

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

Giacomo Cappellesso, Rossella Gambuto, Giulio Pasqualotto, Gregorio Xausa



Progetto di riqualificazione dell'ex Caserma Prandina

L'idea su cui si fonda la riqualificazione della caserma Prandina è che lo spazio si rigeneri solo se ritrova una funzione, se è vissuto e fruito regolarmente dai cittadini. Per questo motivo l'obiettivo del progetto è la creazione di un quartiere che non sia né dormitorio né esclusivamente commerciale, ma un luogo completo di spazi per la vita diurna, notturna e quotidiana.

Inoltre l'allocatione dell'attuale caserma pone in luce anche un altro aspetto: la mobilità su gomma e quella fornita dai mezzi pubblici, in quanto la caserma si pone alle porte (in senso letterale) del centro storico di Padova. Consci di questi aspetti si è considerato quali funzioni assegnare alla zona e che accessi porre in essere.

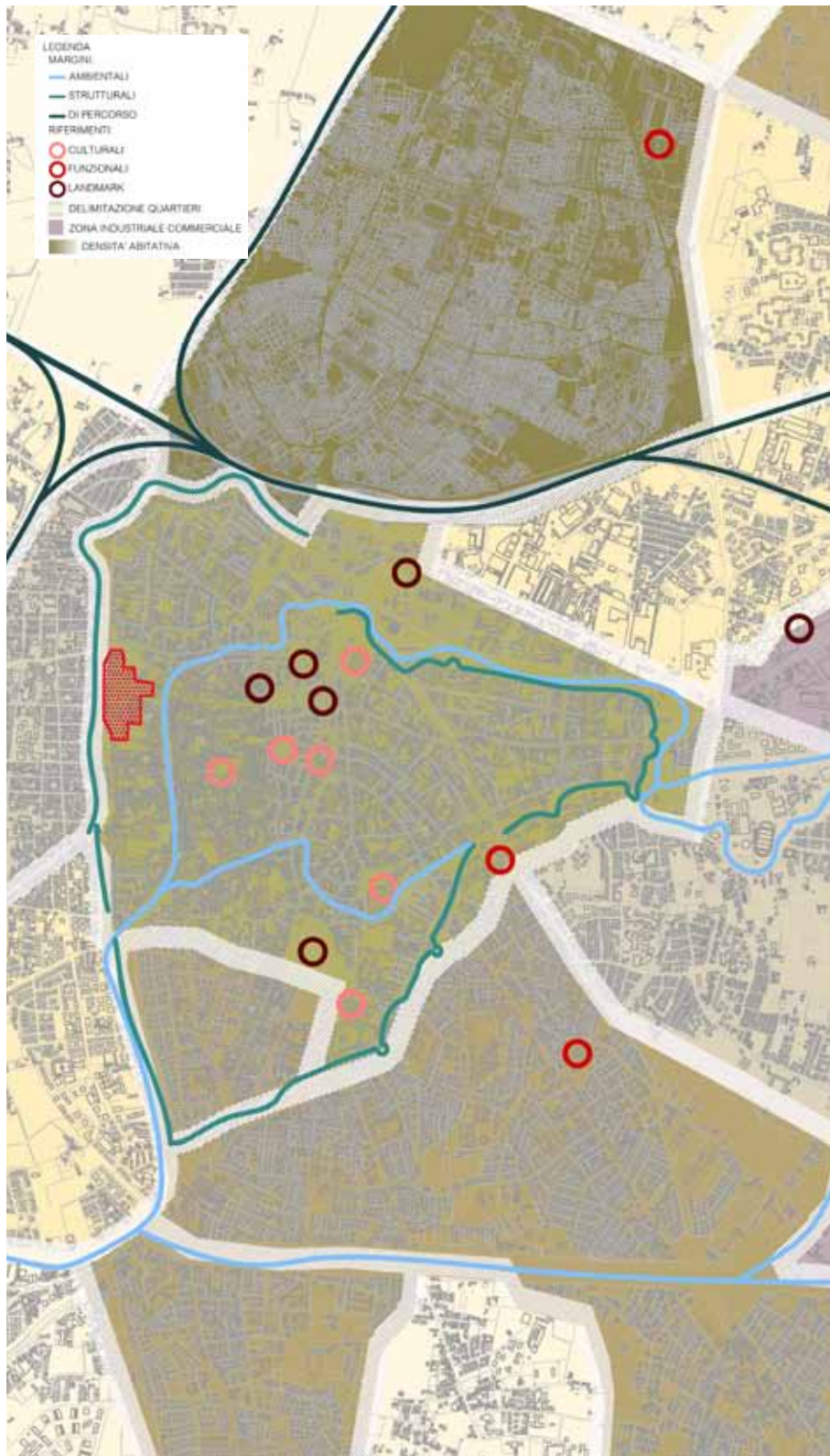
Per quanto concerne le funzioni si è valutato opportuno assegnare una zona residenziale all'area meridionale, perché più intima e meno accessibile dall'esterno, una zona mista con funzioni residenziali e direzionali nella striscia di transizione tra residenze e zona commerciale-notturna, zona posta centralmente ed integrata con la struttura dell'ex caserma, ed un parcheggio per automobili e bici nel quadrante affacciato su Corso Milano.

