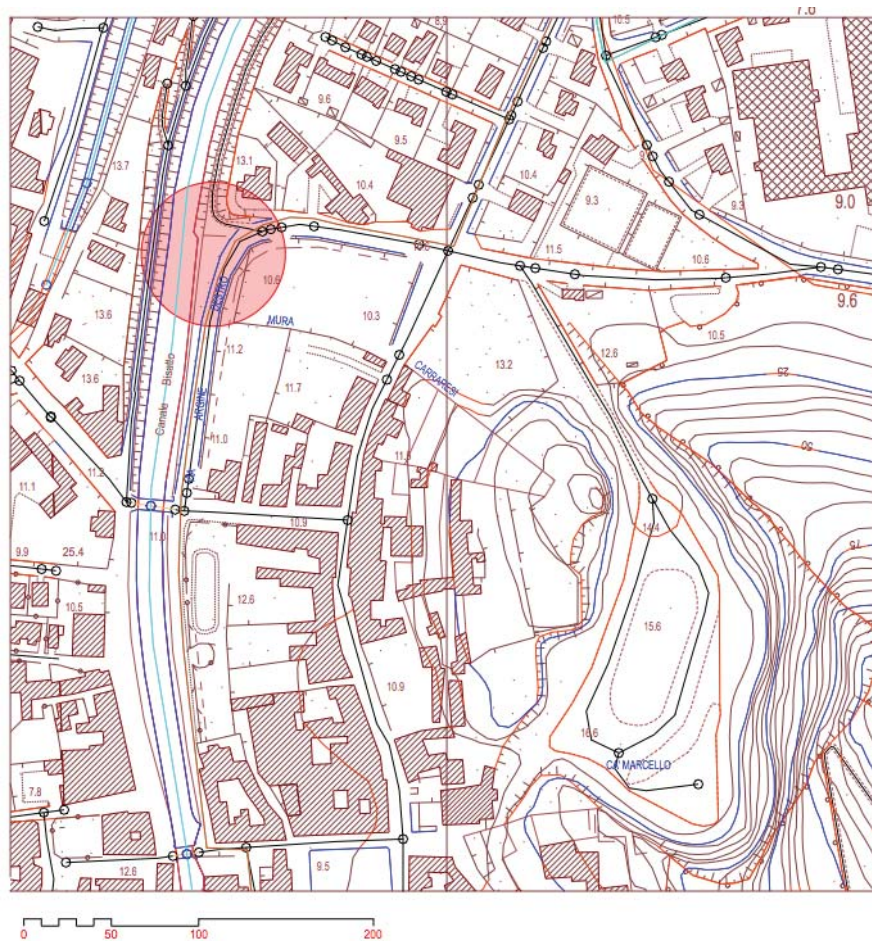
L'intervento si colloca lungo il Canale Bisatto laddove lo stesso segna il limite nord/occidentale del centro Storico di Monselice. Nel seguito si riportano gli estratti cartografici che ne illustrano la posizione e l'assetto normative.

