

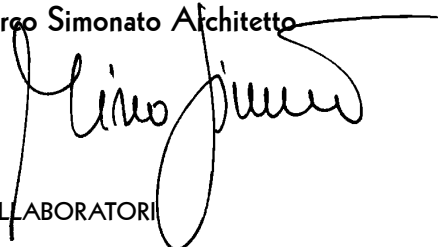
**CITTA' DI MONSELICE**  
PROVINCIA DI PADOVA

**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 INTERFERENZE E CRITICITA'**

	<b>Data</b>	<b>luglio 2019</b>	<b>DE.EG</b> <b>3</b>
	<b>Revisione</b>		
	<b>Revisione</b>		

<b>Scala</b>		<b>Formato</b>	<b>A4</b>
<b>Nome file</b>		<b>Archivio</b>	

Redatto Studio Mirco Simonato Architetto	<b>Data</b> luglio 2019
Verificato Studio Mirco Simonato Architetto	
Approvato Studio Mirco Simonato Architetto	





## **CITTÀ DI MONSELICE**

*Provincia di Padova*

Piazza San Marco, 1    35043 MONSELICE (PD)

Tel: 0429 786911    e-mail: [urp@comune.monselice.padova.it](mailto:urp@comune.monselice.padova.it)

PEC: [monselice.pd@cert.ip-veneto.net](mailto:monselice.pd@cert.ip-veneto.net)

---

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

---

#### **INTERFERENZE E CRITICITA' RELAZIONE**

#### **SOMMARIO**

##### **PREMESSA**

##### **STATO DELL'AREA ED INDIVIDUAZIONE DELLE INTERFERENZE/CRITICITÀ**

1. Dislivelli delle aree
  - 1.a - Criticità/interferenza*
  - 1.b - Soluzione*
  
2. Assenza di tracciati fognari per acque bianche nel sito di intervento
  - 1.a - Criticità/interferenza*
  - 1.b - Soluzione*
  
3. Presenza di rete pubblica illuminazione nel sito di intervento
  - 1.a - Criticità/interferenza*
  - 1.b - Soluzione*
  
4. Presenza di arteria di traffico in prossimità nel sito di intervento
  - 1.a - Criticità/interferenza*
  - 1.b - Soluzione*



## **PREMESSA**

La presente relazione individua e censisce gli elementi tecnici, tecnologici, architettonici ed ambientali, visibili o non, interferenti con la realizzazione della proposta progettuale per la riqualificazione, a fini turistici, delle infrastrutture sull'argine destro del Canale Bisatto con realizzazione di Cavana e info-point turistico.

L'individuazione è stata effettuata tramite rilievo e misurazione degli elementi visibili (pubblica illuminazione e sede stradale), e tramite informazioni assunte presso il Comune di Monselice, proprietario dell'area.

## **STATO DELL'AREA ED INDIVIDUAZIONE DELLE INTERFERENZE/CRITICITÀ**

Come rilevato nella Relazione sullo Studio di fattibilità ambientale, non sussistono per l'area di intervento condizioni speciali e/o pregiudicanti nei confronti della compatibilità ambientale e paesaggistica dell'intervento.

Sussistono tuttavia alcune situazioni di criticità e particolare delicatezza nei confronti delle quali risulta necessario operare precise scelte progettuali al fine di giungere alla eliminazione delle correlate problematiche di natura tecnica, economica e/o normativa.

### **1. Dislivelli delle aree e interventi sul bordo e all'interno del Canale Bisatto**

#### *Criticità/interferenza*

Il sito di intervento è costituito da un'area di proprietà interamente comunale che si distende lungo la direttrice SUD NORD a partire dal "ponte di ferro", racchiuso ad ovest dal Canale Bisatto e ad est dalla strada denominata Via Argine destro. Nella parte settentrionale, quella più direttamente interessata dall'intervento, l'area si allarga verso ovest, in corrispondenza dell'ampia curva stradale.

L'area risulta interessata da presenze arboree e pali della pubblica illuminazione posti a margine della sede stradale.

