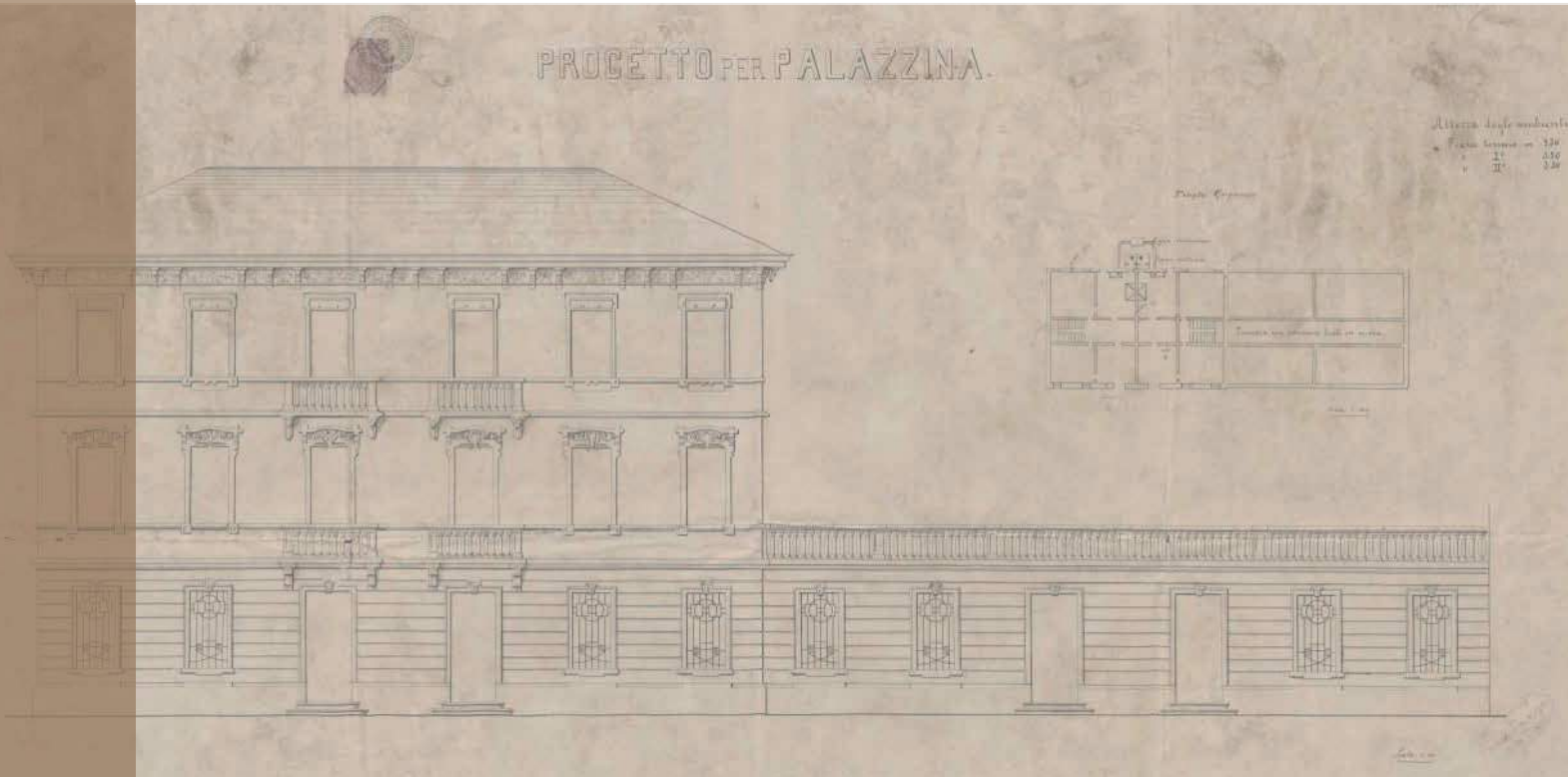




Comune di Padova

Settore Lavori Pubblici

Progetto di armonizzazione opere di p.le Boschetti con palazzine liberty, via Trieste e mobilità afferente.



PROGETTO DEFINITIVO

Comune di Padova - Settore Lavori Pubblici

via N. Tommaseo, 60 - 35131 Padova, telefono segreteria: t. +39 049 8204394 - f. +39 049 8204332

ediliziapubblica@comune.padova.it

Ufficio progettazione ed esecuzione interventi

Responsabile Unico del Procedimento: Arch. Stefano Benvegnù

Progettista Architettonico

Lorenzo Attolico

Via Piave, 8 - 35138 - Padova - t.+39 049 0973391 – f.+39 049 0973390

Progettista Strutturale Parco

Studio Navarra Associati

Via Cristoforo Colombo, n. 26 - Selvazzano Dentro 35030 PD - t. +39 049 623155 - f. +39 049 8687122

Progettista Strutturale Palazzine

SM Ingegneria s.r.l

Via dell'Artigianato, n. 7 - Caselle di Sommacampagna, 37066 VR - t. +39 045 8581711 - f. +39 045 8589182



Relazione illustrativa

Rev.	Nome file	Data	Tecnico Redattore	Elaborato
01	01-OPI_0001-2019-DEF	12-03-2019	L.A.	01
02				
03			Scala di riduzione	
04				

RELAZIONE

Introduzione

Il presente documento fornisce una presentazione alla documentazione elaborata, cercando di inquadrare le motivazioni progettuali all'interno del tessuto insediativo afferente il nuovo Parco Tito Livio e nel caso specifico le due palazzine liberty persistenti.

Partendo da un inquadramento storico dell'area e da un'analisi specifica dei processi di formazione del tessuto insediativo-industriale si ricerca di individuare tramite un'interpretazione il più possibile filologica le linee guida e i principi architettonici alla base della costruzione e delle conseguenti trasformazioni delle palazzine oggetto di studio.

Inquadramento Storico

Il progetto in argomento si trova a nord e al cospetto del sistema bastionato cinquecentesco e in un'area compresa tra ponte di C.so del Popolo e via Gaspare Gozzi, in riva sinistra del Piovego.

Nella fascia di territorio lungo la riva sinistra del Piovego tra porta Codalunga e via Gozzi, oggi zona di accesso al centro storico, è difficile rendersi conto che fino a 150 anni fa era deserta o quasi e che questo suo stato arrivava da tempi lontani.

Durante il periodo romano la zona qui considerata era campagna, con l'abitato nettamente delimitato dall'ansa fluviale al cui vertice era ponte Molino. Questa situazione era poi profondamente mutata nel corso dell'Alto Medioevo, quando il Bacchiglione aveva deviato il suo corso, abbandonando la contro ansa, che si era impaludata. L'assetto idraulico era cambiato nei secoli successivi quando il Comune padovano aveva favorito la realizzazione di una complessa rete di canali interni alla città (S. Chiara, S. Massimo, S. Sofia, Olmo e Boetta) ed esterni (Battaglia, Piovego e Brentelle). Lo scopo era quello di fornire energia a mulini o ad altri tipi di impianti a forza idraulica, essenziali per l'economia cittadina, e di assicurare i collegamenti con il territorio circostante. A questo proposito non si deve dimenticare che fino a XIX secolo inoltrato le strade erano maltenute e poco praticabili nelle stagioni avverse, favorendo l'antica consuetudine di muovere uomini e merci su imbarcazioni. A difendere la città che si sviluppava, tra il XII e XIV secolo nasceva un complesso sistema di difesa, costituito da vari tratti di mura che abbracciavano i quartieri che andavano formandosi. Nella zona di nostro interesse le mura seguivano la riva destra del Piovego, che così assumeva funzioni di fossato di difesa; all'altezza di via Porciglia si apriva l'omonima porta, oltre la quale, attraversato il fiume su di un ponte in legno, partiva una strada diretta verso alcuni centri minori.

Questa situazione si manteneva inalterata fino ai primi del 500, quando le mura medievali cedevano il posto alla nuova cinta bastionata, che qui manteneva sostanzialmente lo stesso tracciato. Scompariva Porta Porciglia poiché i sistemi di difesa rinascimentali non vedevano di buon occhio la presenza di porte lungo le mura, considerate come altrettanti punti deboli, e tendevano a ridurle al numero minimo possibile. Ad accentuare il distacco tra città e campagna contribuiva la creazione, tutto attorno alle mura, di una fascia di terreni completamente priva di edifici, alberi e perfino di coltivazioni sviluppate in altezza: il cosiddetto guasto, il cui scopo era quello di non offrire ripari a forze ostili in avvicinamento alla città.

Con le nuove mura nasceva anche la conca di navigazione delle Porte Contarine, che permetteva alle imbarcazioni di transitare dal Naviglio Interno al Piovego e viceversa; il porto del Portello, principale terminal verso Venezia precedentemente collocato all'estremo est dell'abitato, veniva spostato di fronte a Porta Ognissanti. A conclusione di questi interventi i terreni a settentrione della città, da porta Codalunga e fino ai pressi di porta Ognissanti, rimanevano del tutto isolati, animandosi poi nell'area del porto fluviale del Portello.



Figura 1 - Stralcio della pianta di Giovanni Valle risalente alla seconda metà del Settecento.

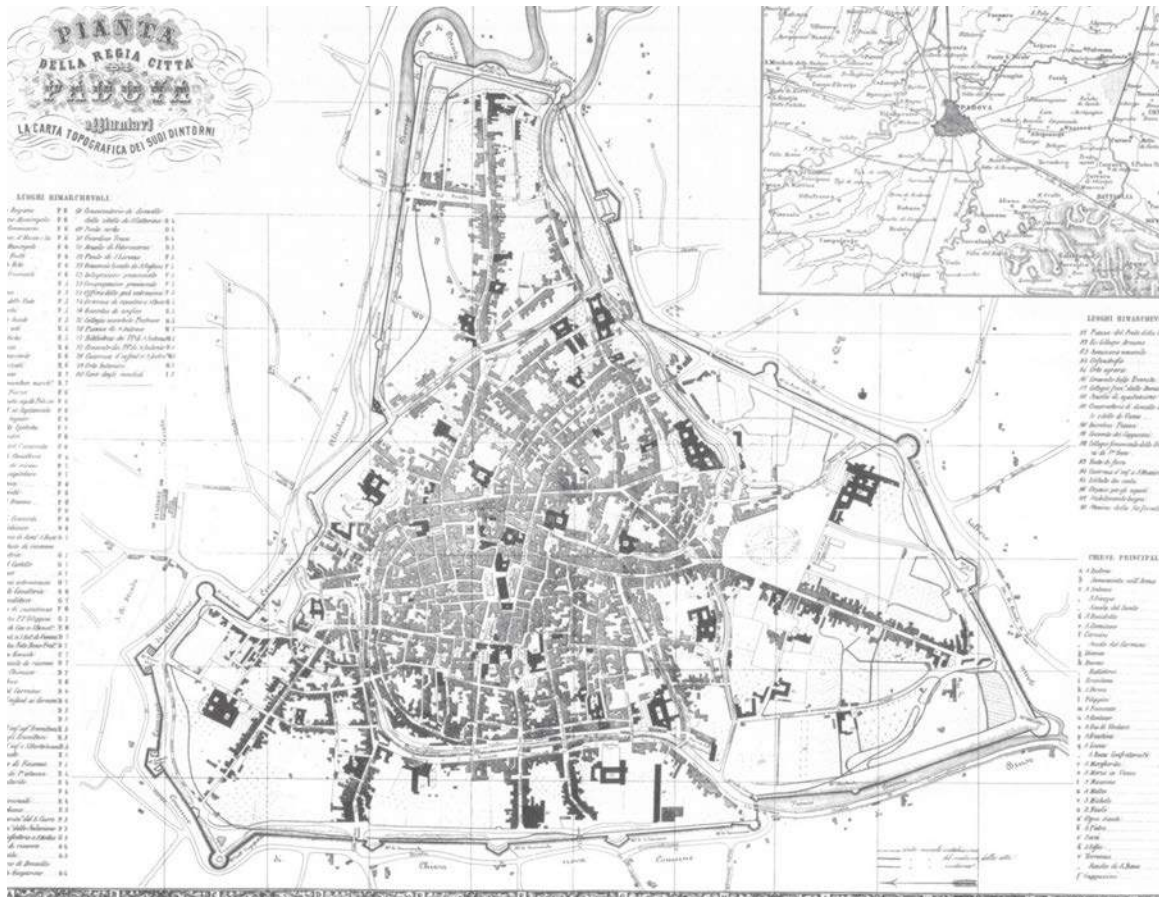


Figura 2 - Planimetria di Padova del 1860: a settentrione (a sinistra nella mappa) sono presenti la stazione ferroviaria, l'Ufficio del Gas e pochi altri edifici.



Figura 3 - Veduta aerea dell'Ufficio del Gas.

Lo stato della zona è efficacemente tratteggiato da Andrea Gloria nella sua opera *Il territorio padovano illustrato*, edito nel 1862, dove, descrivendo la città all'uscita da Porta Codalunga, affermava: «Oggi non vedi che la vetriera del Cimegotto e il gasometro lungo la strada volta alla Porta Portello, e la stazione [della ferrovia] mentovata al fianco destro ed una fila di case al sinistro della via diretta a Vigodarzere».

Questa situazione iniziava a cambiare dopo l'unificazione del Veneto all'Italia e la fine del periodo di turbolenza delle guerre risorgimentali; miglioravano allora le comunicazioni con le altre regioni italiane favorendo la nascita di una sia pur timida industrializzazione. Fino a quel momento le poche realtà industriali padovane erano nate in pieno centro storico, sfruttando le aree disponibili nell'abitato e subendo tutte le difficoltà di movimento causate dalla stretta rete viaria. A partire dagli anni '70, complice anche la ferrovia che, dalla originaria prima tratta Mestre - Padova, si era ampliata verso Milano, verso Bologna ed una serie di centri veneti minori, le nuove industrie trovavano posto di preferenza fuori dal centro abitato, dove potevano disporre di maggiori aree di insediamento e di una migliore viabilità di accesso. A far la parte del leone era la zona tra Piovego e ferrovia, sgombra da edifici per il mantenersi nel tempo del guasto e con facile accesso ai trasporti, ferroviari a nord, fluviali a sud. Con tutti questi vantaggi si apprestava a richiamare sempre nuove presenze, contribuendo a quell'insieme di eventi che col tempo avrebbe portato alla traslazione verso nord del baricentro cittadino.

Facile accesso non vuol dire però stessa frequenza d'uso dei due maggiori sistemi di trasporto del momento. La ferrovia guadagnava gradatamente terreno nelle preferenze degli utilizzatori per la sua maggior velocità e per il suo sempre maggiore raggio di azione, man mano che la rete italiana si ampliava. Il trasporto fluviale era invece penalizzato dalla limitata lunghezza delle vie d'acqua e dalla mentalità conservatrice che dominava al suo interno. In un'epoca in cui il naviglio marittimo si stava timidamente trasformando con le prime costruzioni in ferro e l'adozione del vapore quello fluviale era strettamente legato alle imbarcazioni tradizionali, costruite in legno e senza motore. Per muoversi controcorrente lungo fiumi e canali venivano trainate con una fune da cavalli (Fig. 4) che camminavano lungo una riva, dove erano allestite le cosiddette "alzaie", corsie interne agli argini poste ad altezza limitata rispetto al pelo d'acqua. Talora era il barcaro a spingere l'imbarcazione con un lungo remo piantandolo sul fondo del fiume o a trainarla con una fune da terra. Soltanto a cavallo della Seconda guerra mondiale sarebbero apparse le prime imbarcazioni a motore. In questa situazione le merci trasportate per via fluviale erano in continuo calo e sempre più spesso le imbarcazioni erano ridotte a muovere merci di basso costo e peso notevole, quali il carbone per la centrale del gas ed i materiali da costruzione scavati nelle cave dei Colli Euganei e dal greto dei fiumi, Brenta in testa. Campi nei quali i noli consentivano minimi margini di guadagno, mentre le merci più pregiate, dove si potevano spuntare prezzi più favorevoli, prendevano la via della ferrovia.



Figura 4 - Cavallanti che trainano un burcio lungo un canale.

Verso la fine degli anni 70 i gestori del trasporto fluviale si trovavano sempre più in difficoltà per superare le quali nascevano dei Comitati tecnici incaricati di suggerire soluzioni. Gli studi si allargavano alle vie d'acqua dell'intera pianura Padana Veneta, prendendo anche a confronto quanto fatto nel Centro Europa. Tra i progetti riguardanti l'area padovana spiccava quello della sistemazione del Bacchiglione nel tratto da Padova fino a Vicenza, dove la navigazione era ormai sospesa da anni e dove si prevedevano la sistemazione dell'alveo e delle opere di regolazione. Un altro studio considerava la riapertura della via d'acqua verso Este e Montagnana. Si trattava di opere impegnative rimaste poi per gran parte sulla carta per l'incertezza dei risultati.

In città veniva preso in esame dapprima il miglioramento delle attività portuali sul Piovego, rendendo più facili e spediti carico e scarico dei burci. Il porto del Portello, collocato dal Cinquecento di fronte porta Ognissanti, ormai veniva considerato non adeguato come spazi ed attracchi e troppo decentrato per tentare di offrire un servizio al passo con i tempi. Nel 1878 partiva lo studio per traslarlo verso monte, sempre in riva sinistra, tra l'Officina del Gas e la Fornace dei Vetri (la Vetreria del Cimegotto, attiva da tempo di fronte all'attuale Idrovora Vetri che da questa ha preso il nome), avvicinandosi così alla zona di sviluppo industriale, senza interferire con lo scarico del carbone.

Il nuovo porto doveva disporre di una banchina di attracco in muratura, dotata di una gru a braccio girevole, con azionamento manuale, per la movimentazione delle merci pesanti. Il collegamento con via Gazometro doveva avvenire tramite una rampa facilmente accessibile a veicoli a traino animale.

La proposta trovava il favore delle categorie interessate ed il progetto era rapidamente elaborato ed approvato; il nuovo porto era già operativo nel 1881 (Figg. 5.1/5.2/5.3-6-7/7.1/7.2).

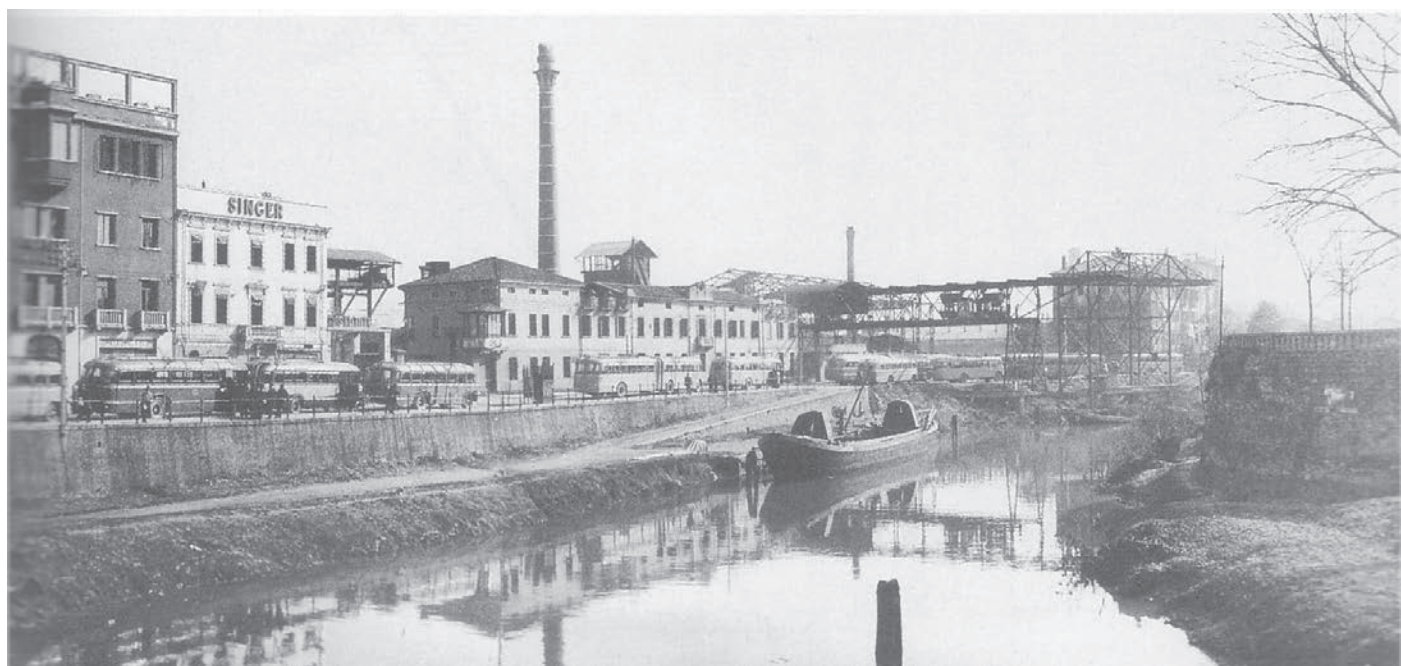


Figura 5.1 - Il Piovego con il porto fluviale e la rampa di accesso Alle spalle l'Officina del Gas. (progetto del porto dell'anno 1878).

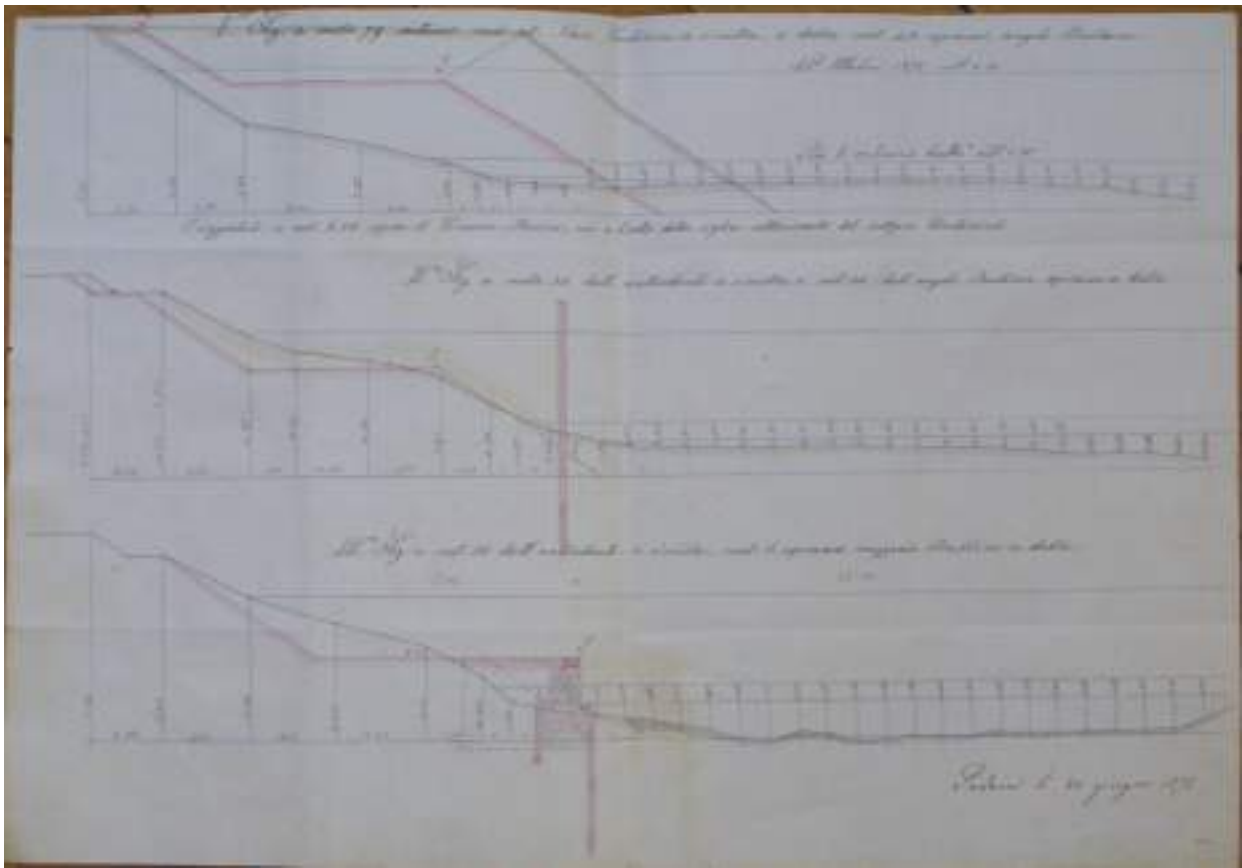


Figura 5.2 - Progetto del porto dell'anno 1878

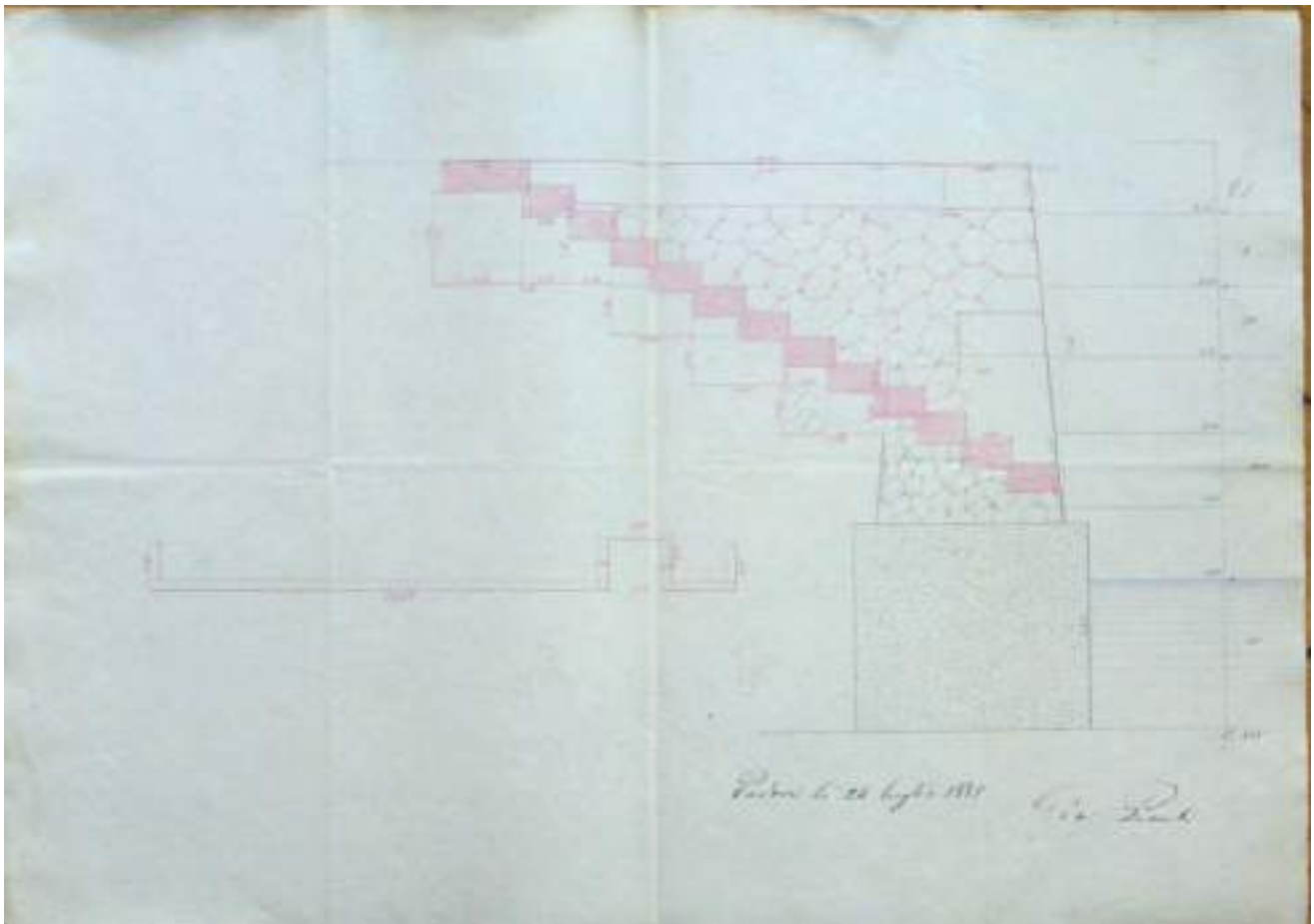


Figura 5.3 - Progetto del porto dell'anno 1878



Figura 6 - La banchina del nuovo porto ai primi del Novecento. Alle spalle del ponte si intravede la Briglia del Carmine.

Seguiva il riesame di un progetto legato al Piano Fossombroni (il Piano a fronte del quale, tra il 1850 ed il 1863, era stato scavato il canale Scaricatore e costruiti i ponti sostegno al Bassanello) ma rimasto nel cassetto da vari anni, progetto che prevedeva la costruzione di un sostegno sul Piovego subito a monte delle Porte Contarine, destinato a regolare i livelli d'acqua dei canali interni alla città.

A sbloccare l'iter applicativo era il progetto di un nuovo acquedotto pubblico, per il quale bisognava assicurare l'energia meccanica per le pompe di sollevamento, senza dover affrontare i costi allora ritenuti proibitivi per l'acquisto del carbone necessario ad un azionamento a vapore .

Il sostegno poteva soddisfare entrambe le necessità: regolare i livelli per mezzo di tre paratoie e muovere due turbine idrauliche con il salto d'acqua da esso creato. La costruzione della Briglia del Carmine (Fig. 8), questo il nome dell'opera, partiva nel 1886, terminando nel 1888 con l'inaugurazione dell'acquedotto e del sistema di regolazione livelli.

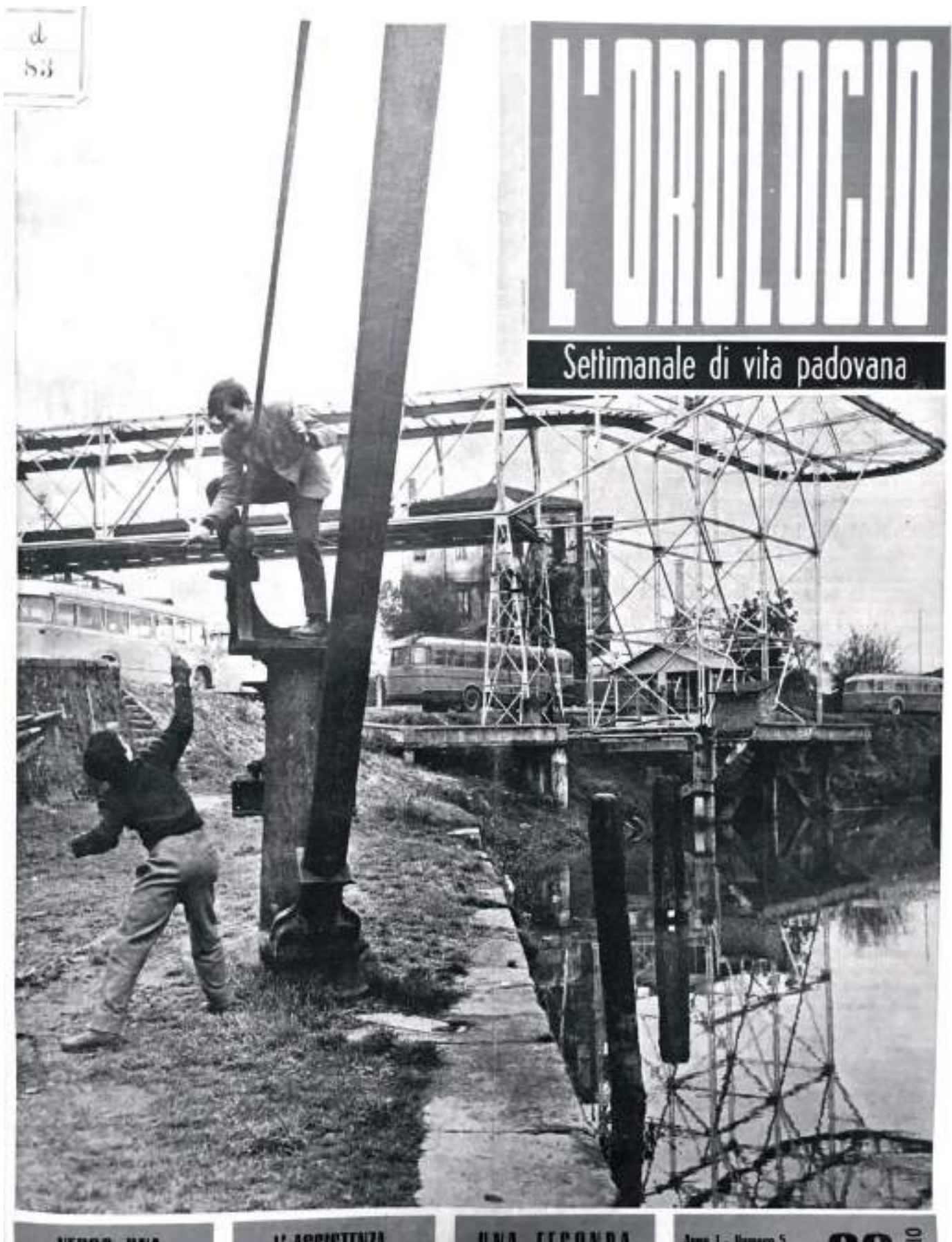


Figura 7 - La gru a braccio del porto ormai ridotta a luogo di gioco per ragazzi.



