



Comune  
di Padova

Comune di Padova

# Arco di Giano, 5 km di tecnologie stradali

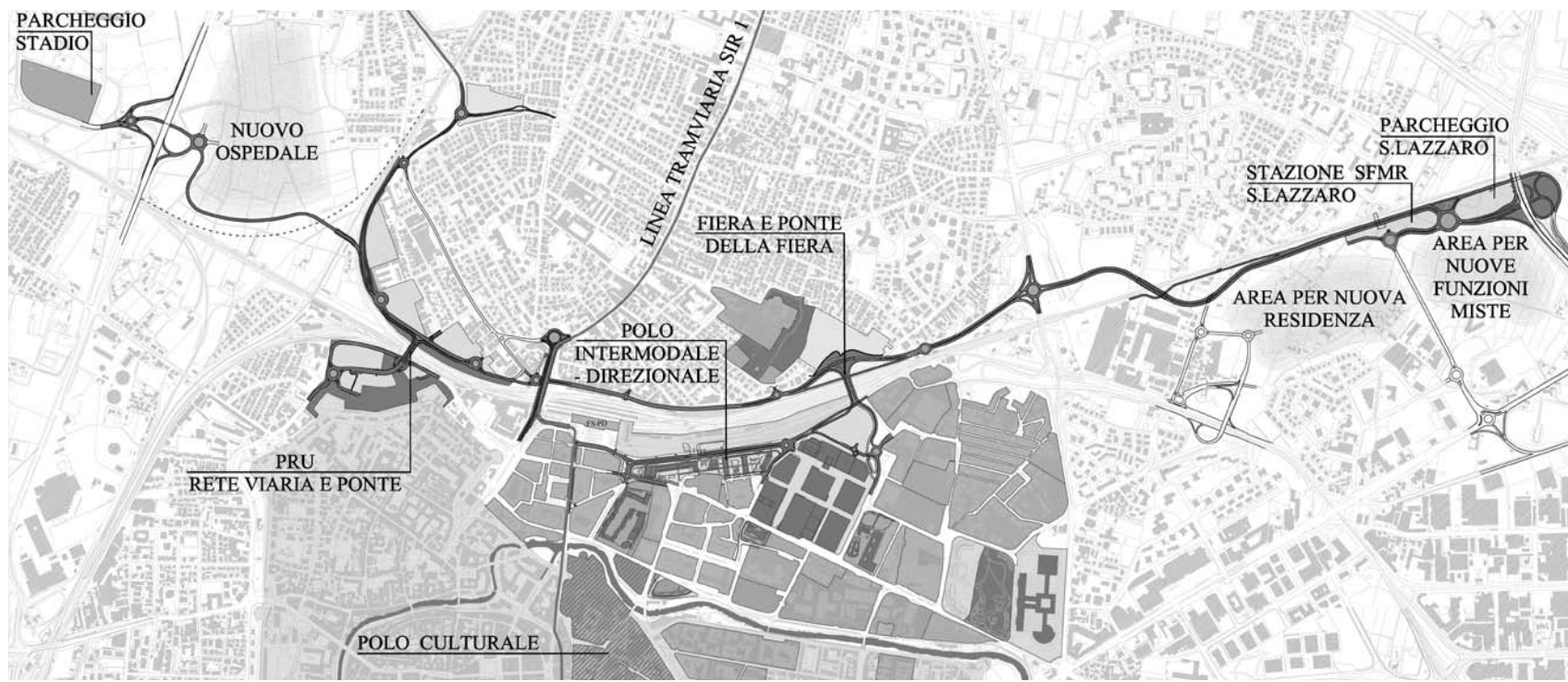
Intermodale, cavalcavia parcheggi scambiatori riqualificheranno la città

Il 5 ottobre si è svolto a palazzo Moroni, organizzato dal Comune e dall'associazione Associazione Aree Urbane Dismesse, (Audis) il convegno "I Prusst nello sviluppo del Veneto Centrale". Questa sigla criptica è l'acronimo di Programmi di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio. Per Padova, sono intervenuti l'assessore all'Urbanistica, Luigi Mariani, con una relazione su "progetti e infrastrutture per Padova Metropolitana" e l'architetto Luigi Favero del Settore Pianificazione Urbanistica che ha presentato realizzazioni e progetti. La tavola rotonda sul ruolo della Regione nella progettazione

complessa è stata orchestrata dal presidente dell'Audis, Roberto D'Agostino, architetto veneziano, già assessore all'Urbanistica del capoluogo lagunare. E' stato valutato lo stato dell'arte dei programmi di riqualificazione della Riviera del Brenta (Comune di Mira), del sistema urbano Tessera-Arsenale e del cosiddetto "Arco di Giano" di Padova. In questo quadro assume rilevanza il protocollo d'intesa tra i sindaci Cacciari e Zanonato riguardanti le possibili interazioni tra le rispettive aree metropolitane. Perché Arco di Giano? Perché la nuova infrastruttura che corre per 5 chilometri tra il nodo di corso

