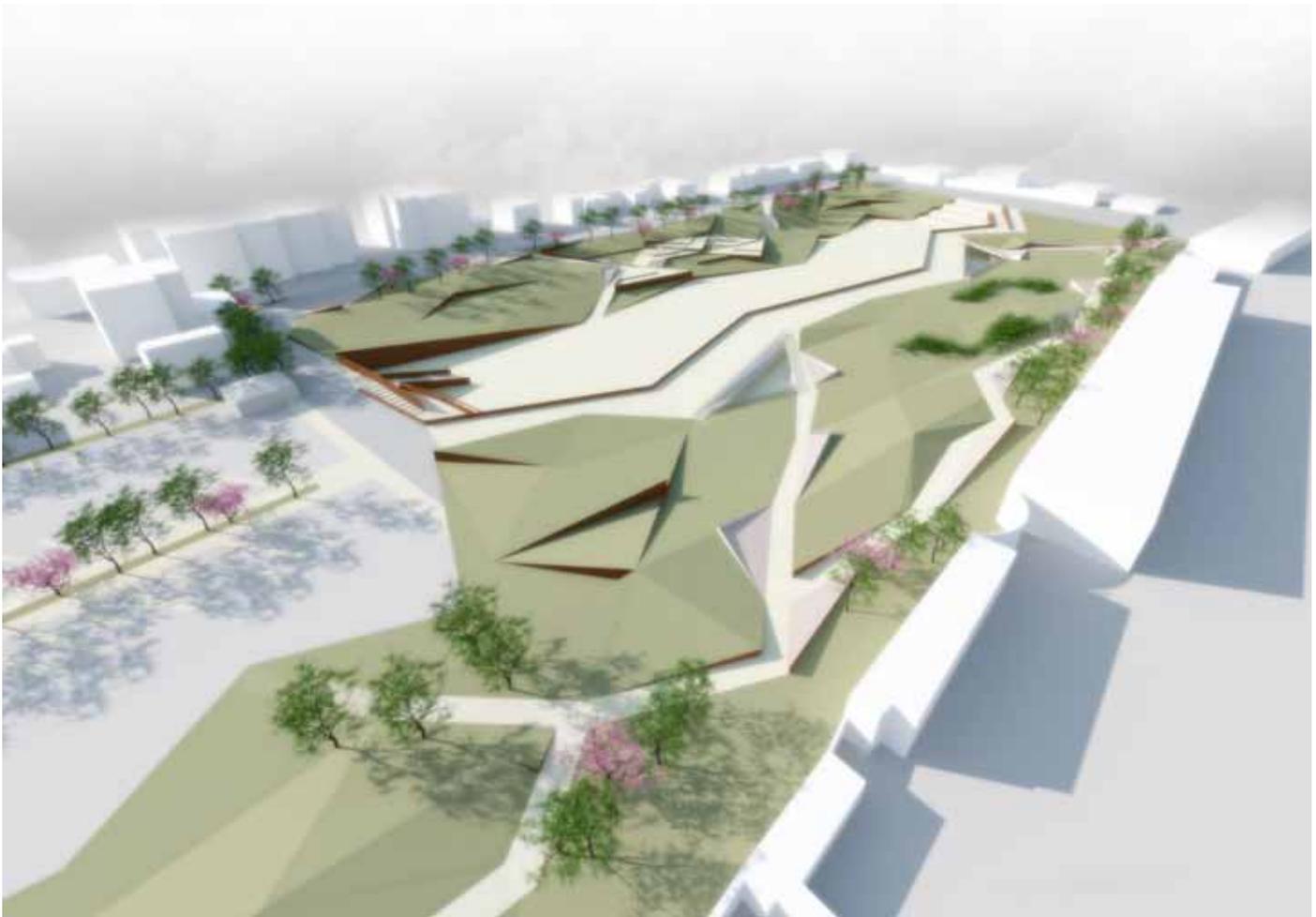


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA  
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA  
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Letizia Carducci, Francesca Carolato, Luigi Guarato, Daniele Traverso



Sopra: vista render del nuovo parco e porta sulla città  
realizzato nell'area dell'ex Foro Boario.

### Una porta sulla città. Ex Foro Boario, Prato della Valle

Il progetto per la riqualificazione dell'ex Foro boario scaturisce dall'idea di dare movimento fisico all'area in oggetto, attraverso la realizzazione di percorsi, connessioni, piazze a livelli diversi.

L'area è divisa in due zone, una esclusivamente pedonale ed una carrabile. Questa separazione consente che non vi siano interferenze tra le funzioni che si sviluppano nell'area. Nella zona carrabile il traffico è diviso ulteriormente: accesso delle automobili al parcheggio interrato, accesso delle corriere al parcheggio a raso, corsia di scorrimento affiancata. Nella zona pedonale, la linea direttrice che collega i parcheggi alla porta di Piazzale Rabin viene segmentata per movimentare il percorso e per creare spazi articolati e mutevoli.

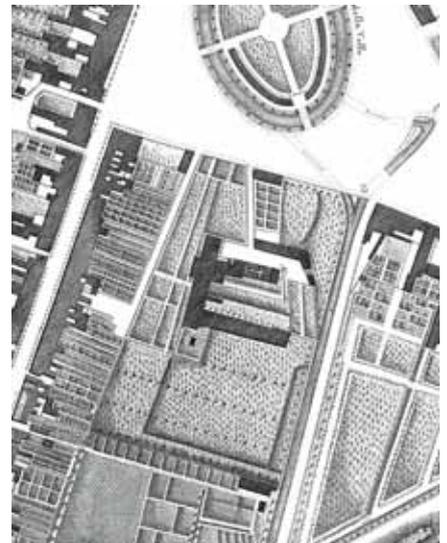
Il percorso centrale, che nel contempo svolge anche la funzione di piazza, viene portato ad un quota inferiore in modo da proteggere il quartiere residenziale affiancato dai rumori e creando allo stesso tempo un effetto scenografico sulla porta della città e su Prato della Valle.

Il terreno viene modellato per creare due livelli: il superiore per i cittadini e quello inferiore per i turisti. A quota zero, il livello viene suddiviso ulteriormente in due percorsi, a sinistra quello che permette ai residenti di accedere all'area, a destra un percorso ciclopedonale unitario che collega Prato della Valle con i bastioni. Attraverso questi elementi a diverse quote, si realizza un volume che può essere sfruttato per la collocazione di spazi ricettivi per il turismo ed altre strutture pubbliche polyvalenti.