Figura 7.1 - La gru di sollevamento del carbone in attività si intravede nel fondo la gru a braccio del nuovo porto.

Un ulteriore progetto volto a facilitare la navigazione lungo il Naviglio Interno, consistente nel rifacimento del ponte della Punta (collocato all'incirca di fronte al bar Baessato) veniva accantonato dopo vari studi . Con la realizzazione del nuovo porto e della Briglia del Carmine, si concludeva la fase di riassetto dei canali navigabili in Padova. Negli anni a seguire ci si accorgeva però che le misure prese non erano tali da rendere più efficiente e competitiva la navigazione. I miglioramenti apportati non portavano all'aumento del naviglio in arrivo che anzi continuava a calare. Lentamente il traffico di natanti si focalizzava nel trasporto del carbone per l'Officina del Gas. Nel 1919, con il crollo della Briglia del Carmine, veniva anche meno il sistema di regolazione dei livelli fluviali, sostituito da un sostegno fisso nei pressi del ponte S. Giovanni delle Navi.

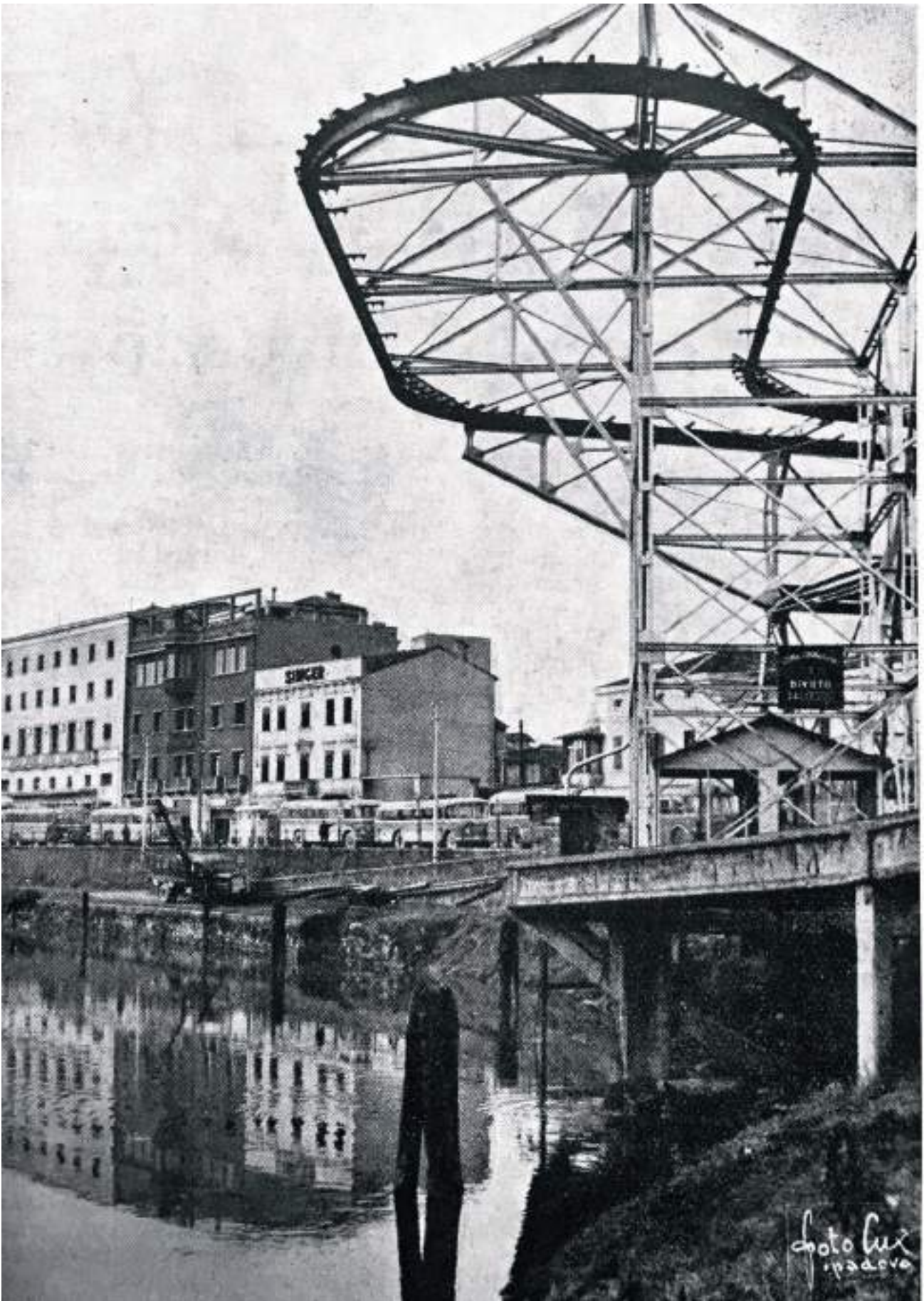


Figura 7.2 - La gru di sollevamento del carbone non più in attività, nel fondo la gru a braccio del nuovo porto.



Figura 8 - La Briglia del Carmine vista da valle. Alla destra l'ala della motrice a vapore di emergenza.

Verso la metà degli anni '30 del 900 veniva attuato il cosiddetto Piano Gasparini con l'allargamento del canale Scaricatore e lo scavo del S. Gregorio tra quello ed il Piovego a valle di Padova . I due canali erano ora navigabili, consentendo alle imbarcazioni provenienti dal Bacchiglione e dal canale Battaglia di non dover più attraversare Padova per raggiungere il Piovego e di qui la Riviera del Brenta. Crisi del trasporto fluviale e nuova via d'acqua causavano una drastica riduzione del transito lungo il Naviglio Interno; il Piovego a monte della confluenza del S. Gregorio era ormai quasi esclusivamente percorso dai burci carichi di carbone destinati all'Officina del Gas.

Negli stessi anni in cui avvenivano questi interventi sulle vie fluviali, trovava attuazione un altro importante progetto rivolto a migliorare i collegamenti, questa volta ferroviari, tra Padova ed una serie di centri del territorio. Nel 1884 la Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche (importante impresa padovana operante nel campo ferroviario e delle costruzioni) e la Provincia di Padova firmavano la convenzione per la costruzione e l'esercizio delle tranvie a vapore Padova Fusina, Malcontenta Mestre e Padova Bagnoli . La realizzazione era veloce e già nel 1885 era operativo un primo tratto della linea diretta a Fusina.



E' stata deliberata la costruzione di un nuovo ponte sul Piovego, fra via Mergagni e via Gozzi: il manufatto, in cemento armato, sorgerà sul posto di questo ponte in ferro della Veneta (foto Lux).



Fig. 9.1 - 9.2 - 9.3 - Il ponte ferroviario della Ferrovia Veneta di fianco, l'ex macello suini ed alle sue spalle gli edifici CLEDCA

La stazione di Padova era collocata sul vecchio alveo del canale S. Sofia, interrato nel 1875. I binari per Fusina uscivano dalla stazione sul lato ovest, attraversavano il Piovego su di un ponte in ferro (Fig. 9.1/9.2/9.3) accanto al pubblico macello, ora Istituto d'Arte Pietro Selvatico, proseguendo poi per qualche centinaio di metri verso nord; curvavano quindi verso destra, raggiungendo la via per Venezia di fronte a Porta Portello, per poi continuare al suo lato. Un anno dopo (1886) un binario si staccava dal precedente dopo l'attraversamento del fiume e, percorrendo un'ampia curva, raggiungeva un nuovo scalo merci collocato sul lato sud del piazzale della stazione. Con il suo percorso anticipava quella che qualche anno dopo (1906) sarebbe divenuta via Gaspare Gozzi.

Mentre si interveniva su infrastrutture fluviali e ferroviarie, cresceva il numero di industrie che sceglievano di collocarsi nella zona tra Piovego e ferrovia nazionale, dando il via a quella che sarebbe divenuta la prima zona industriale padovana. Nella planimetria del Piano regolatore del 1872 questa era nella medesima situazione descritta dal Gloria ad inizio anni '60, con la sola aggiunta del macello suini costruito nel 1873 lungo il tratto originario della strada di circonvallazione e più oltre della Fabbrica pallini da caccia di Anton Lorenzo Moritsch, nata nel 1866.

Planimetrie di pochi anni posteriori mostrano una situazione completamente diversa: nell'area, originariamente povera di strade, si stava formando una rete viaria funzionale all'insediamento di nuove industrie. Il primo tratto era rappresentato da via del Panificio, nucleo originario di quella che ai primi del Novecento sarebbe divenuta via Nicolò Tommaseo. Un discreto numero di nuove installazioni industriali costellava l'area. Il fenomeno si acuiva con i primi anni del Novecento, quando veniva aperto il Corso del Popolo, col suo ponte sul Piovego, e prolungata via Tommaseo, prima fino all'area della futura Chiesa della Pace (1900), poi fino a via Venezia (1906).

Alcuni decenni dopo, nel 1933, via Gaspare Gozzi veniva collegata a via Porciglia tramite un ponte; era di fatto il ristabilimento delle condizioni precedenti alla costruzione delle mura veneziane. Cresceva anche la rete ferroviaria al servizio delle industrie, con la nascita di brevi raccordi che si diramavano dallo scalo merci della Veneta, collegato alla ferrovia Venezia Milano, e raggiungevano gli stabilimenti maggiori della zona.

Ancor oggi nella distribuzione stradale di questa parte della città è possibile trovare tracce dei vecchi percorsi ferroviari (Figg. 10-11-12).

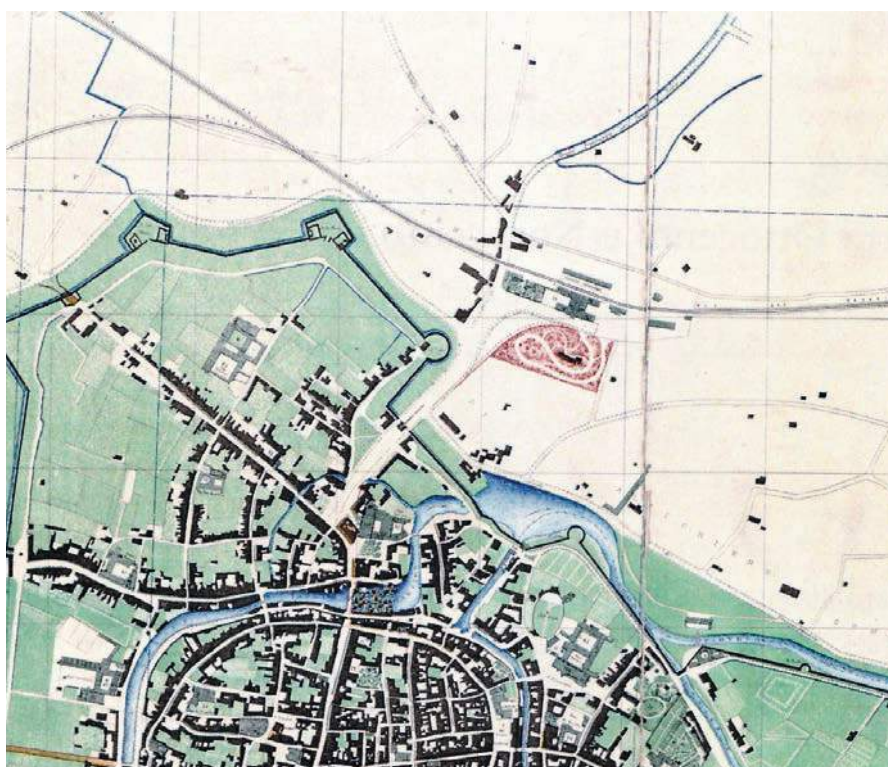


Figura 9 - L'area settentrionale della città dal Piano regolatore del 1872.

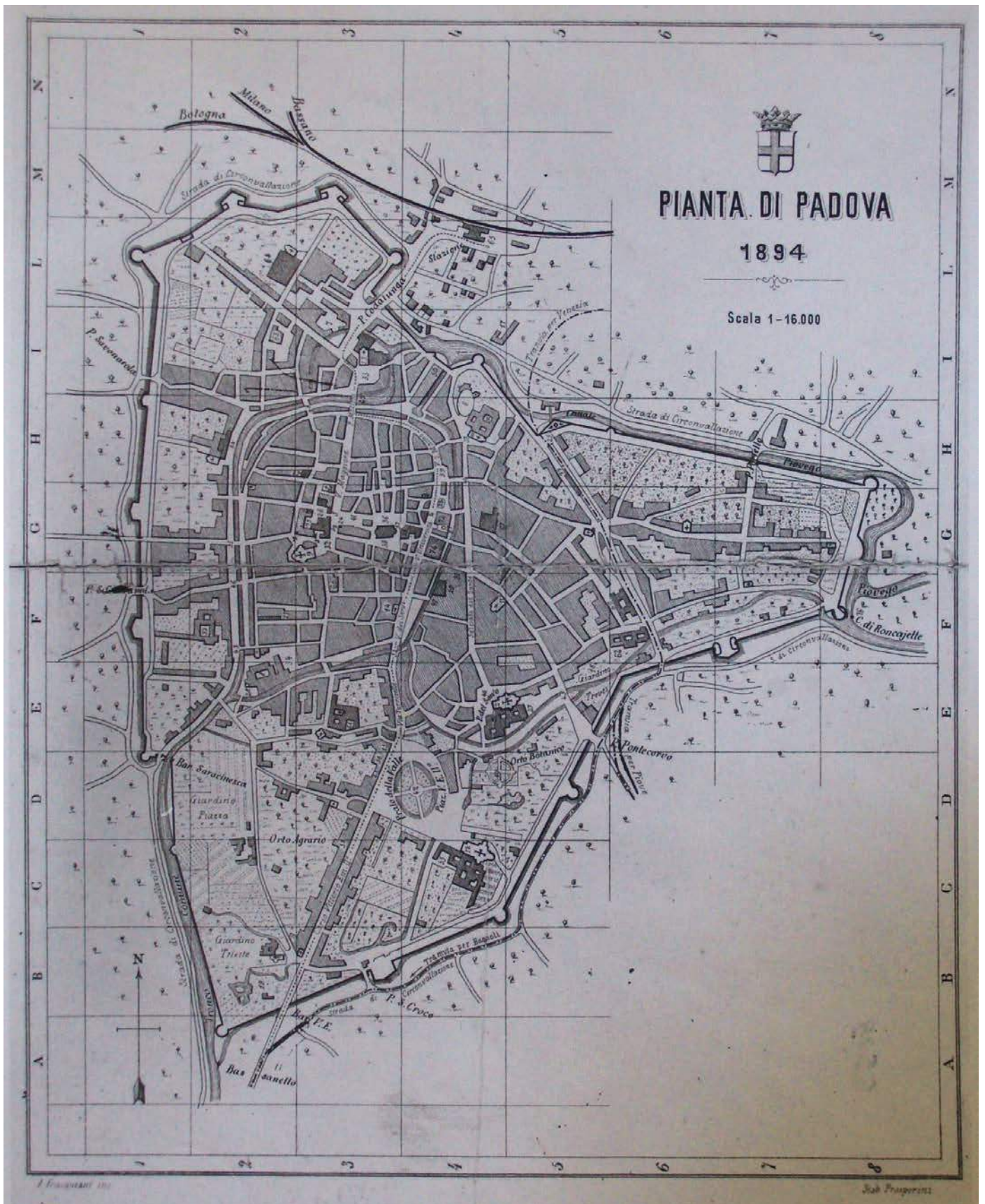


Figura 10 - La nascente zona industriale del Piovego da una planimetria del 1894.



Figura 11 - La zona industriale nel 1906, ormai ricca di insediamenti industriali.

Negli anni del primo anteguerra le aree tra Piovego e ferrovia si erano gradualmente saturate, spingendo i nuovi insediamenti sempre più verso est, fino a raggiungere e in qualche caso superare la zona della Stanga. Rimanendo nella fascia lungo il Piovego, alle presenze precedentemente rilevate lungo via Gazometro si erano aggiunte quelle dello stabilimento industriale Luigi De Giusti, dedicato dal 1898 alla fabbricazione e commercio di confetture in genere, cioccolato, caramelle ed affini, e di una piccola centrale termoelettrica, sorta per iniziativa di Paolo Viganò, imprenditore proprietario della Centrale idroelettrica di Brentella da Caerano, che tentava di espandersi senza troppo successo anche a Padova. Più in là, all'incrocio con via Gozzi, la Società Paolo Morassuti, attiva nel commercio di ferro e ferramenta, apriva il suo magazzino centrale negli anni a cavallo tra i due secoli. Nel primo dopoguerra lungo la via, divenuta via Trieste dal 1908, sul luogo precedentemente occupato dall'edificio della motrice a vapore della Briglia del Carmine, subito ad ovest del ponte di Corso del Popolo, sarebbe nato il Garage Vittoria (sostituito poi dallo stabilimento Auto Bianchi, dal grande edificio occupato dalla Tessil Carraro ed oggi da uffici) a certificare il mondo che stava cambiando (Fig. 13/ 3.1).

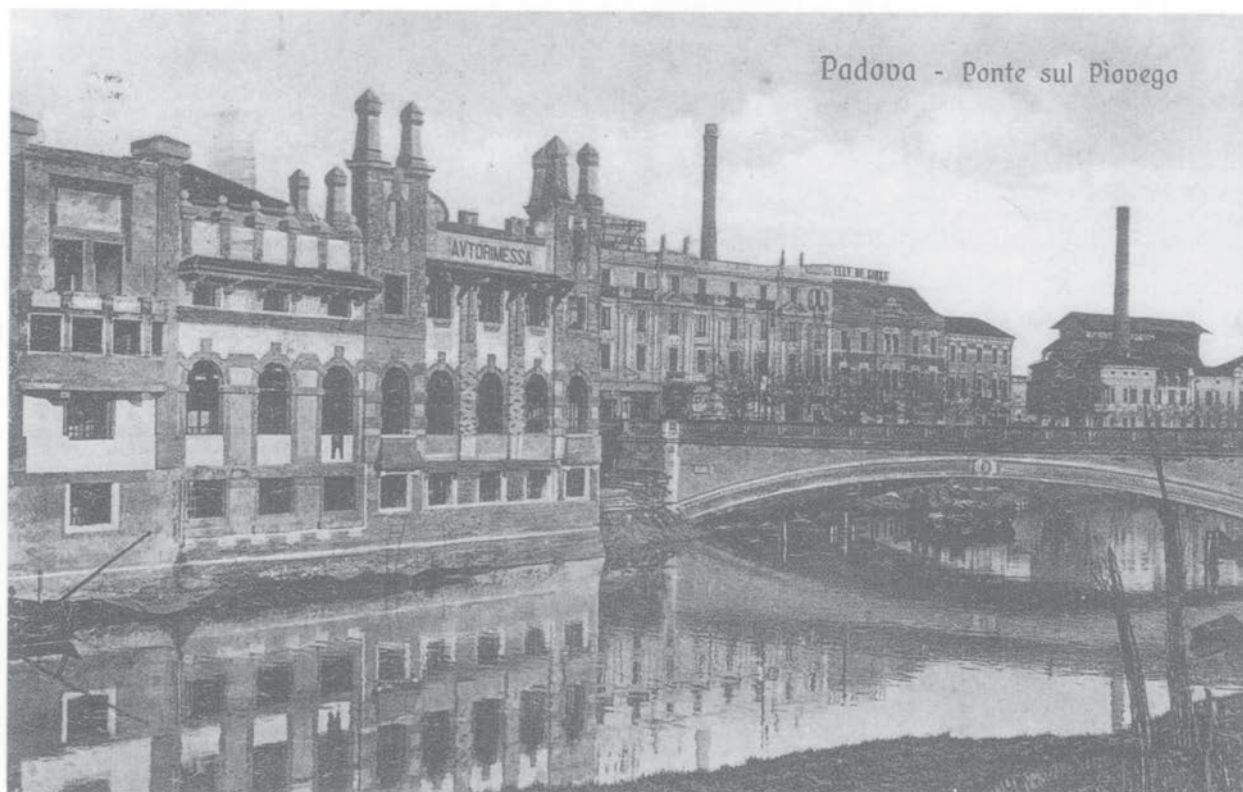


Figura 12 - Il garage Vittoria adiacente al ponte di Corso del Popolo.
Al suo posto in precedenza si collocava la motrice a vapore della Briglia del Carmine.



Figura 13.1 - La Società Paolo Morassutti all'incrocio con via Gozzi, attiva nel commercio di ferro e ferramenta, apriva il suo magazzino centrale negli anni a cavallo tra i due secoli

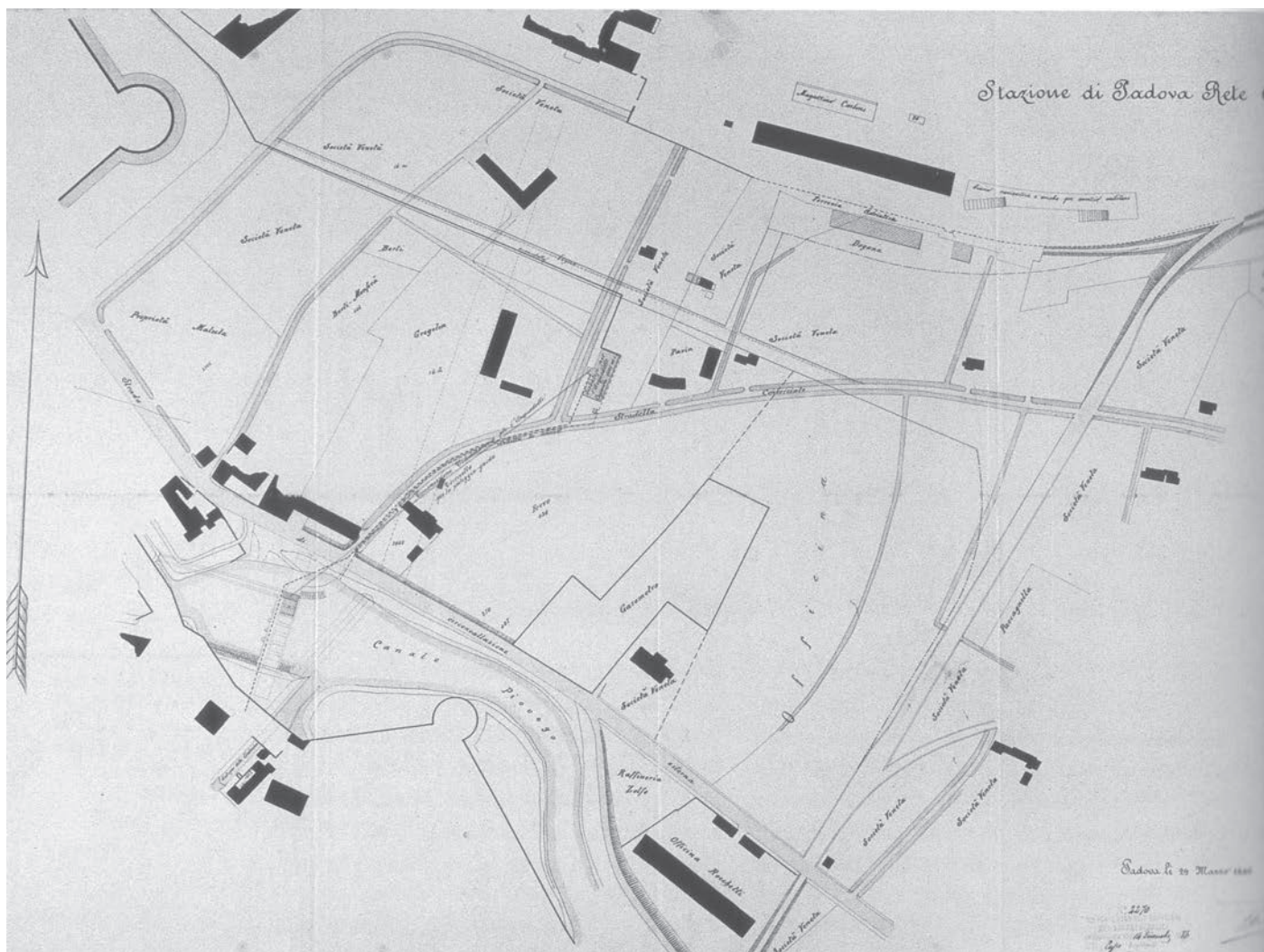


Figura 13 - Planimetria del 1886, redatta dalla Società Veneta in occasione della costruzione dell'acquedotto pubblico. In basso a sinistra è indicata l'officina Rocchetti con al fianco la raffineria di zolfo.

Sul lato sud della stessa via, al fianco del binario che, attraversato il ponte sul fiume, proseguiva per Fusina e lo scalo merci, dal 1886 era stata aperta una dependance dell'Officina Rocchetti (Fig. 14). Anni prima, nel 1881, la Società Veneta aveva acquisito la vecchia e gloriosa fonderia Rocchetti di via Tiso da Camposampiero allo scopo di rendersi indipendente nella fornitura di opere in ferro per le sue commesse. La fonderia aveva però il grosso handicap di trovarsi in una via stretta e lontana dalla ferrovia. Da qui l'idea di creare una dependance con maggiori spazi e, soprattutto, al fianco di una linea ferroviaria. A questo scopo aveva dapprima aperto un semplice cantiere registrato in catasto come un "fabbricato ad uso cantiere, tettoia grande e piccola", divenuto poi una vera e propria officina meccanica, con macchina a vapore, magazzini e tettoia. L'attività dell'officina non durava a lungo poiché la Società Veneta, dopo un lungo periodo di crisi, veniva messa in liquidazione (1899) e le attività ferroviarie passavano alla Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di Ferrovie Secondarie Italiane, di nuova costituzione. Nello stesso anno chiudeva anche la fonderia Rocchetti e la sua pertinenza diveniva un deposito di legname.



Figura 14 - L'edificio fatto costruire nel 1910 dai F.lli Boschetti-oggetto di studio



Figura 15 - L'ingresso ai magazzini Boschetti, ora demolito.

Nel 1909 l'area ex Rocchetti veniva acquistata da Giovanni Boschetti che vi collocava un magazzino di carboni fossili, coke, antracite, carboni di legna, legna da fuoco e materiali refrattari, continuando un'analogha attività collocata in via Bolzonella, corrispondente grosso modo alla parte centrale di via S. Lucia, fino ai primi del Novecento suddivisa in vari tronchi ognuno con nome diverso.



Figura 16 - I magazzini Boschetti quando erano in attività



Figura 17.1 - I magazzini Boschetti quando erano in attività.



Figura 18 - I magazzini Boschetti in una pubblicazione dell'epoca, in cui una didascalia ne evidenzia una possibile vocazione come "zona verde" a servizio della città.



Figura 18.1 - I burci facevano la fila per scaricare il carbone all'Officina del Gas.

Un anno dopo (1910) la società F.lli Boschetti avviava la costruzione del fabbricato ad uso uffici e abitazione oggetto di studio all'angolo tra via Gaspare Gozzi e via Trieste (Figg. 15-16).

Inizialmente era previsto un edificio dell'attuale lunghezza nel piano terra, mentre primo e secondo piano erano limitati alla metà lato incrocio stradale con terrazza scoperta nella restante metà (Figg. 18.2); negli anni successivi avveniva il completamento nei modi attuali. Fabbricati minori ed una serie di tettoie completavano la dotazione dei magazzini; un raccordo ferroviario lo collegava alla linea della Società Veneta in via G. Gozzi (Figg. 17/17.1-18/18.1).

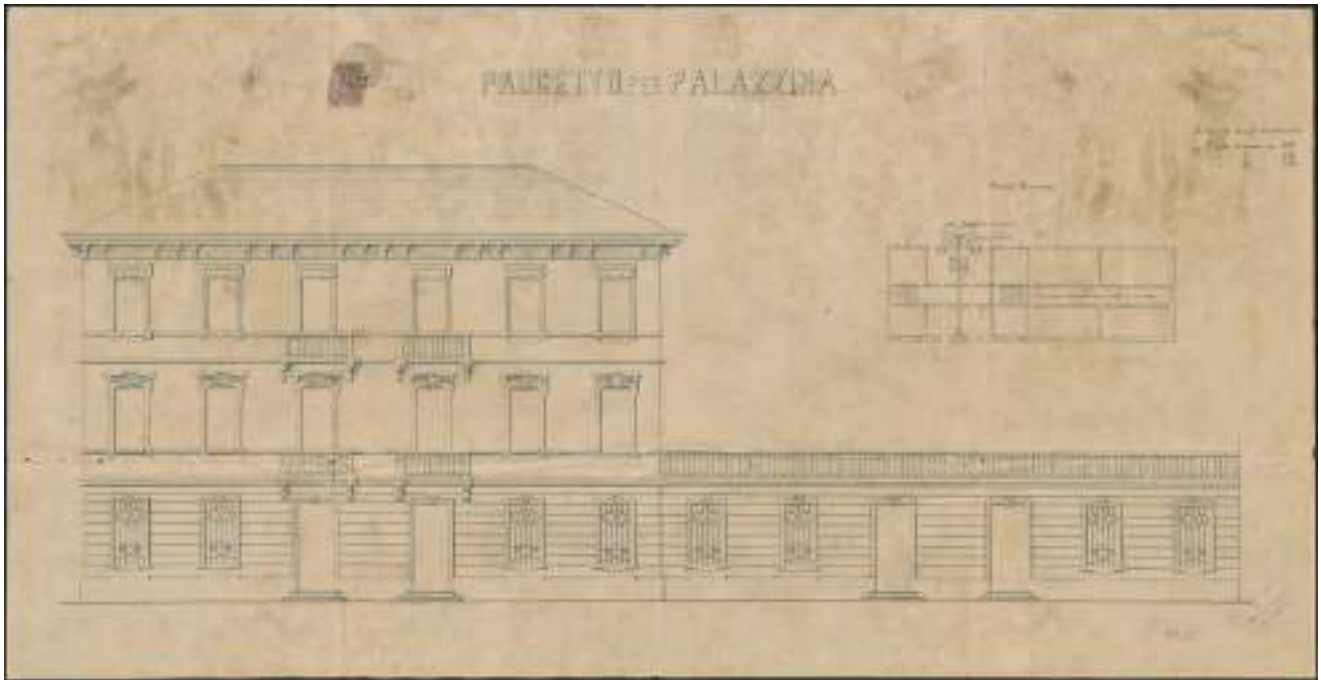


Figura 18.2 - Progetto Palazzina Est 1910

La società F.lli Boschetti continuava l'attività fino agli anni '30, quando entrava in crisi, chiudendo nel 1939. Negli anni successivi l'area passava in proprietà alla SAICA (Società Anonima Industria Catrami ed Affini). Quest'ultima società aveva acquisito anche la parte occidentale dell'isolato, costruendo anche la palazzina ovest rimasta e oggetto di studio, della quale non ci sono pervenute testimonianze. Le documentazioni pervenute riguardano solo l'area occidentale, occupata negli anni '80 dell'Ottocento da una raffineria di zolfo, chiusa negli anni '90 e trasformata in magazzino, era poi divenuta una tintoria "a vapore" (notazione che intendeva richiamare la modernità dell'impresa), attiva per vari anni. Nel 1941 era divenuta proprietà SAICA.

