

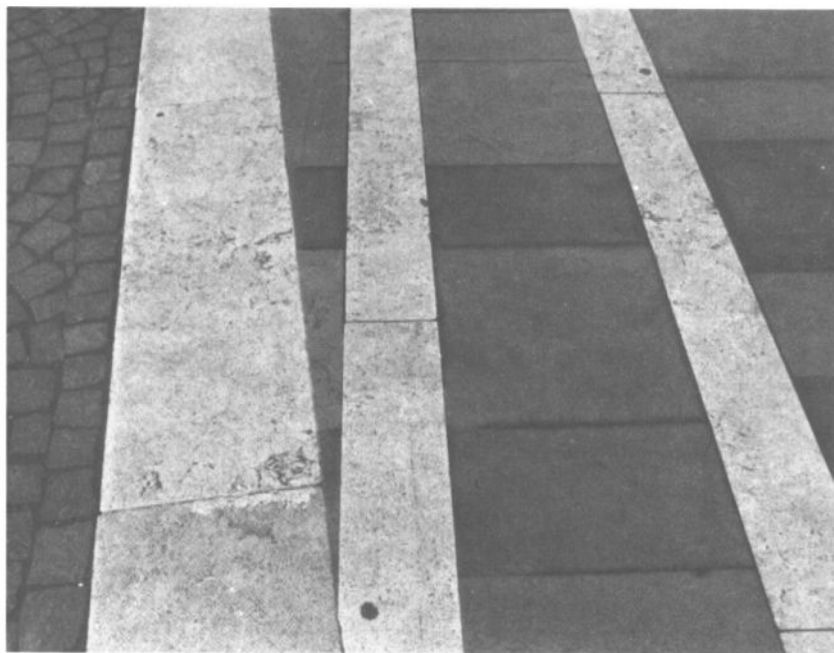
SOLUZIONI DI ARREDO URBANO A PADOVA

Mario Acampora Adriano Cornoldi Adriano Verdi



SOLUZIONI DI ARREDO URBANO A PADOVA

Mario Acampora Adriano Cornoldi Adriano Verdi



CLEUP EDITORE

COMUNE DI PADOVA
Assessorato all'Edilizia Pubblica

Copyright 1985 CLEUP EDITR. PD
Progetto grafico di Roberto Pittarello
Foto di Adriano Verdi
Foto di copertina di Ferdinando Longhin
Gabinetto fotografico del Museo Civico di Padova
Soprintendenza Archeologica del Veneto

Prima edizione: aprile 1985
Stampato a Padova
dalla CLEUP - Coop. Libreria

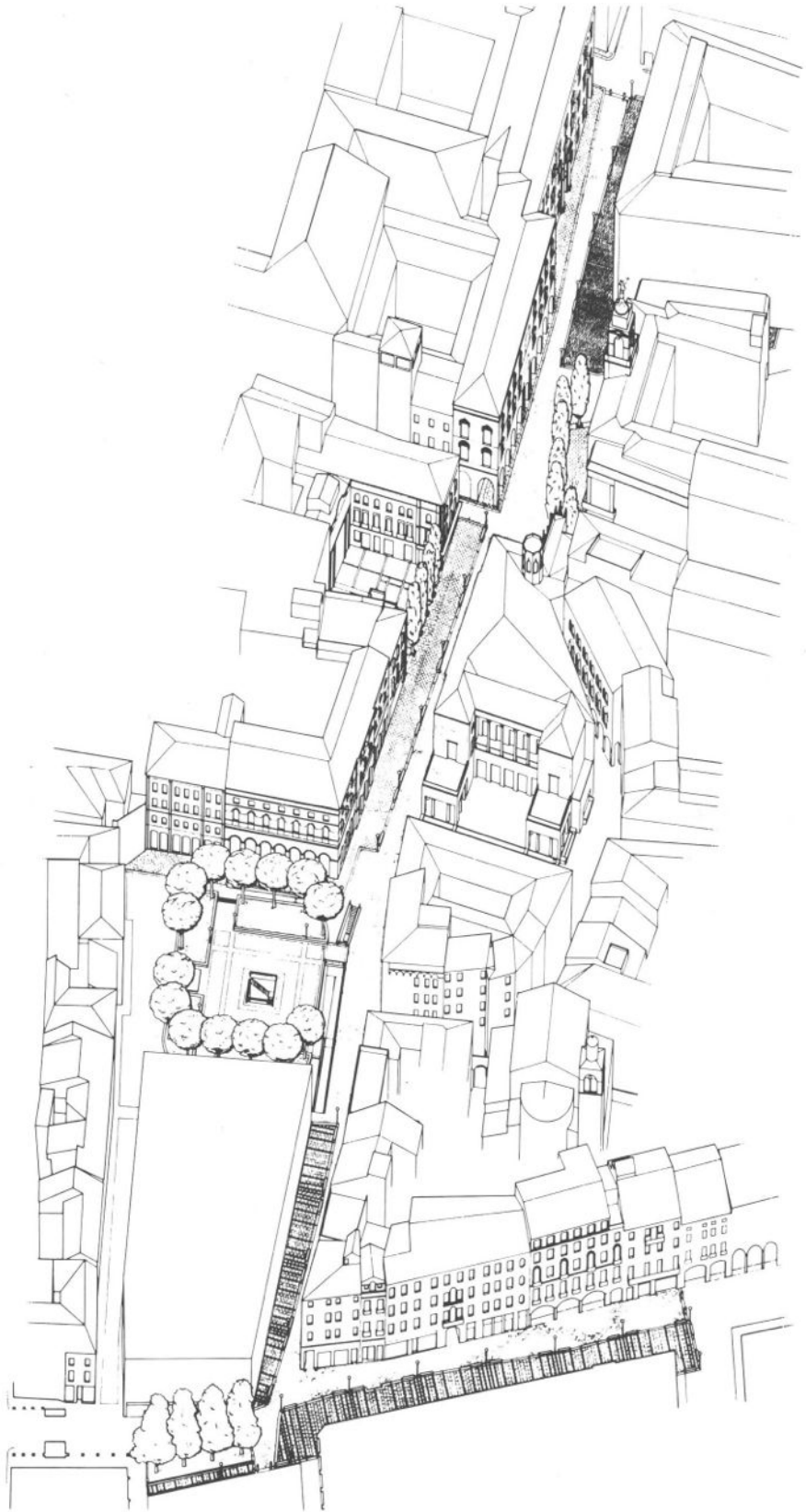
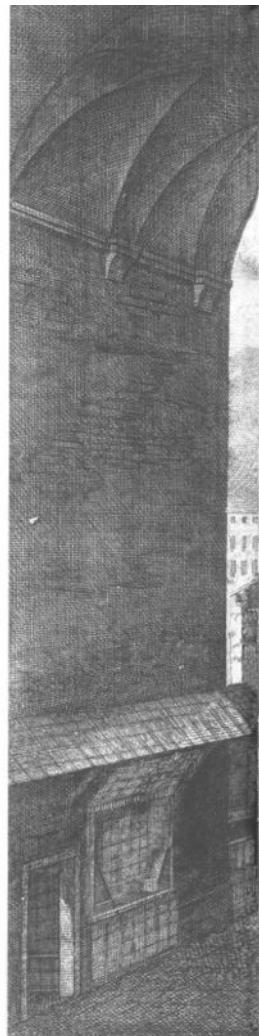


Fig. 1. *Incisione di Francesco Bellucco degli anni ottanta del Settecento. Con una forzatura prospettica usata spesso e di proposito dall'artista, viene aumentato a dismisura il volto del Municipio e la larghezza della strada per far vedere la facciata dell'Università. Sulla sinistra, oltre il portale distrutto del cortile comunale, si vede la chiesetta di S. Martino.*





Mario Acampora

L'ISOLA PEDONALE: INTERESSI E VALORI

La realizzazione dell'Isola Pedonale a Padova, ha suscitato l'interesse di una vastissima parte della città, specialisti, addetti ai lavori, uomini di cultura, politici, ma anche cittadini comuni che, ritrovando il gusto di camminare in centro, al centro hanno rapidamente rivolto la propria attenzione, sottolineandone i problemi e sollecitandone la pronta soluzione.

Una utile provocazione, quindi, una occasione da non perdere perché, finalmente, in questa città si parli del vivere in centro.



L'isola pedonale non è nata da un disegno organico della città, da una idea pensata e discussa a tavolino, dagli urbanisti, dai sociologi, poi dai politici che l'hanno portata a realizzazione. Tutt'altro: l'isola si è creata da sé: ci si è accorti che l'interruzione per lavori del traffico automobilistico nelle vie del centro, anziché cacciare i pedoni in altre zone, li attirava maggiormente, nonostante le difficoltà e i disagi per il camminare. La riscoperta di una zona della città da percorrersi esclusivamente a piedi, per di più vicino ai più importanti monumenti ed edifici storici, ha costituito subito una attrazione irresistibile. Di qui la decisione di rendere definitivo ciò che era stato immaginato come fastidioso, se pur necessario, inconveniente, da rimuovere nel più breve tempo possibile. Tanti anni di discussioni e di polemiche sul traffico e la pedonalità e i loro effetti indotti sulla



Fig. 2. Dalla terrazza sopra la loggetta meridionale del Pedrocchi:

– a sinistra il palazzo dell'Università;

– al centro la contrada del Bo' (attuale via 8 Febbraio) verso il Canton del Gallo e via Roma;

– a destra l'isolato del Gallo e, a nord dello sbocco di via del Municipio di fronte al portone del Bo', un edificio a tre piani sull'area dell'antica chiesa di S. Martino.

La foto di Vito Malaguti è della fine dell'Ottocento.

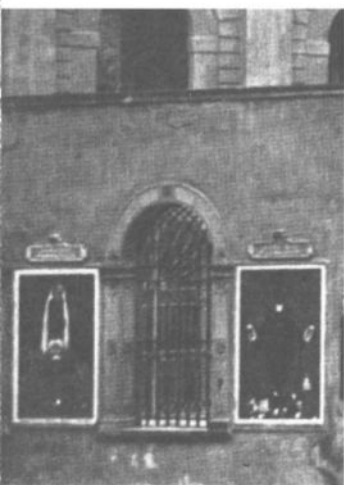


Fig. 3. Lo slargo creato in via del Municipio con l'arretramento dell'albergo Storione. La casa alta d'angolo ha il perimetro esterno coincidente con quello della chiesa di S. Martino esistente alla fine del secolo 18.



vivibilità del centro, sono stati spazzati via da poche settimane di interruzione forzata. Nonostante la polvere e le buche, la gente, in centro, ci veniva, di più e volentieri. Decisa la pedonalizzazione si è pensato a come realizzare concretamente l'isola. Si potevano semplicemente ripristinare strade e marciapiedi con ostacoli fissi per impedire l'accesso delle macchine. Si è deciso invece di realizzare l'isola in modo tale da renderla più facilmente percorribile, togliendo gli inutili dislivelli, testimoni della vecchia gerarchia del traffico urbano.

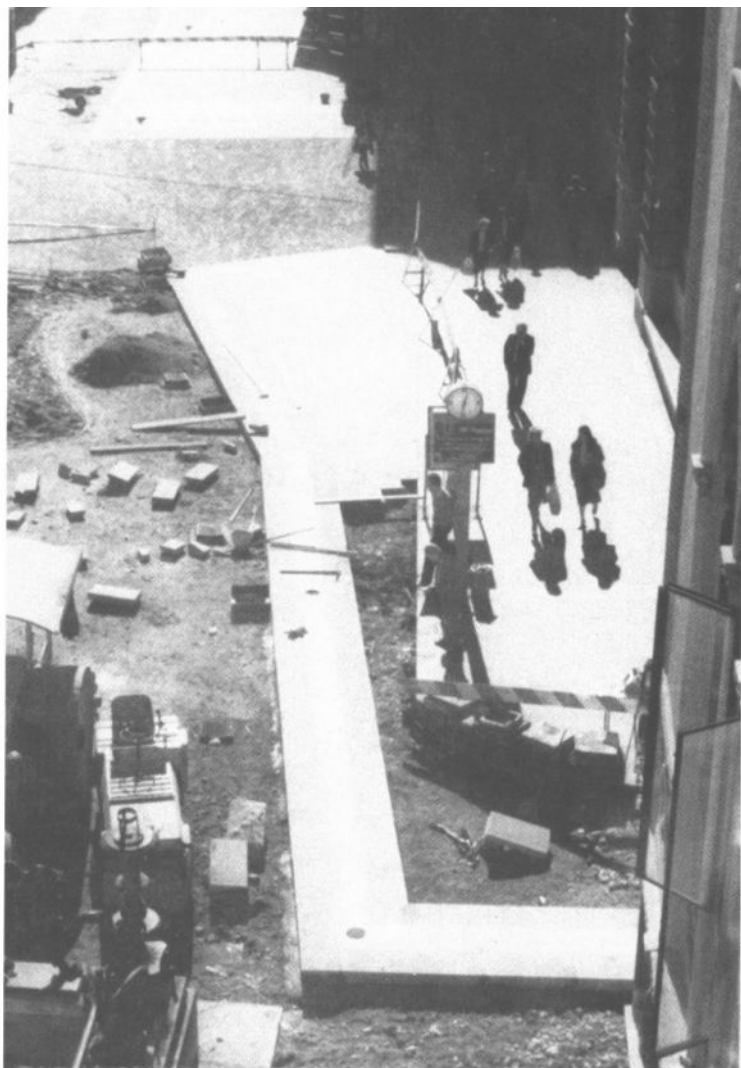


Fig. 4. *I lavori in corso davanti al Municipio.*

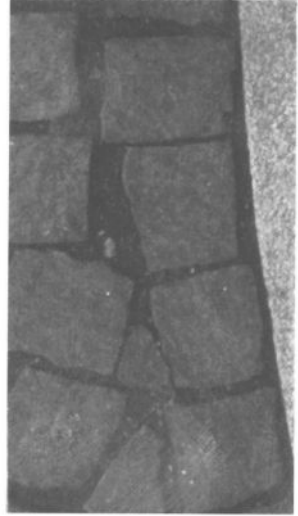
La pavimentazione uniforme inoltre poteva essere un'utile occasione per disegnare qualcosa per terra, per abbellire il percorso, ma anche per segnare le testimonianze storiche della vita di Padova che insiste in quei luoghi, su quei passi, da duemila anni a questa parte.