Per la viabilità sono stati posizionati due accessi carrabili da via Nicolò Orsini, uno riservato ai residenti ed uno pubblico, ed uno esclusivamente residenziale da vicolo S. Benedetto. Infatti per quanto questa via potesse essere sfruttata come un ingresso diretto al centro dell'area, si è preferito non sovraccaricare il traffico della strada. In questo mix di aree funzionali sono integrati percorsi pedonali e ciclabili, parchi e piazze pavimentate, in modo da ottenere un quartiere permeabile e connesso. Inoltre la zona è collegata visivamente e fisicamente con la fascia di mura che cinge il quartiere ad ovest, e con il centro storico ad est.

Sotto: schema di inquadramento generale dell'area di studio in scala 1:5000.

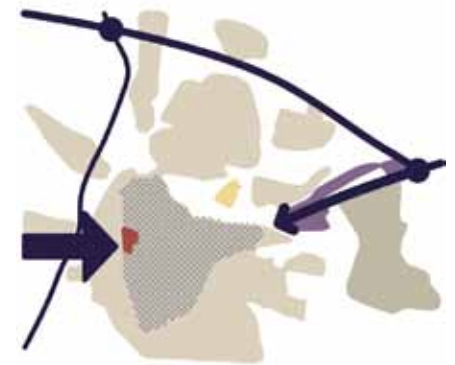
- CORSI D'ACQUA
- MURA MEDIOEVALI
- MURA RINASCIMENTALI
- PORTE DELLA CITTA'
- CASERMA PRANDINA





A sinistra: analisi di Lynch su riferimenti, margini e quartieri. L'ex Caserma Prandina occupa un'area prevalentemente residenziale.

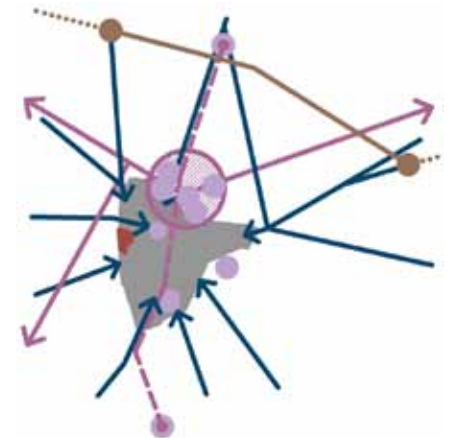
Sotto: un concept che evidenzia la diversa tipologia di accesso a Padova da est e da ovest. Si nota come la zona est, maggiormente sviluppata dal punto di vista industriale e commerciale, convoglia un ingente flusso di traffico, soprattutto se rapportato al traffico prettamente residenziale della zona ovest.