A sinistra: area di intervento evidenziata da ortofoto

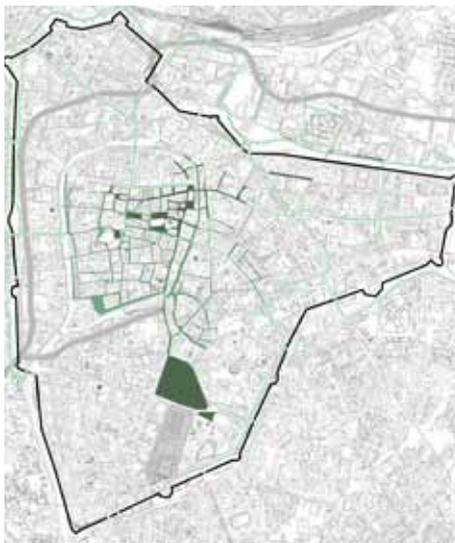
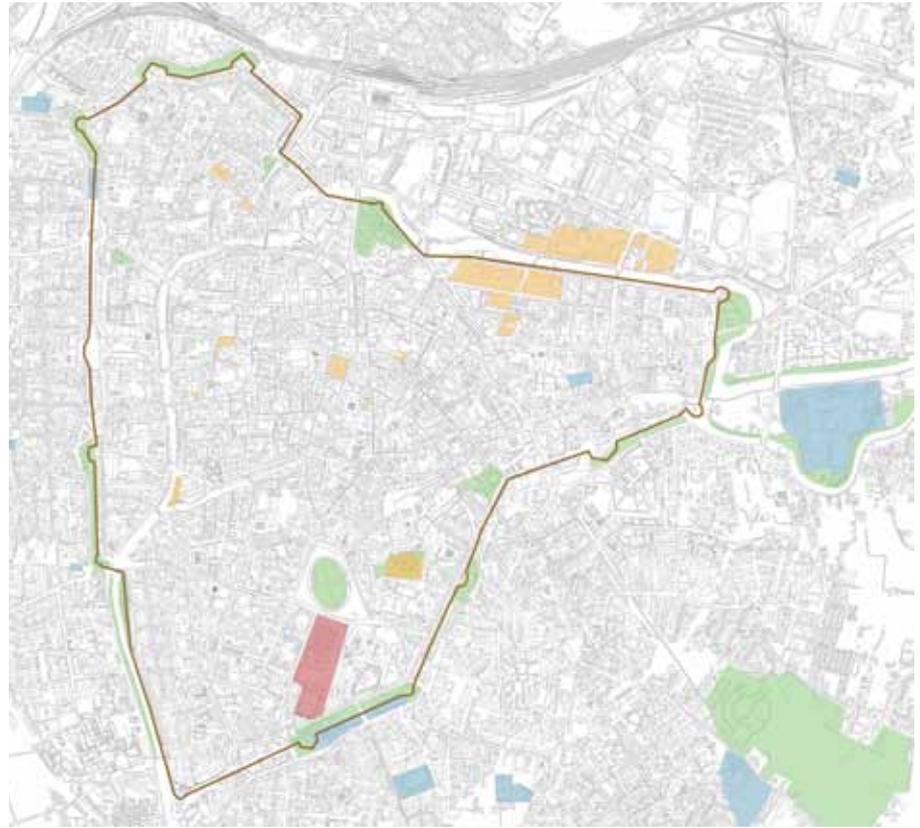
Sotto: cartografie storiche dell'area in esame. Nello specifico: Pianta di Padova di Giovanni Valle (1779 - 1784) e Catasto Napoleonico (1810 - 1811)



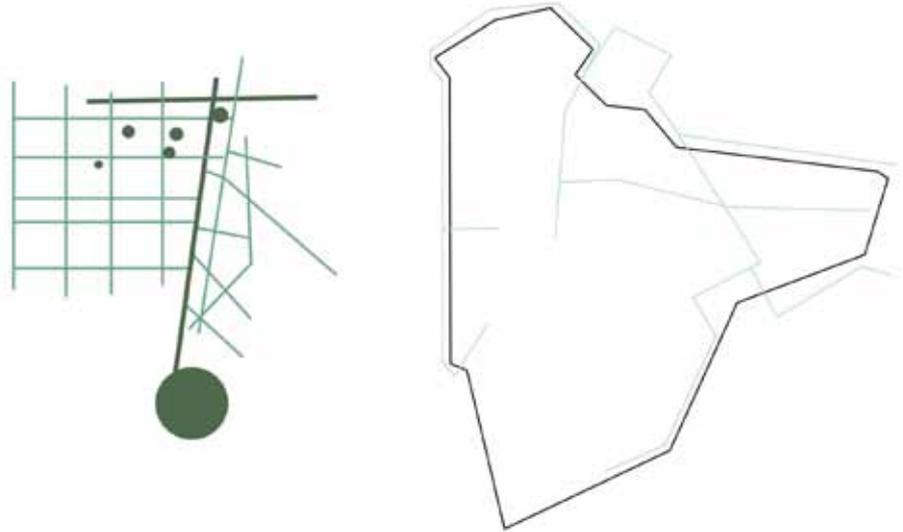
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA  
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA  
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Letizia Carducci, Francesca Carolato, Luigi Guarato, Daniele Traversozi

A destra: la tavola delle tipologie insediative esistenti. Essa evidenzia come nella città sia ampia la presenza di aree sportive e da qui la possibilità di rimuovere la funzione dal progetto. La distanza dai poli universitari dell'Ex Foro Boario rende poco adatta l'area ad accogliere queste destinazioni. L'area si presta invece ad un'occasione di valorizzazione del sistema del verde cittadino per lo più collocato lungo le mura. In particolare il progetto mette in connessione il Prato della Valle e il Giardino Appiani sui Bastioni.



A destra: le zone a traffico limitato sono distribuite in modo uniforme lungo il centro storico. Diversamente le aree pedonali sono puntuali ad eccezione di due viali ortogonali, uno dei quali, connette proprio con Prato della Valle. Le piste ciclopedonali si sviluppano prevalentemente lungo le mura cittadine.





Sopra: l'area esistente è suddivisa in due zone per evitare interferenze tra gli accessi (1). Quella carrabile presenta un parcheggio a livello interrato e un accesso a raso per corriere con corsia di scorrimento affiancata (2). Nella zona pedonale, la linea direttrice che collega i parcheggi alla Porta di Piazzale Rabin è segmentata per movimentare il percorso e creare spazi articolati (3).



Sopra: il percorso pedonale è portato ad una quota inferiore per ridurre l'impatto dei rumori sull'abitato (4). Il terreno viene quindi modellato su più livelli per le diverse utenze (5). Si creano spazi e volumi per accogliere funzioni pubbliche (6).



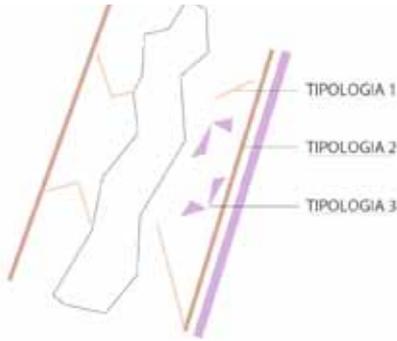
A sinistra: viste render del sistema progettuale del verde. Il percorso pedonale su via Carducci e le sedute gradoni nell'area per allestimenti artistici temporanei.

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA  
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA  
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Letizia Carducci, Francesca Carolato, Luigi Guarato, Daniele Traversozi

A destra: studio dell'arredo urbano che riprende l'assialità di Prato della Valle con un sistema di sedute o oggetti modulari che rispondono con unico design a diverse esigenze.

Sotto: la disposizione delle aiuole con tipologie di fiori e arbusti che variano per dimensione a seconda delle funzioni (schermatura o arredo).