Di qui il progetto, il disegno, le scritte, le pietre di diverso colore e consistenza, le aiuole e i lamponi, le luci; e le discussioni su tutto.

Tutto ciò probabilmente non rappresenta il modo migliore per realizzare un progetto: ma se pur è mancata una necessaria fase di riflessione a monte, che inquadrasse in modo più organico l'isola nel contesto della città, è pur vero che in una tradizione urbanistica per anni all'insegna del pensare, del discutere indefinitamente, e del non realizzare, un intervento attuato, con qualche contraddizione, ma con grande capacità realizzatrice, rappresenta un termine di riferimento di valore assoluto, ben superiore agli interessi dello specifico locale.

Qui non si tratta di sostenere la realizzazione purchessia e di rifiutare la progettazione generale e la pianificazione urbanistica. Importante è che a monte ci sia una idea giusta, unitaria e di buona qualità, poi che ci sia disponibilità nelle fasi attuative al confronto e alla critica, arrivando alla definitiva realizzazione per "approssimazioni successive". Un'opera di questo tipo e importanza, che insiste in una zona così delicata della città, non può trascurare la sua destinazione collettiva e quindi rifiutare il confronto e il concorso di tutti.

Fig. 5. Dalla via Cavour verso il Pedrocchi e il Bo'.



L'impatto con "l'utenza", per un'opera fortemente destinata all'uso collettivo, non può essere semplicemente il risultato finale, burocratico, della consegna del lavoro. La realizzazione si intreccia strettamente con le esigenze, il gusto, le idee dei fruitori che se ne appropriano via via, accettando, contestando, aggiungendo qualcosa ad un qualcos'altro che sentono, per l'uso che ne fanno quotidianamente, fortemente proprio.

E la città ha risposto con entusiasmo, fin dai primi tempi, discutendo di fronte ai tabelloni con i disegni di progetto e le fotografie della città di un tempo, poi seguendo con meraviglia prima, con compiaciuto interesse poi, la realizzazione dell'isola, invadendola infine, pezzo per pezzo, al termine dei lavori.

La città ha capito e apprezzato subito che il valore dell'isola andava ben al di là del pur importante pregio architettonico: era il primo segnale d'inversione di una tendenza durata più di cinquant'anni, durante la quale il privilegio per il mezzo meccanico è stato pressoché assoluto; la prima testimonianza di una nuova cultura urbana che riconsegna al pedone il pieno possesso delle strade, delle piazze, delle case, dei palazzi, dei monumenti.



Al tema del "cosa fare" è legato strettamente il "come fare", perché l'immaginare opere prestigiose senza preoccuparsi minimamente della concreta possibilità di realizzarle, ha fatto e fa ancora parte di una sottocultura sterile e spocchiosa, che, non essendo in grado di misurarsi per mancanza di fantasia e di idee, con i problemi del "fare", tenta di sminuirne il significato a mero compito esecutivo. Anche per questo l'Italia è piena di grandi progetti, di magnifici concorsi di idee, di mostre prestigiose, di restauri attenti, ma anche di monumenti in rovina, di parchi sulla carta, di fiumi inquinati, ecc. ecc.



Fig. 6. La via 8 Febbraio con la pavimentazione ultimata.

I problemi finanziari delle amministrazioni locali sono noti a tutti. Nella selezione della spesa è quasi sempre difficile trovare risorse per ciò che, a torto o a ragione, è considerato superfluo, o comunque non strettamente collegato ad un servizio essenziale. Più spesso a rimetterci sono gli interventi legati alla cultura, agli spettacoli, ai beni ambientali ed artistici, mentre i finanziamenti ad hoc sono rari anche per le opere di livello assoluto. Di qui la necessità di esercitare la fantasia alla ricerca di risorse alternative: sponsors, interventi del capitale privato, contributi di enti vari, ecc. Nel nostro caso non si sarebbe potuto sperare di ottenere un finanziamento diretto per la pavimentazione e per l'arredo dell'isola. L'utilizzazione di parte dei fondi destinati ad opere urgenti e quindi facilmente reperibili, ha consentito di superare l'ostacolo. Anche da questo punto di vista, quindi, la realizzazione dell'isola assume un valore ed un significato generali. Nella realizzazione di opere pubbliche è necessario avere la sensibilità adatta per sfruttare tutte le occasioni che si presentano, senza perdere di vista il "dove" si interviene, se necessario ampliando e modificando i capitolati, selezionando i materiali, adattando le opere da realizzare all'ambiente circostante.

Fig. 7. La base della colonna romana ritrovata in sito, esposta per la mostra sul Pedrocchi nell'inverno '85.



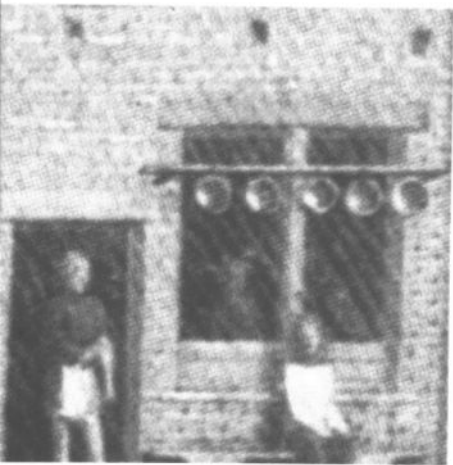
Ma c'è ancora di più: la realizzazione dell'isola e quindi la concreta possibilità del pubblico di "stare" in centro, ha rapidamente creato un interesse, completamente nuovo, per tutti i problemi comuni con il vivere in centro. Un rinnovato interesse per i monumenti della città, per le loro condizioni e la loro agibilità, una forte richiesta di nuovi spazi pubblici, non solo bar e caffè, ma anche sale per conferenze e dibattiti; una intensa domanda per una migliore accessibilità al centro con il mezzo pubblico e con quello privato.

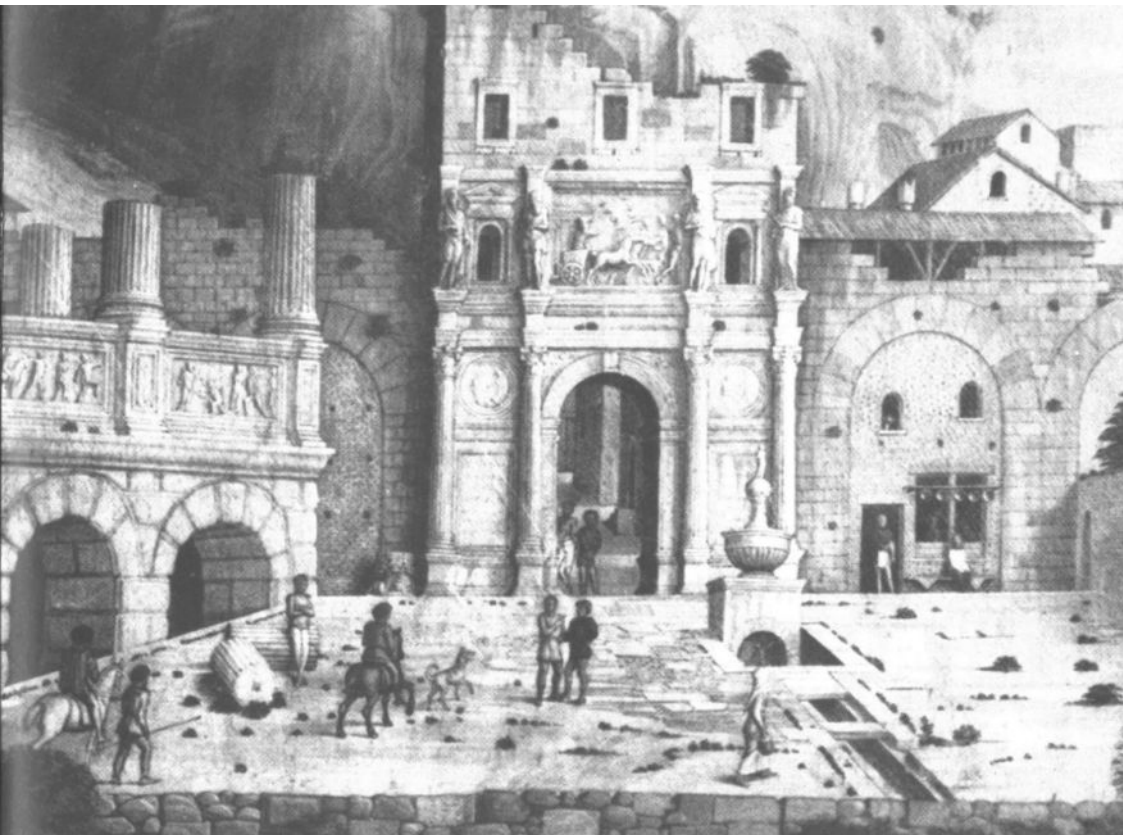
Tutto ciò si è tradotto in uno stimolo intenso nei confronti dell'Amministrazione Comunale che "ha dovuto" riconsiderare in modo unitario il problema del centro, creare un insieme di programmi e di interventi di vario spessore e natura, tutti volti a soddisfare la rinnovata domanda di vivibilità nel centro di Padova.

Il restauro del Caffè Pedrocchi e delle sale del Piano nobile, la gestione dello stabilimento adeguata alla sua grande tradizione, il restauro di altri monumenti, dal Palazzo della Ragione al Palazzo del Bò, al Municipio, alla Cassa di Risparmio, tutti interventi necessari, per tanto tempo immaginati e discussi, che ora possono trovare una fase di rinnovato interesse, e soprattutto, di forte impegno realizzativo.

Al di là quindi della pavimentazione e dell'arredo, il significato più importante dell'isola è associato al suo valore urbano: come per un meccanismo esplosivo la città in tempi straordinariamente brevi, si è trovata a ripensare il centro, non più come sommatoria di interessi, di funzioni e di valori indipendenti, ma come un tutt'uno che ha come denominatore comune, come si dice oggi con un termine un po' abusato, la ricerca di una migliore "qualità della vita".

Fig. 8. *Andrea Mantegna, "San Sebastiano", Louvre, part.*





Adriano Cornoldi

TEORIA E TECNICA DELL'ARREDO URBANO

In un dipinto conservato al Louvre, Andrea Mantegna ci offre l'immagine di una antica scena urbana dove lastricati, vasche e rilievi del terreno sono pezzi inscindibili di un'unica composizione, come a voler costituire la zoccolatura di un solo edificio, l'"edificio-città"¹.

Tante altre architetture, dipinte o costruite, ci offrono l'idea di una coscienza collettiva, formata nel tempo e sviluppata da alcuni maestri in questo secolo, dello spazio urbano come ambiente, arredato e disegnato nell'insieme e nei dettagli. Eppure negli ultimi tempi questa coscienza sembrava andata perduta. Ad una recente tavola rotonda sullo spazio pubblico, tre illustri architetti – Gianugo Polesello, Gino Valle e Aldo Rossi – hanno negato, ciascuno a suo modo, l'esistenza dell'arredo urbano come problema di architettura. Ritengo questo atteggiamento superficiale,

anche se probabilmente dettato da una giusta reazione alla moda montante per tronfi discorsi e per ridicole realizzazioni, moda che contribuisce alla confusione e alla evasione dalle vere questioni sull'assetto fisico della città. In realtà da oltralpe si sta diffondendo un atteggiamento verso il decoro urbano fatto soprattutto di acritico *maquillage*, di raffinati trucchi che, anziché completare, disturbano la qualità delle nostre strade e piazze, non stabilendo con esse alcun rapporto. Ma se ciò è vero, è pur altrettanto vero che le nostre città negli ultimi decenni sono state abbandonate all'incuria e, peggio, alla distruzione di verde, di pavimentazioni e di tanti vecchi manufatti che contrassegnavano la scena urbana, arricchendola di personalità, di colore; nel frattempo la cultura architettonica tendeva ad ignorare il problema, concentrando l'attenzione su questioni relative ai singoli edifici o alla forma urbana, trascurando gli attacchi e le sistemazioni a terra e in genere il disegno degli spazi esterni: fanno eccezione casi isolati, come l'opera di De Carlo ad Urbino, di cui è doveroso ricordare ad esempio le belle lampade a braccio².