Il rilievo topografico individua una quasi complanarità dell'area, con un rapido salto di quota, dislivello di circa un metro, non appena superata la mura che si allunga ortogonale al corso del canale Bisatto, e che definisce il limite fra la parte più "antropizzata" caratterizzata dalla sponda artificiale del canale e l'argine "naturale" con declivio verde.

Risulta evidente la problematica progettuale inerente gli interventi da porre in essere per superare la discontinuità e lo scompenso topografico, conferendo alle opere progettate ed alle pertinenze esterne la massima efficacia in termini di accessibilità, fruibilità, e facilità di utilizzo.

Altra problematica progettuale deriva dalla necessità di intervenire con elementi portanti puntuali all'interno dell'alveo. In questo caso la necessaria specificità della soluzione progettuale è stata evidenziata dai tecnici del Genio Civile ed ha per oggetto l'apparato fondante.

#### *Soluzione*

La soluzione adottata dal progetto risponde sia ad esigenze di carattere "distributivo" che alle necessità di ordine contingente relative ai dislivelli segnalati.

La rampa/scivolo per l'alaggio e varo delle imbarcazioni, necessaria e inserita nel programma funzionale della Committenza, è stata utilizzata quale elemento di soluzione del dislivello. Le caratteristiche anche dimensionali richieste per una adeguata funzionalità di questo elemento, hanno indotto a collocarla sul margine dello stesso, utilizzandola quale elemento di definizione dell'intervento, ed al tempo stesso di soluzione della discontinuità altimetrica. La rampa sarà dotata di un muro di contenimento sul lato settentrionale che segnerà il limite fra il nuovo intervento e l'argine "naturale", svolgendo la stessa funzione che oggi assolve la bassa mura in essere, anche se in parte distrutta.

La necessità di interventi all'interno del canale Bisatto, che garantiscano una maggior stabilità nel tempo, anche a seguito del confronto con i Tecnici del Genio Civile, competente per gli aspetti idraulici, hanno portato ad individuare per la fondazione in alveo la soluzione meno impattante nel rispetto della necessaria stabilità statica, con pali a supporto della struttura d'appoggio dei pilastri emergenti.

## **2. Assenza di sotto-servizi e tracciati fognari nel sito di intervento**

### *Criticità/interferenza*

Dai dati attualmente disponibili e forniti dagli organi tecnici comunali risulta che l'area non è interessata da sotto-servizi (reti telefoniche di distribuzione del gas, dell'energia elettrica o altre) né da rete fognaria per la raccolta di reflui e lo smaltimento delle acque nere, e nemmeno da rete per la raccolta e lo scarico delle acque meteoriche.

### *Soluzione*

Il progetto non prevede alcun servizio che debba essere allacciato a reti di distribuzione idrica, del gas o alla rete delle acque nere, per cui non sussiste in tal senso alcuna criticità.

Per quanto riguarda le acque meteoriche il progetto prevede:

- l'impiego di materiali drenanti per le aree pavimentate esterne
- la diretta immissione nel canale delle acque meteoriche raccolte dalla copertura della Cavana, la realizzazione di una rete di smaltimento nella corte con un sistema di canalette e caditoie a fessura perimetrali alle aiuole alberate, che utilizza le acque piovane per la irrigazione delle aiuole stesse in primis, mentre in caso di piogge intense l'esubero d'acqua raccolta dalle caditoie viene scolato in canale. Anche le acque piovane raccolte dalla copertura della lunga pergola sono raccolte in pozzetti a dispersione disposti nel verde.

## **3. Presenza di rete pubblica illuminazione nel sito di intervento**

### *Criticità/interferenza*

Come si è già accennato l'area è interessata dalla presenza di sette punti luce su palo della pubblica illuminazione, disposti al margine e parallelamente al bordo stradale, tutti dotati, al piede, di un pozzetto.

### *Soluzione*

La soluzione adottata dal progetto risponde a questa "interferenza" allontanandosene e limitandosi ad "incorporarla" nella parte risolta a prato verde.