ESTRATTI CATASTALI





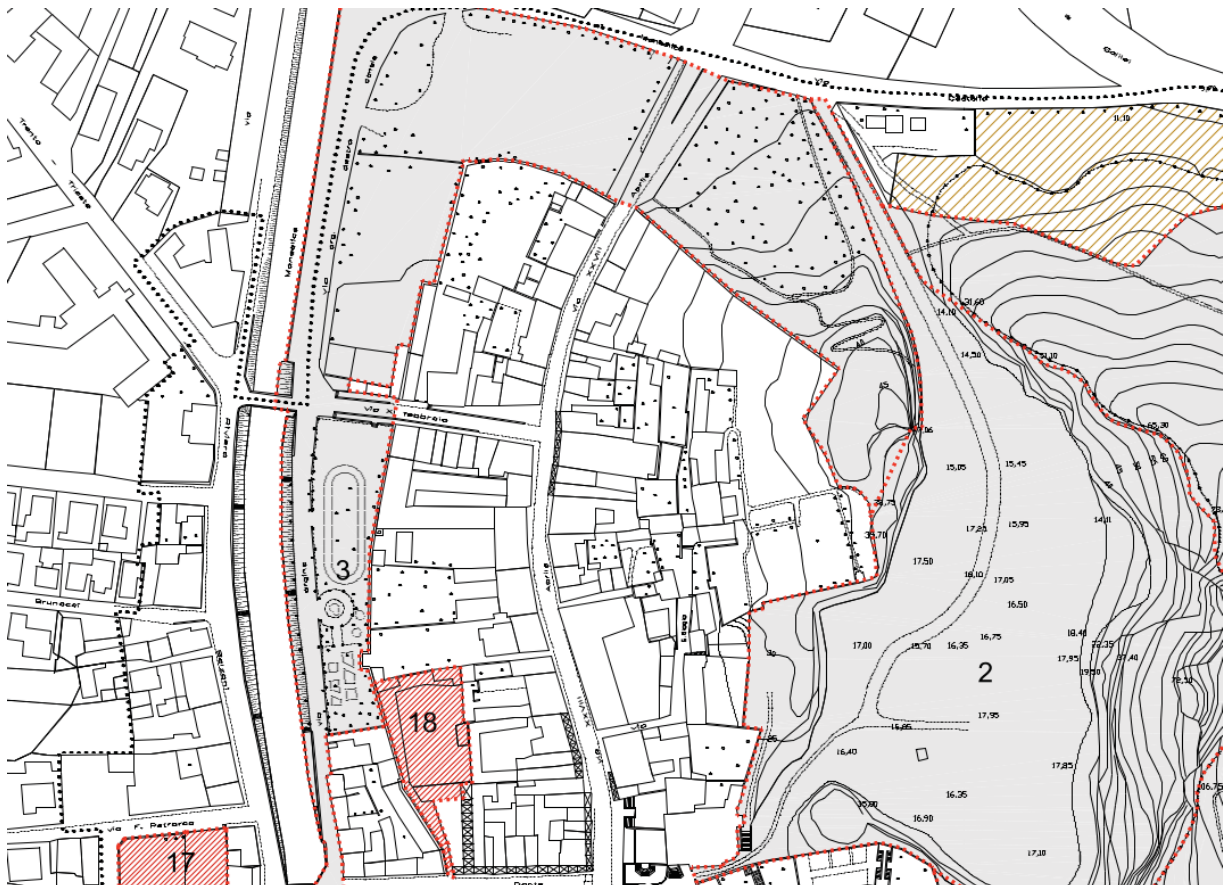
ESTRATTO CTR



ORTOFOTO

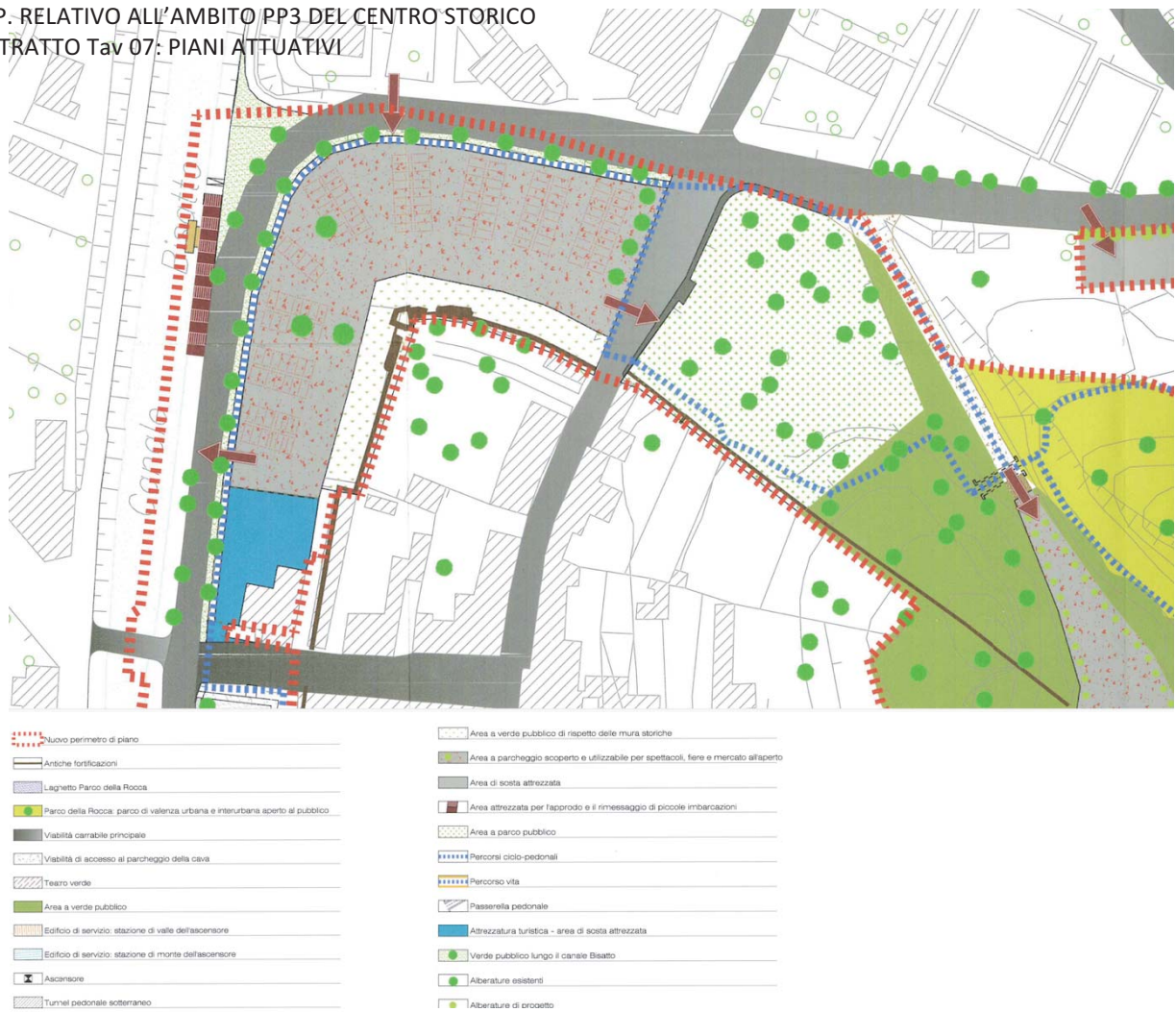


VARIANTE PARZIALE PRG - CENTRO STORICO
ESTRATTO Tav P.04: PIANI ATTUATIVI

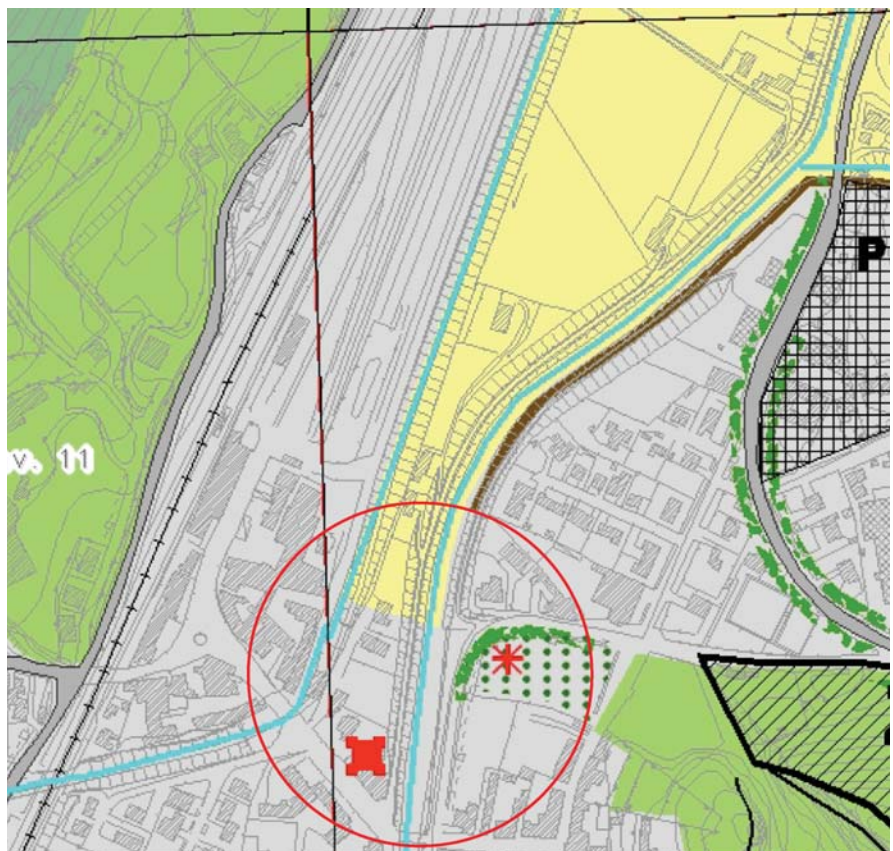


Legenda: Piano Attuativo di iniziativa Pubblica 3 - Piano Particolareggiato Lungofiume Bisatto

P.P. RELATIVO ALL'AMBITO PP3 DEL CENTRO STORICO
ESTRATTO Tav 07: PIANI ATTUATIVI



ESTRATTO PIANO
AMBIENTALE



9.. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE

PLANIMETRIA 1
CON CONI DI RIPRESA



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11

NOTE ESPLICATIVE DELLE RIPRESE FOTOGRAFICHE

Le fotografie da 1 a 6 illustrano l'area oggetto dell'intervento. L'area, come si vede, è ridotta ad un margine residuale fra la strada ed il Canale Bisatto. Si evidenzia come la banchina sia arretrata rispetto al filo dell'argine subito a nord (vedi in particolare foto 3). L'intervento conferma questo allineamento.

