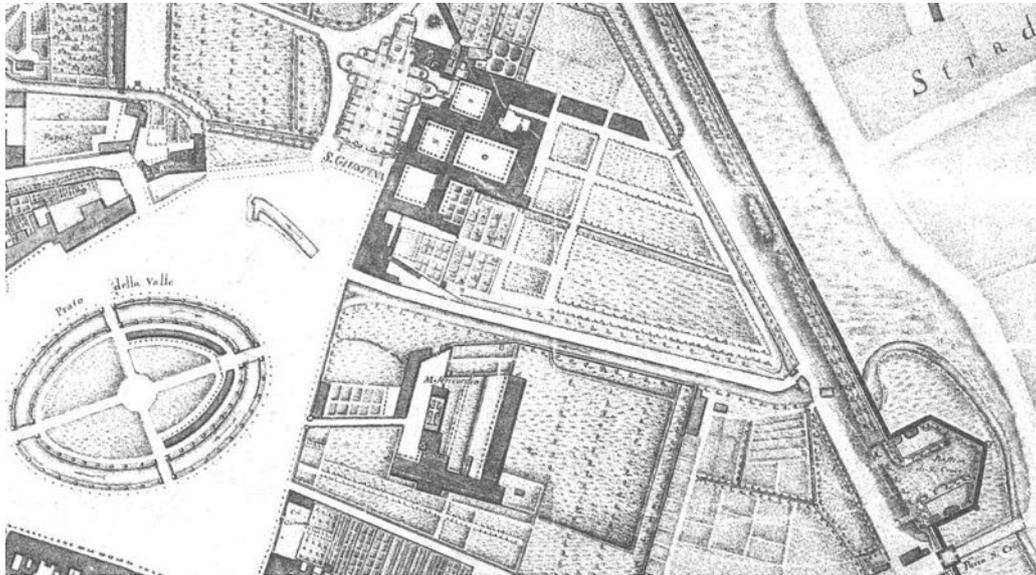


Spettabile
Comune di Padova

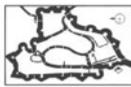
OSSERVAZIONI DELL'ASSOCIAZIONE COMITATO MURA DI PADOVA AL PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLE AREE COMPRESSE NEL "SISTEMA PRATO DELLA VALLE"



G. Valle, disegno preparatorio della "Pianta di Padova", 1881.

Premesso:

- che l'ampia documentazione storica riguardante il complesso del Prato della Valle dimostra il ruolo determinante che il canale Alicorno ha assunto nella realizzazione della più importante piazza settecentesca d'Europa, per la quale Andrea Memmo ha considerato la presenza dell'acqua come elemento fondante del suo progetto, poi concretizzato dall'architetto Domenico Cerato nell'Isola Memmia. Il punto di arrivo nella piazza, ove le acque si biforcano nei condotti sotterranei, era segnato da due basamenti, ancora presenti, sui quali era prevista la collocazione di elementi scultorei (**fig. 2 e 3**) ed era quindi un nodo di particolare importanza, con significative valenze architettoniche e paesaggistiche, anche per la presenza del viale alberato e della scalinata (forse ancora esistente interrata) che conduceva all'acqua subito a fianco dei basamenti;
- che l'antica asta del canale, affiancata da via Venturina (dal 1961 via 58° Fanteria), confine fisico tra il complesso conventuale della basilica di Santa Giustina e il monastero di S.M. della Misericordia, ha connotato nel tempo i luoghi come forte "segno urbano" (**fig. 1**), fino alla sua totale copertura, effettuata a metà anni Cinquanta del Novecento e che fino alla fine degli anni Venti il tratto che costeggiava le nuove costruzioni comunali, il Campo Appiani, il Velodromo e il Foro Boario, era addirittura balneabile, come attestano i regolamenti comunali d'allora;



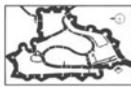
- che non a caso, Giuseppe Jappelli aveva progettato una *Scuola di Natazione* (**fig. 4**), nell'area ancora di proprietà comunale, posta all'angolo tra via 58° Fanteria (l'antica via Venturina) e la strada di circonvallazione interna, via Marghera collegando le mura e il Prato della Valle con un *Passeggio* alberato;
- che l'attuale via Giosuè Carducci, frutto della nuova viabilità legata agli interventi urbanistici di fine Ottocento e dei primi Novecento, finalizzata a urbanizzare le aree ancora inedificate, è priva dei valori dell'asse Alicorno-via 58° Fanteria (**fig. 5 e 6**).

