



CITTA' DI  
VENEZIA

commessa

# CI 15006 - Demolizione case abbandonate e realizzazione di una piazzetta con Skatepark via Trieste Marghera



Finanziato  
dall'Unione europea

NextGenerationEU

## Progetto di fattibilità tecnico ed economica

committente

**Comune di Venezia**  
**Direzione lavori pubblici**  
**Settore Edilizia Comunale Terraferma**  
Sede di Venezia: San Marco 4136  
Sede di Mestre: Viale Ancona, 63-30170

Il R.U.P.  
**ing. Francesco Dittadi**  
Il Dirigente  
**arch. Aldo Menegazzi**  
Il Direttore  
**ing. Simone Agrondi**

progettazione

**ENRICO DUSI STUDIO**  
**ENRICO DUSI STUDIO**

progettista  
**arch. Enrico Dusi**  
collaboratori  
**arch. Marta Magnaguagno**

commessa

**22004**

ambito

**Progetto di fattibilità tecnico ed economica**

codice elaborato

**22004-02\_0B.00\_r00.pdf**

gruppo elaborati

**ARCHITETTONICO**

titolo elaborato

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

numero elaborato

**0B.00**

revisione

**r00**

rev

data

motivo dell'emissione

eseguito

controllato

approvato

00

06/02/2023

MM

ED

ED

## INDICE

<b>1. Premessa</b> .....	<b>2</b>
<b>2. L'ambito di intervento</b> .....	<b>2</b>
2.1. Inquadramento.....	2
2.2. Lo stato dei luoghi.....	3
<b>3. Progetto</b> .....	<b>5</b>
3.1. Demolizioni .....	5
3.2. Progetto architettonico.....	6
3.3. Skatepark.....	7
3.4. Tecnologia costruttiva – Primo stralcio .....	8
<b>4. DNSH</b> .....	<b>10</b>
<b>5. Prime indicazioni per la sicurezza</b> .....	<b>11</b>

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

### 1. PREMESSA

La presente relazione descrive il progetto di fattibilità tecnico ed economica per la **“Demolizione case abbandonate e realizzazione di una piazzetta con Skatepark via Trieste Marghera”**. L'intervento ha come obiettivo la demolizione degli edifici fatiscenti e abbandonati, la pulizia dell'area e la realizzazione di un parco con uno skatepark. Lo sviluppo dell'opera è previsto in due stralci realizzativi. Il primo stralcio è finanziato con i fondi del **Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), Missione 5, componente 2, Investimento/Subinvestimento 2.1 “Rigenerazione Urbana”**.



Figura 1 – Individuazione territoriale dell'area di intervento

### 2. L'AMBITO DI INTERVENTO

#### 2.1. Inquadramento

L'area di intervento è situata nel comune di Venezia più precisamente a Marghera.

Il sito si trova lungo via Trieste in prossimità del viadotto della tangenziale di Mestre e a ridosso del parcheggio P1 di via Trieste. Sull'asta viaria di via Trieste a poche centinaia di metri si trova inoltre il parco Catene.

L'area oggetto di intervento ha una superficie totale di 6.684 m<sup>2</sup>.



Figura 2 – Inquadramento dell'area oggetto di intervento

## 2.2. Lo stato dei luoghi

L'area è da tempo in stato di abbandono.

Su di essa insistono volumi edificati ad un piano in muratura con copertura a doppia falda e una serie di superfetazioni realizzate nel corso degli anni.