LEGENDA

- ACCESSO ALLA CITTÀ
- CARRELLI AUTOSTRADALI
- CENTRO CITTÀ
- ZONA RESIDENZIALE
- ZONA COMMERCIALE
- ZONA INDUSTRIALE
- ZONA PURA

Sotto: Corso Milano si presenta come asse occidentale di penetrazione nel centro di Padova, raggruppando il traffico dalla tangenziale e da ovest. Tuttavia esso è servito da un parcheggio inadeguato a cielo aperto che occupa Piazza Insurrezione. La concentrazione maggiore di parcheggi, principalmente multipiano è situata nelle zone di scambio tra diversi mezzi di trasporto.



LEGENDA

- AUTOSTRADA
- CARRELLI AUTOSTRADALI
- ACCESSO ALLA CITTÀ
- CENTRO CITTÀ
- PARCHeggi
- PARCHeggi SCAMBiatori
- ZONA DI SCAMBIO DI MEZZI PUBBLICI
- LINEA TANGENZIALE
- LINEA FERROVIARIA

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

Giacomo Cappellesso, Rossella Gambuto, Giulio Pasqualotto, Gregorio Xausa

A destra: genesi del progetto. Sono state individuate delle fasce all'interno dell'isolato: ogni fascia è determinata dalla continuazione del tessuto esistente ed è percepita come uno spazio all'interno del quale disporre e dividere gli edifici secondo le proprie funzioni. Le quattro fasce sono poi divise da una linea verticale, che raccoglie gli spazi in modo più urbano, permettendo una suddivisione omogenea delle aree.

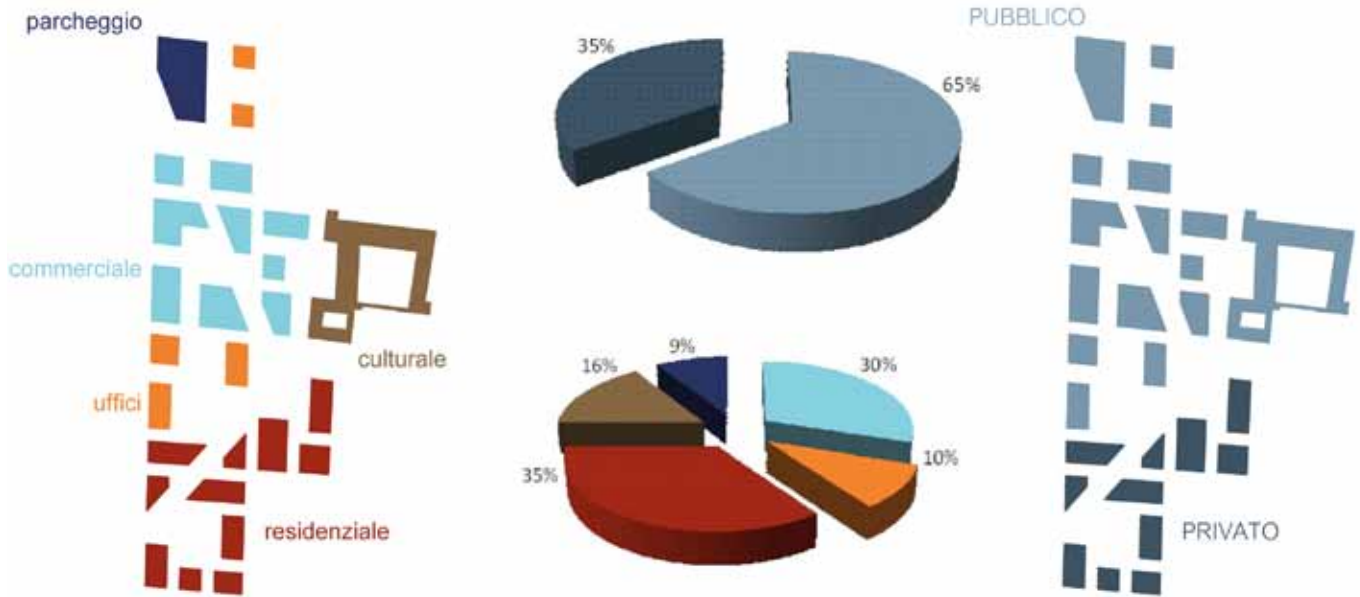


A destra: genesi del progetto. All'interno delle fasce, già divise da una demarcazione verticale, sono stati composti dei quadrilateri che presentassero caratteristiche di omogeneità tra essi. Tali forme sono state poi svuotate all'interno con altri quadrilateri: si sono creati quindi dei sistemi a corti chiuse. Lo spessore risultante dei quadrilateri è stato determinato dagli allineamenti ricavati con gli elementi preesistenti del quartiere.