AIUOLE

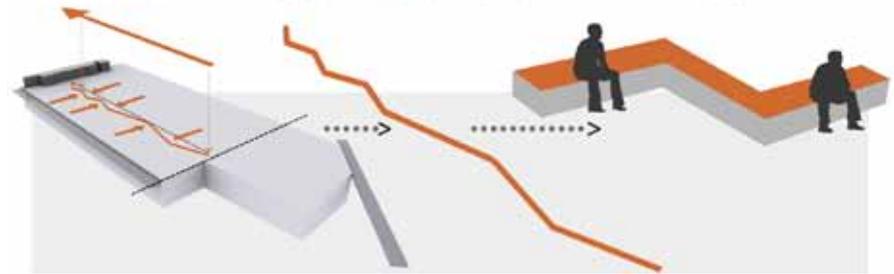
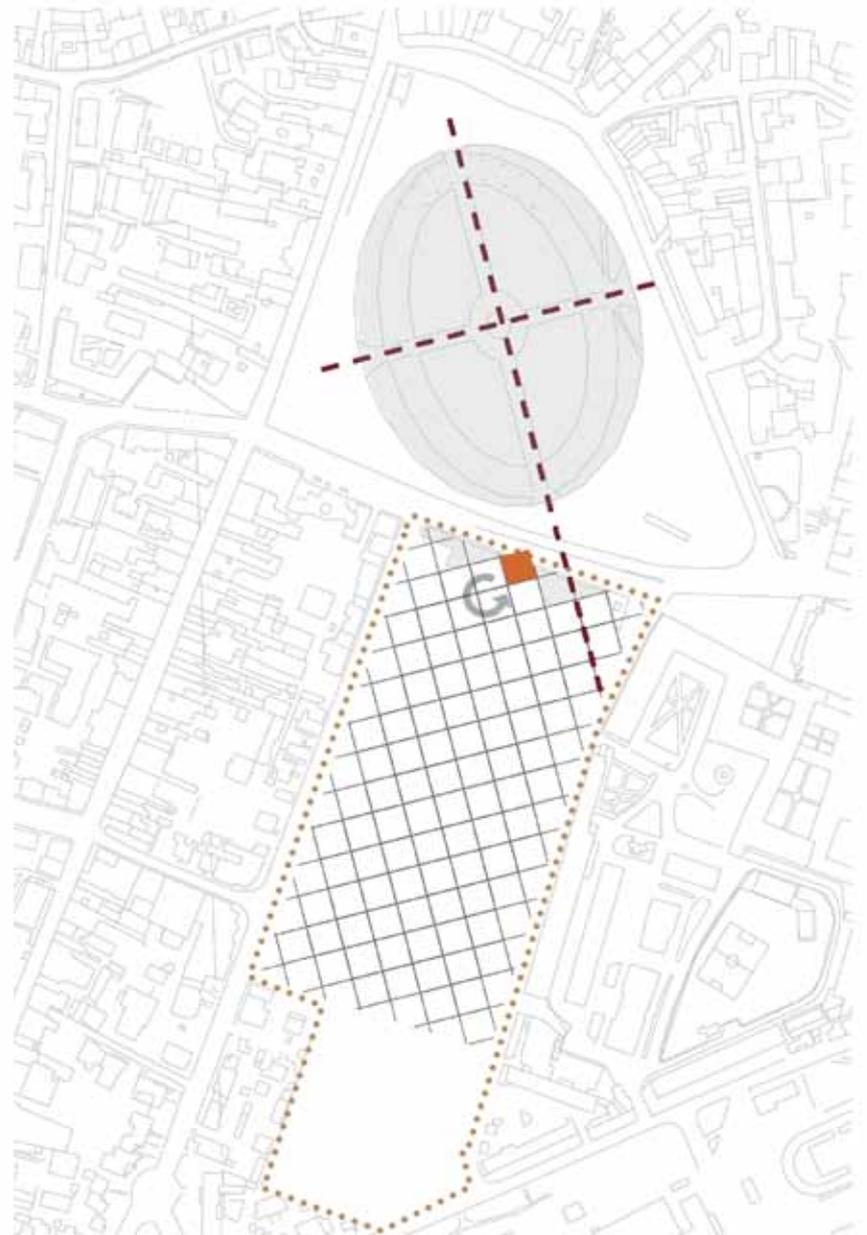
TIPOLOGIA 1

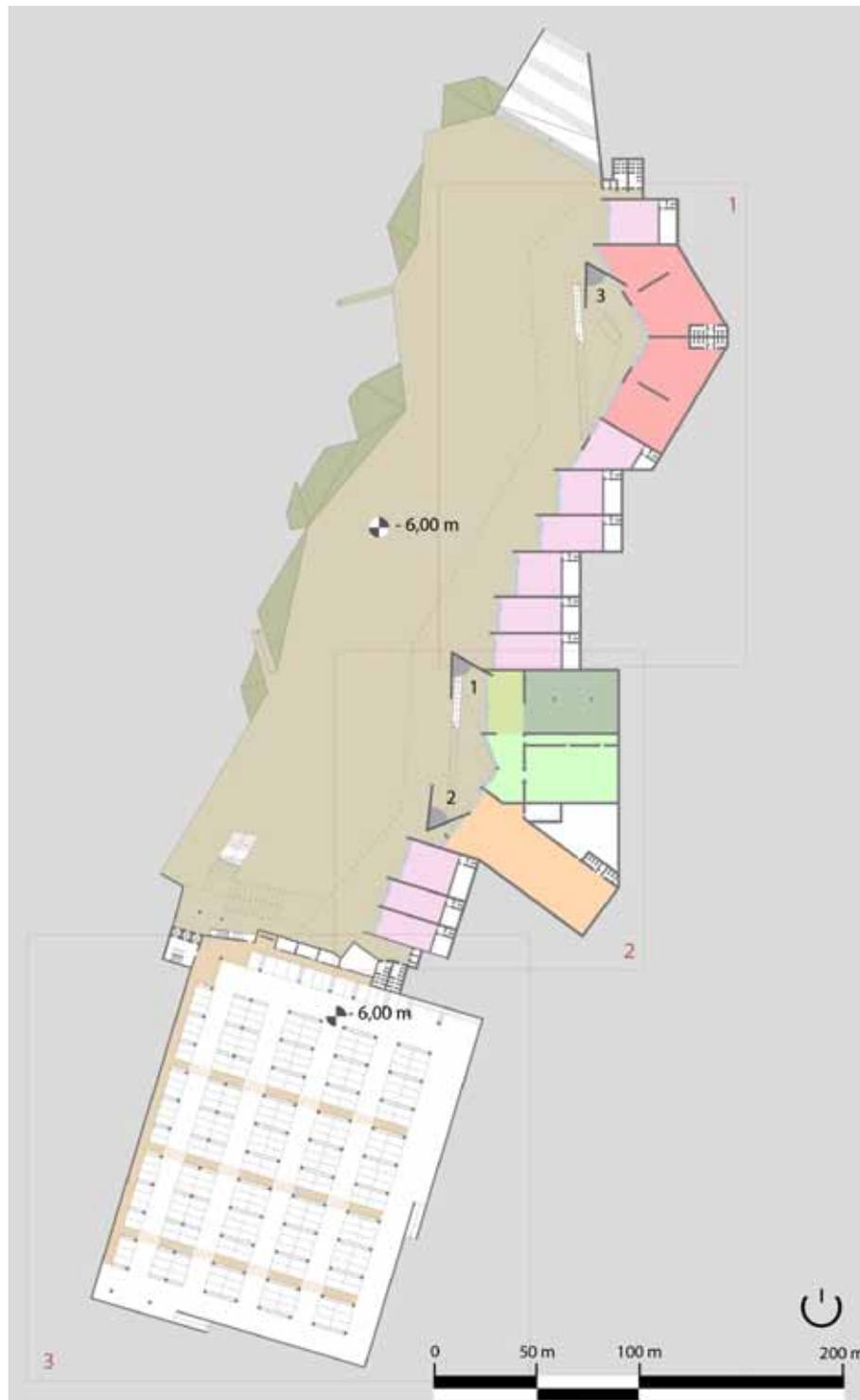


TIPOLOGIA 2



TIPOLOGIA 3





## LEGENDA

- Spazi commerciali - 1625 m<sup>2</sup>
- Sala espositiva - 800 m<sup>2</sup>
- Auditorium - 680 m<sup>2</sup>
- Bookshop - 460 m<sup>2</sup>
- Caffetteria - 180 m<sup>2</sup>
- Locali per il divertimento - 1150 m<sup>2</sup>