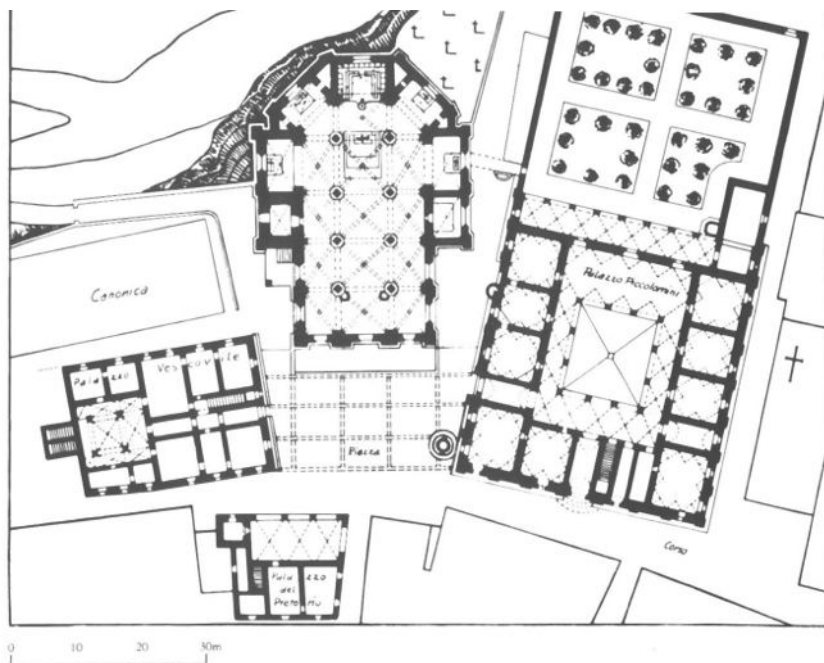
Non stupisce quindi che anche fra i maggiori progettisti di oggi aleggi disinteresse o fastidio a intervenire nel dibattito su questo argomento, di giorno in giorno più intenso, con il risultato di abbandonarlo nelle mani dell'incultura e della faciloneria di politici e faccendieri di provincia. Eppure la storia dell'architettura ci mostra come ogni epoca abbia dato risposta all'esigenza di decoro dei luoghi collettivi con una grande ricchezza di elementi e di forme. Basti pensare all'importanza assunta nell'immagine urbana dalla presenza di fontane, obelischi, pozzi, balaustre, gradini, sedili, selciati variamente disegnati, aiuole,... fino ai viali dell'800, generosi d'ombra, ristoro, illuminazione notturna, e ai giardini di architetti del nostro secolo di più diversa provenienza, da Guevrekian a Kahn⁽³⁾.

Il riemergere odierno di un interesse di massa per queste cose è dunque il segno di una maturazione della coscienza civile verso la riappropriazione dell'ambiente. Il problema non sta dunque nel quesito: "arredo urbano sì - arredo urbano no", ma nel quesito: "quale arredo urbano?".

La risposta dipende dal tipo di contesto in cui si opera. Se si tratta di un'area di recente formazione la soluzione è tutta interna al linguaggio dell'architettura moderna. In questo senso è perfino superfluo ricordare la grande lezione civile dell'esperienza inglese nei decenni della ricostruzione, lezione da noi allora inascoltata ed ancor oggi purtroppo misconosciuta.

Se si tratta invece di un'area di formazione storica, è necessario partire dallo studio delle trasformazioni intervenute nel tempo, soprattutto dal momento in cui la struttura della città nel suo massimo sviluppo abbia subito alterazioni, per poter innestare nell'analisi urbana l'introduzione del nuovo. "Storia" e "moderno" vanno infatti anche qui combinati. Partendo pure dal caso più semplice, quello in cui sia rimasto intatto l'originale ambiente edilizio, non è possibile liquidare il problema affermando che tutto si risolve secondo i modi tradizionali: una tradizione di tecniche progettuali oggi recuperabili infatti non esiste, perché rispetto al passato sono cambiati i *materiali* (una volta la massima parte delle nostre strade era in terra battuta o in ciotoli di fiume), gli *elementi* (l'illuminazione elettrica è un dato nuovo), gli *usi* (al traffico carraio si è sostituito secondo i casi quello motorizzato o pedonale). Con ciò non si vuol dire che le odierne esigenze debbano snaturare i caratteri permanenti della città, eliminando ad esempio i marciapiedi o piazzando aiuole in mezzo a vecchie strade solo perché queste sono diventate pedonali, ma si vuol affermare la possibilità di introdurre, nuovi elementi, secondo coerenza di caratteri e di disegno, come ad esempio il verde in una piazza che, prima di diventare parcheggio, era adibita a mercato del fieno.

Per coerenza di caratteri si intende unità con l'architettura degli edifici, così come ci insegna la storia: si pensi all'unità perfetta fra l'arredo urbano e i palazzi della Roma barocca, in un insieme interamente scolpito nel travertino; oppure si pensi alle tessiture variamente disegnate e colorate di pietre e mattoni nelle pavimentazioni di città medievali come Perugia o rinascimentali come Urbino, le stesse tessiture impiegate nelle quinte stradali prospicienti. La bellezza della città antica che tanto ci emoziona sta proprio in questa ricchezza di segni e di relazioni che legano la sua "parete" orizzontale alle pareti verticali. Più precisamente la lezione del passato sta in un sapiente equilibrio fra due principi dell'arredo urbano: il porsi come tessuto connettivo nella diversità dei monumenti circostanti e il configurarsi nel contempo esso stesso come monumento, con una propria dignità ed autonomia di forma.



Figg. 9. e 10. *Bernardo Rossellino, la piazza di Pienza.*

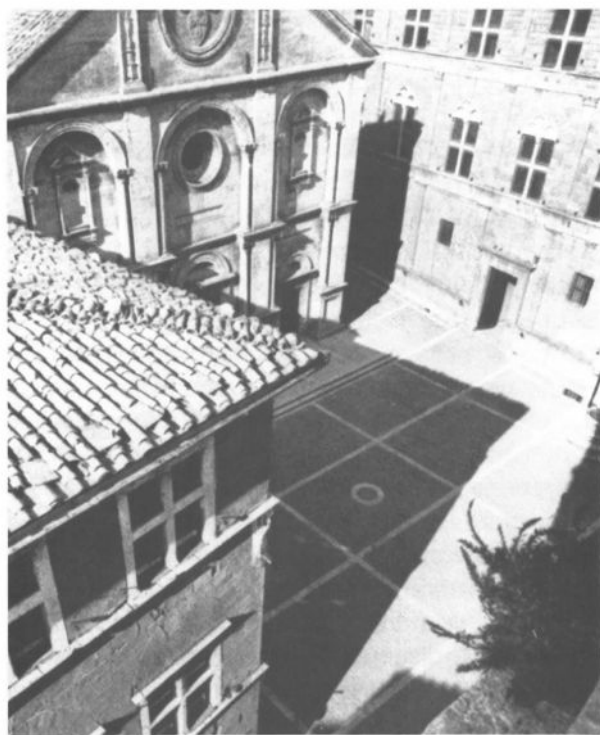




Fig. 11. *Piazza San Pietro a Roma.*

Anche negli elementi più semplici come il disegno dei lastricati verificiamo questo equilibrio: nel campo di Siena, dove i raggi in pietra bianca convergenti sulla porta del Palazzo Comunale indicano il fuoco di tutto il sistema edilizio ma costituiscono anche la elegante figura di una conchiglia; nella Piazza di Pienza, dove gli allineamenti fra la griglia del pavimento e le griglie delle facciate costituiscono il reticolo di un unico ideale edificio (la città come "grande casa" vagheggiata dall'Alberti), e tuttavia il disegno di quel pavimento è compiuto in sé... Considerazioni analoghe possiamo farle per Piazza del Campidoglio o per Piazza San Pietro come per infinite altre situazioni urbane note e meno note (*).

A quell'ideale di equilibrio ci rimanda l'osservazione degli odierni atteggiamenti nei confronti di questi problemi, atteggiamenti che, come si è detto, sconfinano facilmente da un lato nell'iconoclastia e dall'altro nella mascherata. Prendiamo ad esempio il problema dei sedili, oggetto fondamentale per vivere e godere una città: c'è chi non li mette perché "disturbano" e chi li mette a casaccio, disturbando davvero la scena urbana; eppure anche qui il passato è generoso di insegnamenti, dalle panche ricavate nello zoccolo dei palazzi rinascimentali ai muri larghi e bassi che delimitano terrazze e sagrati, ai sedili che arredano chiostri, alle "piazze" fatte tutte per sedersi come il prato a Pisa o i gradini alla Trinità dei Monti...

Si è diffusa recentemente una pubblicistica "specializzata" sull'arredo urbano: la riteniamo in genere di scarso interesse, e talvolta pericolosa, proprio per l'eccessiva autoesaltazione formalistica del tema come puro fatto di *design* e quindi per la scarsa attenzione al valore complessivo della città. A parte tanti esempi di palese insensibilità, a danno delle qualità urbane, è significativa a questo proposito una pur accurata proposta avanzata per il centro di Firenze, intelligente ma non condivisibile: panchine, fiorerie e lampioni costituiscono un continuum di gusto "neoorganico" dal disegno fortemente caratterizzato, chiuso in sé, che appare stridente al cospetto dei severi stereometrici palazzi (5).

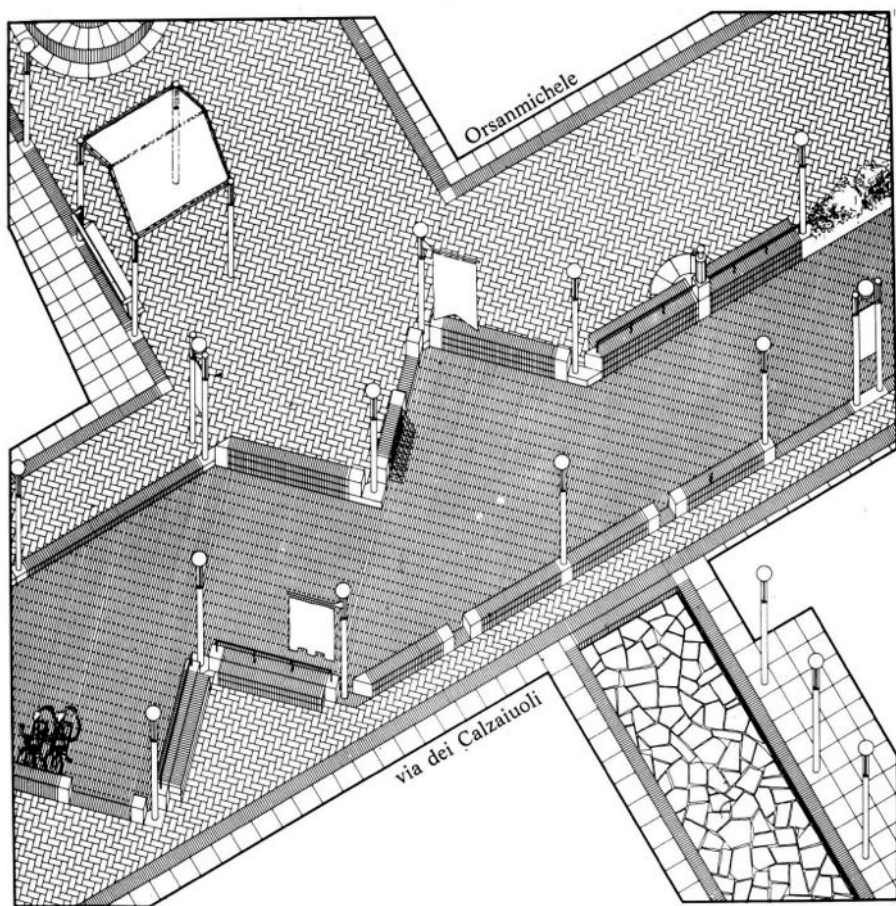
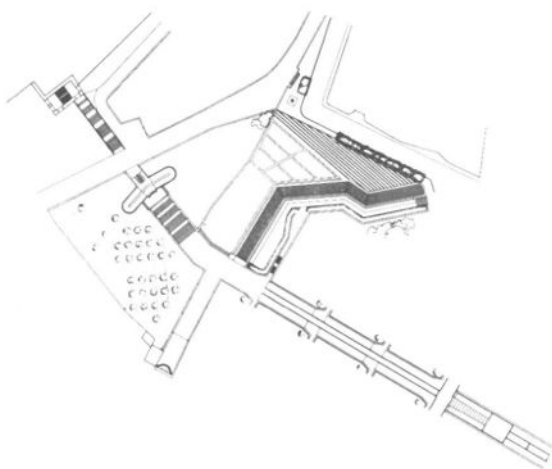