A destra: genesi del progetto. Per rendere accessibili le corti sono stati tagliati i quadrilateri da due assi principali. Tali assi sono stati determinati dalle intersezioni della maglia verticale con i quadrilateri costituenti il tessuto degli isolati. L'asse più a sud è carrabile e ciclopedonale e dispone gli accessi all'area residenziale, sia da vicolo S. Benedetto che da via Nicolò Orsini. L'altro, ciclopedonale, unisce la zona commerciale centrale alla fascia direzionale e di parcheggio, fino a giungere all'esterno.



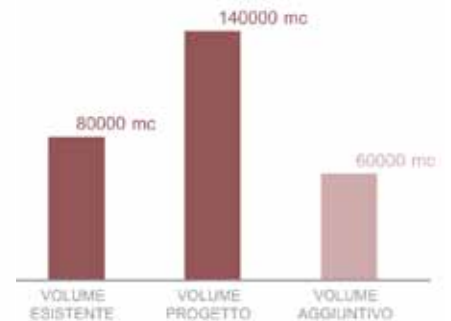


Sotto: per il calcolo degli abitanti insediabili si è fatto riferimento alla densità abitativa del quartiere Savonarola rapportata alla dimensione dell'area di intervento. Il risultato è stato aumentato prevedendo un incremento demografico.

Sopra: il volume edificabile è stato ripartito in modo tale da assicurare un corretto rapporto tra le varie funzioni individuabili all'interno dell'area: volume residenziale 35%, volume commerciale 30%, volume culturale 16%, volume per uffici 10%, volume per parcheggio multipiano 9%. La mixité è volutamente sbilanciata verso una predominanza delle funzioni pubbliche rispetto quelle private: se non fosse così il piano sarebbe inefficiente in relazione al soddisfacimento degli obiettivi proposti. Inoltre, le funzioni pubbliche sono state disposte lungo Corso Milano, l'accesso principale all'area, mentre quelle private vanno a ricucire il quartiere preesistente a Sud.



Sotto: Il volume complessivo dell'intervento è stato calcolato sulla base di un indice di edificabilità intermedio tra il quartiere del centro e il quartiere residenziale esterno. Il progetto prevede un incremento del volume esistente dovuto a un aumento del carico urbanistico dell'area.

