



## PNRR - M.5 C.2 Inv 2.1

DPCM 21 gennaio 2021

### "MOBILITA' SOSTENIBILE- RIQUALIFICAZIONE PIAZZA PONTECORVO BICIPOLITANA 12A FACCIOLATI"

**PASS - Padova Accessibile Sostenibile Sicura**

<p>"Rigenerazione Urbana"</p> <p>piazza Pontecorvo e via Facciolati</p>	<p>LLPP OPI 2021/101</p> <p>CUP H91B21001740001</p>	<p>Elaborato <b>A</b></p> <p>RELAZIONE TECNICO/ILLUSTRATIVA</p>	
<p><b>Progettisti</b></p> <p>arch. Alberto Marescotti geom. Daniele Pettenello geom. Alessandra Agosti ing. Benedetta Cameran ing. Silvia Cavestro geom. Massimiliano Maulu</p>	<p><b>Assistenti al Rup</b></p> <p>arch. Daria Marchi arch. Zineb Bouhadi</p>	<p><b>Rup - Capo Servizio</b></p> <p>ing. Massimo Benvenuti</p>	<p><b>Capo Settore</b></p> <p>ing. Matteo Banfi</p>



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

**PNRR M5.C2.Inv.2.1**

**LLPP OPI 2021/101**

**H91B21001740001**

**MOBILITA' SOSTENIBILE RIQUALIFICAZIONE PONTECORVO – BICIPOLITANA 12 A FACCIOLATI**

**Relazione**

INDICE

<b>PREMESSA .....</b>	<b>2</b>
Mobilità sostenibile .....	2
Accessibilità .....	4
Sicurezza stradale .....	5
Coordinamento progetti bando Rigenerazione Urbana .....	6
Efficienza energetica e sostenibilità ambientale .....	6
Interventi su via Facciolati .....	7
Interventi su Piazzale Pontecorvo .....	8
Area d'intervento .....	8
Contesto storico .....	9
Descrizione sintetica del progetto .....	13
Principi progettuali.....	13
Costi e benefici attesi.....	19
Indagini e verifiche.....	20
Criteri utilizzati per le scelte progettuali .....	20
Descrizione generale degli interventi da realizzare .....	20
Principali indicazioni operative di cantiere.....	21
Cronoprogramma delle fasi attuative.....	22
Analisi dei costi .....	22



PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

## PREMESSA

L'intervento cui trattasi rientra in un ampio progetto del Comune di Padova per la riqualificazione della città in una prospettiva di sviluppo della Mobilità Sostenibile, attraverso interventi di accessibilità inclusiva, ciclabilità e sicurezza stradale.

Il Comune di Padova partecipa al bando del Ministero dell'Interno per la Rigenerazione Urbana finalizzato a finanziare interventi per la riduzione di fenomeni di marginalizzazione e miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale. Il presente progetto, in particolare ricade nella categoria degli interventi di mobilità sostenibile di cui alla lettera c dell'art. 2 del DPCM del 21 gennaio 2021.

Il progetto è stato poi finanziato, con Decreto del Ministero dell'Interno 4 aprile 2022, all'interno del PNRR con la seguente allocazione:

**Missione 5:** Coesione e inclusione

**Componente 2:** Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**Investimento 2.1:** investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

ENTE BENEFICIARIO	Comune di Padova
FINANZIAMENTO	<b>Decreto Ministero dell'Interno 4 aprile 2022</b>
IMPORTO FINANZIATO con PNRR	<b>€ 750.000,00</b>
IMPORTO FONDI PROPRI	<b>€ 211.250,74</b>
PNRR – MISSIONE	<b>MISSIONE 5</b> – Coesione e inclusione
PNRR – COMPONENTE	<b>COMPONENTE 2</b> – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore
PNRR – INVESTIMENTO	<b>INVESTIMENTO 2.1</b> – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale
CODICE OPERA	<b>LLPP OPI 2021/101</b>
CUP	<b>H91B21001740001</b>
TITOLO PROGETTO	<b>Mobilità sostenibile – Riqualificazione Pontecorvo –Bicipolitana 12° Facciolati</b>
RUP	ing. Massimo Benvenuti
SETTORE E UFFICIO RESPONSABILE DEL PROGETTO	Settore Lavori Pubblici – Servizio Opere infrastrutturali Palazzo Gozzi, via Niccolò Tommaseo, 60 – 35131 Padova
TIPO PROGETTO	Lavori stradali lungo il tracciato della linea di Bicipolitana – <b>Riqualificazione Pontecorvo – Bicipolitana 12 a Facciolati</b>
LOCALIZZAZIONE	Gli spazi pubblici interessati, anche parzialmente, sono <b>Piazzale Pontecorvo e via Facciolati</b>

## Mobilità sostenibile

Il Consiglio Comunale ha approvato con Deliberazione n.74 del 21/10/2019 il Bici Masterplan 2018-2022 finalizzato alla realizzazione di una rete ciclabile continua, sicura e riconoscibile da tutti gli utenti



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

RELAZIONE

PNRR

MISSIONE 5 – Coesione e inclusione

COMPONENTE 2 – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

INVESTIMENTO 2.1 – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

della strada. Il Bici Masterplan, redatto coinvolgendo tecnici del settore Lavori Pubblici, la Polizia Locale ed esperti appartenenti alle principali associazioni attive sulla ciclabilità cittadina, individua la Bicipolitana di Padova ossia la rete infrastrutturale ciclabile principale di collegamento ai quartieri periferici ma anche ai Comuni limitrofi. Il Bici Masterplan è inserito nella programmazione strategia del PUMS, che è in fase di adozione (il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Intercomunale di Padova è approvato della Conferenza Metropolitana di Padova - CO.ME.PA.).



Tale rete si compone di percorsi radiali, individuati con il nome della località periferica di destinazione e con il numero delle uscite della tangenziale (numerazione a partire da nord ovest seguendo il senso antiorario) e di un anello centrale che racchiude il centro storico in quanto si snoda lungo la circonvallazione interna che costeggia le mura medioevali e per questo indicato con “bicipolitana mura”.