Fig. 12. *Proposta di arredo urbano per Firenze.*



Fig. 13. *Miguel Angel Roca, pavimentazione a Cordoba, Argentina.*

Fig. 14. *Francesco Venezia, la piazza di Lauro.*



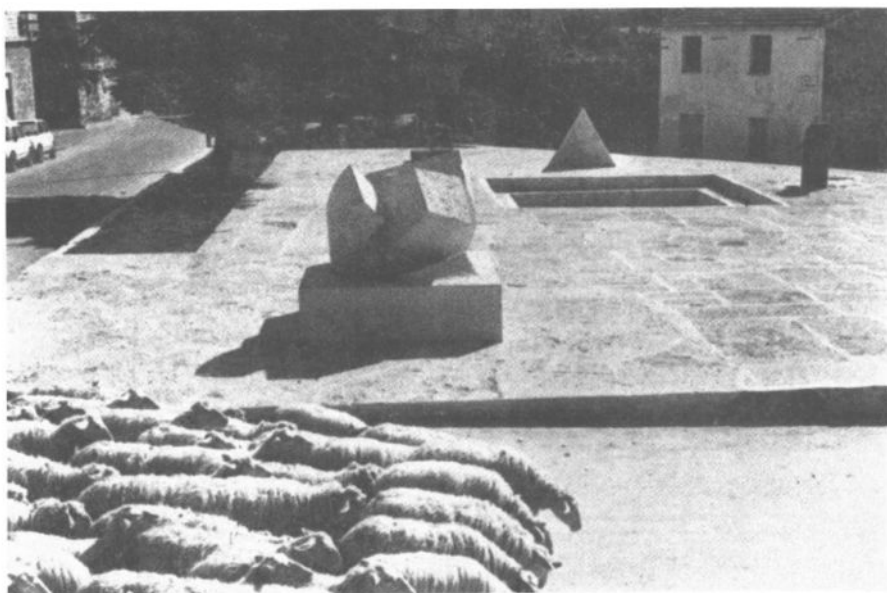


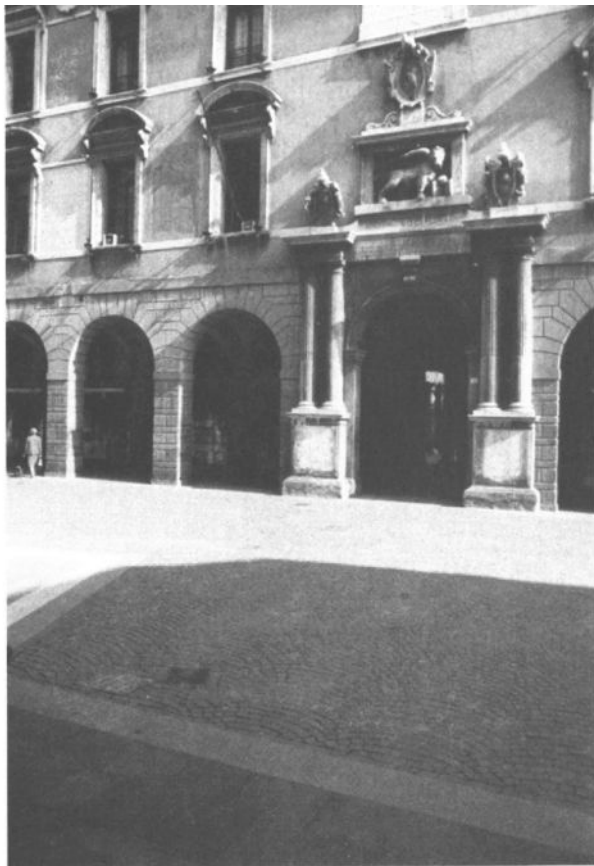
Fig. 15. Giò Pomodoro, la piazza di Ales.

Con la riscoperta della città come luogo ricreativo, come "salotto" e come "teatro", stanno proliferando per un altro verso in tutto il mondo studi e realizzazioni di pavimentazioni che legano il loro disegno ai caratteri del contesto ⁽⁶⁾. Stimolanti appaiono a questo proposito, nei paesi latino-americani, anche se al limite del ludico e dell'effimero, i trasferimenti a terra di memorie e presenze della colorata architettura circostante, attraverso l'evidenziazione degli edifici più importanti con disegni astratti o addirittura con il ribaltamento delle facciate ⁽⁷⁾.

In Italia pure cominciamo a vedere realizzazioni di qualità attente ai luoghi, come nella piazza di Santa Severina di Alessandro Anselmi ⁽⁸⁾, dove tuttavia la direzionalità del disegno secondo i punti cardinali ci sembra prevaricare il legame con il paesaggio urbano. Ben definiti nel rapporto col contesto e nella compiutezza del disegno, nell'insieme e nel dettaglio, sono i lavori di Francesco Venezia, dove invenzione e tradizione si fondono nella giusta misura ⁽⁹⁾. Lo stesso si può dire per quell'opera di alta poesia che è la piazza di Ales di Giò Pomodoro ⁽¹⁰⁾.



L'aspetto progettuale più complesso, sopra anticipato, è dato infine dal caso in cui l'arredo urbano si ponga come occasione per completare l'immagine di una parte della città storica che ha subito alterazioni e distruzioni. In questo caso l'intervento può ricostruire quanto meno la memoria ed alcuni dati fisici dell'antica qualità perduta: si tratta di registrare le tracce dei vecchi allineamenti, di ripristinare diversi valori d'uso del suolo, spesso azzerati dall'invasione automobilistica, di ricostruire situazioni spaziali perdute. A Firenze, nell'ambito delle proposte già citate, e passando da un estremo all'altro, cioè da un disegno totalmente slegato dalla storia ad un disegno totalmente subordinato ad essa, si progetta di indicare nelle pavimentazioni le tracce di tutti i reperti archeologici rinvenuti negli scavi sottostanti, secondo una tecnica spesso adottata all'interno di edifici trasformati nel tempo (1). Questo atteggiamento è essenziale ma parziale perché di per sé non consente di dare ad uno spazio pubblico quell'immagine definita che le compete. Non a caso nella stessa Firenze si propone per Piazza della Signoria il ripristino di un ben calibrato disegno a riquadri, disegno che più felicemente combina la memoria della storia alla compiutezza formale.



Figg. 16. e 17. *Padova: lo sbocco della via del Municipio davanti al Bo' agli inizi del secolo e con la nuova pavimentazione.*

In questa doppia direzione ci si è mossi nella progettazione per l'arredo del centro di Padova. Sulla scorta di carte storiche, sovrapposizioni catastali, vedute e foto d'archivio si sono individuati gli antichi allineamenti stradali e gli altri luoghi trasformati, dopo secoli di permanenza, dalle brutali ricostruzioni di questo secolo. Si è deciso di indicare nella pavimentazione quegli allineamenti non per puro filologismo ma perché essi ci



Fig. 18. Padova: sovrapposizione fra l'edificato attuale e quello ottocentesco.

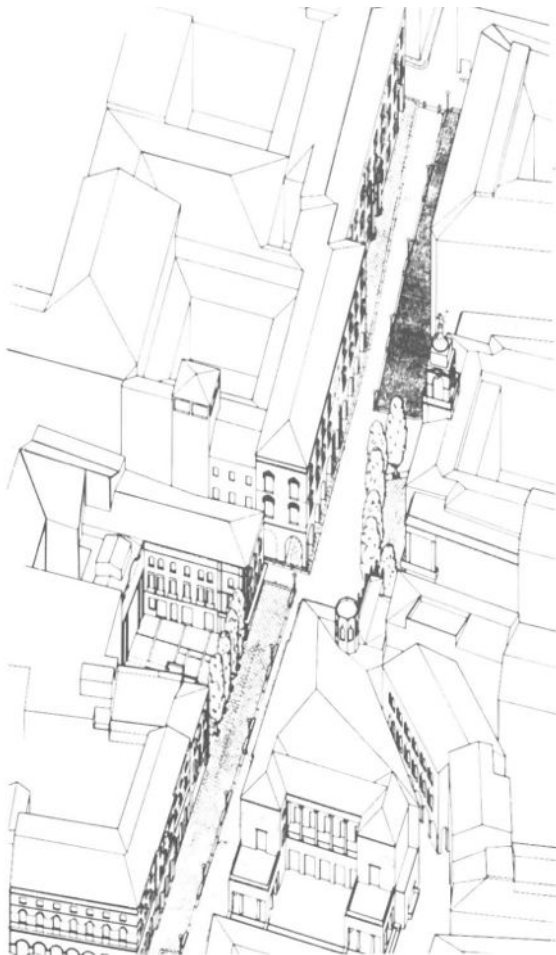


Fig. 19. *Padova: il progetto per l'arredo urbano nel tratto fra Piazza Cavour e Canton del Gallo.*

fanno compiutamente capire il valore urbano di quanto resta del vecchio contesto e i condizionamenti dettati da quel contesto nella progettazione dei palazzi sorti successivamente, come la cinquecentesca Università e lo jappelliano Pedrocchi. Per rafforzare il senso di quei tracciati sono stati previsti lungo di essi quinte di alberi frastigiati, lampioni, e panchine e fioriere: esse sono allungate sopra la traccia delle vecchie fronti, quasi a ricostruirne la base, e sono, al pari dei tracciati, in pietra bianca (la stessa pietra che caratterizza le facciate della città). Le vecchie sedi stradali, strettissime al confronto delle attuali, sono pavimentate in blocchetti che richiamano il vecchio acciottolato ormai irriproducibile, mentre la restante pavimentazione, quella compresa entro il margine degli edifici scomparsi, è in "macigni" di trachite, come nei sottoportici che una volta insistevano nella stessa posizione. Alcuni tratti del pavimento in trachite sono campiti

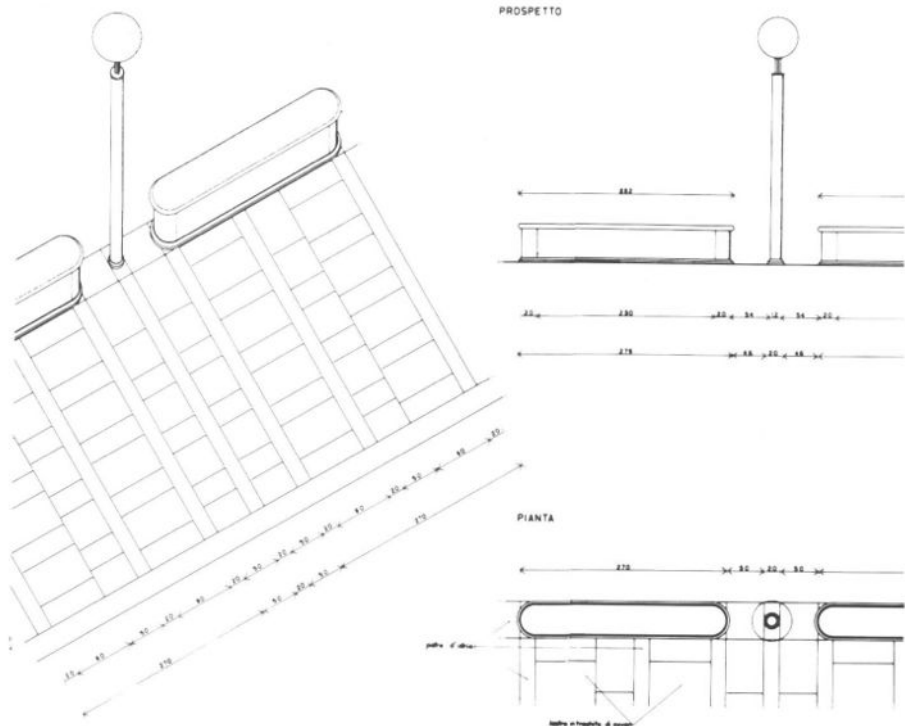


Fig. 20. Padova: progetto di pavimentazione, panchine e lampione a stelo.



Fig. 21. Padova: angolo di Piazza Cavour.

da divisioni trasversali che ricordano l'originale struttura edilizia per setti tipica della tipologia storica della città. Ma questo disegno, così come quello di tutti gli altri elementi, se da un lato è legato alla memoria di Padova, dall'altro è dettato da un'esigenza di forme di per sé definite.

L'arredo urbano è una delle poche opere pubbliche oggi costruibili, perché costa poco e "rende" molto, perciò è un banco privilegiato di prova della fattibilità della buona architettura, destinata di norma a rimanere sulla carta.

L'arredo urbano è il decoro di una città, è l'espressione concreta della diffusa aspirazione ad un modo di vivere nuovo. E non si tratta solo di realizzazioni clamorose: si tratta innanzitutto di attenzione esperta e sistematica alla manutenzione, riparazione, pulizia, restauro, ripristino delle pavimentazioni, degli intonaci, delle facciate (oggi restaurate con più cura ma spesso con irreparabile incompetenza); si tratta del controllo di luci, insegne, pubblicità, vetrine; si tratta della ricostruzione del verde e di luoghi e manufatti per la sosta e la ricreazione...

Gli strumenti per attuare tutto ciò non sono solo necessariamente costosi interventi: sono gli studi del passato e i rilievi dell'esistente, l'individuazione di abachi delle soluzioni ricorrenti, la formulazione di corrispondenti abachi che orientino la progettazione (pubblica e privata). Tali abachi riguarderanno il disegno, le misure e le proporzioni, i materiali e i colori dei vari tipi di elementi architettonici, e i caratteri degli elementi naturali più opportuni; in questo senso si potranno sostituire "normative per l'arredo urbano" (propositive e non costrittive) a onerosi, farraginosi e inoperanti piani urbanistici.

È un discorso così ampio da non poter essere qui svolto per intero ma pur sempre tutto sotteso dalla coscienza ch'esso riguarda un'esigenza umana fondamentale: quella di cogliere le potenzialità di un luogo e di completarne la qualità.

(¹) Il riferimento è a un particolare del "San Sebastiano"; cfr. Mantegna, ed. Rizzoli, Milano 1979, tav. XXIX.

(²) G. De Carlo, *Architettura, città, università*, ed. A. Linea, Firenze 1982.

(³) Cfr. LOTUS INTERNATIONAL n. 30/1981; RASSEGNA n. 8/1981.

(⁴) Vedi, a titolo esemplificativo, AA.VV., *Piazze d'Italia*, ed. Touring Club Italiano, Milano 1971.

(⁵) F. Bandini (a cura di), *Arredo Urbano - Firenze*, ed. A. Linea, Firenze 1982.

(⁶) Vedi, a titolo esemplificativo, ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI n. 198/1978 e LOTUS INTERNATIONAL n. 31/1981.

(⁷) LOTUS INTERNATIONAL n. 39/1983, pp. 70 - 73.

(⁸) *ibid.*, pp. 74 - 77.

(⁹) CASABELLA n. 498-499/1984, pp. 100 - 105; PARAMETRO n. 117-118/1983, pp. 30 - 33.