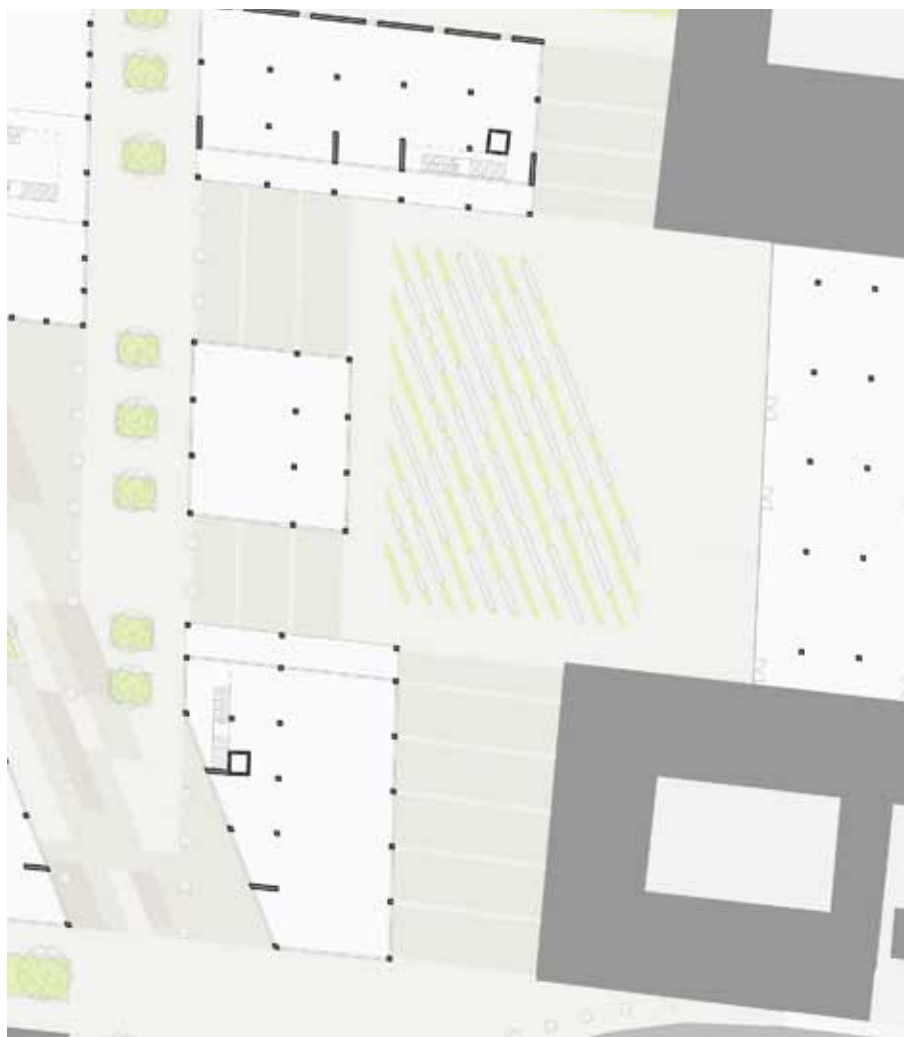
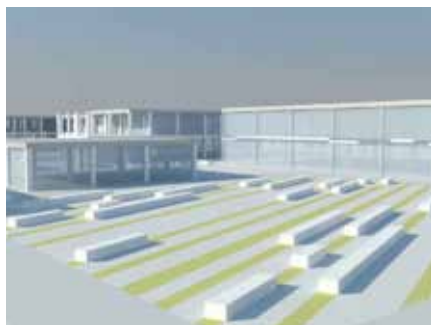


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DICEA (DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA
CIVILE, EDILE E AMBIENTALE)

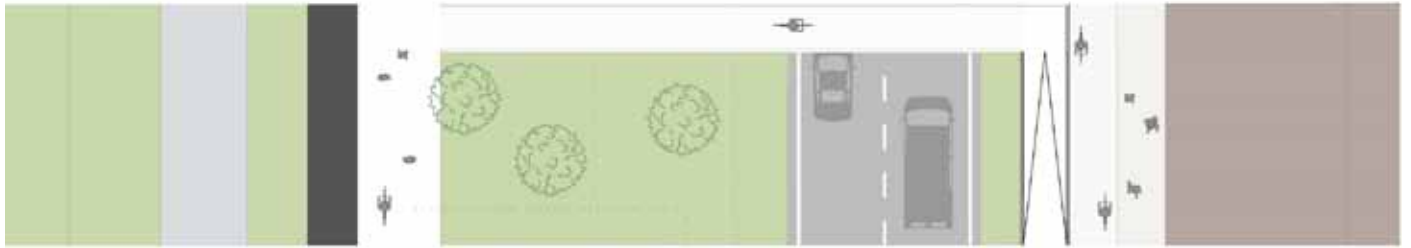
Giacomo Cappellesso, Rossella Gambuto, Giulio Pasqualotto, Gregorio Xausa

A destra: la piazza centrale è una cerniera tra un contesto di nuova urbanizzazione (la piazza commerciale) e una preesistenza di un certo pregio architettonico (la piazza culturale). Anche essa è adibita a funzione preminentemente commerciale, tuttavia gli spazi aperti sono attrezzati in modo tale da poter ospitare eventi pubblici di piccole dimensioni nelle serate estive, sfruttando l'edificio culturale come quinta scenica.