La foto 7 illustra invece il pontile ligneo presente a ridosso del "ponte di ferro".

Le foto da 8 a 11 illustrano il piccolo pontile vicino al Ponte della Pescheria. In primo piano nella foto 10 le britte per le corde d'ormeggio delle barche..

10. a. PRESENZA DI IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136 - 141 - 157 Dlgs 42/04)

Tipologia di cui all'art.136 co.1:

a) cose immobili b) ville,giardini, parchi c) complessi di cose immobili d) bellezze panoramiche estremi del provvedimento di tutela, denominazione e motivazione in esso indicate

Nelle vicinanze dell'area di intervento si trovano Villa Pisani, le mura Carraresi, l'antica fornace di mattoni e il Monte Ricco. Tutti elementi che sono stati presi in considerazione nello sviluppo progettuale, come illustrato nel seguito

10. b. PRESENZA DI AREE TULATE PER LEGGE (art. 142 del Dlgs 42/04)

c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua

11. DESCRIZIONE SINTETICA DELLO STATO ATTUALE DELL' IMMOBILE O DELL'AREA DI INTERVENTO

L'area di intervento si allunga lungo l'argine destro del canale Bisatto nel tratto compreso fra il ponte della Pescheria e il limite oltre il quale il canale "esce" dal centro storico per continuare poi verso Battaglia Terme. L'intervento per la realizzazione della cavana e la riqualificazione dell'area limitrofa si posiziona all'estremità nord dell'attuale pontile. L'area, chiusa fra il canale e Via Argine Destro che a sua volta delimita il "campo della Fiera", è oggi marginale, in parte utilizzata per la sosta dei veicoli, ma sostanzialmente priva di una specifica funzionalità.

