



PI 2022  COMUNE DI PADOVA

DOC

Piano degli Interventi
(Legge Regionale n. 11/2004 e s.m.i.)

Approvazione 2° PI con
DCC n. 6 del 13/02/2023

D3

ASSI STORICI, SPAZI APERTI E MOBILITÀ DOLCE



COMUNE DI PADOVA
Piazza del Municipio, 1
35122 PADOVA (PD)
Tel. +39 049 82051 11



Il Sindaco
Sergio GIORDANI

Assessore Urbanistica
Andrea RAGONA

Segretario Generale
Dott. Giovanni ZAMPIERI

Capo settore urbanistica e servizi catastali
Dott. Danilo GUARTI

**Ufficio di Piano
del settore Urbanistica e Servizi Catastali**
Dott.ssa Luisa ZUGOLARO
Arch. Vanni BALDISSERI
Ing. Antonio ZOTTA
Arch. Attilio DELLO VICARIO
Geom. Nicola GELAIN
Arch. Enrico FERREGUTI
Geom. Letizia MOLETTA
Geom. Claudio BELLUCO
Geom. Paolo ROCCO
Geom. Aldo ALBERTIN
Sig. Luca GRIGOLETTO

Capo Settore Edilizia Privata
Arch. Nicoletta PAIARO

Adozione 2° PI
DCC n. 49 del 12/04/2022

Approvazione 2° PI
DCC n. 6 del 13/02/2023

GRUPPO DI LAVORO

Progettisti

Coordinamento Scientifico
Prof. Arch. Stefano BOERI
Responsabile Contrattuale
Urb. Raffaele GEROMETTA (MATE)
Coordinatore Progettuale
Urb. Daniele RALLO (MATE)
Arch. Corrado LONGA (SBA)
Coordinatore Operativo
Urb. Fabio VANIN (MATE)

Esperti specialistici

Pianificazione Urbanistica
Arch. Laura DI DONFRANCESCO (SBA)
Arch. Veronica D'ONOFRIO (MATE)
Arch. Elena GIANELLONI (SBA)
Arch. Francesca CAPICCHIONI (SBA)

Sistema Informativo Territoriale (SIT) e Cartografia
Urb. Lisa DE GASPER (MATE)
Urb. Ivan SIGNORILE (MATE)

Normativa

Urb. Alberto CAGNATO (MATE)
Avv. Federico GUALANDI

Valutazioni ambientali (VAS VIncA),
paesaggio, agronomia, idraulica
Ing. Elettra LOWENTHAL (MATE)
Dott. Paolo RIGONI (STUDIO SILVA)

Valutazioni economiche, perequazione
Prof. Arch. Stefano STANGHELLINI
Arch. Valentina COSMI

Mobilità e infrastrutture

Urb. Tito STEFANELLI (TRT)
Sofia PECHIN (TRT)
Ing. Fabio TORTA (TRT)



INDICE

0 INTRODUZIONE-	7
1 ANALISI DEGLI ASSI-	11
1.1 Preselezione degli assi-	12
1.2 Analisi della cartografia storica e dei piani urbanistici precedenti-	13
1.3 Analisi degli spazi aperti e delle sezioni stradali-	19
02 LINEE GUIDA-	51
2.1 Individuazione degli assi storici: l'asse anulare delle Mura e gli assi ordinatori-	52
2.2 Articolazione dei fronti urbani prospicienti gli assi-	54
2.3 Sintesi critica e primi spunti progettuali-	56
2.4 La mobilità dolce nel PUMS-	57
2.5 Linee Guida per una città interconnessa e adattiva-	58
2.6 Linee Guida per una città accessibile e inclusiva-	62
2.7 Linee Guida per una città attrattiva e qualificata-	66
03 ASSI STORICI, SPAZI APERTI e MOBILITÀ DOLCE: INDIRIZZI PROGETTUALI-	73
3.1 Buone pratiche-	74
3.2 Indirizzi progettuali per l'asse anulare delle Mura-	76
3.1 Buone pratiche-	78
3.1 Buone pratiche-	80
3.1 Buone pratiche-	82
3.3 Indirizzi progettuali per la rigenerazione degli spazi lungo Via Sarpi-	84
3.4 Indirizzi progettuali per la riqualificazione paesaggistica delle Mura lungo Via Sarpi (c/o rotatoria via Pellegrino)-	88
3.5 Indirizzi progettuali per la rigenerazione degli spazi edificati nel tratto Via Milazzo - Via Volturno-	90



0 INTRODUZIONE





Il territorio comunale di Padova è interessato da un ricco patrimonio edilizio di interesse storico, architettonico e testimoniale, riconoscibile in particolare nella città storica entro e attorno alle Mura, ma anche nel sistema di edifici, manufatti e complessi di edifici rappresentativi della produzione architettonica del periodo compreso tra la

fine dell'Ottocento e metà del Novecento. Questi ultimi sono stati oggetto di un approfondita indagine ricognitiva al fine di individuare quali potessero essere assoggettati a particolare tutela a livello comunale, in sede di stesura del P.I.. Dall'indagine ricognitiva si è passati ad una fase di scrematura che ha visto coinvolti il Comune, l'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori di Padova e alcuni esperti dell'Università di Padova. Il risultato del confronto è stata l'individuazione di circa 150 elementi, tra edifici singoli e complessi edilizi, per i quali la proposta di tutela risulterebbe prioritaria, se non addirittura urgente, sulla base di due criteri fondamentali:

- **valore storico-architettonico**, riguardante gli edifici e/o complessi di edifici che hanno complessivamente conservato i caratteri tipologici, architettonici e/o testimoniali, che assumono rilevanza in virtù del ruolo da essi rivestito nel conferire qualità e identità al patrimonio storico diffuso della Città di Padova;
- **valore urbanistico-paesaggistico**, riguardante gli edifici particolarmente rilevanti per il loro rapporto con il contesto ambientale e di memoria locale in cui sono inseriti e/o perché facenti parte di sistemi di edifici o aggregati urbanistici di interesse architettonico/testimoniale.

La tutela e la salvaguardia di tali edifici si sono concretizzate nell'inserimento degli edifici riconosciuti e delle loro aree di pertinenza nella zona territoriale omogenea A2 del Piano degli Interventi. Tanto nella fase di indagine, quanto in quella di scrematura tra gli edifici un ruolo cardine è stato giocato dall'analisi e dalla valutazione del contesto di inserimento, nonché del rapporto tra quest'ultimo e l'immobile stesso (singolo e complesso). Situazioni interessanti sono emerse

soprattutto dallo studio del rapporto "strada-edificio" e dell'incidenza di tale rapporto sulla struttura urbana. L'indagine ha fatto pertanto emergere la necessità e la volontà di proseguire il lavoro concentrandosi, questa volta, sugli elementi lineari, con l'obiettivo di individuare gli assi viari che, pur essendo collocati al di fuori del centro storico, potessero essere riconosciuti come "**assi storici**" e fossero meritevoli di attenzione e salvaguardia in quanto fondamentali nel mantenimento dell'identità urbana della città di Padova. In questo senso lo studio non rappresenta un mero approfondimento tra le analisi di supporto per la stesura del P.I. ma contribuisce a rafforzare l'idea di un piano che oltre a proporsi come strumento tecnico, rappresenta un'occasione per ri-leggere e ri-pensare la città. Per ciò che attiene la metodologia nella prima parte si è cercato di definire quali tracciati, al di fuori del perimetro del centro storico, potessero essere designati come "**storici**", sulla base di alcuni criteri oggettivi. Nella preselezione si è fatto riferimento al criterio di tipo "edilizio", individuando in prima battuta gli assi su cui si attestano gli edifici di pregio esistenti oltre il centro storico. A ciò è seguita un'analisi della cartografia storica per capire quali, tra gli assi preselezionati, avessero avuto un impianto storico. Infine, tramite un'analisi dettagliata, è stato possibile stabilire quali assi avessero mantenuto il carattere storico, cosa che nel caso specifico ha portato all'individuazione di due categorie. La parte finale del lavoro è stata concentrata sull'individuazione di indirizzi progettuali sotto forma di Linee Guida, buone pratiche ed esempi grafici, nell'ottica di proporre dei suggerimenti flessibili e facilmente applicabili anche ad altri contesti simili.



1 ANALISI DEGLI ASSI

1.2 Analisi della cartografia storica e dei piani urbanistici precedenti

La ricerca è proseguita con l'analisi della cartografia storica al fine di comprendere quali assi, tra quelli precedentemente segnalati, rappresentino davvero delle permanenze dell'impianto storico. Considerando l'intervallo storico di interesse, fine Ottocento e prima metà del Novecento, si è fatto riferimento soprattutto a:

- carte storiche, rappresentanti Padova tra il 1700 e i primi anni del 1900;
- Piano Regolatore Edilizio del 1868;
- Piano regolatore di ampliamento della città di Padova (1924);
- Piano Regolatore Generale del 1954 (Piano Piccinato);

La Figura 2 riporta la mappa di Padova tratta dal *Kriegskarte von Zach*, preziosa serie di mappe militari realizzate dall'Impero Asburgico tra il 1798 e 1805. Nella carta Padova appare ancora contenuta entro le mura rinascimentali, all'interno delle quali l'edificato è inserito soprattutto a nord e circondato da molte aree verdi. Il paesaggio fuori le Mura è costituito essenzialmente da distese di terreni agricoli su cui spicca il disegno delle anse del Brenta e del Bacchiglione e il taglio dritto del Canale del Piovego. Qualche edificio si attesta sulle strade segnalate responsabili dei collegamenti tra la città e i centri limitrofi e segnalate come "principali". Osservando la mappa è possibile individuare la presenza, già all'epoca dei seguenti tracciati:

- **anello viario attorno alle Mura** (evidenziato in rosso sulla carta), nei tratti via Goito-via Bronzetti e via Gattamelata-Lungargine Scaricatore individuato e, sebbene meno marcati, anche i tratti via Sarpi-via Zancan e Via Trieste-Lungargine Piovego;
- **assi di accesso diretto alle Mura** (evidenziato in blu sulla carta), ovvero uscenti e entranti dalle Porte storiche, quali: via Sorio (P.ta Saracinesca e P.ta San Giovanni), via Palestro, all'epoca Stradetta del Piovego (P.ta San Giovanni), via Vicenza (P.ta Savonarola, indicata come P.ta Vicenza), viale Codalunga (Porta omonima, prima P.ta di Basano), parte di via Venezia (P.ta Portello, indicata come P.ta di Venezia), via Facciolati, all'epoca Strada di Piovego (P.ta Pontecorvo), via G. d'Acquapendente, all'epoca Strada di Bovolenta (P.ta Santa Croce);
- **assi di collegamento esterno** (evidenziati in nero sulla carta), quali: via Vittorio Veneto-Via Armistizio (Strada d'Abano), SS250 (indicata come via Montan), via Bezzecca, via A. da Bassano-via Istria-via Altichiero (via Basano), via M. Buonarroti, via T. Aspetti (via Campo Piero), via Venezia (Strada di Treviso), via Sorografi e via E. Forcellini, via Guizza Conselvana. In sintesi si può notare che, sebbene con funzioni diversi e almeno per ciò che attiene il tracciato buona parte degli assi preselezionati, esisteva già nel periodo antecedente il 1805.

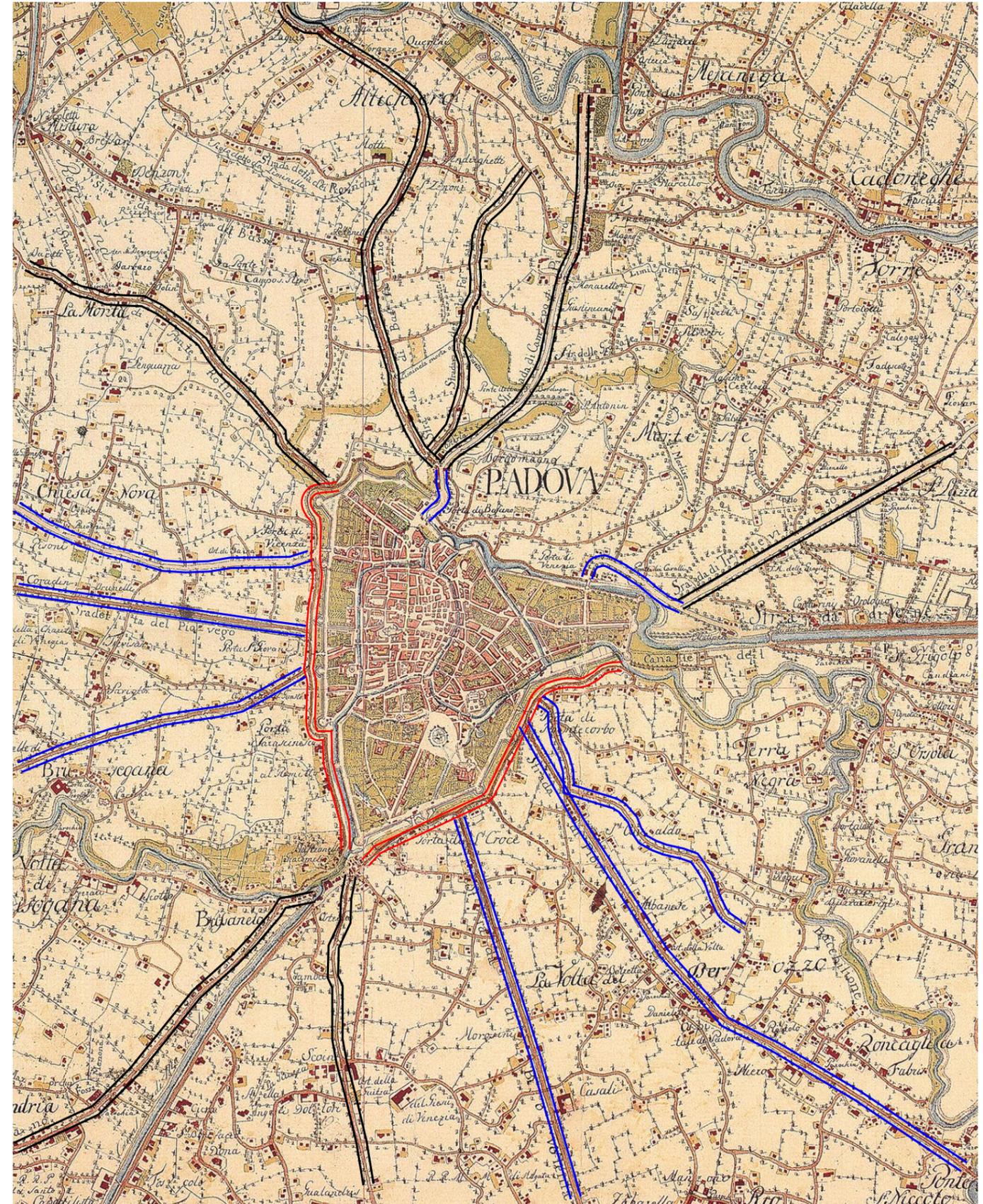


Figura 2 - Kriegskarte von Zach - Mappa di Padova (Carta del Ducato di Venezia, foglio XI-16, 1798-1805)



La Figura 3 mostra la “Pianta della città di Padova” nel “Piano Regolatore Edilizio” approvato dalla Giunta Municipale il 6 novembre 1868.

L'immagine complessiva della città post-unitaria non si discosta assai da quella precedente in quanto ancora contenuta all'interno della cinta muraria rinascimentale, dove sono ancora evidenti ampi spazi liberi e coltivati. Gli edifici rappresentati sono quelli all'epoca realizzati, concentrati entro le Mura ad eccezione di qualcuno attestato lungo le direttrici esterne.

Lo strumento si limitava alla previsione di nuovi assi viari da realizzare per razionalizzare i collegamenti all'interno dei vecchi rioni medioevali.

Per quanto riguarda la nostra indagine notiamo innanzitutto la presenza della ferrovia inaugurata nel 1848 e indicata in rosso sulla carta.

Restano confermati i tracciati viari segnalati in precedenza, di cui risultano visibili solo i tratti limitrofi alla città, considerato l'inquadramento. L'anello viario attorno alle Mura sembra ora completo e risulta ben visibile il tracciato di collegamento tra viale Codalunga e la stazione, su cui verrà impostato il Cavalcavia Borgomagno.

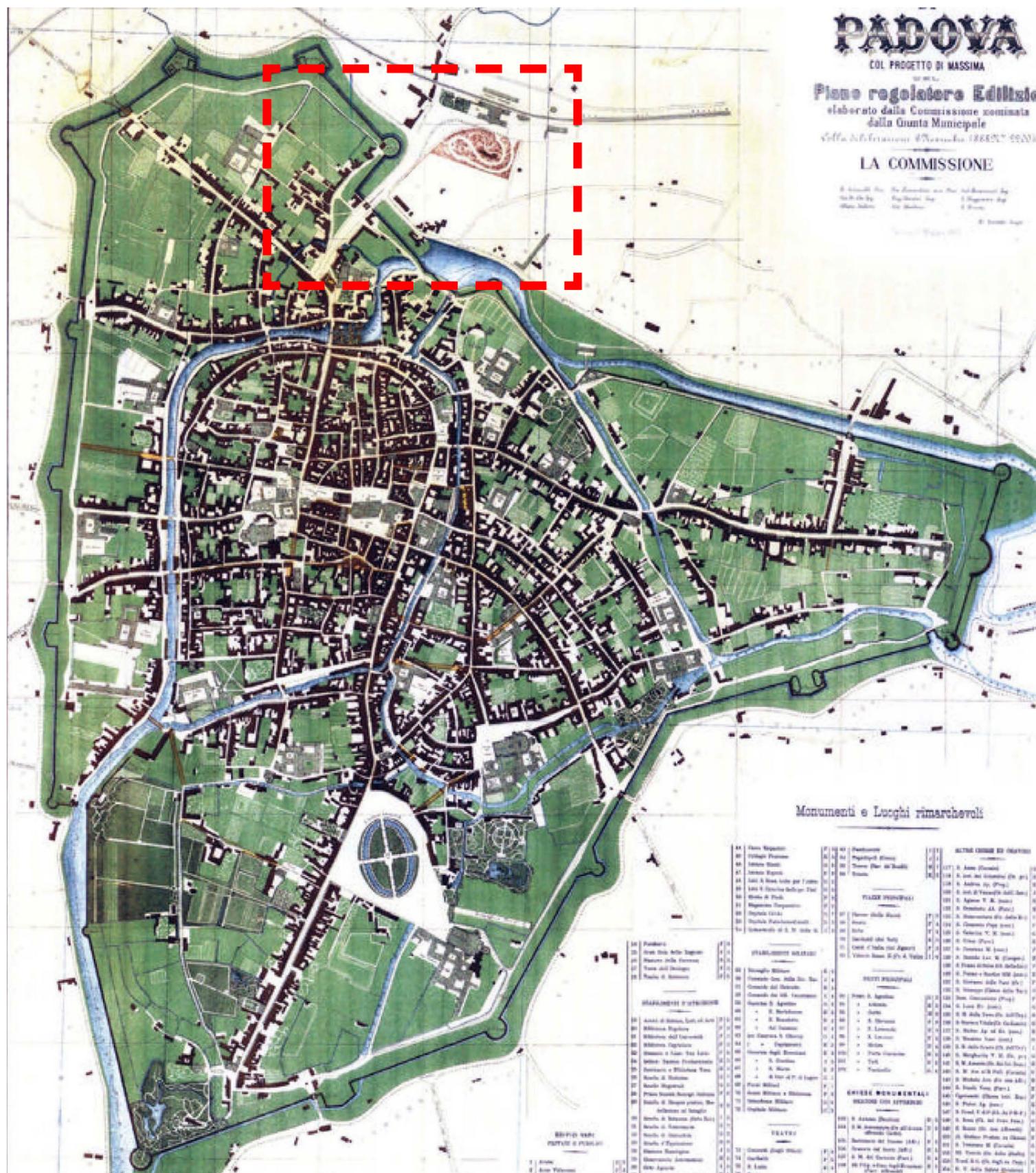


Figura 3 - Piano Regolatore Edilizio della città di Padova del 1868 (fonte: Comune di Padova)

Gli anni compresi tra la fine dell'Ottocento ed i primi del Novecento hanno rappresentato anche per Padova quelli dello sviluppo industriale e dei sistemi di trasporto tipici legati allo sviluppo produttivo. Le linee ferroviarie esistenti e il successivo raccordo per Castelfranco rappresentarono il punto di forza per il trasporto di merci e materiali, determinando lo sviluppo della zona industriale nord, in un'area compresa prevalentemente tra il Piovego, l'attuale via Sarpi e la linea ferroviaria, spingendosi addirittura oltre la stessa.

I collegamenti fluviali e la rete stradale in direzione Rovigo favorirono invece l'insediamento di altre attività produttive, più selezionate e di servizio, nella zona sud compresa tra i bastioni, il Ponte del Bassanello e l'attuale via Adriatica.

La crescita industriale e il conseguente aumento demografico determinarono la necessità di nuovi alloggi e, al tempo stesso, quella di pianificare e programmare in modo razionale il territorio, al fine di rendere coerenti e compatibili gli insediamenti industriali con quelli residenziali.

A questa esigenza agli inizi del Novecento si rispose con una serie di progetti specifici riguardanti per lo più espropri per allineamenti stradali o interventi atti ad accogliere flussi di traffico sempre più crescenti (v. creazione di Corso del Popolo, al fine di collegare Corso G. Garibaldi alla stazione e la realizzazione del cavalcavia per raggiungere l'Arcella).

La Carta del Touring Club ci permette di avere informazioni chiare sullo stato della città al 1920. L'inquadratura è purtroppo limitata a quello del Piano precedente, tuttavia possiamo notare che:

- l' **asse anulare delle Mura** risulta completo e ben definito nel sistema indicato come Circonvallazione esterna, via Sarpi, via Trieste e via G. Bruno;
- nella parte a ovest della stazione, si individuano il sovrappasso dell'attuale Cavalcavia Borgomagno, via Trieste, Corso del Popolo (costruito per collegare la stazione al vecchio corso), via U. Foscolo e via Tommaseo.



Figura 4 - Carta del Touring Club Italiano del 1920 (fonte: www.stagniweb.it)



Nel 1922 furono avviati i primi progetti urbanistici riguardanti parti estese della città edificata e nel 1924 fu approvato con Regio Decreto il "Piano Regolatore di Ampliamento" che delineava la maglia stradale esterna alle mura, definendo i limiti per lo sviluppo dei nuovi insediamenti e le dimensioni dei nuovi "isolati", stabilendo gli ambiti del territorio comunale per i quali l'edificazione veniva considerata prioritaria da realizzarsi entro 25 anni dall'approvazione. Tali ambiti riguardavano le zone a nord della linea ferroviaria per i collegamenti con Venezia e Milano, comprese tra il canale Roncayette e la strada Padova-Bovolenta e tra via Bezzecca, via Castelfidardo e via Sorio e la ferrovia Padova -Bologna.

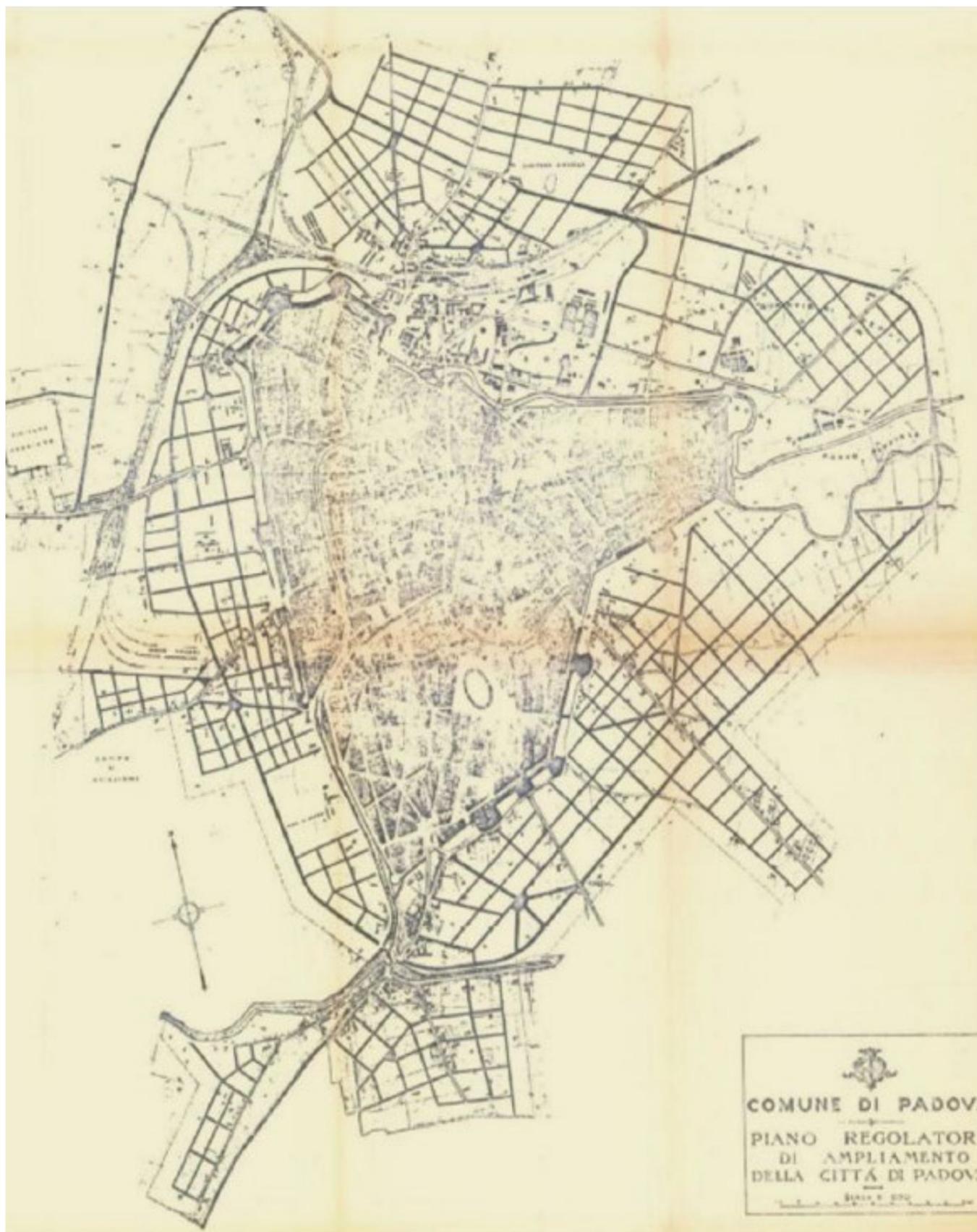


Figura 4 - Piano Regolatore di Ampliamento della città di Padova del 1924 (fonte: Comune di Padova)

L'esito del Piano, altamente discusso, non fu felice e, complice anche il periodo di stasi dovuto alla guerra, per dotare la città di un altro strumento si dovette aspettare il "Piano Piccinato". Presentato nel 1954 ma arrivato alla forma definitiva nel 1956, il P.R.G. della città di Padova elaborato dal prof. Piccinato propone uno sviluppo urbano della città che accantona la configurazione poligonale medievale a favore di una stella, sui cui apici si collegano le direttrici di traffico esterne biforcute ad "Y". I quartieri periferici, vecchi e nuovi, sono quasi del tutto circondati da aree agricole e dotati di servizi, atti a garantire la completa autosufficienza.

Il centro storico, scaricato dalle pressioni sopportate sino a quel momento, diventa protagonista di interventi di restauro e sistemazione esterna.

Anche il traffico si alleggerisce sulla base dei tracciati esistenti e grazie alla creazione di nuovi raccordi.

La configurazione proposta per l'espansione edilizia rimane in buona parte fedele ai tracciati e agli isolati disegnati dal "Piano di Ampliamento" del 1924, da cui viene ripreso il disegno dei quartieri a nord della ferrovia Milano-Venezia (ai margini di via T. Aspetti fino all'attuale via Guicciardini-Camerini) e ad ovest, nel triangolo compreso tra le mura, la ferrovia Padova-Bologna e via Sorio.

L'assetto stradale del Piano è incentrato sui "nuovi allineamenti stradali" il cui disegno è riconducibile a due categorie principali. La prima riguarda le due cinte viarie che si sviluppano attorno ai "due baricentri urbani", quello centrale (formato dalla città storica e da quella immediatamente circostante) e quello a nord della stazione. La seconda categoria di assi fa riferimento proprio alle

strade radiali cui spettano i collegamenti esterni. Ai fini della ricerca è stato possibile osservare come quasi tutti i tracciati preselezionati, già individuati come principali collegamenti con l'esterno nel 1805, corrispondano agli assi ordinatori del P.R.G. del 1954.

Variazioni notevoli al disegno proposto da Piccinato saranno dettate invece dalle modifiche prescritte in sede di approvazione ed effettivamente realizzate, quali:

- il tracciato autostradale parallelo alla linea ferroviaria viene spostato a nord, nella posizione attuale;
- la zona industriale che, approvata con legge speciale ha creato uno stravolgimento della struttura urbana, estendendosi fino ad interessare tutto il territorio compreso tra la linea ferroviaria per Venezia a nord, il confine del territorio comunale ad est, la località di Granze a sud e il Canale Scaricatore ad ovest.

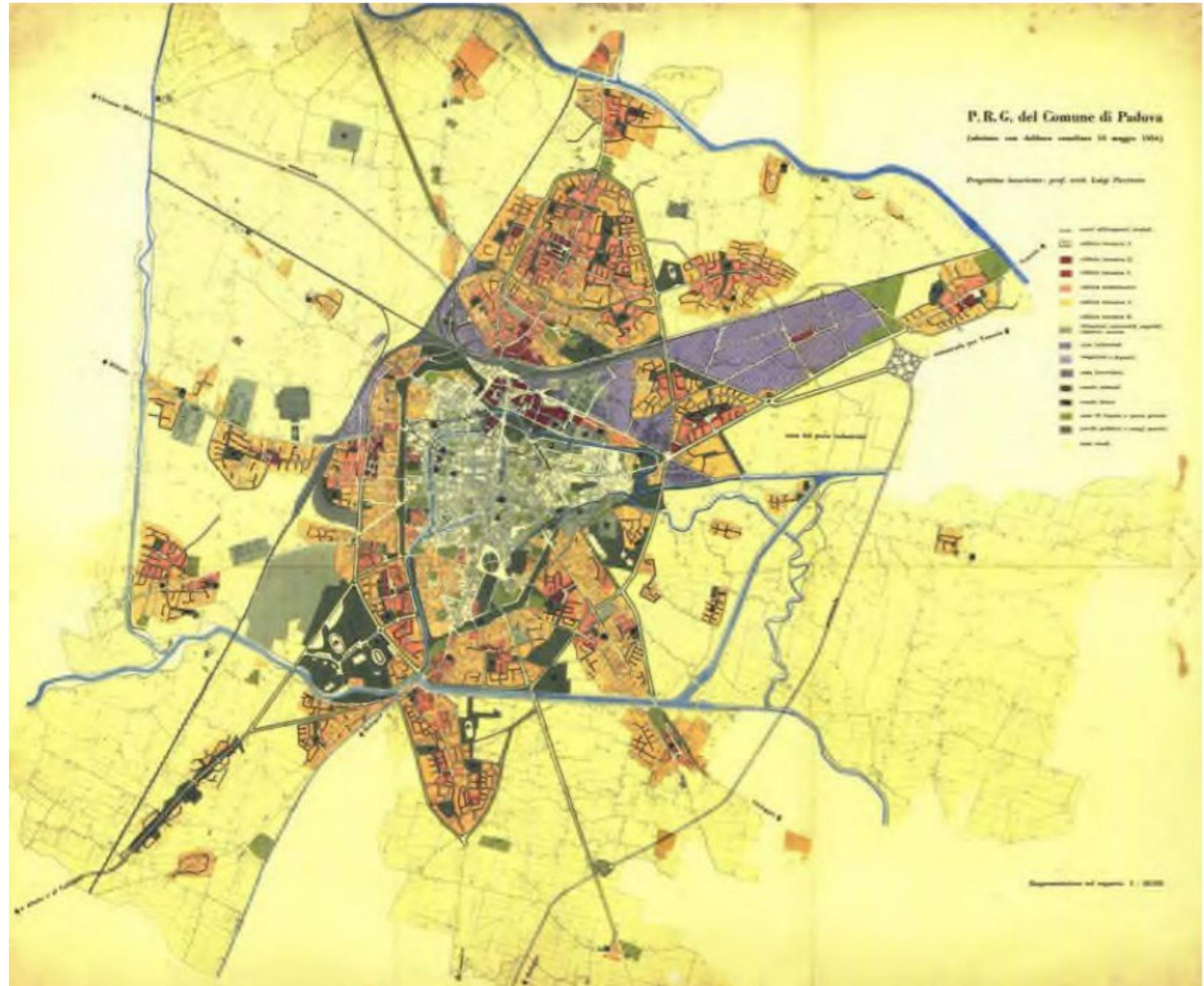


Figura 5 - Piano Regolatore Generale della città di Padova del 1954 (fonte: Comune di Padova)



La Figura 6 e la tabella a fianco evidenziano il risultato dell'analisi cartografica, mostrando una prima classificazione dei tracciati preselezionati operata sulla periodizzazione di massima e la funzione originariamente occupata all'interno della struttura urbana.

Quasi tutti i tracciati hanno un impianto precedente il 1805 o comunque il 1920, potendo così essere individuati come "assi di impianto storico".

Per la fase successiva si è pertanto deciso di escludere a prescindere i tracciati realizzati dopo il 1954, come via Isonzo e la parte di via Venezia di impianto moderno. Fa eccezione via Ariosto sia perchè la periodizzazione è stata basata solo sul Piano Piccinato (per mancanza di copertura territoriale nelle altre carte storiche post 1805) sia perchè, ai fini del nostro lavoro, risulta interessante per la posizione occupata rispetto alle Mura.

Tuttavia, occorre considerare che da un lato le modifiche avvenute successivamente (soprattutto in seguito all'attuazione delle previsioni del Piano Piccinato) e dall'altro la realizzazione di strade primarie di un certo livello hanno determinato una conversione funzionale e anche tipologica dei tracciati in strada urbana di scorrimento o extraurbana che di storico preservano solo la direzione dei percorsi.

Si è pertanto deciso di proseguire effettuando un'analisi dettagliata che permettesse di cogliere quali tracciati avessero conservato dei caratteri tutt'oggi interessanti. L'analisi dettagliata è stata operata percorrendo i tracciati virtualmente (e quando possibile anche fisicamente) al fine di comprenderne la struttura non solo a livello planimetrico ma anche a livello tridimensionale.