In particolare il progetto cui trattasi coincide con il tratto di “bicipolitana 12 a Facciolati” compreso tra Piazza Pontecorvo e Ponte di Voltabarozzo.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

RELAZIONE

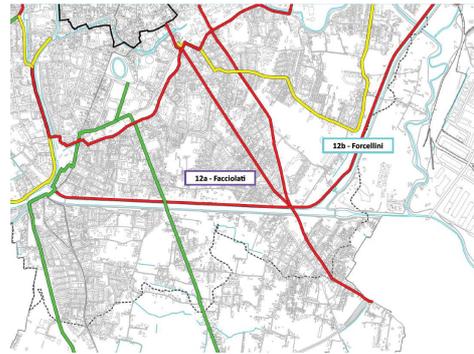
PNRR

MISSIONE 5 – Coesione e inclusione

COMPONENTE 2 – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

INVESTIMENTO 2.1 – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf



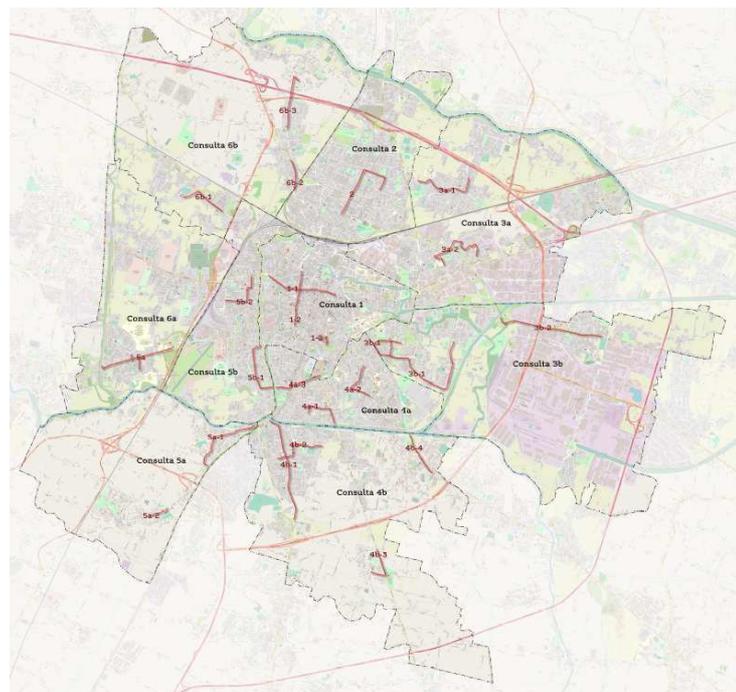
Bicipolitana 12 a Facciolati

## Accessibilità

Il Consiglio Comunale, a conclusione di un percorso progettuale che ha coinvolto cittadini, associazioni e principali portatori d'interesse, ha approvato con Deliberazione n.1 del 13/01/2020 il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) per il decennio 2020-2030.

Il piano si pone l'obiettivo di una progettazione inclusiva in una logica di co-progettazione e multidisciplinarietà.

Il piano individua i percorsi che prioritariamente richiedono interventi per migliorare l'accessibilità in quanto assi di collegamento del quartiere con il centro città, per la presenza dei principali servizi di quartiere o di valenza sovra comunale, o, ancora, a causa di segnalazioni da parte di cittadini e associazioni di disabili di non accessibilità e pericolosità di spazi pubblici.



Percorsi da rendere accessibili in via prioritaria



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

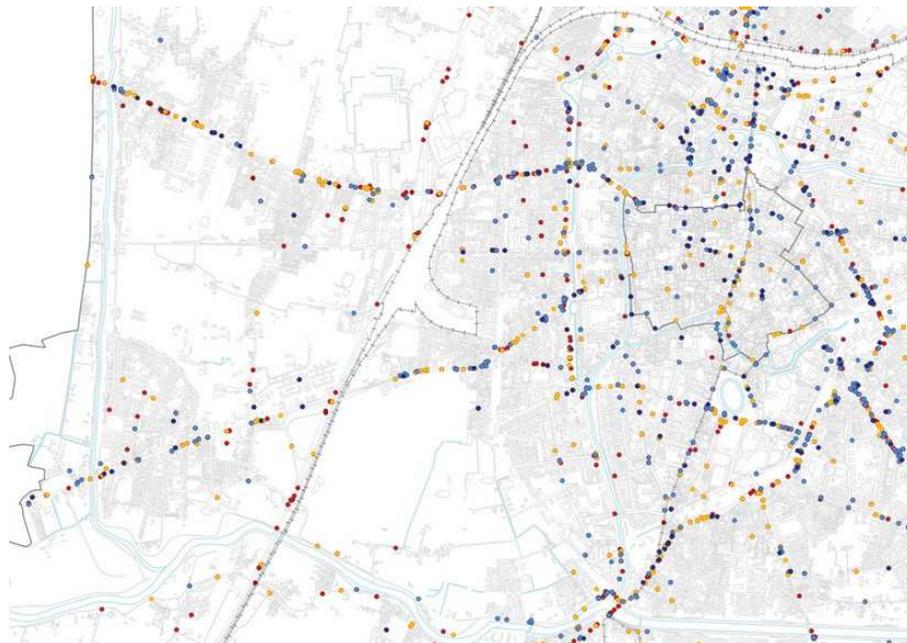
Accanto a questi interventi prioritari, il PEBA promuove azioni a costo limitato legate ad una corretta gestione, informazione e vigilanza sugli interventi di manutenzione al fine di correggere piccoli errori o disattenzioni che si trasformano in barriere. A tale scopo il PEBA individua un abaco degli interventi di progetto sugli spazi urbani con relativa stima dei costi, oltre a schemi grafici di riferimento ed in particolare marciapiede alberato e attrezzato, attraversamento rialzato, attraversamento e marciapiede a quota stradale, esempio di marciapiede privo di guida naturale, fermata trasporto pubblico locale semolice, dissuasori, parcheggi riservati e intersezioni con allargamento marciapiede (“penisola”).