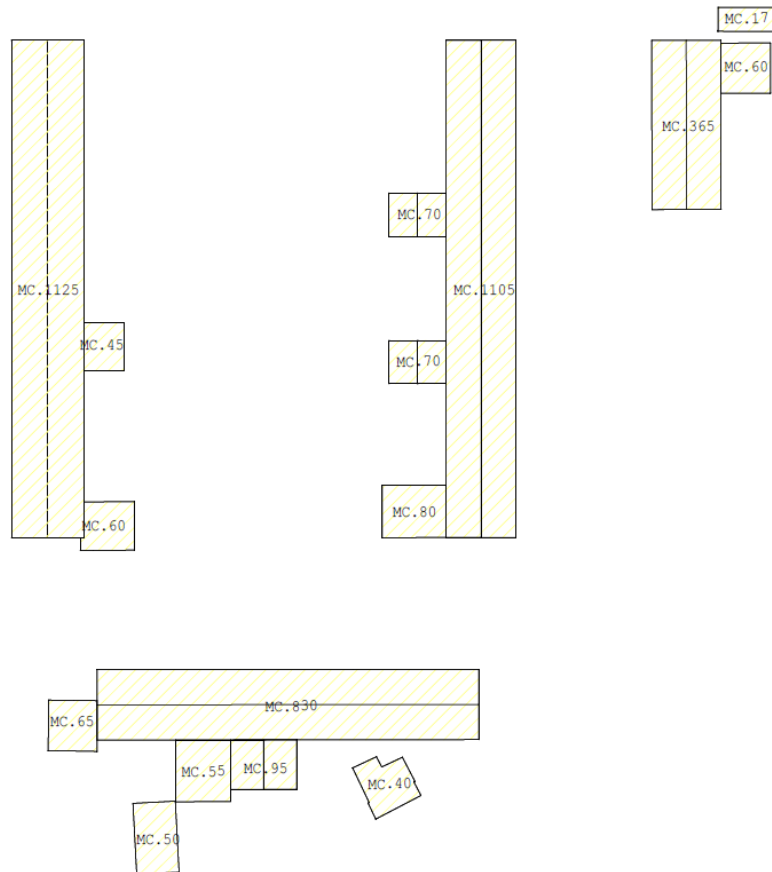
**Figura 3** – Lo stato dei luoghi



**Figura 4** – Lo stato dei luoghi

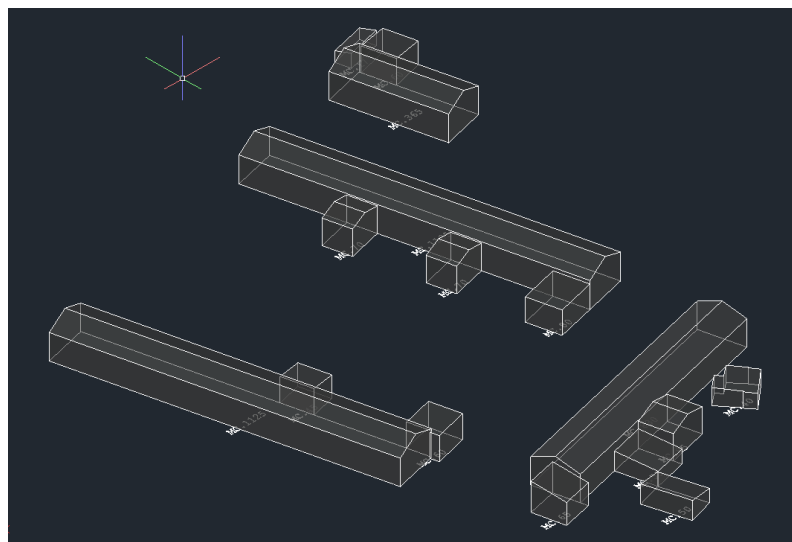
### 3. PROGETTO

#### 3.1. Demolizioni



**Figura 5** – I corpi di fabbrica oggetti di demolizione (primo stralcio di intervento)

Il Progetto prevede la demolizione dei volumi interessati dal primo stralcio di intervento. Si tratta di 4.335 mc di volumi edificati, comprensivi di gazebo e tettoie.



**Figura 6** – Volumetrico degli edifici oggetto di demolizione (primo stralcio di intervento)

### 3.2. Progetto architettonico

L'intervento in linea generale ha come scopo quello di riqualificare a livello urbano l'ambito fino a qui descritto.

Il progetto prevede le seguenti nuove funzioni:

- 1) un nuovo parcheggio collegato a via Trieste;
- 2) una Club House;
- 3) uno spazio a parco dedicato ad attività sportive temporanee e come spazio di svago;
- 4) uno skatepark dedicato a competizioni di livello nazionale

La struttura urbana del progetto prevede la realizzazione di un sistema a "telaio" costituito da due percorsi principali connessi con la viabilità pedonale di via Trieste.