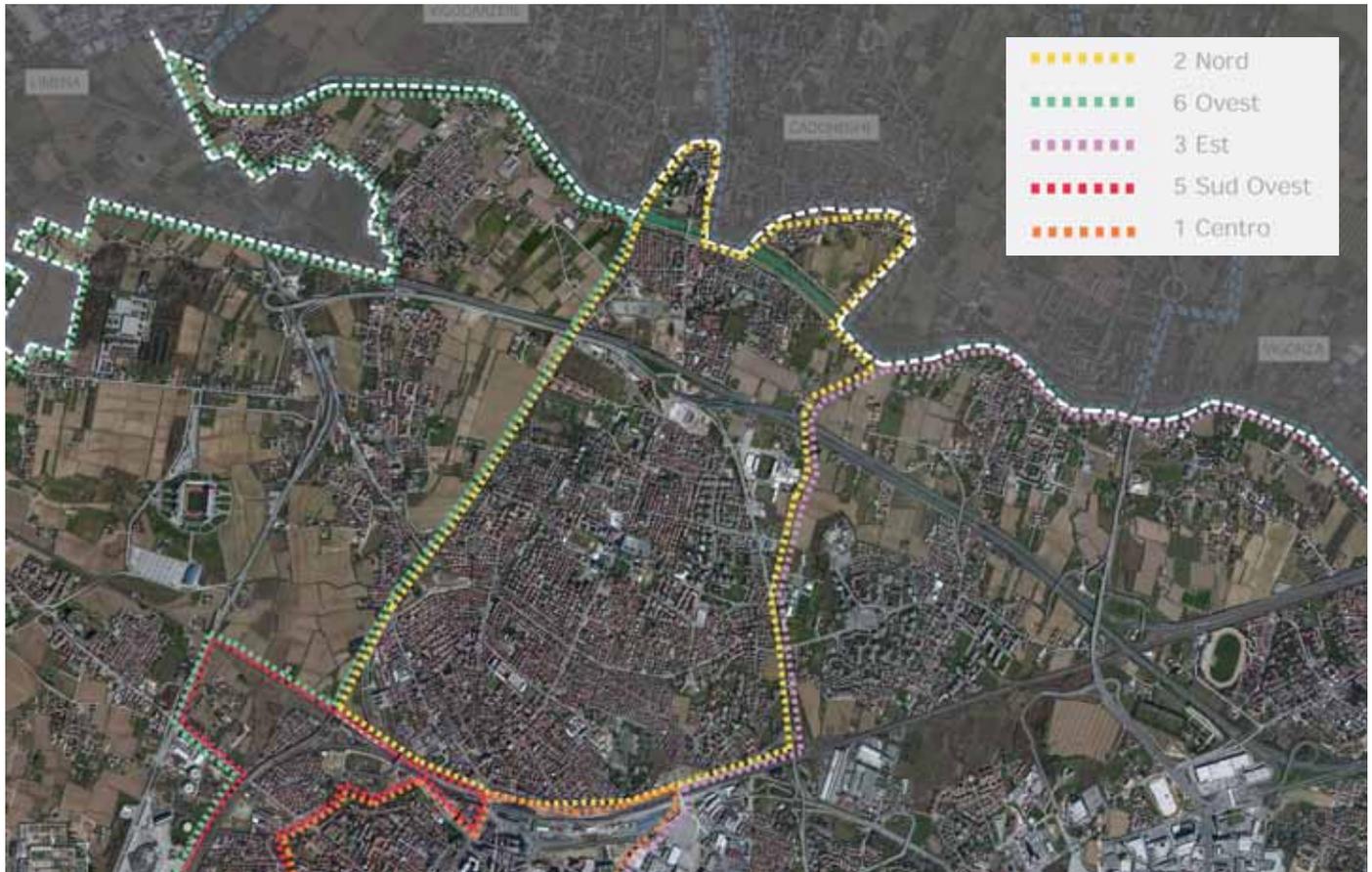
A sinistra: schema della pianta progettuale con evidenziate le varie funzioni. Nel tratto finale della piazza sono insediate attività per il divertimento, anche notturno e in condizioni atmosferiche avverse, grazie alla posizione interrata (1). Nella parte centrale, nuovi spazi pubblici di promozione della città, quali sala espositiva, auditorium e bookshop (2). Nella zona di ingresso all'area sono previsti parcheggi diversificati a seconda delle tipologie di veicoli (3).  
In basso la leggenda.

Sotto: viste render della piazza. Il percorso pedonale a quota - 2,00 m con veduta degli spazi di divertimento e pubblici interrati.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA  
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA  
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Alessandra Tiziano, Argentina Scomparin, Massimiliano Vescovo, Paolo Zorzi



Sopra: tavola di inquadramento territoriale del Quartiere 2 Nord preso in esame dal progetto. Esteso su 6,71 km<sup>2</sup>, il territorio situato nella zona nord di Padova è formato da quattro unità urbane: Arcella, San Bellino, San Carlo e Pontevedgarzere.

### Una nuova centralità per Pontevedgarzere

Il progetto prevede la riqualificazione dell'asse infrastrutturale principale di Pontevedgarzere e delle aree edificate che si trovano lungo l'arteria. In particolare si è pensato alla realizzazione di un parco lineare come idea di riqualificazione dei vuoti urbani e delle aree dismesse. È un percorso verde che dal Brenta si sviluppa verso sud inglobando le nuove aree progettate nel tessuto urbano.

La linea del tram esistente SIR1 attualmente ha il capolinea nord a Pontevedgarzere. Idea di progetto fondamentale è di prolungarla oltre il Brenta fornendo alla frazione la possibilità di usufruire di questo servizio e permettendo agli abitanti dei comuni limitrofi a Padova di entrare in città con i mezzi pubblici. La strada principale che attraversa Pontevedgarzere, risulta una cesura importante per il quartiere, in particolar modo per la quantità di traffico veicolare che attraversa giornalmente l'area. Per ovviare a questa problematica, si è pensato di deviare il percorso viabilistico più a ovest per creare un'unica grande area insediativa centrale, con l'intento di fornire un centro prima mancante.

La presenza lungo Via Pontevedgarzere di vuoti urbani privi di destinazione specifica ha permesso il ripensamento di questa fascia come un parco lineare configurato tipo *boulevard*. Questo ha uno schema preciso che si mantiene per tutta la lunghezza della strada. Il marciapiede si sviluppa in adiacenza agli edifici commerciali, ed è separato dalla pista ciclabile da una fascia di verde caratterizzata da un filare di alberi. Questa a sua volta è schermata dalla strada da una striscia di verde che in corrispondenza delle attività commerciali ospita i parcheggi. Per tutelare l'incolumità di pedoni e ciclisti in corrispondenza degli incroci tra la strada principale e quelli di rango inferiore sono state previste isole di attraversamento ciclopedonale.

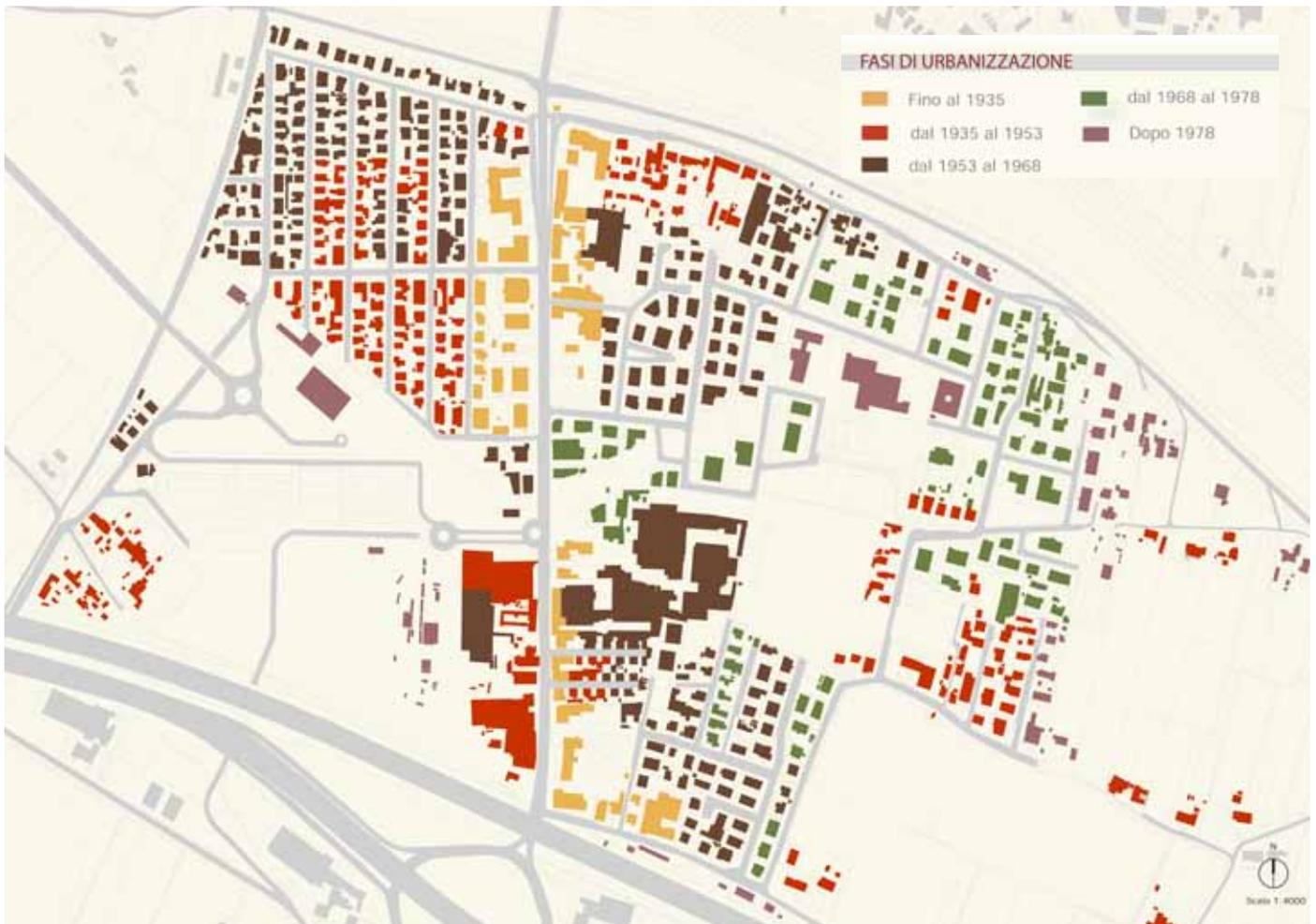
Sotto: l'area di Pontevedgarzere lungo il fiume Brenta, da una cartografia del 1910.