Gli sviluppi dell'area compresa tra il sedime delle palazzine e la zona fluviale

Adiacente ed estesa fino a via Gazometro si trovava la segheria Maria Ziliani e C., operante a partire dagli anni '80 "fuori porta Codalunga (dirimpetto al Macello) - Laboratorio meccanico per serramenti, pavimenti, mobilie, casse e cassetine per imballo - lavori al tornio di qualsiasi genere - specialità in legnami esteri" come descritto nella pubblicità del tempo. Con i primi anni del nuovo secolo magazzini e reparti di produzione si allargavano anche a parte dell'area a nord di via Gazometro formando quasi un "polo" del legno, dando vita a numerosi cambi di proprietà e di ragione sociale. A partire dal 1934 il lotto di terreno a sud di via Trieste veniva ceduto alla SAICA con sede in Monselice, già nominata, che vi apriva un suo stabilimento, programmando anche una fase di sviluppo sulle aree ad ovest di via Gozzi; il sopraggiungere del secondo conflitto mondiale bloccava però ogni cosa. Nel 1946 la SAICA veniva sciolta e lo stabilimento industriale di Padova passava alla Società Anonima Conservazione Legno e Distillerie Catrame - CLEDCA con sede in Milano. L'area ad ovest di via Gozzi, non più di interesse, veniva ceduta negli anni 1949-50 e, dopo una serie di passaggi, finiva in proprietà della società SIAMIC.

Proseguendo verso est, sempre lungo via Gazometro, si trovavano la ditta di Arturo Camerini, produttrice di litargirio e pallini di piombo, erede dell'azienda fondata nel lontano 1866 da A. L. Moritsch, e lo stabilimento della Società Anonima Padovana per la Fabbricazione del Solfato di Rame, nato nel 1902. Quest'ultimo veniva assorbito un paio di anni dopo dalla Società Anonima Unione Italiana fra i Consumatori e Fabbricanti di Conci mi e Prodotti Chimici. Nel 1923 diveniva un cementificio, demolito negli anni '60 del Novecento.

Questa per sommi capi la situazione dell'area lungo via Gazometro poi via Trieste, fino alla prima metà degli anni '20 del Novecento, quando tra la fabbrica di caramelle De Giusti e l'Officina del Gas si inseriva la SIAMIC, era una società con una storia quantomeno strana ed inusuale. Nel 1912 la Società Industrie Aero Meccaniche Italia Centrale (S.I.A.M.I.C.), con sede e stabilimento a Perugia, aveva deciso di diversificare la propria attività, ampliandola agli autotrasporti passeggeri che allora apparivano suscettibili di positivi sviluppi per il futuro. In quell'anno aveva ottenuto la concessione governativa per l'esercizio di alcune autolinee interurbane in territorio veneto, fissandone la sede operativa a Treviso. Con lo scoppio della Prima guerra mondiale la casa madre era stata fortemente impegnata nelle forniture di materiale bellico, mentre la gestione delle autolinee aveva risentito delle conseguenze negative delle operazioni militari, specie dopo la rotta di Caporetto. La fine della guerra, se da una parte aveva consentito di ripristinare velocemente la rete di trasporti passeggeri, dall'altra aveva causato una forte crisi della sede di Perugia per l'esaurirsi delle commesse militari. La Società non riusciva ad adattarsi alla nuova realtà convertendo l'attività in campo civile e nel 1920 falliva.

L'anno dopo (1921) Ugo Sisto Stefanelli, rilevava l'attività negli autotrasporti passeggeri, campo ritenuto interessante, riunendo concessioni, personale, mezzi ed ogni altra pertinenza nel ramo d'azienda "Autoservizi Pubblici SIAMIC di Ugo Sisto Stefanelli" con sede sempre a Treviso. Qualche anno dopo trasferiva la sede a Padova, nella cui provincia stava operando, collocando uffici, rimessa e garage in via Trieste, a fianco dell'Officina del Gas in uno stabile che nel corso degli anni sarebbe stato continuamente adeguato. La stazione di partenza delle autocorriere era situata in piazza Eremitani, con la biglietteria in alcuni locali del palazzo ex sede della Veneta, poi Cassa di Risparmio.

Da area industriale a stazione delle autocorriere – la provvisorietà

Negli anni del secondo dopoguerra il trasporto automobilistico pubblico si sviluppava in maniera consistente, mettendo in crisi gli spazi disponibili in piazza Eremitani. Il Comune per parte sua voleva valorizzare adeguatamente il patrimonio artistico della chiesa e dell'attiguo convento, riservandosi una parte della piazza. Due condizioni contrastanti che inducevano entrambe le parti a studiare un possibile trasferimento in altro sito della stazione delle autocorriere, prendendo in esame sedi alternative quali piazza Mazzini, il Foro Boario di Prato della Valle, piazzale Boschetti, l'ex stazione di S. Sofia e, da ultimo, l'ex scalo delle Guidovie Venete. Piazza Mazzini, che un progetto del 1948 prevedeva di occupare integralmente, veniva scartata per spazi insufficienti; l'area del Foro Boario di Prato della Valle era accantonata per le interferenze che si sarebbero create con il mercato settimanale e le fiere del Prato; la stazione di S. Sofia, già predisposta al nuovo impiego, non poteva essere considerata perché il Comune desiderava utilizzare parte della sua area per allargare la sede viaria di via Morgagni, facilitando l'accesso alla zona ospedaliera, e realizzare il progetto allora esistente di aprire una strada di collegamento tra piazza Garibaldi e via Morgagni. Piazzale Boschetti, già nelle disponibilità della SIAMIC e da questa sponsorizzata tanto da aver già fatto elaborare nel 1951 il progetto della nuova stazione autocorriere, era scartata dal Comune per dubbi sull'esistenza di vecchi depositi ma, soprattutto, poiché nel frattempo aveva maturato la convinzione che l'area delle ex Guidovie nei pressi della stazione ferroviaria, di ampiezza idonea se accorpata ad altri lotti allora già in suo possesso, era l'ideale per l'essere dotata di adeguata viabilità e vicina al centro commerciale, che in quegli anni stava migrando verso nord, ed alla stazione. La scelta era anche congruente con il PRG del 1954 che appunto destinava a nuovo terminal il terreno tra la stazione ferroviaria, la Chiesa della Pace e via Tommaseo lasciato libero dallo scalo merci delle Guidovie Venete. La SIAMIC e forse le altre società di trasporti che gravitavano su Padova consideravano quell'area troppo eccentrica preferendole il terreno ex Boschetti. Dopo una serie di tentativi di accordo andati a vuoto e dopo la presentazione da parte di Stefanelli (1957) di un ulteriore progetto di nuova autostazione, elaborato secondo concetti differenti dal precedente del 1951, nel 1958 la SIAMIC forzava la mano trasferendo il terminal cittadino in piazzale Boschetti, malgrado le proteste dell'Amministrazione comunale. Classico il tentativo di salvare la faccia e rendere la scelta accettabile dichiarando la nuova localizzazione provvisoria, senza però mettere un termine fisso. Iniziava una storia lunga cinquant'anni, coerente con il vecchio detto che afferma non esserci nulla di più duraturo del provvisorio; della controversia iniziale rimaneva però traccia ogniqualvolta era necessario intervenire con qualche miglioramento. Ogni progetto, a partire dalle pensiline per i viaggiatori in attesa, doveva portare il marchio della provvisorietà, nel caso in esempio era data attenzione all'esecuzione "smontabile" delle pensiline 18.

Con gli anni l'area Boschetti diveniva l'unico terminal autocorriere di Padova, assorbendo anche quello della Società veneta che per lungo tempo era rimasto in largo Meneghetti. Conservava la sua funzione anche dopo il 1983, anno in cui la SIAMIC cessava di esistere passando la mano ad una società pubblica.



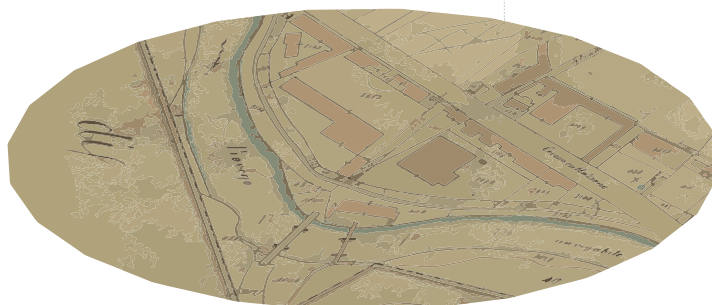
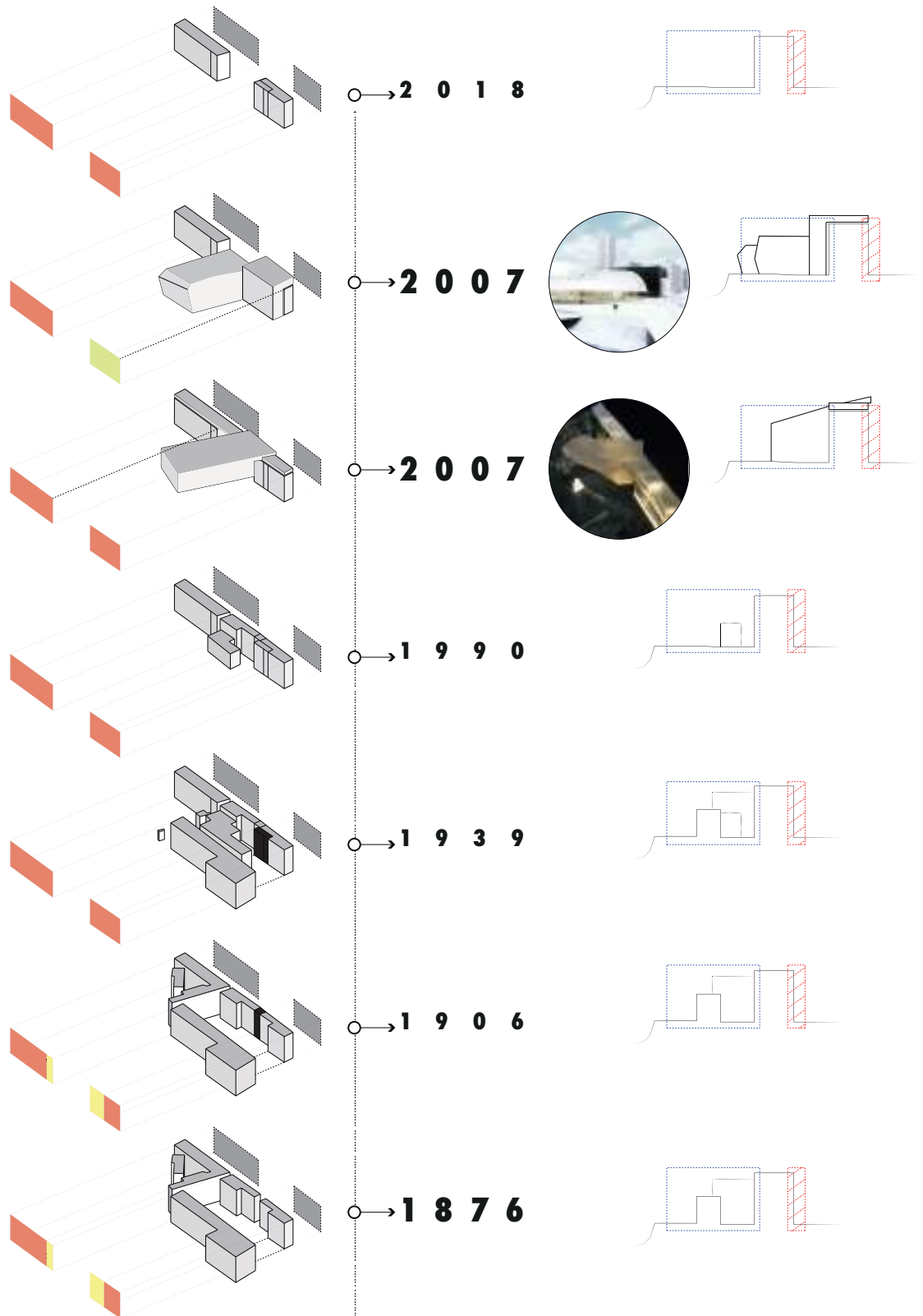
Figura 19 - Panoramica di quando erano ancora attivi i magazzini Boschetti.

Cronologia eventi

- 1842 Viene inaugurata la ferrovia Mestre Padova, che negli anni successivi la linea sarà progressivamente estesa fino a raggiungere Milano. Nascono poi nel 1866 la linea per Bologna, con successiva diramazione a Monselice verso Montagnana (1885), nel 1877 quella per Bassano e nel 1886 quella per Camposampiero Montebelluna.
- 1847 Nasce l'Officina del Gas per la produzione del gas illuminante, da distribuire ai lampioni distribuiti lungo le strade del centro cittadino e per quelle abitazioni che ne avessero fatto richiesta.
- 1850-63 Scavo del canale Scaricatore e costruzione dei tre ponti sostegno al Bassanello, opere previste nel Piano Fossombroni (1830) per la regolazione delle acque del Brenta e del Bacchiglione .
- 1875 Interramento del canale S. Sofia. Un primo progetto sull'utilizzo del vecchio alveo prevede la creazione di un giardino pubblico, poi si opta per la stazione ferroviaria della Società Veneta.
- 1878 Studio per la traslazione del porto fluviale del Portello tra l'Officina del Gas e la Fabbrica dei Vetri, al fine di rendere più efficiente il trasporto fluviale.
- 1879-80 Nascono i primi Comitati tecnici incaricati di suggerire soluzioni per contrastare la decadenza del trasporto fluviale. Viene tra l'altro esaminato il problema della navigazione fluviale tra Venezia e Vicenza, con la sistemazione del Bacchiglione in questo tratto; si studia come ripristinare il collegamento fluviale con Este e Montagnana.
- 1881 Entra in funzione il nuovo porto fluviale sul Piovego, di fronte al bastione Arena, tra l'Officina del Gas e la Fabbrica dei Vetri.
- 1882 Il Comune rileva dal Demanio le mura del Cinquecento, con le relative fasce di terreno interne ed esterne. È da questa data che hanno inizio manomissioni grandi e piccole al sistema bastionato.
- 1882 Il Comune procede con l'abbassamento delle cortine del sistema fortificato cinquecentesco di circa 2 metri da Porta Codalunga fino al Bastione dell'Arena e lungo via Loredan e le dotava di un parapetto in mattoni verso il fiume. Creava così una lunga passeggiata a beneficio della cittadinanza.
- 1884 Firma della convenzione tra la Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche e la Provincia di Padova per la costruzione e l'esercizio delle tranvie a vapore Padova Fusina, Malcontenta Mestre e Padova Bagnoli.
- 1885 Entra in servizio il primo tratto fino a Stra della ferrovia Padova Fusina.
- 1886 Entro quest'anno è segnalata la via del Panificio, dalla presenza del Panificio Comunale lungo il suo percorso. La sua nascita è probabilmente dovuta alle operazioni di posa della canaletta dell'acquedotto pubblico fino ai serbatoi bassi (di accumulo).
- 1886 Costruzione dello scalo merci della Società Veneta sul lato sud del piazzale della stazione, collegato alla ferrovia nazionale ed alla stazione S. Sofia.
- 1886 L'Officina Rocchetti, dal 1881 di proprietà della Società Veneta, apre una dependance nella fascia di terreno tra il Piovego e via Gazometro.
- 1886-88 Costruzione della Briglia del Carmine, subito a monte dello sbocco del Naviglio Interno in Piovego, con il doppio scopo di regolare i livelli dei canali interni alla città e di fornire energia meccanica alle pompe di sollevamento dell'acquedotto.
- 1888 Il 13 giugno viene inaugurato il nuovo acquedotto pubblico.
- 1893 Progetto per abbassare le cortine di circa 2 metri, da Porta Codalunga fino al Bastione dell'Arena e lungo via Loredan, e dotarle di un parapetto in mattoni verso il fiume. Lo scopo è creare una lunga passeggiata a beneficio della cittadinanza.
- 1899 La Società Veneta, dopo un lungo periodo di crisi, viene messa in liquidazione; con essa cessa anche l'officina Rocchetti.

1900	Via del Panificio diviene via Tommaseo ed è prolungata fino ad incrociare la linea ferroviaria proveniente dal ponte sul Piovego (percorso della futura via Gozzi).
1906	Ulteriore prolungamento di via Tommaseo fino ad incontrare via Venezia di fronte a Porta Ognissanti.
1906	La strada lungo il tracciato ferroviario diretto allo scalo merci della Società Veneta acquista il nome di via Gaspare Gozzi.
1906-07	Realizzazione dei Giardini Pubblici dell'Arena, completati nel 1908 con la costruzione, tra il bastione ed il ponte di Corso del Popolo, di un muro di raccordo esterno alla cortina.
1906-08	Realizzazione del rettilineo di Corso Garibaldi e Corso del Popolo, con il ponte sul Piovego ad unire i due tratti.
1908	Via Gazometro cambia il nome in via Trieste.
1909	Giovanni Boschetti acquista l'area ex Rocchetti per realizzarvi un magazzino di carboni fossili, coke, antracite, carboni di legna, legna da fuoco e materiali refrattari.
1910	La società F.lli Boschetti avvia la costruzione del fabbricato ad uso uffici e abitazione che ancor oggi esiste all'angolo tra via Gaspare Gozzi e via Trieste.
1919	Crolla la Briglia del Carmine. Viene sostituita da un sostegno fisso nei pressi di Ponte S. Giovanni delle Navi.
1921	Ugo Sisto Stefanelli acquista la SIAMIC..
1930	Inizio degli interventi previsti dal Piano Gasparini (elaborato nel 1922): allargamento del canale Scaricatore e scavo del canale S. Gregorio, che si collega al Piovego a valle di Padova.
1933	Costruzione del ponte sul Piovego tra via Gozzi e via Porciglia.
1939	La società F.lli Boschetti entra in crisi e fallisce nel 1939.
1941	La SAICA (Società Anonima Industria Catrami ed Affini) acquisisce l'area ex Boschetti.
1946	La SAICA viene sciolta e lo stabilimento passa alla Società Anonima Conservazione Legno e Distillerie Catrame - CLEDCA.
1948	Primo progetto per nuova autostazione alternativa a piazza Eremitani fatto elaborare dalla SIAMIC.
1949-50	L'area ad ovest di via Gozzi viene acquisita dalla società SIAMIC.
1954	PRG di Padova.
1958	La SIAMIC si trasferisce a Piazzale Boschetti.
Anni '60	Allargamento via Trieste con la costruzione di un muro di sostegno su quella che era la banchina del porto fluviale.
1964	L'officina del gas si sposta nel 1964
1983	La SIAMIC cessa, l'area permane come stazione autocorriere.
2010	La stazione Autocorriere si sposta in prossimità della attuale stazione ferroviaria.

Ricostruzione cronologica



-  Prospetto Sud -
Fronte Piovego
-  Prospetto Nord -
Fronte Via Trieste

Carta del Valle

Catasto Austriaco
censo stabile
Comune di Altichiero

Piano Regolatore

Catasto Austriaco
aggiornato
Comune di Altichiero

1 7 6 4

1 8 4 5

1 8 7 2

1 8 7 6



Planimetria redatta dalla
Società Veneta

Planimetria comunale

Planimetria comunale

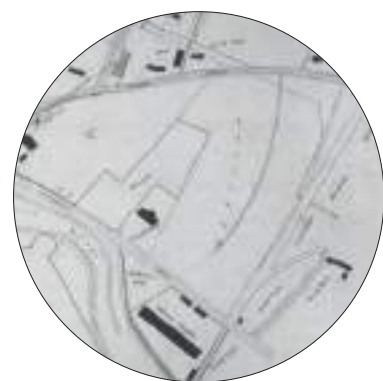
Piano Regolatore

1 8 8 6

1 8 9 4

1 9 0 6

1 9 2 3



Planimetria comunale

1 9 3 9



Planimetria comunale

1 9 9 0



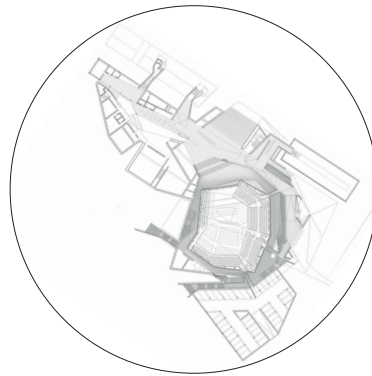
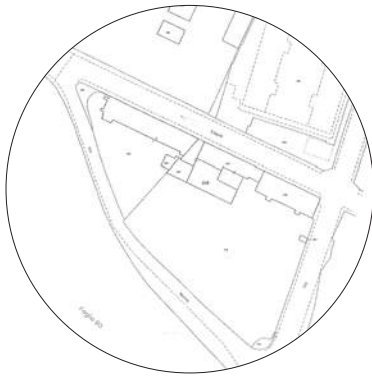
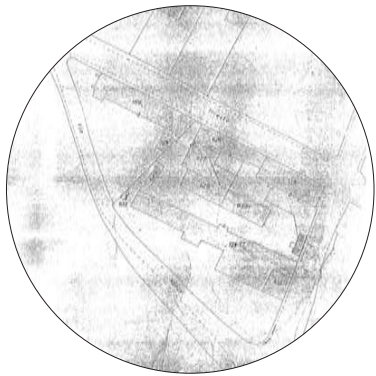
Pianta di Progetto
Auditorium
A. Cecchetto

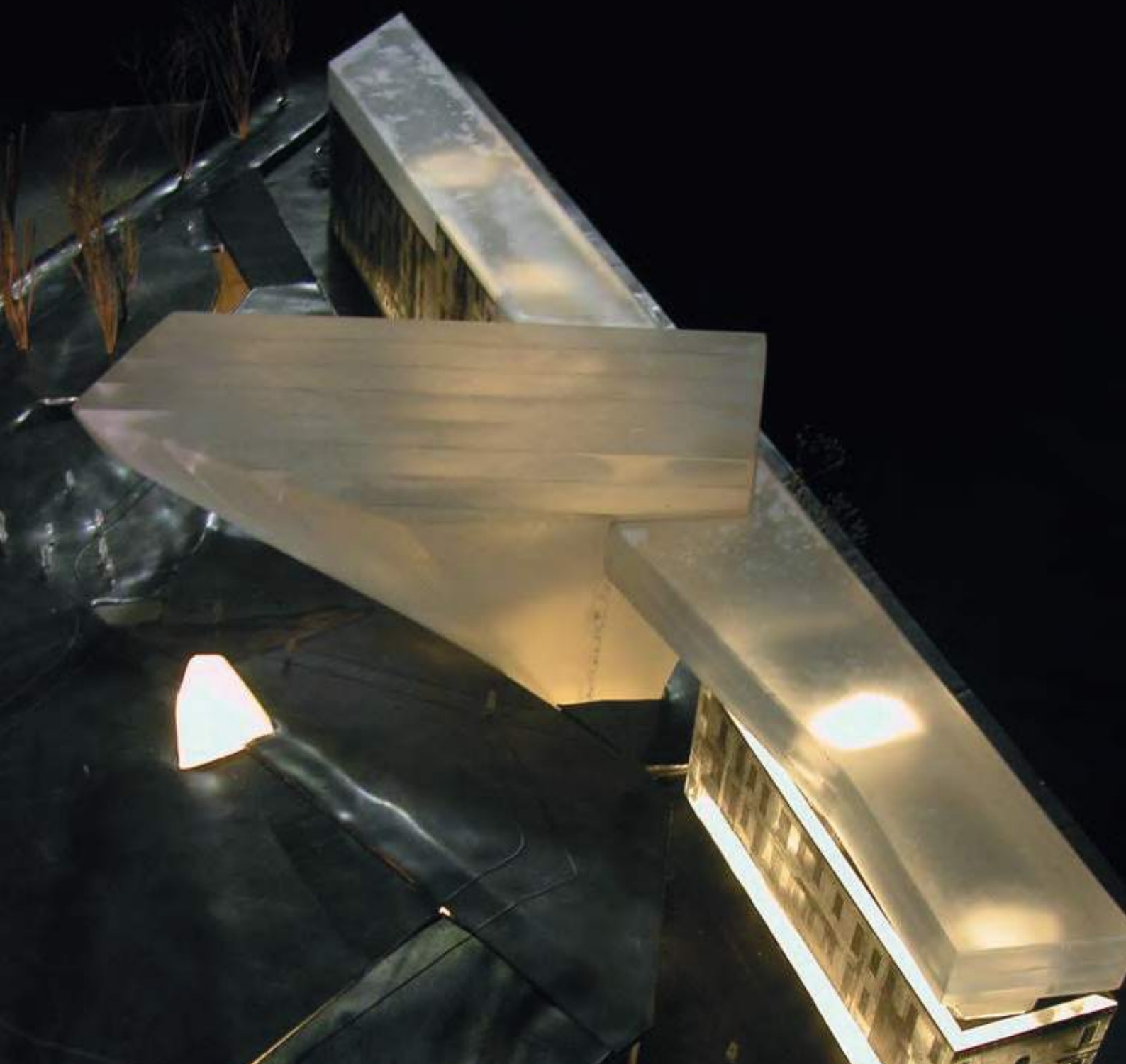
2 0 0 7



Pianta di Progetto
Auditorium
K. Kada

2 0 0 7





Ambito di intervento

L'ambito d'intervento è collocato in un'area urbana appena al di fuori della perimetrazione del Centro Storico di Padova ed è delimitato a sud da Via Trieste e a nord dal corso d'acqua Piovego e coincide con l'ex stazione delle autocorriere di Padova noto come "Piazzale Boschetti", ora Parco Tito Livio.

Con il trasferimento della stazione delle corriere in zona stazione i fabbricati rimasti risultano ora in uno stato di abbandono e fatiscenza, avendo perso completamente ogni tipo di funzione.

Le due palazzine "A" e "C" risultano vincolate dagli strumenti di Piano ai sensi della Legge 42/2010 ed identificate con la scheda urbanistica n. 536 allegata al Piano di Assetto del Territorio vigente.

Gli edifici di tipologia "in linea", rispettivamente a tre e a quattro piani, sono stati costruiti come precedentemente descritto nei primi anni del novecento, le cui facciate sono decorate secondo gli stilemi neorinascimentali e con modanature, fregi di sapore liberty realizzati con tecnologie molto moderne come il cemento stampato.

La breve quinta era composta da quattro blocchi edificati in sequenza, il più orientale presenta gli apparati decorativi più ricchi mentre il blocco centrale più basso era rimasto incompiuto ed era privo di interesse storico-artistico; infatti nel frattempo è stato demolito.

I due blocchi occidentali presentano una decorazione semplificata e limitata ad eccezione dei due poggiali d'angolo della testata ed alle modanature d'architrave delle finestre del fronte posteriore, dove, in epoca successiva è stata aggiunta una loggia vetrata che al primo piano disegna un partito a bifora che mitiga il rigido schema del telaio in cemento armato.

La palazzina A (ovest) ha un ingombro in pianta di circa 11,80 x 57,40 con 4 piani fuori terra H circa 18m per una volumetria complessiva di circa 12.848 mc; la palazzina C (est) ha un ingombro in pianta di 13 x 38 con 3 piani fuori terra H circa 13m, per una volumetria complessiva di circa 6.494 mc; le due palazzine sono allineate su via Trieste e distano tra di loro circa 47 m.

I volumi sono regolari e continui nello sviluppo volumetrico. I fabbricati sono caratterizzati dalle decorazioni delle facciate in stile liberty e dalla conservazione della forometria originale, pur in qualche punto tamponata. Il degrado dei fabbricati è notevole, in particolar modo le ultime indagini effettuate rivelano la necessità di un intervento repentino visto lo stato critico della stato dell'edificio,

La palazzina A in particolare risulta in notevole stato di degrado e necessita di un intervento di restauro e ripristino delle strutture e delle facciate.

Soprattutto, prima di qualsiasi attività, anche di rilievo e sondaggio, è urgente un intervento di sanificazione per la rimozione delle deiezioni dei volatili e per l'allontanamento dei volatili stessi. Le strutture portanti sono in muratura e gli impalcati e la copertura hanno strutture in legno. La palazzina inoltre risulta controsoffittata con il tipico sistema a canniccato ormai tutto crollato.

La palazzina C, invece risulta in condizioni migliori anche per essere stata usata fino a pochi anni fa quale auto-stazione. La struttura è in muratura portante e gli impalcati sono in latero - cemento.

I serramenti esterni, tutti in legno, risultano decisamente manomessi e vari nella tipologia specchiature interne, suddivise, con parti vetrate e opache, con la presenza di oscuri esterni, interni e avvolgibili.