Un secondo percorso di collegamento perpendicolare ai primi crea una penetrante di accesso est-ovest e funge da collegamento tra le due vie che lambiscono l'intervento. Tale percorso marca inoltre la divisione dei due stralci funzionali. Il progetto verrà realizzato in due stralci, un primo stralcio con dimensioni pari a 3.853 m<sup>2</sup> e un secondo stralcio di 2.276 m<sup>2</sup>. Le funzioni ospitate nell'area sono distribuite a fasce parallele tra loro con dimensioni variabili a seconda del loro ingombro dimensionale. Tale scelta permette di rendere flessibile al massimo l'utilizzo dello spazio e poter inoltre variare nel tempo l'articolazione del luogo in relazione ad eventuali nuove necessità che si venissero a manifestare.

Inoltre, lo spazio può essere realizzato tarando la dimensione delle fasce a seconda del budget a disposizione, variando le scelte sui materiali al suolo o le funzioni che si andranno ad insediare; senza stravolgere in ogni caso la struttura compositiva generale dell'intervento.

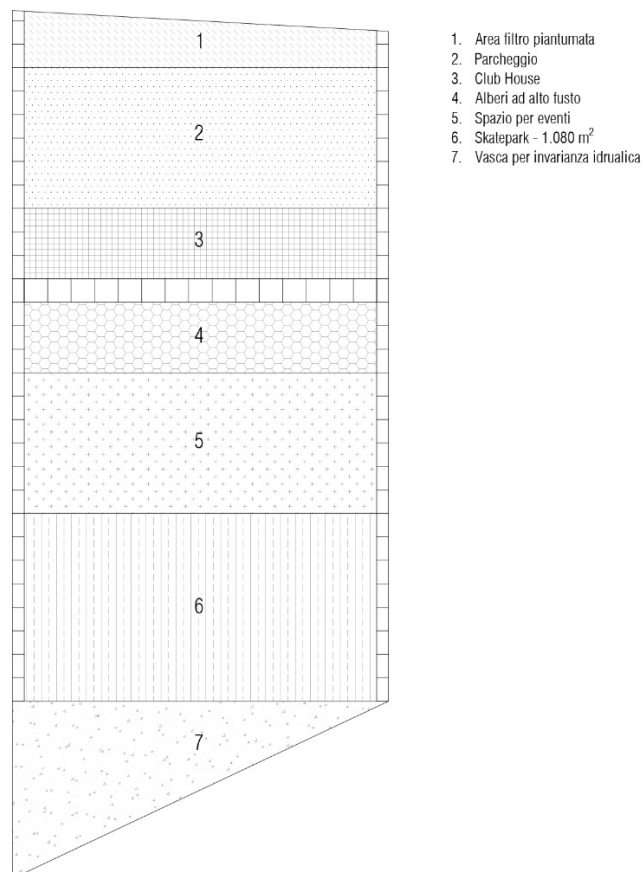


Figura 7 – Schema con l'articolazione delle funzioni disposte a fascia (Secondo stralcio)

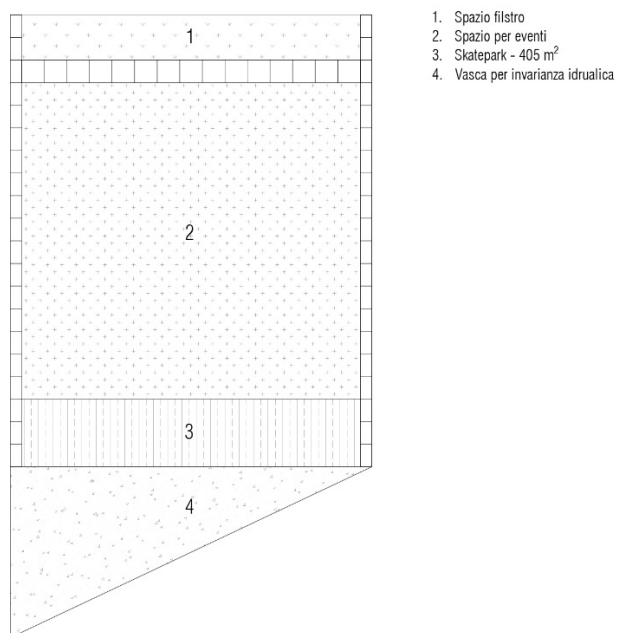


Figura 8 – Schema con l'articolazione delle funzioni disposte a fascia (Primo stralcio)