Il presente progetto, pur non ricadendo in un percorso individuato come prioritario, si coordina con il PEBA riferendosi, in particolare all’abaco degli interventi e agli schemi in esso indicati.

### **Sicurezza stradale**

Il Comune di Padova, nell’ambito del progetto “Promix – Interventi per la sicurezza stradale e la promiscuità sostenibile nell’Area Padovana”, ha previsto di sviluppare un sistema di monitoraggio dell’incidentalità urbana e degli effetti che su quest’ultima hanno gli interventi e le azioni intraprese a suo contrasto.

Il lavoro si è svolto secondo due fasi principali ossia la realizzazione del Centro Comunale di Monitoraggio e Sicurezza Stradale (prima fase, finalizzata al recupero, restituzione ed elaborazione dei dati statistici sull’incidentalità) e la redazione del “Piano Comunale delle sicurezza stradale” (seconda fase) contenente la definizione delle proposte d’intervento sui punti o tronchi neri dell’incidentalità stradale maggiormente critici e la stima dei costi relativi costi parametrici. In particolare la tavola 2 del progetto approvato con Deliberazione di Giunta Comunale 399 del 15/09/2020 riporta la Localizzazione degli incidenti (2016-2018) per veicoli coinvolti.



*Piano Comunale per la Sicurezza Stradale*

*Estratto Tavola 2 “Localizzazione Incidenti (2016-18) per veicoli coinvolti*



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

RELAZIONE

PNRR

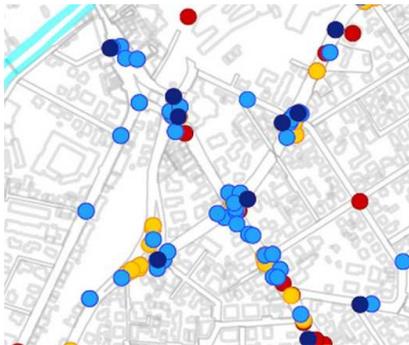
MISSIONE 5 – Coesione e inclusione

COMPONENTE 2 – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

INVESTIMENTO 2.1 – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

Con riferimento al progetto cui trattasi si riporta il dettaglio della suddetta Tavola 2; si noti l'elevato numero di incidenti che hanno coinvolto ciclisti in corrispondenza di Piazza Pontecorvo, all'incrocio di via via Facciolati-Gattamelata e in via Facciolati specialmente lungo il primo tratto.



- Pedoni
- Ciclisti
- Motociclisti
- Mezzi pesanti
- Autovetture

*Piano Comunale per la Sicurezza Stradale*

*Estratto Tavola 2 "Localizzazione Incidenti (2016-18) per veicoli coinvolti"*

## Coordinamento progetti bando Rigenerazione Urbana

I progetti complessivamente presentati per la partecipazione del Comune di Padova al bando del Ministero dell'Interno per la Rigenerazione Urbana, sono stati predisposti in modo da riqualificare complessivamente un'ampia area comunale con un'azione coordinata che coinvolge mobilità accessibile e sostenibile, riqualificazione del patrimonio culturale (Castello dei Carraresi) e degli spazi verdi (Parco Iris).

## Efficienza energetica e sostenibilità ambientale

Tutti gli interventi previsti nel presente progetto sono finalizzati all'incremento dell'efficienza energetica e della sostenibilità ambientale in quanto la realizzazione di percorsi pedonali costituisce un passaggio fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi europei stabiliti in ambito energetico-ambientale.

L'efficienza energetica indica la capacità di riuscire a "fare di più utilizzando meno risorse". Ciò è possibile attraverso l'utilizzo delle migliori tecniche e tecnologie disponibili sul mercato e mediante l'adozione di un comportamento responsabile verso gli usi energetici. Essere efficienti energeticamente vuol dire sfruttare l'energia in modo razionale, eliminare sprechi e perdite dovuti al funzionamento e alla gestione non ottimale di sistemi semplici (motori, caldaie, lampade) e/o complessi (edifici, mezzi di trasporto, etc.).

La costruzione di piste ciclabili, nello specifico, ha ricadute positive sul traffico urbano e sulla sicurezza stradale, in una prospettiva di sostenibilità ambientale, di salvaguardia delle risorse naturalistiche e di riduzione dell'inquinamento.

Nel settembre 2015 i governi di 193 Paesi membri delle Nazioni Unite hanno sottoscritto l'Agenda 2030 per lo Sviluppo sostenibile da realizzare entro il 2030, in coerenza con l'Accordo sul Clima di Parigi. I 17 Obiettivi (SDGs – Sustainable Development Goals) e i 169 sotto-obiettivi (target) sono stati recepiti dall'Italia e declinati al proprio contesto attraverso la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile approvata nel 2017.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

Con questo progetto il Comune di Padova risponde ai seguenti Obiettivi di Sviluppo Sostenibile: 11 Città e comunità sostenibili.



**11.2** Entro il 2030, fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani.

**11.6** Entro il 2030, ridurre l'impatto ambientale negativo pro capite delle città, in particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti

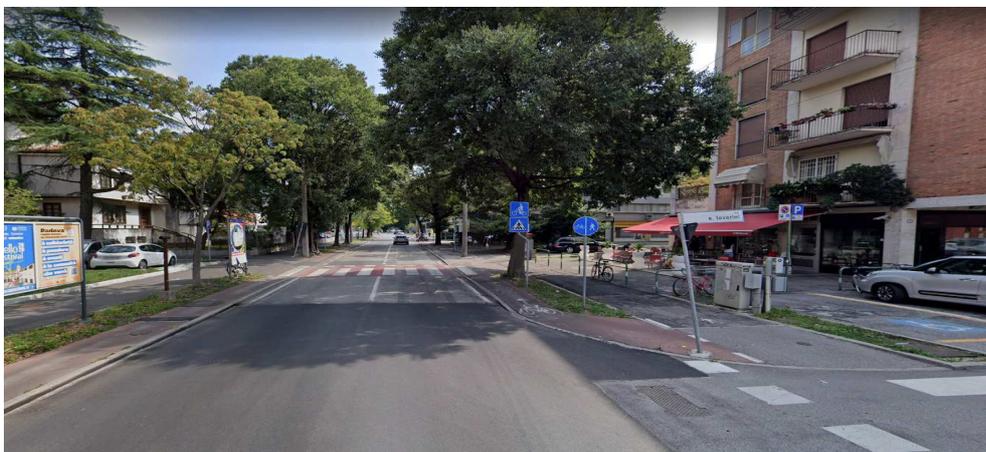
### Interventi previsti

L'intervento riguarda due diversi ambiti ed in particolare l'area presso Porta Pontecorvo, all'interno e comunque a ridosso del centro storico (Piazzale Pontecorvo), e via Facciolati, importante radiale di collegamento del centro città con l'ampia zona residenziale posta a sud-est, fino a Ponte San Nicolò.