Il Vincolo

LOCALIZZAZIONE IMMOBILI VINCOLATI AI SENSI DEL DECRETO LEGISLATIVO 22/01/2004 n. 42 (ex legge 1089/1939 ed ex legge 1497/1939)

SCHEDA N.: 563

UNITA' URBANA N.: 5.2 – Stazione Ferroviaria

Prot.: 5048



DECRETO N°: 563

INDIRIZZO: Via Trieste

CIVICO N.: 36 – 38 – 38A – 40 – 42 - 44 - 46

PROPRIETA': Ente Pubblico

OGGETTO: AUTOSTAZIONE DI PIAZZALE BOSCHETTI

DATA DI EMANAZIONE: 19/08/2005

LEGGE: 42/2004

ART.: 10

NOTIFICATO: Si

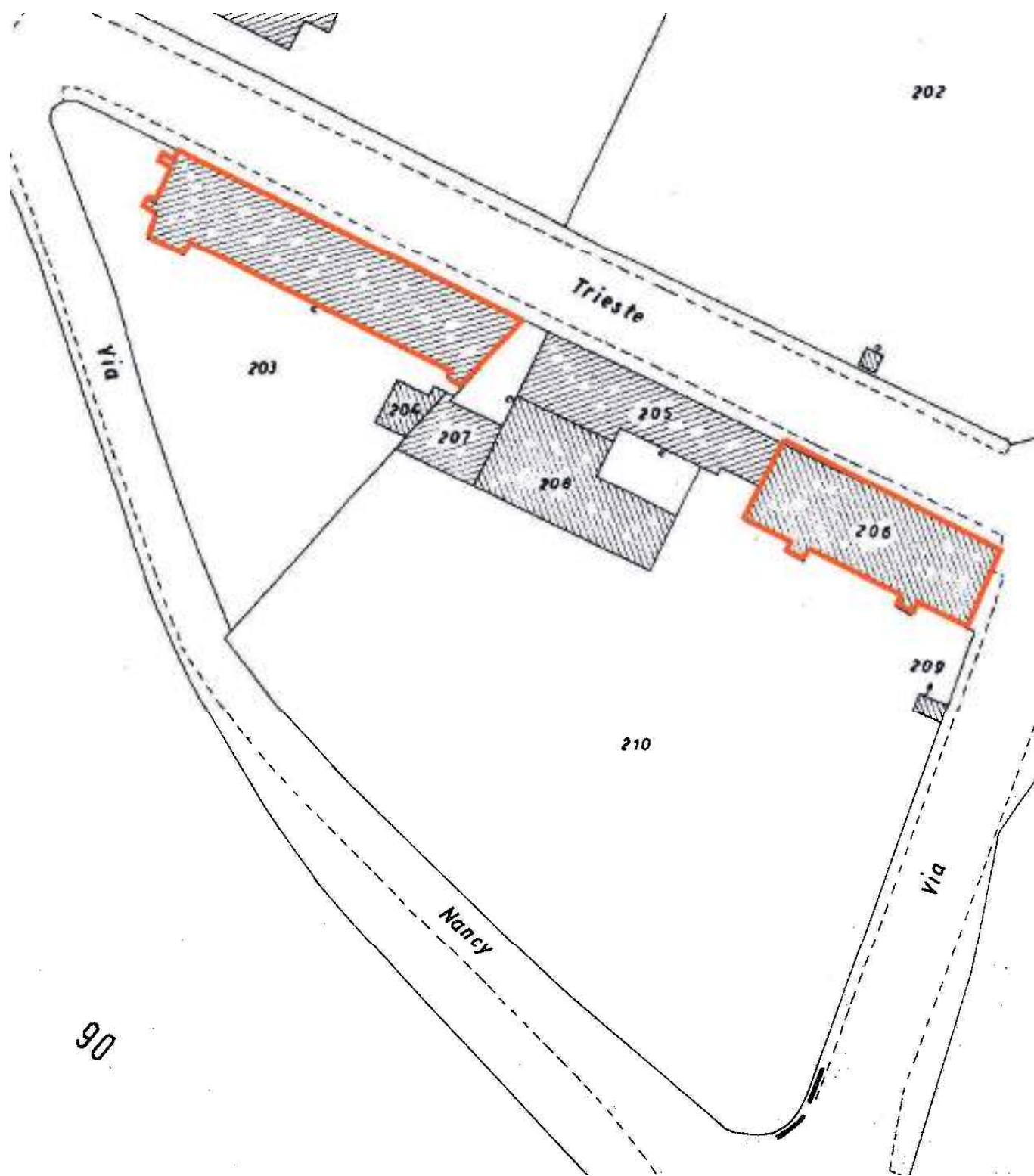
N.C.T.R. FG.: 66

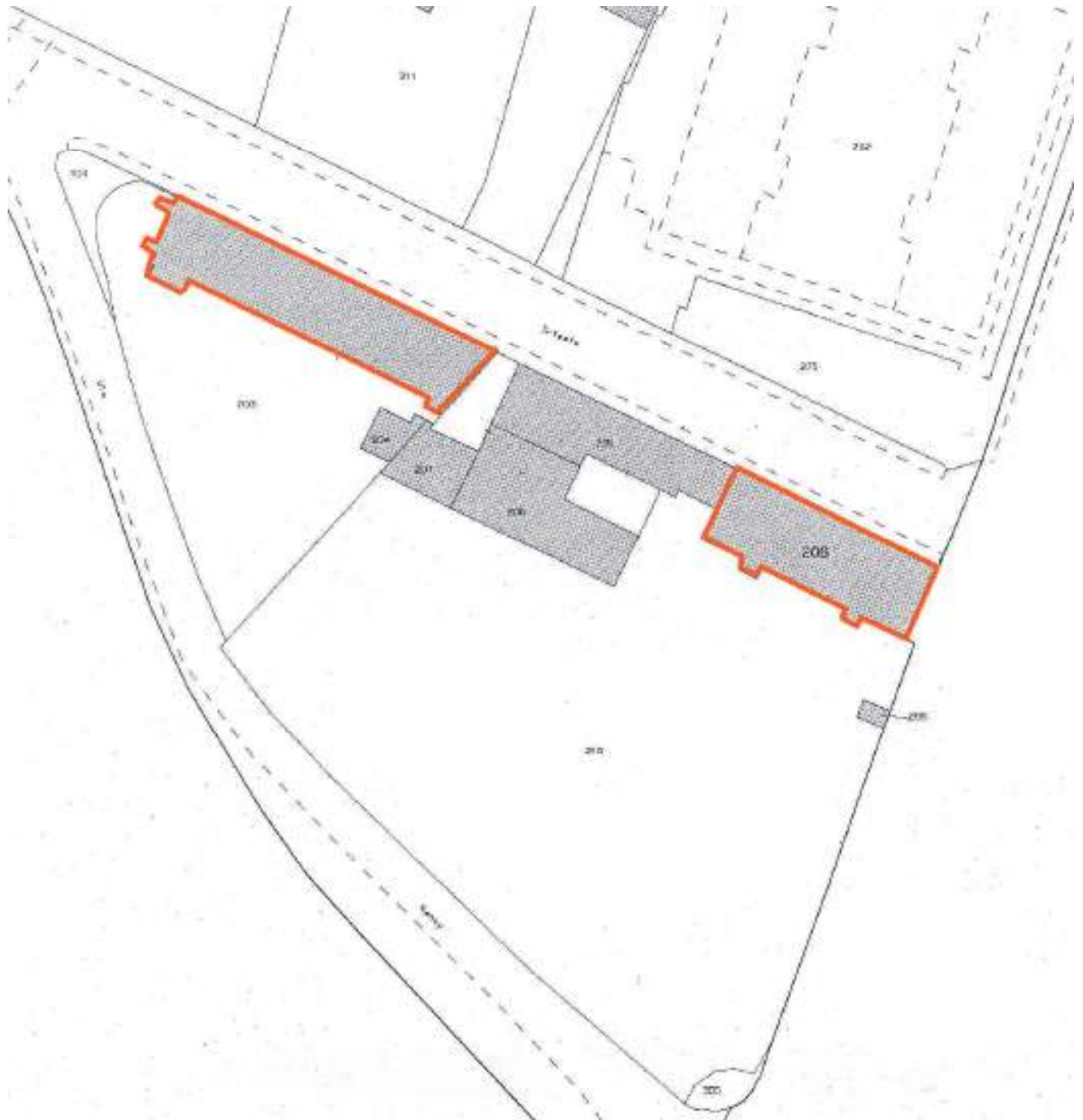
MAPPALE: 203 (edificio) - 206

N.C.T.R. aggiornamento 2007 FG.: 66

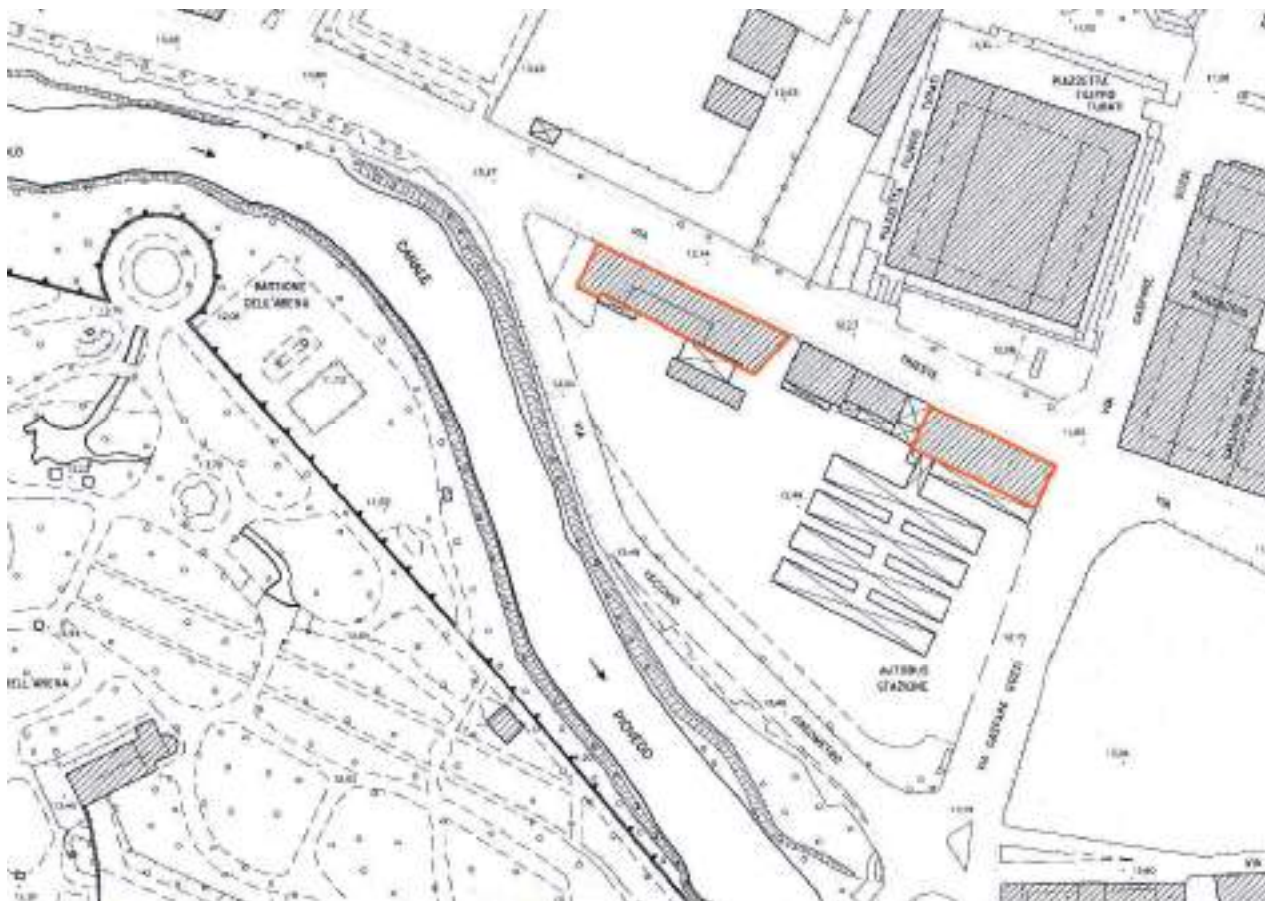
MAPPALE: 203 (edificio) - 206

Planimetria N.C.T.R.

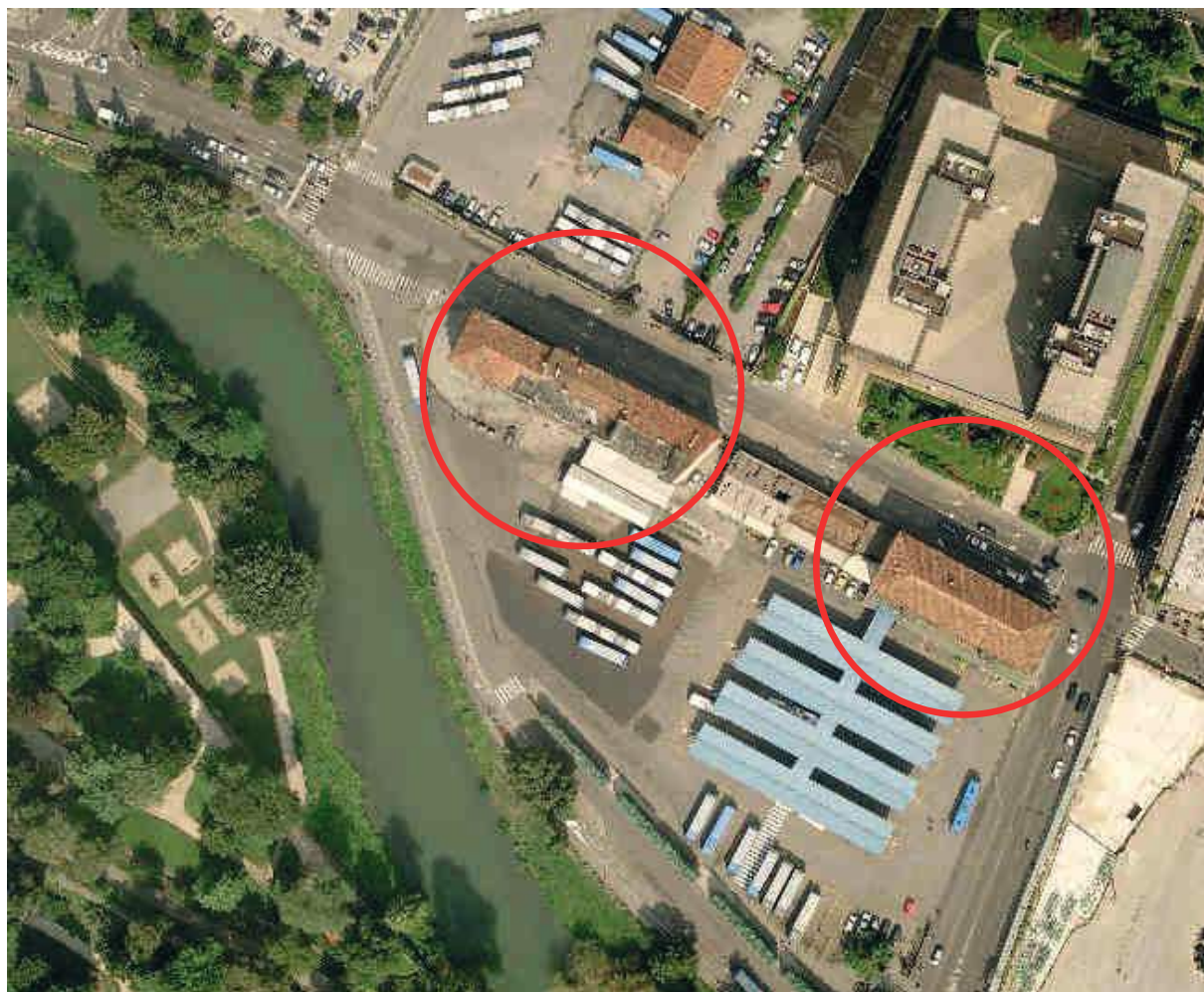




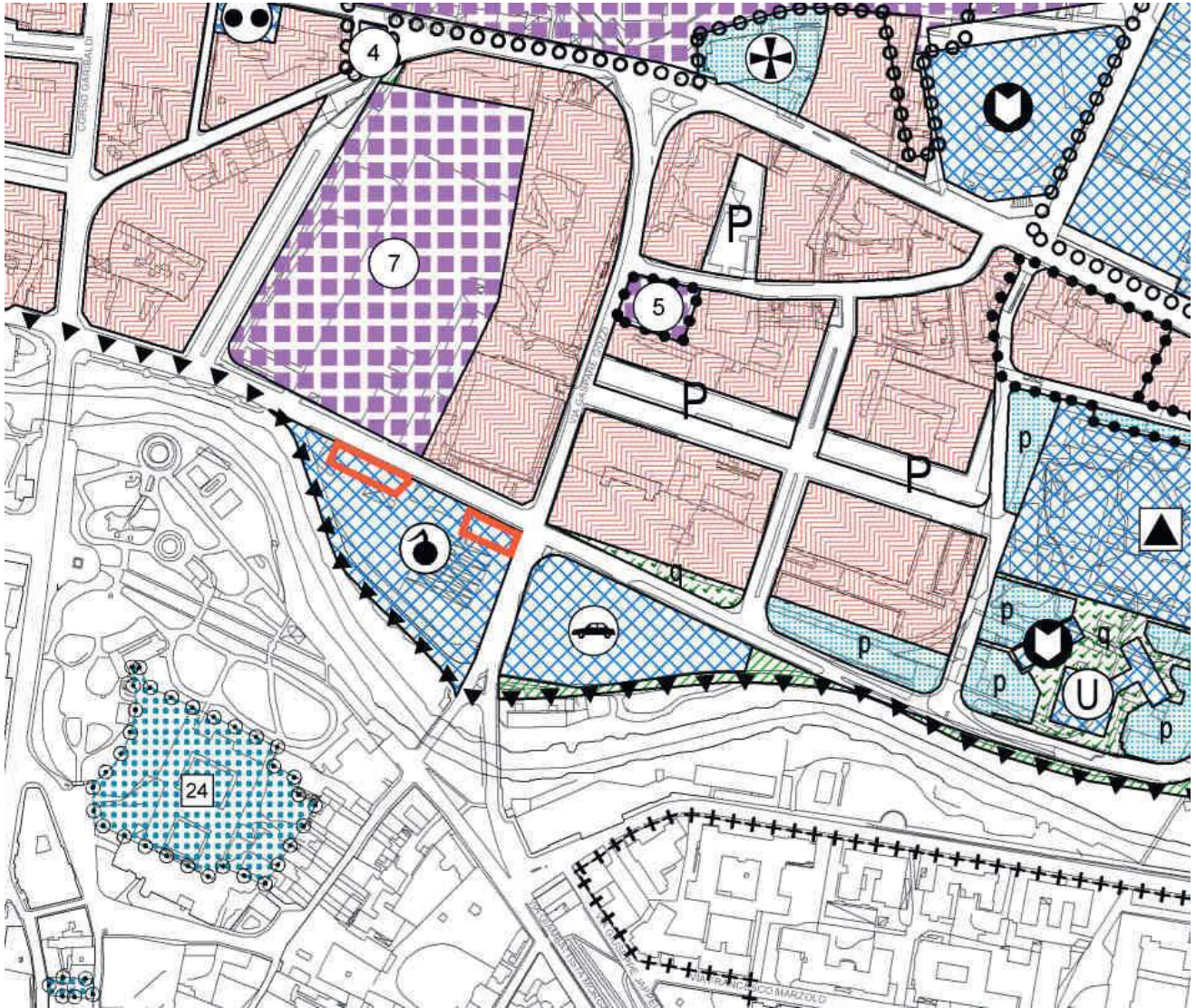
Fotogrammetrico



Fotopiano



Fotopiano



Destinazione di P.R.G.:

Servizi di interesse generale: centri di interesse scientifico.

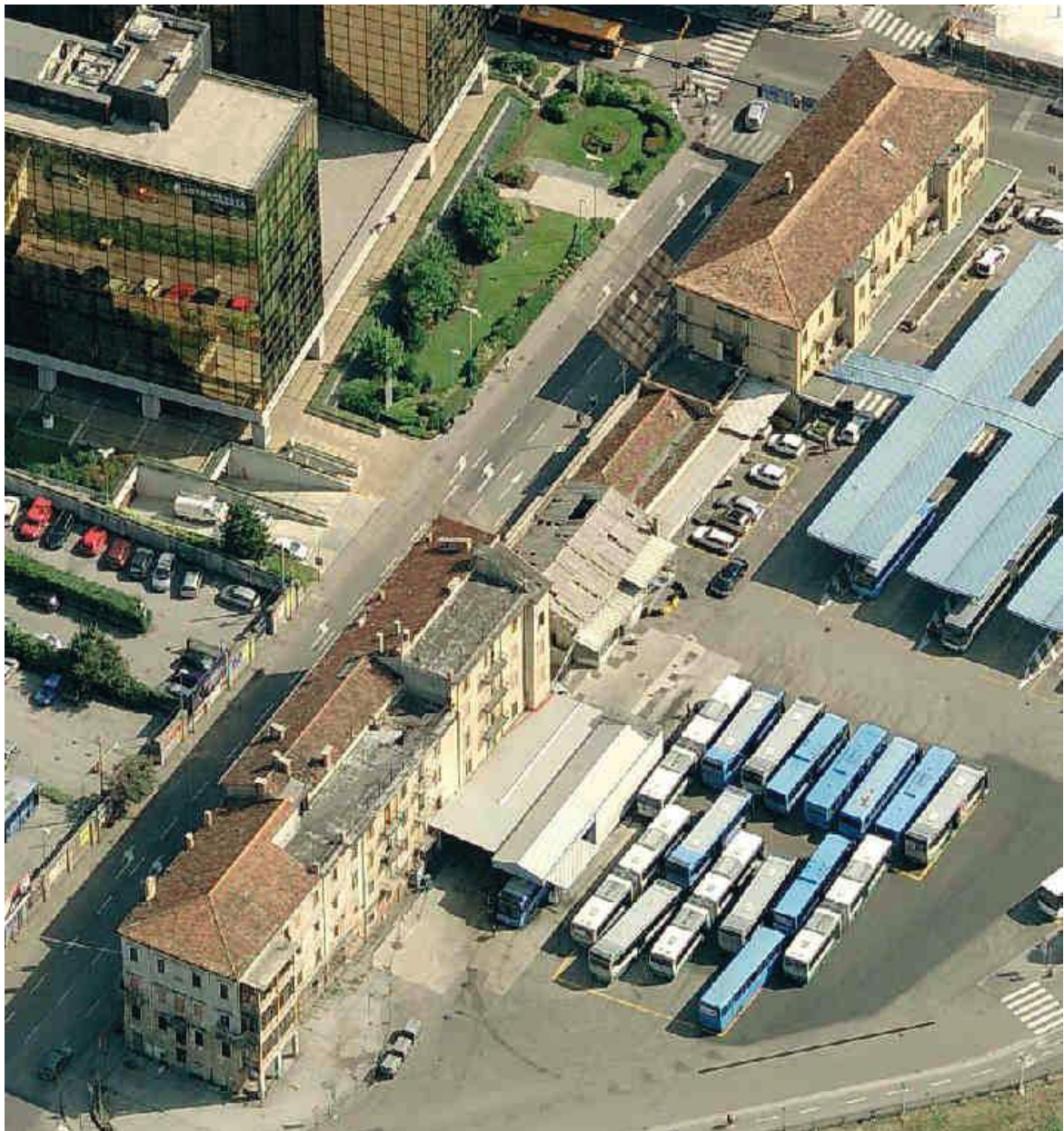
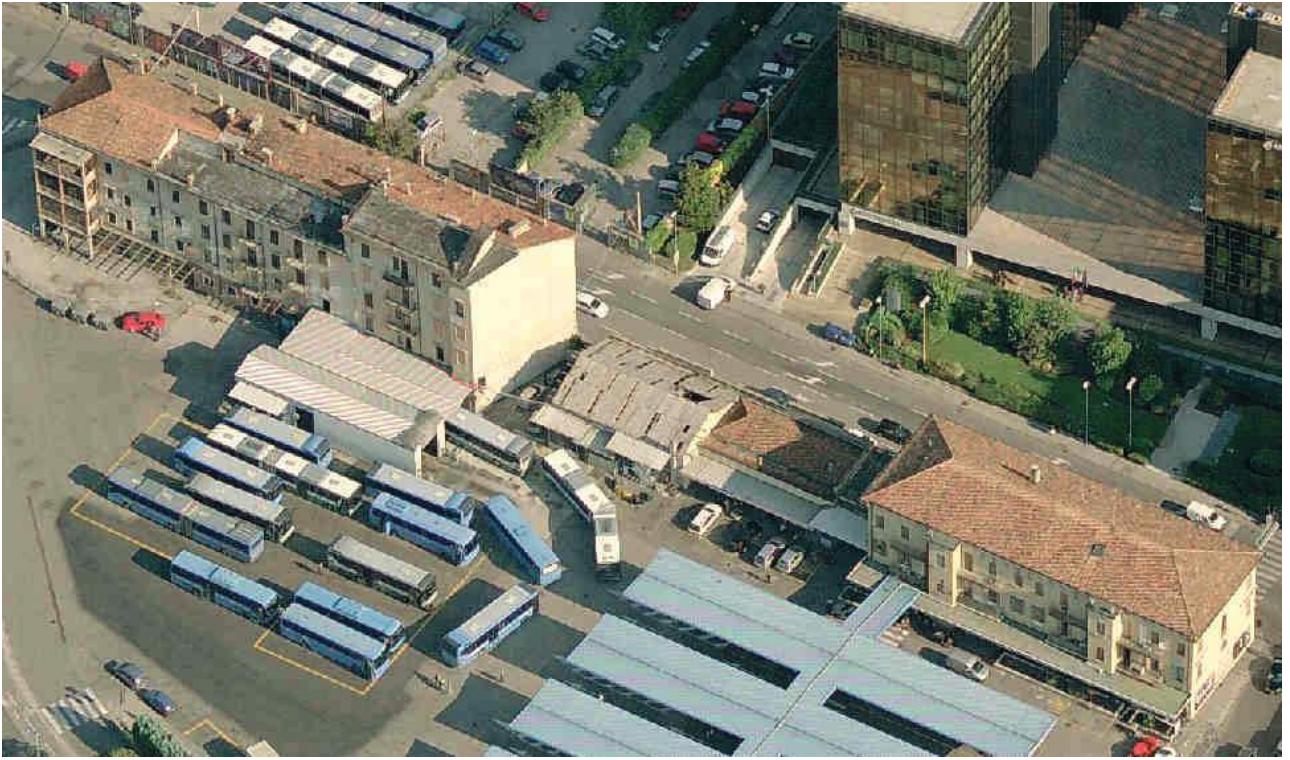
Descrizione:

Edifici caratteristici "in linea", rispettivamente a tre e a quattro piani, costruiti nei primi anni novanta, le cui facciate sono decorate secondo gli stili neorinascimentali e con modanature, fregi di sapore liberty realizzati con tecnologie molto moderne come il cemento stampato.

La breve quinta è composta da quattro blocchi edificati in sequenza, il più orientale presenta gli apparati decorativi più ricchi mentre il blocco centrale più basso è rimasto incompiuto ed è privo di interesse storico-artistico. I due blocchi occidentali presentano una decorazione semplificata e limitata ad eccezione dei due poggiali d'angolo della testata ed alle modanature d'architrave delle finestre del fronte posteriore, dove, in epoca successiva è stata aggiunta una loggia vetrata che al primo piano disegna un partito a bifora che mitiga il rigido schema del telaio in cemento armato.

Foto Aeree:





FOTO

















Ministero
per i Beni e le Attività Culturali
Direzione regionale
per i beni culturali e paesaggistici
del Veneto

Piazza S. Marco, 63 - 30124 Venezia
tel. 041.3420101 - fax 041.3420122
e-mail: appositorato@beniculturali.it
C.F. 94053290275

[Handwritten signature]

Prot. n. 5048 del

[Handwritten signature]

All'Amministrazione della Provincia
di Padova - Settore Patrimonio
Piazza Antenore, 6
35121 - Padova

Raccomandata a.r.

e.p.c.: Soprintendenza per i Beni Architettonici
e per il Paesaggio per le Province di Venezia,
Belluno, Padova e Treviso
S. Croce 770 - Rio Marin
30125 - Venezia

e, p.c.: Ministero per i beni e le attività culturali
Direzione generale per i beni architettonici
e paesaggistici - ex servizio III
Via di San Michele, 22
00153 - Roma

Oggetto: PADOVA, via Gozzi, via Trieste, via Vecchio Gasometro. Immobile denominato
"Autostazione di Piazzale Boschetti" di proprietà della Provincia di Padova.
Trasmissione dichiarazione di interesse storico-artistico ai sensi dell'art. 12 del
D.Lgs 22 gennaio 2004 n. 42.

Si trasmette, in allegato, il provvedimento di dichiarazione di interesse dell'immobile in
oggetto, completo di planimetria catastale.

Si invita la Soprintendenza in indirizzo a provvedere alla relativa trascrizione e a
trasmettere copia della relativa nota a questa Direzione regionale.

D'Al/ag

0092138/2005 - 11/09/2005
02152 - Provincia di Padova



Il direttore regionale
Pasquale Bruno Malara

[Handwritten signature]



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto

P.zza San Marco, n. 63 - 30124 Venezia - Tel. 041 3420161 - Fax 041 3420122 - Cod. Fisc. 94053210275

IL DIRETTORE REGIONALE

VISTO il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

VISTO il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59" come modificato dal Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3 "Riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

VISTO l'art. 27, commi 8,10,12,13 e 13 bis del decreto legge 30 settembre 2003, n. 269 convertito con modificazioni nella legge 24 novembre 2003, n. 326;

VISTO il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n.42 "Codice per i beni culturali ed il paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

VISTO il Decreto Dirigenziale 6 febbraio 2004 "Verifica dell'interesse dei beni immobiliari di proprietà pubblica" così come modificato dal Decreto Dirigenziale 28 febbraio 2005 "Modifiche ed integrazioni al decreto 6 febbraio 2004, concernente la verifica dell'interesse culturale dei beni immobili di utilità pubblica";

VISTO il D.P.R. 8 giugno 2004, n. 173 "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali";

VISTO il conferimento dell'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di Direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto all'architetto Pasquale Bruno Malara;

VISTO il D.D.G. 5 agosto 2004 con il quale in via continuativa è delegata ai direttori regionali per i beni culturali e paesaggistici la funzione di verificare la sussistenza dell'interesse culturale nei beni appartenenti a soggetti pubblici e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ai sensi dell'art. 8 comma 3 lettera b del D.P.R. 8 giugno 2004, n. 173;

VISTO l'accordo concluso fra la Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto e la Provincia di Padova in data 08 aprile 2005;

VISTA la nota del 11 maggio 2005, ricevuta il 17 maggio 2005, con la quale la Provincia di Padova ha chiesto la verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 per l'immobile appreso descritto;

VISTO il parere della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova, Treviso, espresso con la nota n° 5386 del 26 luglio 2005, pervenuta in data 03 agosto 2005;

RITENUTO che l'immobile denominato "Autostazione Piazzale Boschetti", ubicato nel comune di Padova, sito in via Trieste, via Gozzi, via Vecchio Gasometro, distinto al N.C.T. al foglio 66, particelle 203 (edificio), 206, come dall'allegata planimetria catastale, di proprietà della Provincia di Padova, presenta interesse storico artistico ai sensi dell'art. 10, comma 1, del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 per i motivi di seguito indicati. Quando, fra la fine dell'ottocento e i primi decenni del novecento, l'urbanistica padovana proietta oltre l'anello delle fortificazioni rinascimentali le proprie linee di sviluppo, una delle direttrici principali, peraltro già sancita dalla presenza della linea ferroviaria Torino, Milano, Venezia, Trieste, è, appunto, quella per Venezia che viene ben presto ad assumere un ruolo gerarchicamente ben definito dall'insediamento di funzioni privilegiate come la Fiera Campionaria, e dove la porta della città deve connotarsi attraverso il borghese decoro degli edifici che affiancano l'asse stradale che, nel tratto prossimo alla città storica intensifica il modello insediativo fino a formare una quinta non più intervallata da giardini e villini. L'adozione di un modello tipologico e stilistico di riferimento assai vicino al "palazzo da città", caratterizzato tuttavia da un edificio "il linea", rispettivamente a due, a tre e quattro piani le cui facciate sono trattate secondo gli stili neorinascimentali filtrati da un espressivo storicismo che realizza con tecnologie "modernissime", come il cemento stampato, modanature, fregi, e involucri decorativi in sapore liberty. La breve quinta, è come si è fatto cenno, composta da quattro blocchi edificati in sequenza continua. Invero, il più orientale, dove più articolati e ricchi si presentano gli apparati decorativi, doveva nascere



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Veneto

P.zza San Marco, n. 63 - 30124 Venezia - Tel. 041 3420101 - Fax 041 3426122 - Cod. Fisc. 94053230273

isolato, quantomeno per un tratto, dagli altri blocchi poiché la decorazione e l'impianto "voltano" sulle testate, precludendo ad un intervallo non necessariamente costituito dall'attuale raccordo basso, rimasto incompiuto, privo di interesse storico-artistico; lo dimostra la testata costituita dal "setto tagliafuoco" del blocco successivo, privo di aperture perché predisposto per essere affiancato da un edificio significativamente più alto. Lo schema compositivo e delle decorazioni dei due blocchi edilizi occidentali, ripropongono lo schema degli edifici in linea con modulo ripetuto e con una decorazione semplificata e limitata, fatta eccezione per due poggioni d'angolo della testata, ai contorni ed alle modanature d'architrave delle finestre che si ripetono anche sul ritmo rarefatto delle aperture del fronte posteriore, dove, in epoca successiva alla costruzione, è stata aggiunta una loggia vetrata che, al primo piano, disegna un partito architettonico a "bifora" che mitiga il rigido schema del telaio in cemento armato. La "quinta" viene a configurarsi esemplarmente come doppia mediazione: la struttura urbana stava cambiando sotto la spinta dell'espansione urbana congelata per secoli entro le mura e andava ridisegnando le aree marginali dell'antico "guasto"; cambiavano in quegli anni le tecniche costruttive, la sperimentazione di nuovi materiali accoglieva la sfida della tradizione compositiva dello *stile* per indirizzarsi verso applicazioni di carattere *funzionale*. Per questi motivi,

DECRETA

il bene denominato "*Autostazione Piazzale Boschetti*", meglio individuato nelle premesse è dichiarato di notevole interesse storico artistico ai sensi dell'art. 10, comma 1, del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo.

A mente dell'art. 12, comma 7 del decreto citato, il presente accertamento costituisce dichiarazione ai sensi del medesimo.

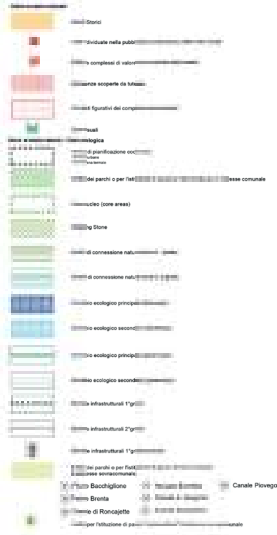
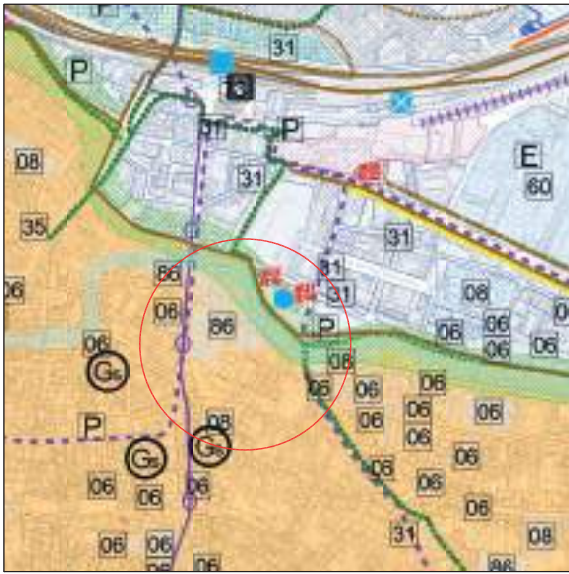
La planimetria catastale fa parte integrante del presente decreto che verrà notificato tramite raccomandata con avviso di ricevimento, sarà trascritto presso la Conservatoria dei registri immobiliari dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le province di Venezia, Belluno, Padova, Treviso ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Ai sensi dell'art. 16 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, avverso tale dichiarazione è ammesso ricorso al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, per motivi di legittimità e di merito, entro trenta giorni dalla notifica del provvedimento.

