

PROFESSIONISTI

Pasquale Minuto

Il sistema delle acque deve diventare l'ossatura portante della città sia da un punto di vista naturalistico sia dal punto di vista della fruibilità e accessibilità.

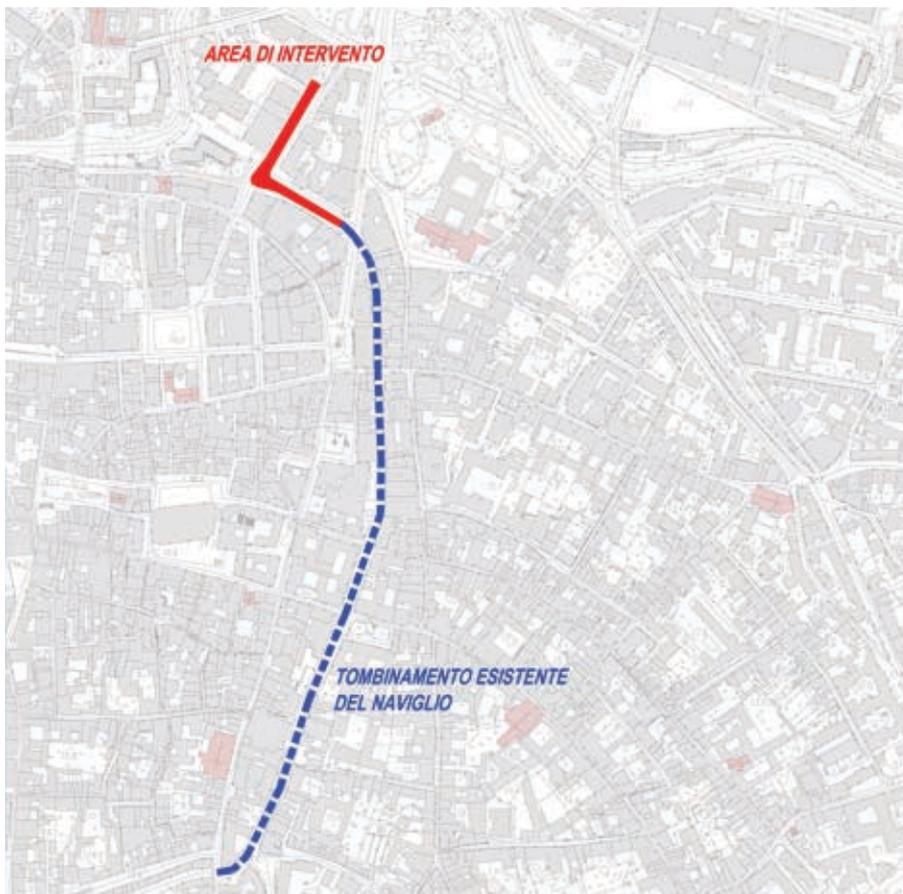
La riapertura del Naviglio di via G. Matteotti e Largo Europa consentirebbe l'arrivo in barca e l'accesso alla zona commerciale e pedonale di via S. Fermo e via VIII Febbraio attraverso la riattivazione della conca delle Porte Contarine.

La riapertura del canale evidenzia i seguenti manufatti idraulici:

- 1) ripristina la Conca idraulica;
- 2) mette in luce il rostro partitore, che ripartiva l'acqua fra la Conca e le Gore;
- 3) riapre l'ingresso della Gora della Conca;
- 4) riapre l'ingresso della Gora del Mulino (cioè della Ruota idraulica che diede a Padova la sua prima energia elettrica nel 1902).

Risulta indispensabile una stretta collaborazione preventiva con la Soprintendenza ai monumenti per la salvaguardia degli stessi e per la necessaria ricognizione storica.

Affianco evidenziata in rosso l'area di intervento rispetto al tracciato del Naviglio tombinato esistente. Sotto la planimetria di progetto con i lotti d'intervento.