### Interventi su via Facciolati

Via Facciolati è classificata come strada urbana di quartiere e rappresenta uno degli accessi radiali principali alla città. La strada ha inizio in corrispondenza di piazzale Pontecorvo dove si trova l'omonima porta della città

Via Facciolati presenta, su ambo i lati una pista ciclabile monodirezionale per lo più su infrastruttura propria. Nei tratti in cui le sezioni stradali non hanno consentito la realizzazione di tali piste, il percorso ciclabile è realizzato tramite corsie a raso divise dalla carreggiata da opportuna segnaletica orizzontale; soluzioni specifiche sono state realizzate in corrispondenza di tratti caratterizzati da particolari stati di fatto. Importanti alberature sono presenti in alcuni tratti e su ambo i lati. Nel complesso si tratta di un'infrastruttura che necessita di una riqualificazione complessiva.



*Via Facciolati in corrispondenza dell'incrocio con via Lovarini*



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE** 5 – Coesione e inclusione

**COMPONENTE** 2 – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO** 2.1 – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf



*Via Facciolati intersezione via Fanzago / via Riccoboni*

Il progetto, pur mantenendo l'impostazione generale della mobilità ciclabile, ne prevede la riqualificazione mediante interventi di adeguamento, anche alle esigenze del Piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBBA), e la risoluzioni di puntuali criticità emerse nel corso degli anni.

Il progetto prevede, inoltre, l'integrazione della segnaletica verticale esistente con nuova segnaletica di indicazione ciclistica che dia informazioni anche relativamente ai punti di maggior rilevanza storico, culturale e sociale.

### **Interventi su Piazzale Pontecorvo**

L'intervento su Piazzale Pontecorvo riguarda la riqualificazione dello spazio pubblico e la riorganizzazione della mobilità ciclo pedonale posto intorno a Porta Pontecorvo.

### **Area d'intervento**

L'area di Piazzale Pontecorvo posta a sud ovest dell'omonima porta, è stata oggetto di un intervento, attualmente in fase di completamento dei lavori, denominato "Manzoni e Pontecorvo" che, tra l'altro, ha riorganizzato la circolazione veicolare al fine di migliorare la sicurezza stradale e di valorizzare il patrimonio storico-culturale esistente. Con tale intervento, in particolare, è stata realizzata una rotatoria di fronte alla porta ed è stata chiusa al traffico veicolare l'area a est della porta.

Il presente intervento riguarda la riqualificazione dello spazio pubblico e la riorganizzazione della mobilità ciclo pedonale, anche a seguito del precedente intervento che ha, tra l'altro, modificato la viabilità in prossimità della porta.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