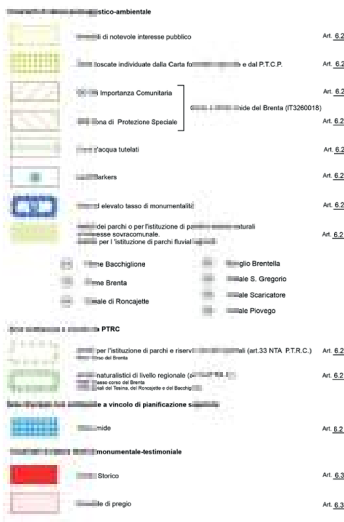
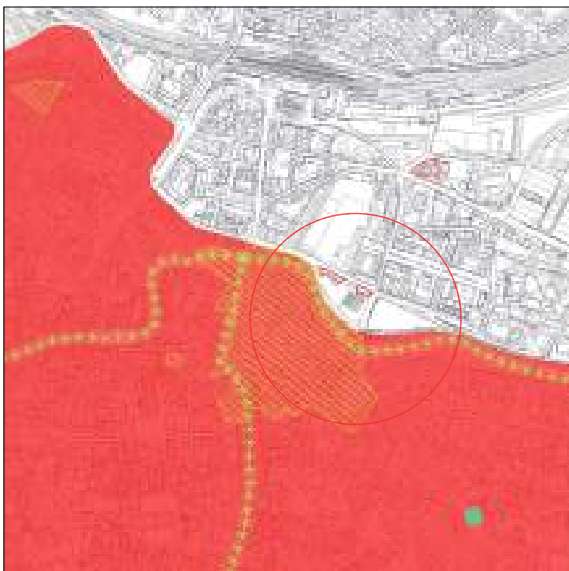
Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale al Tribunale amministrativo regionale competente per territorio a norma degli articoli 2 e 20 della Legge 6 dicembre 1971, n. 1034 ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato, ai sensi del Decreto Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, rispettivamente entro sessanta e centoventi giorni.

Venezia, 09 agosto 2005

Il direttore regionale
Pasquale Bruno Maiara



Estratto PAT-Tavola Trasformabilità

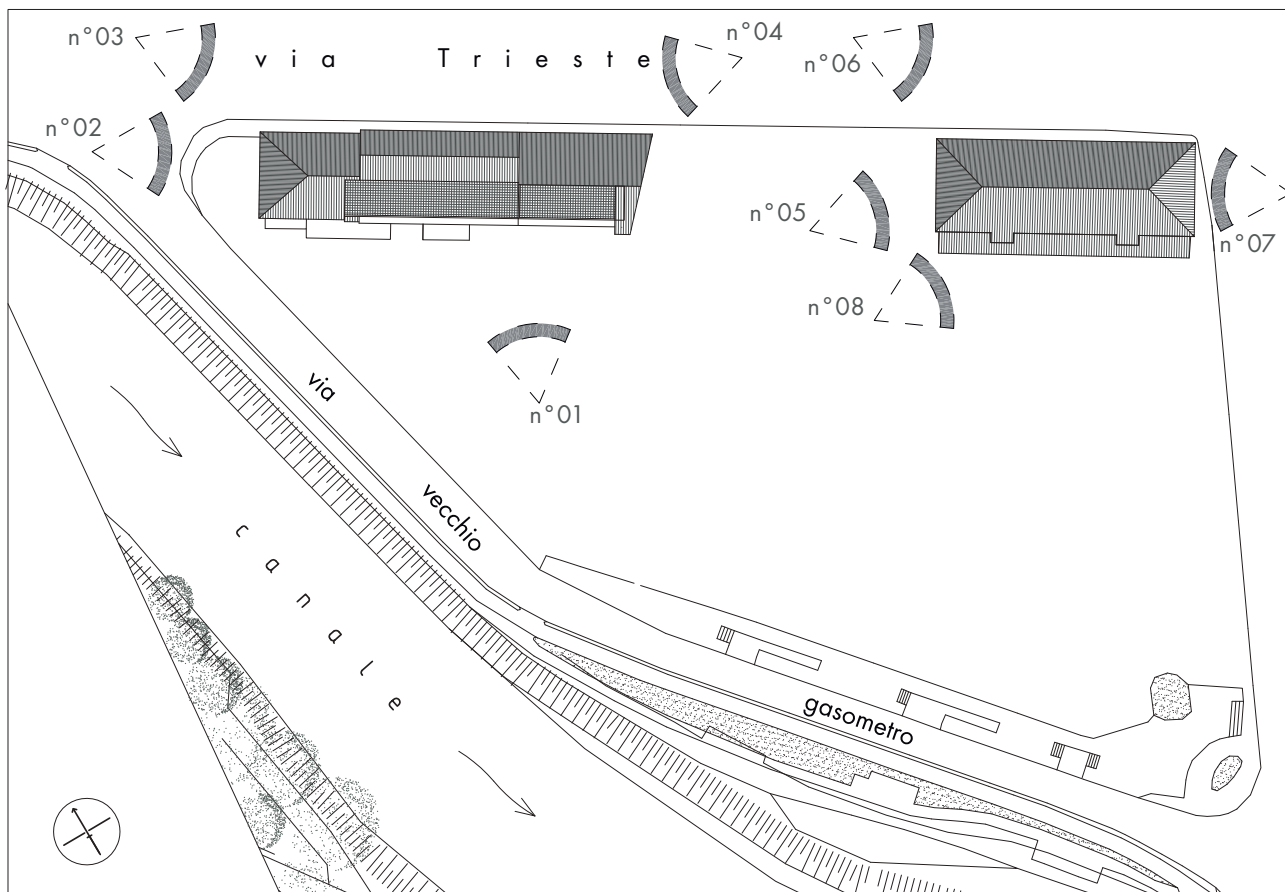


Estratto PAT-Tavola Invarianti





Vista Aerea

Documentazione fotografica



Planimetria
1:1000

 Cono visuale
 n°0x Numero foto

In considerazione della presenza di un ponteggio, del fatiscente e pericolante stato in cui versano le due palazzine, è stata fatta espressa richiesta alla committenza di esaustiva documentazione fotografica storica o recente di cui riportiamo in seguito alcuni stralci di quanto ricevuto.

Foto n° 1



Foto n° 2



Foto n°3



Foto n°4



Foto n°5



Foto n°6



Foto n°7



Foto n°8



Foto n° 9-10



Foto n° 11



Foto n° 12-13



Foto n° 14-15



Foto n° 16-17



Foto n° 18



Foto n° 19-20



Foto n° 21



Foto n° 22



Foto n° 23-24



Foto n° 25



Foto n° 26-27



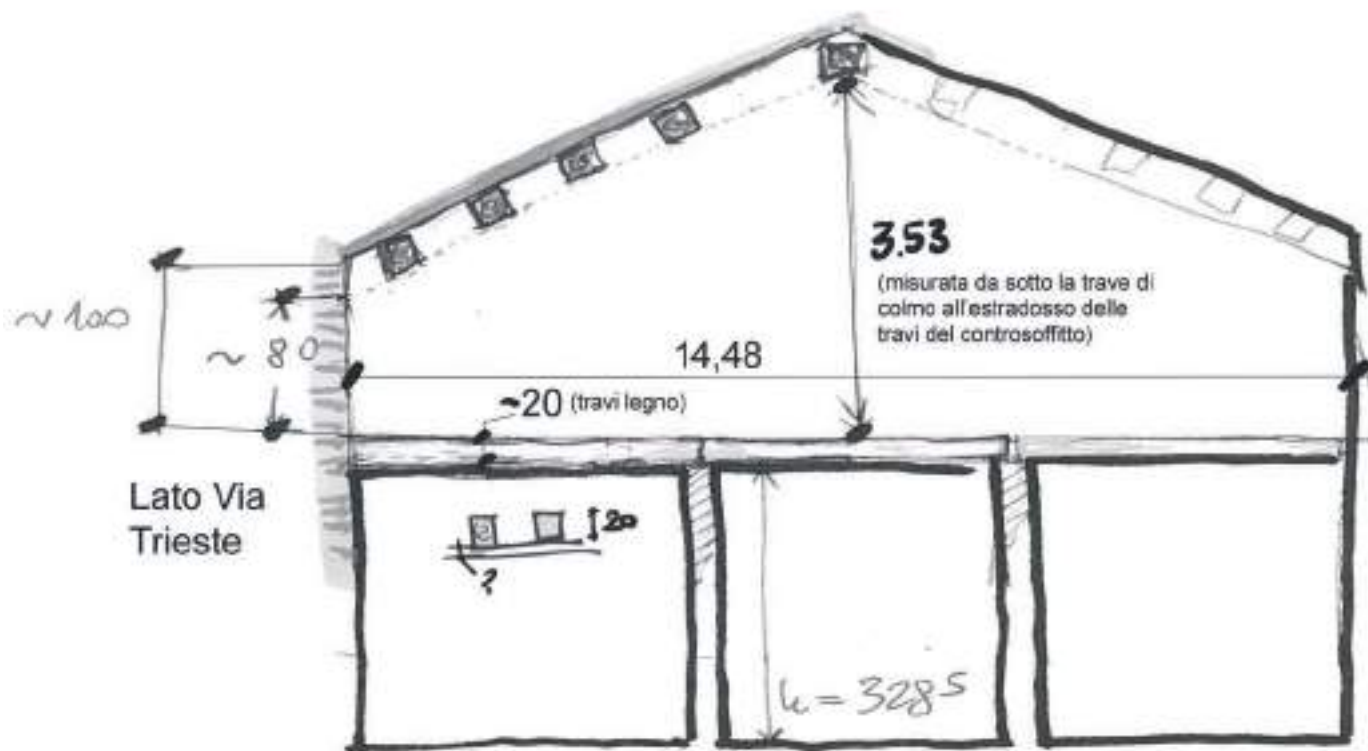
Foto n° 27



Foto n° 27



Documentazione fotografica
Palazzina C - campagna di rilievo sottotetto



Nota: sono presenti muri in falso sostenuti da travi in acciaio















Rilievo Critico Palazzina A



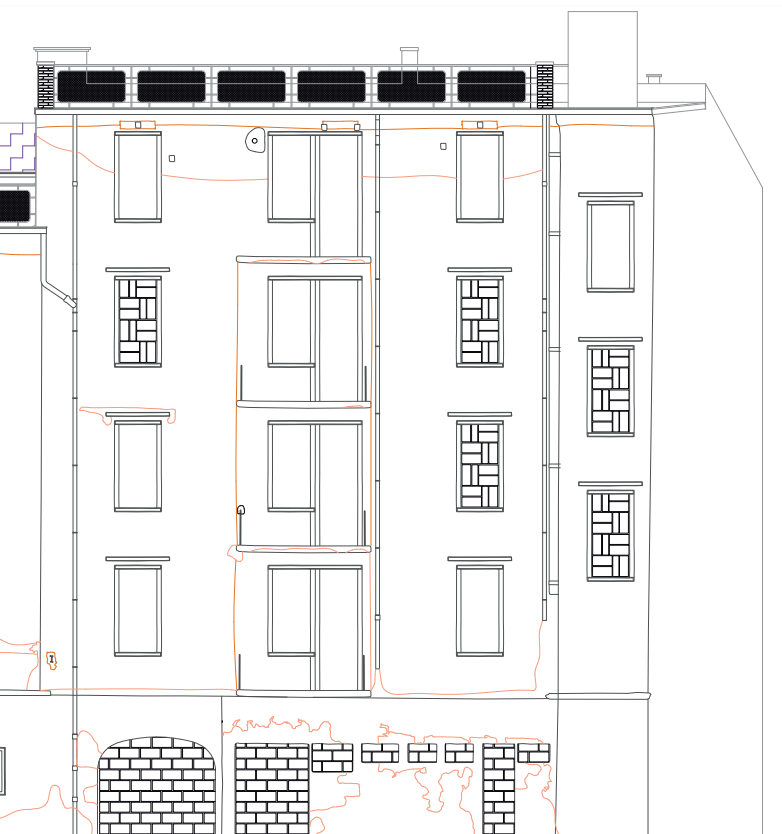
Prospetto Nord - scala 1:200



Prospetto Sud - scala 1:200

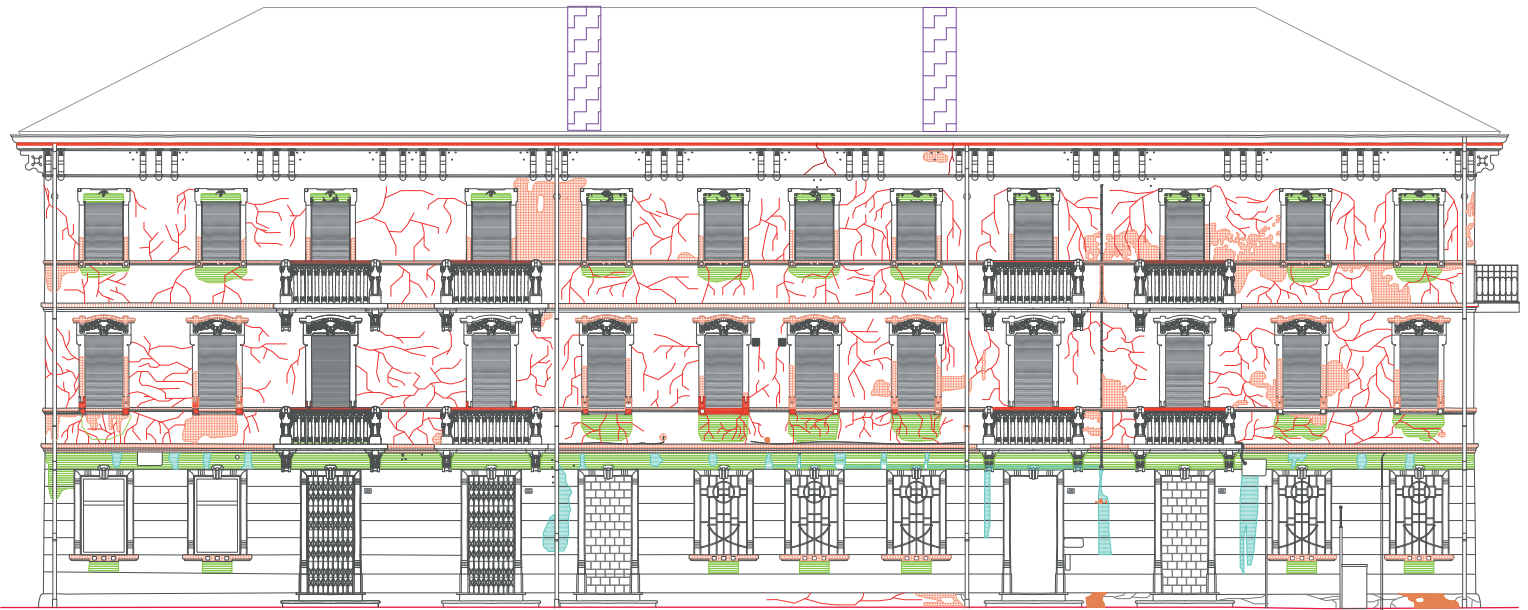


Prospetto Est - scala 1:200

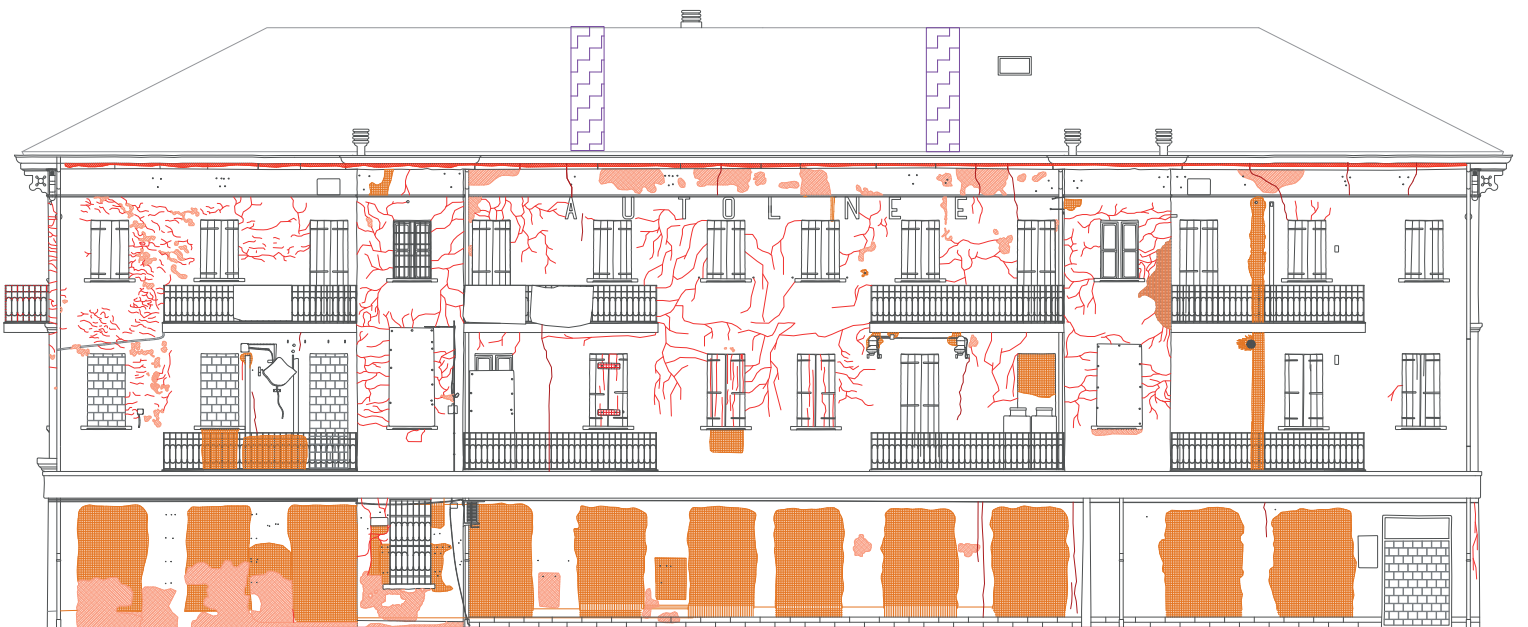


Prospetto Ovest - scala 1:200

Rilievo Critico Palazzina C



Prospetto Nord - scala 1:200



Prospetto Sud - scala 1:200



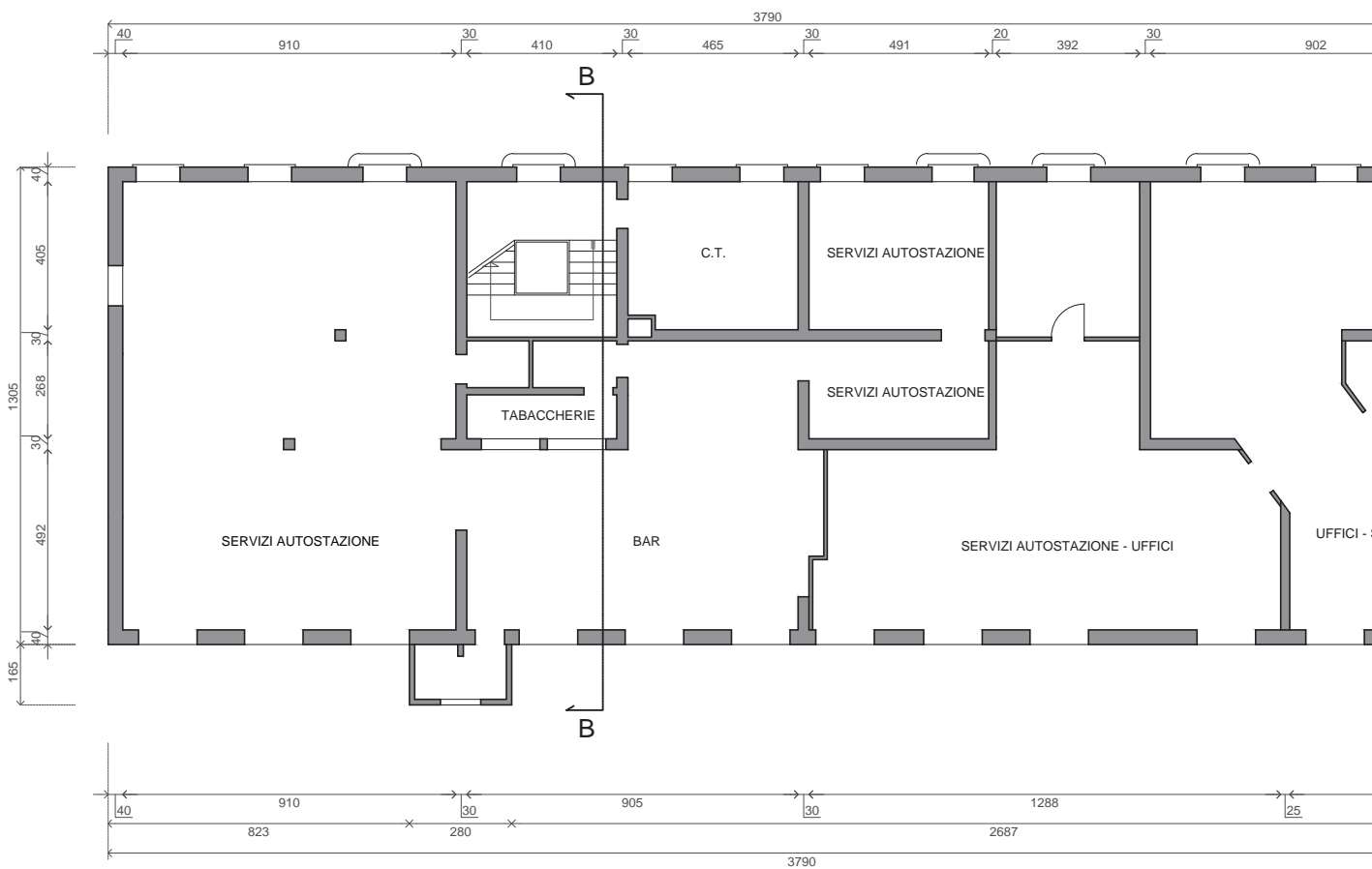
Prospetto Est - scala 1:200



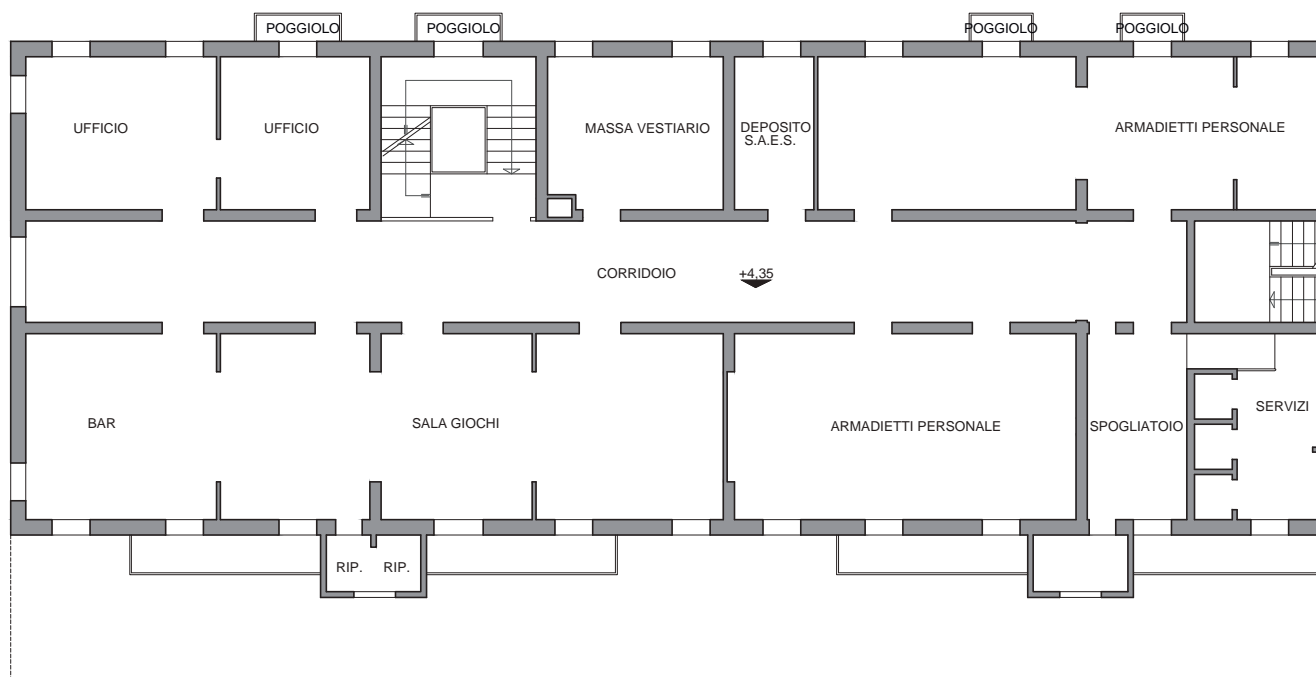
Prospetto Ovest - scala 1:200

-  Evidenze di Cedimento strutturale
-  Creffatura
-  Fessurazione
-  Esfoliazione
-  Mancanza
-  Rappezzo malta cementizia
-  Vernice incoerente
-  Graffito vandalico
-  Ossidazione
-  Deposito superficiale
-  Erosione
-  Dilavamento
-  Distacco
-  Patina biologica
-  Colatura
-  Efflorescenza salina

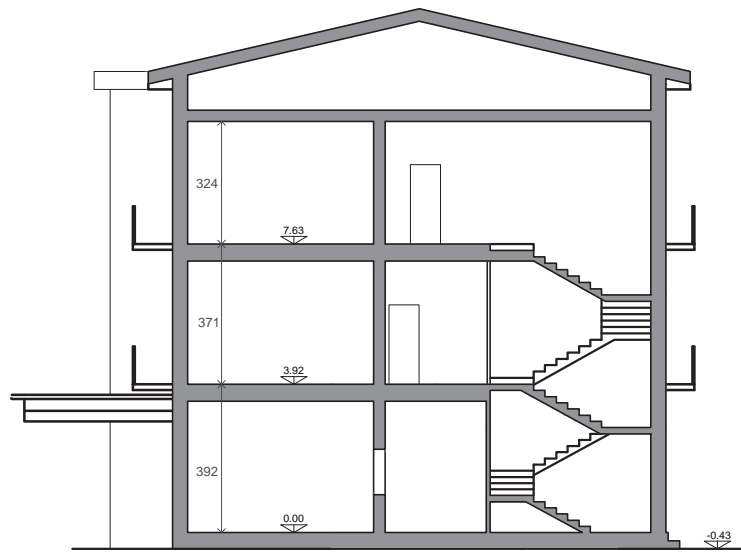
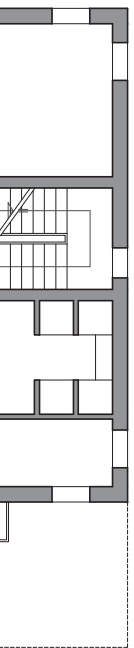
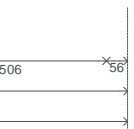
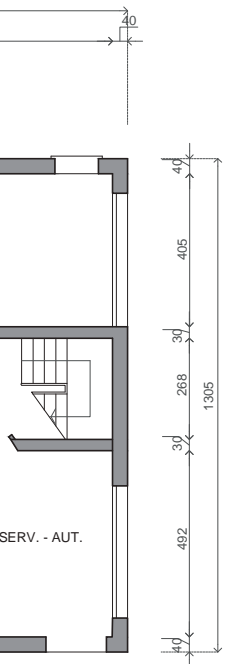
Rilievo Stato attuale - piante Palazzina C



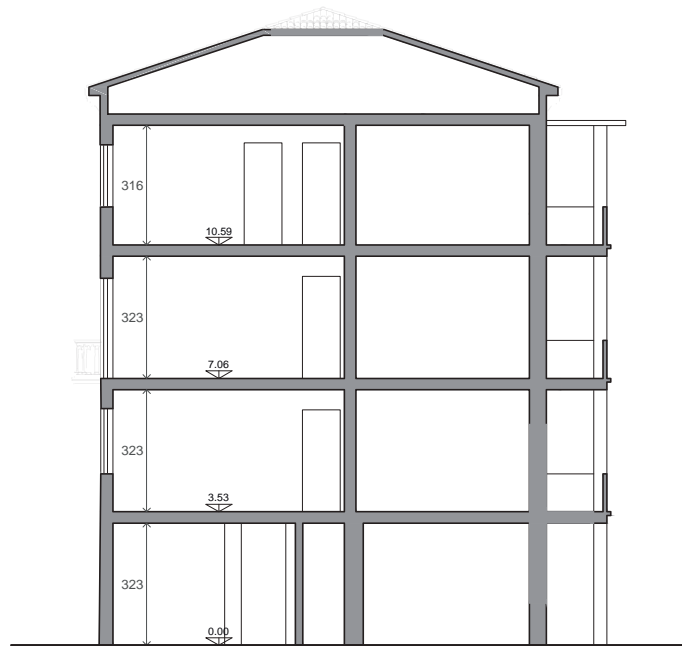
Pianta Piano Terra Palazzina Est SDF 1:200



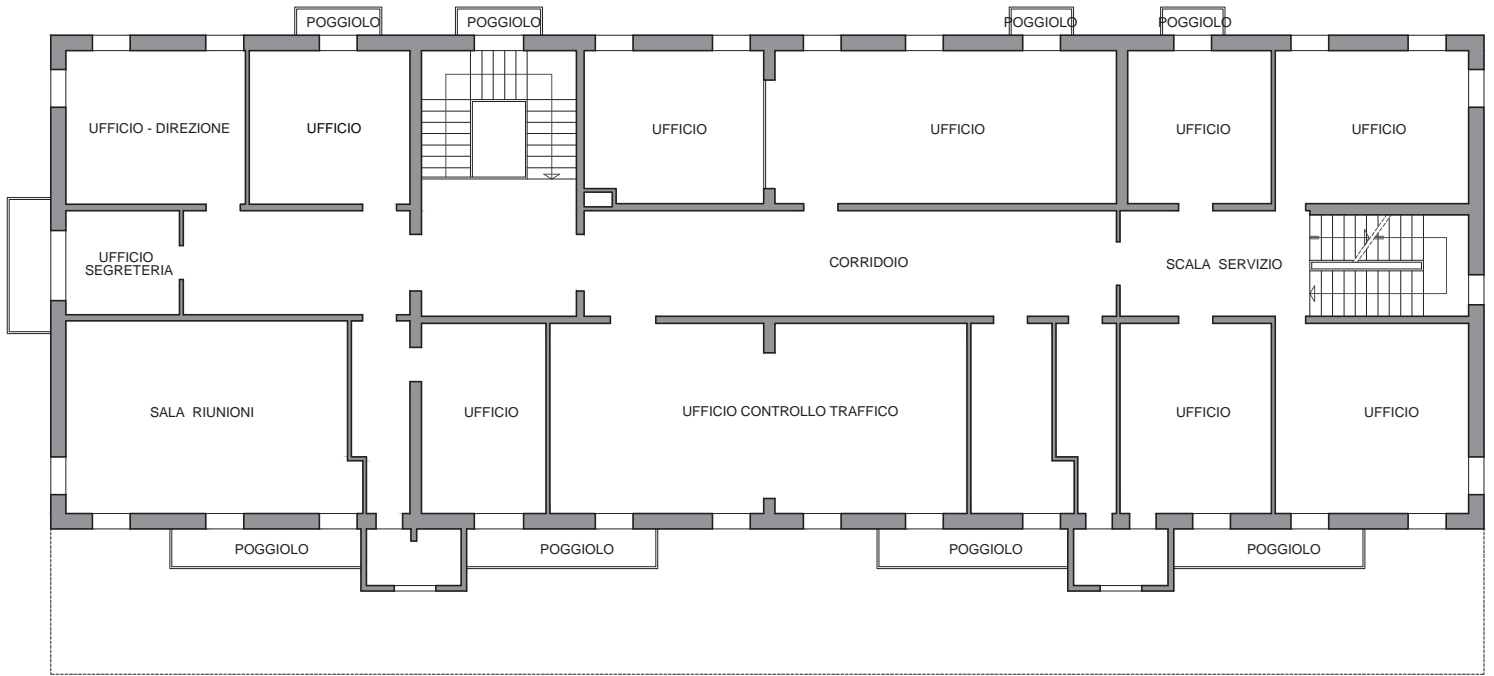
Pianta Piano Primo Palazzina Est SDF 1:200