Lungo il canale l'area è definita dalla mura di contenimento caratterizzata da una massiccia copertina in blocchi di trachite, uno scivolo realizzato con un piano in calcestruzzo scende fino all'acqua, mentre un semplice sterrato la connote poi sino alla sede stradale. Nella parte a nord, una bassa mura definisce la parte "carrabile" separandola dall'argine inerbato che si sviluppa da lì e verso nord ad una quota più alta.

12. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA (dimensioni materiali, colore, finiture, modalità di messa in opera, ecc.) CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO

L'intervento, come già si è accennato, interessa la parte più a valle del tratto del canale Bisatto all'interno di Monselice. Il programma di valorizzazione della navigazione fluviale e dell'ecoturismo è stato colto dal progetto quale occasione per proporre la riqualificazione complessiva di quest'area, oggi assolutamente marginale e irrisolta. Dal punto di vista funzionale il programma prevede la realizzazione di una "cavana" e di una struttura che possa fungere da info-point, ma anche da ricovero biciclette dei turisti durante lo scambio bicicletta / barca.

Il progetto, rispettando la prescrizione riportata nell'Autorizzazione dell'Ente Parco Colli (Prot20.02.17 001492) del 15 febbraio 2017 laddove si precisava che *"L'info-point e relative pensilina venga accorpata alla cavana e ristrutturata con architettura in sintonia"*, prevede infatti che la cavana, la pensilina assieme a una lunga pilastrata diano forma compiuta ad un nuovo spazio pubblico.

L'organizzazione del progetto esprime una riflessione sull'intorno e crea nuove relazioni, anche visive, con e fra gli elementi primari che lo connotano.

La cavana si alza con un volume, stereometricamente preciso, dal bordo del canale per allungarsi entro il suo alveo sul quale scende con una lunga falda. Allo stesso tempo con la sua configurazione, il volume della cavana guida lo sguardo da un lato verso il Monte Ricco, dall'altro verso la recuperata Villa Pisani.

La pensilina, che si allunga lungo Via Argine Destro, oltre a svolgere il compito di parcheggio e luogo di ricarica elettrica delle biciclette dei turisti, si pone come una sorta di "belvedere" affacciato sulle mura carraresi della città. Cavana e pensilina assieme, delimitano un'area aperta ma ben definita che esprime la sua vocazione di luogo "urbano", luogo pubblico, di incontro. Un luogo caratterizzato dallo spazio risolto a verde ed impreziosito da due alberi distesi fra cavana e pensilina, e da uno spazio pavimentato che si raccorda alla pensilina e scende, sul lato opposto, con alcuni gradoni fino all'acqua.

A sottolineare la volontà di unitarietà per questo spazio piccolo, ma articolato, non è solo la geometria che regola forme e relazioni, ma anche le sue "eccezioni". La cavana prospetta sullo spazio pubblico con un basso fronte costituito da una fitta successione di "lesene" lignee, molto ravvicinate. La trasparenza di questo fronte

stabilisce una “continuità” fra interno, sull’acqua, e spazio esterno, tanto nella visione diurna quanto in quella notturna, quando la luce dall’interno uscirà attraverso queste lunghe fessure. La parete nord della cavana si piega per guidare lo sguardo verso il Monte Ricco ed allo stesso tempo definire una lenta discesa verso l’acqua.

Sul lato a valle del canale lo scivolo per l’alaggio ed il varo delle imbarcazioni chiude l’intervento. Le caratteristiche e dimensionali corrispondono alle richieste formulate dall’Associazione Remiera che affiancherà il Comune nella gestione della cavana. Il posizionamento, al margine dello spazio pubblico, riduce l’impatto di questo necessario elemento tecnico.