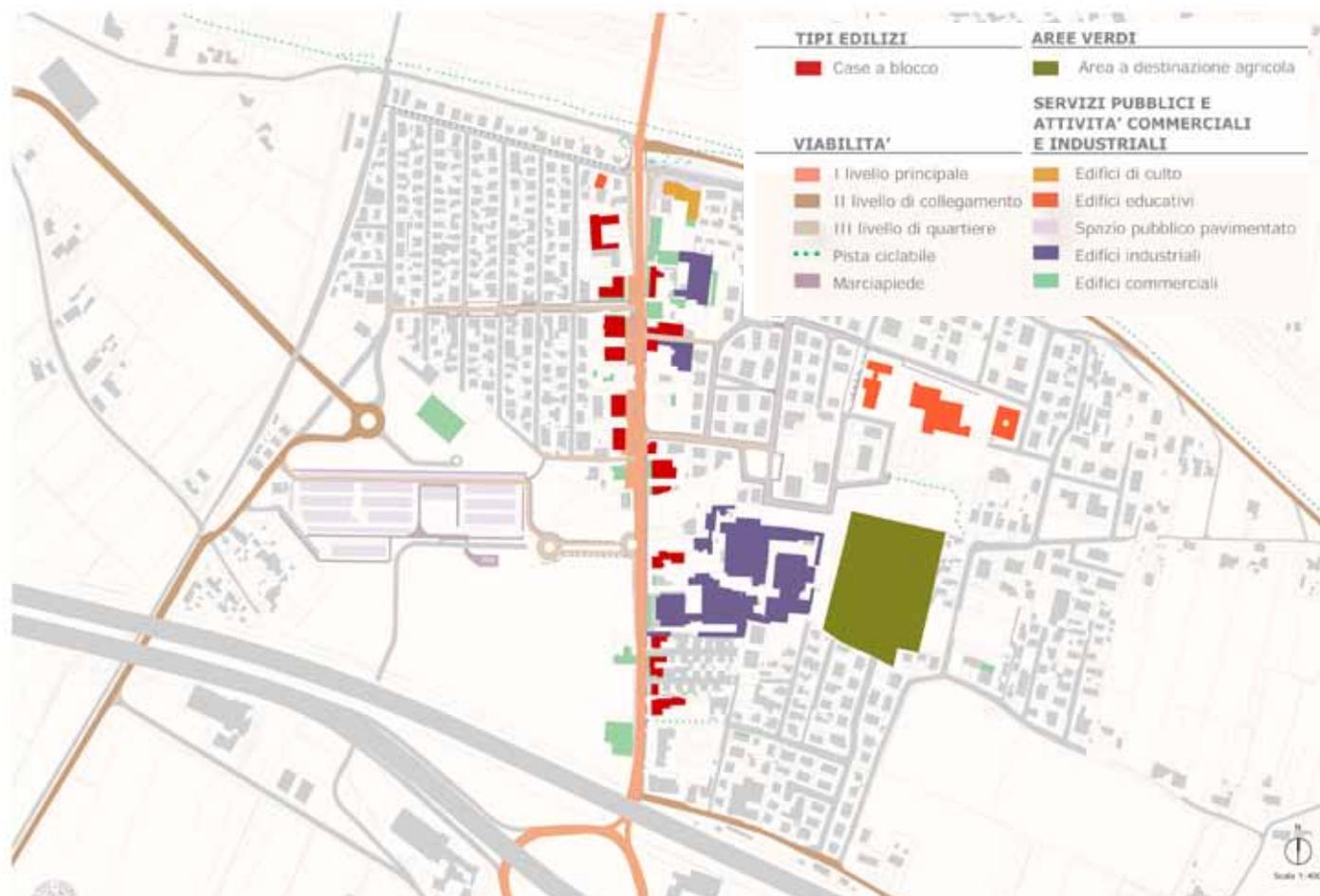
A sinistra: schema dei servizi pubblici, attività commerciali e industriali. Dall'analisi si nota che il quartiere è dotato di strutture scolastiche adeguate in rapporto alla popolazione (che sommata a quella di San Carlo e dell'Arcella - a formare il cosiddetto Quartiere 2 Nord - è di 38.118 abitanti). Vi si trova una parrocchia e una stazione di pubblica sicurezza. A ridosso di via Pontevigodarzere si riconoscono diverse attività commerciali, in particolare piccoli negozi al piano terra di edifici a blocco, e delle attività produttive, ormai in via di dismissione.

Sotto: tavola dell'analisi cartografica che mostra come fino al 1935 l'urbanizzazione sia limitata alla direttrice nord di uscita dalla città, lungo via Pontevigodarzere. Negli anni successivi il rione si sviluppa verso ovest, nello stato di fatto del 1968 si vede infatti già formato il nucleo storico, ovvero quello più ordinato, a griglia ortogonale. E negli ultimi decenni del secolo che lo sviluppo a est, più disordinato, attribuisce a Pontevigodarzere la sua conformazione attuale.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA  
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA  
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

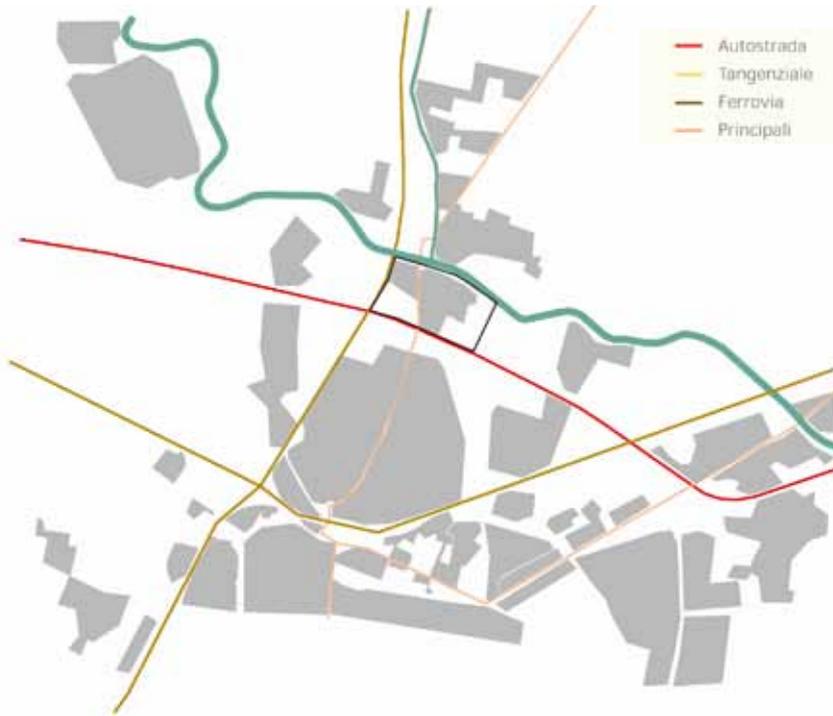
Alessandra Tiziano, Argentina Scomparin, Massimiliano Vescovo, Paolo Zorzi



Sopra: tavola di sintesi sulle analisi del quartiere di Pontevedgarzere che evidenzia alcuni elementi utili al progetto. Lungo la strada intercomunale SR307 nel tratto di Via Pontevedgarzere si inseriscono quattro tracciati di secondaria importanza che permettono al quartiere di comunicare dal lato est al lato ovest. Gli incroci delle strade secondarie con quella principale individuano alcune aree critiche. Queste strade sono fornite in modo adeguato di marciapiedi che permettono ai pedoni di muoversi attraverso il quartiere raggiungendo i vari servizi. Inoltre lungo il Brenta è presente una pista ciclabile attrezzata. Lungo la via principale prevalgono case a blocco per l'inserimento al piano terra di servizi commerciali.