Riapertura del Naviglio interno a Padova

La rete idrografica interna del territorio padovano, costituita principalmente dai fiumi Brenta e Bacchiglione, ha da sempre assunto notevole importanza nella definizione dell'assetto cittadino conferendo a Padova la definizione di "città d'acque".

Accanto ai due fiumi principali, il sistema delle acque si compone di una serie di opere di ingegneria idraulica (Piovego, Naviglio interno, Brentella) realizzate negli anni tra il 1189 (canale di Battaglia) – 1314 (Canale Bretella) dalla libera Città di Padova per collegare Padova e Venezia e per il proprio sviluppo "industriale"; nel 1860 dall' Impero Asburgico e nel 1930 dallo Stato Italiano soprattutto per salvaguardare la città da esondazioni, allagamenti.

Negli anni successivi al 1950 l'identità storica della città di Padova è stata offuscata e deteriorata, spesso irreparabilmente, con l'operazione di copertura dei canali interni alla città: l'interramento dei canali, che attraversavano la città, ha prodotto alterazioni profonde nell'assetto della città storica, che è venuta a perdere l'originalità di "città d'acque".

La progressiva scomparsa della navigazione fluviale, dei "mestieri del fiume" e la conseguente inutilizzazione dei canali rimasti, ha portato ad una quasi totale negazione dei corsi d'acqua da parte della città e dei suoi abitanti. Il danno arrecato non è solo di carattere paesaggistico, ma anche ecologico, per l'importante funzione di ossigenazione, di metabolizzazione e di stabilizzazione ecologica che i corsi d'acqua svolgono all'interno del territorio urbano.

L'obiettivo generale che ci si è proposto è quello di ripristinare lo stretto rapporto della città di Padova con le acque, riaprendo i canali, che sono stati chiusi per dar spazio a nuova viabilità.



La situazione dei luoghi dal 1900 agli anni 1950 è bene sintetizzata nella pubblicazione "il Naviglio Cardo di Padova", di Italia Nostra 1997, nella quale è sviluppata la cronistoria della copertura del Naviglio.

- 1) 1922 Piano per la difesa della città dalle acque, progetto Ing. Luigi Gasparini. Il piano prevede di far confluire le acque del Bacchiglione direttamente nel Piovego attraverso il canale Scaricatore, opportunamente modificato rispetto al progetto e alla realizzazione da parte di P. Paleocapa nel 1850, ed il nuovo canale S. Gregorio. Con il progetto Gasparini i canali interni vengono sì esclusi dall'onda di piena, ma perdono quasi interamente l'antica funzione di vie navigabili;
 - 2) 1953 – 1955 progetto di tombinamento da Ponte Luca Belludi alle Porte Contarine, redatto dal Prof. F. Marzolo su incarico del Comune di Padova;
 - 3) 1956 Inizio dei lavori di tombinamento del Naviglio compreso tra Porte Contarine e Ponte Garibaldi
 - 4) 1957 approvazione del progetto di tombinamento del Naviglio Interno tra Corso Garibaldi e via S. Francesco;
 - 5) gennaio 1958 progetto di copertura del Naviglio Interno fino al ponte delle Torricelle, realizzato dall' Ufficio tecnico del Comune di Padova;
 - 6) luglio 1958 approvazione del progetto esecutivo relativo ai lavori di inalveamento e parziale reinterro del Naviglio dal Ponte delle Torricelle al ponticello Rigoni (lungo la Riv. Tito Livio, a fianco dell' ex-albergo Storione)
 - 7) 2 settembre 1960 la Giunta Comunale ratifica la relazione di collaudo di questo ultimo tratto.
- I predetti interrimenti sono stati in piccola parte non effettuati. Sono rimasti scoperti sia il canale S. Chiara, cioè il Naviglio che attraversa "in botte" Via Umberto I e costeggia Riv. Ruzante, sia il Naviglio Interno fra ponte delle Torricelle e ponte della Specola.