ASSE PRESELEZIONATO	PERIODO	SISTEMA VIARIO STORICO
Via Goito	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via Cernaia	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via Milazzo	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via Volturno	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via P. Bronzetti	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via fra' Paolo Sarpi	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via L. Zancan	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via Trieste	Ante 1805 Ante 1920	Asse anulare delle Mura Asse parallelo alle Mura
Via Vecchio Gasometro	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Viale G. Colombo	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Lungargine Piovego	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via Gattamelata	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via G. Modena	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via A. Manzoni	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via G. Bruno	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via A. Costa	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Via F. Cavallotti	Ante 1805	Asse anulare delle Mura
Ponte Scaricatore	Post 1954	Asse anulare delle Mura
Lungargine Scaricatore	Post 1954	Asse anulare delle Mura
Via L. Ariosto	Post 1954	Asse parallelo alle Mura
Via Isonzo	Post 1954	Accesso diretto alle Mura
Via Sorio	Ante 1805	Accesso diretto alle Mura
Via Palestro	Ante 1805	Accesso diretto alle Mura
Via Vicenza	Ante 1805	Accesso diretto alle Mura
Viale Codalunga	Ante 1805	Accesso diretto alle Mura
Corso del Popolo	Ante 1920	Asse di collegamento
Via U. Foscolo	Ante 1920	Asse di collegamento
Via A. Sorogradi	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via Facciolati (SS 516)	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via F. d'Acquapendente	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via Vittorio Veneto - Via Armistizio	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
SS 250	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via Chiesanuova	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via Bezzecca	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via Monta	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Cavalcavia Borgomagno	Ante 1805	Asse di collegamento
Via A. da Bassano	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via Istria - Via Altichiero	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via M. Buonarroti	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via T. Aspetti	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via Venezia	Ante 1805 Post 1954	Accesso diretto alle Mura Asse ordinatore moderno
Via S. Marco	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via E. Forcellini	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via P. Bembo	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via Guizza Conselvana	Ante 1805	Asse di collegamento esterno
Via Tommaseo	Ante 1920	Asse di collegamento

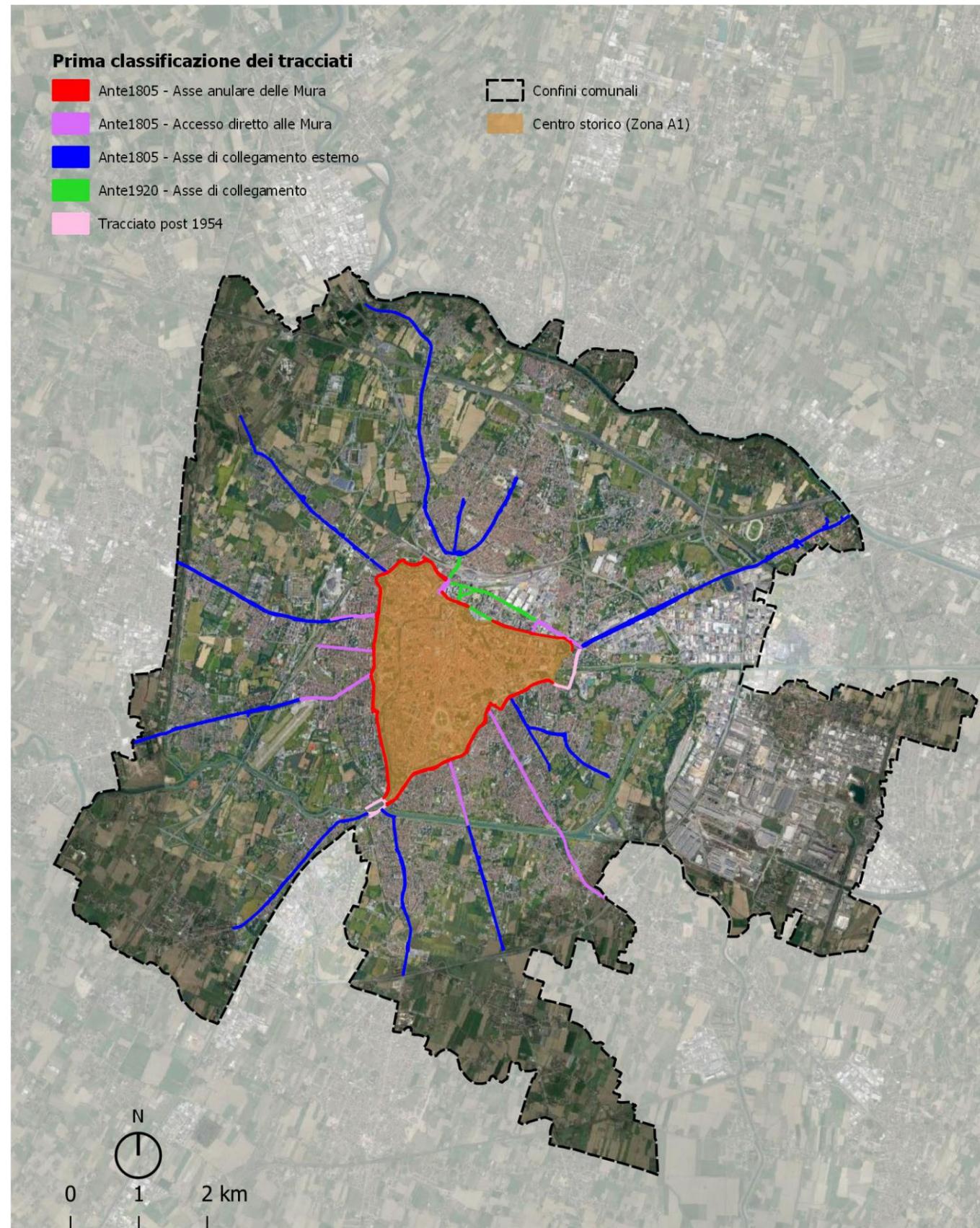


Figura 6 - Prima classificazione dei tracciati preselezionati

1.3 Analisi degli spazi aperti e delle sezioni stradali

Già in prima battuta è stato possibile escludere dal nostro elenco di "assi storici" tutti i tracciati di connessione esterna eccessivamente periferici, ovvero oltre quei limiti fissati sulla base di alcuni elementi fondamentali della struttura urbana attuale: la SR 47, l'asse via G. Vianello-via G. Durer e i grandi corsi d'acqua, quali il Bacchiglione e i canali Scaricatore, S. Gregorio e Piovego¹. Al tempo stesso sono stati esclusi anche i tracciati interni ai limiti ma eccessivamente alterati sia per funzione sia per configurazione.

Quanto detto ha portato ad escludere dall'ulteriore indagine i seguenti tracciati: via Vittorio Veneto-via Armistizio, SS 250, via Chiesanuova, via Montà, cavalcavia Borgomagno, via Istria-via Altichiero, via S. Marco, via E. Forcellini e via P. Bembo. Sugli assi rimasti è stata compiuta un'ulteriore indagine, sulla base dei criteri di seguito esplicitati:

Dati generali

Dimensioni geometriche della sezione stradale e definizione dell'asse viario in relazione alla funzione assoluta all'interno della struttura urbana (di quartiere, di scorrimento,...).

Fruibilità (carrabile e pedonale)

Organizzazione della carreggiata e delle corsie, con particolare riferimento alle modalità di separazione delle funzioni a livello fisico (es. dissuasori) e percettivo.

Contesto

Breve descrizione dell'intorno (edifici e

aree limitrofe). In presenza di edifici si è cercato di definirne la destinazione d'uso prevalente, il tipo edilizio, le altezze medie, le modalità di aggregazione e l'ubicazione rispetto all'asse (filo strada o arretrati).

Analisi del disegno urbano

Descrizione dello spazio prospiciente l'asse viario: allineamenti dei fronti stradali, organizzazione generale dell'asse in relazione alla funzione rivestita all'interno della città consolidata, rapporto pubblico/privato o pubblico/pubblico, rapporto tra le diverse fruizioni (pedonale/carrabile, ciclabile/pedonale, ...); rapporto con il contesto, modalità di utilizzo da parte dei fruitori, livello di sicurezza, elementi di arredo urbano², sistemi di illuminazione e pavimentazioni presenti.

I primi tre criteri hanno permesso di stilare il profilo morfologico, dimensionale e funzionale di ogni tracciato analizzato e di comprenderne l'organizzazione generale. L'analisi del disegno urbano ha invece fornito preziose informazioni sulle modalità di definizione del "limite" tra le varie parti componenti il tracciato stesso (pedonale, carrabile, ciclabile, edificato, non edificato,...). Le modalità in cui viene trattato hanno una ripercussione sulla struttura fisica, funzionale e percettiva dello spazio, condizionandone l'identità.

Di seguito si riportano le tabelle di analisi dei tracciati.

² Per agevolare la lettura è stata fatta una distinzione tra elementi di base (cordoli, dissuasori, transenne, paline, panchine e cestini), ovvero elementi atti a soddisfare i requisiti minimi in termini di igiene, informativa e sicurezza stradale, e tutti gli altri (pensiline, aiuole, fioriere, griglie per alberi, rastrelliere, espositori, bacheche, ...) il cui utilizzo è più strettamente connesso al decoro urbano.

¹ Un'eccezione è stata fatta per via T. Aspetti, via Guizza Conselvana e via Facciolati.

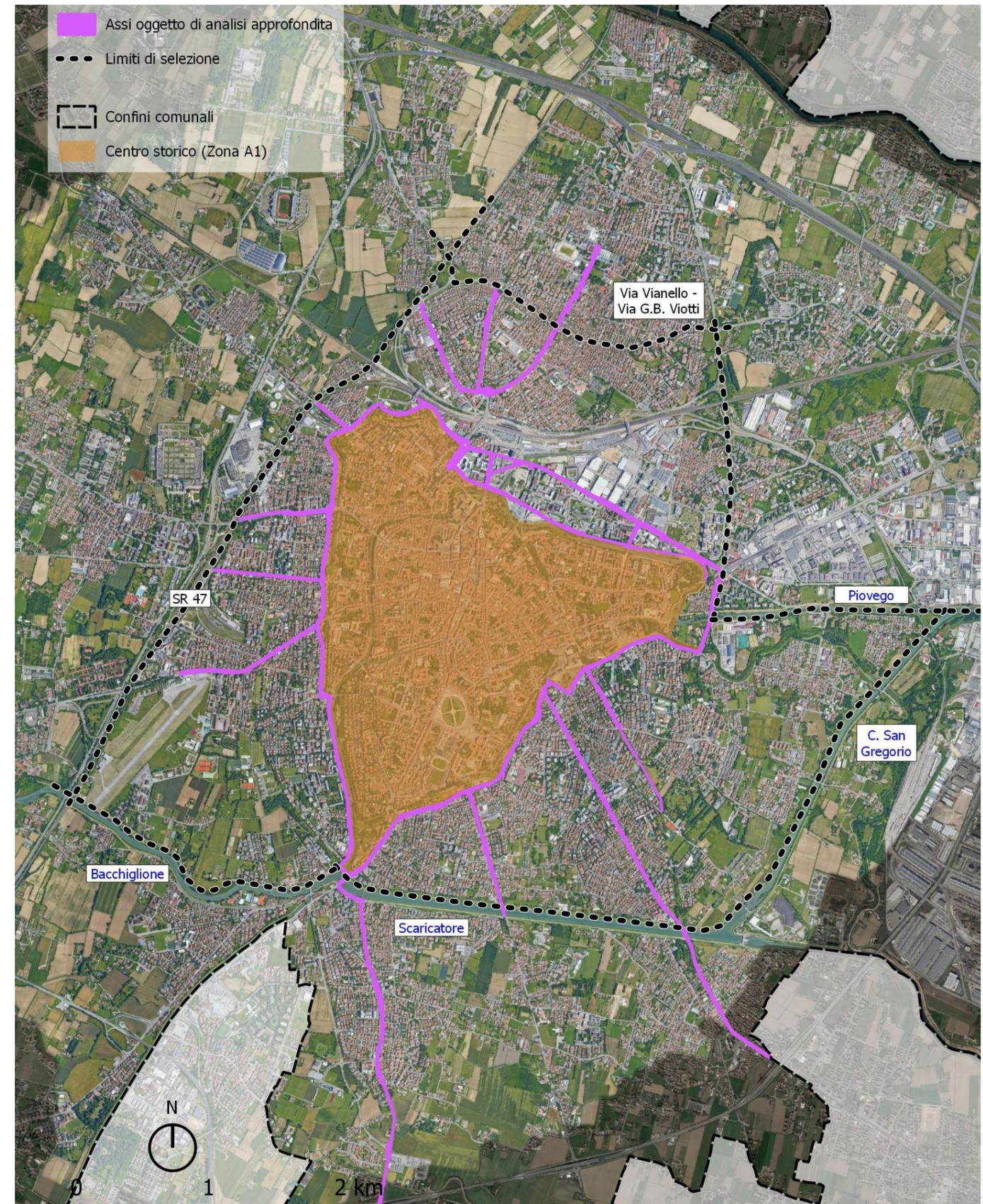


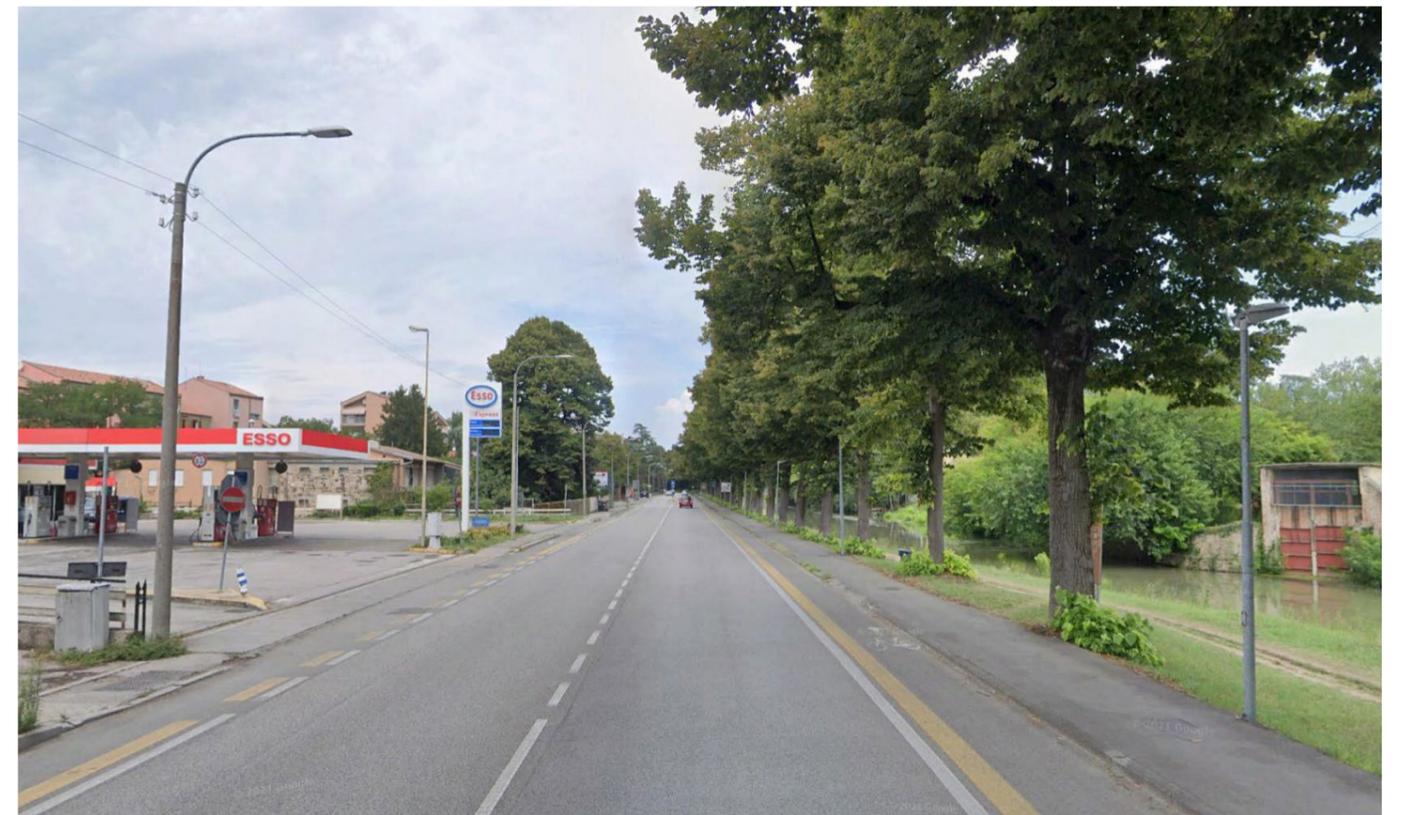
Figura 7 - Tracciati oggetto di analisi specifica



DENOMINAZIONE	VIA GOITO
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Sezione media: Tratto 1-2: 14,00 m Tratto 2-3: 16,00-16,50 m Tratto 3-4: 15,00 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2: carreggiata a 2 corsie e doppio senso di marcia separate da spartitraffico a raso. Segnalate aree per fermate autobus Tratto 2-3: sezione tipo Tratto 1-2 e aggiunta di aree destinate a parcheggi filo strada Tratto 3-4: v. Tratto 1-2, aumento dello spazio riserva-to all'isola di traffico/spartitraffico centrale
	CICLABILE Tratto 1-2: corsia ciclabile ambo i lati in corrispondenza della banchina della carreggiata Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 Tratto 3-4: interruzione ciclabile avvicinandosi all'incrocio con Via Cernaia
	PEDONALE Tratto 1-2: marciapiede rialzato su ambo i lati, sezione media 2,20 m Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 Tratto 3-4: v. Tratto 1-2, ma sezione lievemente ridotta e talvolta assente
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Tratto 1-2 lato Mura: area verde pubblica corrispondente al Lungargine Tratto 1-2 opposto alle Mura: edifici destinati a diverse funzioni (residenziale semplice, residenziale con attività a p.t. o destinati in toto ad attività terziarie). Altezza media: max 3 piani. Aggregazione isolata rispetto al lotto e arretrati rispetto al filo stradale Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 opposto alle Mura, eccetto destinazione d'uso, qui prevalentemente residenziale, e altezze medie, qui maggiori o uguali a 4 piani. Presenza di edifici in linea di interesse storico-architettonico Tratto 3-4: v. Tratto 1-2, ambo i lati
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti definiti e percettibili anche a livello tridimensionale. Organizzazione della carreggiata costante e coerente con la sezione e il ruolo di asse urbano, nonché ben definita a mezzo di segnaletica. Limite zona carrabile/pedonale definito da presenza di marciapiede in asfalto rialzato. Limite carreggiata/aree limitrofe definito principalmente da elementi fisici, quali dissuasori, cordolo del marciapiede o recinzioni/muretti di proprietà private lungo il lato opposto alle Mura, definito da dissuasori e filari di alberi lungo il Lungargine. Accessi a proprietà laterali definite da cambio pavimentazione del marciapiede. Presenza di verde pubblico urbano e di valore (Lungargine) e ricorrente anche la presenza di verde privato. Presenza di filari alberi sul Lungargine. Presenza di arredo urbano di base e in alcuni tratti del Lungargine anche di cestini, pensiline, fioriere. Illuminazione stradale su pali.



Via Goito - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Goito Tratto 1-2

DENOMINAZIONE	VIA CERNAIA
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere <u>Sezione media:</u> Tratto 1-2: 16,75 – 17,00 m Tratto 2-3: 16,75 – 17,00 m Tratto 3-4: 15,00 m Tratto 4-5: 15,00 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2: carreggiata a 4 corsie e doppio senso di marcia separate da spartitraffico a raso. Lato Mura corsia di marcia e corsia per parcheggi in fila. Lato opposto alle Mura doppia corsia carrabile. Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 con presenza di parcheggi in fila anche dal lato opposto alle Mura (disegno simmetrico) Tratto 3-4: restringimento carreggiata ora a 2 corsie e doppio senso di marcia Tratto 4-5: v. Tratto 2-3 CICLABILE Assente PEDONALE Marciapiede rialzato su ambo i lati, sezione media 2,50 m lato Mura e circa 2,00 m lato opposto
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Lato Mura: area verde pubblica corrispondente al Parco delle Mura lungo via Cernaia (eccetto ultimo tratto edificato) Lato opposto alle Mura: edifici a destinazione prevalentemente residenziale, talvolta con p.t. destinato ad attività (soprattutto in corrispondenza degli incroci). Altezza media: 2 piani (eccetto due casi) Aggregazione isolata rispetto al lotto e arretrati rispetto al filo stradale Presenza di edifici di valore storico-architettonico
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti definiti e percettibili anche a livello tridimensionale. Organizzazione della carreggiata per lo più regolare e chiara. Limite zona carrabile/pedonale definito da presenza di marciapiede in asfalto e talvolta dissuasori. Segnalazione attraversamenti pedonali tramite cambio di pavimentazione (autobloccanti rossi e segnaletica orizzontale gialla). Limite carreggiata/aree limitrofe definito principalmente da elementi fisici, quali dissuasori, cordolo del marciapiede o recinzioni/muretti/siepi di proprietà private. Fronti edificati arretrati in maniera diversa ma secondo un ritmo ripetuto, tuttavia non risulta alterato l'allineamento del filo stradale mantenuto dagli elementi definenti il limite pubblico/privato. Presenza di verde pubblico urbano e di valore (Parco delle Mura lungo via Cernaia) e ricorrente anche la presenza di verde privato. Presenza di filari alberi sul Lungargine a definizione degli stalli dei parcheggi laterali lato Mura. Presenza di arredo urbano di base. Illuminazione stradale su pali.



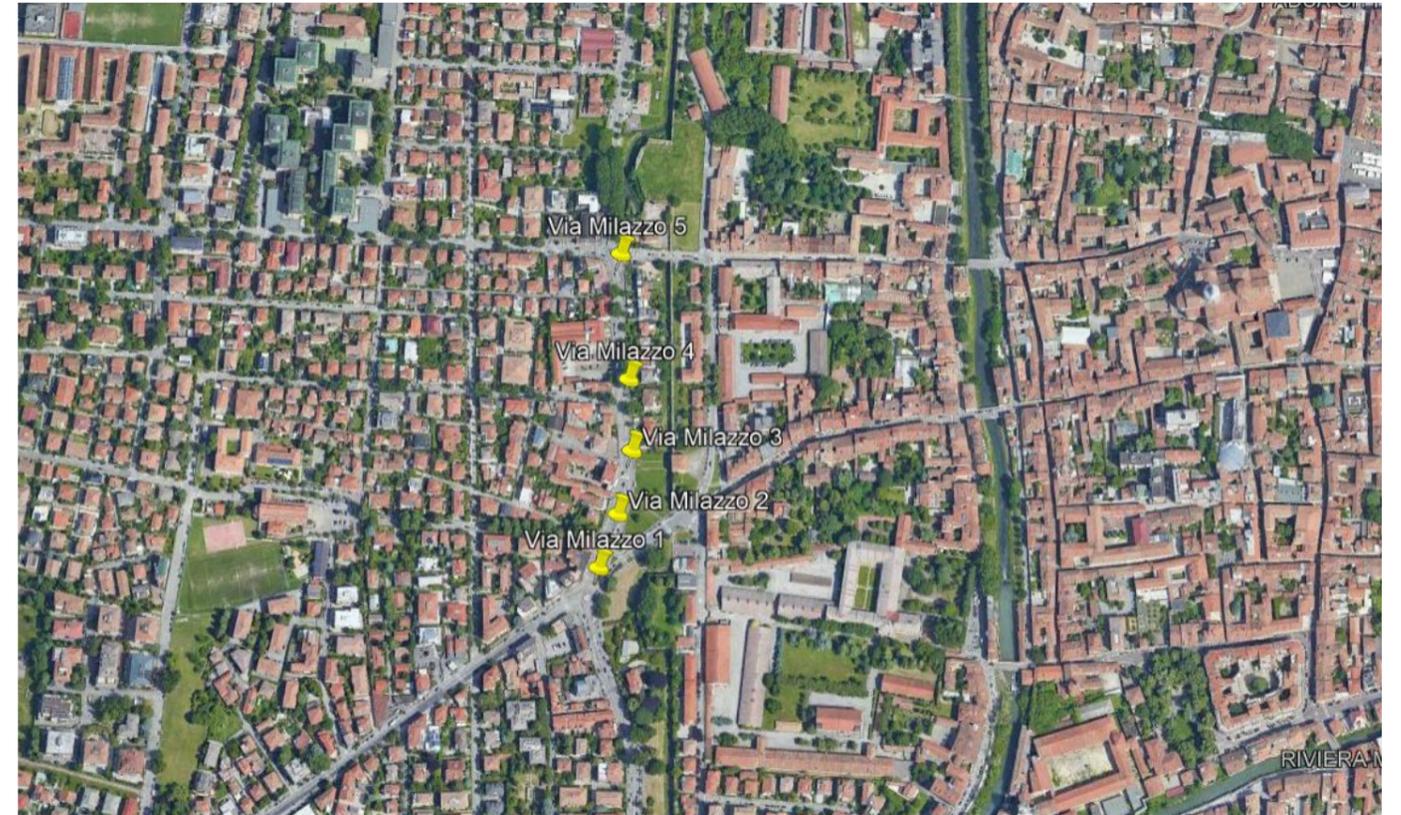
Via Cernaia



Via Cernaia - Tratto 1-2



DENOMINAZIONE	VIA MILAZZO
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere <u>Sezione media:</u> Tratto 1-2: 20,00 m Tratto 2-3: 22,00 m Tratto 3-4: 17,00 m
FRUIBILITÀ	<p>CARRABILE</p> <p>Tratto 1-2 (incrocio): carreggiata a 3 corsie separate da spartitraffico verde e alberato a rilievo. Corsia di immissione lato Mura, doppia corsia carrabile lato opposto alle Mura.</p> <p>Tratto 2-3: carreggiata a 4 corsie destinate ad immissione e riservate a taxi e autobus lato Mura, corsie carrabili ad uso promiscuo pubblico/privato dal lato opposto alle Mura.</p> <p>Tratto 3-4: carreggiata a 3 corsie; due in direzione sud e una in direzione nord. Uso promiscuo mezzi pubblici/privati.</p> <p>Tratto 4-5: carreggiata a 3 corsie, a doppio senso di marcia e una, lato opposto alle Mura, destinata a parcheggi in fila. Uso promiscuo mezzi pubblici/privati.</p> <p>CICLABILE</p> <p>Tratto 1-2: percorso su marciapiede</p> <p>Tratto 2-3: assente</p> <p>Tratto 3-4: lungo banchina lato opposto alle Mura, ufficiosamente su marciapiede lato Mura</p> <p>Tratto 4-5: v. Tratto 2-3 ma spostata verso la corsia carrabile</p> <p>PEDONALE</p> <p>Tratto 1-2: assente lato Mura, marciapiede rialzato ad uso promiscuo ciclabile di sezione media di circa 3,00 m lungo il lato opposto alle Mura</p> <p>Tratto 2-3: marciapiede rialzato ambo i lati. Sezione media 2,20 m lato mura, ad uso promiscuo ciclabile di sezione media di circa 3,00 m lungo il lato opposto alle Mura</p> <p>Tratto 3-4: marciapiede rialzato ambo i lati. Sezione media di 4,50 m lato Mura, 2,20 m lato opposto</p> <p>Tratto 4-5: v. Tratto 3-4</p>
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	<p>Tratto 1-2: edifici residenziali con p.t. destinato ad attività commerciali, alti 4-5 piani, aggregati a cortina e non arretrati rispetto al filo stradale. Aree destinate a verde urbano lato Mura.</p> <p>Tratto 2-3: lato opposto alle Mura edifici residenziali di 2-3 piani isolati e arretrati rispetto al filo stradale, eccetto quelli con p.t. ad uso attività diversa da residenziale. Aree destinate a verde urbano lato Mura.</p> <p>Tratto 3-4: edifici prevalentemente residenziali ambo i lati, talvolta con p.t. destinato ad attività commerciali lungo il lato opposto alle mura. Altezza media di 2 piani. Isolati e prevalentemente arretrati rispetto al filo stradale, eccetto quelli con attività.</p> <p>Tratto 4-5: v. Tratto 3-4 eccetto parte finale lato Mura dove presente aggregazione. a cortina.</p>
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	<p>Allineamenti definiti e abbastanza visibili anche a livello tridimensionale.</p> <p>Organizzazione della carreggiata variabile e complessa in corrispondenza dell'incrocio con Via Cernaia.</p> <p>Limite zona carrabile/pedonale definito da presenza di marciapiede in asfalto e talvolta dissuasori e ringhiere.</p> <p>Segnalazione attraversamenti pedonali tramite cambio di pavimentazione (autobloccanti rossi e segnaletica orizzontale gialla) in corrispondenza degli incroci con Via Cernaia e via Volturno.</p> <p>Limite carreggiata/aree limitrofe definito in modalità mista: elementi fisici (dissuasori, cordolo del marciapiede, recinzioni/muretti/siepi di proprietà private) e percettivi (cambio di pavimentazione).</p> <p>Fronti edificati prevalentemente arretrati.</p> <p>Presenza di verde pubblico urbano e di valore (Lungar-gine) e ricorrente anche la presenza di verde privato.</p> <p>Presenza di filari alberi su entrambi i marciapiedi.</p> <p>Illuminazione stradale su pali e sospesa.</p>

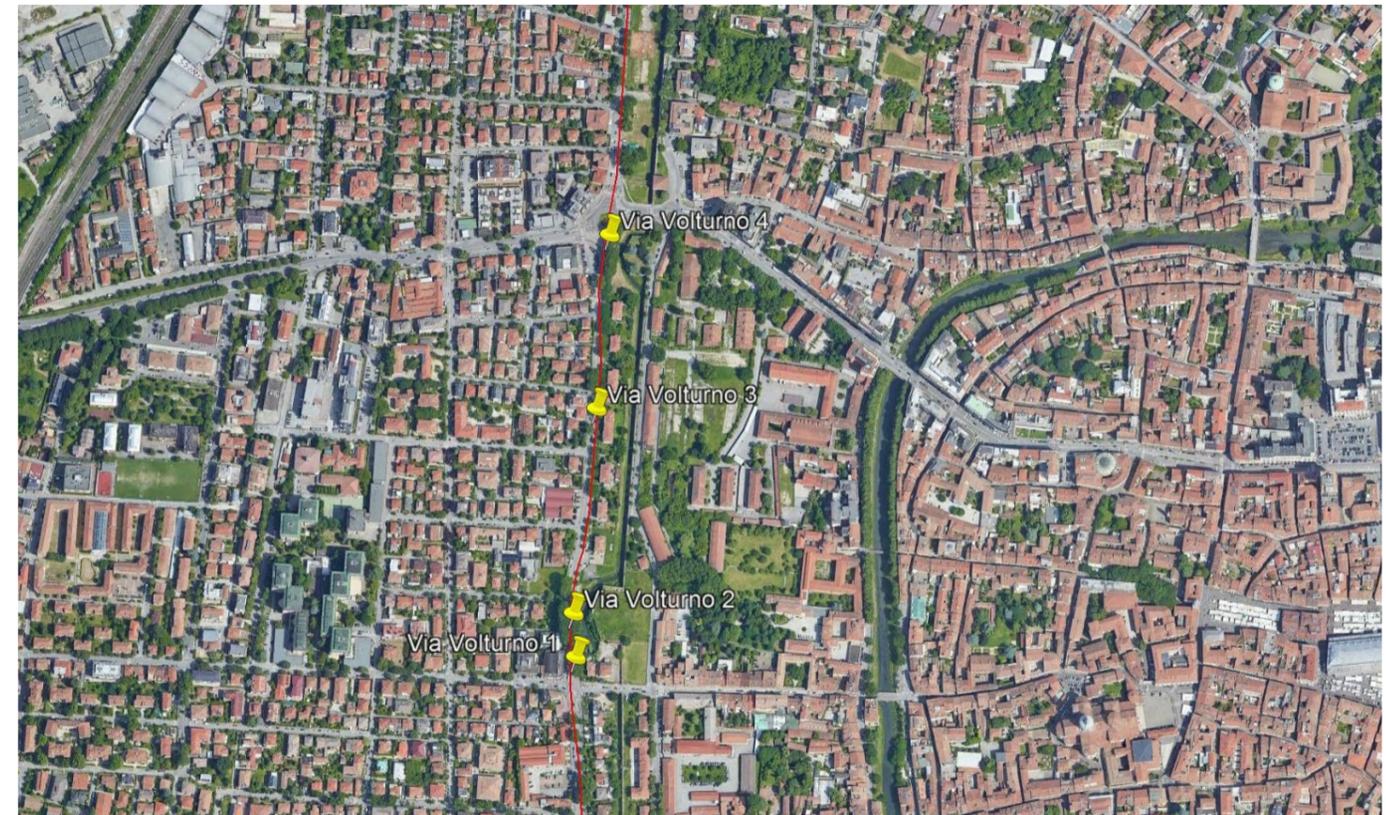


Via Milazzo - Inquadramento e individuazione dei tratti

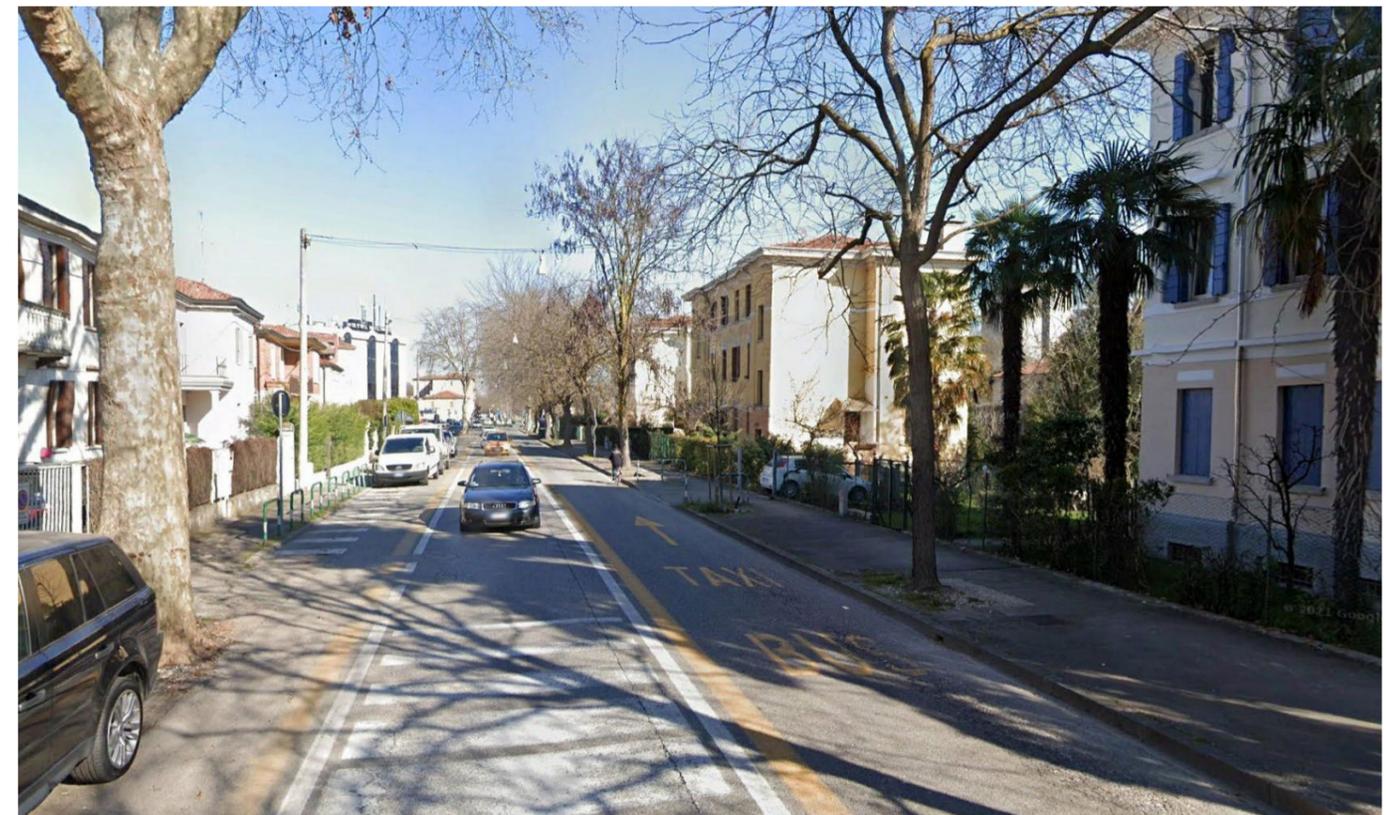


Via Milazzo - Tratto 4-5

DENOMINAZIONE	VIA VOLTURNO
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Sezione media: Tratto 1-2: 18,00 m Tratto 2-3: 16,50 m Tratto 3-4: 16,00 m
FRUIBILITÀ	<p>CARRABILE</p> <p>Tratto 1-2 (incrocio): carreggiata a 2 corsie, a senso unico di marcia, una riservata ai mezzi pubblici e provvista di parcheggi laterali, l'altra riservata alle auto.</p> <p>Tratto 2-3: carreggiata a 2 corsie, a senso unico di marcia, una riservata ai mezzi pubblici e provvista di parcheggi laterali, l'altra riservata alle auto.</p> <p>Tratto 3-4: v. Tratto 2-3 ma con maggiore presenza di parcheggi laterali lato Mura.</p> <p>CICLABILE</p> <p>Tratto 1-2: lungo banchina lato opposto alle Mura, ufficiosamente su marciapiede lato Mura</p> <p>Tratto 2-3: v. Tratto 1-2</p> <p>Tratto 3-4: lungo banchina lato opposto alle Mura, ufficiosamente su marciapiede lato Mura</p> <p>PEDONALE</p> <p>Tratto 1-2: marciapiede rialzato ambo i lati. Sezione media 3,00 m lato mura, circa 2,00 m lungo il lato opposto alle Mura</p> <p>Tratto 2-3: marciapiede rialzato ambo i lati. Sezione media 3,50 m lato mura, circa 2,00 m lungo il lato opposto alle Mura</p> <p>Tratto 3-4: v. Tratto 2-3</p>
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	<p>Tratto 1-2: edifici residenziali con p.t. destinato ad attività commerciali, alti 4-5 piani, aggregati a cortina e non arretrati rispetto al filo stradale. Aree destinate a verde urbano lato Mura.</p> <p>Tratto 2-3: area verde pubblico nel primo tratto e successivamente edifici residenziali di 3 piani, isolati e arretrati rispetto al filo strada dal lato delle Mura. Edifici prevalentemente residenziali e su due livelli, isolati e arretrati rispetto al filo strada dal lato opposto. Qualche eccezione per quelli con p.t. destinato ad attività commerciali.</p> <p>Tratto 3-4: v. Tratto 2-3</p>
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	<p>Allineamenti definiti e abbastanza visibili anche a livello tridimensionale.</p> <p>Organizzazione della carreggiata con qualche variazione ma pressoché costante.</p> <p>Limite zona carrabile/pedonale definito da presenza di marciapiede in asfalto e talvolta dissuasori e ringhiere.</p> <p>Segnalazione attraversamenti pedonali tramite cambio di pavimentazione (autobloccanti rossi e segnaletica orizzontale gialla) in corrispondenza degli incroci con via Cernaia e via Vicenza.</p> <p>Limite carreggiata/aree limitrofe definito principalmente da recinzioni/muretti/siepi delle proprietà private.</p> <p>Fronti edificati prevalentemente arretrati.</p> <p>Presenza di verde pubblico urbano e di valore lungo le Mura e ricorrente anche la presenza di verde privato.</p> <p>Presenza di filari alberi su entrambi i marciapiedi.</p> <p>Illuminazione stradale su pali e sospesa.</p>