RELAZIONE

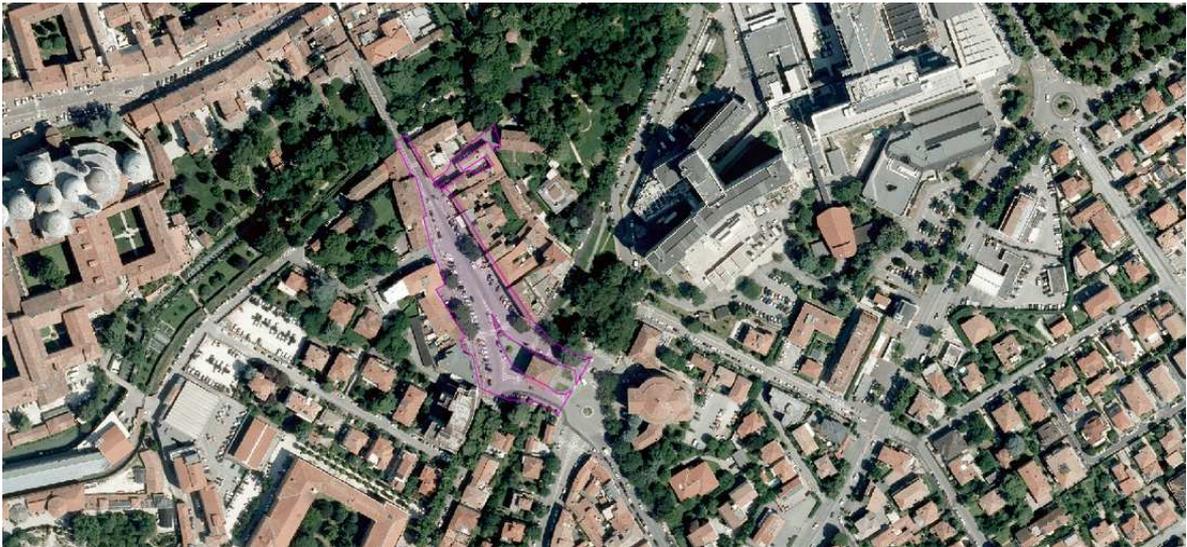
PNRR

MISSIONE 5 – Coesione e inclusione

COMPONENTE 2 – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

INVESTIMENTO 2.1 – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

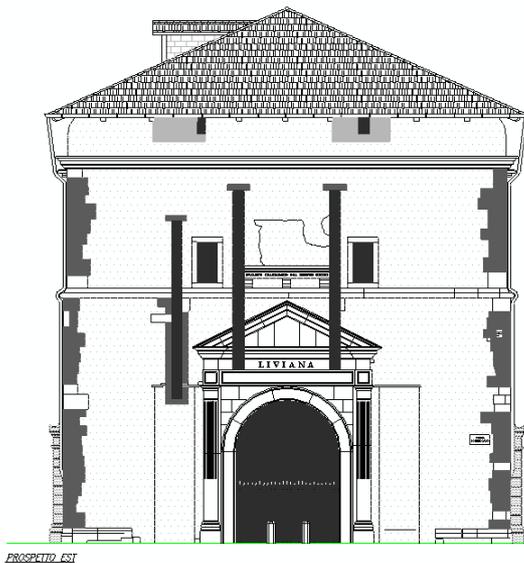


Area d'intervento

### Contesto storico

Porta Pontecorvo, nota anche come Porta Liviana, fu costruita nel 1517 probabilmente su disegno dell'arch. Sebastiano Mariani e dedicata al capitano Bartolomeo d'Alviano, morto il 7 ottobre 1515.

Si tratta di un volume cubico di 16 m di lato; le facciate si caratterizzano per l'elegante arco d'ingresso con colonne e timpano. Sulla facciata esterna, sopra il timpano, una mensola, che porta incisi l'anno di inaugurazione e il nome di Giuliano, praefectus, cioè capitano di Padova all'epoca della costruzione, reggeva una scultura del leone di San Marco.



Si riportano di seguito la cartografia dell'area.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

## RELAZIONE

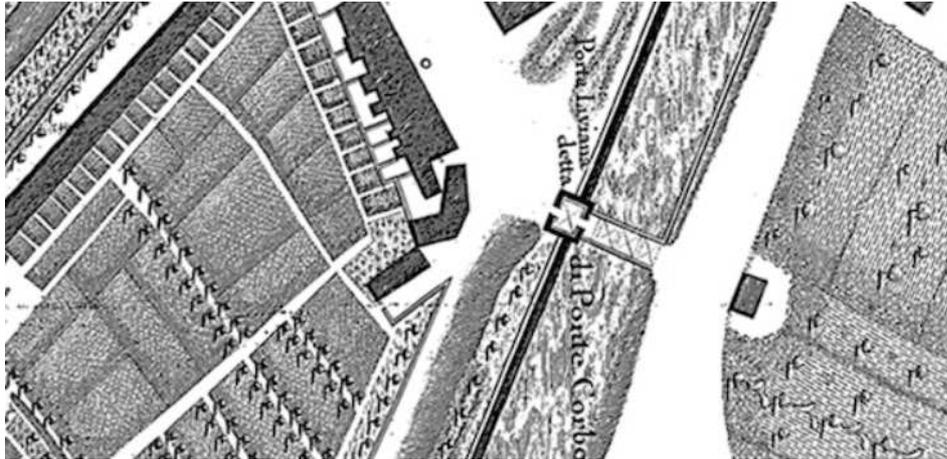
PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

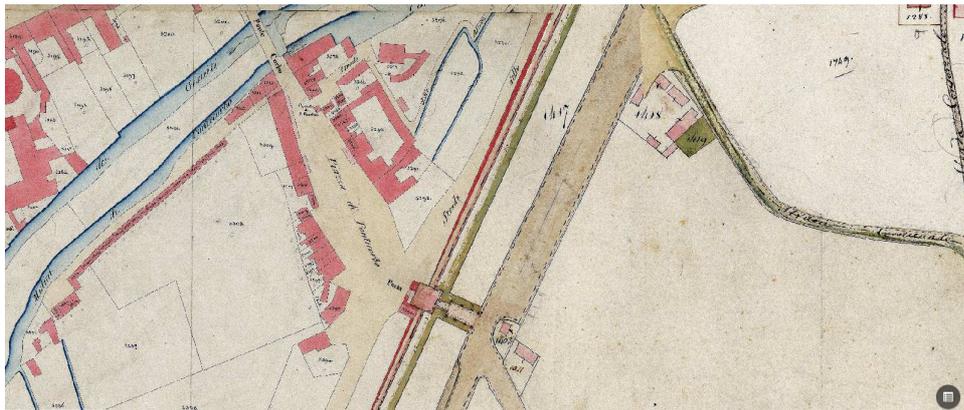
**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf



*Porta Liviana sulla pianta del Calle (1781-84)*



*Catasto Austriaco 1833 - 1838*



*Impianto primo 900*



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

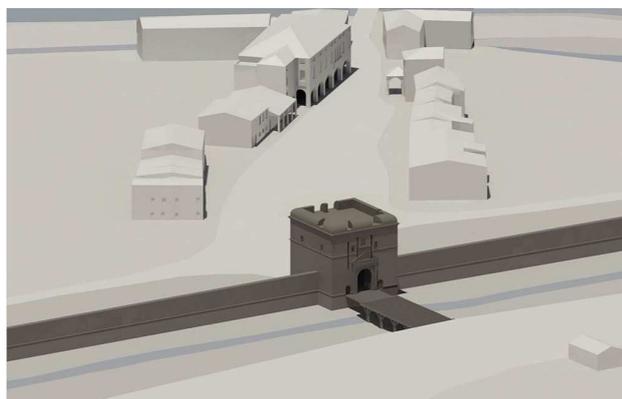
**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

Si riportano di seguito le principali tappe di trasformazione di questo tratto di mura ricavate dal sito <http://www.parcomurapadova.it/porta-pontecorvo>, tra cui la demolizione della cinta muraria e l'interramento del ponte che, varcando il vallo, consentiva l'accesso alla città



1517 circa



1898 circa



1960 circa



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

La maggiore trasformazione che ha interessato l'area riguarda l'intervento di interrimento del ponte che, varcando il vallo, consentiva all'accesso alla città attraverso la porta.