I materiali. La cavana, sarà realizzata con struttura lignea. Il manto di copertura sarà metallico in Cor-ten o similare. La pensilina sarà invece realizzata con una semplice struttura pilastri/trave in metallo, la copertura sarà risolta con un manto (complanare e non visibile dallo spazio esterno) realizzato con guaine o pannelli fotovoltaici per garantire un contributo al fabbisogno elettrico della struttura e assicurare una possibilità di ricarica ai sempre più numerosi turisti che fruiscono di biciclette elettriche.

L’area compresa fra la pergola e la cavana sarà risolta con pavimentazione drenante realizzata con la tipica lavorazione “a martellina” con elementi di trachite, Le aiuole per la messa a dimora degli alberi saranno definite sui lati da lame in metallo. La pavimentazione della pergola sarà sempre risolta con campiture a “martellina”, mentre con lastre di trachite saranno definiti i bordi perimetrali e la fascia che si estende di fronte alle lunghe sedute. Le panche hanno dimensioni che si prestano anche al gioco dei bambini, saranno caratterizzate da sedute realizzate con massicce assi lignee. Gli stalli delle biciclette saranno realizzati ad incasso nel pavimento, con “fessure” definite da lame di cor-ten o similare.

Sul lato nord lo spazio pavimentato è definito dalla scalinata che scende, ortogonale al canale, sino alla quota del camminamento poco sopra il livello medio dell’acqua, anche questa pavimentazione sarà in trachite “a martellina” con alzate definite da lame in metallo tipo Cor-ten.

L’area che separa l’intervento dalla strada sarà risolta con un riordino a verde e con l’inserimento di una cordonata sul margine stradale per una più netta separazione, e conseguente aumento della sicurezza, dei diversi ambiti. Sullo spazio verde si propone la messa a dimora di arbusti per creare una barriera alta quanto basta a nascondere, o limitare la visione del traffico, senza compromettere la vista delle mura.

Lo scivolo sarà realizzato in calcestruzzo additivato con pigmenti per assumere un colore simile al cor-ten.

Si propone la tinteggiatura chiara del soffitto ligneo della cavana per dare una caratteristica luminosità allo spazio sull’acqua. Il manto di copertura metallico sarà di colore “ruggine / Cor-ten” e si estenderà al fianco nord sino a quota zero, mentre il calcestruzzo delle strutture fondanti, essendo a vista, sarà additivato con pigmenti e realizzato con graniglie tali da conferirgli un cromatismo analogo a quello “color ruggine” della trachite.

L’illuminazione della pergola sarà realizzata con punti luce disposti sul soffitto; mentre dalla cavana filtrerà verso l’esterno la luce artificiale prodotta dagli apparecchi posti al suo interno.

Dimensioni. La cavana ha uno sviluppo planimetrico trapezoidale: il fronte sull’acqua è lungo m. 20,00, quello sul molo è di m. 16,70 , è larga m. 6,60 ed ha una altezza massima sul fronte verso terra pari a metri 3,00. La pensilina destinata anche al ricovero delle biciclette ha un fronte su strada lungo metri 23,30 , è larga 3,50 metri, ed ha una altezza totale di metri 3,00. Lo scivolo largo 3,50 metri scende in acqua con una lunghezza di circa 7,50 metri di cui la parte finale è posta sotto il livello dell’acqua.

Per le altre caratteristiche e dimensioni si rimanda agli allegati elaborati grafici.

13. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA:

Come si è già detto il progetto esprime una precisa posizione rispetto allo stato attuale e all’intorno in cui si colloca.

I caratteri che lo connotano propongono un rimedio alla attuale condizione di marginalità del sito, trasformandolo in un punto qualificante, che stabilisce relazioni con un contesto più ampio, in cui spiccano emergenze architettoniche, quali Villa Pisani, le Mura Carraresi e la vecchia fornace di mattoni, o naturali, come il Monte Ricco, ma anche la presenza di un’edilizia priva di qualità sull’argine opposto.

L’intervento si propone di generare uno “snodo”, uno spazio che da un lato invita ad una fruizione qualificata di quello che oggi è solo uno anonimo slargo, e che dall’altro esibisca il suo essere elemento di “cerniera”, di raccordo, che invita a guardare il bello che è intorno.