(¹⁰) PARAMETRO n. 117 - 118/1983, pp. 60 - 64.

(¹¹) F. Bandini, *cit.*

Adriano Verdi

IL PROGETTO DELLA ZONA PEDONALE NEL CENTRO STORICO DI PADOVA

Premessa

Tra la fine del 1982 e l'inizio dell'83, durante i lavori di costruzione della fognatura nelle centrali vie Roma, 8 Febbraio e Cavour, matura la decisione dell'Amministrazione Comunale di Padova di rendere definitiva la chiusura al traffico veicolare del tratto centrale dell'importante asse nord-sud della città: dal Canton del Gallo fino a piazza Garibaldi.

L'insoddisfacente compromesso della zona delle piazze "a viabilità limitata", che si trascina da anni, la spinta di una parte dell'opinione pubblica, che non regge più l'assedio distruttivo dei veicoli a motore, convincono gli amministratori a non perdere l'occasione della temporanea chiusura delle vie interessate dal tracciato della fognatura: nel febbraio '83 viene adottato un nuovo schema della viabilità attorno ad una nuova zona permanentemente pedonale, che si prevede di collegare con quella delle piazze, ove l'ingresso dei veicoli è ancora consentito, ma solo per fasce orarie.

Fig. 22. *Contrada delle Beccherie* (via Cesare Battisti dal 1916) dal ponte Falaroto (detto delle Beccherie) prima della demolizione dell'isolato per la costruzione della nuova ala del Bo' (1915-22).





Fig. 23. *Porta della Vacca in contrada Beccherie, in una foto anteriore al 1915. Più giù, chiuso da un cancello in legno, si nota lo sbocco della stradella di Fiappo (stradella dell'Università dal 1866).*

Un'altra favorevole opportunità viene decisamente colta dall'Amministrazione Comunale: la disponibilità finanziaria per il rifacimento della pavimentazione è comunque garantita dal piano per le fognature. Di fronte al dilemma se rifare marciapiedi e sedi stradali con le stesse pavimentazioni esistenti prima degli scavi per la posa delle canalizzazioni interrato o pensare ad una nuova sistemazione adatta alla zona pedonale, non si esita e si sceglie la seconda soluzione.

Tra il marzo e il maggio '83 viene perfezionato l'incarico di progettazione per una nuova pavimentazione e illuminazione della zona pedonale. Il progetto, che ho redatto insieme all'arch. Adriano Cornoldi, viene definitivamente approvato in luglio. Non molti sono convinti della soluzione: le polemiche non mancano e i partiti del fare e del non fare si trovano spesso di fronte. In questa fase Mario Acampora, assessore ai Lavori Pubblici, ha svolto una funzione determinante, intervenendo personalmente a più riprese per superare le difficoltà e accelerare le decisioni. Già in luglio iniziano i lavori di posa delle reti interrate per la raccolta delle acque meteoriche e per le linee di illuminazione. I lavori di posa della nuova pavimentazione iniziano a settembre e terminano nel maggio 1984, salvo che in via Battisti, ove riprendono in autunno.



Fig. 24. La segnaletica allo sbocco di via Calvi in Piazza Garibaldi nel dicembre 1983.

OBIETTIVI DEL PROGETTO

Penso che il punto di partenza del processo progettuale sia sempre costituito dal tentativo di "leggere" le richieste della committenza e i significati del contesto ambientale nel quale si deve poi operare. Dall'analisi della situazione specifica, e dalla documentazione sull'argomento in generale, si sono subito affollati alla mente una serie di requisiti, ai quali il nostro progetto avrebbe dovuto rispondere.

1. Innanzitutto era necessario controllare l'ambiente urbano dal punto di vista della emissione di comunicazioni al fine di evitare i "disturbi" nella "trasmissione".

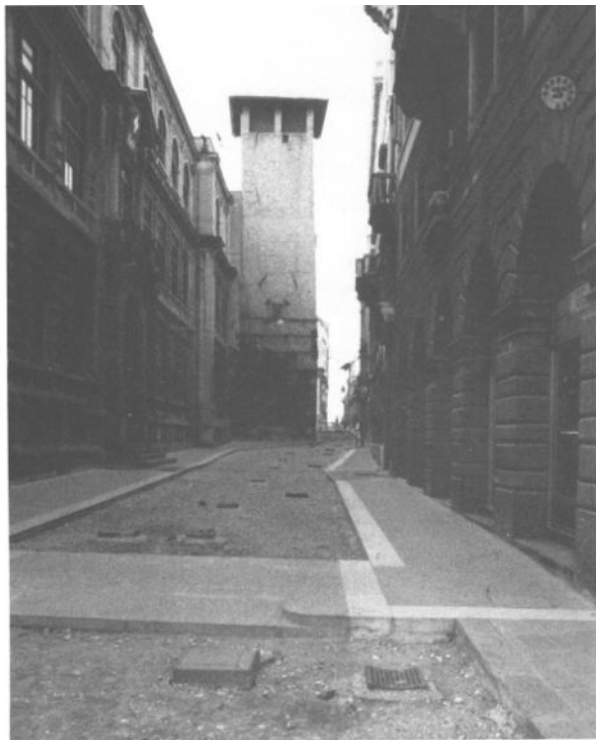
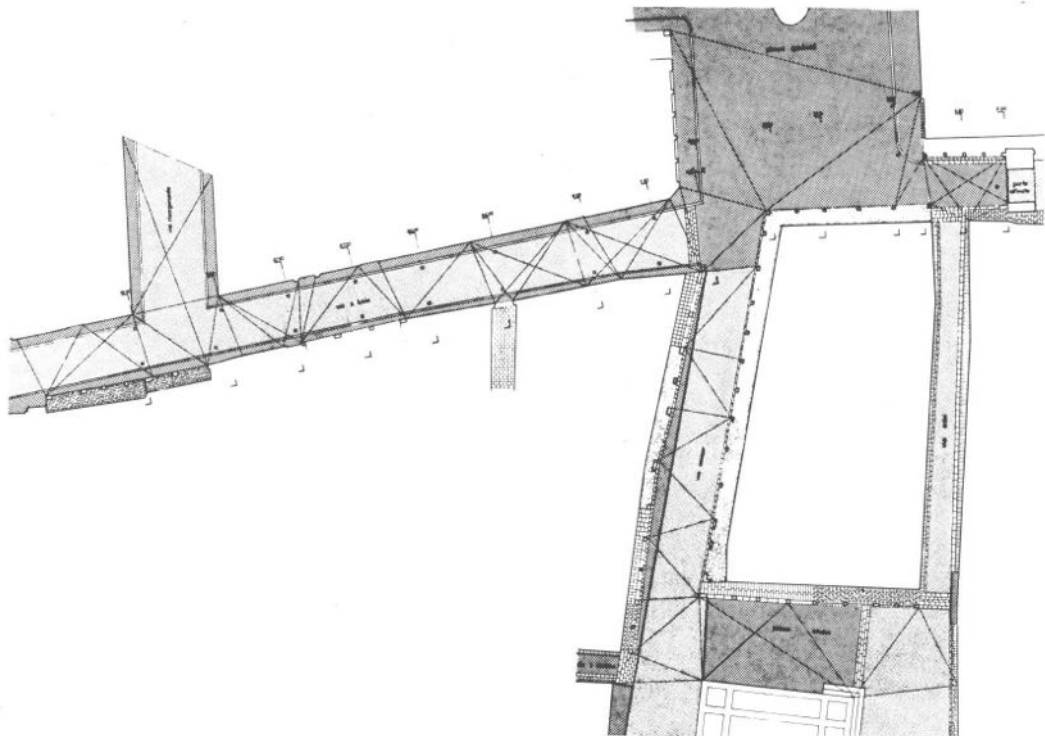


Fig. 25. Via Battisti durante i lavori nell'ottobre '84. È visibile in primo piano la nuova traccia a terra della Porta delle Beccherie.

Fig. 26. Via Cesare Battisti allo sbocco in Riviera dei Ponti Romani nel marzo 1984.





Con l'eliminazione del traffico veicolare si è compiuto il passo più importante nella direzione giusta: senza il rumore dei motori si possono nuovamente udire i suoni della voce, dei passi, si torna a riconoscere la diversità dei luoghi attraverso la diversità delle riflessioni delle onde sonore percepite dai nostri orecchi; senza il disturbo degli autoveicoli posteggiati nelle piazze, lungo le strade o, addirittura, sotto i portici si torna a scoprire per intero la carica dei valori formali dell'ambiente; e, infine, può essere tolta anche la segnaletica stradale, che ha invaso non solo le sedi viarie ma anche i marciapiedi, le case, i monumenti. Senza traffico, poi, non migliora solo la "trasmissione" ma anche la qualità della "ricezione", visto che le persone non devono più stare solo attente a non essere investite dalle macchine.

Con una nuova pavimentazione ed illuminazione si può ulteriormente migliorare la comunicazione e la comprensione dei messaggi dell'ambiente urbano, eliminando i gradini, rimuovendo pali ed insegne, asportando fili aerei e, poi, sostituendo i materiali estranei all'ambiente storico e al pedone, in primo luogo l'asfalto.

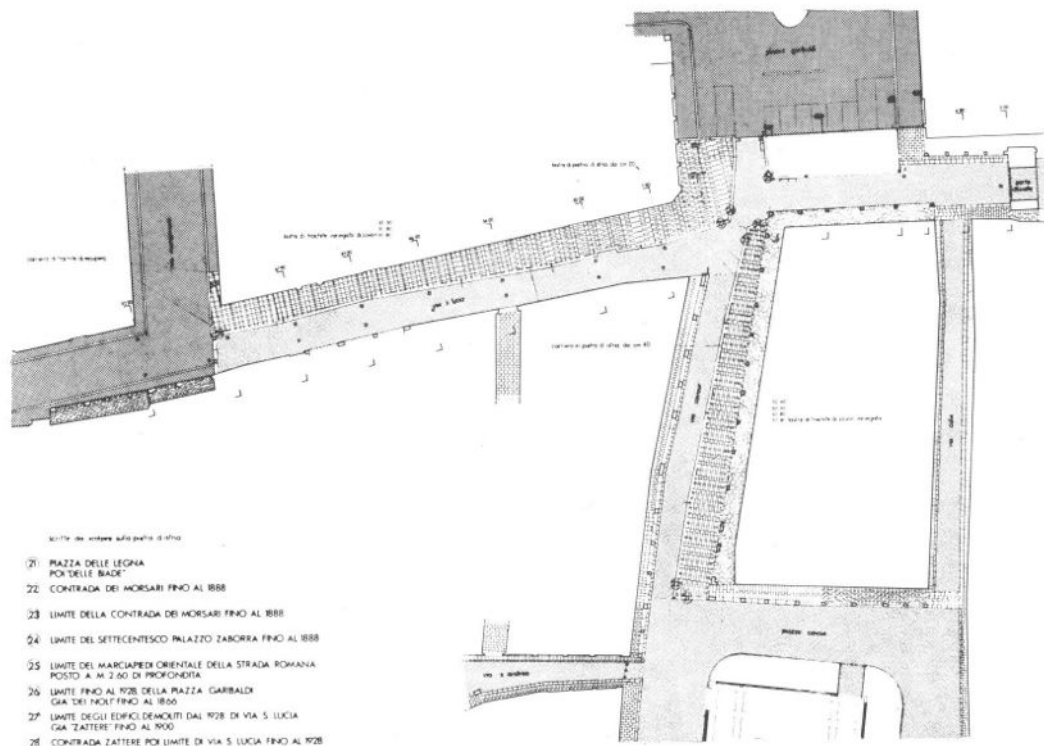
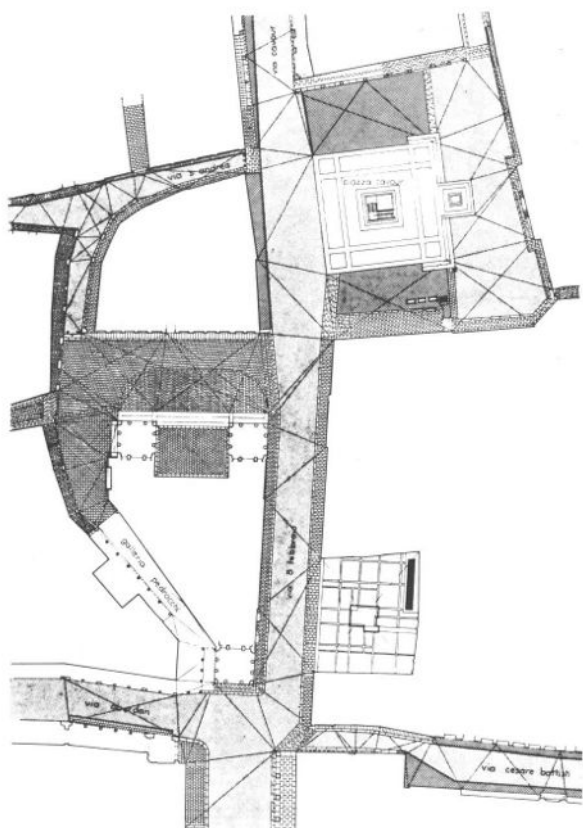


Fig. 27. e 28. Rilievo planimetrico delle pavimentazioni preesistenti nell'area di intervento più a nord e progetto della stessa zona.