### 3.3. Skatepark

Lo Skatepark è progettato per essere del tipo “Street”. La distribuzione delle rampe e degli elementi che lo compongono simulano una condizione di ostacoli urbani: rampe, gradini, ringhiere, ecc

Il primo stralcio di intervento prevede la realizzazione di uno skatepark con dimensioni pari a 405 m<sup>2</sup>.

Un secondo stralcio realizzativo estende la dimensione del park a 1.080 m<sup>2</sup>, con la finalità di poter svolgere *contest* a livello nazionale.

Nell'area destinata ad eventi, in occasione di manifestazioni competitive, verranno installate gradonate mobili e l'area verrà dotata di quanto necessario a supporto dell'attività agonistica che si andrà a svolgere.



Figura 9 – Esempio di skatepark (Primo stralcio)





Figura 9 – Esempio di skatepark (Secondo stralcio)

### 3.4. Tecnologia costruttiva – Primo stralcio

Il telaio pedonale che compone la geometria dell'intervento, viene realizzato mediante la posa di una pavimentazione in piastre di calcestruzzo prefabbricate di dimensioni 1,5x3 metri, per i percorsi longitudinali, mentre per il percorso di connessione, la dimensione delle piastre è pari a 3x3 metri.

I camminamenti sono impostati ad quota di +15 cm rispetto al livello stradale.

Le piastre vengono posate su uno strato di 10 cm di misto riciclato e un telo in tessuto non tessuto sottostante.

L'area dello skatepark e le relative attrezzature, vengono realizzate con getto di calcestruzzo in opera.

Anche il sottofondo di quest'area è realizzato con uno stato di 10 cm di misto riciclato e un telo in tessuto non tessuto sottostante.

L'area dedicata ad eventi o parco per il tempo libero è costituita da un manto erboso, che ne permette la facilità di manutenzione e la libertà di usi.

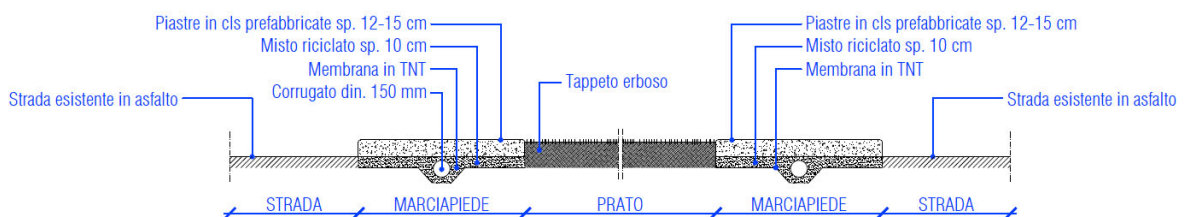


Figura 10 – Sezione A-A (camminamento in elementi prefabbricati in cls)

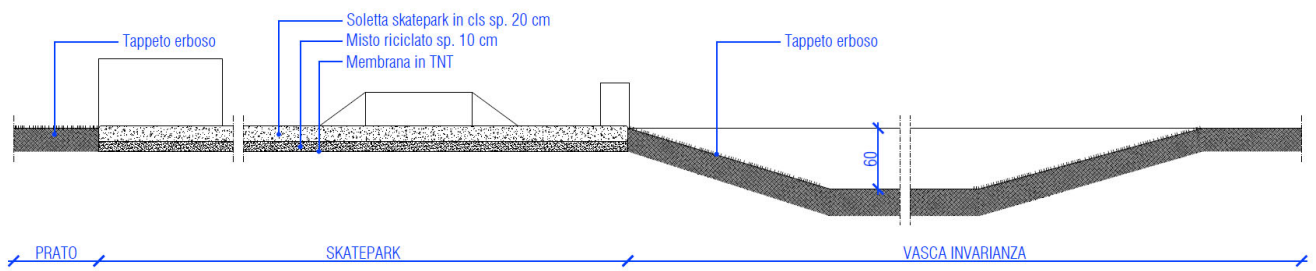


Figura 11– Sezione B-B (Area a prato, Skatepark e vasca di laminazione)