A destra: schema dell'edificato. L'area in esame si sviluppa in un'area limitata dalle linee ferroviarie: la linea Venezia-Milano che segna il confine tra i quartieri 1 Centro e il quartiere 2 Nord e la linea Padova-Castelfranco che impedisce l'espansione urbana a ovest. Sono facilmente identificabili le aree industriali sviluppatesi grazie alla rettilinea del Brenta e lo sviluppo delle linee ferroviarie, a partire dall'inizio del '900.



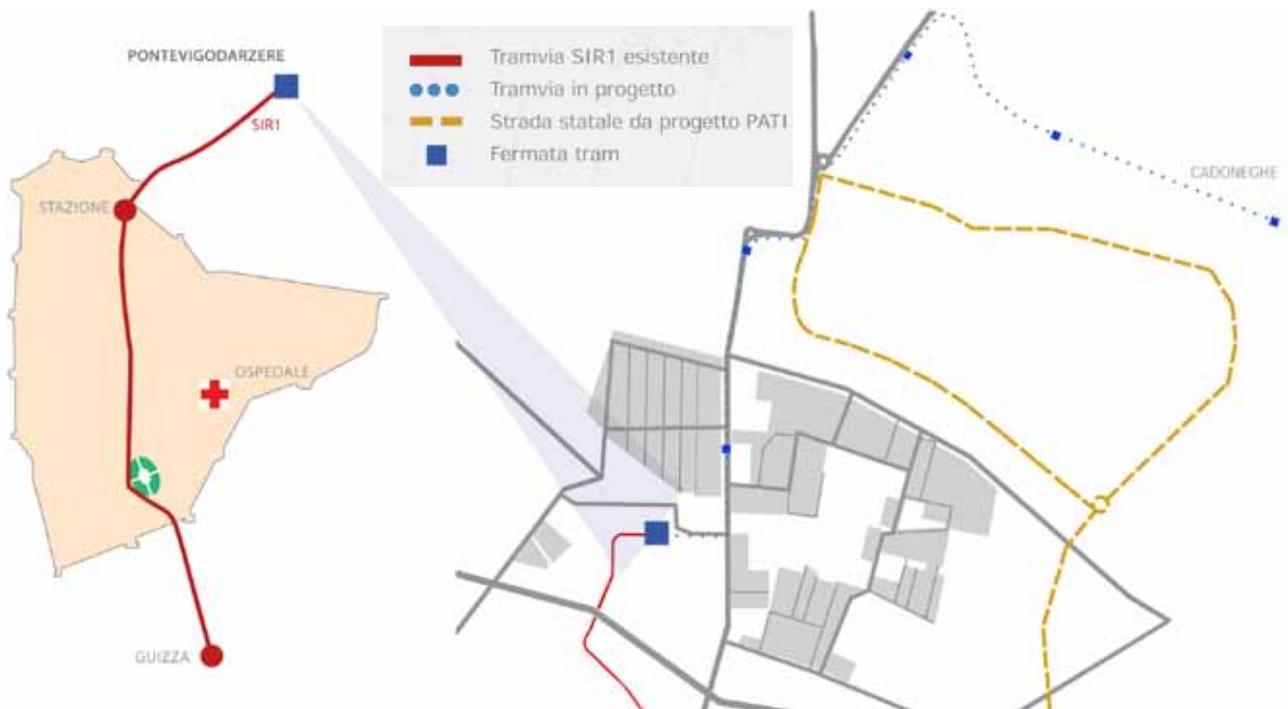


A sinistra: schema del sistema viario. Dall'analisi della viabilità a livello territoriale si nota che Pontevedgarzere pone in collegamento Padova con i comuni situati più a nord. Allo stesso tempo il territorio è stretto in una maglia infrastrutturale molto densa.

Il collegamento con il centro della città è attualmente garantito dal ponte sul Brenta, nodo a cui affluiscono due importanti strade la SS307, vecchia Statale del Santo che arriva da Castelfranco Veneto e la SP34.

L'autostrada A4 e la nuova tangenziale tagliano il territorio a nord di Padova in direzione est-ovest, mentre la nuova statale del Santo SS307 corre più a ovest decongestionando il traffico in entrata da nord.

Sotto: la scelta di prolungare la linea del tram SIR1 fino a Cadoneghe è dovuta a diverse necessità. Decongestionare le reti infrastrutturali viarie e quindi ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico. Dare a Pontevedgarzere una centralità ora mancante, proprio a partire dal nuovo percorso del tram che attraverserebbe l'area lungo la sua strada principale. In questo asse si crea un parco lineare che abbraccia diverse zone ora dismesse o non utilizzate.



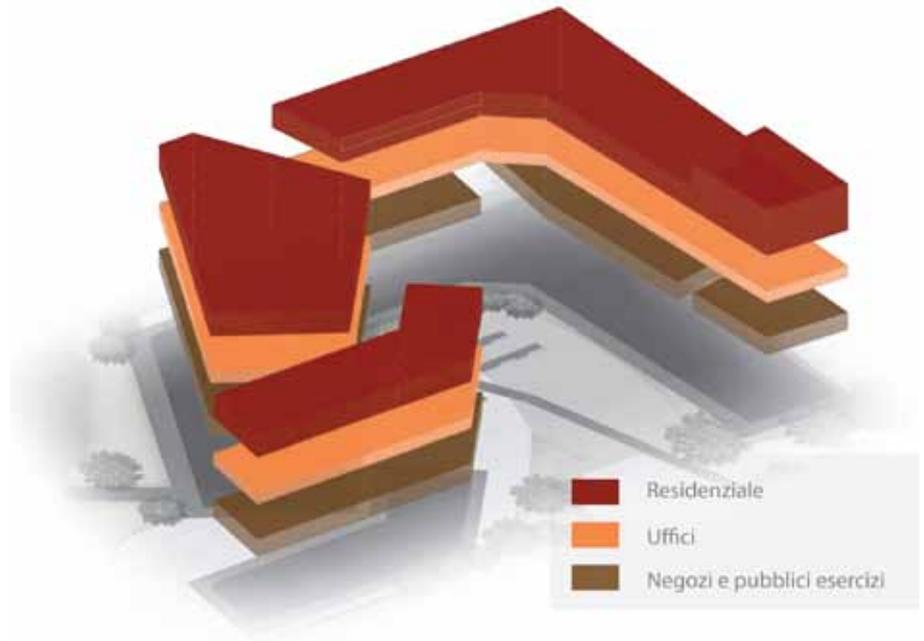
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA  
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA  
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Alessandra Tiziano, Argentina Scomparin, Massimiliano Vescovo, Paolo Zorzi