Si osserva:

- che uno degli obiettivi del Piano Particolareggiato dovrebbe essere la riproposizione dell'asse pedonale e alberato a fianco del canale Alicorno in quanto elemento principale di collegamento tra il Prato della Valle e il Fronte bastionato, capace anche di integrare i percorsi podistici che fanno riferimento al Prato;
- che la collocazione nel P. P. di un ulteriore parcheggio per autocorriere posizionato a fianco delle gradinate dell'Appiani, rischia di precludere qualsiasi ipotesi di riapertura del canale Alicorno. Sembra invece possibile ricavare un'eventuale seconda area di sosta, ma con adeguate attrezzature di servizio, nell'area comunale antistante (**fig. 7**);
- che l'ampiezza di via Carducci (con posteggi a pagamento su entrambi i lati) può agevolmente assorbire, anche nei due sensi di marcia, le funzioni di traffico previste dal P. P. in via 58° Fanteria. Infatti, la viabilità proposta dal piano prevede l'accesso al parcheggio di Piazza Rabin solamente da via Carducci per i pullman e da via 58° Fanteria per le auto. Non è previsto l'accesso al parcheggio per le auto anche da altra direzione, come avviene ora da via Marghera – via 58° Fanteria, scaricando parte del traffico in entrata in Prato della Valle e decongestionando i semafori di via Manzoni e via Cavazzana. La criticità del nodo proposto davanti a S. Giustina dal P. P., che incrocia flussi di traffico opposti e di grande portata, verrebbe superata utilizzando il doppio senso di marcia su via Carducci, che ha una sede stradale adeguata e idonea a fluidificare la circolazione su quest'area permettendo un più agevole accesso al parcheggio anche a chi proviene dalla direzione sud della città senza dover entrare da "Città giardino" o da via Manzoni.

Lo schema viabilistico proposto in alternativa è visualizzato nell'allegata **fig. 7**.

Nella stessa figura sono ipotizzati alcuni volumi, vetrati e con strutture leggere metalliche, disposti in adiacenza dell'edificio ottocentesco in fronte a Prato della Valle, lato sud. La loro disposizione riprende gli allineamenti dei capannoni metallici che in origine erano retrostanti all'edificio stesso e che gli erano tipologicamente complementari (cfr. **fig. 5 e 6**). Gli edifici dovrebbero ospitare attività connesse con il turismo, l'artigianato tipico e il relativo il commercio, l'ospitalità, l'informazione e il ristoro, con esclusione di



supermercati o altri grossi centri di vendita, alieni al particolare contesto del Prato della Valle. La realizzazione di tali addizioni, ed eventualmente di un altro edificio con funzioni analoghe, da situarsi nell'area comunale che si è proposta per il secondo parcheggio autocorriere, potrebbe fornire all'Amministrazione maggiori margini per la fattibilità economica dell'intervento. In parte utilizzabili per il ripristino del canale Alicorno e per l'arredo del parallelo percorso ciclopedonale tra il Prato della Valle e il Parco delle Mura.

Padova, 28 maggio 2016

Il presidente
(arch. Adriano Verdi)



Fig. 1 Sovrapposizione del Fig. 22 del catasto d'impianto del 1901 sul fotogrammetrico attuale

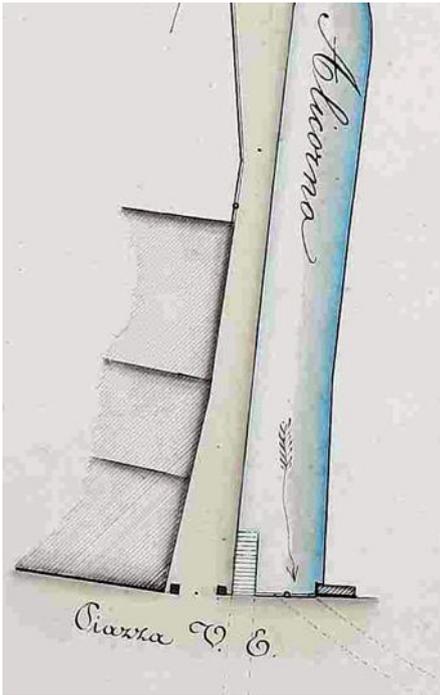
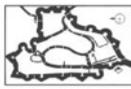