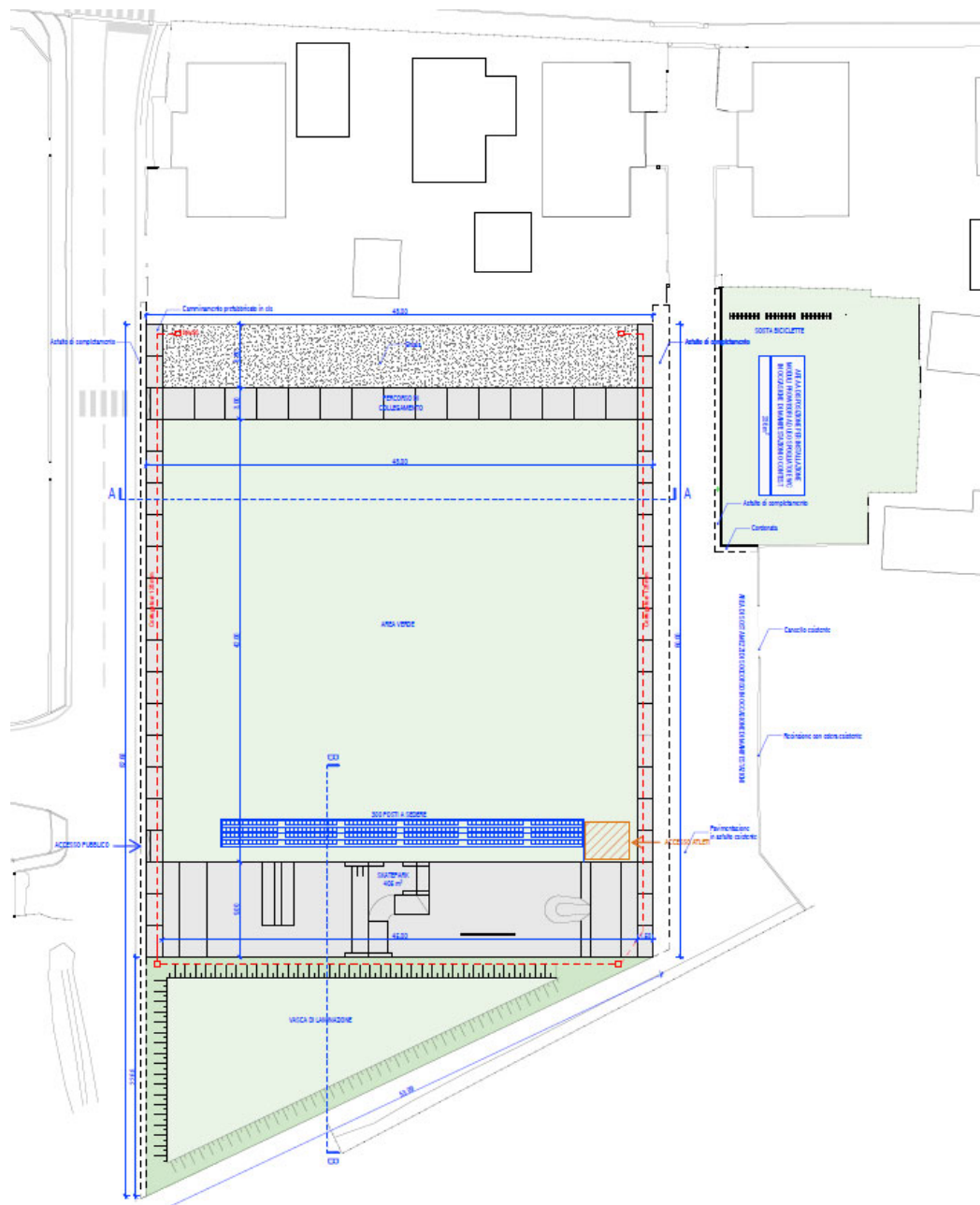


Figura 12– Planimetria generale del primo stralcio realizzativo

## 4. DNSH

Le scelte progettuali adottate, relative all'uso di particolari materiali, fanno riferimento al soddisfacimento di alcuni obiettivi che determinano il grado di sostenibilità dell'intervento e che si possono brevemente riassumere in:

- salubrità dell'ambiente
- impiego razionale di risorse naturali;
- rispetto dei principi legati al DNSH.