2. Il secondo requisito era legato al luogo specifico di intervento a Padova. Le vie Cavour e 8 Febbraio hanno sempre formato il principale asse di comunicazione nord-sud della città, fin dall'epoca romana, quando costituivano la via del porto. La loro pedonalizzazione non doveva, pertanto, essere vista come una contraddizione con la storia. L'intervento si sarebbe dovuto configurare anche come un restauro ambientale. Da un lato la strada doveva essere percepita come terreno comune tra gli edifici, invece che elemento separatore, ma, dall'altro, non doveva essere del tutto abolita concettualmente la divisione tra sede di scorrimento e marciapiedi a flusso più lento.

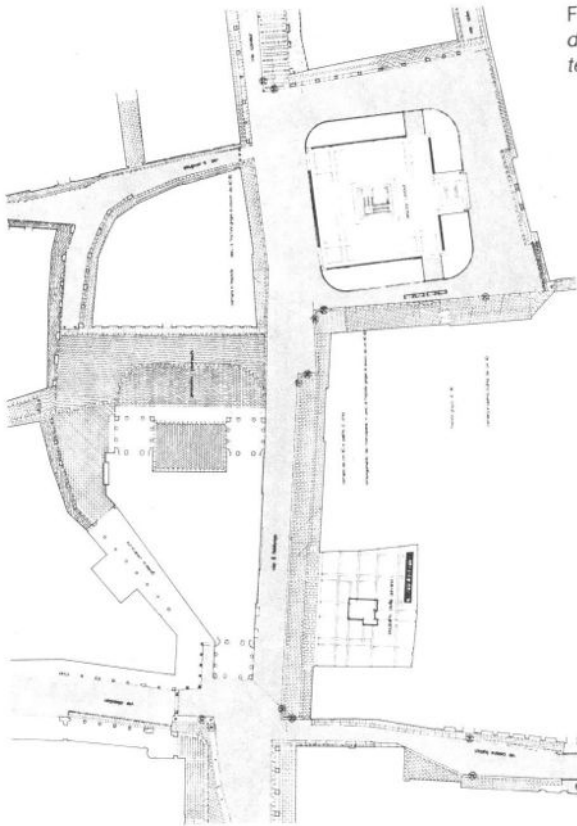


Da qui è nata l'idea portante di tutto il progetto di differenziare, ma senza dislivelli, la vecchia sede stradale, esistente prima dell'avvento dei veicoli a motore e assai più stretta dell'attuale, rispetto ai lastrici dei marciapiedi, che per gran parte erano coperti dai portici degli edifici.

Il riferimento ad un'epoca precedente alla motorizzazione era, tuttavia, ulteriormente giustificato.

Tra le tante stratificazioni di un luogo non sarebbe stato corretto sceglierne una a scapito delle altre, magari la più antica (confondendo il valore antiquario, che cresce con l'età, con quello artistico o storico). Si trattava di mantenere la memoria di tutte le epoche, senza tuttavia rinunciare a scegliere, tra i tanti messaggi, quello al quale noi attribuiamo la massima coerenza con le qualità urbane tuttora largamente presenti.

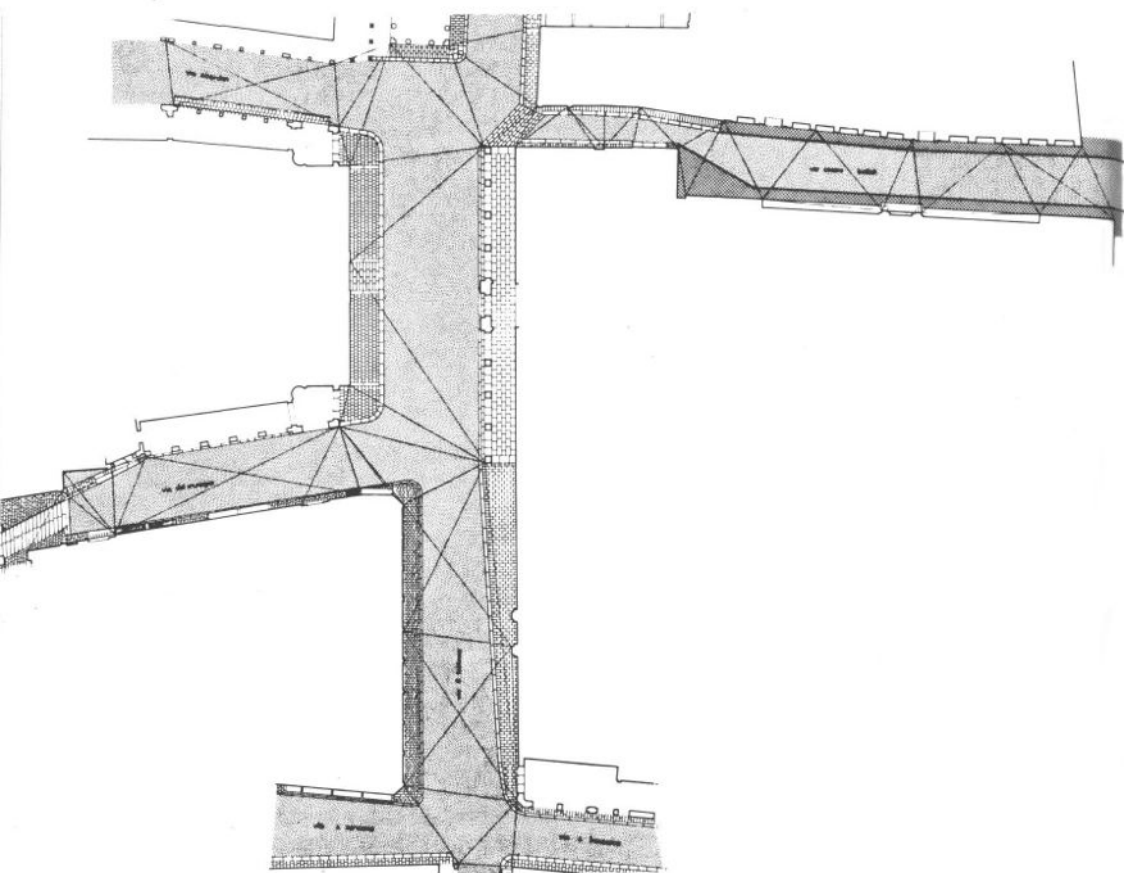
Fig. 29. e 30. Rilievo e progetto delle pavimentazioni nell'area di intervento centrale.



- ⑨ CONTRADA DEL BO'
LIMITE DEGLI EDIFICI DEMOLITI NEL 1922
- ⑩ CONTRADA DEL SALE
- ⑪ "PORTA DELLA VACCIA" APERTA NEL 1543 PER LO STUDIO UNIVERSITARIO E DEMOLITA NEL 1922
- ⑫ STRADELLA DI FIAPPO CHIUSA NEL 1912
- ⑬ PORTA DELLE BECCHERIE NELLE MURA COMUNALI DEL 13. SEC.
- ⑭ LIMITE DELLA CONTRADA DELLE BECCHERIE FINO AL 1924
- ⑮ CONTRADA DELLE BECCHERIE
- ⑯ LIMITE DELLA GARZERIA QUARTIERE DELL'INDUSTRIA LANIERA DAL 14. AL 19. SEC.
- ⑰ LIMITE DEGLI EDIFICI DELLA GARZERIA FINO AL 1881
- ⑱ LIMITE DEL CAMPANILE DELLA CHIESA DI S. MARCO ESISTENTE ALLA FINE DEL 18. SEC.
- ⑲ LIMITE DELLA CHIESA DI S. MARCO DEMOLITA NEL 1881 PER LA COSTRUZIONE DEL PALAZZO DELLA POSTA
- ⑳ LIMITE FINO AL 1881 DELLA "PIAZZA DELLE LEGNA" (DAL 1324) POI "DELLE BIADÉ" (DAL 1838 AL 1866)
- ㉑ PIAZZA DELLE LEGNA "DELLE BIADÉ"
- ㉒ CONTRADA DEI MORSARI FINO AL 1888
- ㉓ LIMITE DELLA CONTRADA DEI MORSARI FINO AL 1888
- ㉔ LIMITE DEL SETTECENTESCO PALAZZO ZABORRA FINO AL 1888

Nel nostro caso il riferimento doveva essere compiuto proprio con la città di un secolo fa, quando Padova aveva raggiunto la maggior completezza e ricchezza architettonica.

Allora, nell'impianto medievale si erano successivamente integrati gli interventi rinascimentali (il Bo' e palazzo Moroni) e neoclassici (palazzo Donà, attuale sede della banca Commerciale, e lo stabilimento Pedrocchi) in un sistema unitario. Con al fine dell'Ottocento, invece, era iniziata una pratica di trasformazioni, le quali, senza contrapporre una nuova qualità, come in altre zone e in altre città, avevano compromesso l'unità, la misura e le proporzioni della qualità urbana antica. Tra questi interventi vanno ricordati soprattutto gli allargamenti stradali, l'apertura di piazzetta Garzeria e la costruzione di edifici nuovi, intrusi per dimensione e per caratteri architettonici (Upim, il nuovo Municipio, ecc.).



3. Il terzo obiettivo del progetto era quello, più ambizioso, di inserire nuove soluzioni, arricchendo il patrimonio di significati esistente, in particolare negli spazi pubblici delle piazze Cavour e Garibaldi.

Per la prima piazza, aperta a bandiera sull'asta stradale, si riteneva necessario un intervento unificante dell'invaso, creato da facciate molto disomogenee. Per la sala pubblica sotterranea doveva essere aumentata l'accessibilità.

Fig. 31. e 32. Rilievo e progetto della zona meridionale. I lavori di ripavimentazione sono iniziati dal Canton del Gallo nel settembre '83 e terminati in via Battisti nell'autunno '84.

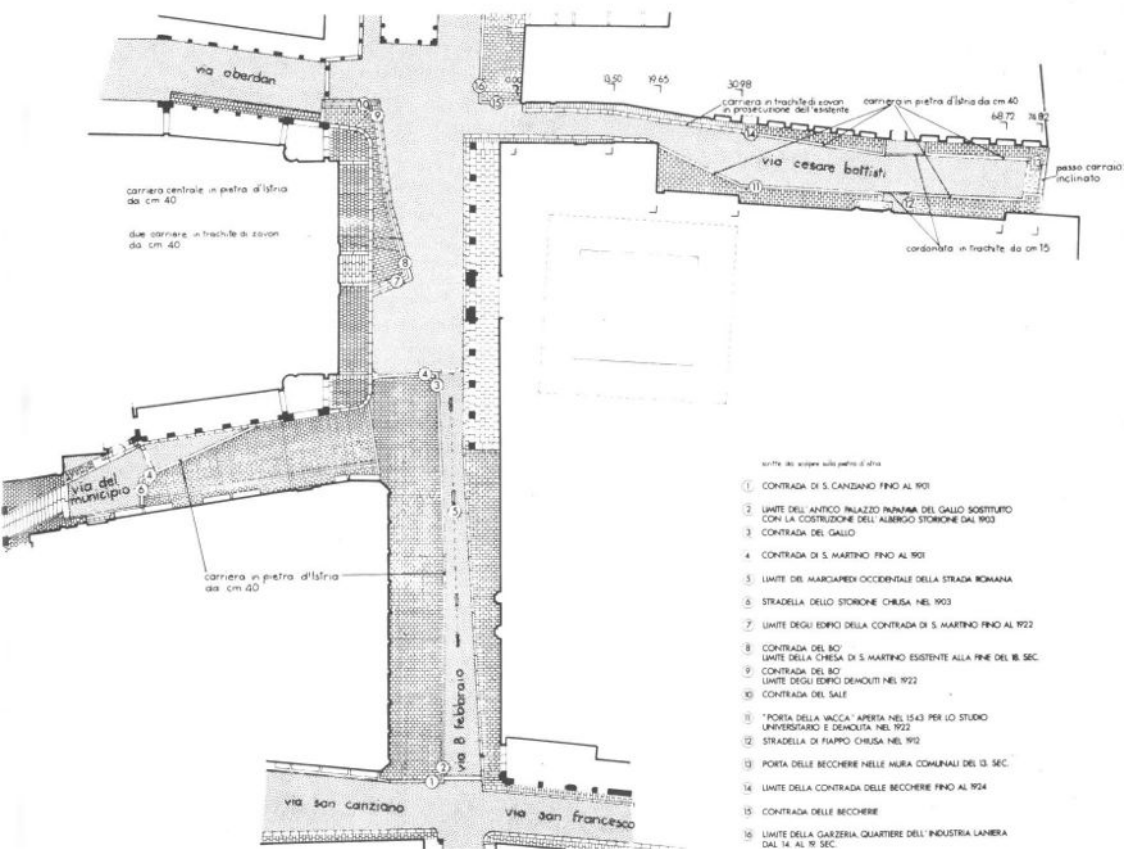




Fig. 33. Scritta scolpita nella pietra d'Istria in via Battisti.

Per la piazza Garibaldi si imponeva la creazione di uno spazio che fosse calibrato con la porta Altinate, soffocata tra enormi edifici moderni, opportunamente separato dal traffico motorizzato.

Può rientrare in questo obiettivo di valorizzazione del patrimonio storico esistente l'evidenziazione della toponomastica storica della città, recuperando i nomi abbandonati delle strade e quelli dei palazzi.

4. Si doveva, infine, pensare alle attrezzature dello spazio pubblico, rispondenti alle necessità della vita associata altamente complessa del centro cittadino. Si trattava, cioè, di dotare l'area pedonale di quel corredo, da diffondere ripetitivamente, come le lampade per l'illuminazione pubblica notturna, le panchine per la sosta, le fioriere, ecc. Con l'avvertenza che tale corredo deve essere unificato come disegno e deve possedere quella sobrietà necessaria per non interferire con la realtà monumentale del contesto storico.