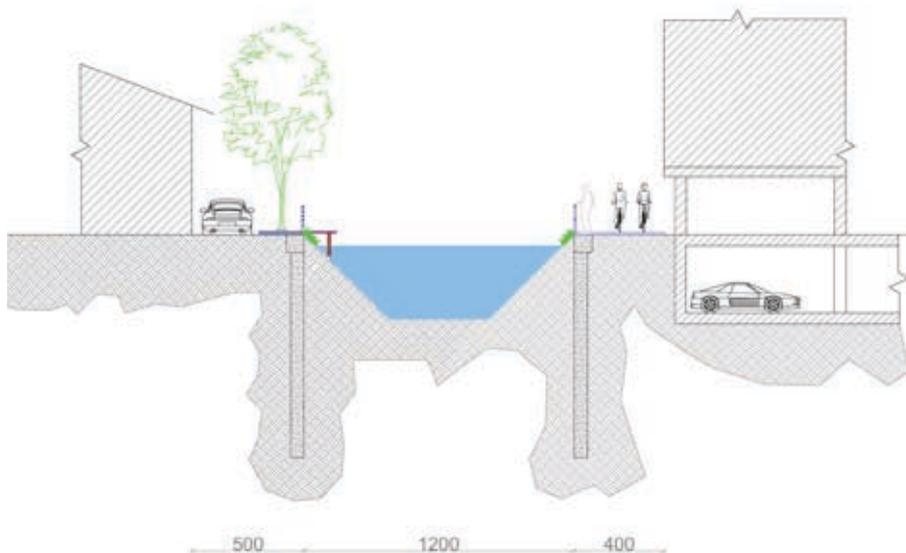
Nel 1999, su richiesta degli Amissi del Piovego, sono iniziati i lavori di riapertura del Naviglio a valle delle Porte Contarine, effettuati dal Genio Civile di Padova, con la collaborazione del Comune di Padova e della Società Aps. Il progetto si presenta come la prosecuzione di quanto già eseguito nel 1999 e che nei vari documenti, convegni, incontri di studio sulla navigabilità del Piovego viene costantemente auspicata. Infatti nel 1999 è stata resa possibile la fruizione, per fini turistici e didattici, di tutto il complesso monumentale delle Porte Contarine. Interventi di questo tipo sono stati previsti e attuati a Salerno "Parco fluviale lungo il fiume Irno" anno 1999; a Roma "Progetti per il Tevere" anno 2003; a Barcellona "Nuovi segni d'acqua a Barcellona" anno 1995; a Bilbao "Il paesaggio fluviale del Nervion a Bilbao" anno 2000; a Valencia "El Jardí del Turia a Valencia" anno 2002. Recentemente, gennaio 2010 il Comune di Bologna con la collaborazione del Consorzio della Chiusa del Reno ha previsto la riapertura del canale di Piazzetta della Pioggia, la cui lunghezza è di circa m 60.

PROFESSIONISTI

Pasquale Minuto

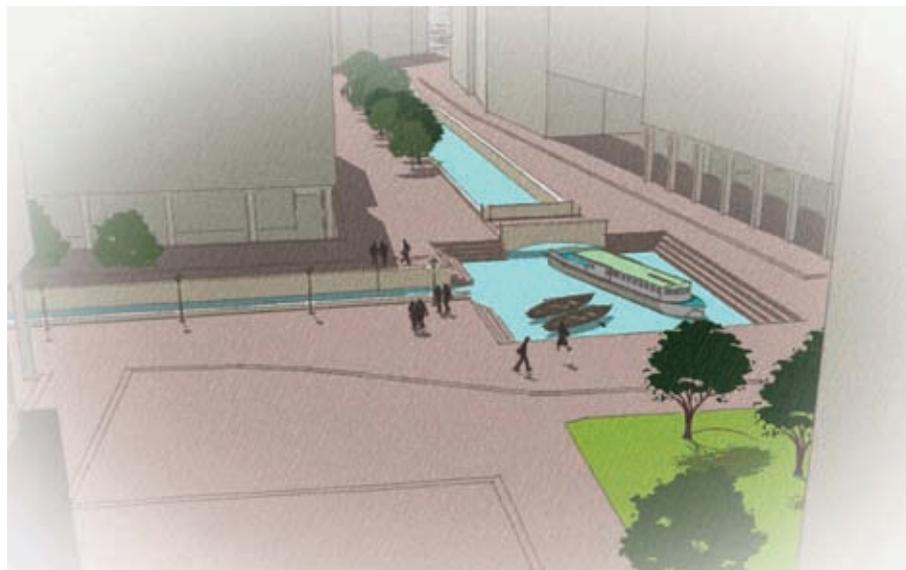
Affianco Sezione tipo. Da una verifica di larga massima, visto che la dimensione attuale della via Matteotti è di circa m 20,00 nella parte più stretta (vedi elaborato n°4), è stata ipotizzata la seguente sezione:

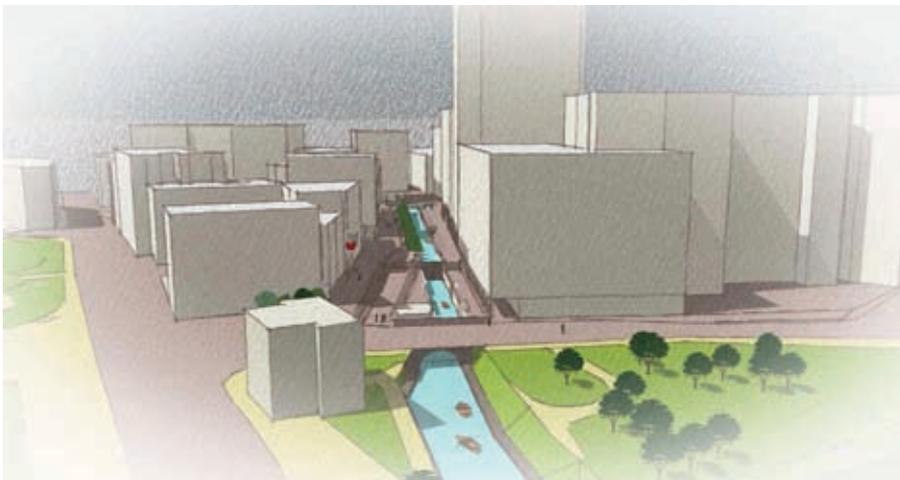
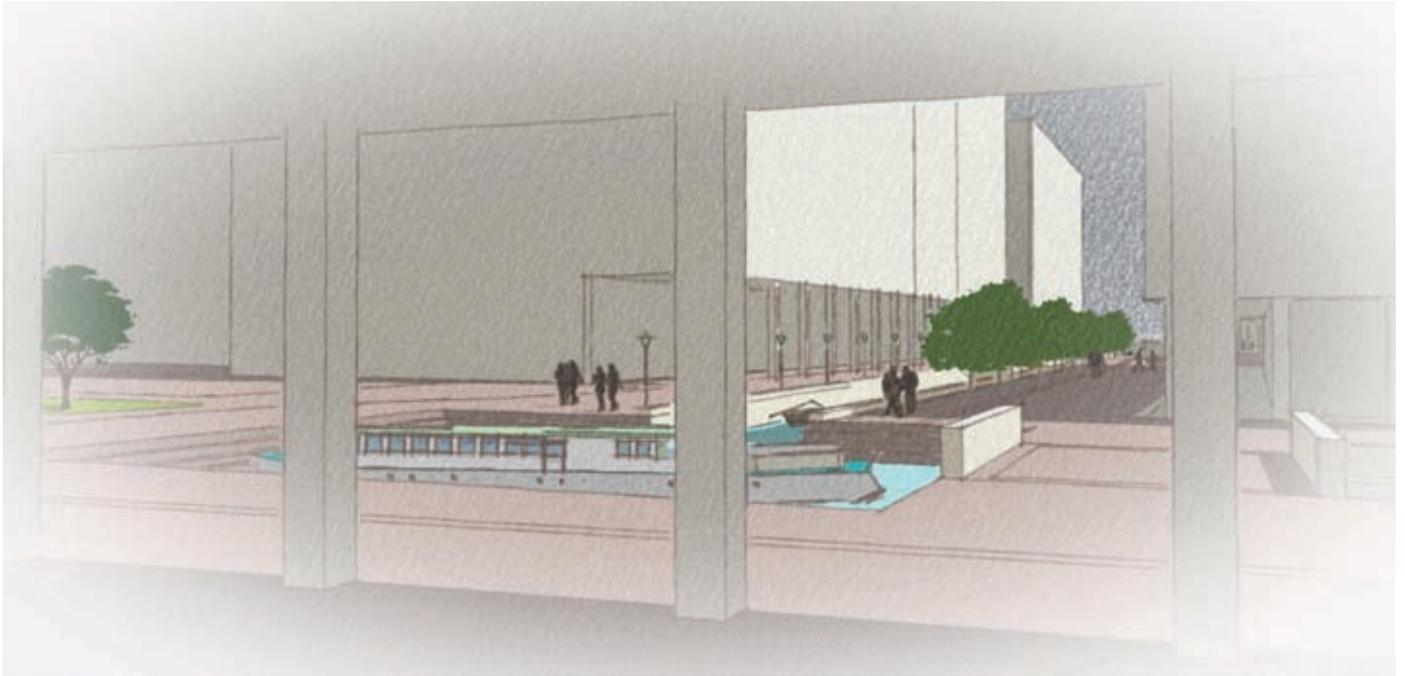
- 1) Percorso pedonale e ciclabile di m 4,00 in sinistra idraulica che serve anche per garantire l'accesso agli attuali garage Europa, piazzetta Conciapelli e piazzetta Sartori;
 - 2) Canale di m 12,00;
 - 3) Strada di m 5,00 per l'accessibilità agli edifici prospicienti (destra idraulica);
 - 4) Allargamento del bacino idraulico in corrispondenza di largo Europa fino a circa m 20,00 di diametro in modo da permettere l'evoluzione delle barche;
 - 5) Costruzione di un ponte di collegamento tra le due nuove rive all'inizio dell'attuale Largo Europa;
 - 6) Costruzione di un'idrovora, che deve attingere dal Piovego (può essere ampliata quella già esistente) per garantire il flusso d'acqua al nuovo canale;
 - 7) Costruzione di una nuova fognatura separata.
- Sono previsti anche la costruzione di una serie di diaframmi in c.a., paralleli al canale, tali da proteggere gli edifici esistenti, i quali edifici presentano nella parte interrata garage sotterranei e magazzini.