Sarà verificata l'invarianza idraulica, puntando a utilizzare pavimentazioni esterne drenanti, non aggravando la situazione di scarico attuale.

Il progetto non è soggetto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al D. Lgs. 152/06 e s.m.i per cui si procederà allo Studio di Prefattibilità Ambientale. Nelle fasi di progettazione successive si dovrà procedere alla verifica dei parametri di cui all'art. 27 del DPR 207/2010.

Il progetto prevede l'applicazione dei Criteri Minimi ambientali (CAM) per gli interventi edilizi pubblici, e l'invarianza idraulica, pertanto va a migliorare l'impatto ambientale rispetto alla condizione esistente. L'applicazione dei CAM garantisce, in larga parte, il rispetto delle condizioni poste dal PNRR per il rispetto del principio DNSH.

I principali fattori perturbativi associati alla realizzazione degli interventi sono i fattori di alterazione tipici dei cantieri per la costruzione di edifici. In prima analisi, essi comprendono le emissioni di polveri dovute alle attività di demolizione e alle operazioni di movimentazione dei materiali e le emissioni sonore associate alle lavorazioni previste. Tali effetti avranno carattere "temporaneo" in quanto si esauriranno al termine dei lavori e potranno essere tenuti sotto controllo mediante l'adozione di opportune misure e procedure (quali, a titolo esemplificativo: delimitazione delle aree esterne del cantiere con adeguati sistemi di contenimento/barriera verticali delle polveri; bagnatura dei materiali movimentati particolarmente pulverulenti; lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita; barriere isolanti/fono – assorbenti, esecuzione delle operazioni di cantiere più gravose in termini di emissione del rumore al di fuori dell'orario scolastico, gestione delle acque per evitare lo spandimento di inquinanti etc.).

Si evidenzia che gli impatti del cantiere saranno mitigati dalle procedure previste dalle prescrizioni dalla Scheda 1 di cui alla "Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH)".

L'allestimento del cantiere e gli interventi in sé potranno incidere sulla fluidità del traffico e quindi comportare possibili rallentamenti, con conseguente intensificarsi delle emissioni, pertanto il transito dei mezzi di cantiere dovrà essere opportunamente gestito al fine di limitare i disagi alla viabilità pubblica.

In sede di progettazione definitiva/esecutiva andranno predisposti il Piano gestione rifiuti ed il Piano ambientale di cantierizzazione.

## 5. PRIME INDICAZIONI PER LA SICUREZZA

### Contenuti minimi del Piano di Sicurezza

Si riportano di seguito, i contenuti minimi che devono essere riportati nel Piano di Sicurezza e Coordinamento redatto nelle successive fasi progettuali conformemente al Decreto Legislativo 3 agosto 2009 n. 106 "Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 9 aprile 2008 n. 81 in materia di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro" e in conformità con l'art.17 comma 2 del DPR 207/2010.

### Caratteristiche fondamentali del PSC

Il PSC sarà specifico per i diversi tratti di cantiere, di concreta fattibilità e coerente con le scelte progettuali.

Il PSC sarà redatto in un linguaggio facilmente comprensibile sia dai tecnici delle imprese che dai lavoratori ed utilizzabile dalle imprese ai fini dell'informazione dei lavoratori e della consultazione dei loro rappresentanti per la sicurezza, nonché per integrare, ove necessario, la formazione dei lavoratori addetti all'esecuzione dell'opera.

### Contenuti del PSC

Il PSC dovrà sviluppare almeno i seguenti elementi che ora vengono brevemente accennati.