Fig. 2 L. Aita, particolare di mappa, 1877

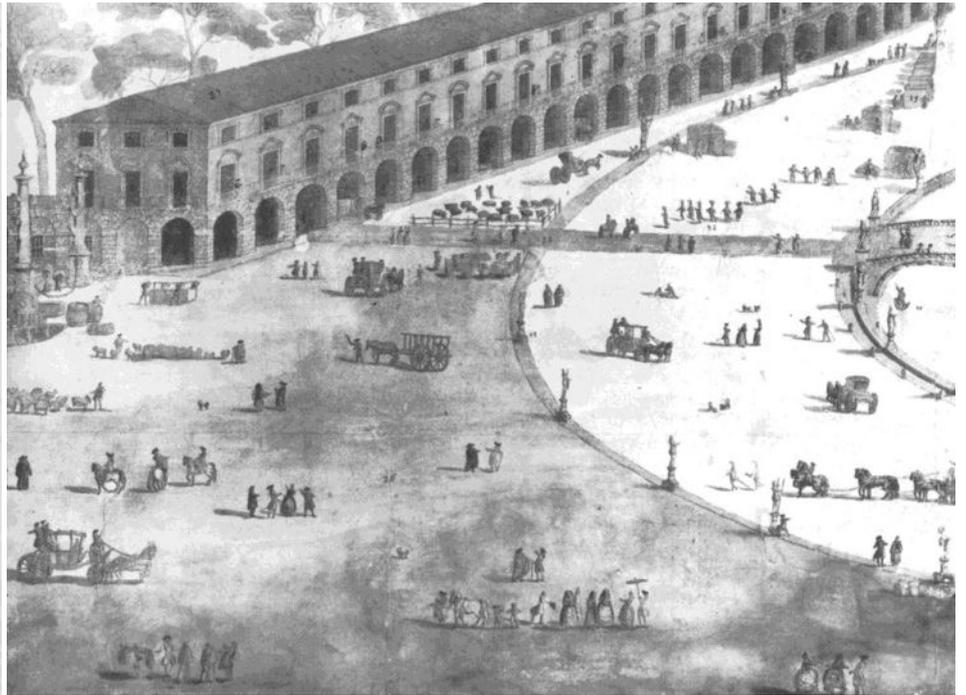


Fig. 3 G. Subleyras, "Generale idea", particolare, 1784-85