Via Voltorno - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Voltorno - Tratto 3-4



DENOMINAZIONE	VIA P. BRONZETTI
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere <u>Sezione media:</u> Tratto 1-2: 21,00 m (in prossimità dell'incrocio), 15,00 verso il Tratto 2-3 Tratto 2-3: 16,75 m Tratto 3-4: 16,00 m Tratto 4-5: 18,00 m Tratto 5-6: 18,00 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2, tratto 2-3, tratto 3-4: carreggiata a 3 corsie e doppio senso di marcia. Due in direzione sud, una in direzione nord. Tratto 4-5: v. Tratto 3-4 con aggiunta di banchina segnalata lato Mura Tratto 5-6: v. Tratto 4-5 CICLABILE Tratto 1-2: su banchina lungo il lato opposto a quello costeggiante le Mura Tratto 2-3, tratto 3-4: assente Tratto 4-5, tratto 5-6: su banchina lungo il lato opposto a quello costeggiante le Mura PEDONALE Tratto 1-2: marciapiede rialzato ambo i lati. Sezione media 2,50 m lato Mura, a restringere da 1,80 m a 1,00 m lungo il lato opposto. Tratto 2-3: marciapiede rialzato ambo i lati. Sezione media 3,50 m ambo i lati Tratto 3-4: marciapiede rialzato ambo i lati. Sezione media 3,30 m lato Mura, 1,50 m costeggiato da par-cheggi in fila lungo il lato opposto Tratto 4-5: marciapiede rialzato di sezione media 3,30 m lato Mura, fascia pedonale a raso nel primo tratto (circa 2,00 m) e fiancheggiato da parcheggi per un totale di 6,25 m, con cordolo alberato di separazione di sezione media 4, 50 m verso il Tratto 5-6 dal lato opposto Tratto 5-6: marciapiede rialzato di sezione media 3,30-3,60 m lato Mura, fascia pedonale variabile: marciapiede rialzato in autobloccanti di sezione tra 1,50-2,00 m nel primo pezzo, fascia pedonale doppia. In autobloccanti a raso di sezione media di 1,50 m e fiancheggiata da parcheggi verso al fine del Tratto 5-6 verso parte carrabile, realizzata in asfalto di sezione media 2,00 m e fiancheggiata da parcheggi verso la parte edificata
C O N T E S T O (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Tratto 1-2: area a verde pubblico urbano, lato Mura, edifici residenziali alti 2-3 piani isolati e arretrati rispetto al filo stradale Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 Tratto 3-4: edifici residenziali 3-2 piani con p.t. riservati ad attività, aggregati a cortina e non arretrati rispetto al filo stradale Tratto 4-5: area verde urbana con edificio pubblico e parcheggio lato Mura, edifici residenziali su 3 piani con p.t. riservati ad attività, isolati e arretrati rispetto al filo strada con parte anteriore destinata a servizio sul lato opposto Tratto 5-6: area verde urbana lato Mura, edifici residenziali su 3 piani sia semplici sia con p.t. riservati ad attività, molto arretrati rispetto al filo strada con parte anteriore destinata a servizio lungo il lato opposto alle Mura
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali abbastanza definiti e percepibili anche a livello tridimensionale. Organizzazione della carreggiata piuttosto variabile nei vari tratti. Costanza, tuttavia, della parte carrabile. Limite zona carrabile/pedonale definito da elementi fisici quali dissuasori e filari di alberi Segnalazione attraversamenti pedonali tramite cambio di pavimentazione (autobloccanti rossi e segnaletica orizz-zontale gialla) in corrispondenza degli incroci con Via Voltorno e Via Sarpi Limite carreggiata/aree limitrofe definito da filari di alberi e ringhiera lato Mura, segnato principalmente da recin-zioni/muretti/siepi delle proprietà private Fronti edificati prevalentemente arretrati e presenza di edifici di valore storico architettonico Presenza di verde pubblico urbano di valore (lato Mura), di verde privato e filari di alberi su entrambi i marciapiedi Presenza di aree attrezzate a parcheggio e fasce pedonali Presenza di arredo urbano Illuminazione stradale su pali



Via Bronzetti - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Bronzetti - Tratto 1-2



Via Bronzetti - Tratto 2-3



Via Bronzetti - Tratto 3-4



Via Bronzetti - Tratto 4-5



Via Bronzetti - Tratto 5-6



DENOMINAZIONE	VIA FRA' PAOLO SARPI (COMPRESA VIA L. ZANCAN)
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere <u>Sezione media:</u> Tratto 1-2 Via Sarpi: 16,00 m Tratto Via Zancan: 18,00-19,00 m Tratto 3-4: 18,00 m sezione stradale, 38,00 m compre-so parcheggio Tratto 4-5: 16,00 m; Tratto 5-6: 20,00 m, 35,00 m in prossimità dell'incrocio
FRUIBILITÀ	<p>CARRABILE</p> <p>Tratto 1-2: carreggiata a 3 corsie e doppio senso di marcia. Due in direzione sud, una in direzione nord. Presenza di banchina su ambo i lati. Per un breve tratto presenza di parcheggi sul lato opposto alle Mura</p> <p>Tratto Via Zancan: carreggiata a 2 corsie e doppio senso di marcia con presenza di banchina laterale e parcheggi in fila lato Mura e trasversali lato opposto</p> <p>Tratto 3-4: carreggiata a 2 corsie e doppio senso di marcia separate da spartitraffico a raso. Presenza di banchina laterale e parcheggi in fila lato ferrovia e aree destinate a parcheggio lato Mura</p> <p>Tratto 4-5: carreggiata a 3 corsie e doppio senso di marcia. Due corsie direzione nord, una direzione sud. Banchina su ambo i lati. Uso promiscuo mezzi pubblici/privati e aree destinate alla fermata autobus. Area destinata a parcheggio lato Mura</p> <p>Tratto 5-6: sezione complessa con allargamento in direzione sud in prossimità dell'incrocio con Via Codalunga. Sezione media: carreggiata a 4 corsie e doppio senso di marcia separate da spartitraffico rialzato e trattato a verde. Banchina laterale presente. Presenza di corsia di immissione lato sud verso l'incrocio con Via Codalunga e parcheggi in fila</p> <p>CICLABILE</p> <p>Tratto 1-2: su marciapiede rialzato in prossimità dell'incrocio con Via Bronzetti</p> <p>Tratto Via Zancan, tratto 3-4, tratto 4-5: assente</p> <p>Tratto 5-6: su marciapiede lato Mura, su strada lato opposto alle Mura</p> <p>PEDONALE</p> <p>Tratto 1-2: assente lato Mura, marciapiede rialzato ad uso promiscuo ciclabile di sezione media di circa 3,00 m lungo il lato opposto alle Mura</p> <p>Tratto 2-3: marciapiede rialzato ambo i lati. Sezione media 2,20 m lato mura, ad uso promiscuo ciclabile di sezione media di circa 3,00 m lungo il lato opposto alle Mura</p> <p>Tratto 3-4: marciapiede rialzato ambo i lati. Sezione media di 4,50 m lato Mura, 2,20 m lato opposto</p> <p>Tratto 4-5: v. Tratto 3-4</p>
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	<p>Tratto 1-2: area a verde pubblico urbano, lato Mura, eccetto parte iniziale con edifici su un piano arretrati e destinati ad attività. Situazione frammentata dal lato opposto dove non è possibile individuare né una funzione né una tipologia prevalente. Lo stesso riguardo le altezze. L'aggregazione avviene per lo più per edificio isolato e la maggior parte degli edifici risultano arretrati rispetto alla parte pubblica.</p> <p>Tratto Via Zancan: area verde urbana lato Mura, area verde ineditata (eccetto pochi tratti) lato opposto</p> <p>Tratto 3-4: area verde e parcheggio lato Mura, Ferro-via lato opposto</p> <p>Tratto 4-5: edifici bassi (media 1-2 piani) destinati ad attività, isolati e arretrati lato Mura. Edifici di 4 piani con attività a p.t. isolati ma talmente prossimi a ferrovia una cortina a livello percettivo. Non arretrati rispetto al filo stradale.</p> <p>Tratto 5-6: area verde urbana lato Mura, edifici di 4 piani con attività a p.t. aggregati a cortina e non arretrati rispetto al filo stradale</p>
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	<p>Allineamenti stradali abbastanza definiti, organizzazione della carreggiata piuttosto variabile</p> <p>Limite zona carrabile/pedonale definito da cordolo del marciapiede lato Ferrovia, assente o definito da fascia verde lato Mura</p> <p>Limite carreggiata/aree limitrofe di difficile definizione, percettibile solo negli allineamenti stradali</p> <p>Fronti edificati arretrati lato Mura a filo strada lato Ferrovia, su filo stradale al lato opposto</p> <p>Presenza di verde pubblico urbano e di valore fino a Via Zancan, fascia verde tratto finale di Via Sarpi</p> <p>Presenza di parcheggi e aree di sosta</p> <p>Illuminazione stradale su pali</p>



Via Sarpi - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Zancan



Via Sarpi - Tratto 1-2



Via Sarpi - Tratto 3-4



Via Sarpi - Tratto 4-5



Via Sarpi - Tratto 5-6



DENOMINAZIONE	VIA TRIESTE
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere a vocazione commerciale di prossimità nei primi tratti, strada urbana di scorrimento verso i tratti finali <u>Sezione media:</u> Tratto 1-2: 19,00 m Tratto 2-3: non definibile Tratto 3-4: 10,00 m, 15,50 m in corrispondenza dell'incrocio con Corso del Popolo Tratto 4-5: 20,00 m Tratto 5-6: 16,50 m Tratto 6-7: 16,50 m, 32,00 m in prossimità dell'incrocio con Via Berchet Tratto 7-8: 16,50 m
FRUIBILITÀ	<p>CARRABILE</p> <p>Tratto 1-2: carreggiata a 3 corsie e senso unico di marcia. Parcheggi in fila lato centro storico, trasversali dal lato opposto</p> <p>Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 eccetto parcheggi trasversali</p> <p>Tratto 3-4: v. Tratto 2-3</p> <p>Tratto 4-5: carreggiata a 3 corsie e senso unico di marcia</p> <p>Tratto 5-6: carreggiata a 3 corsie e senso unico di marcia. Allargamento della sezione presso incrocio con via Gozzi</p> <p>Tratto 6-7: carreggiata a 4 corsie e senso unico di marcia, con allargamento in prossimità dell'incrocio con via Berchet. Fila di parcheggi su entrambi i lati e aggiunta di parcheggi a spina in corrispondenza dell'allargamento della sezione</p> <p>Tratto 7-8: carreggiata a 1 corsia con file di parcheggi su entrambi i lati</p> <p>CICLABILE</p> <p>Tratto 1-2, tratto 2-3, tratto 3-4, tratto 7-8: assente</p> <p>Tratto 4-5: su marciapiede lato Mura, su corsia riservata e protetta dal lato opposto</p> <p>Tratto 5-6: promiscua su parte carrabile lato Mura, su corsia riservata e protetta al lato opposto</p> <p>Tratto 6-7: v. Tratto 5-6</p> <p>PEDONALE</p> <p>Tratto 1-2: marciapiede rialzato di sezione media pari a 1,80 m lato centro storico, 2,20 lato opposto</p> <p>Tratto 2-3: marciapiede rialzato di sezione media pari a 1,80 m lato centro storico, oltre 3,00 m lato opposto e area pubblica attrezzata</p> <p>Tratto 3-4: marciapiede rialzato di sezione inferiore a 1,00 m ambo i lati</p> <p>Tratto 4-5: marciapiede rialzato, separato da fascia verde alberata e di sezione pari a 2,40 lato Mura. Rialzato e di sezione pari a 2,30 m al lato opposto</p> <p>Tratto 5-6: marciapiede rialzato di sezione pari a circa 2,00 m ambo i lati</p> <p>Tratto 6-7: v. Tratto 5-6</p> <p>Tratto 7-8: corsia pedonale di sezione pari a 2,00 m lato Mura, marciapiede rialzato protetto da cordolo con alberature di sezione pari a 2,50 m (to. 4,00 m) sul lato opposto</p>
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	<p>Tratto 1-2: edifici prevalentemente di carattere storico-architettonico, ad uso residenziale con p.t. destinato ad attività, mediamente su 4 piani (puri o con mezzanino), aggregati a cortina e non arretrati rispetto al filo stradale lato Mura. Edifici oltre di 9 piani con p.t. proprio e piastra di congiunzione destinata ad attività e aggregati a blocco</p> <p>Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 lato Mura. Area pubblica at-trezzata (piazza) e parcheggi lato opposto. Edifici alti con attività a p.t. a definizione delle quinte.</p> <p>Tratto 3-4: v. Tratto 1-2 lato Mura. Edifici di valore storico-architettonico, mediamente su 3 piani con attività a p.t., aggregati a cortina e su filo strada ambo i lati</p> <p>Tratto 4-5: fascia ciclopedonale lato Mura. Edificio a blocco su 4 piani di valore storico-architettonico e attività a p.t.</p> <p>Tratto 5-6: edifici in linea su 5 piani e p.t. destinato ad attività lato Mura. Area libera ed edificio contemporaneo, su oltre 7 livelli, p.t. destinato ad attività, arretrato con area di pertinenza trattata a verde dal lato opposto</p> <p>Tratto 6-7: Parcheggio coperto su 4 livelli lato Mura. Edifici in linea oltre i 6 piani dalla parte opposta.</p> <p>Tratto 6-7: via G. Colombo lato Mura, edifici in linea e a blocco con attività sul lato opposto</p>
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali abbastanza definiti e organizzazione della carreggiata piuttosto variabile in relazione al contesto e alla sezione disponibile (da vedere in dettaglio in ogni parte, data la complessità dell'asse viario)



Via Trieste - Inquadramento e individuazione dei tratti



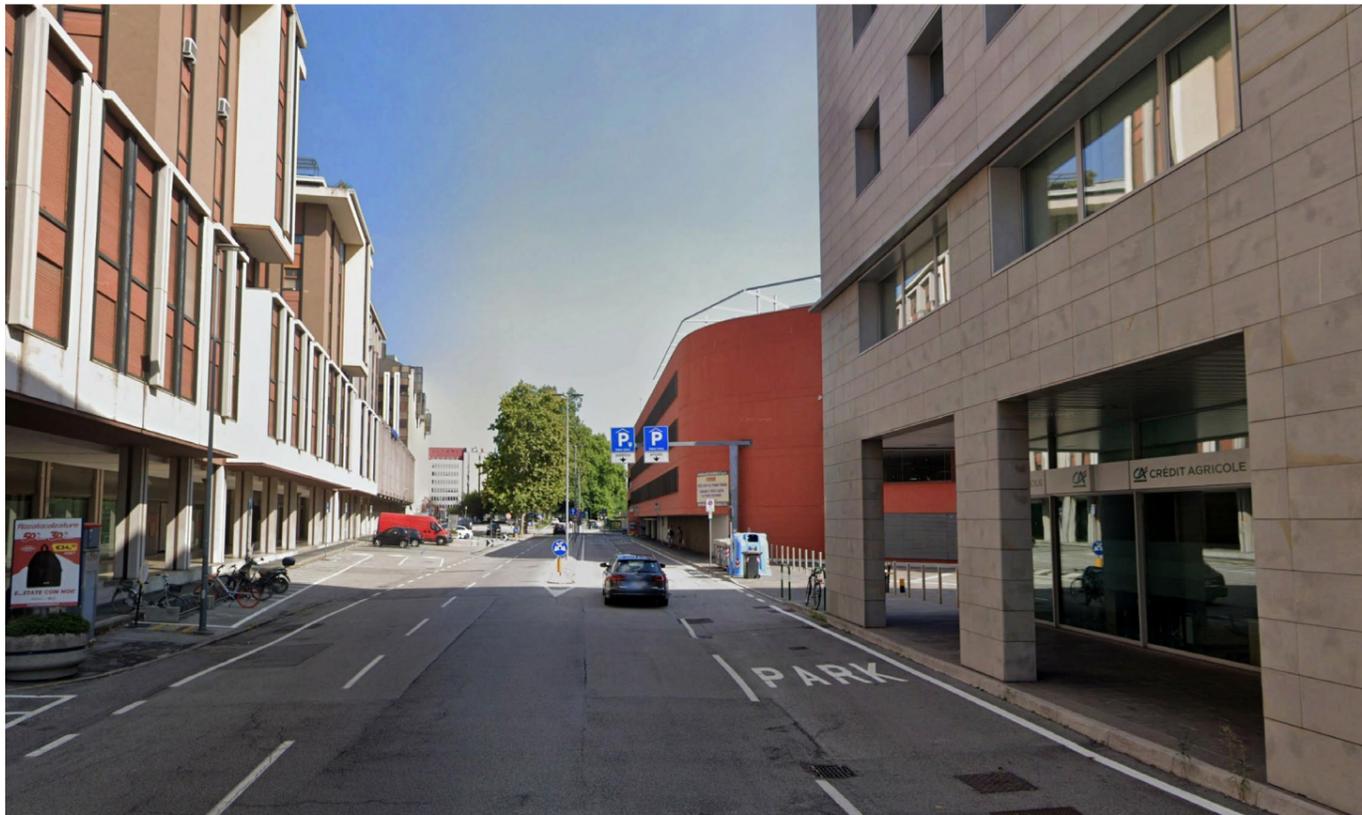
Via Trieste - Tratto 1-2



Via Trieste - Tratto 2-3 (spazio pubblico attrezzato)



Via Trieste - Tratto 3-4



Via Trieste - Tratto 6-7



Via Trieste - Tratto 7-8



DENOMINAZIONE	VIA GATTAMELATA (inclusa VIA STOPPATO)
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Sezione media: Tratto 1-2: 13,00 m Tratto 2-3: 13,00 m Tratto 3-4: 14,00 m Tratto 4-5: 17,00 m Tratto 5-6: 18,00 m Tratto 6-7: 19,00 m Via Stoppato: 19,00 m
FRUIBILITÀ	<p>CARRABILE</p> <p>Tratto 1-2: carreggiata a 2 corsie e doppio senso di marcia Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 Tratto 3-4: v. Tratto 1-2 eccetto parte finale in cui si verifica allargamento di sezione dal lato delle Mura. Par-cheggi lato Mura. Tratto 4-5: v. Tratto 1-2 maggiorata di una corsia dal lato Mura Tratto 5-6: carreggiata a 4 corsie e doppio senso di marcia. Tratto 6-7: v. Tratto 5-6 Tratto Via Stoppato: v. Tratto 5-6</p> <p>CICLABILE</p> <p>Tratto 1-2: su banchina ambo i lati, eccetto parte iniziale dove presente su marciapiede Tratto 2-3, tratto 3-4, tratto 4-5, tratto 6-7: v. Tratto 1-2 Tratto 5-6: assente e ufficiosamente su parte carrabile Tratto via Stoppato: assente e ufficiosamente su parte carrabile</p> <p>PEDONALE</p> <p>Tratto 1-2: assente lato Mura, rialzato di sezione 1,50 m lato opposto Tratto 2-3: rialzato e di sezione pari a 2,00 m lato Mura, di sezione apri a 1,50 m lato opposto Tratto 3-4: v. Tratto 1-2 Tratto 4-5: marciapiede rialzato di sezione media pari a 2,40 ambo i lati Tratto 5-6: v. Tratto 4-5 Tratto 5-6: v. Tratto 4-5 Tratto Via Stoppato: v. Tratto 4-5</p>
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	<p>Tratto 1-2: edifici residenziali con p.t. destinato ad attività commerciali, alti 4-5 piani, aggregati a cortina e non arretrati rispetto al filo stradale. Aree destinata a verde urbano lato Mura. Tratto 2-3: lato opposto alle Mura edifici residenziali di 2-3 piani isolati e arretrati rispetto al filo stradale, eccetto quelli con p.t. ad uso attività diversa da residenziale. Aree destinata a verde urbano lato Mura. Tratto 3-4: edifici prevalentemente residenziali ambo i lati, talvolta con p.t. destinato ad attività commerciali lun-go il lato opposto alle mura. Altezza media di 2 piani. Isolati e prevalentemente arretrati rispetto al filo stradale, eccetto quelli con attività. Tratto 4-5: v. Tratto 3-4 eccetto parte finale lato Mura dove presente aggregazione. a cortina.</p>
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	<p>Allineamenti definiti e abbastanza visibili anche a livello tridimensionale. Organizzazione della carreggiata variabile e complessa in corrispondenza dell'incrocio con Via Cernaia. Limite zona carrabile/pedonale definito da presenza di marciapiede in asfalto e talvolta dissuasori e ringhiere. Segnalazione attraversamenti pedonali tramite cambio di pavimentazione (autobloccanti rossi e segnaletica orizzontale gialla) in corrispondenza degli incroci con Via Cernaia e via Volturno. Limite carreggiata/aree limitrofe definito in modalità mista: elementi fisici (dissuasori, cordolo del marcia-piede, recinzioni/muretti/siepi di proprietà private) e percettivi (cambio di pavimentazione). Fronti edificati prevalentemente arretrati. Presenza di verde pubblico urbano e di valore (Lungar-gine) e ricorrente anche la presenza di verde privato. Presenza di filari alberi su entrambi i marciapiedi. Illuminazione stradale su pali e sospesa.</p>



Via Gattamelata (inclusa via Stoppato) - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Gattamelata - Tratto 4-5

DENOMINAZIONE	VIA G. BRUNO
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere <u>Sezione media:</u> Tratto 1-2: 14,00 m Tratto 2-3: 14,00 m, maggiorata di circa 20,00 m per parcheggio e strada di distribuzione locale Tratto 3-4: 18,00 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2: carreggiata con 2 corsie e doppio senso di marcia e parcheggi in fila su ambo i lati Tratto 2-3: carreggiata con 2 corsie e doppio senso di marcia, con banchine segnalate. Area di sosta e viale di distribuzione locale lato fronti edificati Tratto 3-4: v. Tratto 1-2 eccetto parcheggi lato Mura, qui a spina
	CICLABILE Tratto 1-2: a raso su banchina della parte carrabile ambo i lati Tratto 2-3: assente Tratto 3-4: v. Tratto 1-2, ma protetta
	PEDONALE Tratto 1-2: marciapiede rialzato su ambo i lati di sezione pari a 3,50 m lato Mura, 2,20 m lato opposto Tratto 2-3, tratto 3-4: v. Tratto 1-2
	CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO) Tratto 1-2: area a verde urbano ed edifici pubblici lato Mura. Edifici residenziali (talvolta di carattere storico-architettonico) su 2-3 piani, aggregati a cortina o comunque a costituire un fronte abbastanza compatto sul lato opposto Tratto 2-3: area a verde urbano lato Mura. Edifici residenziali su 2-3 piani, aggregati a cortina o comunque a costituire un fronte abbastanza compatto sul lato opposto Tratto 3-4: Edifici residenziali su 2-3 piani, molti dal carattere storico-architettonico, aggregati a cortina e non arretrati rispetto al filo stradale. Soluzione simile dal lato opposto, ma con p.t. dedito ad attività commerciali e terziarie.
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali abbastanza definiti, malgrado la sezione assai variabile nelle dimensioni della sezione Limite zona carrabile/pedonale definito dal marciapiede stesso e spesso da dissuasori, ringhiere e filari di alberi Limite con le aree limitrofe interessante soprattutto in presenza delle cortine edilizie



Via G. Bruno - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via G. Bruno - Tratto 3-4



DENOMINAZIONE	VIA A. MANZONI (inclusi tratti di VIA MODENA e VIA SCARSELLINI)
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di scorrimento <u>Sezione media:</u> Tratto Via Modena: 10,00 m Tratto Via Scarsellini: 10,00 m Tratto 1-2: 14,00 m Tratto 2-3: 14,00 m, maggiorata di circa 10,00 m per parcheggio e strada locale Tratto 3-4: 17,00 m Tratto 4-5: 19,00 m Tratto 5-6: 18,00 m, con aggiunta area parcheggi e corsia di distribuzione locale di sezione pari a circa 26,00 m Tratto 6-7: 19,00 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto via Modena (strada locale): carreggiata a una corsia e senso unico di marcia con fila di parcheggi laterali Tratto Via Scarsellini: v. Via Modena Tratto 1-2: carreggiata con 2 corsie e doppio senso di marcia e parcheggi in fila su ambo i lati Tratto 2-3: v. Tratto 1-2, con aggiunta di parcheggi e corsia di distribuzione locale lungo il lato opposto alle Mura Tratto 3-4: carreggiata a 3 corsie e doppio senso di marcia; due per circolazione lato Mura. Uso promiscuo mezzi pubblici. Banchina segnalata su ambo i lati. Tratto 4-5: carreggiata a 3 corsie e doppio senso di marcia. Due per circolazione lato opposto alle Mura. Uso promiscuo mezzi pubblici. Banchina segnalata su ambo i lati. Parcheggi in fila lato Mura nella parte finale. Tratto 5-6: carreggiata a 3 corsie e doppio senso di marcia. Due per circolazione lato Mura. Parcheggi in fila e corsia di distribuzione lato opposto Tratto 6-7: carreggiata a 3 corsie e doppio senso di marcia. Due lungo il lato Mura CICLABILE Tratto via Modena: riservata e protetta a raso Tratto via Scarsellini: v. Via Modena Tratto 1-2, tratto 2-3: assente Tratto 3-4: uso ufficioso su parte carrabile Tratto 4-5: su banchina della parte carrabile lato Mura Tratto 5-6: assente e ufficiosamente su parte carrabile Tratto 6-7: su percorso a raso protetto lato Mura, su banchina in parte carrabile PEDONALE Tratto via Modena: marciapiede rialzato sul lato opposto a parcheggi Tratto via Scarsellini: v. Via Modena Tratto 1-2: marciapiede rialzato su ambo i lati di sezione variabile tra 1,50-2,00 m Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 Tratto 3-4: marciapiede rialzato di sezione pari a 3,80 m lato Mura, inferiore a 1,50 lato opposto Tratto 4-5: marciapiede rialzato di sezione media pari a 3,00 m lato Mura, 2,20 dal lato opposto Tratto 5-6: marciapiede rialzato ambo i lati di sezione pari a 3,30 m lato Mura, circa 2,00 m lato opposto Tratto 6-7: v. Tratto 5-6
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Tratto via Modena: Edifici residenziali su 2 piani, isolati e arretrati rispetto al filo stradale Tratto via Scarsellini: edificio religioso verso Via Manzoni, area a parcheggio dal lato opposto Tratto 1-2: edifici da carattere storico-architettonico su ambo i lati, alti 3 piani. Isolati e arretrati lato Mura, aggregati a cortina su filo strada lato opposto Tratto 2-3: area verde attrezzata lato Mura, edifici residenziali su 3 piani isolati e arretrati sul lato opposto Tratto 3-4: Edifici residenziali con caratteri storico-architettonici, su 2 piani sia isolati sia a cortina cortina su filo strada lato Mura Edifici residenziali prevalentemente isolati e arretrati, su 3 piani, lungo il lato opposto Tratto 4-5: v. Tratto 3-4 lato Mura. Edifici residenziali su 3 piani e arretrati nella prima parte. Edifici destinati ad attività terziarie e pubbliche su 4-5 piani e arretrati rispetto al fronte stradale dal lato opposto Tratto 5-6: area verde lato Mura. Edifici residenziali su 3-4 piani. Talvolta edifici con caratteri storico-architettonici. Isolati e arretrati rispetto al fronte stradale. Tratto 6-7: v. Tratto 5-6

ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali abbastanza definiti, malgrado la sezione assai variabile Organizzazione della carreggiata assai variabile in relazione alla sezione e alle esigenze di circolazione Limite zona carrabile/pedonale definito dal marciapiede stesso e spesso da dissuasori e ringhiera (soprattutto negli ultimi tratti) Limite con le aree limitrofe sebbene non unificato e corrispondente principalmente a recinzioni/muretti di proprietà private Presenza di aree destinate a parcheggio e distribuzione locale verso la parte edificata
-----------------------------------	--



Via Manzoni (inclusi tratti di via Modena e via Scarsellini) - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Manzoni - Tratto 1-2



Via Manzoni - Tratto 3-4



Via Manzoni - Tratto 6-7



Via Modena



DENOMINAZIONE	VIA A. COSTA
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Sezione media: Tratto 1-2: 16,00 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2: carreggiata con 2 corsie e doppio senso di marcia e parcheggi in fila lungo il lato Mura
	CICLABILE Tratto 1-2: assente
	PEDONALE Tratto 1-2: marciapiede rialzato su ambo i lati di sezione pari a 2,20 m lato Mura, 3,00 m lato opposto
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Tratto 1-2: Cortine edilizie alte 2-3 piani talvolta con attività terziarie a piano terra lato Mura. Lato opposto con edifici di altezze e funzioni diverse. Punto uniformante la tipologia isolata e arretrata rispetto al filo stradale.
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali abbastanza definiti Limite zona carrabile/pedonale definito dal marciapiede stesso e spesso da dissuasori Limite con le aree limitrofe interessante soprattutto in presenza delle cortine edilizie



Via A. Costa - Inquadramento e individuazione dei tratti

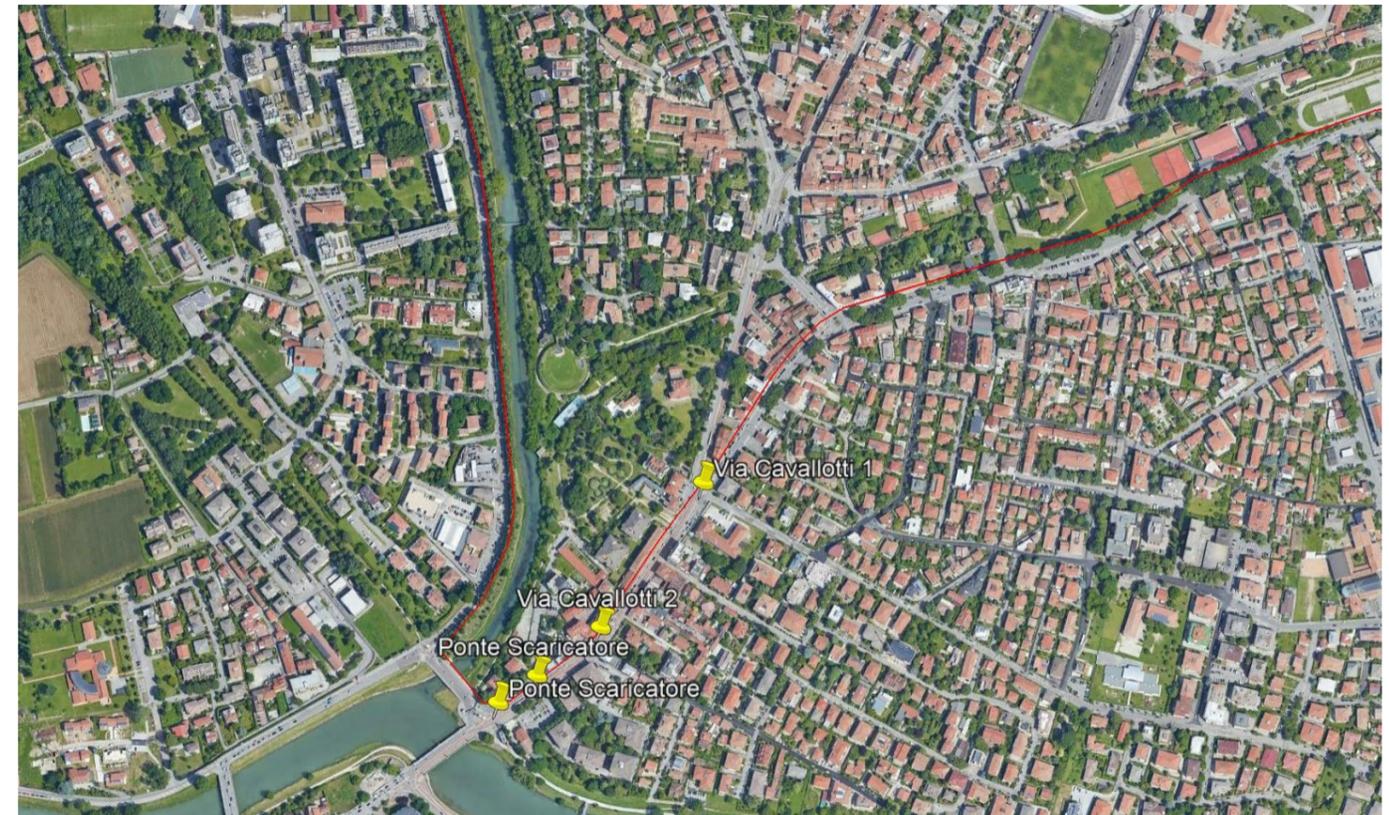


Via A. Costa



Via A. Costa

DENOMINAZIONE	VIA F. CAVALLOTTI – PONTE SCARICATORE – LUNGARGINE SCARICATORE
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805, Ponte e Lungargine post 1954 Ring delle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Sezione media: Tratto 1-2 (Via Cavallotti): 14,00 m Tratto 2-3 (Ponte Scaricatore): 18,00 m Tratto 3-4 (Ponte Sostegno): 18,50 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2, tratto 2.3: carreggiata con 2 corsie e doppio senso di marcia e parte centrale riservata al Tram Tratto 3-4: carreggiata a 2 corsie e doppio senso di marcia
	CICLABILE Tratto 1-2, tratto 2.3: assente Tratto 3-4: su marciapiede lato est
	PEDONALE Tratto 1-2: marciapiede rialzato su ambo i lati di sezione pari a 1,80 m lato Mura, 2,20 m lato opposto Tratto 2-3: v. Tratto 1-2, ma riduzione del marciapiede a 1,00 m verso la fine del tratto Tratto 3-4: marciapiede rialzato ambo i lati di sezione media pari a 2,00 m
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Tratto 1-2: Edifici dai 2 ai piani, con attività a p.t., aggregati a cortina o isolati. Talvolta di valore storico-architettonico Tratto 2-3: Cortina edilizia residenziale di 3-4 piani con attività su filo stradale a p.t.. Edifici isolati in corrispondenza dell'angolo con il Ponte, lato Mura. Edificio residenziale di impianto più recente, con portici e attività a p.t. Tratto 3-4: --
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali abbastanza definiti; Limite zona carrabile/pedonale definito dal marciapiede stesso e spesso da dissuasori; Presenza di cortine edilizie e, anche se raramente, di marciapiede in lastre di pietra (tipico dei centri storici)



Via F. Cavallotti, Ponte Scaricatore, Lungargine Scaricatore - Inquadramento e individuazione dei tratti



