

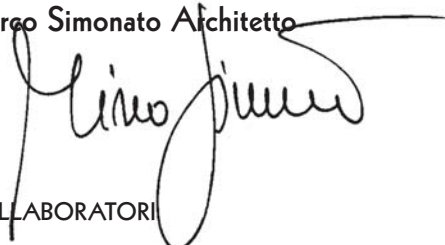
CITTA' DI MONSELICE
PROVINCIA DI PADOVA

**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 TECNICA
BARRIERE ARCHITETTONICHE**

	Data	novembre 2018	DE.EG 4
	Revisione	febbraio 2019	
	Revisione	gennaio 2021	

Scala		Formato	A4
Nome file		Archivio	

Redatto Studio Mirco Simonato Architetto	
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

PEC: 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

RELAZIONE GENERALE TECNICA

SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

SOMMARIO

Lo stato attuale dell'area di intervento

Caratteri e obiettivi del progetto

I materiali

Effetti dell'opera e considerazioni a seguito delle prescrizioni dell'Unità Organizzativa del Genio Civile di Padova e dell'Ente Parco dei Colli Euganei

Superamento delle Barriere Architettoniche

Lo stato attuale 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 non regolamentata dei veicoli, ma sostanzialmente priva di una specifica funzionalità.

Lungo il canale l'area è definita dalla mura di contenimento caratterizzato 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 piana, "carrabile", separandola dall'argine inerbito che si sviluppa, verso nord, ad una quota più alta.

Caratteri e obiettivi del 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 ristudiata con architettura in sintonia", prevede infatti che la cavana, la pensilina e la pilastrata interagiscano dando 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. Uno spazio risolto come una piccola piazza impreziosita dalla presenza di quattro alberi, che a fianco della cavana scende, 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 le lunghe fessure. La parete nord della cavana si piega per guidare lo sguardo verso il Monte Ricco ed allo stesso tempo definire la lenta discesa verso l'acqua.

Abbiamo detto della volontà di consegnare ad un utilizzo pubblico quest'area oggi marginale, a questo scopo anche per la cavana il progetto prevede la possibilità di un utilizzo quale saletta pubblica. Si prevede infatti la predisposizione strutturale per l'inserimento di un impalcato amovibile che all'occorrenza renda fruibile tutta la superficie alla quota prossima al filo dell'acqua. In tal modo la cavana potrà diventare, all'occasione, il luogo ideale per piccoli eventi, spettacoli o altre manifestazioni, suggestivamente sospeso sull'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 che affiancherà il Comune nella gestione della cavana. Il posizionamento, al margine dello spazio pubblico, riduce l'impatto di questo necessario elemento tecnico. Ancora più a valle la scaletta già presente sull'argine, viene leggermente spostata, mantenendone tutte le caratteristiche formali.

I materiali.

La cavana, sarà realizzata con struttura lignea: in legno saranno le "lesene" del fronte sulla corte, il setto in X-Lam e tutta la struttura di copertura. I pilastri sull'acqua, originariamente previsti in legno, dopo attenta valutazione anche dello stato in cui le briccole attualmente in essere sono state ridotte nell'arco di pochi anni con una perdita di sezione di almeno il 50%, al fine di non dare adito ad un inutile sperpero di denaro pubblico sono stati previsti in cls armato nella parte inferiore ed in metallo in quella superiore. Per il raggiungimento di una uniformità cromatica i pilastri in alveo sono previsti rivestiti in cor-ten. Il manto di copertura sarà metallico, in Cor-ten o similare. La pensilina sarà invece realizzata con una semplice struttura architravata 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 che include la possibilità di ricarica per i sempre più numerosi turisti che fruiscono di biciclette elettriche.

I gradini e il lungo corsello che nella cavana scendono a livello dell'imbarco sono "appesi" alla struttura fondante realizzata alle spalle del molo: una leggera struttura metallica lavorata in modo da essere quasi non visibile, sostiene il pavimento ligneo.

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, o in alternativa con cubetti, sempre dello stesso materiale, sigillati con resine per garantire la capacità drenante. Le aiuole per la messa a dimora degli alberi saranno definite sui lati dalle lame metalliche delle caditoie a fessura. La pavimentazione della pergola sarà sempre risolta con campiture a "martellina", o a cubetti, mentre con lastre di trachite saranno definiti i bordi perimetrali e la fascia che si estende su tutta la sua lunghezza scivolando davanti alle due lunghe sedute. Le panche hanno ampie dimensioni che si prestano anche al gioco dei bambini, saranno caratterizzate da sedute con massicce assi lignee. Gli stalli delle biciclette saranno realizzati ad incasso nel pavimento, con "fessure" definite da "scatolari" metallici in cor-ten o similare.