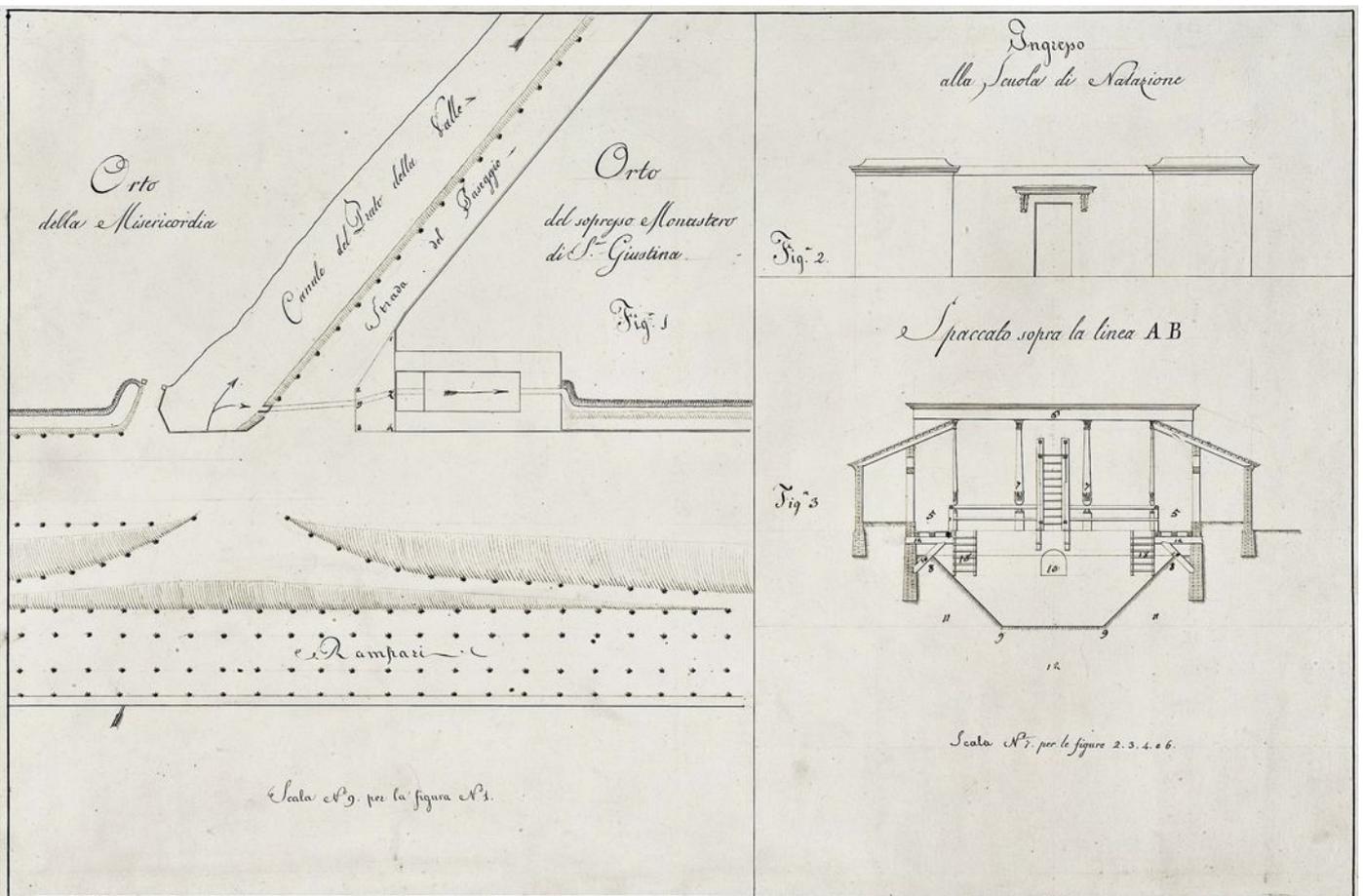


Fig. 4 G. Jappelli, Scuola di Natazione, 1820 c.a

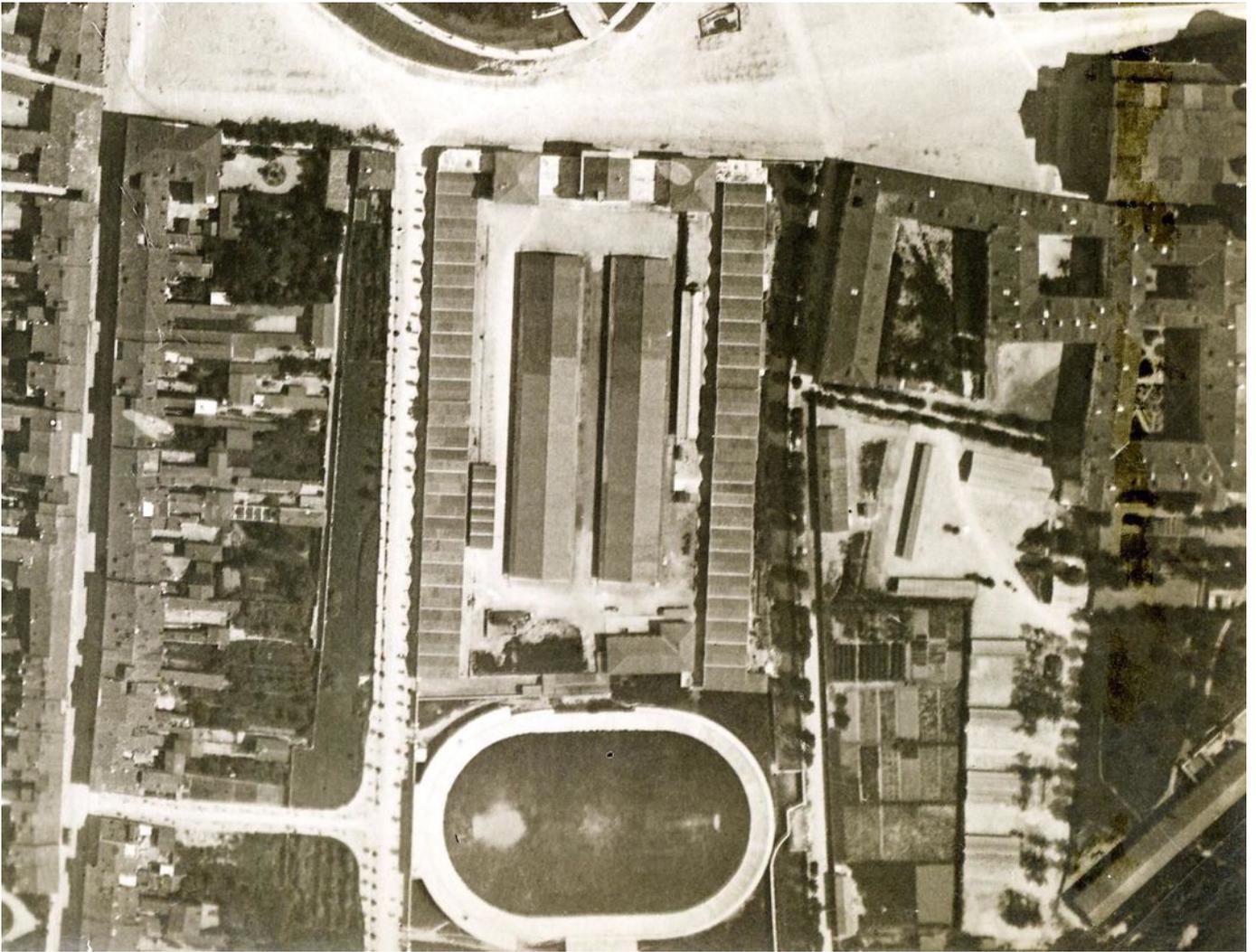
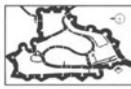