A questo scopo si è fatto ricorso a forme essenziali e a pochi di materiali.

In merito agli approfondimenti richiesti dall'**Ufficio del Genio Civile, con nota rot.356752 in data 22 settembre 2016**, relativamente alla realizzazione di opere fisse entro i primi 4,00 metri dalla sponda ed alla proposta di eventuali soluzioni a garanzia della sicurezza idraulica in considerazione delle diverse quote degli argini sinistro (Via del Porto) e destro, oggetto di intervento, con quest'ultimo evidentemente più basso si riscontra quanto segue:

- 1) Si rinuncia alla installazione prevista nel precedente progetto di una gru per la movimentazione delle barche, ritenendo tale elemento incompatibile sia per i motivi tecnici segnalati dall'Ente, ma anche di disturbo in un quadro di riqualificazione urbana. L'alaggio delle barche potrà avvenire tramite lo scivolo che è stato dimensionato per garantire la massima efficienza secondo le indicazioni fornite della stessa società remiera che sarà partner del Comune nella gestione dell'area.
- 2) In merito agli aspetti di sicurezza idraulica derivanti dalle diverse quote degli argini, il progetto propone una "linea di contenimento" che comporta un miglioramento idraulico della attuale situazione e che potrà essere realizzata con gargami, fissi o removibili, e paratoie. Gli elementi si allineeranno a partire dal muretto che affianca il Ponte di ferro e sino all'argine a valle dell'intervento previsto. L'opera, per motivi di sicurezza, viene prevista a ridosso del filare di alberi esistenti sul lato verso il canale. Si prevede un passo di circa 2 metri per la parte compresa fra il ponte ed il nuovo intervento ed invece uno di circa 1,45 metri di fronte all'intervento per inserire questi elementi in modo coordinato con le caratteristiche del progetto.

A seguito della verifica della Commissione Tecnica Regionale decentrata LL.PP del 14/12/2018, dell'incontro del 19 dicembre 2018 e di quello del 10 gennaio 2019 con il Direttore Dott. Ing. Fabio Galiazzo ed il Geom. Flavio Merlo alla presenza del Sindaco di Monselice Dott. Lunghi, oltre che del RUP e del progettista Mirco Simonato, il progetto è stato ri-definito nella presente versione finale, nella quale:

- Non è più prevista la demolizione del muro di sostegno lungo la sponda destra, in precedenza proposta per poter realizzare una rampa e contenere l'ingombro dell'alveo;
- Tutto il progetto (cavana, pergolati, sistemazione a terra della corte e delle discese all'acqua) viene mantenuto inalterato come da soluzione sottoposta all'Ente in data 13 novembre 2018 e semplicemente "slittato", in blocco, di 50 cm sul lato del canale Bisatto e di pochi centimetri verso sud per consentire l'intervento di cui al punto successivo;
- La scalinata presente sull'argine viene riposizionata, ponendola in allineamento con quella presente sull'argine opposto.

14. EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO

Proponendosi come "snodo" anche visivo fra le emergenze della zona (Villa Pisani, Mura Carraresi e Monte Ricco), e ponendo in secondo piano l'edilizia assolutamente priva di carattere che caratterizza l'argine opposto e che oggi costituisce il fondale visivo dell'area, si ritiene l'intervento qualificante dal punto di vista percettivo ed estetico.

IL RICHIEDENTE

CITTA' DI MONSELICE
IL SINDACO
Dott. Francesco Lunghi

IL PROGETTISTA DELL'INTERVENTO

Mirco Simonato Architetto



The image shows a handwritten signature of Mirco Simonato in black ink. To the right of the signature is a circular professional stamp. The stamp contains the text: 'ORDINE ARCHITETTI PROV. DI PADOVA' around the perimeter, 'MIRCO SIMONATO' in the center, and 'n° 871' below the name.