Oltre la cavana lo spazio pavimentato scende sino ad una quota poco sopra il livello medio dell'acqua, con ampi gradoni, sempre pavimentati "a martellina" o cubetti, perimetrati con una stretta fascia in trachite e con alzate definite da lame in calcestruzzo trattato adeguatamente per evidenziarne la matericità.

Anche lo "scivolo" per l'alaggio sarà realizzato con un piano inclinato, con finitura a spina di pesce. 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.

Il manto di copertura metallico sarà di colore "ruggine / Cor-ten" e si estenderà al fianco nord sino a quota zero, con lo stesso materiale saranno rivestiti la parete in X-lam, i pilastri in alveo, e la parte del molo visibile sopra la passerella d'imbarco.

L'illuminazione della pergola sarà realizzata con punti luce incassati 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 sotto il livello dell'acqua.

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

Effetti dell'opera e considerazioni a seguito delle prescrizioni dell'Unità Organizzativa del Genio Civile di Padova e dell'Ente Parco dei Colli Euganei

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 l'archeologia industriale della Fornace, 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 stereometricamente essenziali e a pochi di materiali.

In merito agli approfondimenti richiesti dall'Unità Organizzativa del Genio Civile, con nota prot.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) Nel progetto si rinuncia alla installazione, prevista nel precedente soluzione, di una gru per la movimentazione delle barche, ritenendo tale elemento incompatibile per i motivi tecnici segnalati dall'Ente, ma anche di disturbo in un quadro di riqualificazione urbana. La movimentazione 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. Per motivi di disponibilità economica questa opera non rientra fra quelle da realizzarsi con il presente progetto

Si è già detto sopra di come il progetto proponga uno spazio pubblico compiuto, e di come, a questo scopo, le forme, le misure e i materiali interagiscano creando precisi rapporti fra la cavana, la pensilina, gli spazi aperti, che diventano parti inscindibili del nuovo insieme.

In tal modo si dà anche riscontro alla prescrizione che l'Ente Parco Colli formulava nell'autorizzazione del 15 febbraio 2017 (prot.001492 in data 20.02.2017) laddove si precisava: "l'info-point e relativa pensilina venga accorpata alla cavana e ristrutturata con architettura in sintonia".

Superamento delle barriere architettoniche

Essendo il progetto finalizzato alla realizzazione di un nuovo spazio pubblico tutte le sue parti sono state studiate con caratteri tali da poter essere facilmente fruite da chiunque, anche da chi debba sopportare condizioni di mobilità limitate. Fa eccezione la cavana come nel seguito si spiega nel dettaglio.

Si segnalano i seguenti accorgimenti:

1. Lo spazio aperto pubblico. La pavimentazione del piccolo slargo pedonale è prevista, in conformità alle indicazioni fornite dalla Soprintendenza, con la tradizionale lavorazione "a martellina", ed è lavorata con leggere pendenze tali da consentire una evacuazione efficiente dell'acqua senza ostacolare la deambulazione. La pavimentazione degli spazi aperti e della pensilina si sviluppa priva di soglie che possano creare ostacolo. Fa eccezione la gradinata che scende all'acqua dove lunghi piani si succedono con dislivelli di 30 centimetri. In fase di esecuzione si valuterà con la Soprintendenza la possibilità di realizzargli spazi previsti "in martellina" con cubetti di trachite il cui piano sarebbe senza dubbio più agevole per la fruizione soprattutto per chi costretto all'uso di carrozzina.
2. L'"umbraculum". La pavimentazione, come appena descritto, si estende anche sotto l'umbraculum, la pensilina. Qui le dimensioni sono tali da consentire qualsiasi movimento anche a chi limitato nella deambulazione e/o costretto all'uso di carrozzina.
3. La cavana. A seguito della prescrizione posta dal Genio Civile di non intervenire sul molo, che si combina con la necessità di contenere lo sviluppo del manufatto all'interno dell'alveo, non è stato possibile mantenere le due rampe inizialmente previste per la discesa al piano di imbarco. Questa ora può avvenire solo tramite alcuni gradini immediatamente a ridosso della cavana. Si deve pertanto ricorrere ad una deroga per l'accessibilità al piano di imbarco che non può avvenire nel rispetto dei parametri stabiliti dalla normativa in materia di barriere architettoniche. Quando lo spazio sarà utilizzato come saletta pubblica, una rampa lignea amovibile potrà essere predisposta per assicurare a chi ha difficoltà motorie un accesso ancorché assistito da terzi, visto che non sarà possibile garantire pendenza e pianerottoli di sosta come la norma prescrive.



Il Progettista

Mirco Simonato Architetto