*Pontecorvo, e piazza del santo ai primi del '900*



*Pontecorvo e Santo da un ricognitore tedesco anni '40*



*Foto aere di Padova della RAF 1945*



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

## Descrizione sintetica del progetto

Il progetto prevede la realizzazione di percorso ciclopedonale ad est di porta Pontecorvo e di un'area pedonale e ciclabile di fronte e a nord ovest della stessa al fine di realizzare un percorso di collegamento tra queste e il Parco Treves, Ponte Pontecorvo, e da qui, a via San Francesco o a via Cesarotti e quindi alla Basilica di Sant'Antonio da Padova. La realizzazione di tale percorso permette di rendere più visibile l'accesso al Parco Treves e, in generale, di valorizzare un'area di pregio storico e architettonico, riconsegnando ai cittadini uno spazio da utilizzare per una mobilità sostenibile ma anche d'incontro e socializzazione.

Il progetto prevede, in particolare, il disegno degli spazi pubblici, tramite la riorganizzazione dei percorsi ciclabile, di quelli pedonali e delle aree di parcheggio; i diversi spazi saranno pavimentati con materiali lapidei adatti al contesto, sarà riorganizzata la raccolta dei rifiuti e realizzato un sistema coordinato di elementi di arredo che caratterizzi e valorizzi l'area.

Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di un nuovo impianto d'illuminazione pubblica (a LED) sul quale sarà possibile installare anche un sistema di tipo adattivo, che regola cioè l'intensità luminosa automaticamente al passaggio delle persone.

## Principi progettuali

*"Dal punto di vista culturale storico, scientifico, le piazze prodotte nell'ambito della cultura urbana dell'Occidente costituiscono lo spazio formale della comunità insediata, il nucleo spaziale ove si realizza l'intersezione di storia civile, movimenti culturali, tendenze artistiche, cultura materiale, immaginazione collettiva, proiezioni simboliche, ritualità consolidate, tradizioni popolari e consuetudini comportamentali." (C. Dardi, Place d'Italie, in "Agorà", n.1, Roma 1987).*

Piazzale Pontecorvo rappresenta uno dei luoghi privilegiati per lo studio dello sviluppo urbano del centro di Padova, non solamente dal punto di vista urbanistico ma anche sociale, funzionale, economico e rituale.

Le scelte progettuali dell'intervento hanno lo scopo di manifestare una sintesi di molteplici aspetti di lettura del delicato contesto urbano e delle emergenze storico architettoniche, che costituiscono la quinta edilizia e scenografica dello spazio pubblico, del rispetto e della riconoscibilità del passato storico che si cela nell'immediato sottosuolo, degli usi e della fruibilità del suolo contemporaneo.

Piazzale Pontecorvo è definibile come uno spazio d'uso pubblico e di significativa qualità architettonica e urbanistica, centro di convergenza per il transito, fin dal territorio lagunare, con il centro storico di Padova e in particolare con la piazza e la Basilica di S. Antonio.

In tutte le rappresentazioni iconografiche storiche la relazione di Porta Liviana è sempre abbinata alle cupole della Basilica.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

RELAZIONE

PNRR

MISSIONE 5 – Coesione e inclusione

COMPONENTE 2 – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

INVESTIMENTO 2.1 – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf



Padova con Porta Pontecorvo e Santa Giustina veduta dai bastioni –  
Disegno attribuito al Canaletto (The British Museum)



Veduta della Porta Liviana in Padova – Urbani Marino  
(Museo Poldi Pezzoli – Milano)

Il piazzale è da sempre configurato come un cono stradale definito da fronti edilizi che convergono verso il ponte di Pontecorvo e via S. Francesco; costituisce, con via Belludi, il luogo prescelto per la confluenza dei pellegrini alla Basilica dalle provenienze esterne alla cerchia muraria cinquecentesca.

Con l'espansione della città fuori le mura e l'ampliamento dell'Ospedale dal secondo dopoguerra, tutta l'area che gravita intorno alla porta è progressivamente diventata un luogo di transito e di sosta di veicoli che ne hanno a poco a poco svilito il valore storico e architettonico, facendo diventare il volume architettonico una sorta di aiuola spartitraffico regolato da una rotatoria fin dagli anni '50 del 1900.

Il piazzale sul quale è previsto l'ampliamento dell'area prettamente pedonale è quindi già luogo di transito e vuole arricchirsi di funzioni per la sosta e la socializzazione delle persone.

Luogo privilegiato per godere e riconoscere lo spettacolo della storia della città, il progetto vuole connettere anche le emergenze architettoniche e paesaggistiche antiche con il giardino Treves Bonfili e contemporanee con la chiesa di S. Prosdocimo.

L'ingresso dei giardini Treves è collegato con piazzale Pontecorvo attraverso un semplice percorso pedonale asfaltato su un'aiuola che corrisponde al tracciato del rilevato delle antiche mura cinquecentesche.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf



*Relazione tra Porta Pontecorvo e la Chiesa di S. Prosdocimo e stradina che conduce all'ingresso del Parco Treves*

La facciata della chiesa di S. Prosdocimo ha una connessione con la facciata esterna di Porta Liviana, sia per dimensioni che proporzioni, a cui non è mai stato dato un giusto riconoscimento.



*Foto storica della facciata della Chiesa di S. Prosdocimo*



*Relazione tra Porta Pontecorvo e la Chiesa di S. Prosdocimo*

Interessante la posizione della porta, in linea con il tracciato delle mura veneziane, ma inclinata rispetto agli allineamenti degli edifici e all'asse di via S. Francesco e via Facciolati, che sembrano non avere alcuna relazione con l'asse di transito della porta.

Porta Liviana, con il progetto diventa così nuovo fulcro ed emergenza della piazza, riportata a elemento fondamentale del disegno dello spazio pedonale.

Ecco dunque che la cucitura visiva e architettonica con la facciata della chiesa di S. Prosdocimo da un lato, con il ponte di Pontecorvo come punto di confine tra spazio stradale e spazio pedonale, insieme alla passeggiata verso i giardini Treves dall'altro, fanno sì che il volume e la rotazione di porta Liviana acquistino un valore e una riconoscibilità che era sparita da secoli.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

Il progetto vuole mettere in evidenza anche il ricordo del tracciato del ponte esterno, interrato nel 1898, in seguito ai lavori di viabilità e l'inserimento della linea di tram/filobus che passava da via Manzoni verso il centro – S. Antonio e verso est, proprio di fronte alla porta.