In prossimità della vicina abitazione ci si allaccerà per la fornitura dell'energia necessaria alla illuminazione pubblica dell'intervento, energia che comunque sarà anche prodotta autonomamente dall'impianto fotovoltaico previsto sulla copertura della pergola.

#### **4. Presenza di arteria di traffico in prossimità nel sito di intervento**

##### *Criticità/interferenza*

L'area è definita lungo tutta la sua lunghezza ad est da Via Argine destro che costituisce il principale asse viario di penetrazione in città per chi proviene da nord ed in certi momenti della giornata è caratterizzato da un intenso traffico veicolare.

##### *Soluzione*

Il progetto pone particolare attenzione da un lato alla "sicurezza" dei pedoni che si intende richiamare nella zona riqualificata dall'intervento, dall'altro ad un isolamento visivo rispetto al traffico, che però non costituisca ostacolo alla visione delle antiche mura che fanno da sfondo su quel lato.

Per il primo aspetto si prevede la realizzazione di una lunga cordonata lungo Via Argine destro oggi complanare con l'area. La netta separazione che così si ottiene fra la sede stradale e gli spazi pedonali, costituisce una garanzia di sicurezza.

#### **5. Struttura del molo**

##### *Criticità/interferenza*

Il molo del canale si presenta con una parete in parte risolta a scarpata costituita da blocchi di trachite, sulla cui sommità poggia e funge da elemento di definizione un lungo e massiccio coronamento realizzato con blocchi di pietra squadrati. Nel corso della elaborazione progettuale si è effettuato un sondaggio puntuale con uno scavo a ridosso del molo, condotto sino ad una profondità di circa 250 cm. Dal sondaggio è emerso che, almeno nella parte indagata, il muro è del tipo "a gravità" la cui sezione sembrerebbe assottigliarsi a partire dalla quota – 200 cm.

Il Genio Civile ha inoltre prescritto di limitare l'intervento sul molo esistente.

##### *Soluzione*

Il progetto strutturale è stato redatto considerando le caratteristiche della struttura esistente e le limitate conoscenze della stessa: è stata prevista una fondazione profonda che si affianca al molo, alla quale si ancorano anche le strutture a sbalzo della passerella, evitando in tal modo qualsiasi "carico" sulla struttura esistente.

Per rendere il progetto massimamente coerente con la prescrizione del Genio Civile tutto il progetto è stato leggermente slittato verso nord facendo coincidere la parte estrema della Cavana proprio con la fine del molo esistente, evitando in tal modo le demolizioni che, con la soluzione precedente, si sarebbero dovute fare per la realizzazione della gradonata.

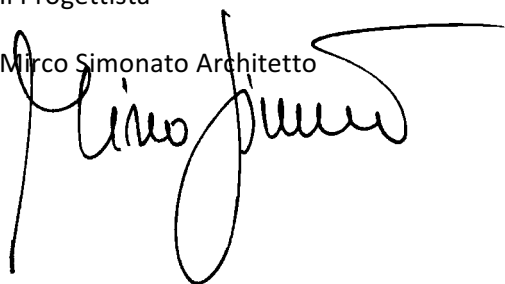
Considerata la impossibilità di una conoscenza preventiva della struttura esistente su tutta la estensione interessata dal progetto, si sono previsti oneri per lavori in economia che potrebbero rendersi necessari per puntuali operazioni di rinforzo, cucitura, ecc.

Per la condizione su descritta, si è evidenziata come estremamente favorevole per lo sviluppo del cantiere ma anche per mantenere nulla la spinta dell'acqua sul molo durante gli scavi, la possibilità di poter avere un livello d'acqua molto basso durante le lavorazioni. In tal senso il RUP ha già preliminarmente assunto

informazioni presso il Genio Civile ottenendo rassicurazioni in merito, con la sola condizione che l'avvio dei lavori sia comunicato all'Ente con debito preavviso.

Il Progettista

Mirco Simonato Architetto

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mirco Simonato', with a long horizontal flourish extending to the right.