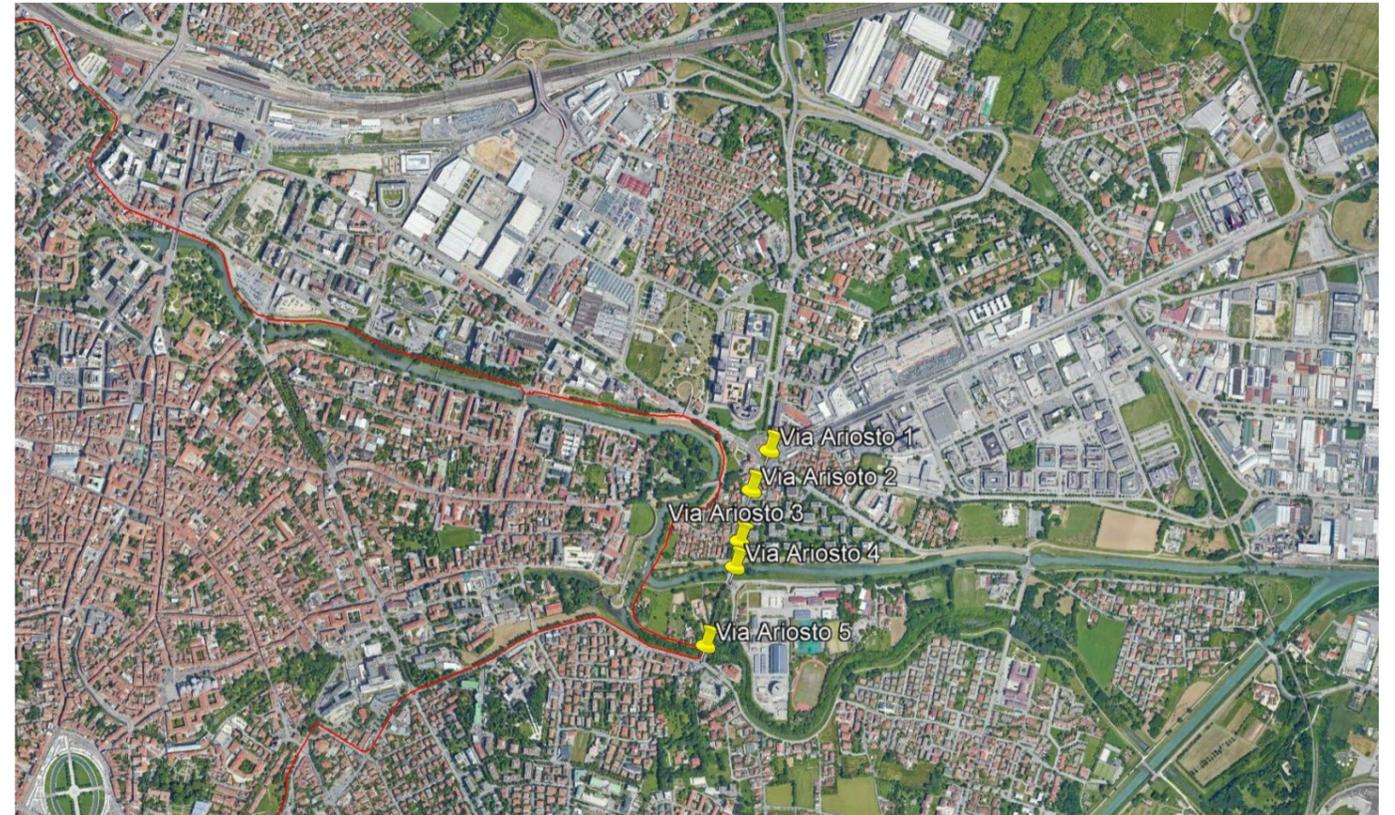
Via F. Cavallotti



Via Ponte Scaricatore



DENOMINAZIONE	VIA L. ARIOSTO
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto moderno post 1954 Asse parallelo alle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Sezione media: Tratto 1-2: 20,00 m Tratto 2-3: 27,00 m Tratto 3-4 (Ponte Ariosto): 20,00 m Tratto 4-5: 20,00 m
FRUIBILITÀ	<p>CARRABILE</p> <p>Tratto 1-2: carreggiata a 4 corsie e doppio senso di marcia, separate da spartitraffico rialzato nel primo tratto. Struttura simmetrica. Uso promiscuo con mezzi pubblici.</p> <p>Tratto 2-3: carreggiata a 4 corsie e doppio senso di marcia, con banchina laterale e parcheggi ambo i lati. Struttu-ra simmetrica. Ad eccezione dei parcheggi: in fila verso il lato Mura, a spina dalla parte opposta</p> <p>Tratto 3-4 (Ponte Ariosto): v. Tratto 1-2</p> <p>Tratto 4-5: carreggiata a 4 corsie e doppio senso di marcia separate da spartitrafficoo alberato.</p> <p>CICLABILE</p> <p>Tratto 1-2: a doppio senso su marciapiede e su corsia carrabile ambo i lati</p> <p>Tratto 2-3: assente</p> <p>Tratto 3-4 (Ponte Ariosto): assente</p> <p>Tratto 4-5: su banchina della carreggiata carrabile ambo i lati</p> <p>PEDONALE</p> <p>Tratto 1-2: marciapiede rialzato di sezione media pari a 2,70 m lato Centro storico, 3,50 a lato opposto</p> <p>Tratto 2-3: marciapiede rialzato di sezione media pari a 1,50 m lato Mura, assente dal lato opposto e sostituito da fascia verde di pertinenza degli edifici</p> <p>Tratto 3-4 (Ponte Ariosto): marciapiede rialzato di sezione pari a circa 3,50 m ambo i lati</p> <p>Tratto 4-5: marciapiede rialzato di sezione media pari a 2,80 m</p>
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	<p>Tratto 1-2: non riconducibile a situazione prevalente. Tuttavia su entrambi i lati sono presenti edifici destinati ad attività in toto o al p.t. e riconducibili alla tipologia a blocco di pianta trapezoidale</p> <p>Tratto 2-3: edifici residenziali su 2 piani, isolati ma prossimi a formare un fronte unico. Arretrati e in pendenza lungo il lato Mura. Edifici residenziali a blocco e in linea di 6 piani dalla parte opposta. Inseriti in contesto verde.</p> <p>Tratto 3-4 (Ponte Ariosto): --</p> <p>Tratto 4-5: aree a verde privato di pertinenza di edifici molto arretrati rispetto al filo stradale</p>
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	<p>Allineamenti stradali abbastanza definiti</p> <p>Organizzazione della carreggiata pressoché costante anche nelle dimensioni</p> <p>Limite zona carrabile/pedonale definito dal marciapiede steso e talvolta da dissuasori, salvo ultimo tratto dove risulta definito da fascia verde alberata</p> <p>Limite carreggiata/aree limitrofe definita principalmente da ringhiera metallica con scopo protettivo nel dislivello lato Mura. Definita principalmente da marciapiede e verde privato dal lato opposto</p> <p>Presenza di verde</p> <p>Presenza di parcheggi</p> <p>Illuminazione stradale su pali</p>
<p><i>NB: ai fini della ricerca si è preferito mantenere via Ariosto e assimilarlo ad un traccio sel ring delle Mura, anzichè considerare via Rolandino, in quanto configurata come strada privata.</i></p>	



Via L. Ariosto - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via L. Ariosto - Tratto 1-2

DENOMINAZIONE	VIA SORIO
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Asse di accesso diretto alle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Sezione media: Tratto 1-2: 18,00 m Tratto 2-3: 17,00 m Tratto 3-4: 21,00 m
FRUIBILITÀ	<p>CARRABILE</p> <p>Tratto 1-2: carreggiata a 2 corsie, una per senso di marcia. Uso promiscuo con mezzi pubblici. Parcheggi in fila sulla corsia direzione sud-ovest Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 Tratto 3-4: v. Tratto 1-2 ma presenza molto rada di parcheggi in fila, sempre lungo la corsia direzione sud-ovest</p> <p>CICLABILE</p> <p>Tratto 1-2: ufficialmente segnalata solo su marciapiede sinistro e per brevi tratti discontinui Tratto 2-3: su marciapiede sinistro, ma distinta dalla parte pedonale tramite segnaletica orizzontale Tratto 3-4: su marciapiede lato aeroporto, ma distinta dalla parte pedonale tramite segnaletica orizzontale</p> <p>PEDONALE</p> <p>Tratto 1-2: marciapiede rialzato di sezione media pari a 4,00 m su ambo i lati, eccetto alcuni tratti in cui diventa di 2,60 m Tratto 2-3: marciapiede rialzato di sezione media pari a 4,00 m su ambo i lati, eccetto alcuni tratti in cui diventa di 3,00 m (mantiene gli allineamenti lato carreggiata, varia a seconda del tipo di edificato) Tratto 3-4: marciapiede rialzato di sezione pari a circa 6,00 lato aeroporto, pari a circa 2,70 al lato opposto</p>
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	<p>Tratto 1-2: edifici prevalentemente residenziali su 3-4 piani, isolati (eccetto pochissimi casi di tipo a blocco), talvolta con commercio al p.t.. Facciate sia arretrate, sia filo strada. Presenza di edifici di pregio.</p> <p>Tratto 2-3: edifici prevalentemente residenziali su 2-3 piani, isolati (eccetto rari casi di tipo a blocco). Rai casi di p.t. destinato ad attività terziarie. Facciate prevalentemente arretrate. Presenza di edifici di pregio.</p> <p>Tratto 3-4: presenza dell'aeroporto, v. tratto 2-3 lato opposto</p>
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	<p>Allineamenti stradali abbastanza definiti, rispettati soprattutto nel limite tra marciapiede e sede carrabile</p> <p>Organizzazione della carreggiata pressoché costante anche nelle dimensioni</p> <p>Limite zona carrabile/pedonale definito soprattutto da dissuasori e transenne, talvolta da filari di alberi e siepi robuste</p> <p>Limite carreggiata/aree limitrofe definita principalmente dalle recinzioni delle proprietà private, definito da siepe robusta lungo l'aeroporto.</p> <p>Presenza di filari di alberi e verde privato</p> <p>Presenza di parcheggi lungo la strada</p> <p>Presenza di arredo urbano di base, talvolta di fioriere</p> <p>Presenza di pavimentazione in autobloccanti per il marciapiede (anche se prevale l'asfalto)</p> <p>Illuminazione stradale su pali</p>



Via Sorio - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Sorio - Tratto 1-2



DENOMINAZIONE	VIA PALESTRO
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Asse di accesso diretto alle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Sezione media: Tratto 1-2: 14,00 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2: carreggiata a 2 corsie e doppio senso di marcia, con parcheggi in fila sul lato sx (rispetto al senso di percorrenza)
	CICLABILE Tratto 1-2: assente
	PEDONALE Tratto 1-2: marciapiede rialzato di sezione media pari a 2,70 m ambo i lati (talvolta arriva a 4,00 m)
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Tratto 1-2: edifici prevalentemente residenziali, di altezza compresa tra i 2 e i 4 piani. Tipologia prevalente del villino isolato. Presenza di edifici di pregio.
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali abbastanza definiti Organizzazione della carreggiata pressoché costante, ma dimensione variabile Limite zona carrabile/pedonale definito dal marciapiede stesso e talvolta da dissuasori Limite carreggiata/aree limitrofe definito soprattutto dalle recinzioni delle proprietà private Presenza di filari di alberi e verde privato Presenza di parcheggi in fila Illuminazione stradale su pali



Via Palestro - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Palestro



Via Palestro

DENOMINAZIONE	VIA VICENZA
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Asse di accesso diretto alle Mura
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Sezione media: Tratto 1-2: 20,00 m Tratto 2-3 (parallela al Cavalcavia Chiesanuova): 13,00 m (escluso terrapieno verde lato Cavalcavia)
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2: carreggiata a 4 corsie, due per senso di marcia. Tratto 2-3: carreggiata a senso unico di marcia, con parcheggi in fila lato Cavalcavia CICLABILE Tratto 1-2: ciclabile su marciapiede lato sud Tratto 2-3: assente PEDONALE Tratto 1-2: marciapiede rialzato di sezione media pari a 3,00 m su ambo i lati con sezione variabile al contesto Tratto 2-3: marciapiede rialzato di sezione media pari a 2,50 m su ambo i lati
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Tratto 1-2: non si può riconoscere un tipo prevalente. Edifici residenziali isolati di 2-3 piani (tipo villino) convivono con edifici residenziali di 4-5 piani, edifici per il terziario e il commerciale, anche di 6-7 piani. Tratto 2-3: edifici prevalentemente residenziali su 2 piani misti a capannoni
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali abbastanza definiti, rispettati soprattutto nel limite tra marciapiede e sede carrabile Limite zona carrabile/pedonale definito soprattutto da dissuasori filari di alberi Limite carreggiata/aree limitrofe variabile a seconda del tipo di edificio o area di bordo Arredo urbano di base, illuminazione stradale su pali e interventi di mitigazione dei limiti con le grandi infrastrutture



Via Vicenza - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Vicenza - Tratto 1-2



Via Vicenza - Tratto 2-3



DENOMINAZIONE	VIALE CODALUNGA
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805, recentemente ammodernato e assimilabile a Boulevard Asse di accesso diretto alle Mura <i>NB: verrà trattato solo il tratto fino all'incrocio con Via Trieste. Si specifica che l'asse è stato ammodernato e presenta disegno urbano coerente in tutta la lunghezza, eccetto dimensioni della sezione adattate alle esi-genze strutturali</i>
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Sezione media: Tratto analizzato: 50,00-53,00 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Carreggiata a 6 corsie e doppio senso di marcia, trattata in maniera simmetrica e con separazione fisica definita da spartitraffico alberato Parcheggi trasversali ambo i lati. Restringimento a 4 corsie, con trattamento simile, nel tratto compreso tra la rotonda all'incrocio con Via Trieste e Piazzale Mazzini CICLABILE Tratto 1-2: fascia ciclopedonale protetta e separata da parte carrabile PEDONALE Tratto 1-2: fascia ciclopedonale protetta e separata da parte carrabile
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Area verde ed edifici di 3 piani a cortina lato Mura Edifici oltre i 5-6 piani con attività a p.t., arretrati rispetto al filo stradale
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Non oggetto di analisi critica. Ammodernamento coe-rente con la situazione.



Via Codalunga - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Codalunga



Via Codalunga

DENOMINAZIONE	CORSO DEL POPOLO - VIA FOSCOLO
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1920 Asse di collegamento
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere <u>Sezione media:</u> Corso del Popolo: 19,00 m Via U. Foscolo: 8,50 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Corso del Popolo: carreggiata con 2 corsie e doppio senso di marcia riservata a mezzi pubblici (compreso tram) e taxi Via U. Foscolo: carreggiata unico senso di marcia e corsia bus. Presenti parcheggi in fila.
	CICLABILE Corso del Popolo: assente Via U. Foscolo: assente
	PEDONALE Corso del Popolo: marciapiede rialzato su ambo i lati di sezione pari a 3,00 m, talvolta ridotto sul lato destro Via U. Foscolo: marciapiede rialzato su ambo i lati di sezione pari a 2,00 m, talvolta ridotto sul lato destro
	CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Corso del Popolo: allineamenti stradali abbastanza definiti; Limite zona carrabile/pedonale definito soprattutto da dissuasori; Presenza di cortine edilizie e tratti di marciapiede con pavimentazione in autobloccanti



Corso del Popolo, Via U. Foscolo - Inquadramento e individuazione dei tratti



Corso del Popolo



Via U. Foscolo



DENOMINAZIONE	VIA A. SOGRAFI
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Asse di collegamento esterno, diventa asse ordinatore direzione Chioggia nel Piano Piccinato
DATI GENERALI	Strada urbana di scorrimento Sezione <u>media</u> : Tratto 1-2: 2,70 m Tratto 2-3: variabile da 14,00 a 16,00 m Tratto 3-4: 19,00 m Tratto 4-5: 12,00 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2: Passeggiata Bianchini - Lazzari Tratto 2-3: carreggiata a 3 corsie e doppio senso di marcia. Due corsie destinate a carrabile. Parcheggi in fila principalmente su corsia ovest e dove consentito dalla sezione anche su lato ovest Tratto 3-4: carreggiata a 3 corsie e doppio senso di marcia, di cui una riservata a mezzi pubblici. Area parcheggi trasversali lato est Tratto 4-5: carreggiata a 2 corsie e doppio senso di marcia CICLABILE Tratto 1-2: promiscua pedonale, separata dalla parte carrabile Tratto 2-3: corsia doppio senso di marcia riservata e protetta Tratto 3-4: v. Tratto 2-3 Tratto 4-5: doppio senso di marcia su marciapiede PEDONALE Tratto 1-2: vialetto pedonale Tratto 2-3: marciapiede rialzato di circa 2,00 m ambo i lati Tratto 3-4: v. Tratto 2-3 Tratto 4-5: ambo i lati. Ciclopedonale di 2,30 m lato est, minore di 2,00 m lato ovest
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Tratto 1-2: edifici residenziali, per lo più villini, da lottizzazioni Tratto 2-3: edifici residenziali di altezza variabile da 2 a 4 piani, isolati e arretrati o comunque separati dal filo stradale Tratto 3-4: v. Tratto 2-3 Tratto 4-5: v. Tratto 2-3. Presenza di edifici di valore storico-architettonico isolati
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali abbastanza definiti Disegno urbano pressoché uniforme Limite tra zona carrabile e ciclopedonale definito principalmente da cordolo del marciapiede, dissuasori e tran-senne Limite con le aree limitrofe caratterizzato dagli elementi definenti le proprietà private (cancelli, recinzioni e siepi)



Via Sografi - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Sografi - Tratto 2-3

DENOMINAZIONE	VIA FACCIOLATI (SS 526)
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Asse di collegamento esterno, diventa asse ordinatore nel Piano Piccinato
DATI GENERALI	Strada urbana di scorrimento Sezione media: Ponte Voltabruzzo: 20,00 m Tratto 1-2: 9,00 m Tratto 2-3: 26,00 m Tratto 3-4: 16,00 m Tratto 4-5: 16,00 m Tratto 5-6: 18,00 m Tratto 6-7: 17,00 m
FRUIBILITÀ	<p>CARRABILE</p> <p>Ponte Voltabruzzo: carreggiata a 3 corsie e doppio senso di marcia. Due in direzione sud e una in direzione nord Tratto 1-2: carreggiata a due corsie e doppio senso di marcia Tratto 2-3: carreggiata a 4 corsie e doppio senso di marcia. Corsie dirette nella stessa direzione separate da fascia verde-guardrail a differenziare anche la funzione di scorrimento (centrale) a quella distributiva. Parcheggi in fila nelle corsie laterali Tratto 3-4: carreggiata a due corsie e doppio senso di marcia Tratto 4-5: v. Tratto 3-4 Tratto 5-6: v. Tratto 3-4 con aggiunta di parcheggi in fila ambo i lati Tratto 6-7: v. Tratto 3-4</p> <p>CICLABILE</p> <p>Ponte Voltabruzzo, tratto 1.2, tratto 2-3: assente Tratto 3-4: ambo i lati su corsia riservata Tratto 4-5, tratto 5-6, tratto 6-7: v. Tratto 3-4</p> <p>PEDONALE</p> <p>Ponte Voltabruzzo: marciapiede rialzato di sezione 1,65 m ambo i lati Tratto 1-2, tratto 2-3: assente Tratto 3-4: marciapiede di sezione 2,50 ambo i lati Tratto 4-5, tratto 5-6, tratto 6-7: v. Tratto 3-4</p>
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	<p>Ponte Voltabruzzo: -- Tratto 1-2: verde privato/agricolo Tratto 2-3: edifici residenziali su 2-3 piani a p.t. Isolati e arretrati rispetto al fronte stradale Tratto 3-4: edifici residenziali su 2-3 piani, talvolta con attività a p.t., isolati e arretrati rispetto al fronte stradale Tratto 4-5: v. Tratto 2-3 Tratto 5-6: v. Tratto 3-4. In linea di massima anche nel caso di edifici con attività al p.t. risultano distaccati dal fronte. Qualche caso sporadico di edifici oltre i 4 piani. Tratto 6-7: v. Tratto 5-6</p>
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	<p>Allineamenti stradali abbastanza definiti Disegno urbano pressoché uniforme Limite tra zona carrabile e ciclopedonale definito principalmente da cordolo del marciapiede Limite tra area pedonale e ciclabile definito da filari di alberi Limite con le aree limitrofe caratterizzato dagli elementi definenti le proprietà private (cancelli, recinzioni e siepi) Notevole presenza di verde privato</p>



Via Facciolati - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Facciolati - Tratto 5-6



DENOMINAZIONE	VIA G. ACQUAPENDENTE
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Asse di collegamento esterno, diventa asse ordinatore nel Piano Piccinato assieme a via P. Bembo
DATI GENERALI	Strada urbana di scorrimento Sezione media: Tratto 1-2 (Inizio Via Bembo): 15,00 m Tratto 2-3: 15,50 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2: carreggiata due corsie e doppio senso di marcia Tratto 2-3: carreggiata due corsie e doppio senso di marcia
	CICLABILE Tratto 1-2, tratto 2-3:: ciclopedonale lato est
	PEDONALE Tratto 1-2: ciclopedonale lato est di 2,00 m. Assente lato ovest Tratto 2-3:: marciapiede ambo i lati
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Tratto 1-2: v. Tratto 3-4 eccetto prevalenza di p.t uso commerciale Tratto 2-3:: Edifici condominiali su 3 piani e commercio al p.t. Isolati e arretrati. Presenza di edifici pubblici e servizi di livello urbano
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali abbastanza definiti Limite zona carrabile/pedonale definito da elementi fisici (dissuasori, cordolo, fasce verdi) Limite con le aree limitrofe caratterizzato dagli elementi definenti le proprietà private Disegno urbano pressoché uniforme



Via dell'Acquapendente(inclusa via Bembo) - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via G. d'Acquapendente - Tratto 1-2



Via G. d'Acquapendente - Tratto 2-3

DENOMINAZIONE	VIA A. DA BASSANO, VIA T. ASPETTI
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Asse di collegamento esterno, diventa asse ordinatore nel Piano Piccinato
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Strada urbana di quartiere Sezione media: Via A. da Bassano: 15,00 m Via T. Aspetti: 13,00 m (alcuni punti 8,50 m e in altri 18,00 m)
FRUIBILITÀ	CARRABILE Via A. da Bassano: carreggiata a 2 corsie e doppio senso di marcia, talvolta con parcheggi lato ovest Via T. Aspetti: asse simmetrico, due corsie per senso di marcia riservate ad auto e tram (corsia a raso). CICLABILE Via A. da Bassano, Via T. Aspetti: Su marciapiede, promiscua PEDONALE Via A. da Bassano: marciapiede uso promiscuo ciclopedonale di 2,40 m. Diventa meglio definito a partire da metà strada grazie a filari di alberi Via T. Aspetti: marciapiede rialzato di sezione inferiore a 2,00 m ambo i lati
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Via A. da Bassano: in generale edifici oltre i 3 piani isolati. Funzione sia residenziale sia mista con commercio e attività a p.t.. Arretrati rispetto al filo stradale i primi, lungo il filo stradale i secondi. Presente qualche caso di aggregazione a cortina. Via T. Aspetti: edifici residenziali con commercio e terziario a p.t., alti oltre i 3 piani e isolati
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Via A. da Bassano: allineamenti stradali solo parzialmente rispettati Limite pubblico/privato definito soprattutto da elementi fisici quali cancelli, recinti e siepi Via T. Aspetti: allineamenti stradali abbastanza definiti, malgrado la sezione assai variabile Limite tra zona carrabile e ciclopedonale a volte indicato a mezzo di barriere fisiche, altrimenti solo percettivo



Via A. da Bassano, via T. Aspetti - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via A. da Bassano



Via T. Aspetti



DENOMINAZIONE	VIA M. BUONARROTI
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Asse di collegamento esterno, diventa asse ordinatore nel Piano Piccinato <i>*Realizzato solo parzialmente rispetto alle prescrizioni di Piano. Si fa riferimento solo al tratto effettivamente realizzato</i>
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere Sezione media: Tratto 1-2: 8,75 m Tratto 2-3, Tratto 3-4: 11,00 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2: carreggiata a 2 corsie e doppio senso di marcia Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 con aggiunta di parcheggi in fila su lato ovest Tratto 3-4: carreggiata come tratti precedenti, ma lato ovest aumentato di parcheggi/aree di sosta verdi e contro-viale direzione centro separato da cordolo verde CICLABILE Assente in tutta la lunghezza PEDONALE Tratto 1-2: marciapiede rialzato ambo i lati di circa 1,00 m Tratto 2-3, tratto 3-4: v. Tratto 1-2 ma aumento a circa 1,50 m alternato o assente soprattutto verso la parte nord
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Tratto 1-2: edifici su 2-3 piani, isolati e arretrati. Procedendo verso la fine del tratto si incontra qualche edificio su 4 piani e prevalgono i p.t. destinati ad attività commerciale Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 Tratto 3-4: v. Tratto 1-2 con concentrazione di edifici su 4 piani soprattutto nella parte centrale e finale del tratto
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali solo parzialmente rispettati Limite pubblico/privato definito soprattutto da elementi fisici quali cancelli, recinti e siepi



Via M. Buonarroti - Inquadramento e individuazione dei tratti

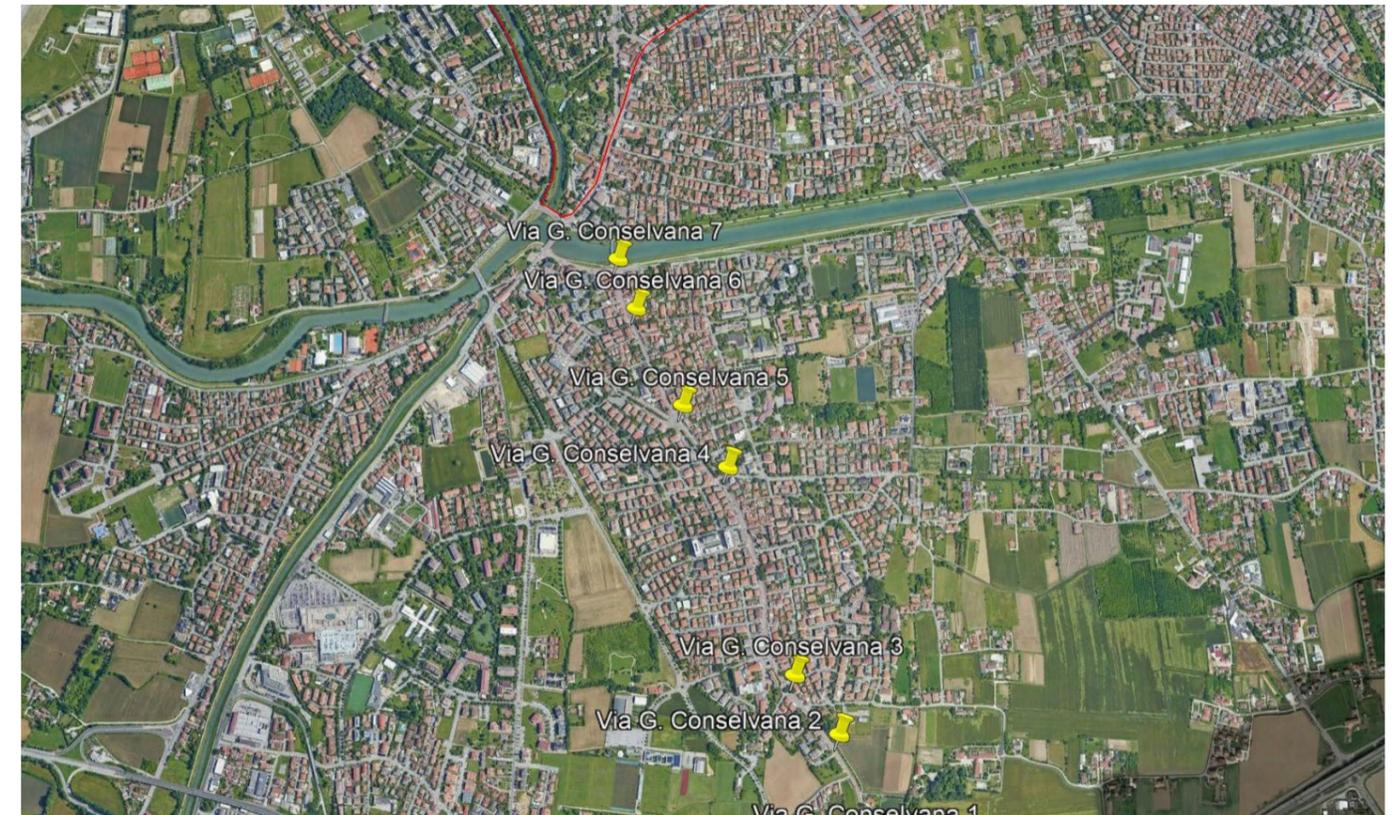


Via M. Buonarroti - Tratto 2-3



Via M. Buonarroti - Tratto 3-4

DENOMINAZIONE	VIA GUIZZA CONSELVANA
CLASSIFICAZIONE	Asse di impianto storico ante 1805 Asse di collegamento esterno, diventa asse ordinatore nel Piano Piccinato
DATI GENERALI	Strada urbana di scorrimento <u>Sezione media:</u> Tratto 1-2 :16,00 m, ma 20,00 m nel tratto iniziale e in prossimità dell'incrocio con via L. Svevo data presenza di ampia fascia verde tra la parte carrabile e il percorso pedonale ad est Tratto 2-3: 8,25 m Tratto 3-4: 16,00-18,00 m Tratto 4-5: 24,00 m Tratto 5-6:14,00 m Tratto 6-7: 15,00 m
FRUIBILITÀ	CARRABILE Tratto 1-2: carreggiata con 2 corsie e doppio senso di marcia condivise con Tram. Tratto 2-3: v. Tratto 1-2 Tratto 3-4: v. Tratto 1-2 con aggiunta di spartitraffico centrale attrezzato con pensiline Tratto 4-5: carreggiata con due corsie per senso di marcia e doppio senso di circolazione. Spartitraffico centrale a separazione dei sensi di marcia attrezzato per pensiline Tram. Presenza di parcheggi laterali Tratto 5-6: v. Tratto 1-2 eccetto fascia verde e marciapiede anziché percorso pedonale Tratto 6-7: v. Tratto precedente con spartitraffico centrale attrezzato per pensilina CICLABILE Assente PEDONALE Tratto 1-2: marciapiede assente a alto ovest. Percorso pedonale di 3,50 m nel tratto iniziale e successivamente. Ripropone fascia verde fino all'incrocio con via L. Svevo Tratto 2-3: marciapiede rialzato su ambo i lati largo 3,00 m a ovest e 2,00 m a est Tratto 3-4: marciapiede rialzato su ambo i lati largo 3,00 m a ovest e 4,20 m a est Tratto 4-5: marciapiede rialzato ambo i lati. Sezione di 4,00 m lato est e di circa 2,5 m lato ovest, salvo casi in cui esistono i parcheggi Tratto 5-6: marciapiede rialzato su ambo i lati largo 3,00 m a ovest e 2,00 m a est Tratto 6-7: v. Tratto 5-6
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	Tratto 1-2: aree agricole, presenza sporadica di edifici Tratto 2-3: pressoché ineditato il lato est. Edifici residenziali di 2-3 piani isolati e arretrati rispetto al filo stradale Tratto 3-4: Edifici residenziali da 2-3 piani (massimo 4) spesso con p.t. destinato ad attività. Isolati e arretrati ri-spetto al filo stradale Tratto 4-5, tratto 5-6, tratto 6-7: v. tratto 3-4
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	Allineamenti stradali abbastanza definiti Limite zona carrabile/pedonale definito da elementi fisici (dissuasori, cordolo, fasce verdi) Limite con le aree limitrofe caratterizzato da ampie zone di distacco Disegno urbano pressoché uniforme



Via Guizza Conselvana - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Guizza Conselvana



DENOMINAZIONE	VIA VENEZIA (Tratto ante 1805) - VIA TOMMASEO
CLASSIFICAZIONE	Via Venezia - Asse di impianto storico ante 1805; asse di accesso diretto alle Mura Via Tommaseo - Asse di impianto storico ante 1920; asse di collegamento
DATI GENERALI	Strada urbana di quartiere a vocazione commerciale di prossimità nei primi tratti, strada urbana di scorrimento verso i tratti finali Sezione media: Tratto 1-2 (via Venezia): 22,00 m Tratto 2-3 (via Venezia): 22,00 m Tratto 3-4 (via Venezia): 26,00 m Tratto 4-5 (via Tommaseo): 22,00 m Tratto 5-6 (via Tommaseo): 22,00 m Tratto 6-7 (via Tommaseo): variabile tra 15,00 m e 18,00 m Tratto 7-8 (via Tommaseo): variabile tra 10,00 m e 14,00 m
FRUIBILITÀ	<p>CARRABILE</p> <p>Tratto 1-2 (via Venezia): carreggiata a 4 corsie e doppio senso di marcia Tratto 2-3 (via Venezia): v. Tratto 1-2 con aggiunta di parcheggi in fila lato sud Tratto 3-4 (via Venezia): v. Tratto 1-2 Tratto 4-5 (via Tommaseo): carreggiata a 4 corsie e doppio senso di marcia Tratto 5-6 (via Tommaseo): carreggiata a 3 corsie. Due in direzione est, una in direzione ovest Tratto 6-7 (via Tommaseo): carreggiata variabile da 3-4 corsie. Promiscuo mezzi pubblici/privati (tratti di corsie riservate ai mezzi pubblici) Tratto 7-8 (via Tommaseo): carreggiata a 2 corsie e doppio senso di marcia</p> <p>CICLABILE</p> <p>Tratto 1-2 (via Venezia): promiscua su marciapiede ambo i lati Tratto 2-3 (via Venezia): v. Tratto 1-2 Tratto 3-4 (via Venezia): promiscua su marciapiede lato nord, corsia riservata su marciapiede lato sud Tratto 4-5 (via Tommaseo): su marciapiede a senso unico lato sud, doppio senso separata da marciapiede lato nord Tratto 5-6 (via Tommaseo): su parte carrabile lato sud, su marciapiede lato nord. Tratto 6-7 (via Tommaseo): su marciapiede solo lato nord Tratto 7-8 (via Tommaseo): assente</p> <p>PEDONALE</p> <p>Tratto 1-2 (via Venezia): marciapiede rialzato di sezione 2,80 m lato sud, 3,40 m lato nord Tratto 2-3 (via Venezia): v. Tratto 1-2 Tratto 3-4 (via Venezia): marciapiede rialzato protetto da filari di alberi di sezione pari a circa 5,00 m ambo i lati Tratto 4-5 (via Tommaseo): ambo i lati. Sezione mista ciclopedonale di 2,70 m lato sud. Sezione solo pedoni 3,00 m lato nord Tratto 5-6 (via Tommaseo): rialzato di 2,00 m lato sud, 4,00 m lato nord Tratto 6-7 (via Tommaseo): marciapiede rialzato ambo i lati di sezione tra 2,00-2,50 m Tratto 7-8 (via Tommaseo): marciapiede rialzato di sezione 1,25 m ambo i lati</p>
CONTESTO (EDIFICI E AREE DI BORDO)	<p>Tratto 1-2 (via Venezia): aree ed edifici con servizi pubblici Tratto 2-3 (via Venezia): v. Tratto 1-2 Tratto 3-4 (via Venezia): edifici Università di Padova lato sud. Edifici per servizi (Università) ed attività commerciali di livello urbano lato nord Tratto 4-5 (via Tommaseo): edifici per servizi e attività di livello urbano lato nord (Fiera di Padova). Edifici residenziali di 2-3 piani con attività a piano terra, sia aggregati cortina, sia isolati lato sud. Presenza di edifici di valore storico-architettonico Tratto 5-6 (via Tommaseo): Fiera di Padova lato nord. Edifici principalmente residenziali con attività a p.t., di altezze diverse (da 2 a 6 piani) isolati o a blocco. Arretrati rispetto al filo stradale. Presenza di edifici di valore storico-architettonico Tratto 6-7 (via Tommaseo): edifici residenziali semplici e residenziali con attività a p.t. di altezza inferiore ai tratti precedenti (salvo qualche eccezione). Isolati, a blocco o in linea al lato sud. Edifici pubblici lato nord Tratto 6-7 (via Tommaseo): edificato assai diversificato, nelle tipologie e nelle altezze. Elementi comuni: attività p.t., aggregazione a cortina o comunque a formare fronte compatto. Presenza rilevante di edifici di pregio e di portici.</p>
ANALISI DEL DISEGNO URBANO	<p>Allineamenti stradali abbastanza definiti, malgrado la sezione assai variabile Limite tra zona carrabile e ciclopedonale prevalentemente percepibile Limite con le aree limitrofe scandito essenzialmente dal trattamento delle aree di pertinenza e di distacco</p>



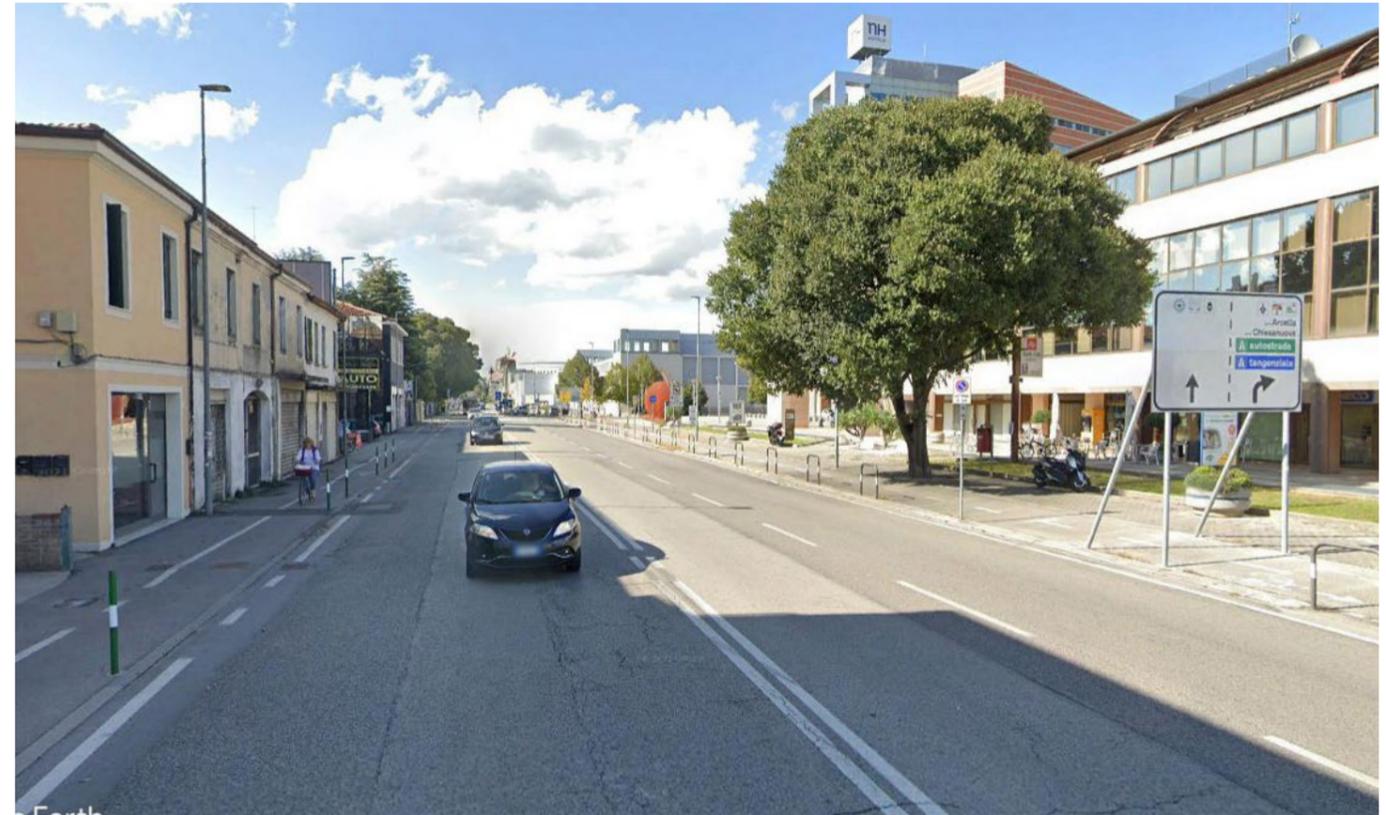
Via Venezia, via Tommaseo - Inquadramento e individuazione dei tratti



Via Venezia - Tratto 1-2



Via Venezia - Tratto 3-4



Via Venezia - Tratto 4-5



Via Tommaseo - Tratto 6-7



Via Tommaseo - Tratto 7-8



02 LINEE GUIDA



2.1 Individuazione degli assi storici: l'asse anulare delle Mura e gli assi ordinatori

L'indagine effettuata ha permesso di selezionare i tracciati e di individuare due diverse categorie: asse anulare delle Mura e assi ordinatori.