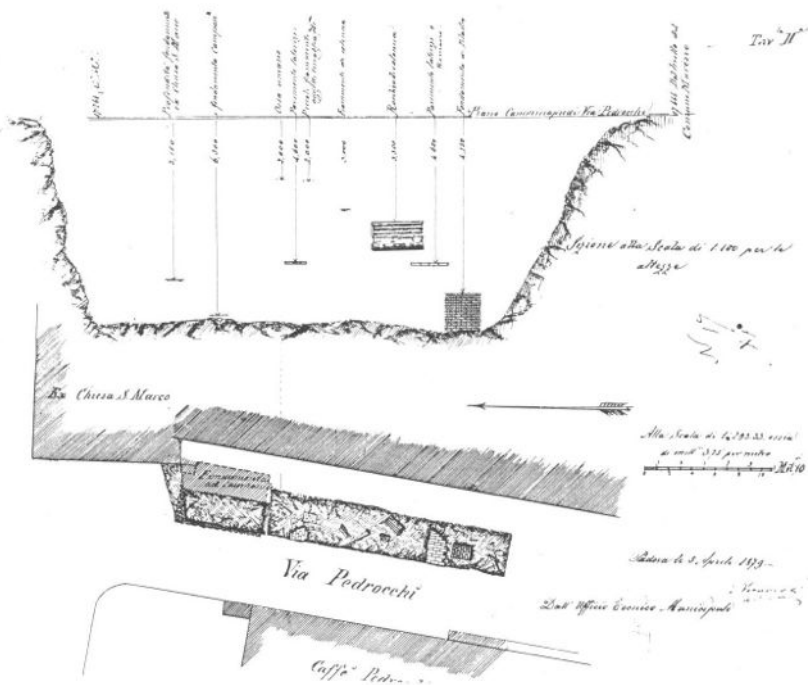


Fig. 34. Rilievo degli scavi nell'area della chiesa di S. Marco nell'aprile 1879, prima della costruzione del nuovo palazzo delle Poste.

IL DISEGNO E I MATERIALI DELLA PAVIMENTAZIONE

L'operazione di "pietrificare" la memoria dei vecchi allineamenti stradali è stata resa possibile dalla quantità e dalla precisione delle testimonianze che ci sono pervenute: soprattutto i catasti storici francese, austriaco e italiano, confermati dai ritrovamenti archeologici negli scavi appena compiuti per la fogantura e dalle numerose vedute storiche e fotografie d'epoca riprese in quest'area centrale.



Fig. 35. Via 8 Febbraio tra il Municipio e il Bo'. In evidenza i limiti degli edifici della Contrada del Bo' e di S. Martino demoliti nel 1922 per far posto al nuovo Municipio.



Si sono così estesi i marciapiedi in trachite sulle aree un tempo occupate dagli edifici e dai portici e si è ristretta la pavimentazione in cubetti di porfido entro le dimensioni delle vecchie sedi stradali.

Il margine di separazione tra le due aree, denotate dai due materiali caratteristici della pavimentazione padovana, viene sottolineato da una cordona in pietra d'Istria, ben evidente per il suo colore chiaro tra la trachite e il porfido. La scelta del contrasto di colore era obbligata per via della complanarità delle superfici, necessaria per garantire al pedone la migliore percorribilità: tra porfido e trachite, materiali molto vicini per colore e finitura, solo un giardino, con la sua zona d'ombra, avrebbe potuto garantire una separazione evidente.



Fig. 36. La Contrada dei Morsari (via Cavour dal 1901). Il lato orientale è stato demolito nel 1888.



Fig. 37. Via Cavour oggi, con a terra la traccia in pietra d'Istria del limite del settecentesco palazzo Zaborra, demolito nel 1888.

Il progetto prevede di rafforzare tale linea anche in elevazione, con una sorta di materializzazione dei vecchi allineamenti murari, suggerita da lampioni e panchine poste esattamente entro i 40 cm della larghezza della carriera in pietra d'Istria.

Il risultato è notevole per alcune coincidenze: le sedi stradali passano generalmente a filo degli edifici più rimarchevoli (Bo' e Pedrocchi) mentre si allargano i marciapiedi di fronte ad essi e su un solo lato della strada. Camminando sui marciapiedi lastricati, anziché sui cubetti di porfido, i pedoni conservano così il miglior angolo visuale verso le architetture significative sull'altro lato della strada.



Fig. 38. Nella foto Minotti, scattata dal Canton del Gallo, si nota a sinistra il nuovo albergo Storione (1905) e, più in fondo, l'edificio sull'area della chiesa di S. Martino che copre il Pedrocchino.

Il disegno della pavimentazione, dunque, non viene proposto per una sua qualità estetica; ma solo in quanto testimonianza storica. Si può accettare o meno il criterio adottato; una volta accettato il metodo, si poteva essere più enfatici o ancora più rispettosi delle preesistenze: ma il tracciato della linea bianca, si capisce, è un dato "a priori" che è stato trasposto al vero con un semplice meccanismo di ingrandimento dei catasti storici (anche se con tutte le verifiche del caso).

Una gran parte dei marciapiedi di progetto sono ampliamenti di quelli esistenti in precedenza. La tessitura isodmica di cm 40 × 80 (da via Battisti fino a piazza Cavour) è stata, pertanto, prolungata fino alla carriera in 'pietra d'Istria. Anche intorno alla banca Antoniana si è estesa la pavimentazione dei marciapiedi in lastre di porfido larghe cm 30 e disposte "a correre".

In due soli casi, dove i marciapiedi sono interamente nuovi, si è proposto un disegno alternativo: in via Cavour e in via S. Lucia, lungo gli edifici più eterogenei con l'ambiente, rispetto ai quali l'intervento denuncia la sua autonomia.

Proprio all'ingresso da nord alla zona pedonale, dunque, si è cercato emblematicamente di ritrovare la scala umana, suddividendo trasversalmente le lunghe superfici dei marciapiedi con fasce più chiare in pietra d'Istria larghe cm 20, tra loro parallele a distanze progressivamente variabili secondo la proporzione aurea (30, 50, 80, 130, 210, 340 cm). Con lastre in trachite di solo due misure in larghezza e due in lunghezza è stato così possibile lastricare in più modi i campi paralleli, risultanti tra le cordone chiare. Ne scaturisce un disegno dinamico, ben percepibile dai pedoni, che, alternativamente, si allarga e poi si infittisce in corrispondenza del lampione con le due panche o vasche.

Le sedi stradali "ristrette", sotto alle quali passano le linee degli impianti di raccolta delle acque meteoriche e di illuminazione pubblica, sono state ripavimentate con cubetti di porfido più piccoli di quelli preesistenti: essi presentano il vantaggio di ricordare le piccole dimensioni dell'acciottolato, che costituiva la tipica pavimentazione stradale padovana, ma possiedono la superficie piana della lastra e sono perciò più adatti al passeggio. Siamo consapevoli, tuttavia, che vi è una notevole differenza tra le percezioni della superficie frammentata dei cubetti e quella frammentata ma anche chiaroscurata dei ciotoli: ma non era possibile il loro reimpiego in una zona così altamente frequentata.



Fig. 39. *Veduta di via 8 Febbraio nel gennaio 1984. L'abete natalizio, posto allo sbocco di Contrada di S. Martino su quella del Bo', separa il Pedrocchi dal Pedrocchino.*



Fig. 40. I lavori di abbassamento del lastricato esterno alla Piazzetta Pedrocchi nel dicembre '83. Sulla vecchia cordonata si nota il segno del livello originario della strada.

GLI INTERVENTI PARTICOLARI

La pavimentazione circostante il caffè Pedrocchi.

L'obiettivo principale dell'intervento è stato quello di ridare al caffè Pedrocchi lo spicco rispetto all'ambiente circostante, quale appare avere nelle stampe ottocentesche, quando le superfici verticali dell'edificio e la cordonata della Piazzetta sorgevano direttamente dalla superficie fortemente vibrante dell'acciottolato.

Il progetto si è, pertanto, prefisso:

- di rimettere in evidenza il basamento, parzialmente sommerso dai marciapiedi lungo via 8 Febbraio;
- di ripristinare il marcato dislivello preesistente tra il pavimento della loggetta meridionale e il piano stradale;
- di differenziare, anche con la pavimentazione, la separazione esistente tra il Pedrocchi e il Pedrocchino;
- di abbassare il livello del selciato a nord-est della Piazzetta, per mantenere in evidenza la cordonata curva anche verso piazza Cavour.



Fig. 41. La Piazzetta Pedrocchi dopo il ripristino dei livelli originali.

Gli interventi compiuti sono consistiti essenzialmente nella rimozione dell'intero marciapiedi lungo via 8 Febbraio e davanti alla loggetta meridionale e nel mantenimento del livello strada fino all'incontro con lo "stabilimento", scoprendo così una buona parte del basamento originario.

In sostituzione del marciapiedi in trachite, addossato al lato lungo del Pedrocchi, si è allargato quello sull'altro lato di via 8 Febbraio, fino al limite occupato dagli edifici ancora esistenti all'epoca della costruzione jappelliana: la sede stradale in cubetti di porfido si è ristretta, dunque, alle dimensioni ottocentesche ed è ritornata ad essere tangente allo "stabilimento". Viene così meglio percepita anche la funzione di strada urbana coperta e attrezzata del piano terreno del caffè, tanto evidente per la mancanza di portici, proprio dove l'edificio avanza verso l'asse stradale.



Fig. 42. La fondazione del gradino davanti alle tre porte centrali del Pedrocchi in via 8 Febbraio, ritrovata sotto il marciapiede demolito.

In conseguenza dell'abbassamento della superficie esterna, rispetto a quella del pavimento interno, si è ripristinato il gradino davanti alle tre porte centrali, le sole originali, lungo via 8 Febbraio ed anche quello su tutto il fronte della loggetta meridionale. Sono state, inoltre, poste in opera due semplici lastre di trachite sulle bocche di lupo murate, venute alla luce sotto al marciapiedi rimosso. I gradini in massello di trachite di Zovon sono stati semplicemente giustapposti al bordo del basamento, fondandoli su letto di calcestruzzo magro. Facilmente rimuovibili, dunque, se si deciderà, per esempio, di incassarli per dieci centimetri nel basamento, come appaiono essere nei rilievi dello stato di fatto precedente i "restauri" dell'inizio degli anni '50.

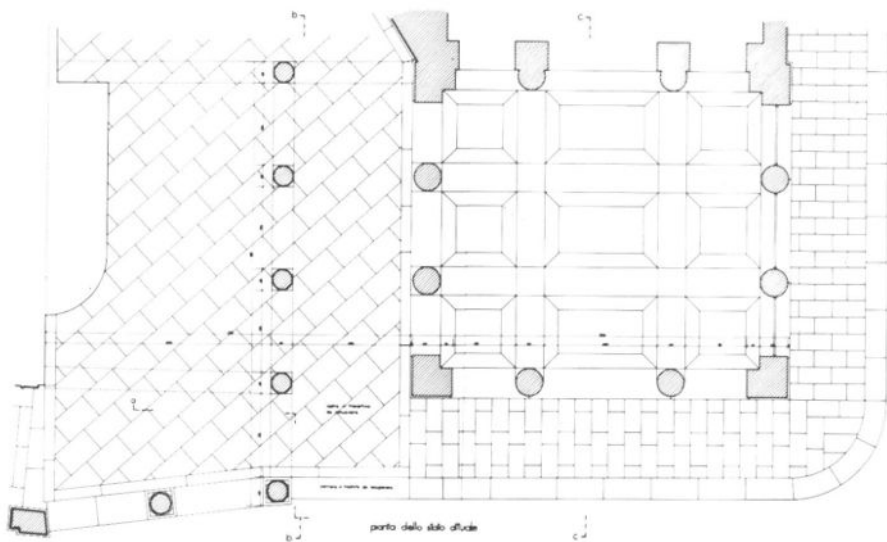


Fig. 43. *Pianta della loggetta meridionale del Pedrocchi prima dei lavori. La pavimentazione in lastre di travertino, risalente al 1950, annulla ogni differenza tra zone coperte e scoperte.*

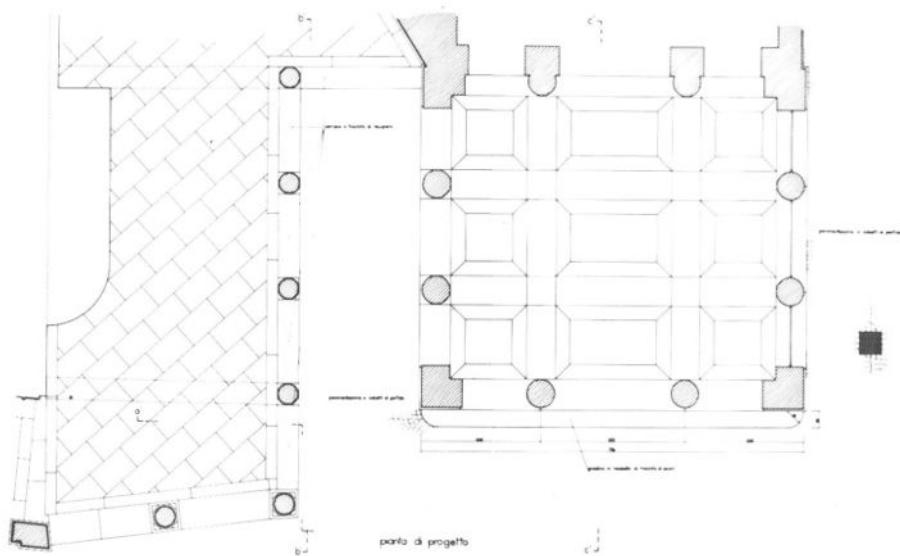


Fig. 44. *Progetto della pavimentazione, realizzata per isolare la loggetta con un'unica superficie a cubetti di porfido.*



Fig. 45. Prima delle demolizioni del 1922 l'edificio sulla sinistra, avanzato verso il Bo', copre il fronte del Pedrocchino in via Oberdan.