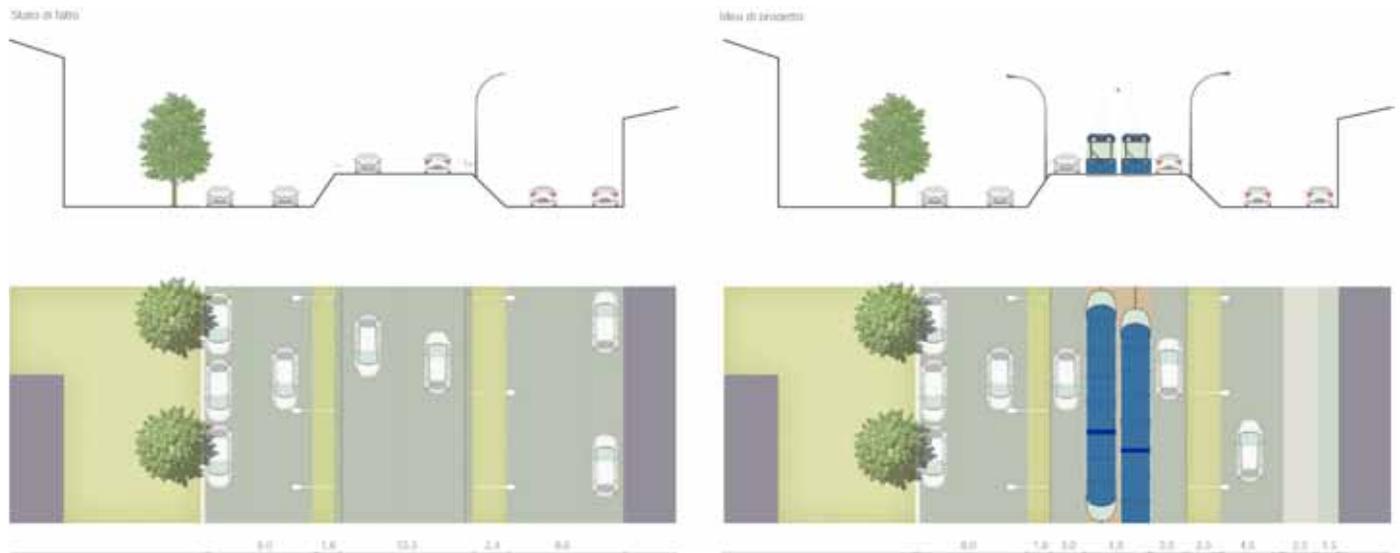
Sopra: viste render degli spazi ed edifici polifunzionali. Il nuovo insediamento prevede residenze per incentivare nuclei familiari a trasferirsi in un'area che ha subito un aumento dell'età media della popolazione. Un polo commerciale per creare un flusso in entrata e garantire i servizi necessari affinché Pontevedgarzere non rimanga satellite di Padova.

Uffici privati e pubblici raggruppati insieme per comodità dei cittadini. Significativa forma a corte che raccoglie un'ampia piazza pavimentata, luogo di aggregazione e di identificazione. Questa forma permette di chiudere la visuale verso le aree di parcheggio esterne garantendo la tranquillità dell'utente.



Sotto: alcune sezioni tipo relative alla nuova centralità di Pontevedgarzere.





Sopra e a sinistra: alcune sezioni tipo del prolungamento della linea del metrobus punta ad integrare la viabilità carrabile e tramviaria minimizzando l'ingombro stradale, nel rispetto delle norme di sicurezza e del codice stradale.

In continuità con l'assetto viario della strada che attraversa il quartiere dell'Arcella si è preferito riservare la fascia centrale al transito del metrobus e consentire il passaggio degli autoveicoli ai lati della carreggiata. Le caratteristiche e le dimensioni della pensilina di fermata sono del tutto omogenee a quelle presenti lungo la linea SIR1.

Sotto: viste render dell'area socio culturale. Posto all'ingresso del parco in un'area facilmente accessibile e in stretta relazione con i percorsi pedonali e ciclabili. Essa si pone come sede ideale per un centro di quartiere, un'aula di studio, un'emeroteca e una sala espositiva.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA  
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA  
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Nicoletta Dal Ronco, Giorgia Forzan, Giacomo Orlandini, Paola Vecelli



Sotto: cartografia del quartiere Savonarola e dall'area progettata da Davanzo (1963) situati a ovest della città di Padova.



### Cucitura verde. Un nuovo quartiere dalla integrazione e riqualificazione di due periferie

Il Progetto si prefigge di superare il margine lynchiano costituito dalla ferrovia, ricucendo insieme due settori urbani anticamente coesi: l'area dell'ex foro boario a ovest e l'ex quartiere Savonarola a est.

Le strategie utilizzate puntano a rendere più accessibile il settore a ovest insediando servizi che al contempo lo riqualifichino e attraggano la popolazione residente nei dintorni; si riesce così anche a movimentare il settore a est, sottraendolo al ruolo isolato periferico proiettato verso il centro storico.

Il risultato è la formazione di un unico quartiere eterogeneo e ben definito che assume un'identità autonoma sotto il profilo funzionale, uscendo dalle logiche radiali e assumendo un respiro metropolitano. Il verde gioca un ruolo importante all'interno del progetto, poiché, oltre ad accogliere i collegamenti ciclopeditoni nord-sud (piste), e est-ovest (passerelle), ospita gruppi di microservizi che garantiscono di presidiare il territorio in modo capillare.

Il progetto in particolare prevede la realizzazione di un quartiere di co-housing nella parte sud, con realizzazioni di orti urbani oltre alla riqualificazione funzionale dell'intera area dell'ex foro boario con creazione di parcheggi opportunamente dimensionati.

La continuità tra area ad est e ad ovest della ferrovia è assicurata dalla realizzazione di opportune passerelle pedonali.

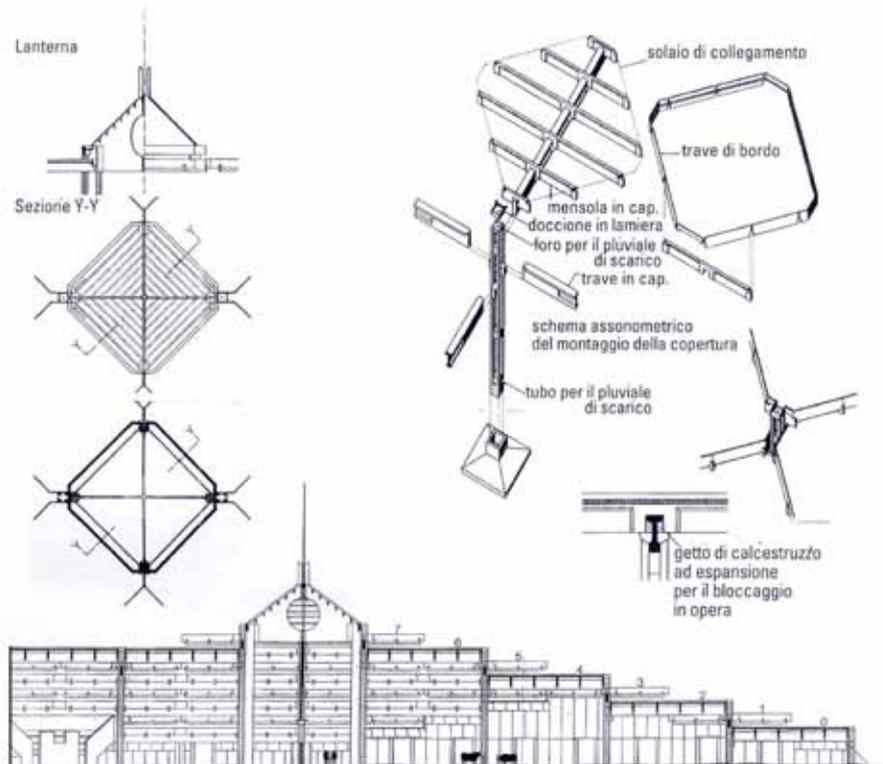


A sinistra: il maestoso Foro Boario di Padova è progettato dall'architetto Giuseppe Davanzo nel 1965 e inaugurato nel 1968. Nel 1966 fu conferito il Premio InArch come opera esemplare di architettura moderna. Le sue potenzialità non furono mai sfruttate al punto che negli anni Ottanta cadde in disuso e oggi è utilizzato in parte come magazzino comunale. Il complesso di 120.000 mq fu realizzato in un'area di 200.000 mq che includeva un macello ed altri edifici funzionali. La scelta architettonica si basa sulla necessità di coprire gli spazi garantendo un'efficace aerazione. Questa è ottenuta attraverso un sistema di lastre sfalsate che producono correnti ascensionali e luce diffusa negli ambienti.