L'ASSE ANULARE DELLE MURA

L'"asse anulare delle Mura" è l'anello costituito dai tracciati di impianto precedente al 1805 o comunque non posteriore al 1920, sui quali si attestano edifici di pregio o emergenze storico-architettoniche e che hanno preservato, anche solo potenzialmente, il loro carattere storico.

"Potenzialmente" significa che il tracciato è portavoce della memoria insediativa della città e pertanto deve essere necessariamente preservato non solo come elemento fine a se stesso ma soprattutto come parte del contesto.

Tali elementi sono ubicati per lo più lungo il perimetro esterno delle Mura rinascimentali e individuano una corona viaria tutt'oggi immediatamente riconoscibile. L'impronta impressa sulla pianta è piuttosto forte, permette di orientarsi facilmente osservando la città dall'alto e di intuire la presenza delle Mura anche laddove le Mura stesse non sono percettibili.

In questo caso la relazione con un contesto dall'identità storica così marcata (quello delle Mura appunto) fa dell'*asse anulare delle Mura* un elemento di valenza storica, paesaggistica, identitaria ed ecologica.

Necessita pertanto di un progetto di valorizzazione fatto di azioni integrate rivolte non solo all'elemento lineare ma anche e soprat

tutto all'area di bordo, anche ai fini della realizzazione del "**Parco delle Mura e delle Acque**".

GLI ASSI ORDINATORI

La seconda famiglia di tracciati riguarda gli assi viari che seppur di impianto prevalentemente ottocentesco o comunque già identificati dagli strumenti della prima metà del Novecento, non hanno sviluppato e/o conservato dei caratteri tali da poter riconoscere loro una certa valenza storica, né paesaggistica.

Buona parte di questi tracciati rappresentavano le direttrici di accesso diretto alla città, in quanto assi entranti/uscenti dalle porte storiche.

In buona parte corrispondono a quelli individuati in Figura 2 (analisi su carta storica del *Kriegskarte von Zach*) come "*assi di accesso diretto alle Mura*" e corrispondenti alle attuali: via Sorio (P.ta Saracinesca, non più esistente, e P.ta San Giovanni), via Palestro, (P.ta San Giovanni), via Vicenza (P.ta Savonarola), viale Codalunga (Porta omonima, abbattuta), la parte storica di via Venezia (P.ta Portello), via Facciolati (P.ta Pontecorvo), via G. d'Acquapendente (P.ta Santa Croce).

Allo stesso gruppo appartengono anche gli assi che storicamente permettevano i collegamenti con l'esterno, quali: via Bezzecca, via A. da Bassano, via M. Buonarroti, via T. Aspetti, via Venezia (nel tratto indicato come "Strada di treviso"), via Sorografi, via

G. Conselvana.

Tratto comune a tali tracciati è la funzione di connessione e non è un caso se quasi tutti siano stati individuati i raggi della stella alla base del Piano Piccinato, che vedeva in essi non solo dei mezzi di comunicazione ma anche le direttrici di espansione della città.

Tali tracciati congiungono le Mura alla Città storica e rappresentano i principali nuclei della città policentrica.

Potremmo dire che "sostengono" la città consolidata sviluppatasi a partire dal Piano del 1954 divenendo così testimoni della prima grande espansione urbana di Padova e pertanto, sebbene privi di valenza storica, meritano attenzione come "assi ordinatori". Il contesto di riferimento è quello dei tessuti immediatamente prossimi alla città storica, con edifici di tipo isolato (villini) e funzione prevalentemente residenziale, tra cui emerge talvolta qualche manufatto o complesso edilizio di carattere storico-architettonico e/o paesaggistico.

Su tali assi sarebbe opportuno concentrare azioni mirate alla ridefinizione del disegno urbano in modo tale da permetterne la trasformazione da semplice asse di collegamento a spazio pubblico di qualità.

Un caso a sé è rappresentato da Corso del Popolo, nato con lo scopo di collegare il "vecchio" centro a quello "nuovo", che all'epoca andava designandosi intorno alla stazione. In un'ottica di semplificazione si è convenuto di inserire tale asse tra quelli ordinatori, includendo anche via U. Foscolo. Lo stesso dicasi del sistema Via Tommaseo - Via Venezia storica che, seppur seguendo una direzione diversa, sono stati senz'altro una linea guida per lo sviluppo di quella porzione di città immediatamente dopo l'avvento della ferrovia.

Via Ariosto rappresenta un caso a sé poiché pur essendo parallelo alle Mura e individuabile solo dopo il 1954, ai fini della nostra analisi è quello che ci permette di completare il ring considerate a linterruzione verso il Bastione Castelnuovo.

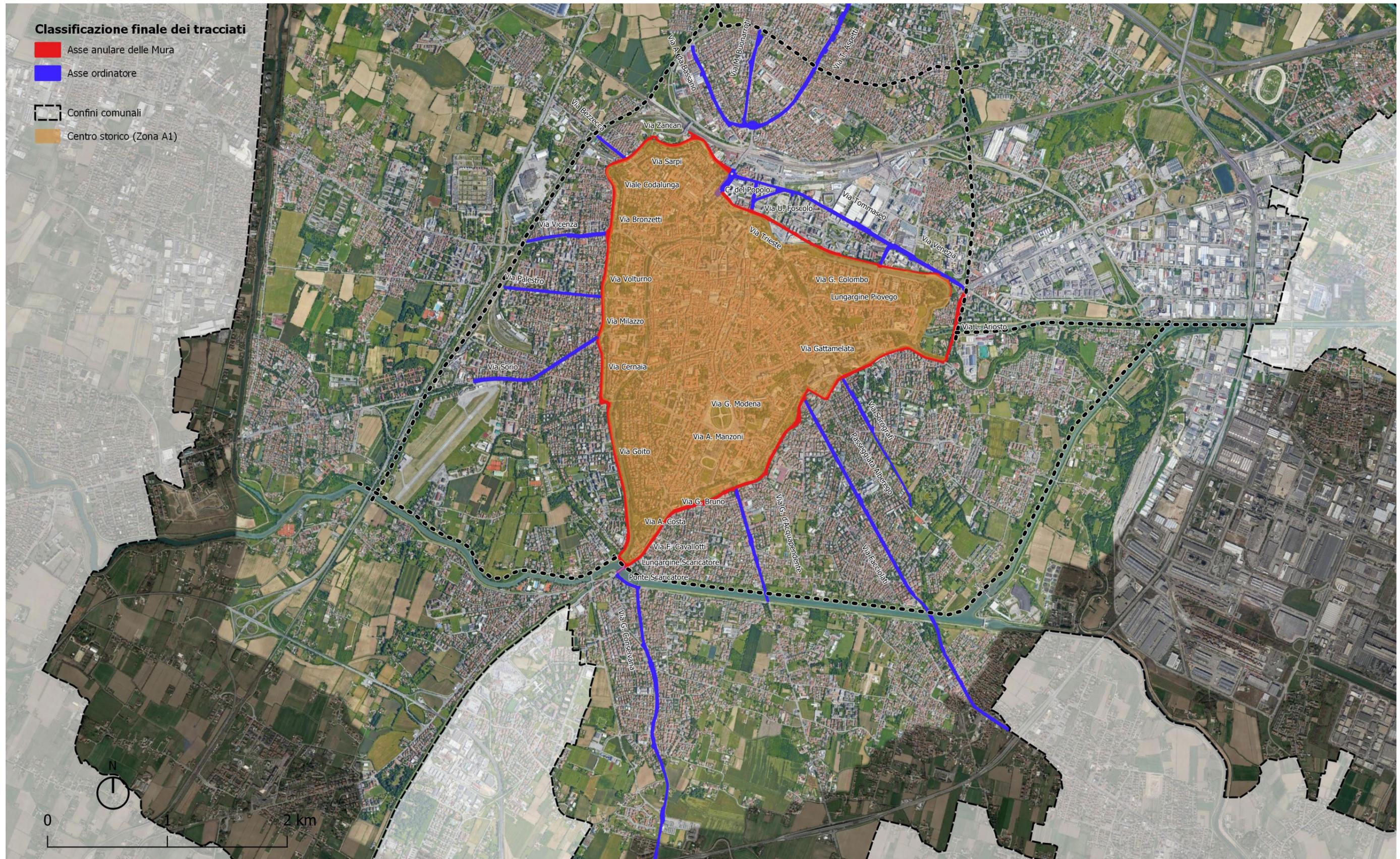


Figura 8 - Classificazione finale dei tracciati

2.2 Articolazione dei fronti urbani prospicienti gli assi

Dall'analisi del rapporto con il contesto ed in particolare con il costruito è emerso che tra l'edificato prospiciente gli assi di interesse storico-urbanistico è possibile individuare non solo edifici di conclamato interesse storico-architettonico e/o paesaggistico, ma anche di alcuni fronti urbani meritevoli di attenzione proprio in virtù della loro modalità di aggregazione.

Si tratta di casi sporadici che emergono all'interno del tessuto urbano in cui si collocano, quello della città consolidata, dove predomina l'edificio di tipo isolato.

In un contesto simile tali fronti urbani conservano memoria di un sistema aggregativo tipico dei centri storici in generale e presente anche nella Padova antica, contribuendo al mantenimento dell'identità morfologica di alcuni brani di città.

La modalità aggregativa del fronte urbano è quella che stabilisce, tra tutte, il rapporto più forte con la strada su cui si attesta ed è anche quella che consente la strutturazione degli isolati.

In caso di interventi sui fronti urbani, pertanto, occorrerebbe valutare non solo le singole componenti ma soprattutto elementi quali: l'attacco a terra, la presenza di portici, il profilo d'insieme, ecc.. ed è per tale motivo che ad essi si fa riferimento nel "Prontuario per la qualità urbana".

Con riferimento alla componente edilizia strutturante il fronte urbano, è possibile individuare tre categorie:

a. Fronti urbani di **tipo "A"**, di rilevanza storico-urbanistica, costituiti prevalentemente

da edifici di interesse storico-architettonico, manufatti ed elementi edilizi, talvolta spazi aperti di rilevanza ambientale e identitaria che conferiscono così al fronte edificato valore anche dal punto di vista paesaggistico. Il posizionamento di tali fronti edificati costituisce anch'esso elemento di pregio trovandosi, nella maggior parte dei casi, in prossimità delle Mura storiche o sviluppandosi lungo assi che costituiscono di per sé un prolungamento delle arterie principali del Centro storico.

Costituiscono la maggior parte dei fronti urbani individuati e sono per buona parte formati da edifici di valore storico-architettonico risalenti al tardo Ottocento o, al più tardi, agli inizi del Novecento. Gran parte degli edifici componenti tali fronti è stata individuata tra le "Architetture del Novecento" e, pertanto, già oggetto di tutela per le caratteristiche intrinseche. Il mantenimento di tali fronti è fondamentale per la preservazione del disegno degli isolati strutturanti Corso del Popolo e l'intero quartiere immediatamente a nord della città storica.

b. Fronti urbani di **tipo "B"**, di rilevanza tipologica, costituiti prevalentemente da edifici di rilevanza tipologica, morfologica e paesaggistica;

c) Fronti urbani di **tipo "C"**, costituiti dalla prevalenza di edifici di interesse architettonico o testimoniale intervallata da edifici di scarso valore intrinseco.

Queste ultime due categorie si collocano prevalentemente in prossimità dei fronti di tipo "A" e nella porzione di città consolidata



Fronte urbano Tipo A



Fronte urbano Tipo B



Fronte urbano Tipo C (nel riquadro rosso l'edificio individuato tra le "Architetture del Novecento")

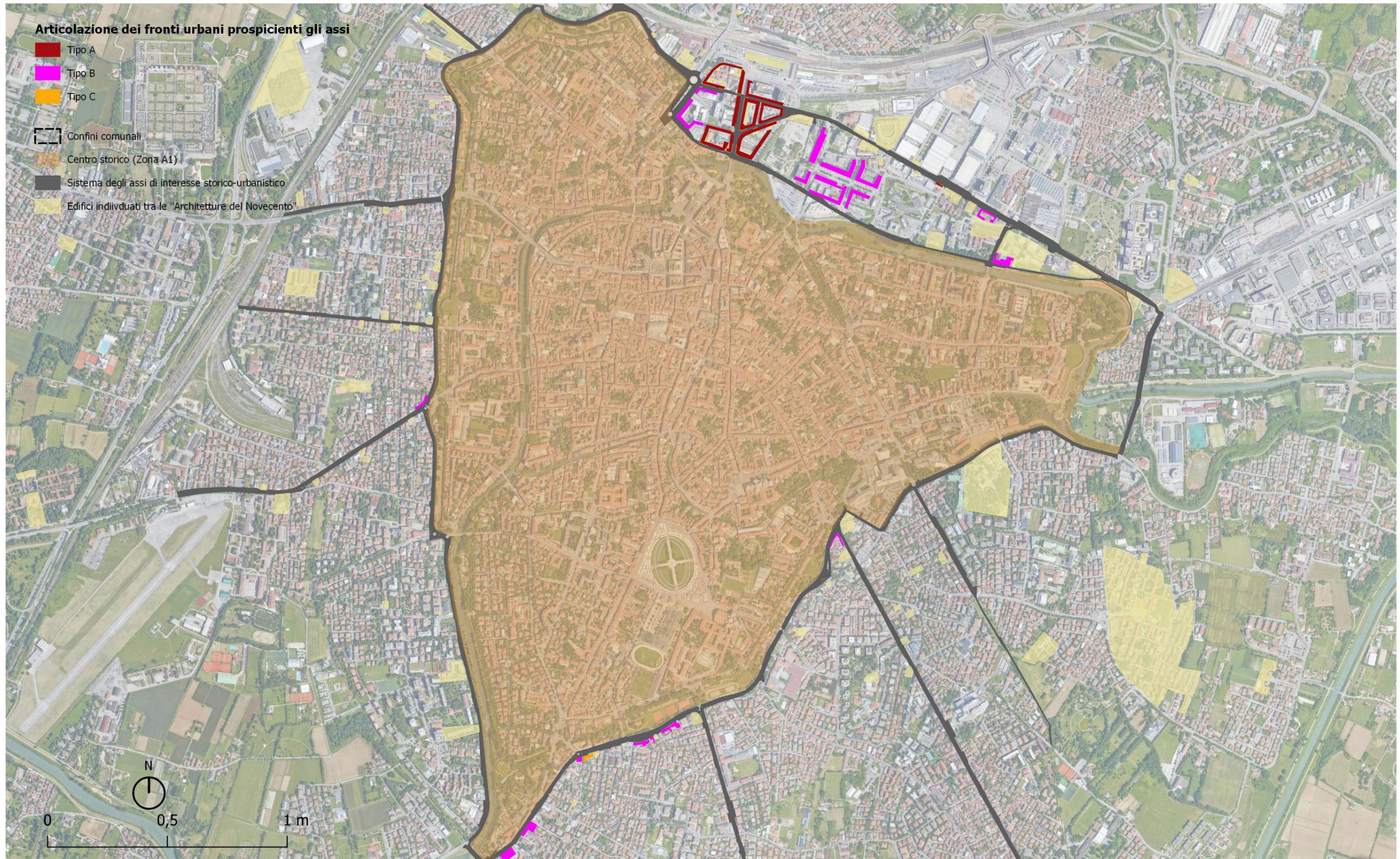


Figura 9 - Localizzazione dei fronti urbani meritevoli di attenzione



2.3 Sintesi critica e primi spunti progettuali

La fase precedente ha permesso di individuare due macrocategorie di tracciati:

- **l'asse anulare delle**, riconducibile all'anello viario che corre esternamente alle Mura cinquecentesche;
- **gli assi ordinatori**, riconoscibili negli assi di collegamento confermati dal Piano Piccinato come direttrici preferenziali per l'espansione della città.

In entrambe le categorie si nota una certa fedeltà all'impianto originario, per lo meno per ciò che attiene il tracciato di impostazione e gli allineamenti, così come non emergono gravi problemi per ciò che attiene la strutturazione dell'asse in termini progettuali e per lo più strettamente ingegneristici. Tuttavia, soprattutto grazie all'analisi del disegno urbano emerge un problema essenziale e comune ad entrambe le categorie: scarsa o parziale identità e/o riconoscibilità del disegno urbano.

Se nel caso degli assi ordinatori tale carenza meriterebbe di essere risolta essenzialmente ai fini di un incremento della qualità urbana, fisica e percettiva, lo stesso non può dirsi nel caso dei tracciati costituenti l'anello delle Mura.

Il lavoro che segue vuole proprio concentrarsi su questo brano di città al fine di comprendere quali siano i punti di forza e debolezza di tale sistema per poi proporre una serie di esempi e linee guida, quali suggerimenti da adottare per valorizzare il sistema dell'anello delle Mura.

Va da sé che l'oggetto non sarà solo l'elemento lineare, ma anche e soprattutto lo spazio pubblico circostante.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<p>DIMENSIONI Dimensioni della sezione adeguate a soddisfare i criteri per la sicurezza stradale</p> <p>FRUIBILITÀ Presenza costante del marciapiede Presenza, quasi totale, di pista ciclabile Presenza di aree destinate alla sosta Presenza del trasporto pubblico locale</p> <p>CONTESTO Prossimità alle Mura rinascimentali e al centro storico Presenza di edifici di pregio (valore storico-architettonico) Presenza di fronti edificati (cortine) di rilevanza sia architettonica sia paesaggistica Presenza di verde pubblico di valore (Parco delle Mura, P. Cernaia,...) Presenza di verde privato (es. siepi) Presenza di aree attrezzate</p> <p>DISEGNO URBANO Allineamenti stradali quasi sempre rispettati Disegno dell'asse lineare, pressoché costante e funzionale alle esigenze di base della circolazione (anche quando variabile) Arretramenti delle proprietà private rispettosi degli allineamenti stradali Presenza di filari di alberi Presenza di elementi di arredo urbano Presenza di illuminazione pubblica Riconoscibilità degli attraversamenti pedonali grazie al cambio di pavimentazione (differenziazione cromatica) agli incroci principali</p>	<p>DIMENSIONI Marciapiede di sezione troppo ridotta con problemi di sicurezza stradale per i pedoni (ad es. via F. Cavallotti)</p> <p>FRUIBILITÀ Interruzione e assenza della pista ciclabile (via Cernaia) Pista ciclabile quasi sempre su strada/banchina Assenza di una pista ciclabile lato Mura</p> <p>CONTESTO Presenza di edifici ed elementi incongrui che ostacolano la visibilità delle Mura e la fruibilità del Parco attiguo Scarsa o parziale relazione con gli edifici di pregio presenti Scarsa valorizzazione del Parco delle Mura Debole organizzazione degli spazi pubblici attrezzati, specie nelle finiture Presenza limitata di spazi pubblici attrezzati di livello locale</p> <p>DISEGNO URBANO Allineamenti stradali definiti a discapito, talvolta, delle sezioni del marciapiede Alberature talvolta sproporzionate rispetto alla sezione del marciapiede, con conseguente difficoltà di circolazione dei pedoni Limite pubblico/privato definito esclusivamente da recinzioni Scarsa riconoscibilità del ruolo assunto rispetto alla struttura urbana, nonché dell'ubicazione privilegiata. Semplicità degli elementi del disegno urbano e degli elementi di arredo Impermeabilizzazione delle aree ciclopedonali interamente in asfalto (tranne alcuni casi)</p>
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<p>Dimensioni della sezione tali da consentire l'ampliamento e il miglioramento degli spazi, soprattutto quelli destinati alla mobilità dolce</p> <p>Presenza di aree pubbliche totalmente o parzialmente libere, pertanto attrezzabili e/o convertibili</p> <p>Spazi di pertinenza degli edifici di costruzione recente ampi con possibilità di acquisizione per spazi pubblici attrezzati aree verdi o per migliorare l'assetto viario</p> <p>Riconoscimento del secondo sito UNESCO (2021) alla città di Padova</p> <p>Progetti e studi per il Parco delle Mura</p> <p>Piani e progetti afferenti alla mobilità (PUMS, Biciplan,...)</p>	<p>Occupazione impropria degli spazi destinati alla mobilità pedonale (es. lungo via Goito e via Cernaia la presenza della pista ciclabile sulla banchina stradale porta i ciclisti a muoversi sul marciapiede soprattutto per ragioni di sicurezza)</p> <p>Occupazione e/o saturazione delle aree libere con edifici incongrui, sebbene coerenti con gli strumenti vigenti</p> <p>Ulteriore scomparsa delle Mura a livello percettivo e fruitivo</p> <p>Costruzione di edifici, seppur in norma, con soluzioni di facciata poco consone al contesto (es. Piano Casa)</p> <p>Sottovalutazione dell'importanza del disegno urbano</p> <p>Possibile attuazione di piani e programmi specifici e puntuali, anche di valore, ma privi di una visione integrata</p> <p>Sviluppo turistico limitatato solo ai siti interni al centro storico e alle Mura</p>

La tabella riassume i punti chiave su cui agire al fine di ottenere un sistema integrato asse/contesto. In un'ottica di salvaguardia e valorizzazione dell'impianto urbano ad oggetto, potremmo individuare i seguenti obiettivi prioritari (di carattere generale):

• **STRUTTURA BASE DELL'ASSE**
Preservare il tracciato dell'asse, gli allineamenti e la continuità del sistema del ring.

• **FRUIBILITÀ**
Garantire un sistema di percorsi continuo e usufruibile per tutti.

• **CONTESTO**
Migliorare il rapporto con il contesto agendo sui limiti fisici e percettivi e sulle aree di confine.

• **DISEGNO URBANO**
Preservare gli elementi di base del disegno urbano e valorizzare il sistema introducendo soluzioni di dettaglio.

LINEA GENERALE
Garantire che il progetto urbano sia caratterizzato da unitarietà del disegno d'insieme e che lo stesso sia relazionato al contesto di carattere storico.

Tali obiettivi risultano strettamente allineati con quelli delineati dal PUMS e relativi al rafforzamento della mobilità dolce.

2.4 La mobilità dolce nel PUMS

Il sistema anulare delle Mura, gli assi ordinatori e, più in generale, la viabilità urbana e locale assumono un ruolo significativo anche nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Il PUMS consente l'introduzione di misure di moderazione del traffico, traducibili in un ridisegno dello spazio pubblico, nella riqualificazione degli assi e dei nodi della viabilità e negli interventi a favore della ciclabilità e pedonalità.

Il criterio guida assunto dal PUMS è la creazione di un nuovo modello di "Città 30", secondo il quale tutte le strade che non svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione generale della circolazione viaria possano utilmente subire un abbassamento generalizzato dei limiti di velocità, con conseguente possibilità di rivalutare lo spazio pubblico e di ottenere un miglior comfort urbano. Coerentemente con le previsioni in seno alla riqualificazione degli assi di interesse storico-urbanistico della presente relazione, il PUMS propone di intervenire mediante una concatenazione virtuosa di azioni sistemiche capaci anche di razionalizzare la programmazione spaziale e temporale della spesa in opere pubbliche:

- la de-sigillazione dei suoli impermeabili della viabilità nelle sue diverse declinazioni (parcheggi, slarghi, spazi di scarto, etc.);
- l'irrobustimento delle dotazioni vegetali lungo tutte le viabilità di accesso (porte di ingresso alla città) e nelle vie minori;
- la ridefinizione delle reti di smaltimento,

raccolta e trattamento delle acque.

Rispetto alla viabilità urbana e locale e agli assi di interesse storico-urbanistico, le principali Linee Guida del PUMS sono come di seguito articolate:

- migliorare la permeabilità delle strade attraverso l'eventuale sostituzione delle superfici pavimentate e impermeabili;
- implementare le infrastrutture per la ritenzione, lo smaltimento e il riciclo delle acque al fine di garantire un adeguato sistema di drenaggio urbano;
- ridurre le isole di calore attraverso l'incremento del verde e delle dotazioni vegetali, il cambiamento delle pavimentazioni;
- irrobustire le dotazioni vegetali lungo le strade, le piazze, i parcheggi e gli slarghi della città consolidata;
- migliorare le connessioni degli spazi aperti, anche attraverso un trattamento diversificato dei materiali del suolo.

La rigenerazione passa anche attraverso una riconfigurazione qualitativa di strade, piazze, slarghi e specifici spazi urbani in relazione alle possibili modificazioni nel medio periodo della mobilità urbana pubblica e privata, già anticipati dal PUMS (ZTL, zone 30, isole ambientali, etc.). L'incremento di spazi riservati a pedonalità e ciclabilità consentirà di integrare tra loro i luoghi storici e le attrezzature di uso collettivo (scuole, servizi generali, sport, tempo libero, etc.).

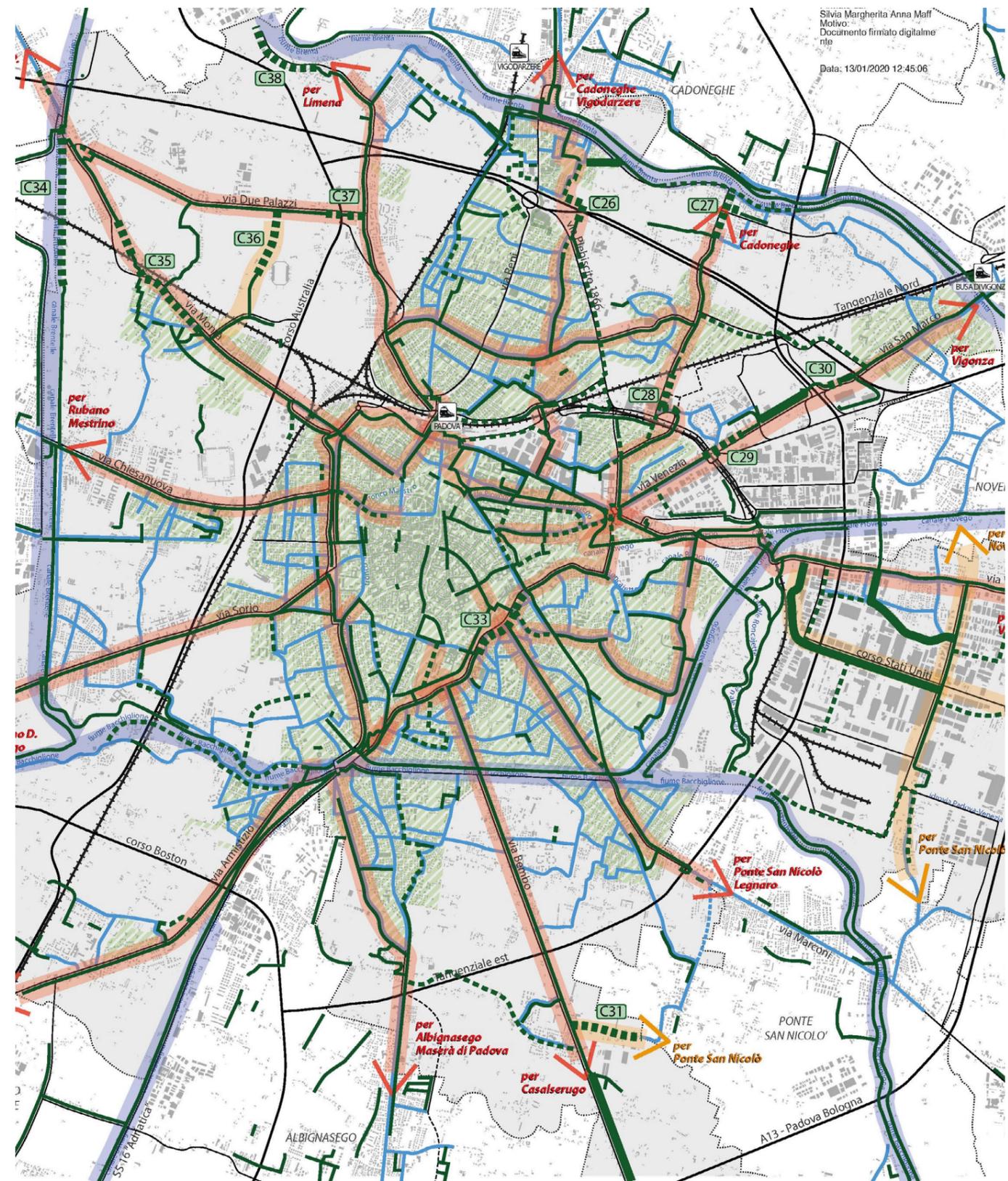


Figura 10 - PUMS Città di Padova, Ciclabilità (previsioni di piano)



2.5 Linee Guida per una città interconnessa e adattiva



- Introdurre strategie di moderazione del traffico

- Evidenziare gli attraversamenti pedonali

- Introdurre isole salvagente

I concetti di mobilità sostenibile e innovativa, ovvero a bassa impronta ecologica, cuore del PUMS, trovano eco nelle seguenti linee guida nella parte in cui concorrono allo sviluppo della mobilità dolce (pedonale e ciclabile), all'incremento dell'efficienza del trasporto pubblico e condiviso, alla moderazione dei flussi veicolari. L'attenuazione del ricorso al mezzo privato viaggia in parallelo con la capacità della città di garantire a tutti l'accessibilità a forme di trasporto e movimento alternative e al contempo in grado di competere con i sistemi di spostamento tradizionali. Un sistema simile produce uno spazio urbano migliore dal punto di vista:

- ambientale e sanitario, riducendo notevolmente l'inquinamento atmosferico e acustico;
- sociale, producendo "luoghi" anziché semplici connessioni;
- economico, in quanto una città più vivibile e sostenibile risulta anche più attrattiva.

Se il concetto di sostenibilità risulta essere, soprattutto oggi, affrontato e abbracciato su più fronti, va sottolineato che offrire degli spazi ben pensati e attraenti non basta se gli stessi non sono in grado di assicurare la sicurezza a tutti gli utenti. Sono molti i casi di spazi gradevolmente progettati ma inutilizzati e rifiutati dagli utenti poiché incapaci di offrire loro sicurezza e protezione. Nel proporre soluzioni sostenibili le seguenti Linee Guida non perdono mai di vista l'idea di una città a "rischio zero" per tutti allineandosi, così, anche al concetto di "Città 30" del PUMS, città che aspira a mantenere una velocità media di 30 km/h all'interno dell'area urbana.

a. Introdurre strategie di moderazione del traffico.

I metodi più diffusi prevedono l'introduzione di dossi artificiali, cuscinetti berlinesi e piattforme di rallentamento oppure fanno affidamento alla sincronizzazione semaforica o deviatori. Soluzioni efficaci e rodate ma poco sostenibili né tantomeno innovative. La città di domani può calmierare il traffico agendo direttamente sulla carreggiata, proponendone il restringimento. Corsie di marcia ampie sono adatte alle aree extraurbane o comunque destinate all'alto scorrimento del traffico, ma in area urbana, a maggior ragione in prossimità del centro storico, risultano inappropriate. La riduzione della corsia destinata al traffico veicolare non solo induce i conducenti a mantenere una velocità ridotta, ma permette di trasformare lo spazio residuale in area per pedoni, ciclisti, arredo urbano e infrastrutture verdi. La determinazione della sezione minima ottimizzata è rimandata alla progettazione di dettaglio e alle prescrizioni del CdS, tuttavia si assume che la sezione ideale di una corsia veicolare non dovrebbe superare i tre metri.

b. Evidenziare gli attraversamenti pedonali.

Quando si parla di sicurezza stradale un ruolo prioritario va certamente riservato agli attraversamenti pedonali. Si tratta di aree particolarmente sensibili a cambiamenti di livello e geometria, alle deviazioni, alla qualità dei materiali usati per le pavimentazioni esterne e ai sistemi di illuminazione. La progettazione influenza il comportamento pedonale guidando il pedone verso il percorso più sicuro possibile.

In generale e soprattutto in un ambiente che aspira ad essere a misura d'uomo gli attraversamenti dovrebbero:

- essere frequenti, a una distanza media di circa 150 m;
- presenti a tutti i bracci dell'intersezione;
- posizionati preferibilmente ovunque sia individuata una linea di desiderio dei pedoni.

Ciò significa ubicare e rafforzare gli attraversamenti pedonali in prossimità di luoghi maggiormente frequentati dai pedoni, come ad esempio le fermate dei mezzi di trasporto pubblico o nelle vicinanze di parchi, monumenti e altre aree sensibili ma significa anche individuare e considerare quei percorsi che, pur non essendo ufficialmente segnalati, vengono scelti dalla maggior parte dei pedoni come fasce di attraversamento perché percepiti sicuri o brevi, cosa che avviene soprattutto in prossimità di strade dalle ampie sezioni stradali.

c. Introdurre isole salvagente.

Le isole salvagente permettono al pedone di svolgere l'attraversamento in due fasi, introducendo una pausa e aumentando, così, le condizioni fisiche di sicurezza e la percezione di calma. Dovrebbero essere previste soprattutto laddove le strade risultino abbastanza larghe o laddove i volumi e le velocità di traffico rendano l'attraversamento in un'unica fase difficile e pericoloso.

Le immagini fanno riferimento alle Buone pratiche suggerite dal manuale Urban Streets Design di NACTO. Le misure indicate nelle immagini non sono da considerarsi prescrittive.

INTRODURRE STRATEGIE DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO



Restringimento delle corsie

Le corsie strette riducono la carreggiata oltre che a livello fisico anche a livello percettivo, obbligando i conducenti a maggior prudenza e al rallentamento. Lo spazio aggiuntivo può essere riorganizzato per la mobilità dolce o per le infrastrutture verdi.



Raggi di curvatura

La riduzione dei raggi di curvatura determina l'attenuazione delle velocità di svolta dei veicoli e induce un attraversamento pedonale più calmo. Al tempo stesso permette di creare intersezioni sicure e compatte.



Chicane e disassamenti

Chicane e disassamenti permettono di creare sulla carreggiata un sistema di sosta alternato, sezioni maggiori del marciapiede, isole salvagente e altre occasioni di rilievo per la sosta e la mobilità lenta. Il percorso ad "S" creato costringe il conducente a rallentare.