Fig. 5 Foto aerea zenitale 1920 c.a

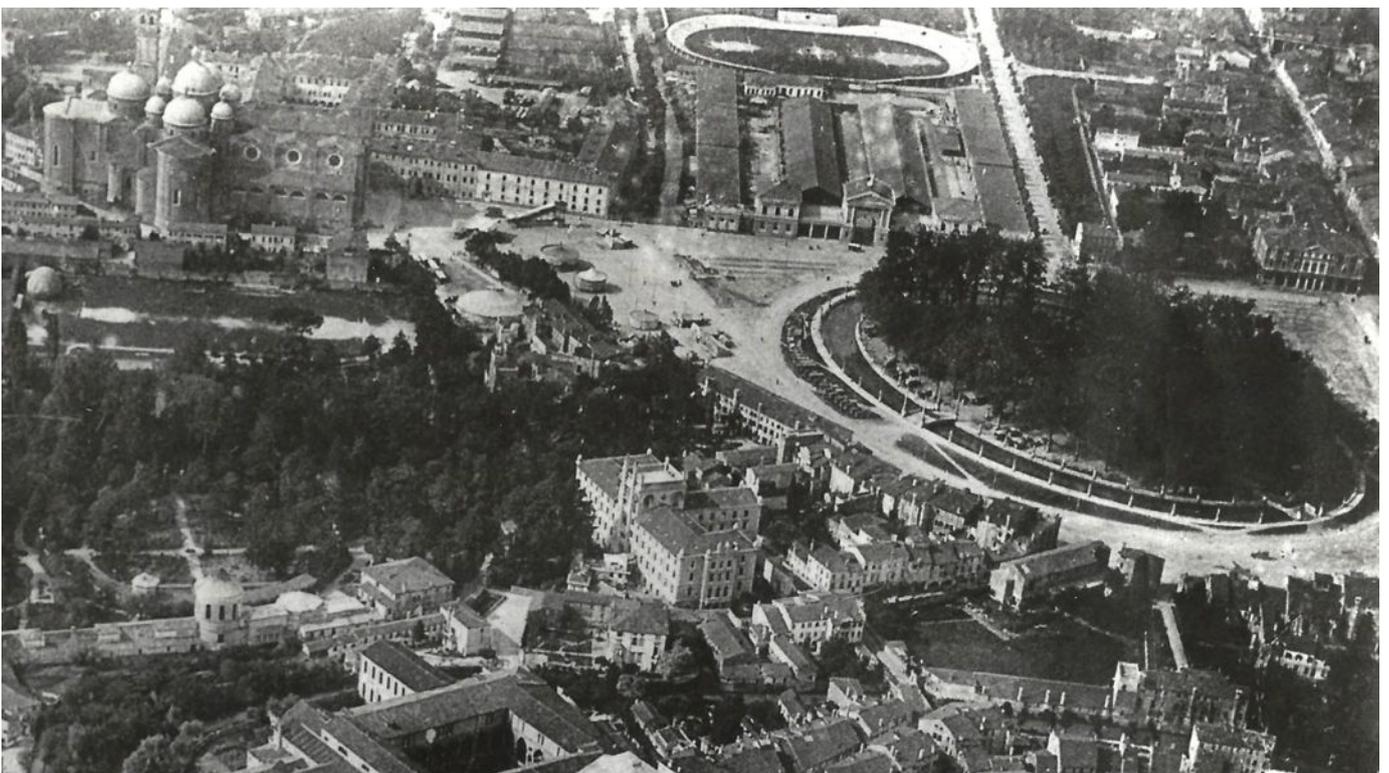


Fig. 6 Foto aerea da nord 1920 c.a

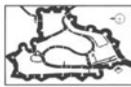


Fig. 7 Proposta viabilistica e di sistemazione complessiva del comprensorio oggetto del PP. Fotomontaggio prospettico dall'alto.