Sotto: alcune foto storiche. In evidenza la prima fase di montaggio con incastro delle travi principali e secondarie sui pilastri, un interno del mercato con gli stalli per gli animali e una delle due lanterne del mercato con motivo geometrico regolare.



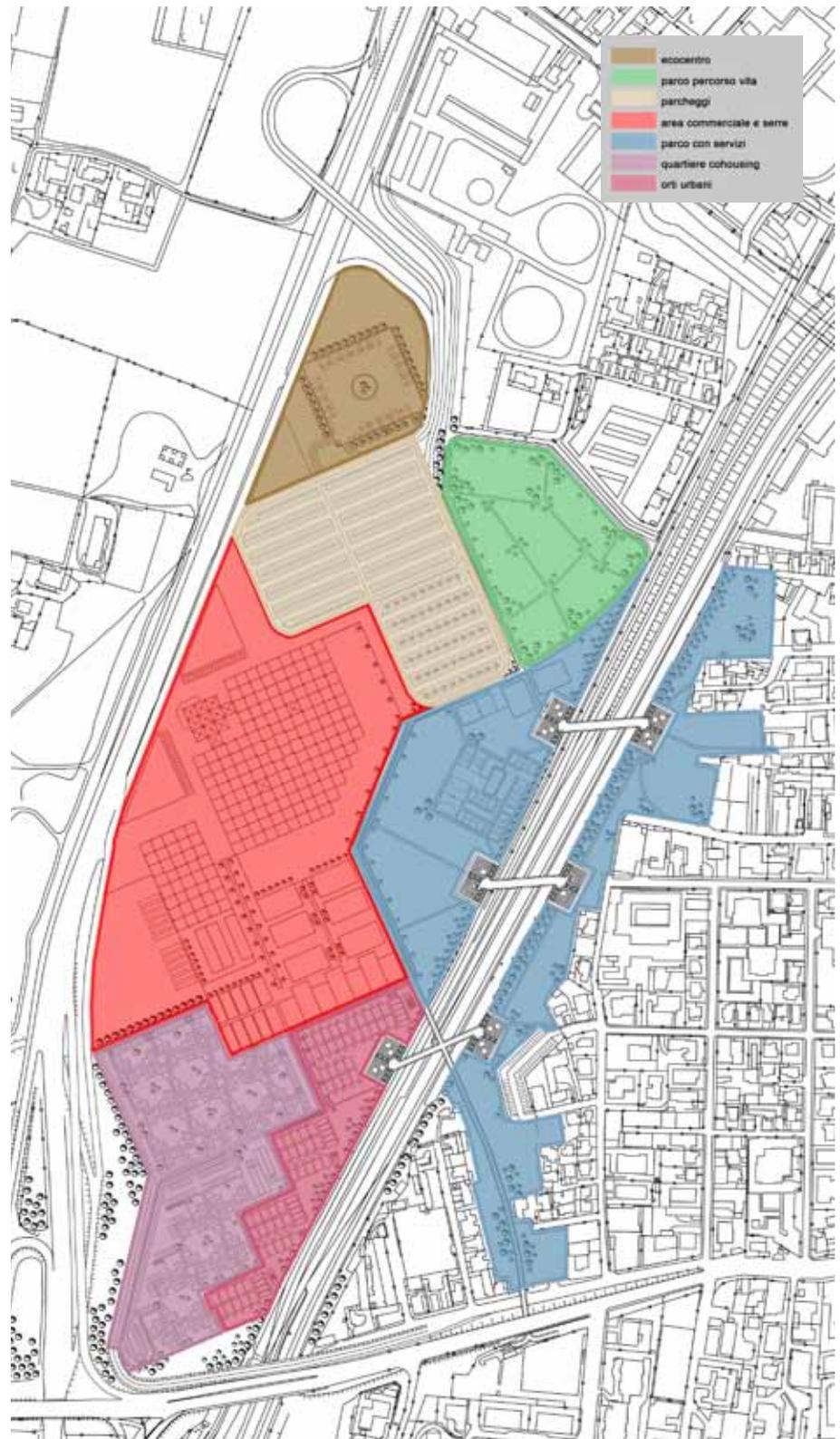
Sotto: disegni tecnici del sistema costruttivo che risulta essere per lo più prefabbricato.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA  
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA  
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

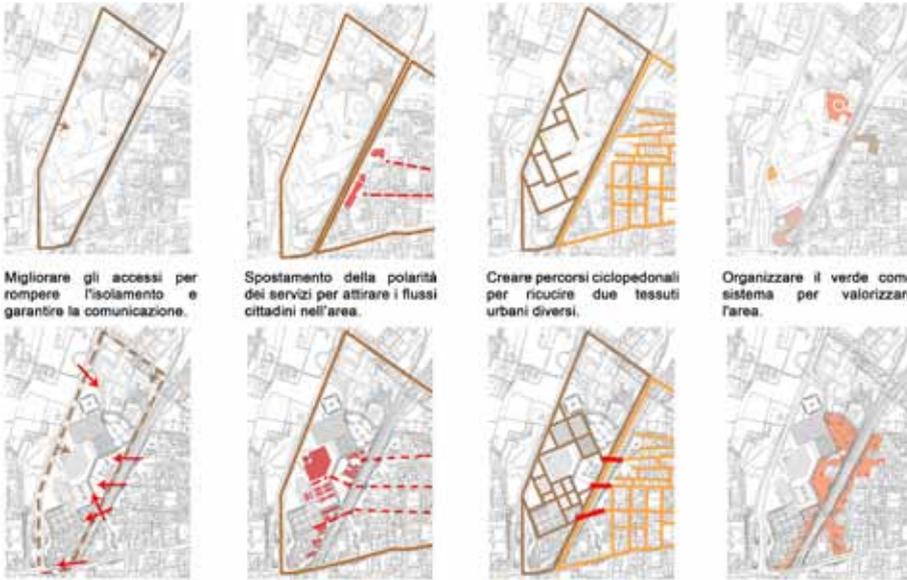
Nicoletta Dal Ronco, Giorgia Forzan, Giacomo Orlandini, Paola Vecelli

A destra: tavola con la ripartizione funzionale dell'area in esame. Si evidenzia l'area a parco con servizi che è disposta a cavallo del fascio di binari ferroviari per facilitare la permeabilità fra le due parti di città.



Sotto: analisi del sistema del verde.





A sinistra: alcune delle strategie progettate per realizzare una cerniera urbana tra due aree fisicamente interrotte dalla ferrovia.

Sotto: alcune immagini rendering del progetto.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA  
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA  
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

Nicoletta Dal Ronco, Giorgia Forzan, Giacomo Orlandini, Paola Vecelli



Sopra: nella riorganizzazione del ex mercato coperto si è cercato di conservare il più possibile le strutture originali e la distribuzione degli spazi. Le soluzioni tecnologiche impiegate volte a rendere confortevole uno spazio progettato per il bestiame, cercando di risolvere i problemi di isolamento determinati dalla struttura semi aperta del complesso.

Sotto: ogni cohousing ha a disposizione una porzione di orto urbano, da condividere con gli altri abitanti del quartiere Savonarola. L'iniziativa è stimolo per attività nell'ambito educativo. L'area è intesa come parco 'culturale' teso al recupero di specie a rischio e alla produzione ecocompatibile di prodotti comuni.





Sotto: i servizi al consumo (caffè, bookshop, palestra) sono raggruppati attorno ad una piazza e accessibili dalla mobilità veicolare, ciclopedonale e pubblica. La posizione di questi servizi serve anche a ricucire lo strappo provocato dai binari e attrarre quindi gli abitanti del quartiere di Savonarola.

