

aggiornamenti			
---------------	--	--	--

committente		progetto		num. incarico
AZIENDA TRASPORTI FUNIVIE MALCESINE MONTE BALDO		SISTEMAZIONE DEL SOLAIO DEL PARCHEGGIO INTERRATO DELLA STAZIONE DI VALLE DELLA FUNIVIA MALCESINE-BALDO		2423
formato	data	elaborato		num. elab.
A4	11/11/2024	RELAZIONE GENERALE		E-RG



FRANCESCO MONACO architetto. Via Ederle 38, 37126 Verona; tel 045/8349682; francesco.monaco@monacostudio.it
GIAMPAOLO NASO ingegnere. Via Mameli 13, 37126 Verona; tel/fax 045/2077490; g.naso@gn-ing.it

INDICE

1. Descrizione generale 2
2. Soluzione progettuale 2

1.Descrizione generale

La Stazione di partenza della Funivia Malcesine - Monte Baldo è sita in Via Navene Vecchia nel Comune di Malcesine (VR).

Il fabbricato si sviluppa su cinque livelli, i primi due (di superfici nettamente superiori rispetto ai tre livelli ad essi soprastanti) e parte del terzo sono adibiti a parcheggio.

Il primo livello è totalmente interrato mentre il secondo ed il terzo, a causa dell'andamento orografico del terreno, lo sono parzialmente.

La presenza di consistenti infiltrazioni d'acqua in particolar modo nei primi due livelli di parcheggio (ed in misura molto minore nella zona del terzo livello adibita anch'essa a parcheggio) rende necessario uno studio volto in prima battuta ad identificarne le possibili cause e di conseguenza a risolvere il problema.



2.Soluzione progettuale

Gli interventi di manutenzione e riqualificazione che si progettano hanno l'obbiettivo di risolvere ed eliminare il problema delle estese infiltrazioni presenti che risulta si stiano protraendo da parecchio tempo.

La tipologia di problema è una delle più frequenti tra quelle che si possono riscontrare in un fabbricato esistente, nel contempo è anche una delle più difficoltose da risolvere a causa della facilità che ha l'acqua di infiltrarsi in alcune zone, procedere in percorsi all'interno di strutture ed infrastrutture, manifestarsi con macchie di umidità o percolamenti in posizioni diverse da quelle di infiltrazione.

In generale, così come in particolare nel caso in esame, una volta ipotizzate le zone critiche d'infiltrazione, si deve procedere a progettare la sequenza dei necessari interventi che prevedono: la messa a nudo delle strutture; la realizzazione delle adeguate barriere mediante guaine impermeabilizzanti ed elementi di corredo quali scossaline, pluviali, ecc.; il ripristino delle finiture.

Nello specifico, la procedura sopra descritta riguarda la parte a cielo aperto di solaio di copertura del secondo livello di parcheggio, sulla quale si sviluppano i percorsi per l'accesso degli utenti alle biglietterie ed ai punti di imbarco e sbarco e per la loro uscita dalla stazione; percorsi circondati da aiuole piantumate.

Il tutto, successivamente agli interventi di impermeabilizzazione, andrà integralmente ricreato.

Altra caratteristica tipologica critica riscontrata è quella degli scivoli carrai, sia di accesso ai parcheggi che di uscita, anche in tali zone si procederà alla demolizione delle finiture fino alle strutture, alla realizzazione delle nuove impermeabilizzazioni ed infine alla ricostruzione dello spessore di finitura.

Va sottolineato come gli interventi in progetto necessitino di una urgente attuazione in considerazione sia della datata presenza delle infiltrazioni, che la prolungata esposizione del manufatto all'acqua ne accelera considerevolmente il degrado.

Verona, 11 novembre 2024