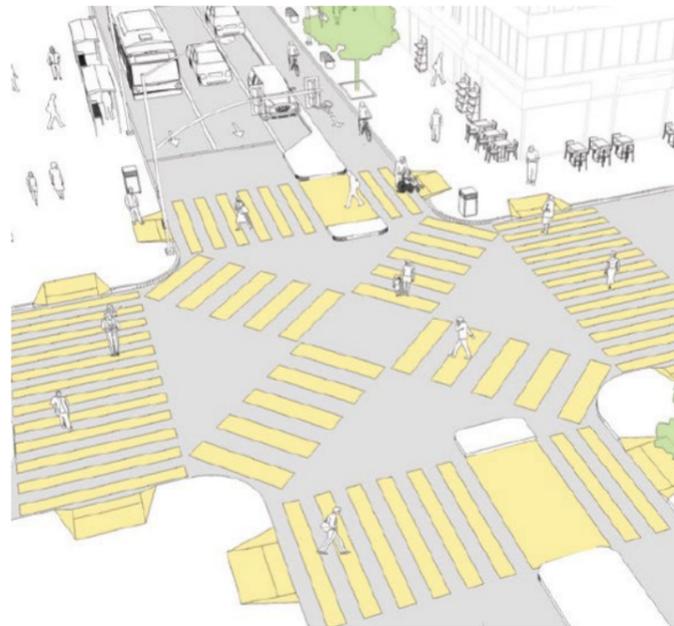


Portali (Gateway)

I portali sono posizionati agli estremi della carreggiata e sono realizzati tramite piattaforme di rallentamento, attraversamenti rialzati o avanzamento dei marciapiedi. Avvertono i conducenti dell'accesso in un'area a velocità ridotta.



EVIDENZIARE GLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

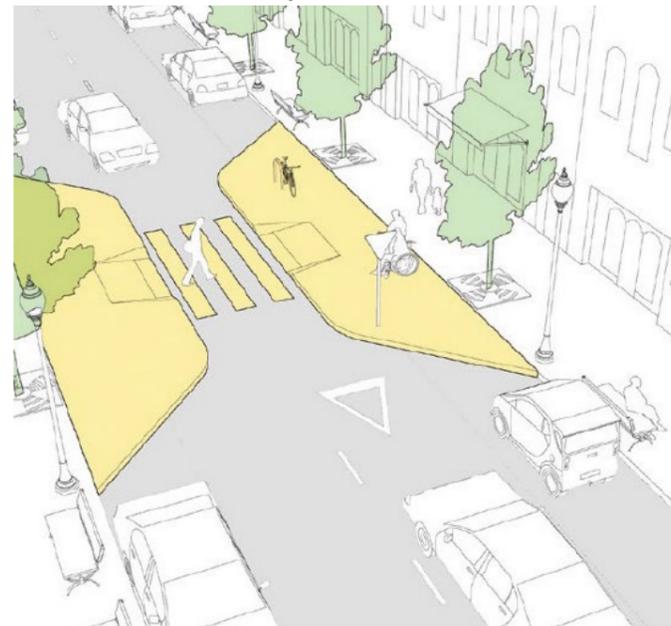


Attraversamenti pedonali rialzati

L'attraversamento in diagonale consente ai pedoni di attraversare l'incrocio in ogni direzione contemporaneamente.

Attraversamenti pedonali rialzati

Attraversamenti alle intersezioni o a metà isolato possono essere rialzati, estendendo il livello del marciapiede attraverso la strada.



Attraversamenti con moderazione del traffico

Introdurre, prima dell'attraversamento, elementi tipo dossi e rallentatori.

Attraversamento con restringimento della carreggiata

La strettoria riduce la distanza di attraversamento. Consigliato a metà isolato.

INTRODURRE ISOLE SALVAGENTE



Isole salvagente

La larghezza del varco deve essere preferibilmente uguale all'ampiezza dell'attraversamento pedonale o comunque essere larga almeno quanto il percorso libero. In caso di isola salvagente di larghezza rilevante si suggerisce l'uso di dissuasori per impedire che vengano utilizzate per la sosta e le manovre dai veicoli. I dissuasori, assieme ai cordoli, devono essere previsti anche come elementi di protezione dei pedoni. Le isole salvagente devono essere ben illuminate e chiaramente visibili ai conducenti, nonchè dotate di catarifrangenti per una maggiore visibilità notturna.

Varchi negli spartitraffico

L'inserimento di varchi negli spartitraffico centrali aumentano la frequenza degli attraversamenti pedonali e consentono di mantenere il passaggio trasversale in piano. La collocazione ideale coincide con le linee di desiderio pedonale, ovvero di fronte alle fermate dei mezzi pubblici e alle destinazioni chiave. Si suggerisce una larghezza del varco possibilmente equivalente a quella larghezza dell'attraversamento pedonale o almeno quanto il percorso libero.

2.6 Linee Guida per una città accessibile e inclusiva

PROGETTARE LO SPAZIO PEDONALE

Nella città a misura d'uomo i pedoni rappresentano una vera e propria *unità di misura*. Dopo anni di progettazione stradale a servizio dei veicoli a motore, l'uomo torna ad essere al centro dell'attenzione.

Le nuove strade nascono e vengono progettate per accogliere e soddisfare le esigenze di tutti gli utenti ma soprattutto quelle dei pedoni, coloro che, indipendentemente dall'età e dalle condizioni sociali, hanno un maggior contatto con le componenti stradali. I pedoni camminano, si siedono, sostano, attraversano le strade; sono certamente coloro che le vivono maggiormente e costituiscono, al tempo stesso, gli utenti maggiormente esposti al rischio.

Progettare per i pedoni significa rendere accessibili le strade agli utenti maggiormente vulnerabili e più sensibili al rapporto con la strada.

I pedoni necessitano di percorsi continui e liberi da ostacoli, spazi ben illuminati, fronti edilizi attraenti e spazi all'ombra dove sostare e camminare, nonché zone dove ripararsi in caso di condizioni atmosferiche avverse.

Rimandando alla scala esecutiva dimensionamenti e modulazioni specifiche, nonché alle raccomandazioni del CdS, si fa di seguito riferimento a criteri progettuali strettamente raccomandati per la realizzazione di spazi pedonali di qualità.

I suggerimenti a seguire fanno riferimento tanto sia a criteri progettuali generali, sia ad attenzioni specifiche da riservare nella progettazione dello spazio pedonale per eccellenza: il marciapiede.

CRITERI GENERALI

a. Assicurare la sicurezza dei pedoni, sia a livello fisico sia a livello percettivo.

- Gli spazi pedonali devono essere sicuri nelle diverse ore del giorno. Devono essere ben illuminati e liberi da ostruzioni, nonché garantire pendenze accessibili.
- Le intersezioni, nodi critici, dovranno essere segnalate e riconoscibili da lontano.
- Gli attraversamenti dovranno essere siano visibili e chiari, brevi e diretti. Laddove possibile ricorrere a strategie di evidenziazione, abbreviazione e protezione di tipo classico e/o sostenibile.

b. Progettare una rete pedonale tenendo conto della presenza delle diverse tipologie di pedoni.

- Considerare la compresenza di pedoni che si muovono a velocità diverse, sia per caratteristiche fisiche sia per esigenze, come anziani, bambini, disabili, sportivi.
- Organizzare gli spazi in modo tale da garantire la scorrevolezza dei diversi flussi pedonali.
- Proteggere i pedoni più lenti dai conflitti con quelli più veloci e dai veicoli a motore, ricorrendo dove necessario ad isole salvagente per gli attraversamenti più lunghi.

c. Progettare reti pedonali connesse e permeabili.

- Assicurare che marciapiedi e percorsi pedonali siano liberi, continui e non ostruiti.
- Agire sulla permeabilità incrementando il numero dei collegamenti pedonali e accor-



ciando le distanze.

- Estendere e connettere strade e percorsi terminanti in un vicolo cieco alle strade circostanti.
- Progettare accuratamente i tragitti pedonali in prossimità di destinazioni chiave quali stazioni del trasporto pubblico, parchi, scuole, aree commerciali, offrendo all'utente un'esperienza pedonale confortevole e piacevole.

d. Garantire alti livelli di accessibilità e comfort.

- I percorsi pedonali dovranno essere universalmente accessibili e leggibili, anche e soprattutto da parte delle categorie più vulnerabili, quali bambini, anziani e persone con disabilità.
- Assicurare che le reti, la gerarchia e la larghezza di percorsi e marciapiedi abbiano capacità adeguate alla funzione e al contesto. In merito a ciò fare affidamento alle prescrizioni del CdS e alle previsioni ed indicazioni contenute negli strumenti specifici.
- Prevedere ampie sezioni dei marciapiedi soprattutto nei luoghi centrali e altamente frequentati dai turisti.
- Prevedere spazi attrezzati per attività all'aperto soprattutto nelle strade urbane di quartiere e in quelle commerciali.
- Ottimizzare i percorsi pedonali in aree unicamente residenziali riducendo la sezione libera a favore di aiuole e aree verdi aggiuntive.



• Progettare lo spazio pedonale

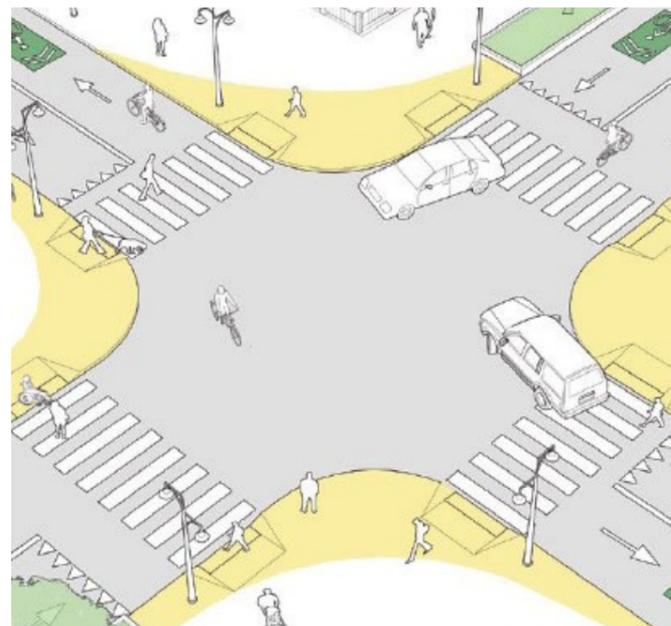
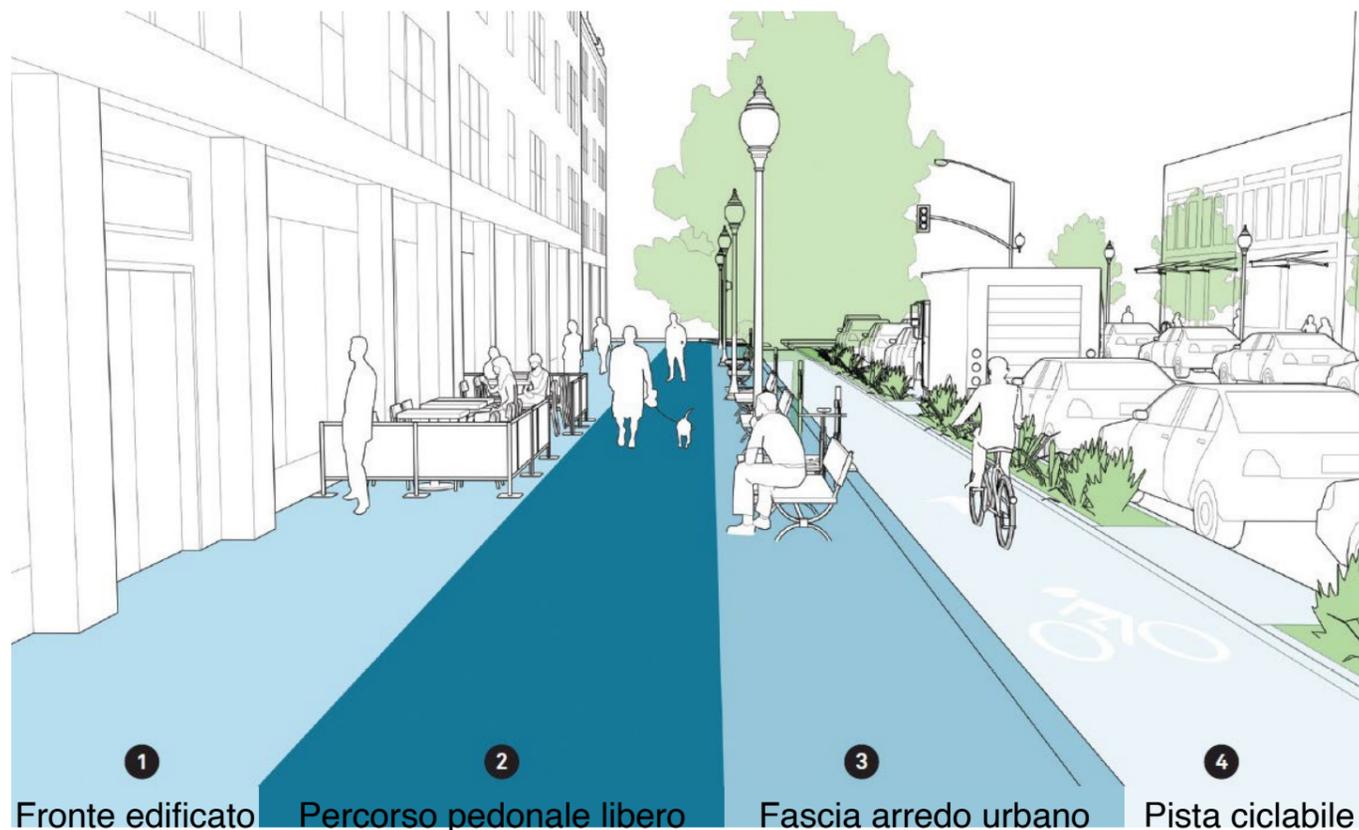


• Progettare lo spazio ciclabile



• Progettare lo spazio per le categorie vulnerabili

PROGETTARE LO SPAZIO PEDONALE: IL MARCIAPIEDE



Allineamento degli angoli

Gli allineamenti possono essere progettati anche usando materiali temporanei.



Rimozione delle corsie di svolta

La corsia viene inglobata nel marciapiede.

Lo spazio pedonale ritrova nel marciapiede la sua massima concretizzazione.

Svolgono un ruolo essenziale nella città e nella vita cittadina. Sono spazi creati ad hoc per l'accesso e la circolazione dei pedoni, aumentano la connettività. In quanto spazi pubblici, i marciapiedi attivano le strade socialmente ed economicamente ed esprimono il dinamismo e il carattere della città. In virtù del ruolo svolto all'interno della città devono essere collocati in tutte le strade urbane ed essere accessibili a tutti gli utenti. Un *buon* marciapiede è sicuro, accessibile e ben tenuto, un *bel* marciapiede, ben curato nel dettaglio e adeguatamente rapportato al contesto, risulta attraente agli occhi del fruitore. L'obiettivo di tali Linee Guida è proprio quello di fornire suggerimenti tali da rendere i marciapiedi della città un rifugio sicuro e al tempo stesso uno spazio piacevole per il pedone.

CRITERI PROGETTUALI

a. Assicurare la presenza del marciapiede in ogni strada, su entrambi i lati. Laddove non sia possibile assicurarne la presenza almeno su un lato.

- Non usare banchine né fasce di sosta laterale in sostituzione dei marciapiedi.

b. Assicurare le condizioni di sicurezza del marciapiede.

- Progettare i marciapiedi come elementi di un sistema continuo e, laddove siano necessarie interruzioni (es. ingressi edifici) fare in modo che vengano mantenute le condizioni di sicurezza per i pedoni.
- Provvedere alla separazione fi-

sica, verticale o orizzontale, tra il marciapiede e la zona carrabile.

c. Ove possibile, la dimensione dei marciapiedi deve superare i requisiti minimi.

- Promuovere interventi di allargamento dei marciapiedi, in concomitanza con l'applicazione di strategie di moderazione del traffico (bulb-out/gateway, allineamento degli angoli, rimozione della corsia di svolta)

d. Prevedere la presenza di un percorso libero, comodo e accessibile.

- La larghezza minima ideale del percorso libero dovrebbe essere tale da consentire a due persone in sedia a rotelle di sorpassarsi.
- Allocare spazio per gli ingressi degli edifici e le attività commerciali al di fuori del percorso libero.

e. Prevedere una fascia da destinare all'arredo urbano e a tutti gli elementi accessori.

- Collocare arredo urbano, alberi e utenze nella fascia predestinata. In questo modo si preserva il percorso libero e si assicura una zona di filtro tra quest'ultima e quella carrabile.
- Dove possibile prevedere un buffer aggiuntivo tra la sfera pedonale e la sede carrabile.

f. Adeguare il disegno urbano a quello del contesto di inserimento.

Prestare attenzione alla zona del fronte edilizio e all'attacco a terra (linea di congiunzione tra proprietà).



PROGETTARE LO SPAZIO CICLABILE

La bici rappresenta uno dei mezzi di trasporto maggiormente utilizzati dagli abitanti di Padova. Con circa 162 km di piste ciclabili la città si posiziona sempre ai piani alti nelle classifiche delle città più ciclabili d'Italia. Con tali presupposti e alla luce di un'ulteriore promozione di sistemi di spostamento alternativi e sostenibili, non stupisce che il potenziamento della rete ciclabile rappresenti uno degli obiettivi maggiormente a cuore dell'Amministrazione. Il Comune di Padova ha recentemente approvato il nuovo *Bici masterplan di Padova 2018/2022* che aggiorna il precedente Piano della ciclabilità (*Bici masterplan 2010/2015*), si collega al PUMS ed è:

- basato sul concetto di rete, continuità e sicurezza;
- riferito ad opere stradali per i ciclisti definite standard di qualità dei percorsi ciclabili, resi riconoscibili da tutti gli utenti della strada tramite l'enfaticizzazione della segnaletica orizzontale e verticale;
- promuovere delle azioni e dei servizi per lo sviluppo ciclistico urbano.

Il Piano citato rappresenta senza ombra di dubbio lo strumento di massimo riferimento per ciò che attiene la progettazione della rete ciclabile. Ad esso si associano le seguenti Linee Guida con l'obiettivo di individuare i criteri base per la creazione di spazi ciclabili di qualità.

a. Progettare reti ciclabili comprensive e sicure per ciclisti di tutte le età e abilità.

- Le infrastrutture ciclabili devono assicurare che le diverse tipologie di fruitori (dal ciclista amatoriale a quello esperto, passando per il rider addetto alle consegne) siano liberi di

muoversi senza intralciarsi reciprocamente.

- Le sezioni ciclabili devono essere mantenute libere da ostacoli e detriti e ben illuminate. La manutenzione, in questo caso, risulta fondamentale per evitare situazioni di pericolo e incidenti ai fruitori.
- Dove possibile prediligere la creazione di percorsi *in sede propria*.
- Il percorso libero ciclabile deve offrire una superficie piana e una larghezza preferibilmente pari a quella prevista dalla normativa per gli stessi percorsi ciclabili.
- In generale e soprattutto nel caso di infrastrutture ciclabili *dedicate* garantire la presenza di elementi di separazione dal traffico veicolare (es dissuasori, cordoli) o di una zona cuscinetto da attrezzare a verde.

b. Assicurare un alto livello di connettività e continuità dei percorsi.

c. Garantire alti livelli di comfort e qualità.

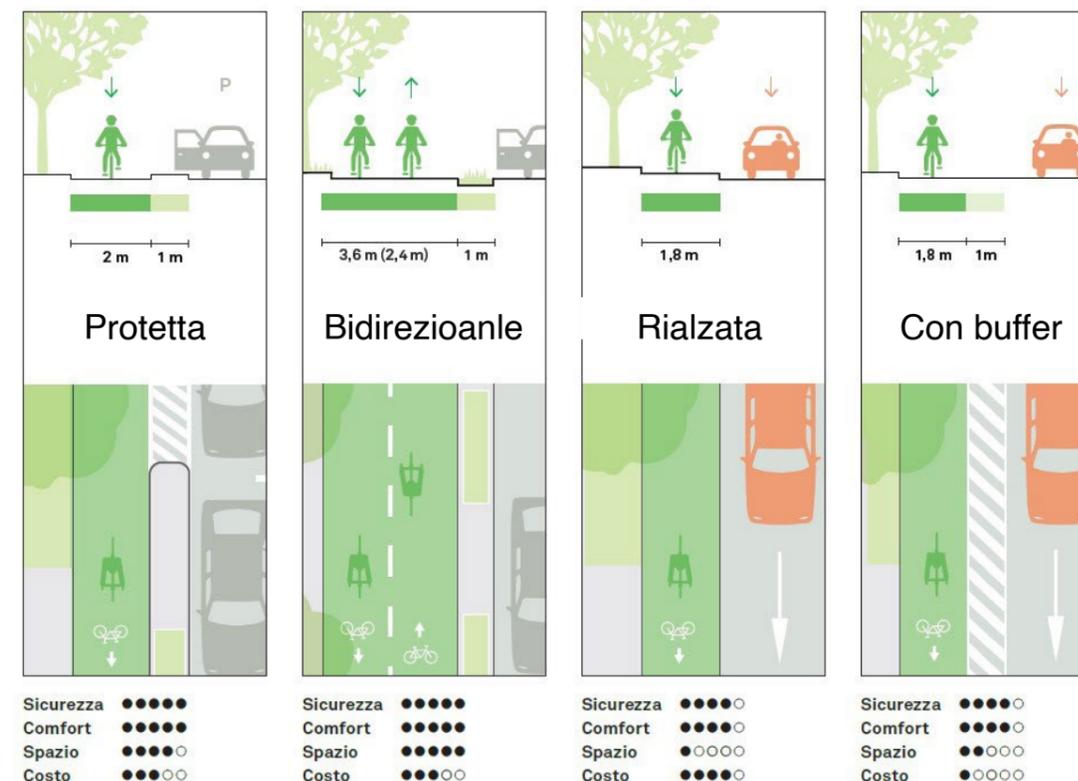
- La qualità dell'infrastruttura, le dimensioni del percorso e della zona cuscinetto dovranno essere adeguate alla tipologia di percorso e al volume di traffico auspicato, nonché relazionate al contesto.

- Dovranno essere garantiti l'uniformità delle superfici, il corretto drenaggio e la presenza di verde, quest'ultimo soprattutto per favorire la protezione e l'ombreggiatura.

d. Garantire la visibilità e il riconoscimento dei percorsi destinati ai ciclisti usando segnali per i ciclisti e segnaletica orizzontale.



Pedalata storica a Padova (fonte: Web)



PROGETTARE LO SPAZIO PER LE CATEGORIE VULNERABILI

La necessità di creare città sicure e inclusive rappresenta un obiettivo di fama mondiale tanto da essere stato ribadito nell'Obiettivo n° 11 delle Nazioni Unite. In un'ottica di revisione degli spazi percorribili e di promozione della mobilità lenta, un occhio di riguardo va proprio dedicato alle persone affette da disabilità, parziali e totali. È un dovere progettare dei percorsi in grado di accogliere e di garantire la sicurezza di tali persone, dar loro la possibilità di usufruire e godere di strade trasformate in spazi pubblici. Nel pieno rispetto di quanto disposto dalla normativa ad hoc (L. 13/1989) sull'eliminazione delle barriere architettoniche, le seguenti linee guida fanno riferimento agli elementi essenziali da inserire all'interno, all'interno dei percorsi pedonali, al fine di permettere a tutti i cittadini e i visitatori di percorrere liberamente la città. Garantire l'accessibilità universale non rappresenta solo un obbligo di legge ma anche un modo per accrescere il livello di qualità urbanistica della città e degli spazi pubblici. Le strategie fanno riferimento a:

a. Inserimento di scivoli pedonali.

Gli scivoli pedonali sono piani inclinati che garantiscono l'accessibilità al marciapiede alle persone su sedia a rotelle e a tutti gli altri mezzi per la deambulazione ausiliaria. Agevolano inoltre il passaggio di passeggeri, carrelli e bagagli pesanti. Vanno sempre inseriti in continuità del marciapiede, salvo casi in cui è prevista l'ubicazione parallela per insufficienza di spazio e risulta difficile realizzare un atterraggio superiore. A livello strutturale sono composti da tre elementi: pendenza, atter-

raggio superiore e pendenti laterali.

Scivolo

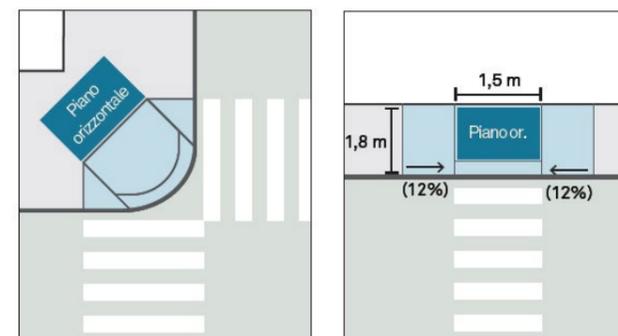
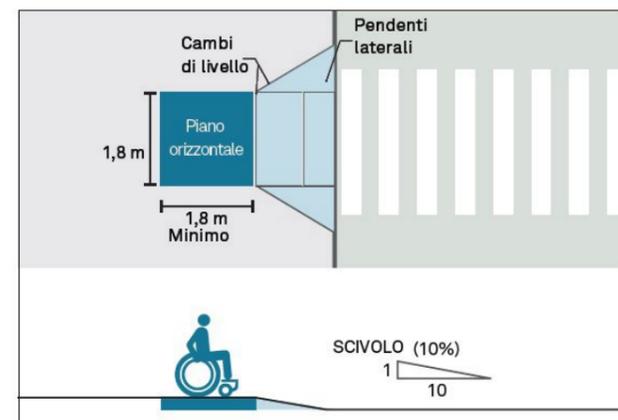
Va costruito con materiali antiscivolo e avere dislivello ideale dell'8% e massimo del 10%.

Piano orizzontale

Si trova nella parte superiore dello scivolo e permette di accedere attraverso le pendenti laterali.

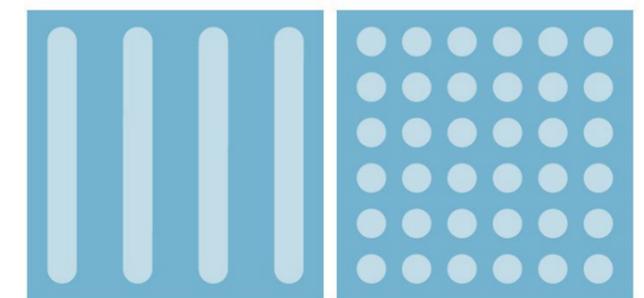
Pendenti laterali

Servono a prevenire i rischi di inciampo. Il dislivello non deve superare il 10%.



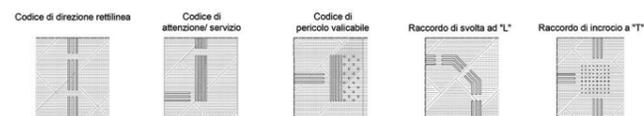
b. Inserimento di superfici rilevabili.

Prevedere la presenza di fasce percorribili, interne al marciapiede o condivise, rivestite con pavimentazione podotattile. Applicare lo stesso trattamento anche agli scivoli del marciapiede. Per la progettazione delle superfici podotattili valgono le stesse misure delineate per i percorsi in cui si inseriscono, riservando un accento maggiore alla garanzia della continuità e della manutenzione di tali percorsi data la delicatezza dei fruitori. Le superfici podotattili devono avere un aspetto distintivo con significato uniforme al fine di allertare le persone in fase di avvicinamento a una zona di conflitto fra auto e pedoni.

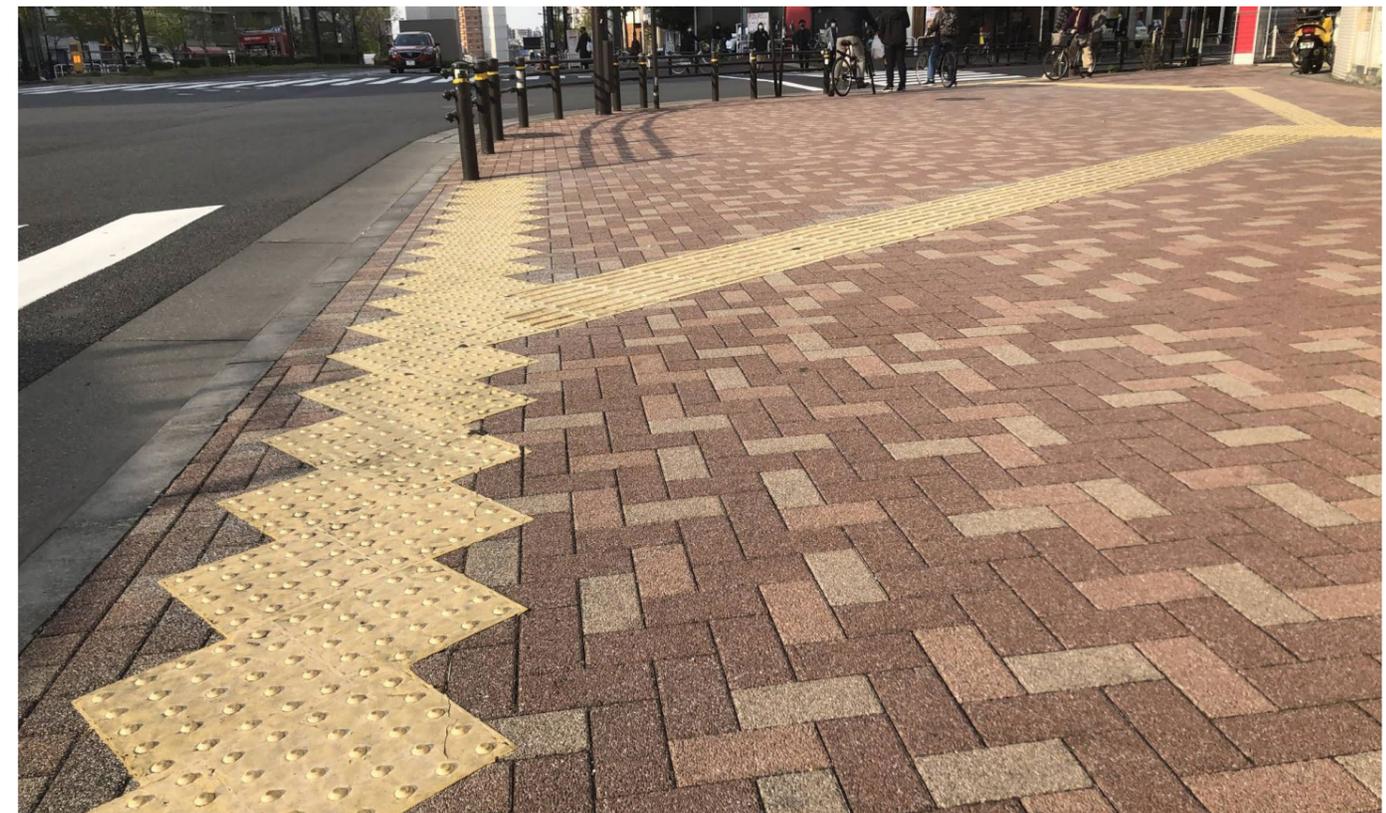


Pavimentazione che indica "Vai" Pavimentazione che indica "Stop"

_ su pavimentazione in pietra:



_ su pavimentazione in asfalto:





2.7 Linee Guida per una città attrattiva e qualificata

L'arredo urbano rappresenta una componente fondamentale nella strutturazione degli spazi. Le varie componenti possono giocare un ruolo unicamente pratico e funzionale, come accade ad esempio per i dissuasori inseriti a separazione della zona veicolare da quella pedonale e, al contempo, possono rivestire un ruolo notevole nella caratterizzazione e qualificazione dello spazio in cui sono inseriti. Nel caso di Padova, soprattutto nella fase di indagine, è emerso come non risultino carenze per quanto attiene gli elementi dell'arredo urbano di base. Gli elementi più ricorrenti, nella porzione analizzata, sono dissuasori e transenne metalliche adoperate per separare e proteggere percorsi pedonali (talvolta ciclopedonali) dalla parte carrabile, cui si sommano le pensiline degli autobus, i cestini e talvolta qualche fioriera. I modelli presenti sono costanti e tendono a ripetersi, generando spesso monotonia. In un'ottica di miglioramento della qualità urbana generale e degli spazi pubblici (strade incluse) in particolare, le seguenti Linee Guide promuovono una scelta più consapevole degli elementi di arredo urbano, in linea con quanto stabilito all'art. 8 del "Prontuario per la Città dei rioni, la Qualità Architettonica e la Mitigazione Ambientale", secondo cui:

1. Gli elementi di arredo urbano (cestini portarifiuti, panchine, fioriere, porta biciclette, giochi bimbi, elementi della pubblica illuminazione, ecc.) partecipano alla valorizzazione e all'immagine degli spazi scoperti pubblici e di uso pubblico; la scelta degli elementi di arredo va preventivamente concordata con l'Amministrazione Comunale.
2. La scelta di sostituzione, innovazione

o integrazione dell'arredo urbano deve essere il risultato di una scelta progettuale basata sulla conoscenza storica del contesto e delle esistenti soluzioni di arredo. L'innovazione dei materiali e delle forme deve tenere in considerazione le esigenze funzionali, di durabilità, di manutenzione e di gestione degli elementi di arredo.

Viene dunque riconosciuta l'importanza di un arredo urbano ben progettato, in quanto capace di incidere sulla strutturazione dell'identità e della riconoscibilità dei luoghi. Le seguenti Linee Guida suggeriscono una serie di elementi scelti sulla base di 3 criteri fondamentali: semplificare, uniformare e caratterizzare.

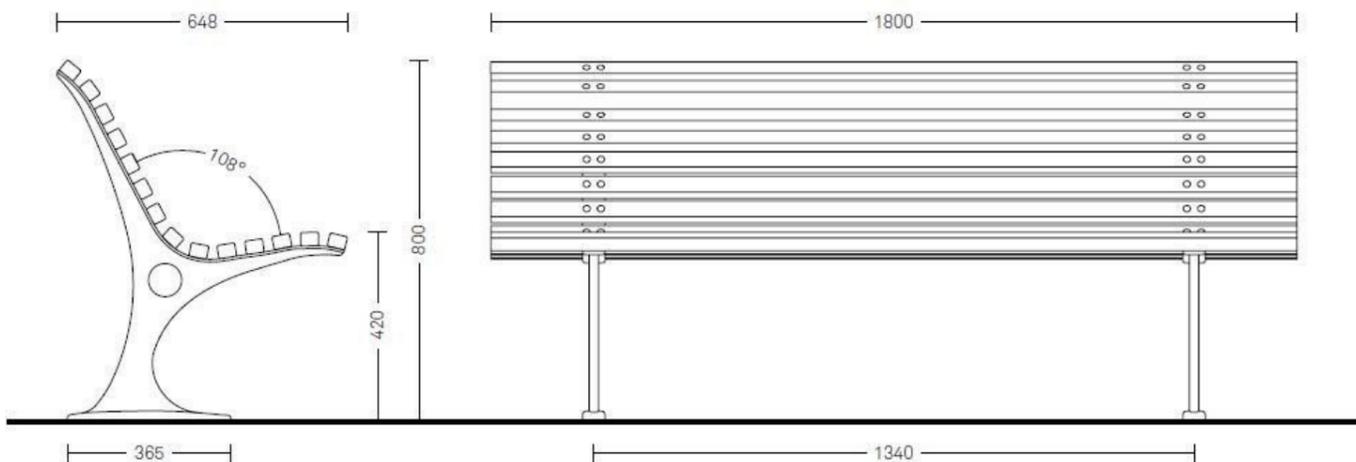
Si specifica che i suggerimenti riportati valgono come riferimenti di massima ma non si considerano prescrittivi. Tutte le immagini relative a pavimentazioni o arredo urbano sono estratte da una ricerca di buone pratiche da noi elaborata in cui è riportata la fonte ufficiale di ogni singola immagine.



Panchina composta da sostegni in fusione di ghisa a grafite sferoidale di colore grigio; seduta e spalliera realizzate con quattordici listelli in Iroko marrone.