Australia a ovest e il raccordo con la nuova statale 308 a est e comprende 21 interventi, 14 pubblici e 7 privati, si sviluppa rispetto a un duplice fronte, quello verso il centro storico, a sud e quello verso i quartieri residenziali dell'Arcella, a nord, sostituendo all'attuale cesura un asse di distribuzione del traffico. Più precisamente si tratta di un nuovo sistema di viabilità trasversale di adduzione alle aree che, pur attestato tra la tangenziale di corso Australia ad ovest e la tangenziale di corso Irlanda ad est, non ha funzioni di collegamento tra un capo e l'altro dell'anello esterno della circolazione stradale, non è insomma un'autostrada urbana, ma

la spina dorsale lungo la quale sono distribuiti i principali "gangli nervosi" che fanno muovere la città. Questa nuova direttrice, in parte complanare a quella storica Tommaseo-Venezia e che avrà anche perciò la funzione di calmiera del traffico, presenta un andamento curvilineo, con rotonde, squarci di verde, sovrappassi, con le strutture dell'intermodale, ed è in grado di sostenere il sistema di viabilità di accesso ai principali nodi di scambio con il sistema metropolitano ferroviario regionale (Padova-centrale-centro intermodale e Padova San Lazzaro). Il Prusst apre l'orizzonte su un nuovo paesaggio urbano, genera una città più funzionale e moderna.



## Intermodale

Uno degli elementi chiave del processo di trasformazione è la creazione del centro intermodale nell'area ad est della stazione ferroviaria. Il teatro dell'intervento è un'area di 65 mila metri quadrati tra la stazione ferroviaria e la Fiera e fronteggia la realizzazione del consorzio Ifip che, tra Ferrovia e Fiera, costruirà il nuovo asse stradale. Il Polo Intermodale in cui si intrecciano varie modalità di trasporto (treno più bus urbani e extraurbani, mezzi privati) assume un ruolo di maggior rilievo nella strategia di sviluppo cittadino in presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale e della linea ad Alta Velocità. Così si calano i ponti levatoi e si aprono due nuove porte d'ingresso alla città: il nodo Stazione FS/SFMR dove convergono le linee di trasporto pubblico urbano e extraurbano, con funzione di terminal, costituisce l'accesso a Padova attraverso il trasporto pubblico, mentre l'autosilo della Fiera, grazie al cavalcavia (Ponte Verde) e all'Asse di Distribuzione Urbana è l'accesso per il trasporto

privato. Fanno corona a queste strutture, complessi edilizi di tipo direzionale, recettivo e commerciale per circa 30 mila metri quadrati, distribuiti su due punti (in testa e a metà, all'altezza del tribunale).

Si allacciano a tali interventi il quartiere fieristico caratterizzato da un nuovo disegno di via Avanzo e dal Ponte Verde che lancia il suo arco metallico sopra i binari della ferrovia, collegando l'Arcella con l'area della Fiera. Il ponte decolla da via Jacopo Avanzo all'altezza del parco Milkovich e atterra nel contesto della rete viaria fieristica. Opera imponente e dai connotati ambientalistici, avrà un'arcata, la luce del ponte, di 120 metri e una lunghezza complessiva dalla base delle rampe di 300 metri. Insomma un'opera più imponente del Dalmazia-Sarpi, di un'ottantina di metri, quest'ultimo. Il Ponte Verde avrà nicchie e alloggiamenti con arbusti, erba, fiori, forse anche piccoli alberi, e al centro un percorso ciclo pedonale raggiungibile dall'Arcella attraverso le aree del parco Mikovich ampliate a forma di collina.