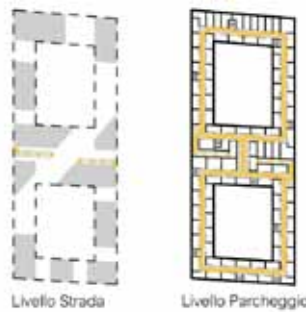
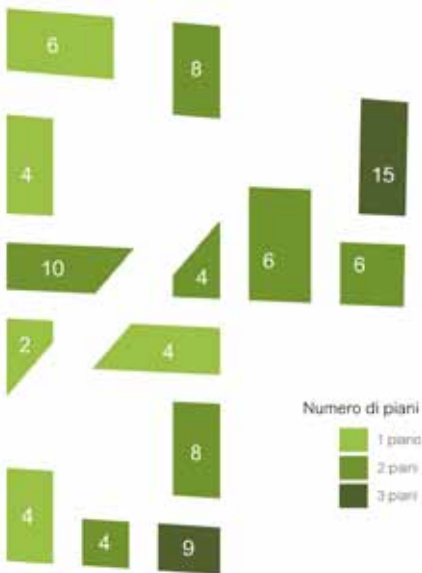
Sotto: la direttrice Nord-Sud è caratterizzata da un viale alberato che si estende lungo tutto il percorso grazie a un'aiuola continua. La pavimentazione è realizzata in lastre di trachite euganea mentre le lame più chiare sono in pietra d'Istria. Le panchine al centro della piazza sono anch'esse in pietra d'Istria. La pavimentazione al centro della piazza è invece in ciottolato.



A destra: il centro culturale è una zona di raccordo degli assi del progetto. Posto centralmente rispetto a tutte le funzioni del quartiere, è a queste collegato in modo diretto. È un compendio di vecchio e moderno: sono state mantenute le preesistenze, ma associate ad una struttura spartiacque, che può fungere da spazio intermedio tra il nuovo costruito e la presenza storica di edifici militari. All'interno della preesistenza andrà ad innestarsi uno spazio atto all'esposizione di opere d'arte. Come riferimenti: il Wexford County Council Headquarters per la piazza interna, promiscua di verde e selciato, separata dall'esterno con una cortina in vetro ed in legno. L'Ecole de Musique Durufle per la struttura vetrata, innestata su un corpo di fabbrica visibilmente antecedente composto da portici e muratura.



Sotto: la zona residenziale è stata pensata per coesistere al meglio con l'adiacente zona commerciale. Per questo motivo si è deciso di adibire i piani terra di ogni edificio, che danno sulla corte principale, unicamente ad uffici e ad attività terziarie. Di conseguenza gli sviluppi in altezza sono stati considerati esclusivamente per il computo delle residenze, arrivando così a calcolare 90 nuclei familiari (distribuiti come nel disegno).



A destra: sviluppo del parcheggio interrato e posizione della corte residenziale.

Sopra: via Nicolò Orsini è oggi una strada a senso unico rettilinea confinata tra due fronti continui: a sinistra le mura cinquecentesche, a destra le mura perimetrali della caserma. Questa configurazione è sfavorevole per la sicurezza, in quanto il traffico veicolare procede a velocità sostenuta rappresentando un pericolo per i pedoni e ciclisti. Il progetto si propone dunque di rettificare il percorso della strada, scostandolo verso est in modo tale da creare un percorso ciclopedonale rialzato lungo le mura. Questo espediente permette di poter fruire nuovamente delle mura e porre in sicurezza ciclisti e pedoni, correlando inoltre il bastione Savonarola e S. Prosdocimo con una fascia verde. Il sistema delle mura storiche sarà reso accessibile dall'area della caserma per mezzo di passerelle modulari, poste nei punti nodali dei percorsi.

Sotto: vista render della passerella su via Nicolò Orsini