Dimensioni: 1800 mm x 640 mm x 800 mm

Applicazione: versatile



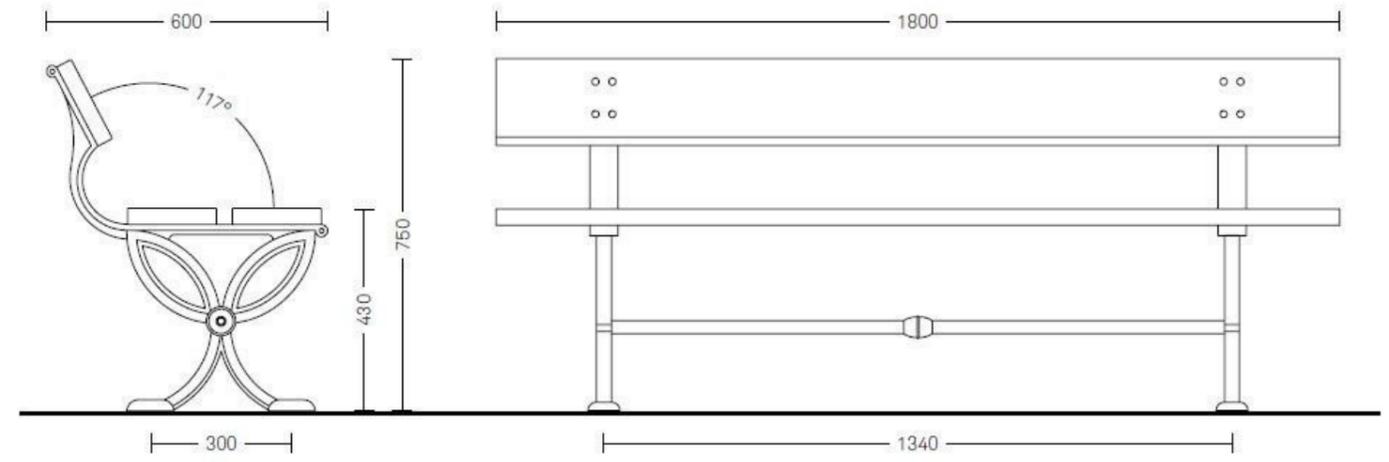
Bench
2147.002 T



Panchina composta da sostegni in fusione di ghisa a grafite sferoidale di colore grigio Neri; seduta e spalliera realizzate con quattordici listelli in Iroko marrone.

Dimensioni: 1800 mm x 600 mm x 750 mm

Applicazione: versatile, altamente consigliato in contesti adiacenti ad architetture stile Liberty



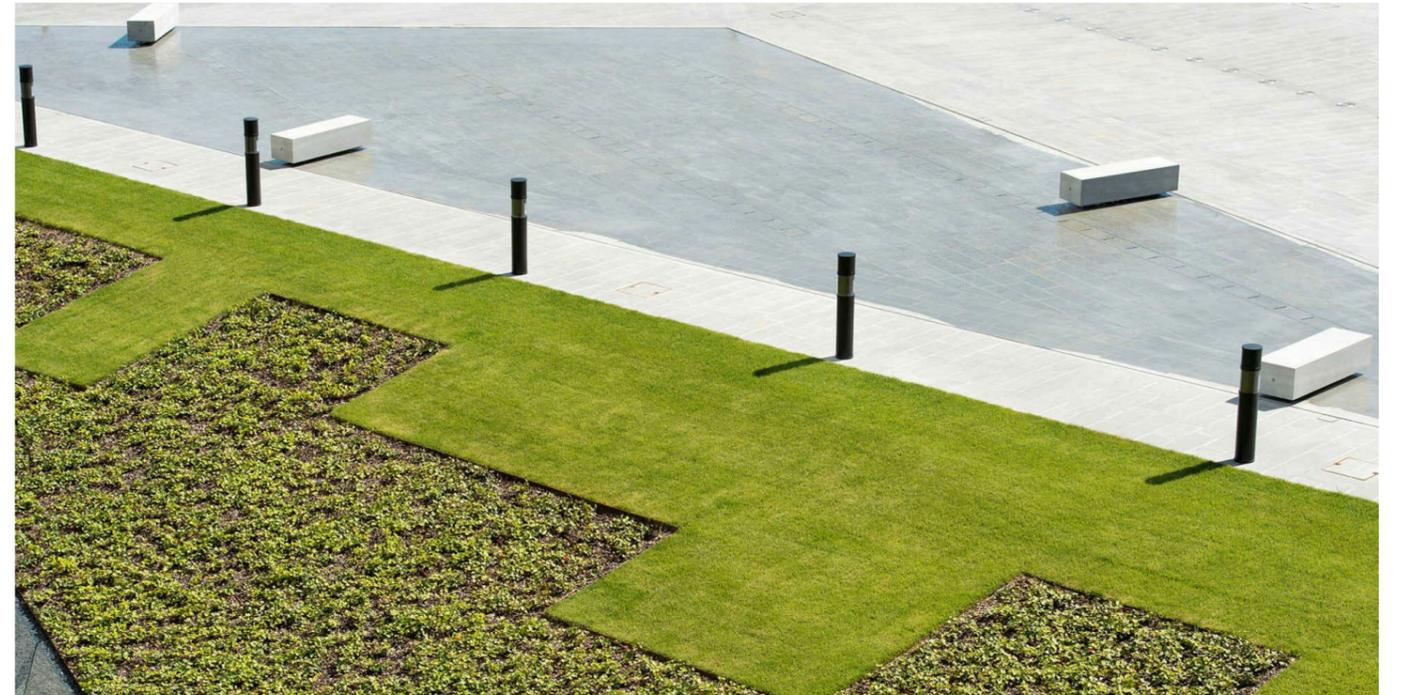
Bench
2170.002.018 M



Panchina lineare, con seduta in legno massiccio con fregio perimetrale e supporti in acciaio. Tutta la collezione può essere scelta con: tavole di legno a giunti sfalsati o con tavole di legno interne. Possibilità di accessoriarla con schienale in legno massiccio e di comporre più elementi di lunghezza e larghezza diverse, studiati per poter dare libera forma a vere e proprie isole di relax. Abbinabile anche a elementi in acciaio tipo fioriere.

Dimensioni: L=1076-4076, X 794 mm, H=420 mm

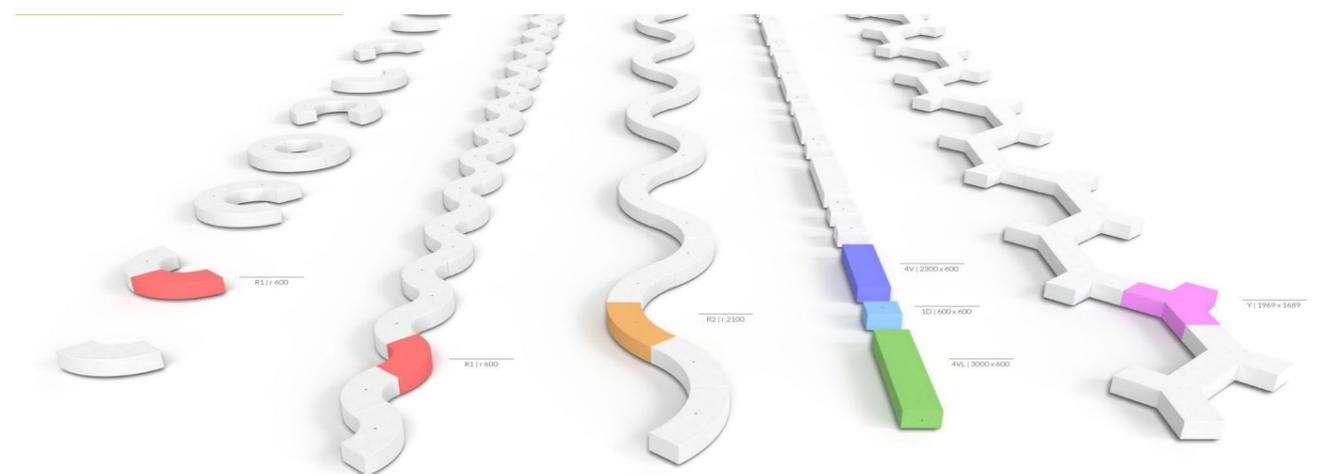
Applicazione: versatile, preferibilmente nei parchi urbani, incluso il Parco delle Mura



Collezione di sedute componibili interamente realizzate in HPC (High Performance Concrete), alleggeriti all'interno. Ogni elemento è dotato di boccole per il sollevamento e il semplice appoggio alla pavimentazione. Le sedute I-box, nella versione lineare o a settore, possono essere attrezzate con schienali e braccioli in acciaio verniciato, Predispone per l'illuminazione a LED (a richiesta e con sovrapprezzo).

Dimensioni: variabili, Tipo 1, 2300x600 mm, H 440 mm

Applicazione: versatile, preferibilmente nei parchi urbani, incluso il Parco delle Mura



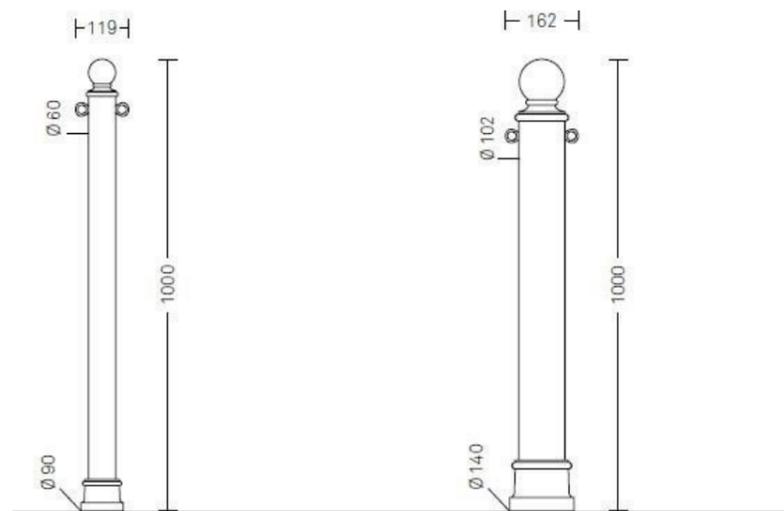


Dissuasore realizzato in acciaio zincato a caldo con base ed elemento decorativo di sommità in fusione di ghisa.

Corpo cilindrico con anelli per eventuale fissaggio della catena

Dimensioni: D=119 mm, H=1000 mm;

Applicazione: aree di carattere storico



Bollard	
2970.000	M
2970.001	R

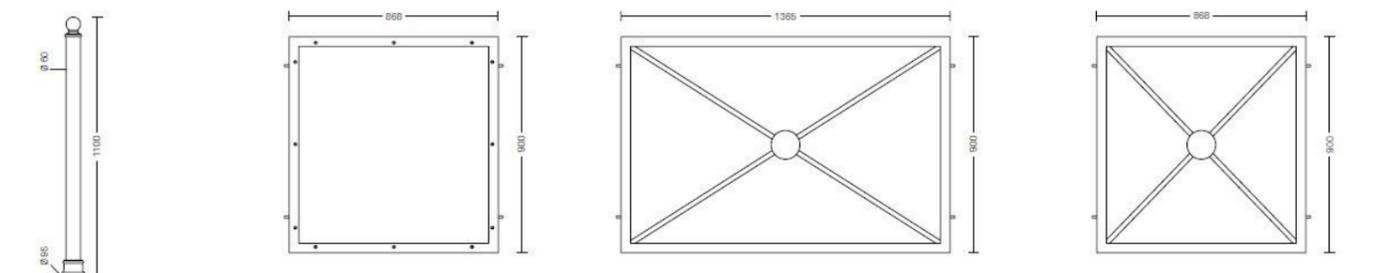
Bollard	
2971.000	M
2971.001	R



Transenna realizzata in acciaio zincato a caldo con base ed elemento decorativo di sommità in fusione di ghisa. Corpo cilindrico con anelli per eventuale fissaggio della catena.

Dimensioni: La=870 mm, H=900 mm (modulo base)

Applicazione: aree di carattere storico



Railing - column	
2970.000.003	M

Component for modular railings with panels (collars for panels not included)
• Cast iron and steel

Railing - panel	
9525.439.029	

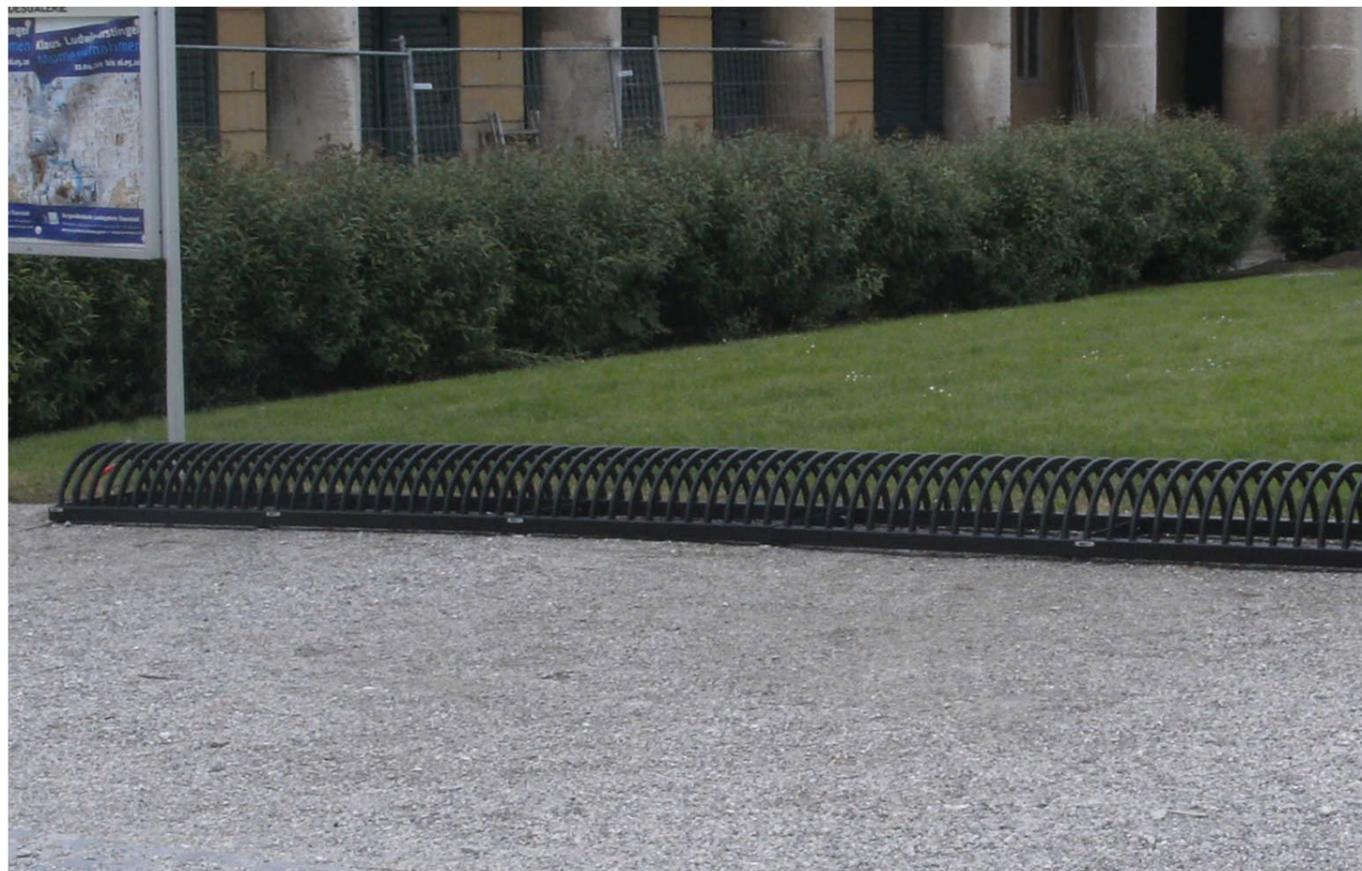
Component for modular railings with full panels, possibly for advertisement purposes
• Steel

Railing - panel	
9525.439.031	

Wide cross-shaped component for modular railings with empty panels
• Steel
• Interaxis spacing 1,500mm

Railing - panel	
9525.439.030	

Cross-shaped component for modular railings with empty panels
• Steel
• Interaxis spacing 1,000mm



Portabiciclette modulare, con elementi curvi reggi ruota in tubolare fissati su apposite barre orizzontali. Il fissaggio al suolo può avvenire annegando direttamente alla base barre in acciaio, oppure utilizzando idonei tasselli o ancora in appoggio su piedini circolari, precedentemente avvitati alla struttura base.

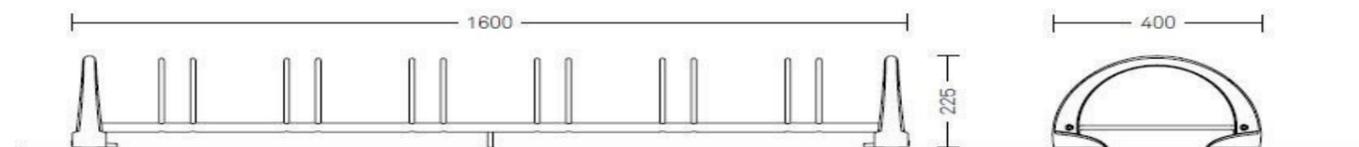
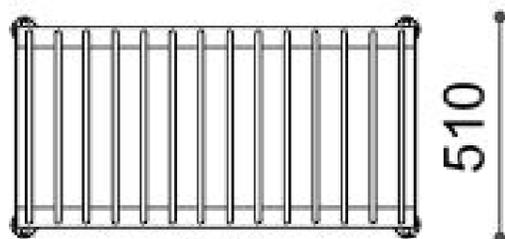
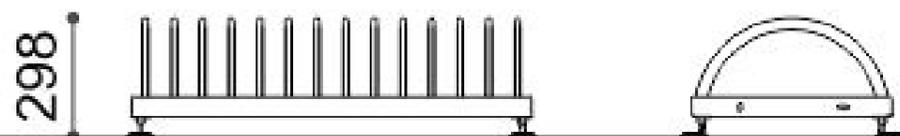
Dimensioni: 1016 mm x 510 mm, H 298 mm

Applicazione: versatile, incluso il Parco delle Mura

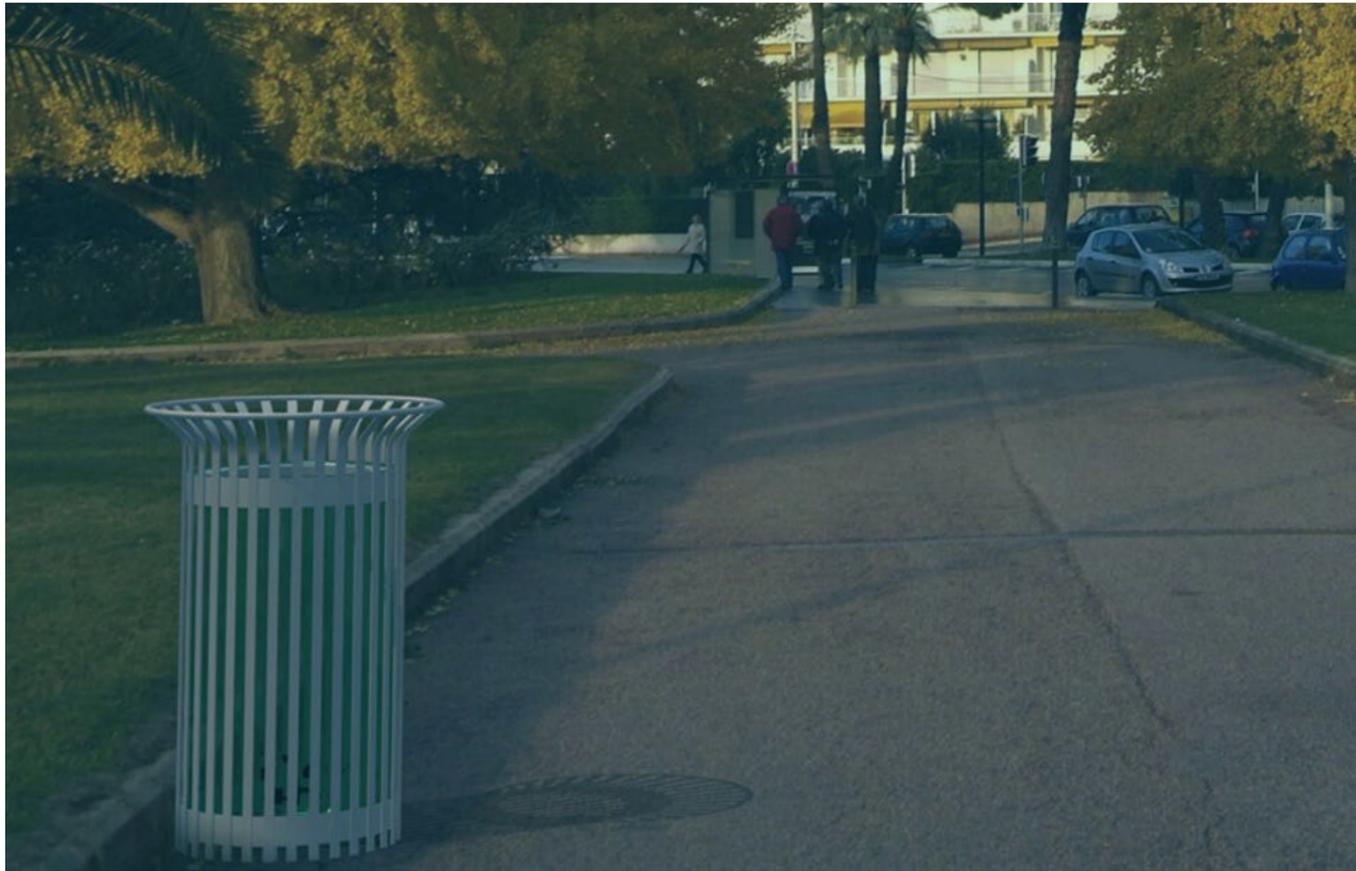
Porta-bici realizzato con piedi laterali in ghisa e telaio porta-bici in acciaio zincato a forma semicircolare.

Dimensioni: 1600-3040 mm x 400 mm x 225 mm

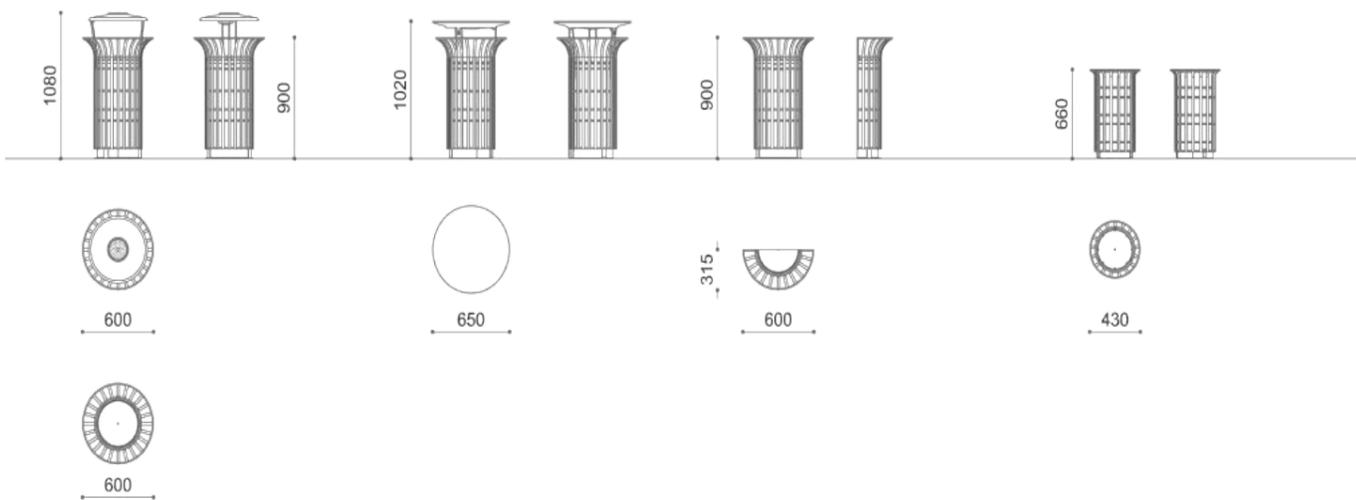
Applicazione: versatile, preferibilmente in aree pavimentate



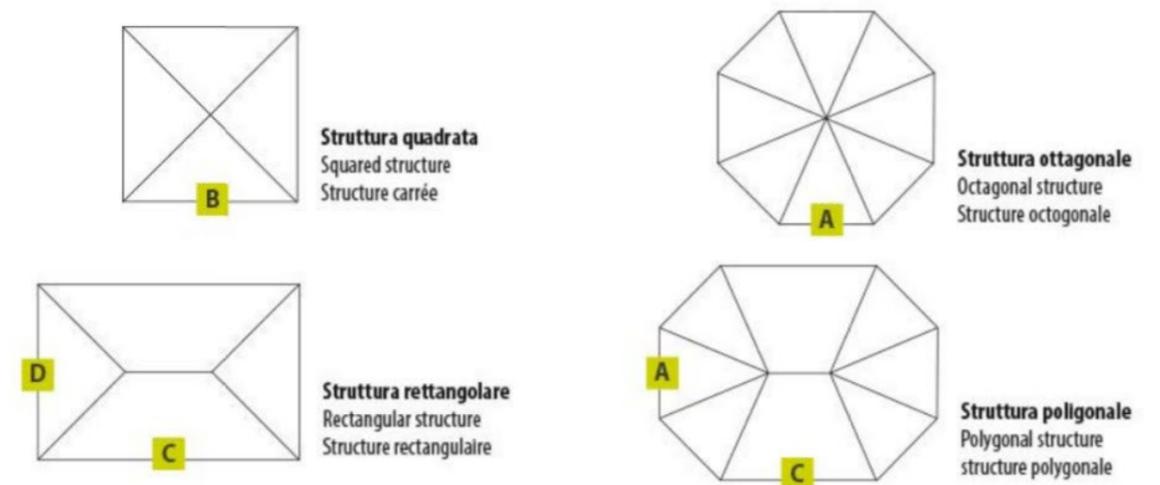
Bicycle rack	
2284.000	T
6 bicycle parking	



Cestino costituito da una struttura cilindrica in doghe verticali sagomate in piatto d'acciaio con contenitore interno asportabile con manico.
Il cestino è fornibile anche con serratura e con coperchio fissato al cestino tramite coppia di staffe in lamiera.
Dimensioni: D sup= 615 mm, H 917 mm; Capacità 45-90 L
Applicazione: versatile



Chiosco a sistema modulare per chioschi studiato per ambienti urbani di pregio come centri storici e parchi cittadini. È realizzato con struttura portante in acciaio zincato completata da pareti e serramenti in alluminio estruso ed elementi decorativi in fusione di alluminio
Dimensioni: v. immagine sotto
Applicazione: aree di carattere storico





03 ASSI STORICI, SPAZI APERTI E MOBILITÀ DOLCE: INDIRIZZI PROGETTUALI



3.1 Buone pratiche

Tra i tracciati selezionati quelli componenti l'**asse anulare delle Mura** rappresentano senza dubbio un ambito di interesse prioritario, soprattutto in virtù del contesto in cui sono inseriti. Intervenire su di esso rappresenta un'occasione per restituire ai cittadini una porzione di città dall'immenso valore storico-architettonico.

Le Linee Guida riportate al capitolo precedente forniscono degli spunti progettuali che, se opportunamente applicati e adattati al contesto possono contribuire al raggiungimento dell'obiettivo fondamentale: trasformare l'anello delle Mura in uno spazio aperto continuo e di qualità, in stretta sintonia con il progetto del Parco delle Acque e delle Mura.

Il tema del "Parco delle Mura" è affrontato negli strumenti e nei programmi di molte città italiane con l'obiettivo di trasformare in maniera non invasiva un'area "protetta e di protezione" in un'area verde attrezzata capace di valorizzare le mura storiche afferenti.

Alla valorizzazione contribuisce non solo la presenza del Parco in sé, ma tutte le azioni intraprese per la trasformazione dell'area verde, per citarne alcune:

- eliminazione di manufatti incongrui, spesso degradati, presenti sulle aree intorno alle Mura;
- dislocazione di attività incongrue, anche se temporanee, negli spazi adiacenti le Mura;
- creazione di percorsi pedonali e ciclabili, con conseguente diminuzione dello smog,

causa di degrado;

Le azioni indicate sono solo alcune tra quelle intraprese dalle Amministrazioni comunali che hanno deciso di creare uno spazio in cui i cittadini possano godere e fruire delle Mura presenti in città.

Si riportano di seguito alcune immagini di parchi lineari costruiti attorno alle Mura storiche, seppur con approcci diversi.

Cittadella (PD)

Le città murate del Veneto testimoniano che non occorre andare lontano per trovare esempi di città che hanno fatto delle aree adiacenti le Mura storiche uno dei loro punti di forza. Tra esse spicca Cittadella, dalle Mura in perfetto stato di conservazione totalmente percorribili. Se il Cammino di Ronda permette di fruire delle Mura dall'alto, non da meno è lo spazio verde che le accompagna a terra. In questo caso, il Parco attorno alle Mura si presenta come un anello verde movimentato da pendenze, alberi e siepi e da quella dell'acqua.

Lucca (LU)

Come Cittadella anche Lucca presenta Mura percorribili e una fascia verde, prevalentemente a prato, che si amplifica in prossimità dei bastioni. L'immagine riportata è stata scelta in quanto ubicata lungo Viale Giuseppe Giusti, situata nei pressi della stazione ferroviaria e caratterizzata dalla presenza, rada, di edifici del tipo a villino talvolta di pregio dal punto di vista stilistico cui si alternano servizi ed edifici di impianto contemporaneo.



Cittadella, Padova (fonte: lorenzotaccioli.it)



Viale G. Giusti, Lucca fonte: web

ROMA

Nell'anello verde attorno alle Mura di Citta-della e Lucca prevalgono le componenti paesaggistiche e naturalistiche.

Diversamente Roma offre due esempi di riqualificazione di aree verdi a ridosso delle Mura storiche, trattate con un approccio dal carattere più "urbano".

Entrambi gli esempi fanno riferimento a progetti di riqualificazione di aree prospicienti le Mura Aureliane e inserite in un contesto urbano prevalentemente residenziale e di impianto novecentesco.

I *Giardini di Via Sannio* si collocano tra le Mura e la via omonima, in prossimità di uno dei punti di snodo strategici del quartiere San Giovanni, in un contesto particolarmente rilevante oltre che dal punto di vista logistico, anche da quello storico-culturale. Immediatamente al di là delle Mura, sorge infatti il complesso della Basilica di San Giovanni in Laterano. Tuttavia, prima della trasformazione, l'area dei Giardini era inutilizzata e totalmente oscurata dalle bancarelle di un importante mercato che si teneva lungo via Sannio.

Il progetto di riqualificazione ha permesso di restituire ai cittadini e anche ai numerosi turisti che frequentano la zona uno spazio aperto il cui disegno, dalle linee semplici ed essenziali, privilegia aree verdi e alberature, a cui si alternano aree pavimentate attrezzate per la sosta, per i giochi dei bambini e per ospitare anche alcuni reperti archeologici rinvenuti durante gli scavi per i lavori della Metro C, il cui nodo di scambio si trova proprio a pochi metri dagli stessi Giardini.

La seconda immagine fa riferimento ad un progetto di recente inaugurazione corrispondente ad uno dei lotti di cui si compone il "Progetto Lineare Integrato delle Mura

Aureliane", parte fondamentale dell'"Ambito strategico Mura" individuato nel Piano regolatore di Roma.

L'area riqualificata si colloca anch'essa in un punto strategico della città, in un quartiere di impianto novecentesco, non lontano dalla storica Porta Metronia e da uno degli snodi logistici principali per la connessione tra il centro storico e i quartieri immediatamente limitrofi.

In questo caso, anche in virtù della configurazione degli spazi, emerge l'aspetto "lineare" del parco che, realizzato tra la carreggiata e le Mura, diventa un ampio marciapiede verde.

Ai fini dell'attuazione è stata operata una riduzione della carreggiata con successiva trasformazione dello spazio sottratto in percorso ciclopedonale, realizzato in lastre di cemento bocciardato al di là del quale prende il via l'area verde, divisa in due parti. Quella immediatamente prossima al marciapiede, costituita da alberi e siepi, presenta altri percorsi in terra battuta e delle aree attrezzate per la sosta, mentre a ridosso delle Mura si è preferita la sistemazione a prato, fatta eccezione per le alberature storiche esistenti mantenute.

Elemento interessante è la presenza del travertino che compare qui sia per definire il limite degli spazi calpestabili sia per le panchine collocate lungo tale confine, partecipando al mantenimento della memoria storica. Per le altre panchine come per gli arredi si è scelto il legno.



Giardini di via Sannio, Roma (fonte: www.roma.com)



Parco delle Mura Aureliane - Tratto Porta Metronia, Roma (fonte: portametronia.it)



3.2 Indirizzi progettuali per l'asse anulare delle Mura

Sebbene diversi gli esempi riportati presentano molti tratti in comune, primo tra tutti la necessità di un **progetto continuo o integrato** anche laddove sia necessario realizzarlo a stralci (v. Roma).

Non meno importante l'obiettivo generale di promuovere una valorizzazione delle Mura che non si concentra sul manufatto fisico e dunque sul restauro o il recupero fisico del sistema murario ma sulle aree prospicienti. Protagonista dei progetti diventa lo spazio a ridosso delle Mura, la cui riqualificazione da un lato restituisce dignità al contesto storico-architettonico dall'altro offre ai cittadini e agli utenti della città in generale la possibilità di usufruire di una nuova area verde e di godere del paesaggio delle Mura storiche. A livello metodologico sembra emergere, invece, l'idea concepire il Parco attorno alle Mura come un elemento lineare continuo trasversalmente costituito da una serie di "fasce" parallele riconducibili alle componenti strutturanti il sistema paesaggistico delle Mura. Ragionare per "fasce" permette una semplificazione assai utile ai fini progettuali; una volta individuate le componenti è possibile fissare gli obiettivi da raggiungere e le strategie da adottare.

Tale approccio metodologico ha permesso di delineare gli indirizzi progettuali per la riqualificazione dell'asse anulare delle Mura, il cui obiettivo generale è la *creazione di uno spazio pubblico di qualità integrato al Parco delle Acque e delle Mura e capace di ricreare il dialogo tra città storica e città consolidata*.

COMPONENTE 1: MURA

Obiettivo: valorizzazione del sistema delle Mura cinquecentesche.

La valorizzazione è in questo caso connessa all'incremento della fruibilità e della godibilità del sistema delle Mura Cinquecentesche, attraverso la ricostituzione della continuità visiva originale del sistema bastionato. Ciò significa promuovere una serie di interventi senza agire direttamente sul sistema murario ma sul contesto, ovvero:

- **demolizione di edifici incongrui**, che ostruiscono la percezione della cortina muraria, secondo le modalità previste dal P.I. e rimandando all'Accordo di Programma, per ciò che attiene il tratto compreso all'interno dell'Ospedale.
- **sistemazione esterna delle Porte storiche**, al fine di enfatizzare i varchi originali ed, eventualmente, riportare alla memoria anche quelli abbattuti (P. Codalunga, p. Saracinesca), mantenendo muretti e parapetti laterali e tramite rifacimento delle pavimentazioni. Ipotizzare una riapertura delle Porte storiche dove possibile.

COMPONENTE 2: CORRIDOIO VERDE-BLU

Obiettivo: ripristino della continuità del canale.

Elemento caratteristico del sistema bastionato padovano, e delle città murate venete in generale, è la presenza dell'acqua attorno alle Mura.

Allo stato attuale il canale risulta ancora ben riconoscibile, se non in alcuni tratti in cui sembra essere stato coperto o il livello dell'acqua risulta impercettibile. Lo stesso dicasi dell'adiacente terrapieno.

Le aree individuate corrispondono principalmente a quelle indicate come "aree a verde" nell'ambito del Sistema bastionato (art. 15 NTA). Gli interventi in questo caso riguardano:

- **ripristino e valorizzazione della continuità del fossato originale**, riportando alla luce l'acqua dove possibile;
- **ricomposizione degli antichi andamenti delle scarpate**, sia per ciò che riguarda le pendenze sia per ciò che attiene la vegetazione lungo il canale, con riferimento a quanto suggerito nel Piano del Verde.

COMPONENTE 3: PARCO

Obiettivo: riqualificazione delle aree prospicienti le Mura.

L'area da destinare a parco è quella compresa tra il limite originario della scarpata e quello della carreggiata. Si tratta di un'area compresa nel perimetro del centro storico e per buona parte già attrezzata. Si individuano:

- **aree verdi da mantenere**, ovvero aree collocate per lo più lungo i bastioni o già destinate ad attività ricreative e sportive, per le quali si consiglia la sola manutenzione o al massimo l'ammodernamento;
- **aree a verde attrezzate da mantenere**, spesso connesso alla presenza di attrezzature pubbliche e, talvolta, edifici residenziali da mantenere;
- **aree verdi da sistemare a parco**, attualmente occupata da edifici incongrui e individuata dal P.I. prevalentemente come "aree a verde". La sistemazione dell'area dovrà prevedere in primis la conservazione delle alberature esistenti e l'introduzione di specie coerenti, come da Piano del verde.