## Assi di intervento

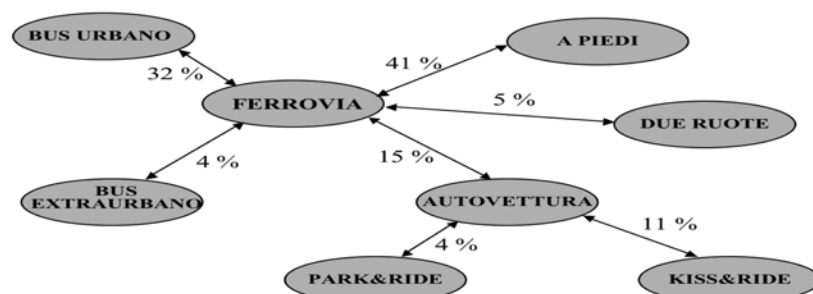
La nuova rete stradale consente di attrezzare un sistema di parcheggi scambiatori in corrispondenza del nodo della tangenziale ovest-corso Australia e di quello, all'altro capo dell'arco di Giano, della tangenziale est-statale 308, un terzo è previsto alla stazione di San Lazzaro della metropolitana regionale. Gli ingranaggi della grande macchina dei collegamenti urbani e interquartiere sono il cavalcavia Dalmazia Sarpi, il cavalcavia Borgomagno, da correggere e alzare in funzione dell'Alta Velocità, lo svincolo Camerini (in appalto), la rotonda di raccordo con via Plebiscito. Altre porzioni di questa grande sinopia della riqualificazione urbanistica sono quelle a nord della chiesa della Pace dove sono previsti interventi di recupero di aree dismesse per l'insediamento di edifici alberghieri e direzionali; l'autosilo tra via Trieste e il Piovego che ospiterà 800 posti auto su tre livelli (a fronte dell'Auditorium); la Cittadella tra via Venezia e via Maroncelli che prevede la riqualificazione urbana delle aree private e il nuovo parco d'Europa già realizzato sul terreno della Snia Viscosa (40 mila metri quadrati).

E' stato anche posto il cappello sull'area da destinare al nuovo polo sanitario che, ovviamente, condiziona la nuova viabilità mentre ad est, si prevede nuova residenza di completamento al quartiere San Lazzaro

## Programmi complessi, la storia

Una volta in Italia i tempi per superare la sola fase urbanistica erano di 10-15 anni di fronte ad una media europea di 3-6 anni. I compratori stranieri tagliavano la corda. Alla fine del 1994 cambiò tutto con l'introduzione del Pru (Piano di Riqualificazione Urbanistica). Parte da allora la stagione dei grandi progetti urbani. Con i Pru i tempi per una Variante passano dai 5-10 anni a 1-2 anni. Così prendono il via 100 programmi finanziati con circa 800 miliardi dell'epoca. I Prusst sono il passo successivo e hanno rispetto ai primi il vantaggio di una prospettiva urbana più ampia con l'inserimento di infrastrutture e trasporti pubblici. Il Prusst di Padova è uno dei 27 programmi, su centinaia, che supera il vaglio fitto delle condizioni poste, tra cui l'intervento dei privati. Il programma complessivo è stato affidato attraverso una gara a Technital S.p.a. di Verona.

PRUST ARCO DI GIANO - OBIETTIVI  
IL NODO METROPOLITANO: STAZIONE FS SFMR - POLO INTERMODALE - FIERA



## Riqualificazione Urbana

In cinquant'anni il paradigma della pianificazione è profondamente cambiato, ormai nei piani urbanistici il dato fondamentale non è più l'espansione, ma la trasformazione della città esistente. Una prima stagione è stata caratterizzata dal recupero delle aree industriali dismesse. Ora siamo passati ad una seconda fase che prevede il riuso dei grandi immobili pubblici: fortificazioni, caserme, carceri, ospedali, impianti tecnici. Alla prima stagione appartiene il Pru (Programma di Riqualificazione Urbana), che smobilita i capannoni delle imprese di trasporto, traslocate in gran parte in zona industriale, lungo la circoscrizione di via Sarpi. Qui è prevista la nuova rete stradale complanare a nord e a sud della ferrovia e il nuovo cavalcavia Dalmazia-Sarpi. Questa nuova rete, da notare che il cavalcavia è condizione necessaria per il passaggio del tram sul cavalcavia Borgomagno, sostituisce la viabilità attuale: via Sarpi viene in pratica soppressa e via Annibale da Bassano viene ridisegnata per la viabilità di quartiere, inoltre nel quadro del "Parco delle Mura", restaurando le aree del vallo che fanno parte del sistema difensivo delle mura cinquecentesche, sarà ricavata una superficie continua a verde di 37 mila metri quadrati, collegata con il centro storico da percorsi ciclo-pedonali.