1. L'identificazione e la descrizione dell'opera, esplicitate con una descrizione sintetica dell'opera, con particolare riferimento alle scelte progettuali e tecnologiche.
2. L'indirizzo di cantiere: per ogni singolo manufatto verrà individuato e analizzato nel dettaglio, ai fini della cantierizzazione, il luogo ove verrà realizzato e la destinazione urbanistica del sito. Il PSC sarà corredato da tavole esplicative di progetto, relative agli aspetti della sicurezza, comprendenti planimetrie e una breve descrizione della tipologia di intervento.
3. L'identificazione dei soggetti con compiti di sicurezza. Sarà esplicitata con l'indicazione dei nominativi dell'eventuale responsabile dei lavori, del coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione e, qualora già nominato, coordinatore per la sicurezza per la sicurezza in fase di esecuzione. Il coordinatore per l'esecuzione integrerà il PSC, prima dell'inizio dei singoli lavori, indicando i nominativi del datore di lavoro dell'impresa esecutrice, dei datori di lavoro delle imprese subappaltatrici e dei lavoratori autonomi. Il coordinatore per l'esecuzione verificherà che nei POS redatti dalle singole imprese esecutrici siano indicati i nominativi del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, aziendale o territoriale, ove designato, del responsabile del servizio di prevenzione e protezione, del medico competente ove previsto e degli addetti al pronto soccorso ed alla gestione delle emergenze in riferimento al singolo cantiere interessato.
4. Valutazione dei rischi. Fondamentale ai fini della sicurezza è l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi, in riferimento all'area e all'organizzazione del cantiere, alle lavorazioni ed alle loro interferenze con la viabilità esistente. Le scelte progettuali ed organizzative, le procedure, le misure preventive e protettive saranno valutate con riferimento all'area di cantiere coinvolta.

Nel caso specifico l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi in riferimento alle diverse aree di cantiere saranno esplicate con l'analisi degli elementi essenziali, in riferimento:

- Alle caratteristiche dell'area di cantiere ove si eseguiranno i lavori;
- All'eventuale presenza di fattori esterni che comportano rischi per il cantiere quali la presenza di viabilità interferente;
- Agli eventuali rischi che le lavorazioni di cantiere possono comportare per l'area circostante durante la movimentazione dei mezzi d'opera.

Per ogni elemento dell'analisi di cui ai punti precedenti vanno indicate:

- a) le scelte progettuali ed organizzative, le procedure, le misure preventive e protettive richieste per eliminare o ridurre al minimo i rischi di lavoro; ove necessario, vanno prodotte tavole e disegni tecnici esplicativi.
- b) le misure di coordinamento atte a realizzare le opere in sicurezza.

5. L'organizzazione del cantiere. In riferimento all'organizzazione del cantiere il PSC deve contenere, in relazione alla tipologia del cantiere (manufatti puntuali o percorsi a rete), l'individuazione e l'analisi dei seguenti elementi:

- la recinzione del cantiere, con accessi e segnalazioni;
- i servizi igienico-assistenziali;
- la viabilità principale del cantiere e l'eventuale modalità d'accesso dei mezzi di fornitura dei materiali e l'interferenza con la viabilità pubblica;
- la dislocazione degli impianti fissi di cantiere e scarico;
- le zone di deposito attrezzature e di stoccaggio, materiali e dei rifiuti;
- le eventuali zone di deposito materiali con pericolo d'incendio o di esplosione.

Per ogni elemento dell'analisi vanno indicate:

- le scelte progettuali ed organizzative, le procedure, le misure preventive e protettive richieste per eliminare o ridurre al minimo i rischi di lavoro; ove necessario, vanno prodotte tavole e disegni tecnici esplicativi;
- le misure di coordinamento atte a realizzare quanto esposto nel precedente punto.

6. Le lavorazioni. L'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi in riferimento alle lavorazioni in cantiere sono esplicitate suddividendo le singole lavorazioni in fasi di lavoro e, quando l'opera lo richieda, in sottofasi di lavoro.