Nella predisposizione del progetto, è stata valutata l'ipotesi di consentire la visibilità del ponte, o di quanto resta della struttura e delle arcate. Con i lavori di spostamento della rotatoria e modifica della circolazione avvenuti nel 2022, lo spazio pedonale così delineato consente di mettere in evidenza, attraverso un'adeguata pavimentazione, l'estensione completa del ponte, così da indicare, anche se in forma di memoria, la dimensione del vallo che esisteva fino alla fine del 1700.

Oggi non è possibile riportare in evidenza il ponte, sia per gli scavi e le lavorazioni di ripristino e restauro che sarebbero necessarie per riportarlo in luce, e delle quali non è possibile quantificarne una corretta stima economica se non con adeguati e preliminari sondaggi di scavo, sia per la presenza della viabilità di via Scarsellini e via Gustavo Modena, che non possono essere modificate nel breve – medio periodo, soprattutto in relazione alla circolazione dell'Ospedale, sia per le funzioni contemporanee degli spazi pubblici limitrofi, per le quali lo spazio a nord-est di porta Liviana è costantemente utilizzato da pedoni e ciclisti nei collegamenti tra Ospedale, centro e periferia.

I lavori di scavo e rilievo di porta Mazzini effettuati nel 2018 sotto la supervisione della Soprintendenza Archeologica, hanno richiesto un impegno di spesa considerevole rispetto ai lavori progettati che, come in quel caso, si limitano a interventi di piccoli scavi superficiali con un massimo di 50cm di profondità per la posa di pozzetti e corrugati, e finitura con pavimentazione lapidea, che già oggi incide in forma considerevole sui costi di progetto.

La stessa Soprintendenza Archeologica nel 2018 obbligò il comune a ricoprire con tessuto non tessuto prima e terreno vegetale poi gli scavi di porta Mazzini, per salvaguardare nel tempo i resti archeologici che con costi elevati dovrebbero essere mantenuti in caso di rimessa in luce.

L'ipotesi di creare il necessario vallo per rimettere in vista il ponte e le sue arcate richiede anche interventi di spostamento di sottoservizi (acqua, gas e illuminazione pubblica) per i quali sarebbe necessario un ulteriore impegno di spesa che non è sostenibile con i finanziamenti disponibili, target e rispetto dei milestone previsti dal PNRR.

Difficile è anche percorrere l'ipotesi di tenere costantemente aperto il passaggio centrale di porta Liviana, che allo stato attuale, con aperture programmate, garantisce un controllo e preserva il mantenimento del decoro dell'intera porta.

Il proiezione e il ricordo del ponte è quindi indicato con un adeguato disegno di pavimentazione a terra, che insieme al decoro, ne restituisce la giusta memoria ai cittadini e ai visitatori.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

RELAZIONE

PNRR

MISSIONE 5 – Coesione e inclusione

COMPONENTE 2 – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

INVESTIMENTO 2.1 – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf



*Piazzale Pontecorvo –vista da fronte Porta Pontecorvo*

I materiali di pavimentazione previsti nel progetto sono lapidei. Nella valutazione di quale miglior materiale regali la giusta dignità e la perfetta accessibilità degli spazi pubblici nel tempo, la pavimentazione sarà scelta tra tagli di pietra in trachite, tipica e già presente in sito per le parti esistenti, o tagli in porfido, della venatura e delle finitura a sega e taglio che si avvicina di più alle tinte della trachite, ricordando che purtroppo, nella stesura del computo metrico estimativo, il costo del materiale (fornitura e posa) diventano determinati nel rispetto della spesa pubblica assegnata per l'esecuzione del progetto.

L'uso di questo materiale sarà intervallato da posa di cordoli in pietra d'Istria e ciottolo di fiume (già presente in sito) in corrispondenza delle aperture laterali degli edifici presenti, fungendo al contempo sia come elementi di indicazione del passaggio di veicoli verso gli accessi laterali sia come soluzione di continuità visiva, una sorta di "conta passi", rispetto al disegno piatto delle lastre di trachite o porfido.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

## RELAZIONE

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf



*Piazzale Pontecorvo –vista diurna retro Porta Pontecorvo e nuovo accesso al Parco Treves*



*Piazzale Pontecorvo –vista notturna fronte Porta Pontecorvo e nuovo accesso al Parco Treves*



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

Con la costruzione della piazza è previsto l'ammmodernamento dell'impianto di illuminazione pubblica con l'interramento della linea aerea, per pulire la visuale dello spazio aperto.

L'inserimento di elementi di arredo completa il disegno tridimensionale della nuova piazza. Gli elementi inseriti negli elaborati di progetto saranno concordati e condivisi con i commercianti e i residenti della zona, allo scopo di individuare quegli elementi che arricchiscono la forma e l'uso dello spazio.

La pedonalizzazione di questo spazio pubblico è finalizzata a creare le condizioni per un suo rinnovamento anche commerciale. Alcuni volumi sono infatti ancora non utilizzati e la costruzione di uno spazio dove è la passeggiata a vincere sul transito dei veicoli, può costituire un volano d'interesse anche per l'apertura di nuove attività.

La parte di carreggiata per il transito dei veicoli rimarrà con la sosta ambo i lati. Saranno valutate alcune destinazioni di parcheggio per i veicoli commerciali che servono le attività frontiste, con forme di gestione degli spazi stradali da concordare con gli stakeholders e i competenti Settori comunali.



*Piazzale Pontecorvo –vista di Porta Pontecorvo provenendo dal centro storico*

### **Costi e benefici attesi**

I benefici attesi consentono di incrementare la mobilità sostenibile con la realizzazione di percorsi ciclabili accessibili e sicuri.

I dati di monitoraggio della mobilità ciclistica del 2018 mettono in evidenza un consistente utilizzo ciclistico nella ripartizione modale che raggiunge il 20%. L'incremento di offerta infrastrutturale



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

contribuirà significativamente alla sicurezza dei già numerosi ciclisti. Un risultato atteso, in termini di utilizzo del tracciato ciclistico, consiste nel portare a oltre il 25% spostamenti/giorno i ciclisti transitanti entro il 2030.