Per compiere l'isolamento dell'edificio neodorico del Pedrocchi sul campo di cubetti di porfido si è abbassata la pavimentazione anche sul lato ovest della loggetta meridionale, alla base della cesura scoperta, esistente tra Pedrocchi e Pedrocchino: separazione tanto più significativa e necessaria, se si riflette che è stata voluta dallo Jappelli per calibrare la delicata separazione - unione tra due diverse forme eclettiche, che in origine non erano coglibili insieme, se non da molto vicino. Addirittura, secondo un'acuta recente osservazione del prof. Giulio Bresciani Alvarez, lo Jappelli non avrebbe voluto creare nessun rapporto tra il nuovo edificio neoclassico e i "vecchi" edifici circostanti. Il Pedrocchino fu edificato in stile gotico perché allora era gotica l'idea della città "vecchia".

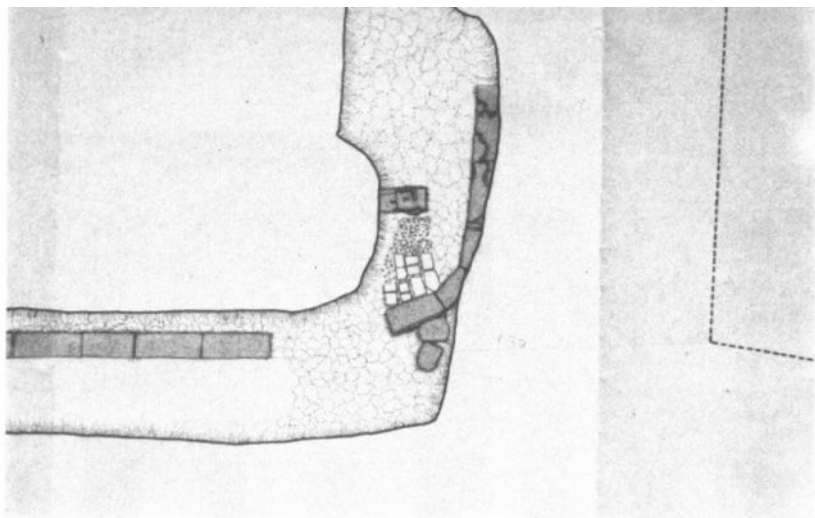
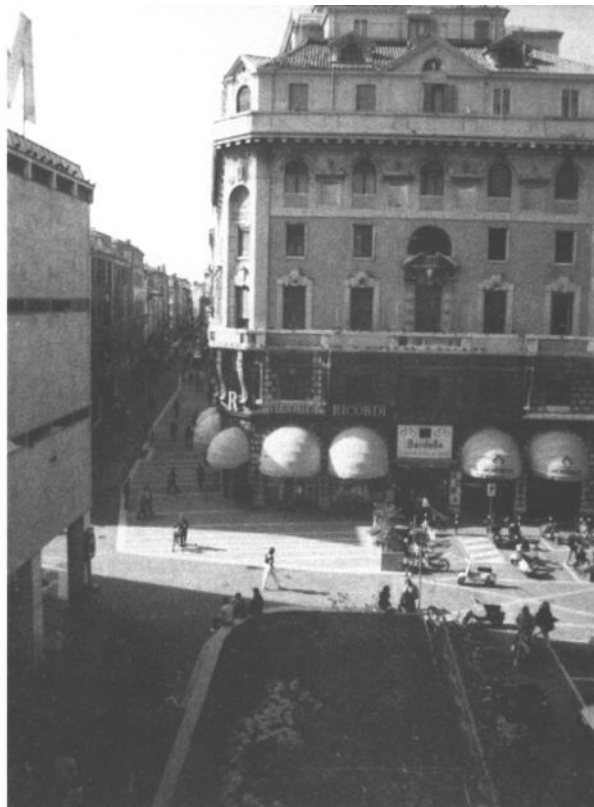


Fig. 46. *Pianta della Soprintendenza Archeologica del Veneto con la posizione della cordinata orientale della via romana in Piazza Garibaldi, che ruota verso il Ponte Altinate.*



Fig. 47. *Alla base della nuova aiola di separazione tra pedoni e veicoli è segnalato in superficie il tracciato della via romana.*

Fig. 48. *Lo stretto sbocco della Contrada dei Morsari in quella delle Zattere in piazza dei Noli (Garibaldi dal 1866).*



Piazza Garibaldi

La soluzione adottata per questa piazza è un compromesso tra le esigenze del traffico che vi ruota dentro e l'individuazione della minima area di pertinenza di porta Altinate.

L'identificazione del tracciato della via romana, ora segnalato in superficie, che si stacca dall'asse nord-sud e sale al ponte Altinate, ci ha dato lo spunto per la delimitazione dell'area a cubetti di porfido, in asse con la porta, ora guadagnata al pedone.

Quella specie di terra di nessuno tra le macchine e i pedoni, che doveva essere più ampia possibile, per poter fungere effettivamente da barriera, ma non troppo, per consentire ancora ai suoi margini il parcheggio dei veicoli, è stata trasformata in una aiola alberata con un bordo non facilmente valicabile. Il bordo è stato allargato verso la zona pedonale e rivestito di doghe in pino di Svezia, per consentire una seduta confortevole anche senza lo schienale.

Una volta cresciuti gli alberi all'interno dell'aiola, sarà completata la delimitazione dello spazio davanti alla porta Altinate e la sua dimensione sarà più calibrata con quella del manufatto medievale.



Piazza Cavour

Per piazza Cavour dovevano essere fornite le soluzioni a tre problemi: una migliore accessibilità alla sala comunale sotterranea, una forma più definita e riconoscibile dello spazio pubblico e una migliore attrezzatura per la vivibilità del posto.

Le diverse soluzioni prospettate per sdoppiare gli accessi alla sala ipogea prevedono tutte l'apertura di un nuovo fronte finestrato sotterraneo, aperto verso ovest, e due discese contrapposte e tangenti alla strada, in modo da favorire sia la provenienza da via Cavour sia quella da via 8 Febbraio. Una delle soluzioni che abbiamo proposto con maggior convinzione è quella che prevede una scala verso sud e una rampa con pendenza regolamentare verso nord.

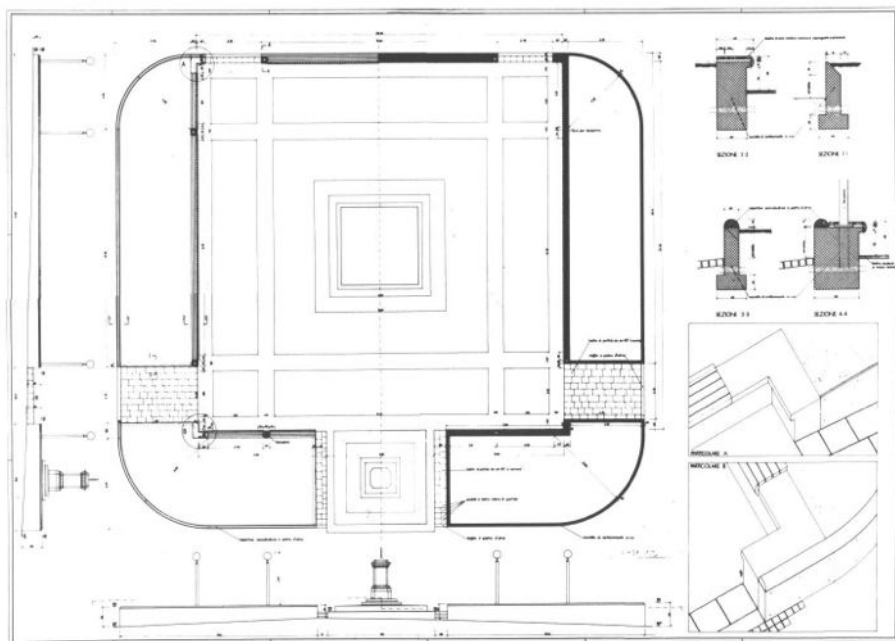
Tuttavia nessun progetto è stato finora realizzato.

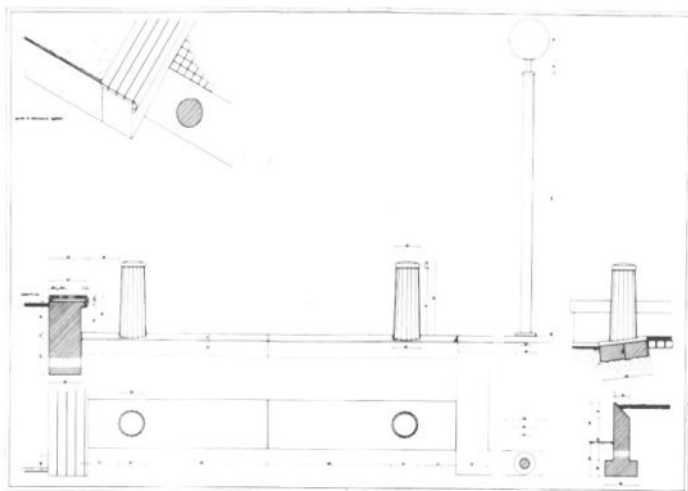
Per dare unitarietà allo spazio della piazza si propone la creazione di una aiola, suddivisa in quattro settori della larghezza del monumento a Cavour, attorno a tre lati dell'attuale lastricato quadrato: in modo da smussarne gli spigoli del perimetro, in analogia con la forma della piazza visibile nel catasto austriaco. Il bordo esterno del nuovo perimetro viene evidenziato con una copertina semicilindrica in pietra d'Istria, mentre un giro di aceri campestri sottolinea anche in elevazione la forma quadrata con gli spigoli arrotondati.

Una panca rivestita in legno sul bordo interno quadrato delle aiole e otto lampioni a stelo posti in asse con le fasce in calcare rosso di Verona costituiscono l'arredo fondamentale proposto per piazza Cavour. In tal modo viene creato un effettivo spazio di sosta e di riposo, opportunamente protetto dalle aiole e con i sedili ombreggiati d'estate dagli alberi a foglia caduca.

Fig. 49. Assonometria della zona pedonale con la sistemazione proposta per Piazza Cavour.

Fig. 50. Il progetto non realizzato per la nuova Piazza Cavour.





IL CORREDO

L'illuminazione

Al maggior addensamento delle linee chiare dei nuovi marciapiedi in via Cavour e S. Lucia, corrisponde sulla cordonata in pietra d'Istria il lampione a stelo. Il palo di sostegno in acciaio è cilindrico, per evitare superfici d'urto ed è trattato con vernici opache trasparenti sullo strato di ruggine naturale del fondo. Esso termina con un diffusore sferico di 50 cm di diametro, smerigliato nella metà inferiore, dietro alla quale, dal basso, resta schermanata la lampadina di media potenza.

I lampioni sono piuttosto ravvicinati, distando tra loro non più di 15 metri, con la sorgente luminosa posta a tre metri e mezzo dal suolo.

Si è ritenuto, infatti, che l'illuminazione uniforme, ottenuta con lampade molto potenti installate su alti pennoni, sia inconciliabile con strade e piazze pedonalizzate: essa è piuttosto un segnale delle sedi per la circolazione meccanizzata. Per il pedone, invece, che si muove a velocità ridotta, la sorgente luminosa non è solo un punto luce, ma indica un percorso, specialmente se si ha una successione ritmica e regolare di elementi illuminanti.

Le linee elettriche di alimentazione dei lampioni sono state completamente interrate, col significativo vantaggio di poter sgombrare il cielo da tutte le linee aeree con i relativi cavi di sostegno.

In via 8 Febbraio e in piazzetta Pedrocchi vengono invece installati lampioni a sbalzo dagli edifici prospettanti sul monumento jappelliano. Il corpo diffusore è uguale a quello dei lampioni a stelo. La mensola è costituita da un tirante e due puntoni in ferro di sezione ovale, saldati alla piastra di fissaggio al muro.

Fig. 51. *Disegni di progetto per i passi carrai di accesso alla zona pedonale col lampione a stelo.*



Fig. 52. *Il lampione a braccio installato allo sbocco di via S. Andrea in Piazza Cavour.*

Le panchine e le fioriere

Al disegno della pavimentazione sono legate anche le panchine, sostituibili con le fioriere, poste prima e dopo ogni lampione a stelo. Il loro basamento, largo 40 cm come la carriera in pietra d'Istria, è lungo 270 cm, in modo da essere esattamente delimitato tra due fasce bianche trasversali.

Così calibrate nello spazio, le panchine presentano le due estremità arrotondate, come la lastra superiore di seduta col toro sporgente tutt'attorno: lo scopo è sempre quello di evitare gli effetti più dannosi degli urti.

Con questi mezzi semplici e poco appariscenti si realizza, tuttavia, anche una certa unità formale tra elementi a grande scala e oggetti d'arredo ripetuti: la forma arrotondata della piazzetta Pedrocchi e delle aiuole proposte per le altre piazze ritornano in piccolo nelle testate delle panchine, e persino nella sezione dei supporti dei lampioni.