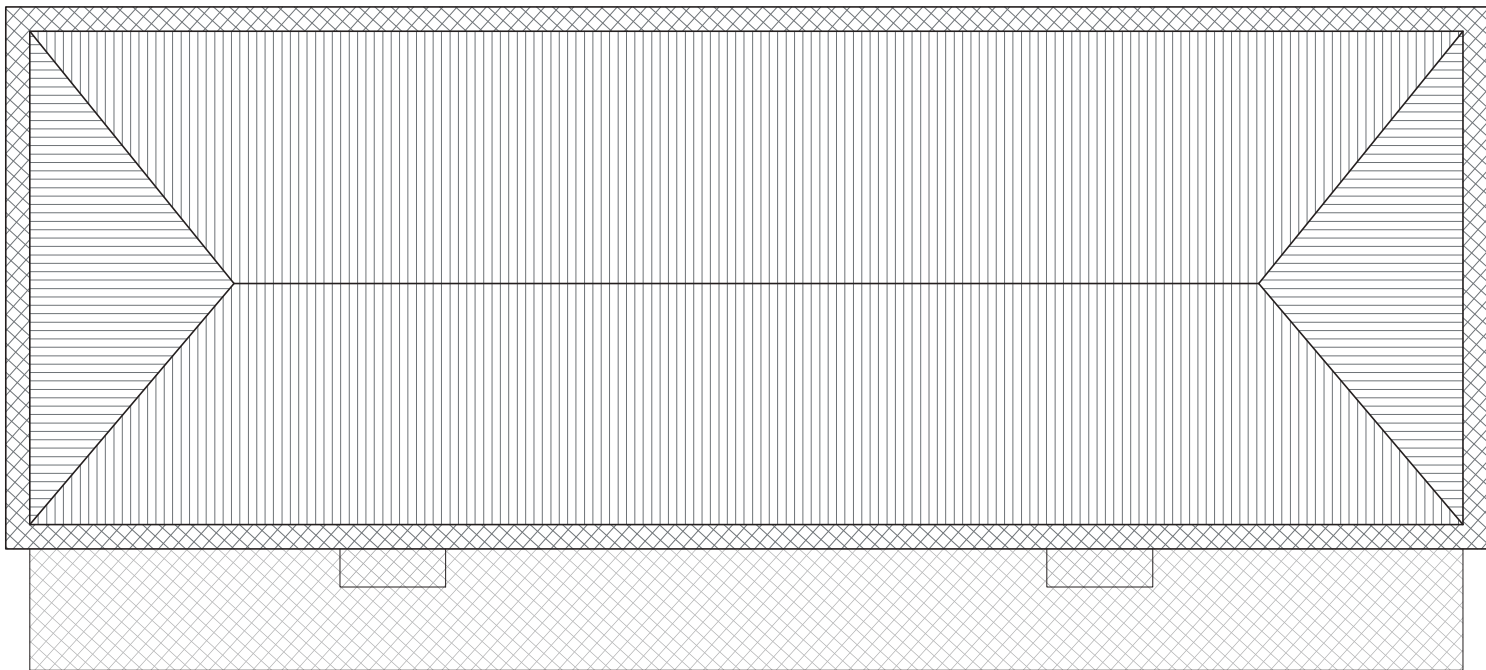
Sezione B - B



Sezione A - A

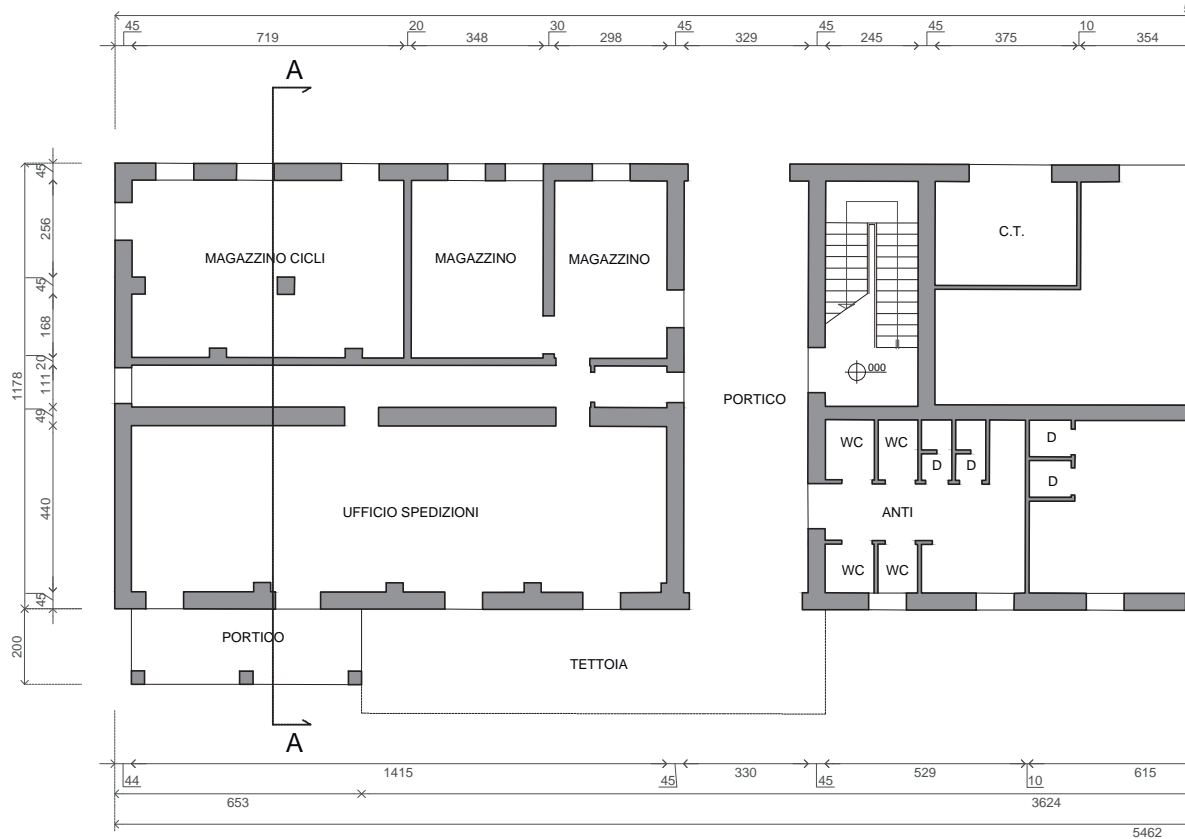


Pianta Piano Secondo Palazzina Est SDF 1:200

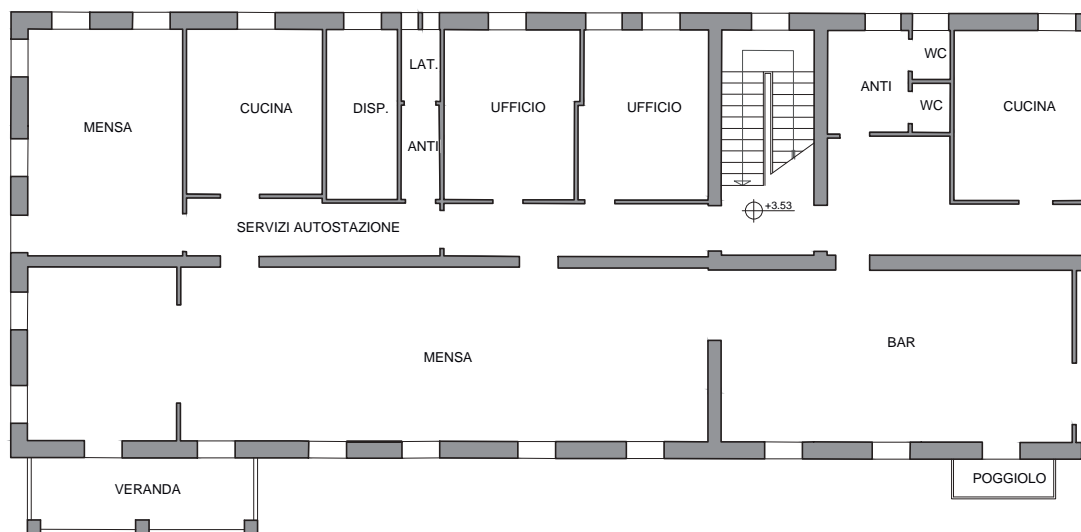


Pianta Copertura Palazzina Est SDF 1:200

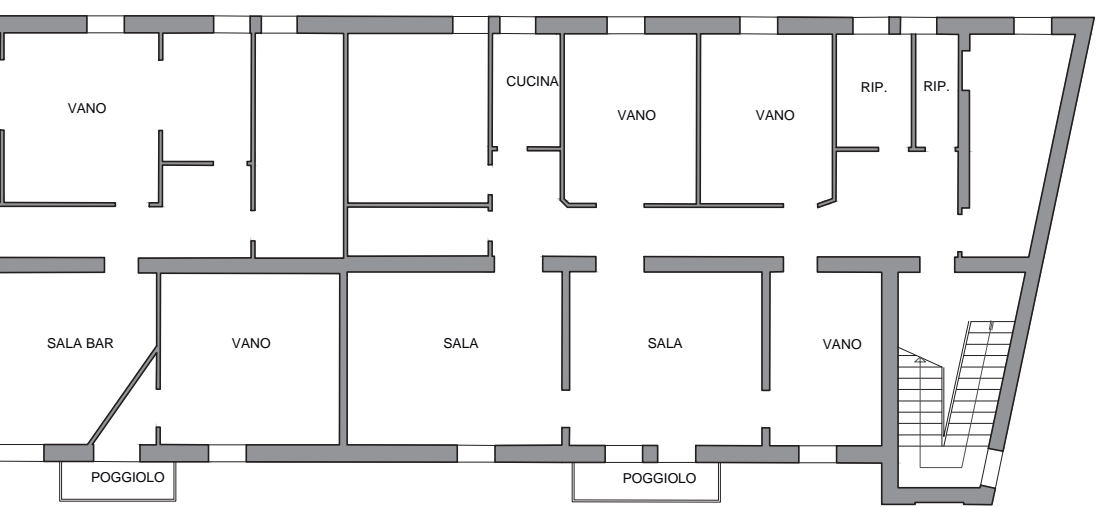
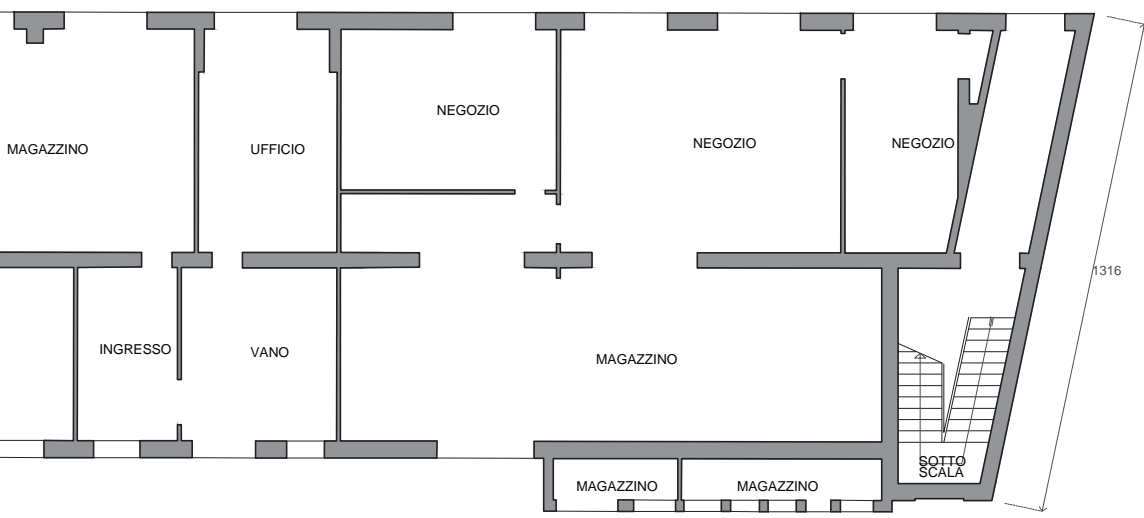
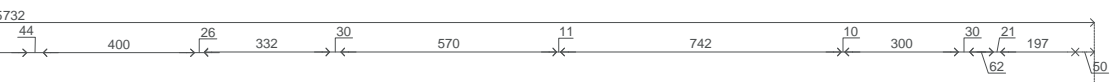
Rilievo Stato attuale - piante Palazzina A

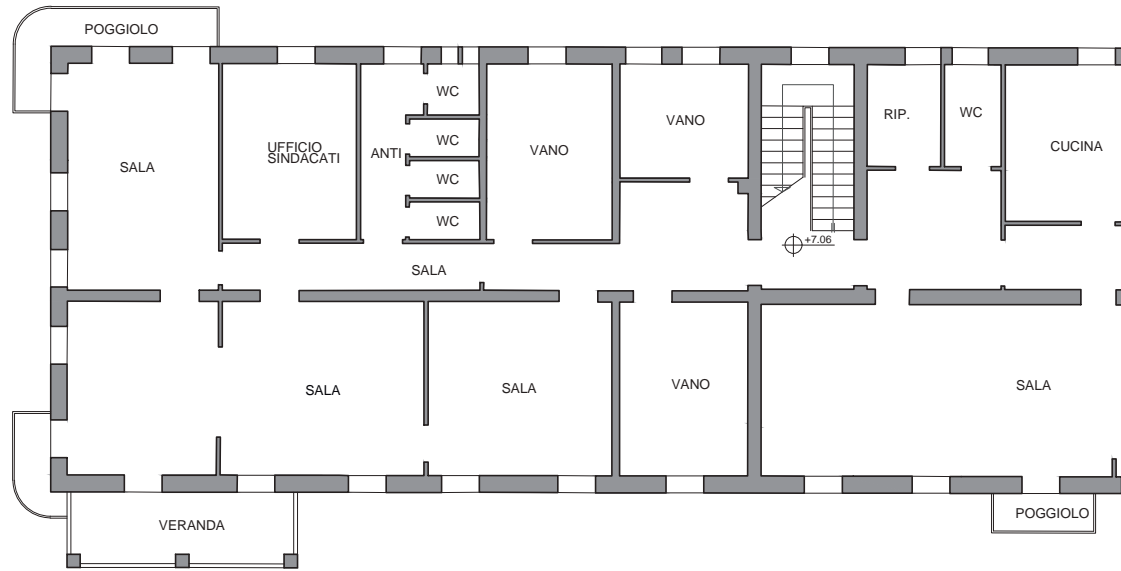


Pianta Piano Terra Palazzina Ovest SDF 1:200

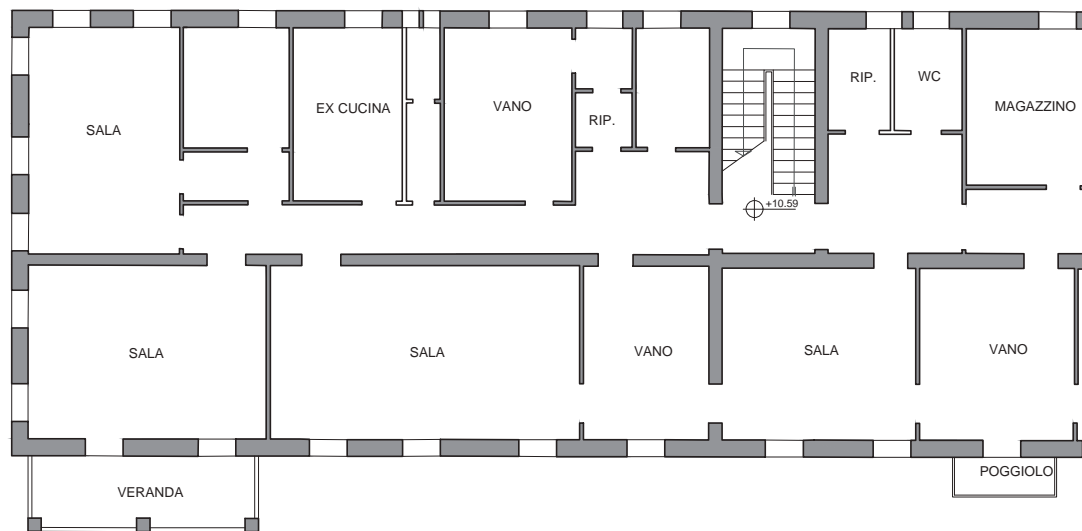


Pianta Piano Primo Palazzina Ovest SDF 1:200



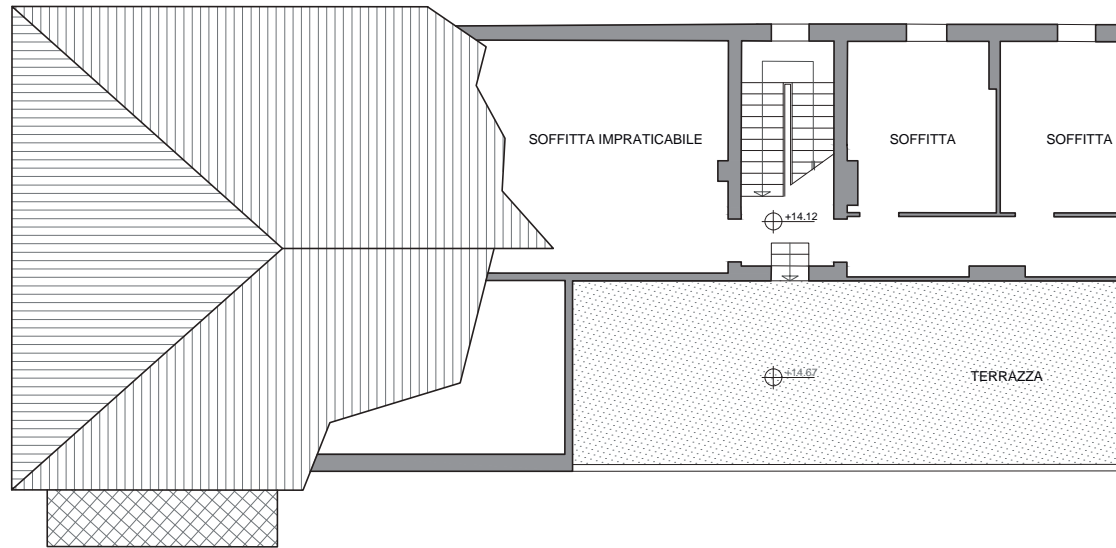


Pianta Piano Secondo Palazzina Ovest SDF 1:200

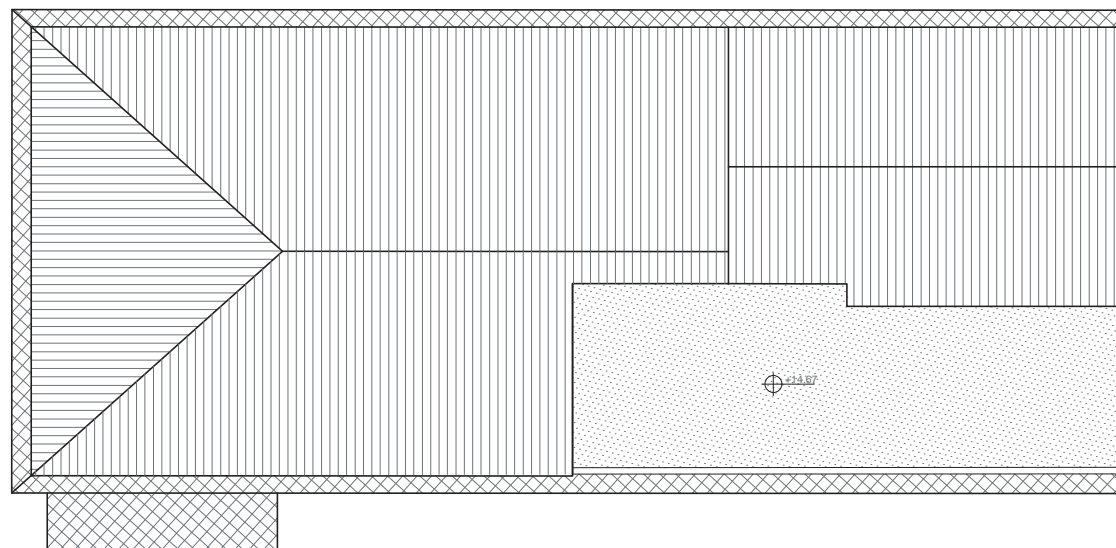


Pianta Piano Terzo Palazzina Ovest SDF 1:200

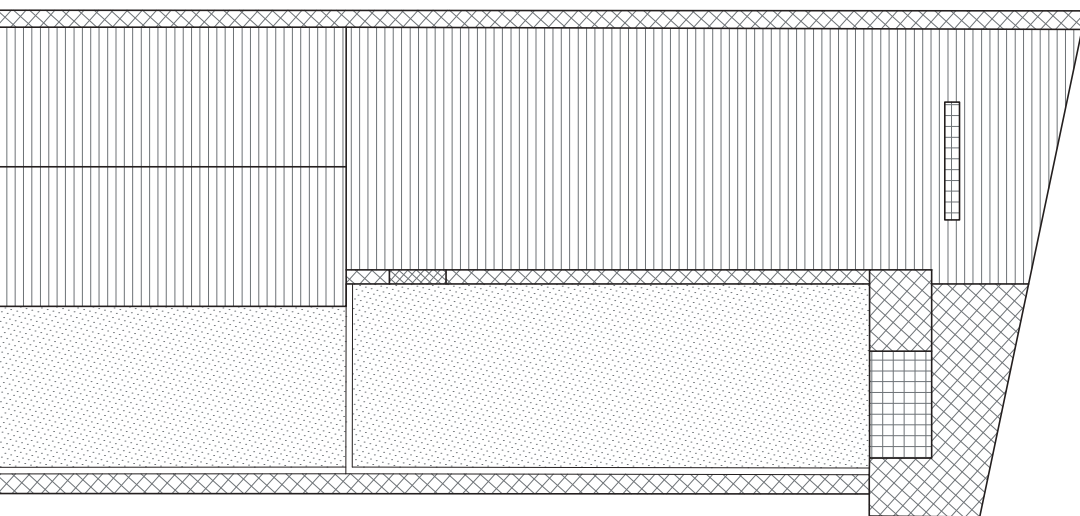




Pianta Piano Quarto Palazzina Ovest SDF 1:200



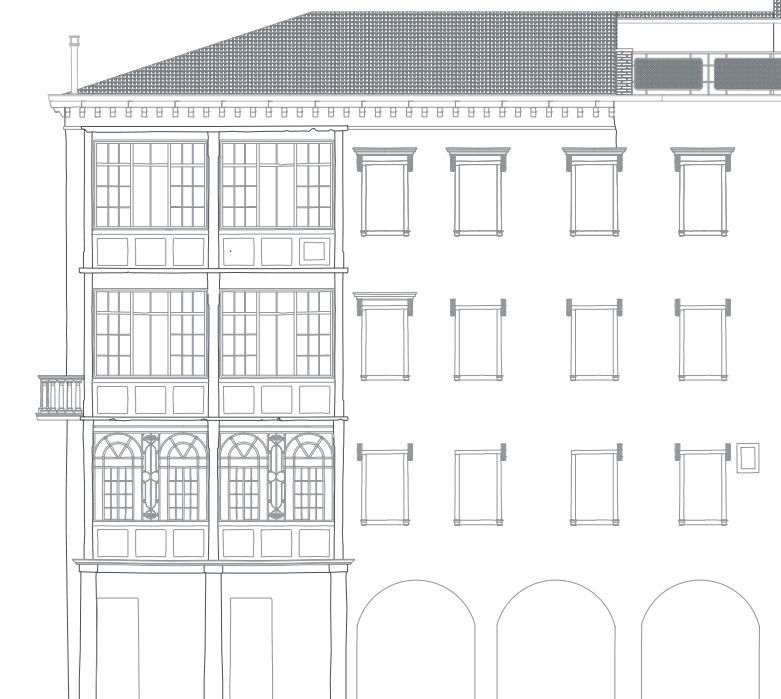
Pianta Copertura Palazzina Ovest SDF 1:200



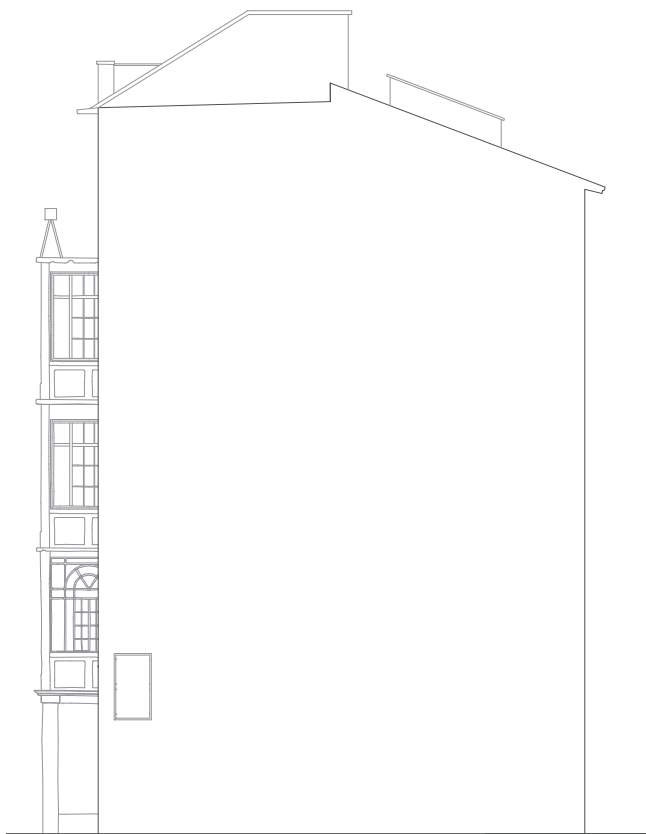
Rilievo Stato attuale - prospetti Palazzina A



prospetto Ovest Palazzina Ovest SDF 1:200



Prospetto Sud Palazzina Ovest SDF 1:200



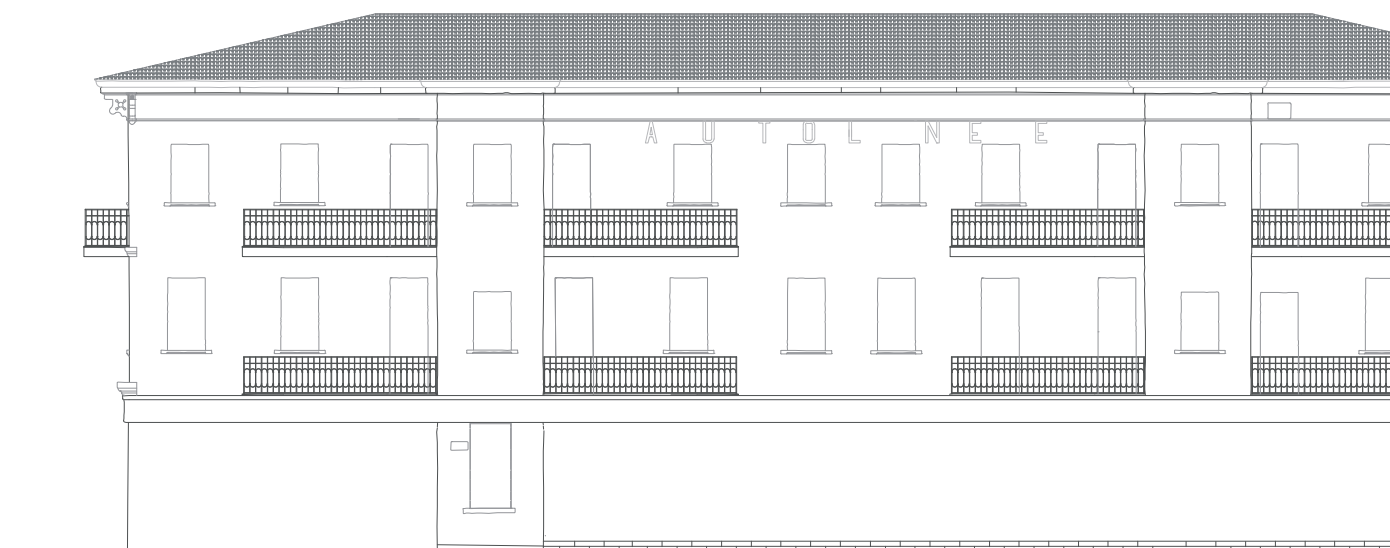
prospetto Est Palazzina Ovest SDF 1:200



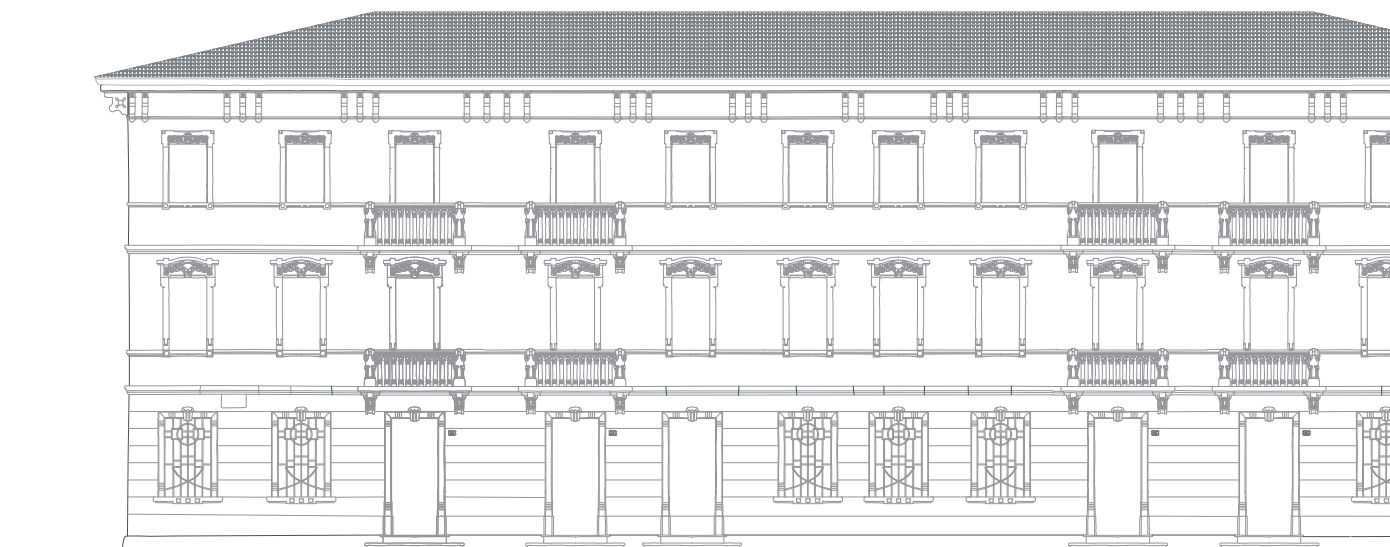
Prospetto Nord Palazzina Ovest SDF 1:200



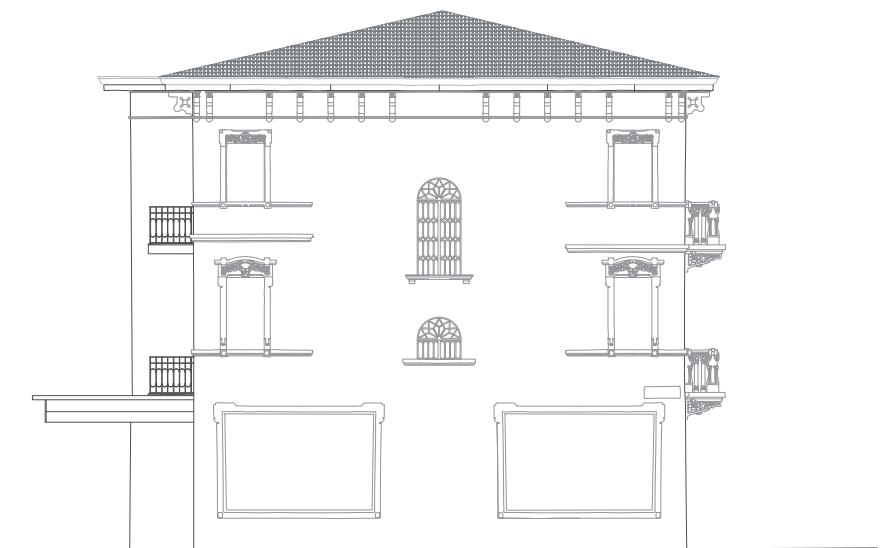
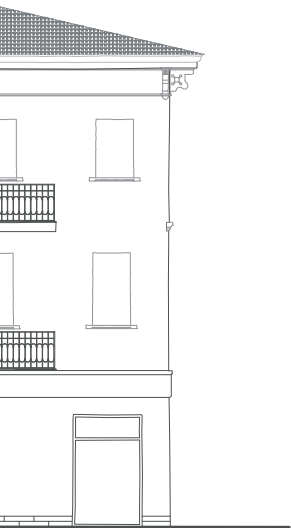
Rilievo Stato attuale - prospetti Palazzina C



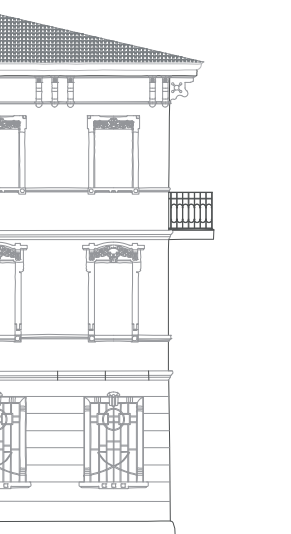
Prospetto Sud Palazzina Est SDF 1:200



Prospetto Nord Palazzina Est SDF 1:200



Prospetto Est Palazzina Est SDF 1:200



Prospetto Ovest Palazzina Est SDF 1:200

Il Restauro – un'interpretazione filologica

Le due palazzine presentano facciate decorate con cornicioni, fregi e lesene che andranno tutte conservate e restaurate. Vanno mantenute infatti nel loro aspetto e nella configurazione di facciata, in particolar modo per i prospetti lungo via Trieste. Andrà ripristinata inoltre la tinteggiatura originale nei colori e nella finitura, in particolar modo per la palazzina A la quale originariamente era scandita da una bicromia che andava ad accentuare la scansione dei piani orizzontali (Figg. 20).