Il progetto è coerente con la visione complessiva dello sviluppo della città, con i programmi prioritari indicati dall'Amministrazione Comunale (PUMS, Bici Masterplan, Bicipolitana, PEBA) oltre che con il bando Rigenerazione Urbana del Ministero dell'Interno.

Il progetto prevede il contenimento dei costi di realizzazione. La sede riservata e la possibilità di limitare al massimo le interferenze con la viabilità stradale e con le reti di sottoservizi, consentono tempi di esecuzione e lavorazioni con buone economie di scala.

### Indagini e verifiche

I lavori previsti nel presente progetto si inseriscono in aree urbanizzate e periferiche su sito esistente.

Il tipo di lavorazioni non prevede scavi su suolo diversi da quelli che sono stati eseguiti per la realizzazione della sede stradale esistente.

Trattandosi di interventi che non prevedono scavi profondi non si prevede di intaccare le reti dei servizi interrati esistenti; in fase di progettazione è stata verificata la localizzazione dei sottoservizi (pozzetti, caditoie, prese,...), per individuare eventuali parallelismi e interferenze con quanto in progetto e sono stati chiesti le documentazioni in possesso con gli Enti gestori di Servizi.

Sono state effettuate, inoltre, le indagini relative alla conoscenza dei luoghi.

### Criteri utilizzati per le scelte progettuali

Gli obiettivi di tale progetto possono essere così sinteticamente elencati:

- migliorare gli spazi pubblici urbani incrementando le valenze storico-culturali dei luoghi
- migliorare la circolazione e la sicurezza stradale in funzione di una più ampia accessibilità di pedoni e ciclisti
- migliorare le condizioni ambientali complessive e caratterizzare lo spazio urbano della strada
- potenziare l'offerta qualitativa dello spazio urbano stradale
- ridurre, secondo le disponibilità offerte da questo tipo di provvedimenti, le emissioni di inquinamento atmosferico e acustico.

### Descrizione generale degli interventi da realizzare

La categoria principale dei lavori è la generale **OG 3** per le opere stradali e la specializzata **OS 10** per le opere di segnaletica stradale non luminosa.

### Lavori stradali

I lavori di **OG 3** previsti consistono in sintesi in:

- scavo a sezione obbligata con adeguati mezzi d'opera (scavatore e macchina catenaria scavatrice compatta) per ricavare una trincea per la posa di tubi, corrugati, impianti e successivo ripristino della pavimentazione esistente



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

- demolizione delle sovrastrutture stradali per i collegamenti con la rete d'illuminazione stradale esistente (pavimentazioni, marciapiedi e aiuole esistenti, cordonate, conglomerati cementizi e terra)
- demolizione di recinzioni e di muretti di delimitazione di aree
- formazione di fondazione e massicciata stradale
- scarifica del manto stradale esistente
- fornitura e posa di pavimentazioni varie, permeabile, lapidea e in asfalto trattato
- posa di cordonate
- stesa di manto d'usura stradale
- posa di nuova illuminazione stradale e riorganizzazione di quella esistente
- fornitura e posa di segnaletica stradale

### Lavori di segnaletica stradale

I lavori di **OS 10** previsti consistono in sintesi in:

- posa di segnaletica di cantiere per la deviazione del traffico
- posa di eventuali impianti semaforici di cantiere per interventi di viabilità a senso unico alternato temporanea
- posa di delimitazioni di cantiere (tipo coni, transenne, new jersey mobili,...)
- fornitura ed installazione della necessaria segnaletica stradale verticale e orizzontale, come da situazione esistente da mantenere e di progetto, derivante da modifiche della circolazione determinate da ordinanze di circolazione stradale e corrispondente alle caratteristiche tecniche previste dal progetto e conformi al Codice della Strada vigente
- posa di paletti ed altri elementi di arredo
- rimozione dell'impianto di delimitazione del cantiere e spostamento nell'area di cantiere successiva.

### Principali indicazioni operative di cantiere

I lavori di segnaletica stradale delle corsie ciclabili occupano con cantieri mobili e temporanei la sede stradale. In fase esecutiva dei singoli interventi, deve essere ridotta al massimo l'interferenza con il traffico esistente; i lavori devono consentire il normale passaggio dei veicoli e delle persone dalle varie direttrici.

Per la sicurezza, in particolare, alcuni interventi possono essere previsti nelle ore notturne.

Le attività lavorative devono rispettare i criteri imposti dalle norme di legge specifiche e dalle norme dell'Amministrazione.

In alcuni casi, per interventi particolari, deve essere inoltre predisposto un programma per la movimentazione dei mezzi e delle attrezzature da e per il cantiere.

Il Piano di Sicurezza e Coordinamento, redatto ai sensi del D.Lgs.81/08 appartiene agli elaborati del progetto.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



MINISTERO  
DELL'INTERNO



COMUNE  
DI PADOVA

**RELAZIONE**

PNRR

**MISSIONE 5** – Coesione e inclusione

**COMPONENTE 2** – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

**INVESTIMENTO 2.1** – investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale

APPR\_01\_OPI2021\_101\_RELAZIONE riv riv.pdf

## Cronoprogramma delle fasi attuative

Il cronoprogramma di dettaglio è descritto negli elaborati del Piano di Sicurezza e Coordinamento. Per la realizzazione dell'intervento si stima un tempo di **365gg.** consecutivi.

PROGETTO E LAVORI	DURATA DALL'INIZIO (giorni)
Approvazione progetto esecutivo	<b>0</b>
Inizio lavori	<b>120</b>
Fine lavori	<b>485</b>

## Analisi dei costi

Il computo metrico estimativo e l'elenco prezzi unitari definiscono le quantità e i costi delle diverse voci di spesa. Per la realizzazione dell'opera si prevede un impegno di spesa complessivo di **€961.250,74**

arch. Alberto Marescotti