Il coordinatore per la progettazione effettua l'analisi di tutti i possibili rischi e ogni fase e sottofase di lavoro, con particolare attenzione:

- al rischio d'investimento da veicoli circolanti nell'area di cantiere in particolare con viabilità in adiacenza alle aree di cantiere;
- al rischio di elettrocuzione in caso di lavorazioni in adiacenza a linee elettriche sotterranee o aeree;
- al rischio di rumore in funzione dei mezzi d'opera utilizzati per scavi;
- agli sbalzi eccessivi di temperatura durante il lavoro.

Analogamente a quanto sopra vanno indicate, le scelte progettuali ed organizzative, le procedure, le misure preventive e protettive richieste per eliminare o ridurre al minimo i rischi di lavoro, e verranno prodotte tavole e disegni tecnici esplicativi e le misure di coordinamento atte a realizzare quanto esposto nel precedente punto.

7. Le interferenze tra le lavorazioni. L'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi in riferimento alle interferenze tra le lavorazioni saranno esplicate con la predisposizione del cronoprogramma dei lavori e l'analisi delle loro interferenze.

Il coordinatore per la progettazione indicherà nel PSC le misure preventive e protettive atte ad eliminare o ridurre al minimo i rischi d'interferenza; nel caso in cui permarranno i rischi d'interferenza rilevanti, indicherà le prescrizioni operative per lo sfasamento spaziale o temporale delle lavorazioni interferenti e la modalità di verifica del rispetto di tali prescrizioni.

Durante i periodi di maggiore rischio dovuto ad interferenze di lavoro, il coordinatore per l'esecuzione verificherà periodicamente, in collaborazione con le imprese esecutrici ed i lavoratori autonomi interessati, la compatibilità della relativa parte del PSC con l'andamento dei lavori, aggiornando il piano ed in particolare il cronoprogramma dei lavori, se necessario.

In fase di progettazione definitiva-esecutiva il coordinatore della sicurezza per la progettazione dovrà rendere coerente l'evolversi della progettazione nelle diverse sue fasi con il PSC.

Nella progettazione dovranno essere definite, suddividendo le lavorazioni in fasi, eventuali contemporaneità nell'esecuzione, potenzialmente pericolose, adattando di conseguenza le scelte progettuali ad una diminuzione dei rischi inducibili nelle diverse fasi.

Infine verranno considerate nella progettazione tutte quelle interferenze con l'ambiente esterno tali da indurre o ricevere rischi all'esterno o dall'esterno del cantiere, privilegiando nella progettazione, quelle forme d'intervento che considerano un abbassamento dei livelli di rischio presente. Particolare attenzione verrà posta alle interferenze con la viabilità, alla segnaletica stradale e di sicurezza da prevedere per le lavorazioni in affiancamento alla viabilità pubblica.

La redazione del PSC dovrà tenere in debito conto, conducendo un'attenta analisi delle possibili interferenze, con individuazione del rischio, tra aree di cantiere ed aree esterne allo stesso.

L'analisi dovrà essere condotta dallo studio delle lavorazioni da attuare, lo studio verrà condotto sulla normale dotazione di attrezzature ipotizzabili in uso alle imprese, e sui possibili riflessi che queste lavorazioni potranno avere sull'ambiente prossimo al cantiere.

Per quanto riguarda il cantiere di tipo "stradale" che prevede lavorazioni interferenti con tratti viari in esercizio, il rischio fondamentale sia per gli operatori del cantiere stesso che per gli utenti della strada è dovuto alla corretta installazione operativa della segnaletica stradale.

Infatti, una non corretta previsione potrebbe generare rischi non previsti ne prevedibili legati ai diversi comportamenti ed alle diverse percezioni che ogni autista potrebbe avere di fronte alla modificata organizzazione stradale.

Per quanto attiene ai coordinamenti da porre in opera, in relazione allo svolgersi delle diverse

lavorazioni nel PSC si ricordano le seguenti necessità legate alla cantierizzazione dell'opera:

- l'organizzazione del pronto soccorso;
- la viabilità di cantiere;
- la modalità di accesso dei mezzi di fornitura delle materie prime necessarie ai lavori;
- le aree da destinare a depositi temporanei.