Figura 20 - Scorcio del prospetto Ovest della palazzina A

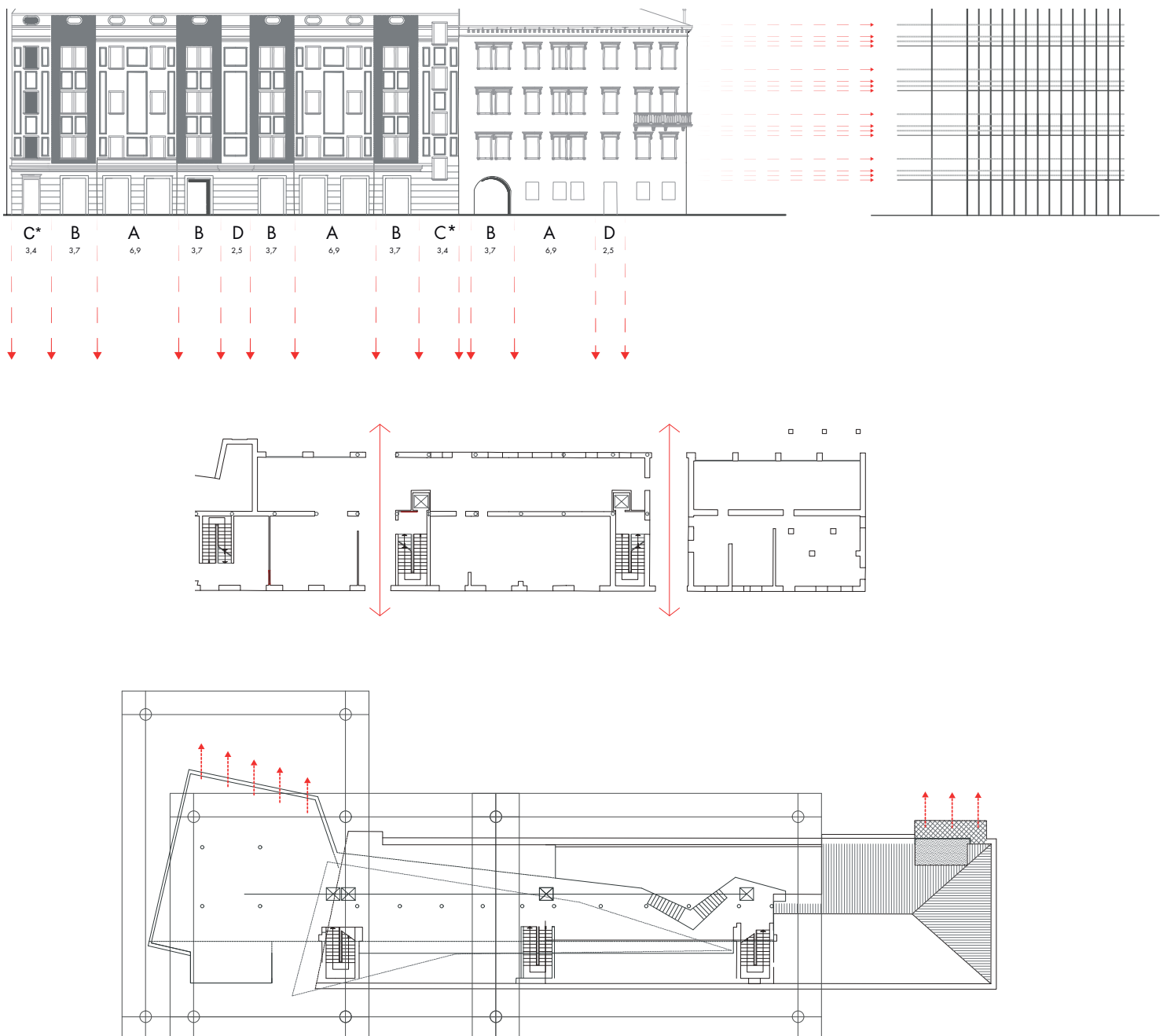
L'analisi svolta ha individuato una serie di direttrici da seguire nella stesura del progetto.

Palazzina A

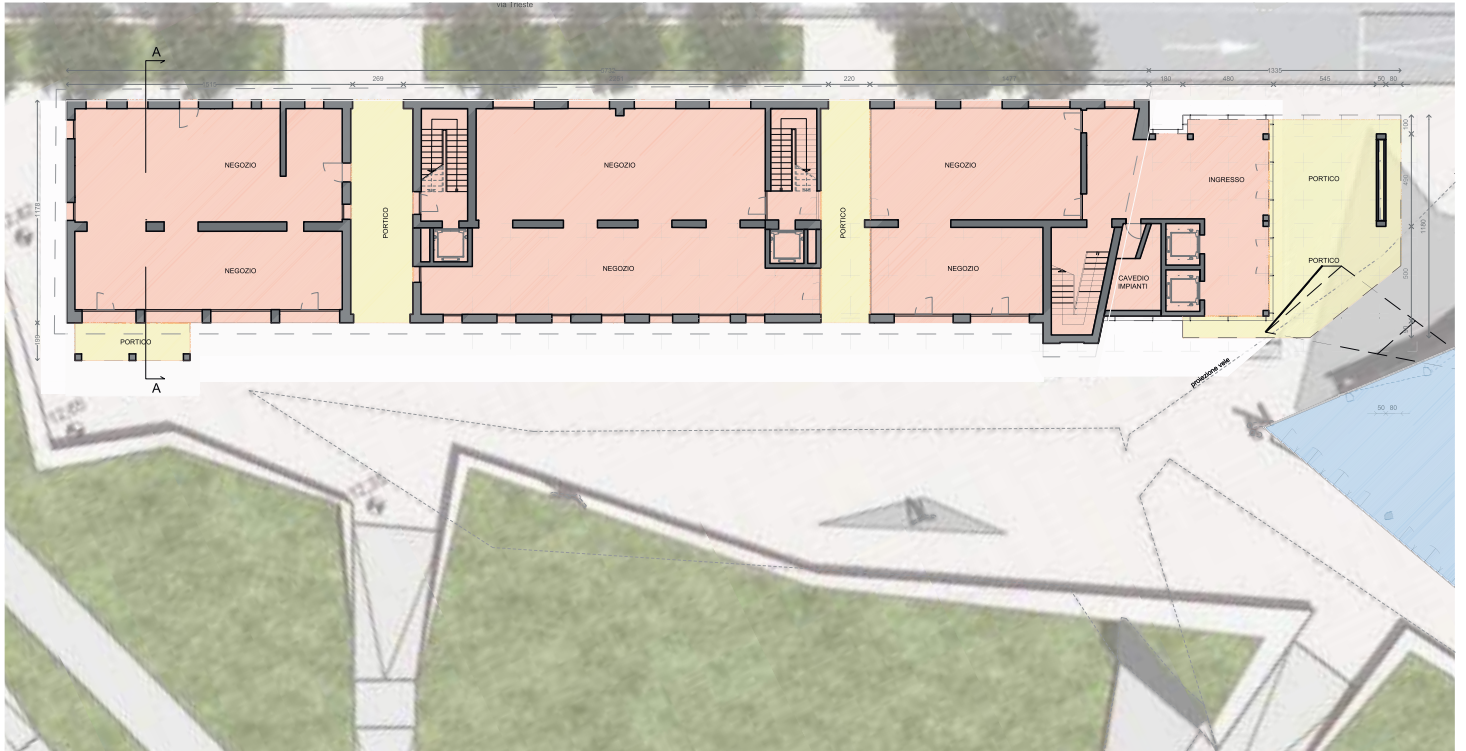
La palazzina, nonostante sia frutto di rimaneggiamenti continui nel tempo, mantiene una continuità in quella che è la corrispondenza tra alzato e pianta, resa ancor più evidente dallo sviluppo della facciata Nord, la quale in modo evidente fa percepire anche dall'esterno quello che ne è lo sviluppo interno.

Si considera necessario quindi:

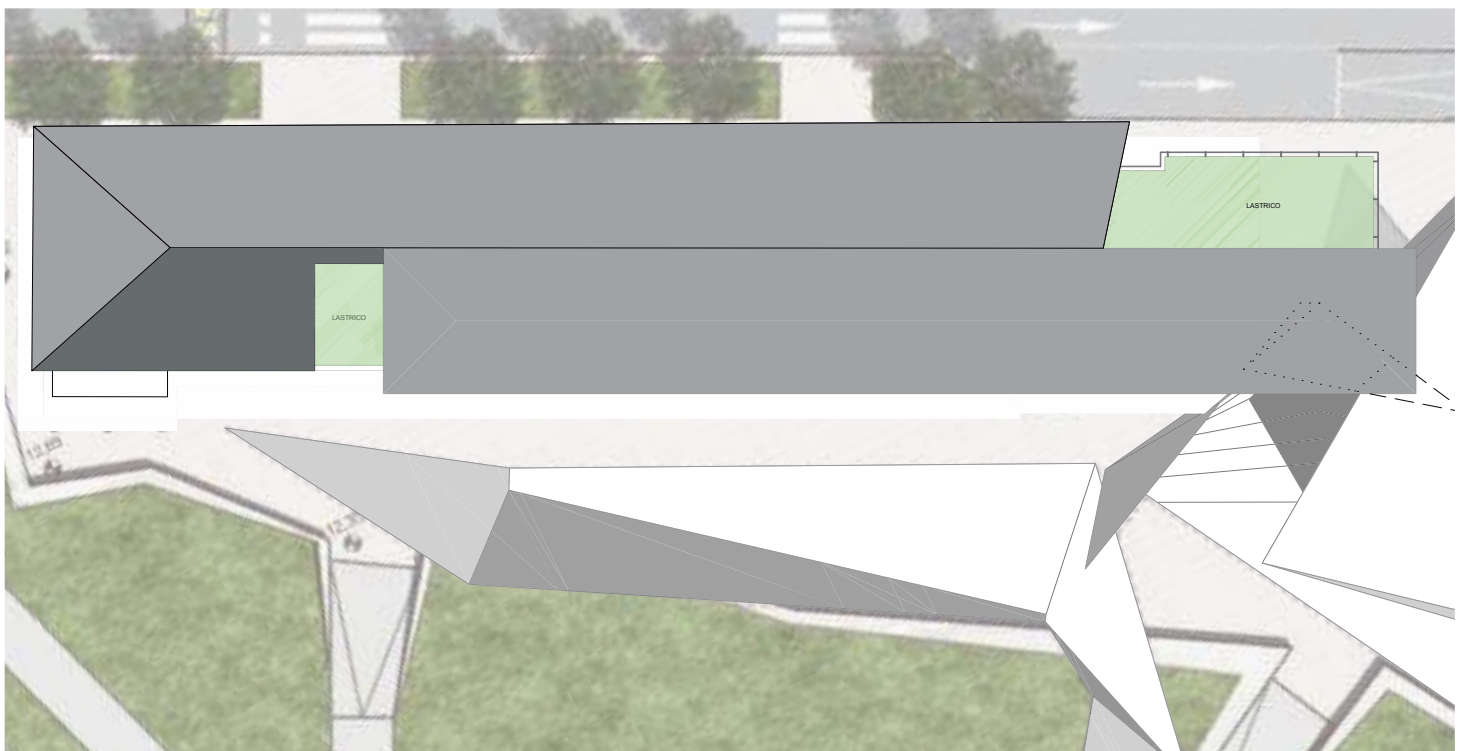
1. scandire il progetto su principi di modularità individuato il ritmo che ne fissa lo sviluppo
2. trasporre il senso della loggia coperta in un nuovo elemento che dialoghi con essa senza sovrastarla
3. trasporre il senso del corridoio passante che diviene porta al parco e alla città



Si prevede il consolidamento delle murature esistenti portanti mediante cucì scuci, ammassamenti e ristilature armate. Per gli impalcati, pressochè di natura lignea, son previsti inteveni di rinforzo mediante doppio tavolato incrociato e metodo solelegno dove la sezione delle travi risulta insufficiente. E' prevista una nuova struttura vetrata che chiuda le attuali terrazze al livello 5 e 6 dell'edificio. Per quanto riguarda la copertura si prevede il consolidamento delle strutture lignee e, grazie alla sostituzione del pianellato con doppio tavolato incrociato e nastri metallici di controventamento la riduzione delle spinte sismiche della struttura.



Pianta piano terra - scala 1:200



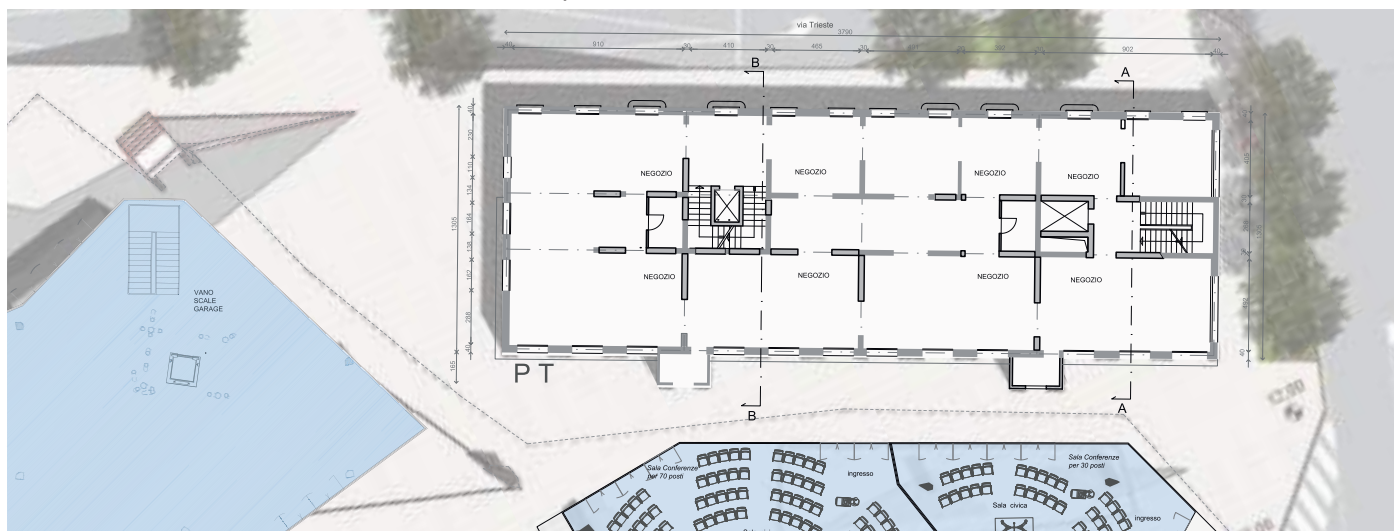
Pianta piano coperture - scala 1:200

Palazzina C

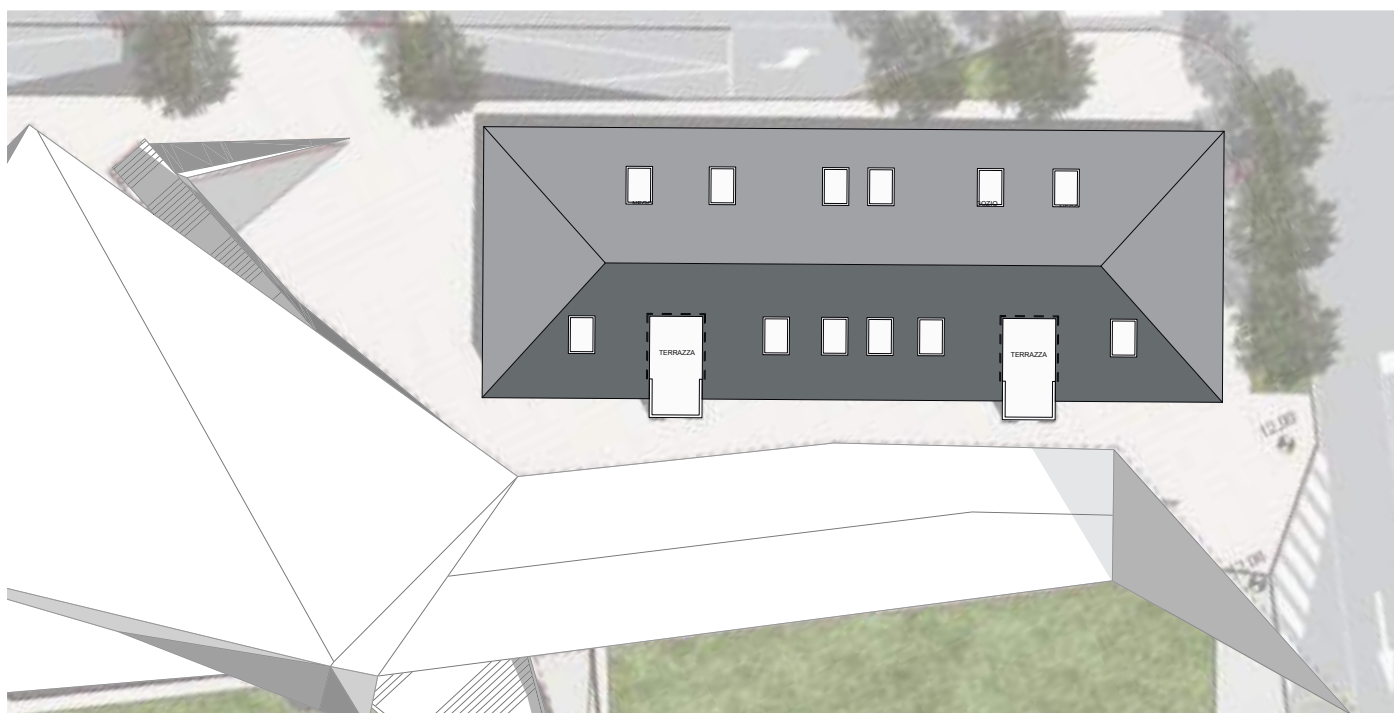
La palazzina C, rispetto alla palazzina A ha subito nel tempo minori rimaneggiamenti sostanziali, per questo si prevede un intervento pressochè conservativo, mantenendo l'integrità e la cubatura esistente.

Il progetto infatti prevede, attraverso interventi puntuali, il ritorno a una unità stilistica e compositiva originaria, ristabilendo il sistema di relazioni alzato-pianta propri dell'edificio stesso.

Si prevede nello specifico il consolidamento delle murature esistenti portanti mediante cucì scuci, ammassamenti e ristilature armate. Per quanto riguarda l'apertura di nuovi varchi si prevede il rinforzo mediante cerchiatura metallica. Per gli impalcati, pressochè di natura lignea, son previsti interventi di rinforzo mediante doppio tavolato incrociato e metodo solelegno dove la sezione delle travi risulta insufficiente. Si prevede la creazione di un vero impalcato a livello sottotetto dove attualmente esiste un controsoffitto in legno. Per quanto riguarda la copertura si prevede la demolizione dei timpani in muratura attualmente retti da architravi in acciaio e la loro sostituzione con portali metallici che sorreggano l'orditura lignea secondaria. Mediante doppio tavolato incrociato e nastri metallici di controventamento si riducono le spinte sismiche della struttura.

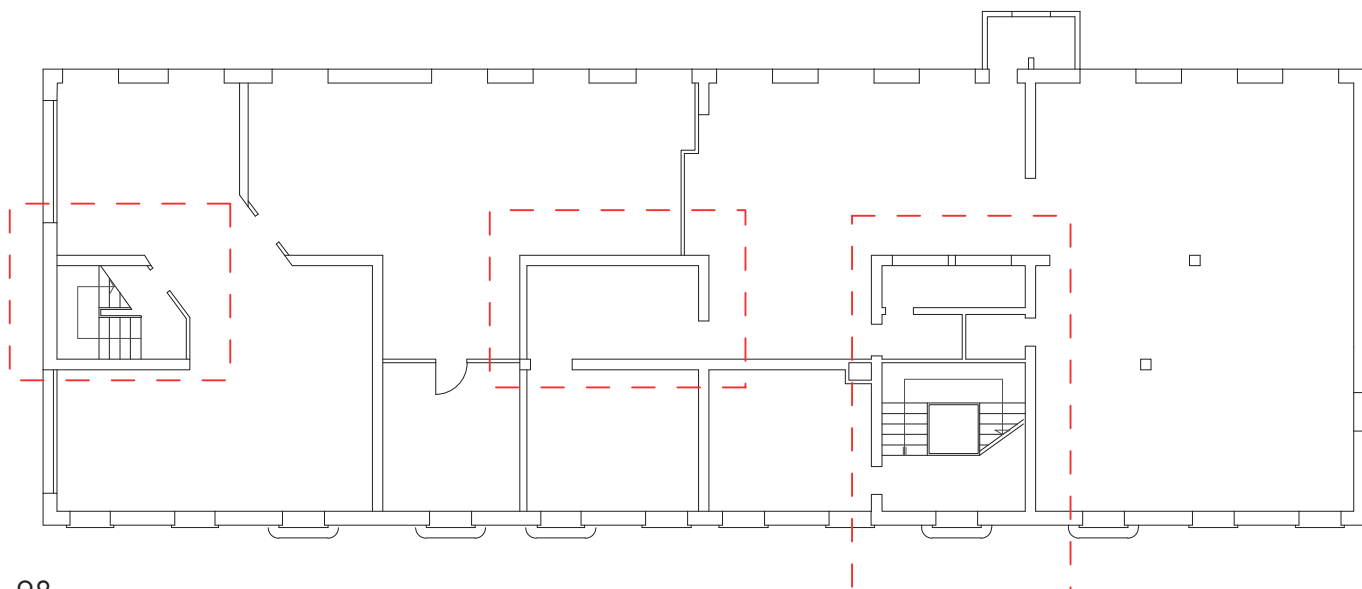
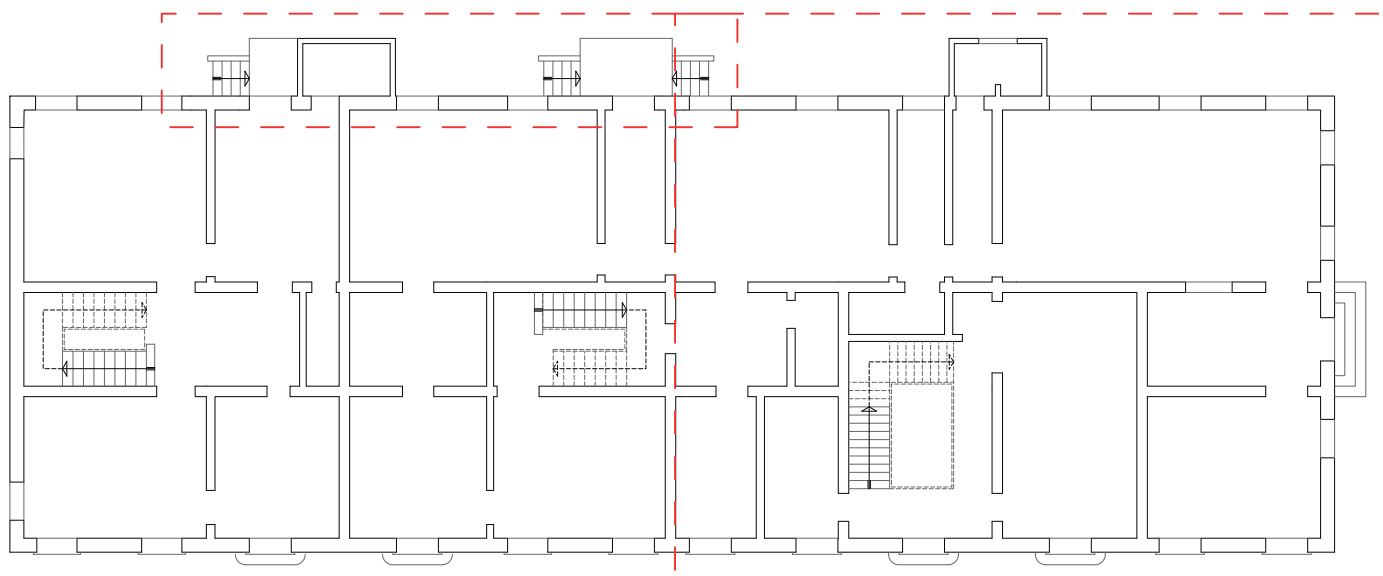
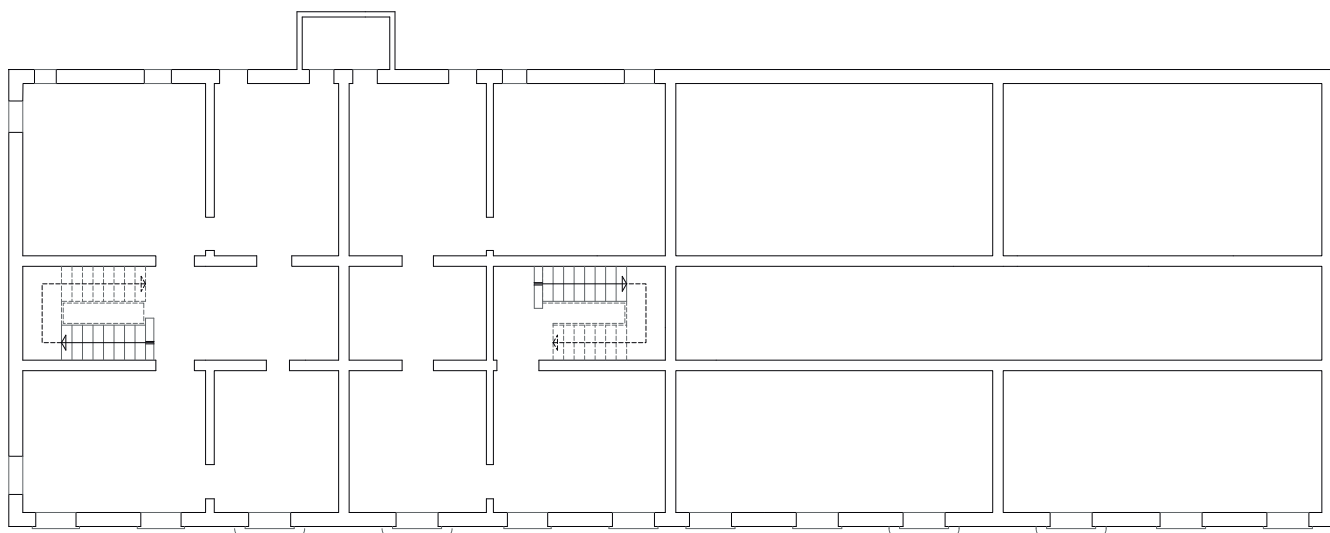


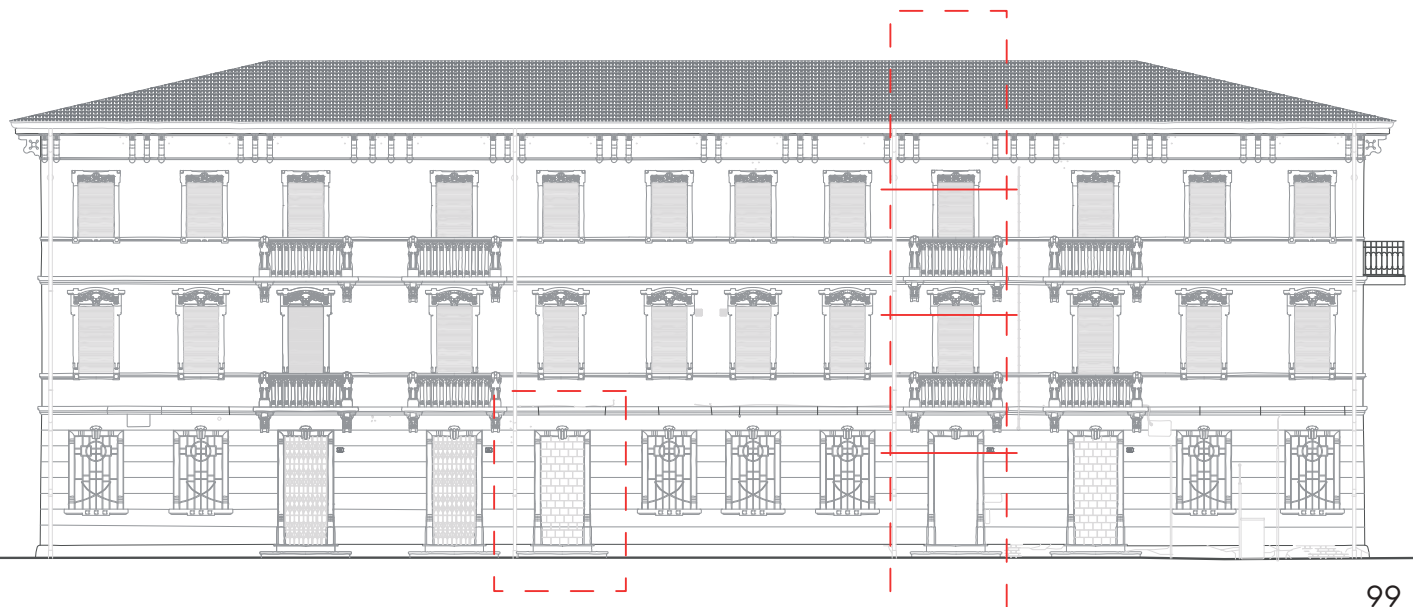
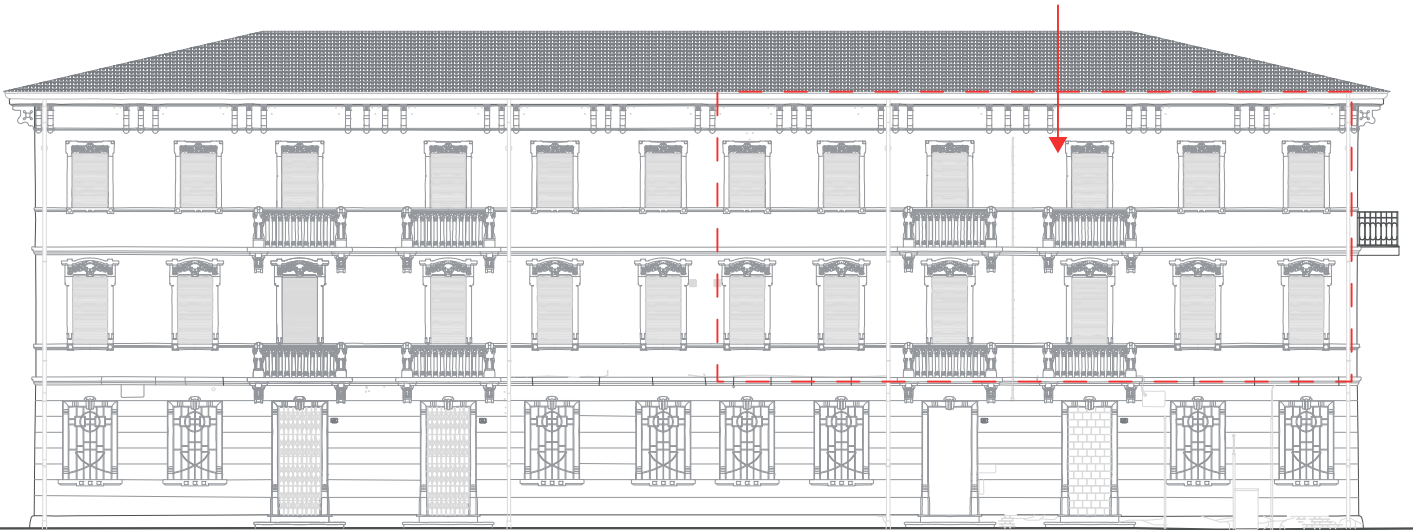
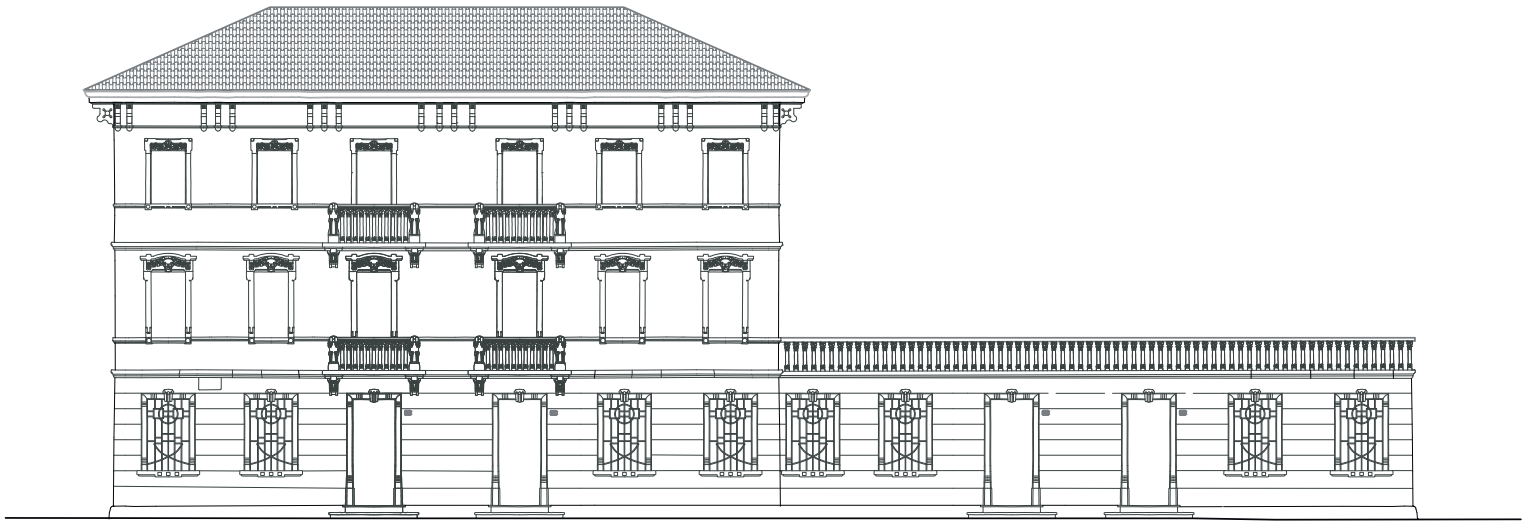
Pianta piano terra - scala 1:200