Necessario predisporre una nuova sede per tutti i sottoservizi (acquedotto, gas, luce, fognatura, telefoni) attualmente presente in via Matteotti e Largo Europa. Detti servizi potranno essere posizionati sotto la pista ciclabile e sotto la strada di m 5,00. Per questo tipo d'intervento può essere esaminata la possibilità di costruire un cunicolo multiservizi con il vantaggio di garantire l'ispezionabilità e la manutenzione degli stessi evitando ulteriori demolizioni lungo le strade.

Di primaria importanza risulta anche la realizzazione di una nuova fognatura di tipo separata che attualmente risulta di tipo misto. I vantaggi di un tale intervento sono almeno due: diminuzione della quantità di depurazione delle acque e maggior alimentazione del nuovo canale.





In questa pagina disegni e viste dell'area di progetto. Risulta evidente che il ripristino del Naviglio Interno lungo Via G. Matteotti e Largo Europa è di difficile realizzazione, essendo stata modificata completamente l'urbanistica dei luoghi preesistenti con la demolizione di tutti gli edifici allora esistenti, con la costruzione di nuovi edifici completamente diversi dai precedenti, modificando completamente in quella zona l'assetto urbano della città. La riapertura del Naviglio Interno che qui si propone deve tenere presenti le realtà attuali, garantendo l'accessibilità e la sicurezza degli edifici e delle attività oggi esistenti. La lunghezza totale dell'intervento di riapertura del Naviglio è di circa 250 metri.