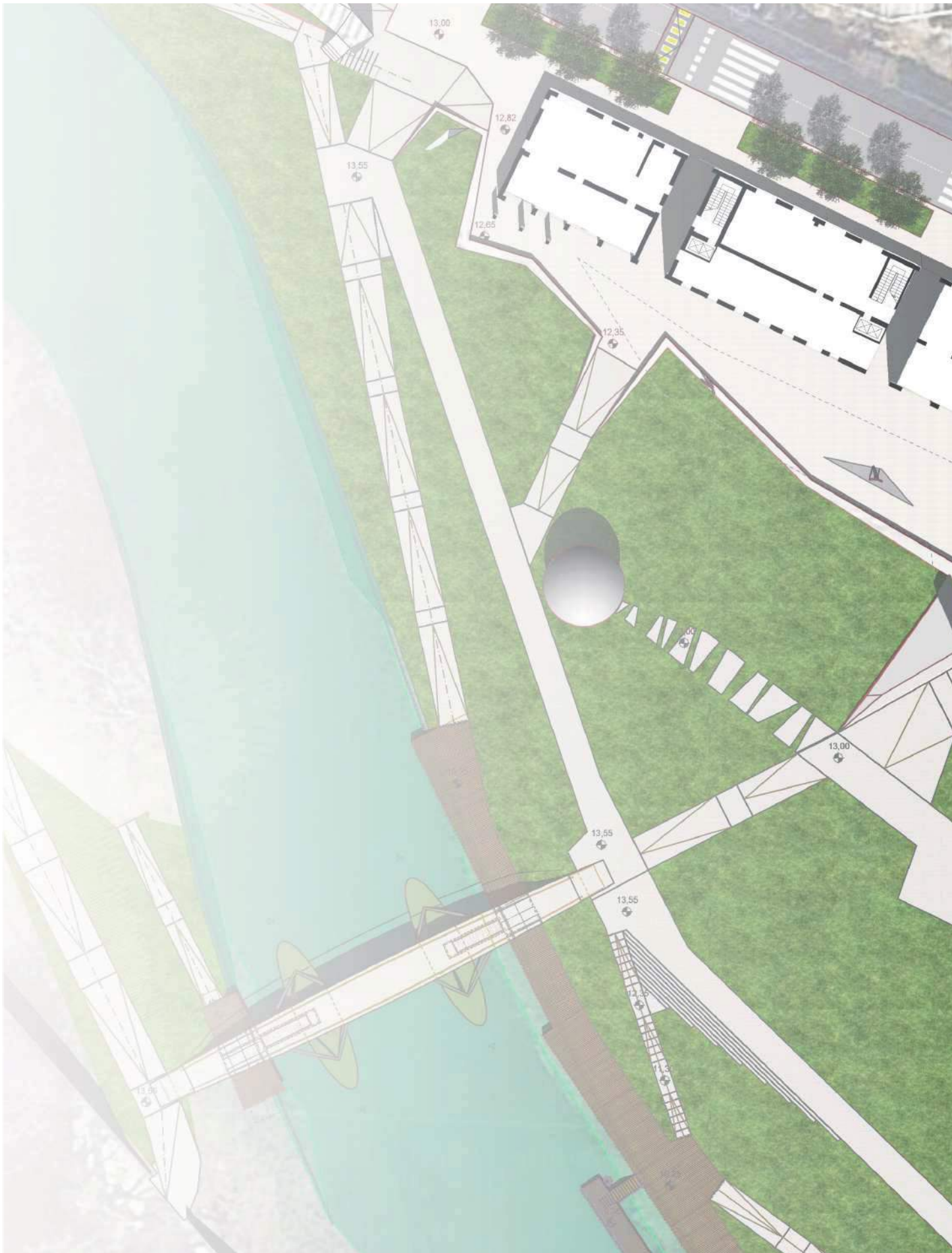
Pianta piano coperture - scala 1:200

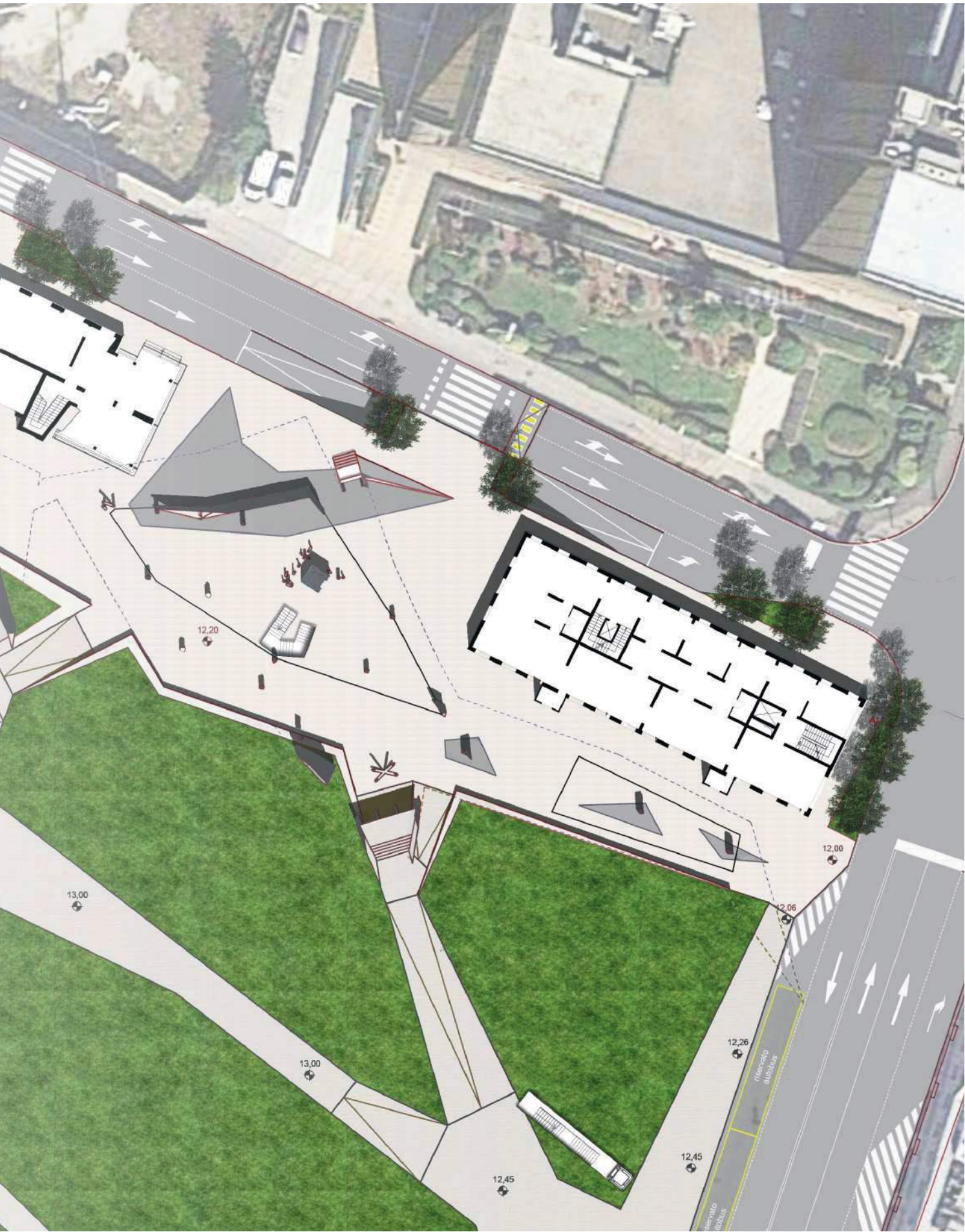
Ricostruzione storica Palazzina C - rilevanze di progetto





Planimetria di progetto





Render









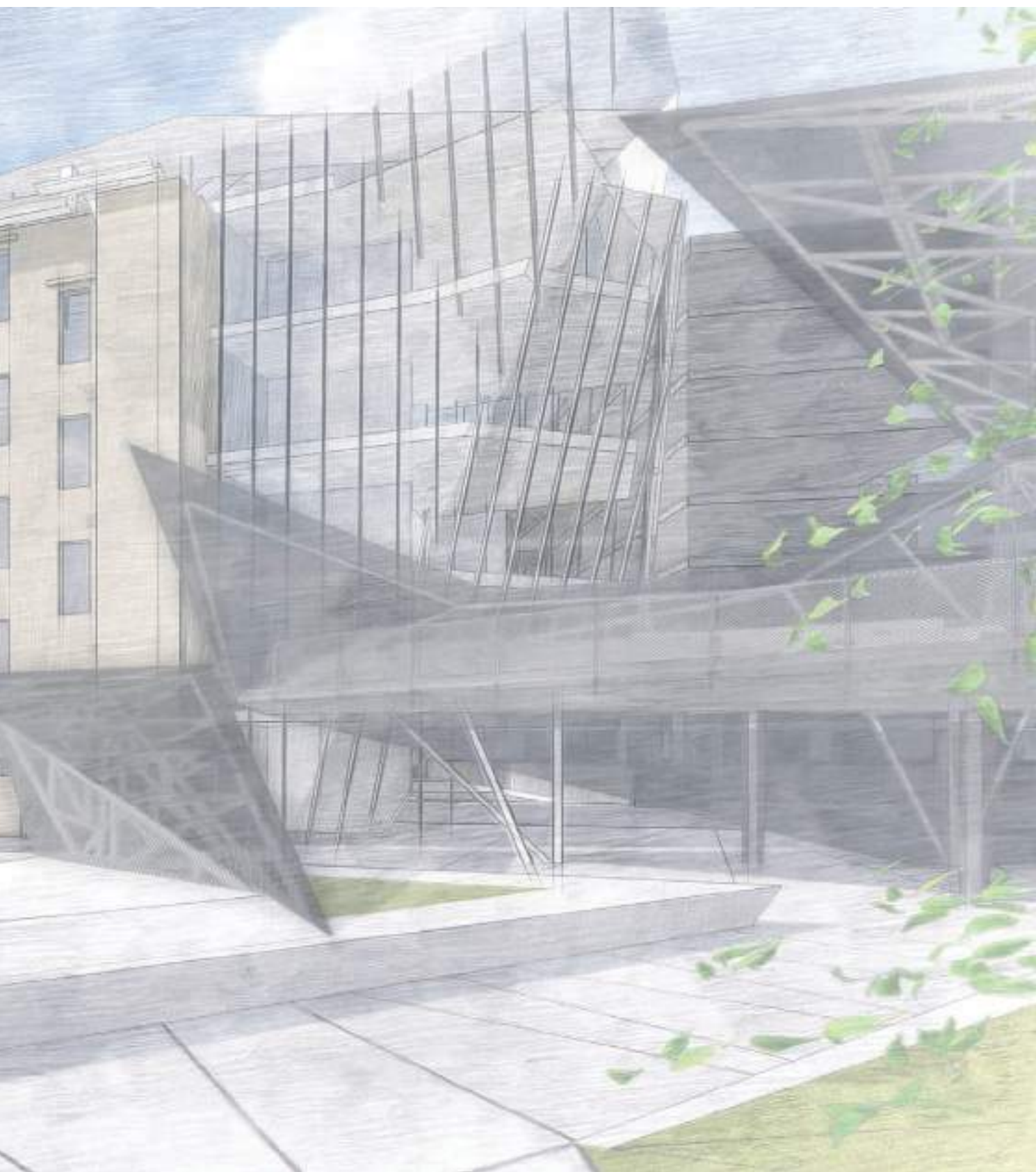




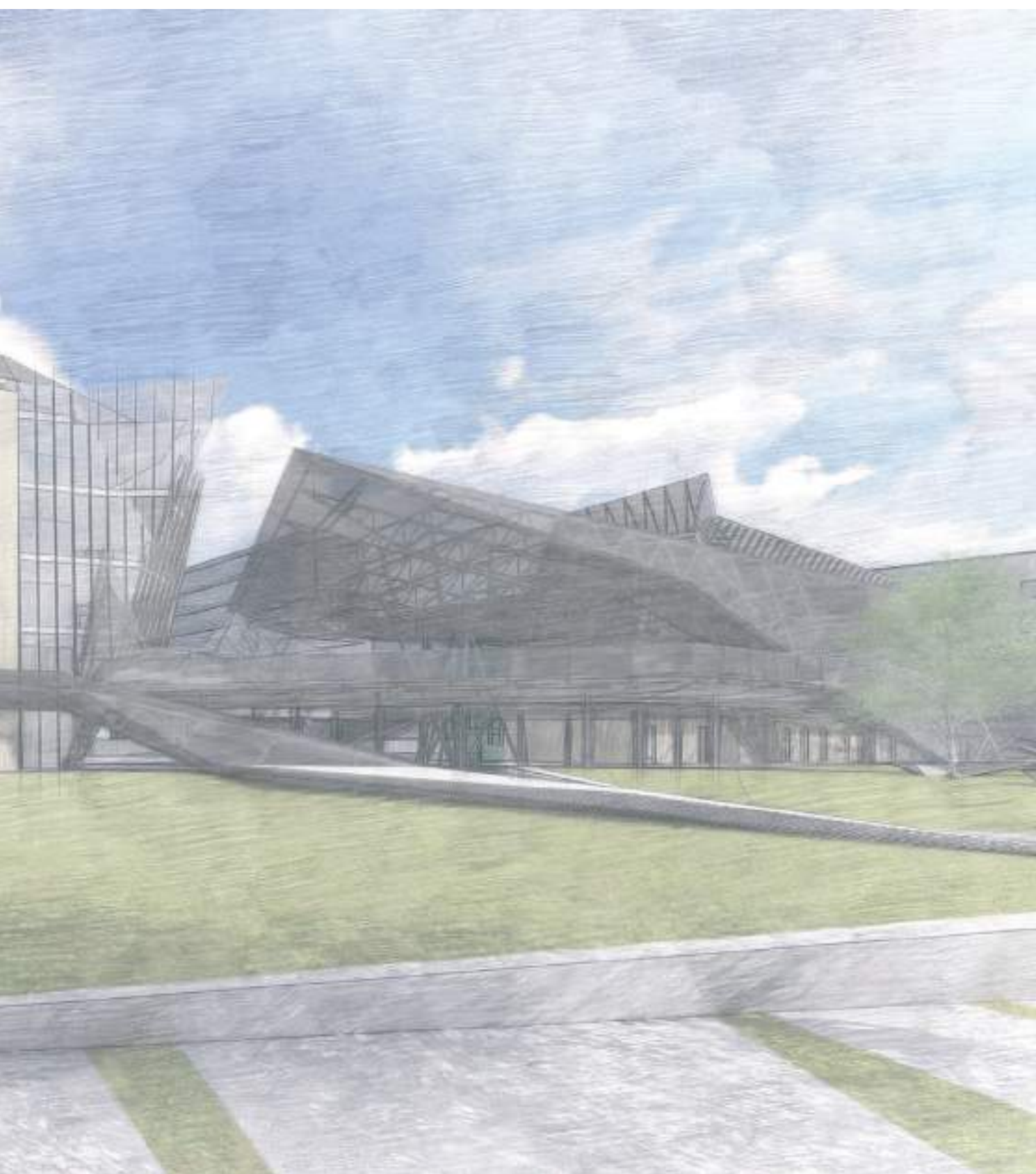




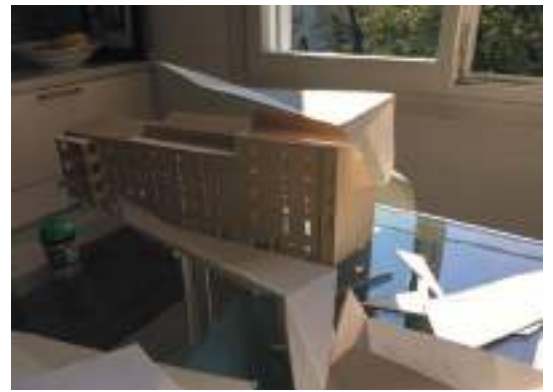
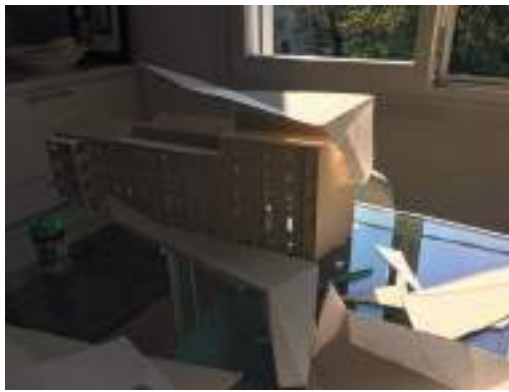






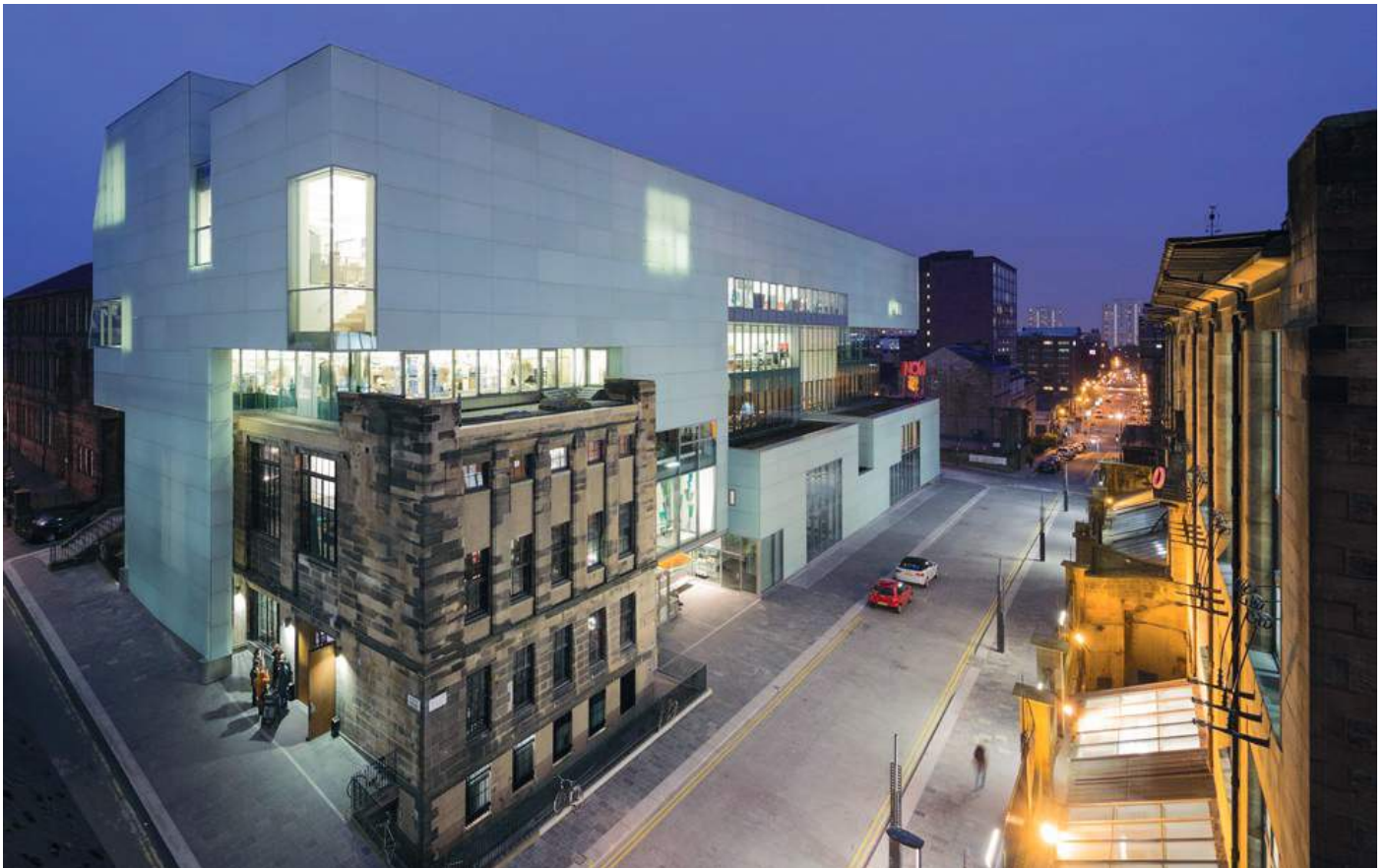


Plastico di studio



Suggerimenti progettuali - locali e internazionali

1. sopraelevazione progettata da Steven Holl Architects dell'edificio di Charles Rennie Mackintosh realizzato nel 1897 la "Glasgow School of Art"



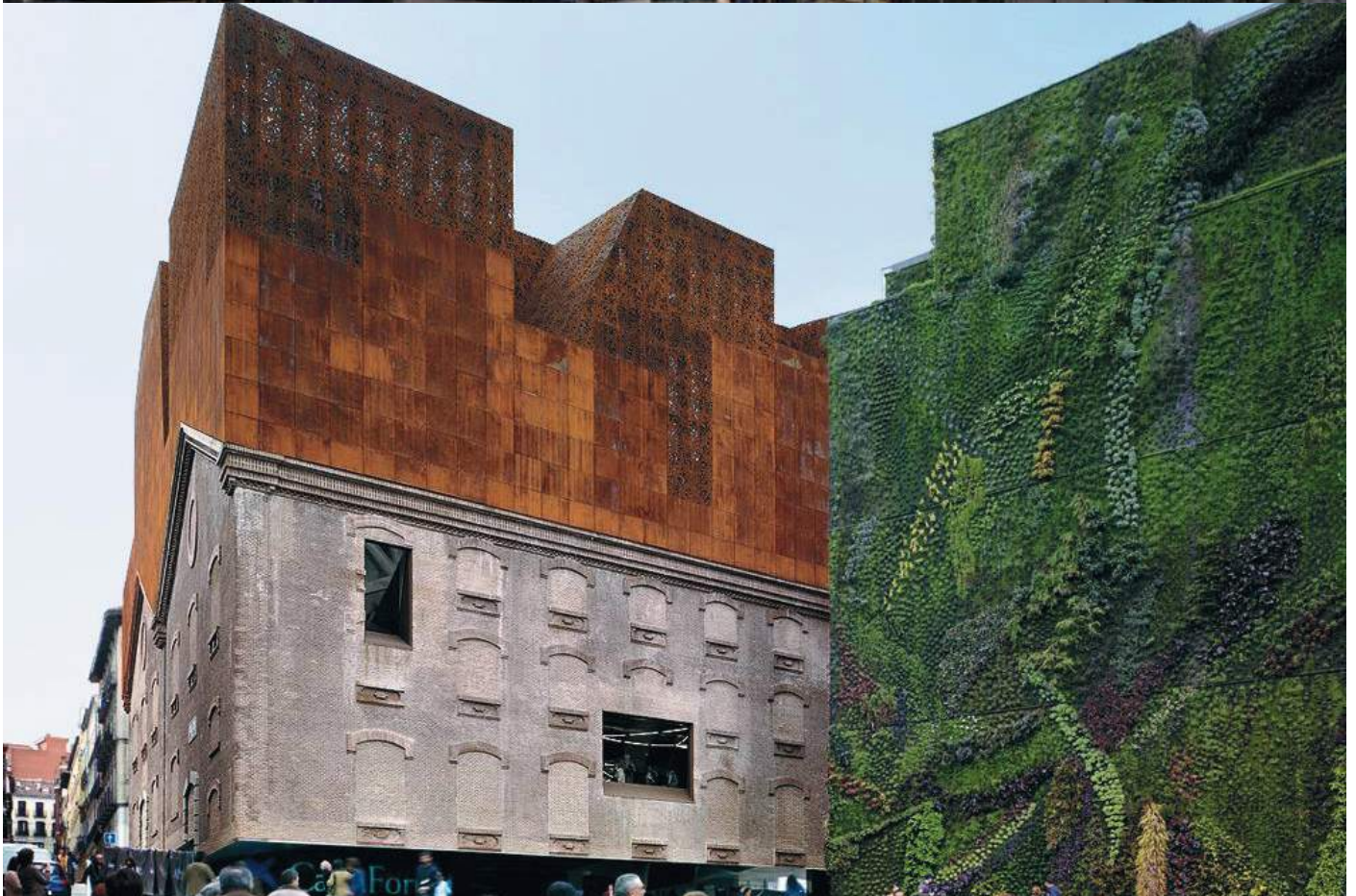
2. ampliamento del fabbricato della cassa di risparmio di Corso del Popolo opera di Daniele Donghi (ingegnere-capo del comune di Padova) che nel 1913 costruisce il nuovo palazzo della Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo, completato nel 1964 dell' architetto Gio Ponti



3. sopraelevazione e ampliamento del castello di Moritzburg realizzato da Nieto Sobejano



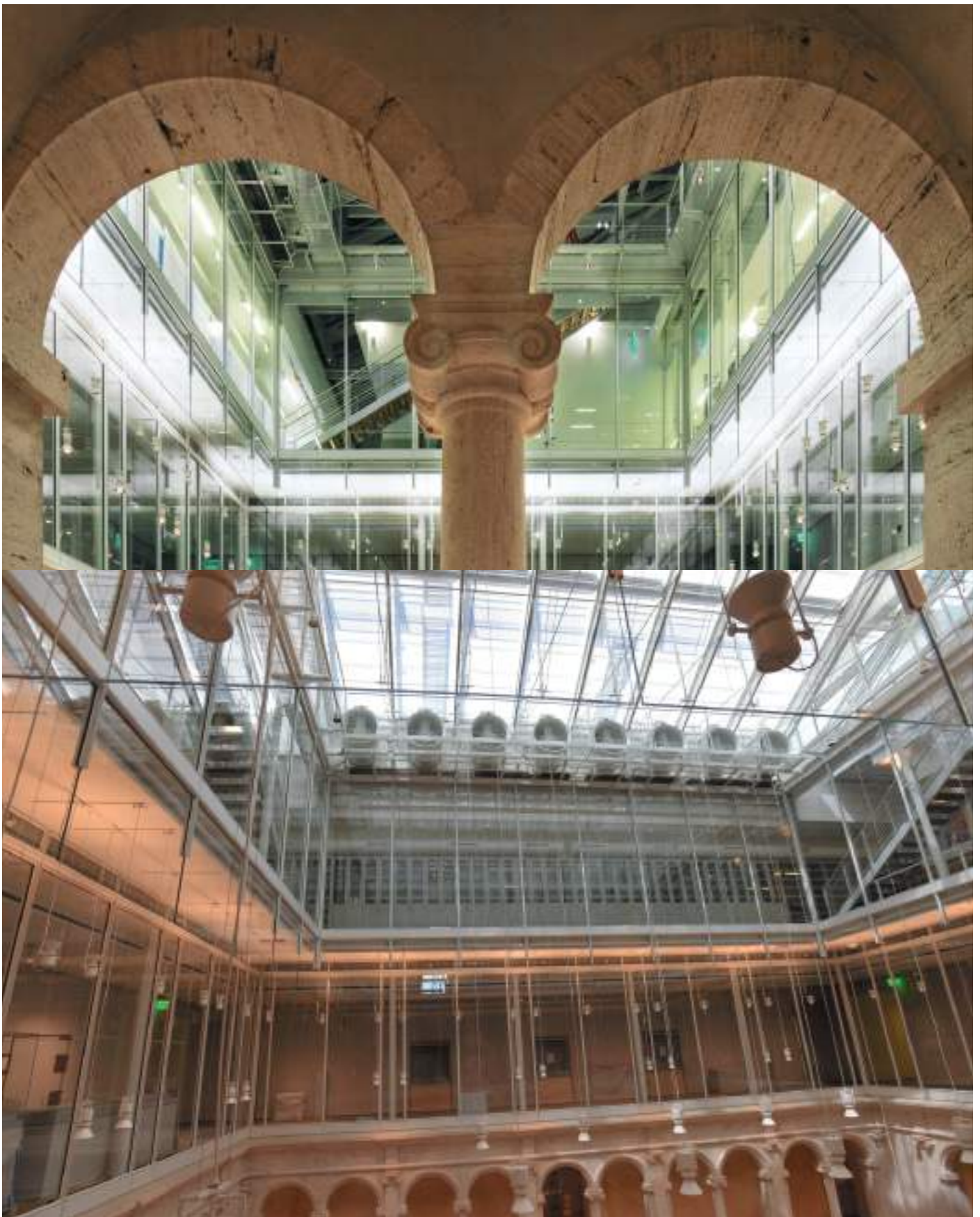
4. sopraelevazione e ampliamento di una vecchia centrale elettrica realizzato da Herzog & DeMeuron, Madrid



5. restauro e ampliamento centro culturale San Gaetano, Padova ing. Tullio Paoletti



6. restauro e ampliamento Harvard Art Museum, Renzo Piano



7. sopraelevazione Albertina Museum, Vienna, Hans Hollein



8. sopraelevazione La Lanterna, Roma, M. Fuksas



9. Memoria e Luce, Padova, Daniel Libeskind



10. restauro e ampliamento Fornace Morandi, Padova, Arch. Stocco