COMPONENTE 4: VIABILITA'

Obiettivo: riqualificazione dell'asse viario.

L'ultima componente individuata è quella dell'anello viario che corre attorno alle Mura, applicabile anche agli assi ordinatori. La riqualificazione dovrà avvenire attraverso:

- **la trasformazione dell'asse anulare delle Mura in uno spazio pubblico di qualità**, interconnesso e accessibile a tutti, promuovendo le azioni progettuali individuate nelle Linee Guida (v. sezione 2). Dove possibile è auspicabile prevedere la riduzione della sezione carrabile a favore degli spazi da destinare a marciapiede e ai percorsi ciclabili.
- **mantenimento dei flari alberati esistenti**, attualmente localizzati lungo il lato della carreggiata verso le Mura. Auspicabile anche l'integrazione del sistema alberato esistente al fine di creare delle zone d'ombra che agevolino la fruibilità da parte degli utenti;
- **realizzazione di un nuovo marciapiede alberato**, lungo il lato verso la città consolidata.

SCHEMA STRATEGICO

1 - MURA CINQUECENTESCHE

Obiettivo: Valorizzazione del sistema delle Mura

- Mura Cinquecentesche
- Edificio integrato nelle Mura
- Porta storica esistente
- Porta storica abbattuta (Codalunga, Saracinesca)

2 - CORRIDOIO VERDE-BLU

Obiettivo: Ripristino della continuità del canale

- Fossato - scarpata
- Scarpata

3 - PARCO

Obiettivo: riqualificazione delle aree prospicienti le Mura

- Parco verde
- Parco verde attrezzato

4 - VIABILITA'

Obiettivo: Riqualificazione dell'asse viario

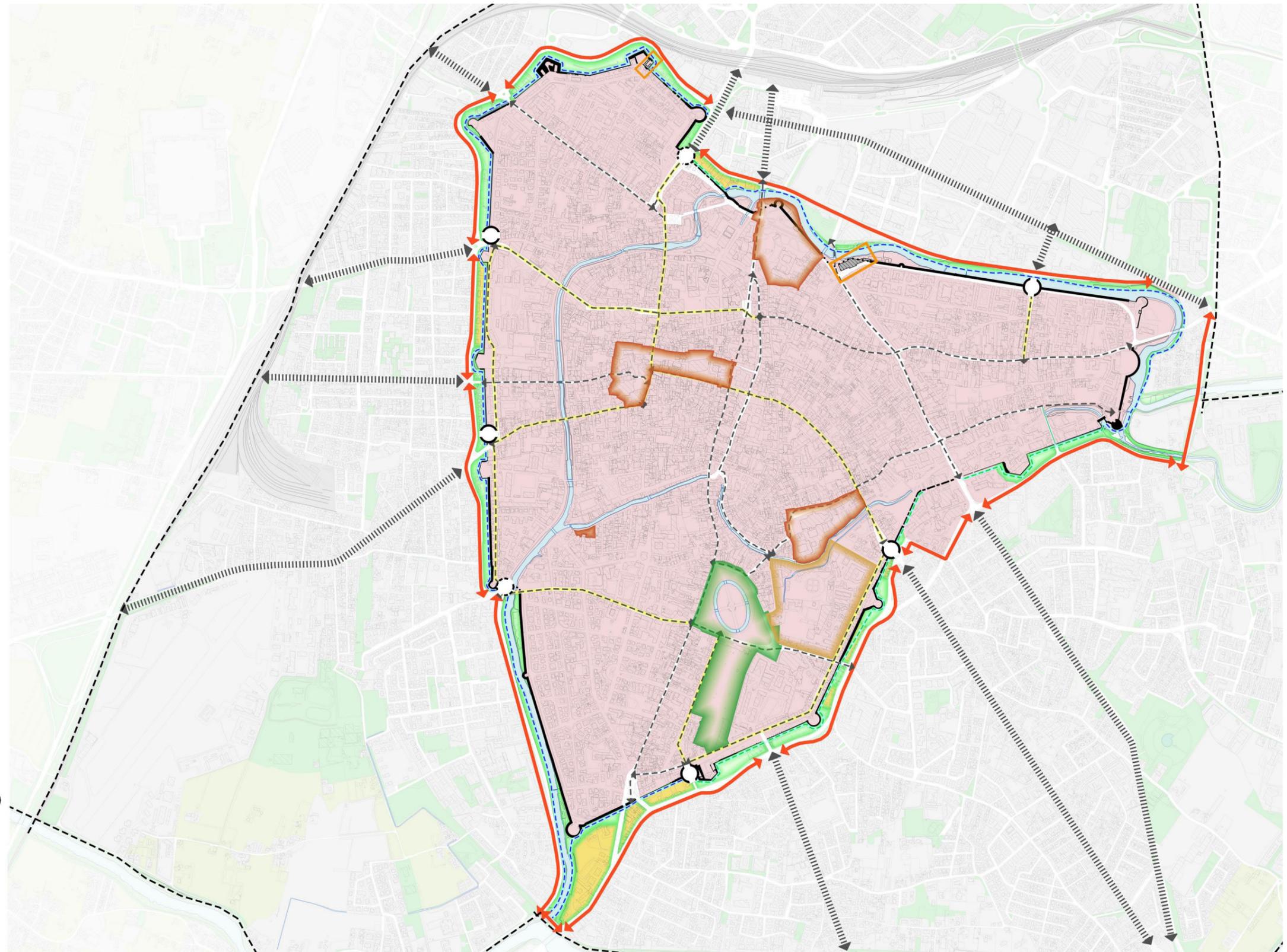
- Asse anulare delle Mura
- Asse ordinatore

Altri elementi

- Sito UNESCO - Orto Botanico
- Sito UNESCO - Urbs Picta
- Sistema Prato della Valle
- Connessione da Porta storica
- Connessione da breccia

Altri ambiti

- Centro storico
- Città consolidata
- Verde attrezzato (parchi, giardini, aree per lo sport)
- Aree agricole





OBIETTIVO 1: Valorizzazione del sistema delle Mura

- Ripristino della continuità visiva del sistema murario
- Demolizione degli edifici incongrui
- Mantenimento e sistemazione esterna delle Porte storiche
- Mantenimento e sistemazione esterna di brecce e accessi principali

OBIETTIVO 2: Ripristino della continuità del canale

- Ripristino e valorizzazione del fossato originale
- Ricomposizione degli antichi andamenti delle scarpate

OBIETTIVO 3 : Riqualificazione delle aree prospicienti le Mura

- Area a verde attrezzato da mantenere
- Area a verde attrezzato da mantenere
- Area verde da sistemare a parco
- Percorso ciclabile

OBIETTIVO 4: Riqualificazione dell'asse viario

- Trasformazione dell'asse anulare delle Mura in spazio pubblico
- Mantenimento e/o integrazione dei filari alberati esistenti
- Realizzazione di un nuovo marciapiede alberato

- Sito UNESCO - Orto Botanico
- Sito UNESCO - Urbs Picta
- Sistema Prato della Valle

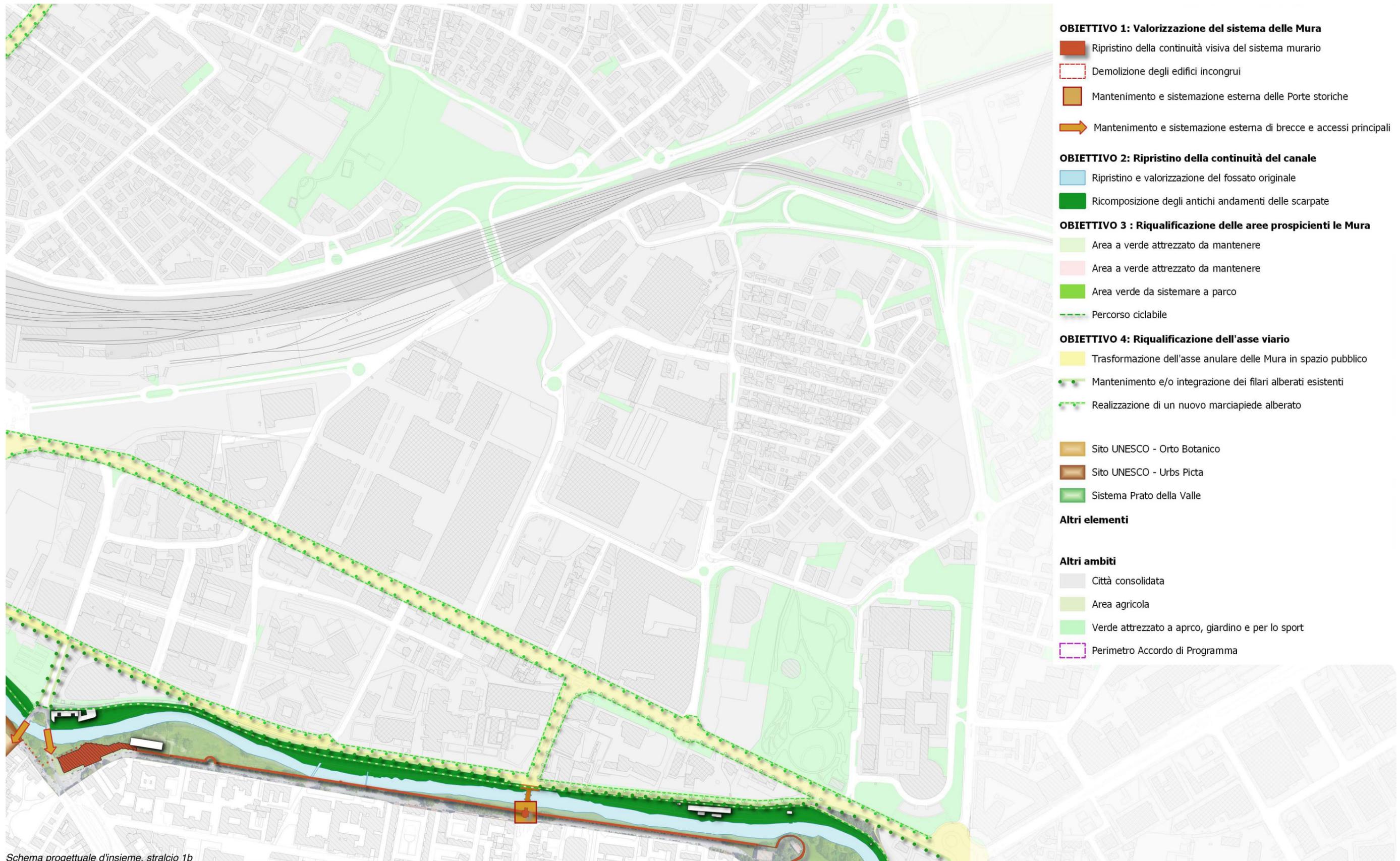
Altri elementi

Altri ambiti

- Città consolidata
- Area agricola
- Verde attrezzato a aprco, giardino e per lo sport
- Perimetro Accordo di Programma



Schema progettuale d'insieme, stralcio 1a



Schema progettuale d'insieme, stralcio 1b



OBIETTIVO 1: Valorizzazione del sistema delle Mura

- Ripristino della continuità visiva del sistema murario
- Demolizione degli edifici incongrui
- Mantenimento e sistemazione esterna delle Porte storiche
- Mantenimento e sistemazione esterna di brecce e accessi principali

OBIETTIVO 2: Ripristino della continuità del canale

- Ripristino e valorizzazione del fossato originale
- Ricomposizione degli antichi andamenti delle scarpate

OBIETTIVO 3: Riqualificazione delle aree prospicienti le Mura

- Area a verde attrezzato da mantenere
- Area a verde attrezzato da mantenere
- Area verde da sistemare a parco
- Percorso ciclabile

OBIETTIVO 4: Riqualificazione dell'asse viario

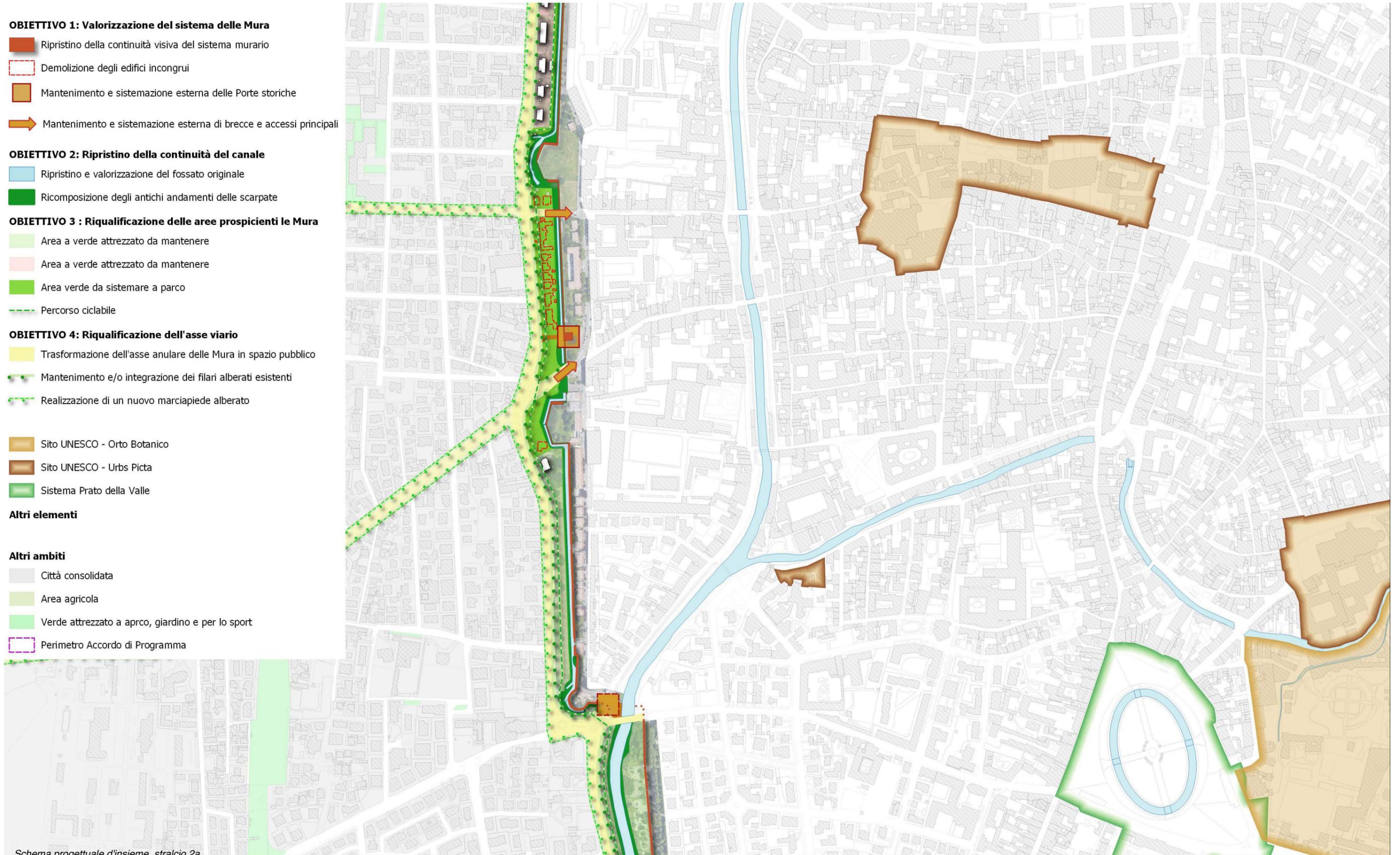
- Trasformazione dell'asse anulare delle Mura in spazio pubblico
- Mantenimento e/o integrazione dei filari alberati esistenti
- Realizzazione di un nuovo marciapiede alberato

- Sito UNESCO - Orto Botanico
- Sito UNESCO - Urbs Picta
- Sistema Prato della Valle

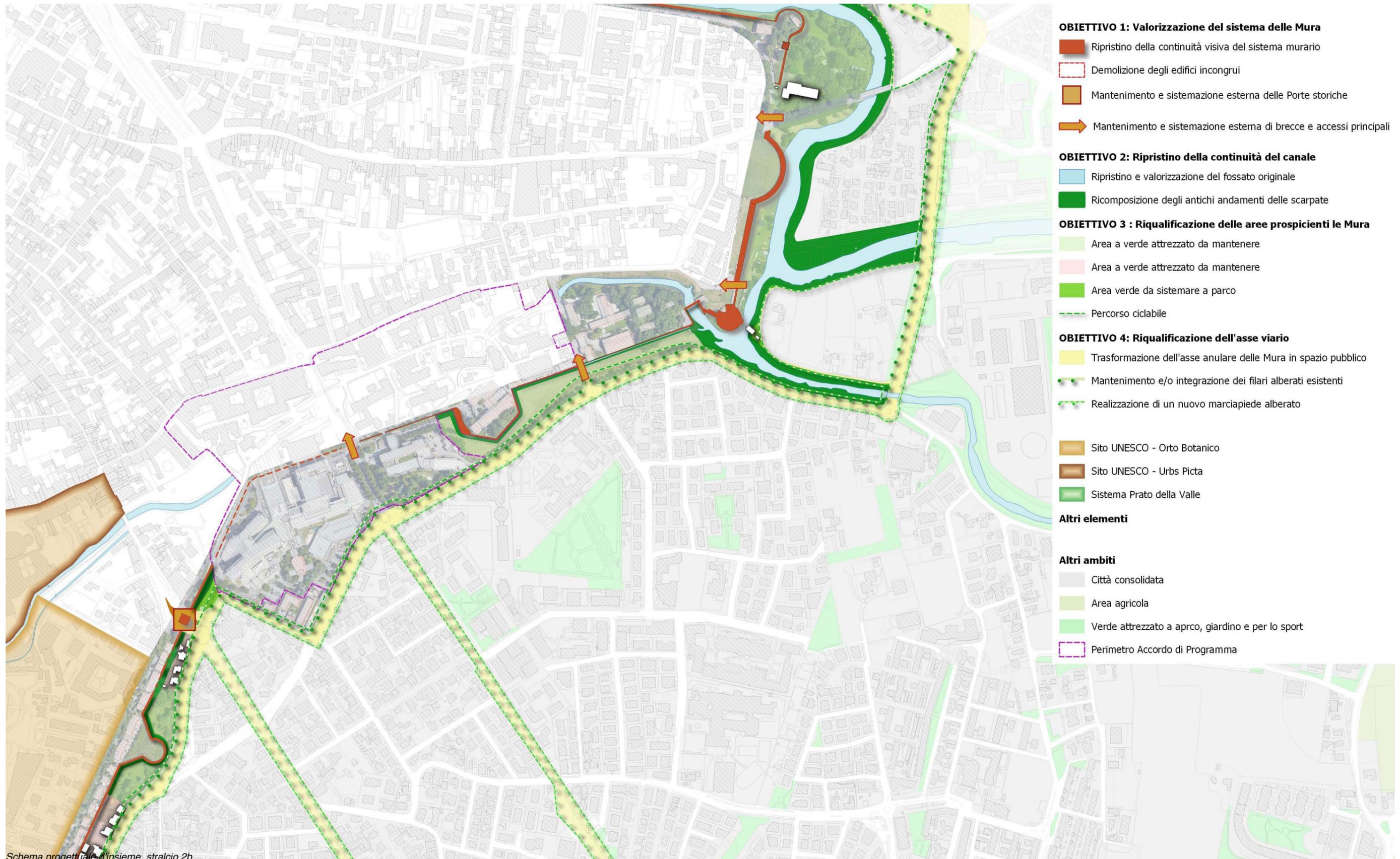
Altri elementi

Altri ambiti

- Città consolidata
- Area agricola
- Verde attrezzato a aprco, giardino e per lo sport
- Perimetro Accordo di Programma



Schema progettuale d'insieme, stralcio 2a



Schema progettuale d'insieme, stralcio 2b



OBIETTIVO 1: Valorizzazione del sistema delle Mura

- Ripristino della continuità visiva del sistema murario
- Demolizione degli edifici incongrui
- Mantenimento e sistemazione esterna delle Porte storiche
- Mantenimento e sistemazione esterna di brecce e accessi principali

OBIETTIVO 2: Ripristino della continuità del canale

- Ripristino e valorizzazione del fossato originale
- Ricomposizione degli antichi andamenti delle scarpate

OBIETTIVO 3 : Riqualificazione delle aree prospicienti le Mura

- Area a verde attrezzato da mantenere
- Area a verde attrezzato da mantenere
- Area verde da sistemare a parco
- Percorso ciclabile

OBIETTIVO 4: Riqualificazione dell'asse viario

- Trasformazione dell'asse anulare delle Mura in spazio pubblico
- Mantenimento e/o integrazione dei filari alberati esistenti
- Realizzazione di un nuovo marciapiede alberato

- Sito UNESCO - Orto Botanico
- Sito UNESCO - Urbs Picta
- Sistema Prato della Valle

Altri elementi

Altri ambiti

- Città consolidata
- Area agricola
- Verde attrezzato a aprco, giardino e per lo sport
- Perimetro Accordo di Programma



Schema progettuale d'insieme, stralcio 3



Giardini della Rotonda e area verde lungo Viale Codalunga



Area verde tra Baluardo Moro I e Baluardo Moro II



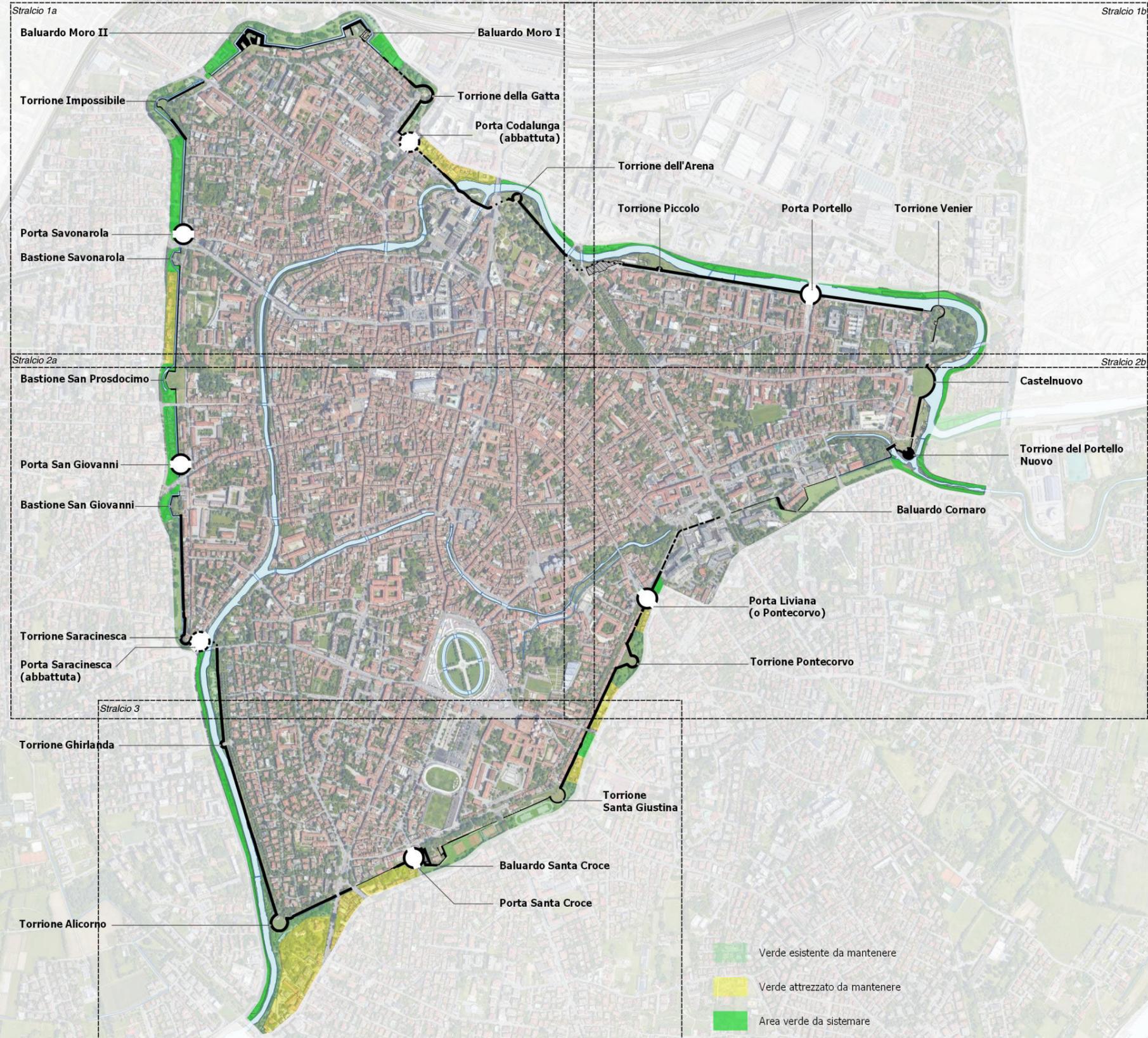
Area verde intorno al Torre Impossibile



Area verde tra Bastione San Giovanni e Torre Saracinesca



Giardino Alicorno e attrezzature pubbliche intorno al Torre Alicorno



Aree verdi presso tra Torre del Portello Nuovo e Torre Venier



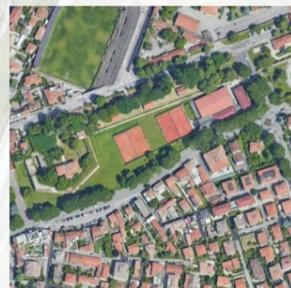
Area verde presso Baluardo Cornaro



Area verde (inclusa area cani) presso Torre Pontecorvo



Area verde e pista di pattinaggio presso Torre Santa Giustina



Area verde e attrezzature sportive del CUS presso Baluardo Santa Croce



3.3 Indirizzi progettuali per la rigenerazione degli spazi lungo Via Sarpi

STATO ATTUALE

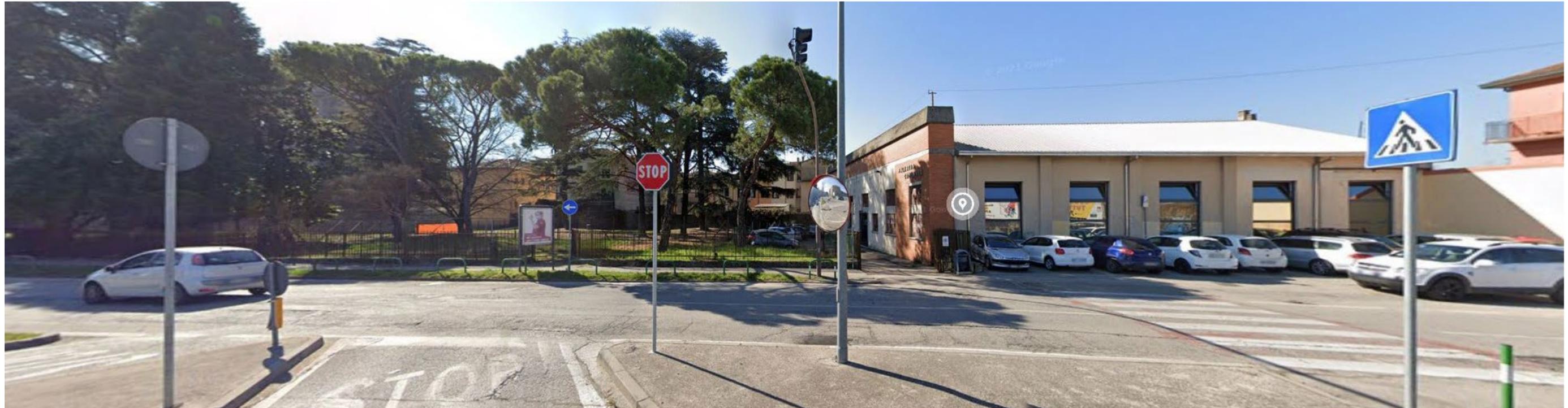


Via Sarpi, profilo A



Via Sarpi, profilo B1

STATO ATTUALE



Via Sarpi, profilo B2



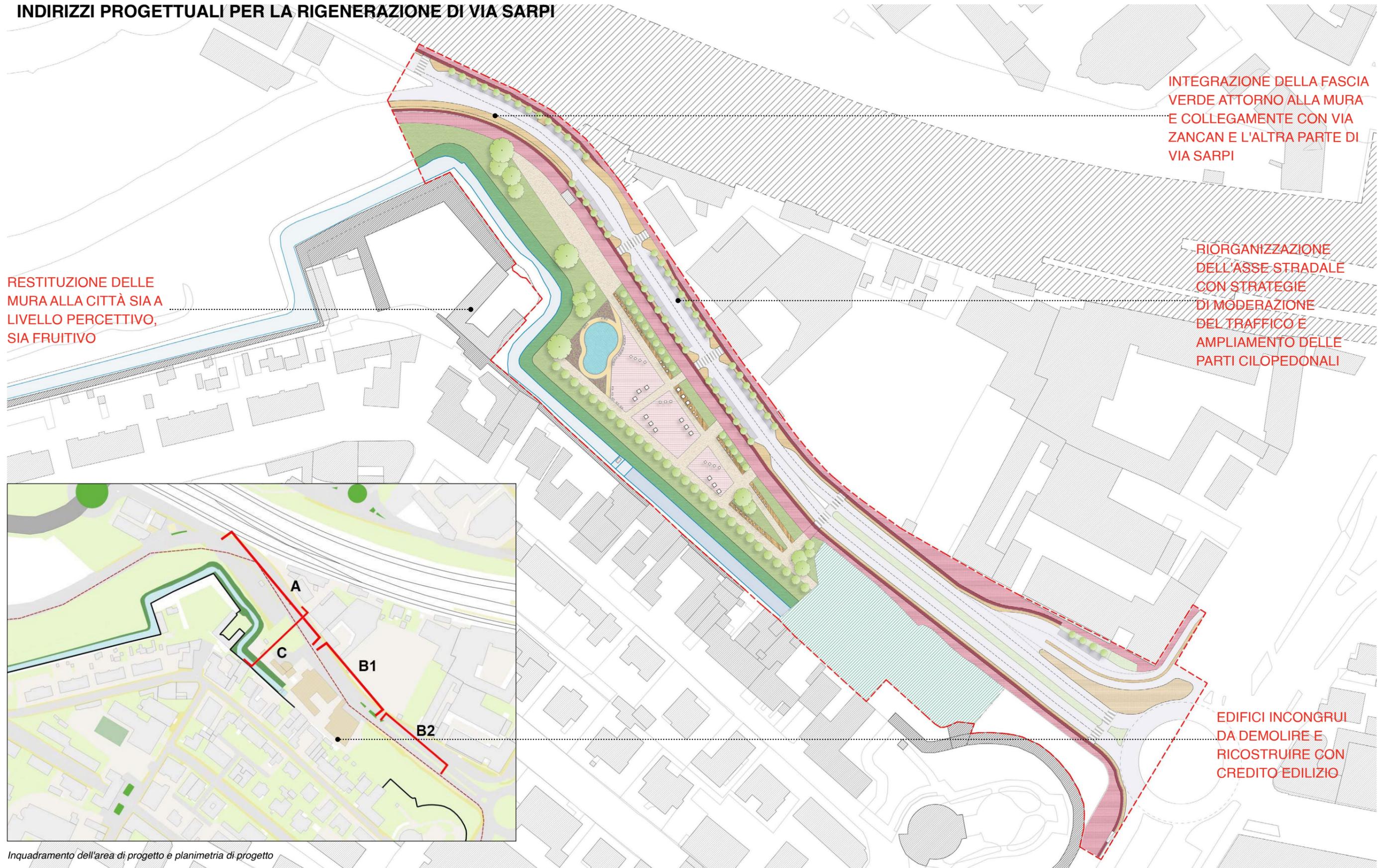
Via Sarpi, profilo C (sezione trasversale prima dell'incrocio con via Zancan)



Via Sarpi, profilo C (sezione trasversale prima dell'incrocio con via Zancan)

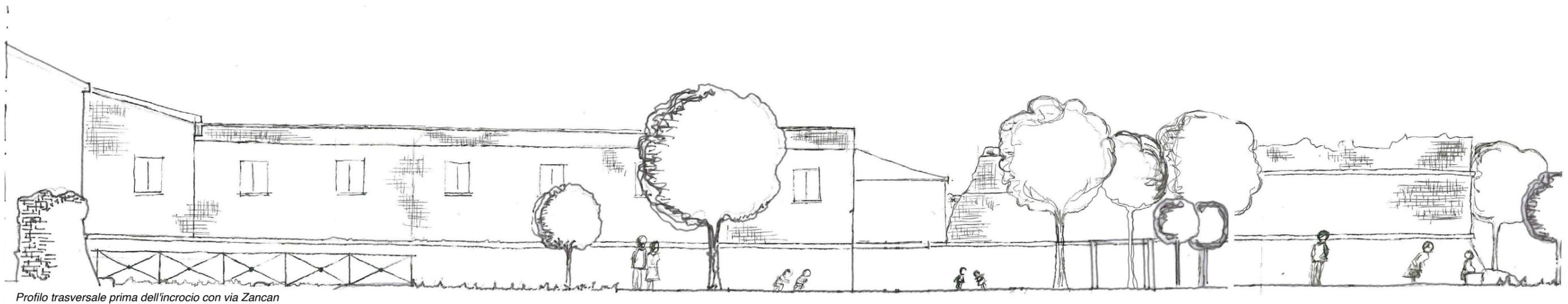
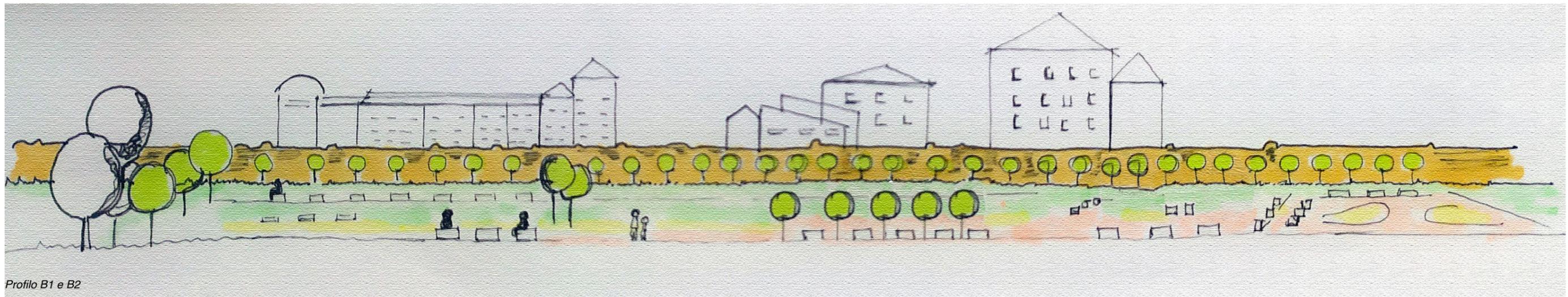
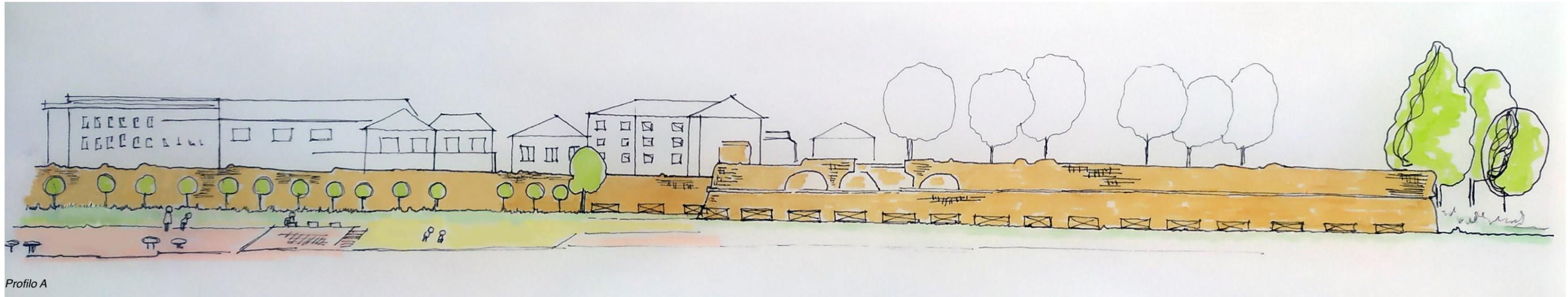


INDIRIZZI PROGETTUALI PER LA RIGENERAZIONE DI VIA SARPI



Inquadramento dell'area di progetto e planimetria di progetto

INDIRIZZI PROGETTUALI PER LA RIGENERAZIONE DI VIA SARPI





3.4 Indirizzi progettuali per la riqualificazione paesaggistica delle Mura lungo Via Sarpi (c/o rotatoria via Pellegrino)

STATO ATTUALE

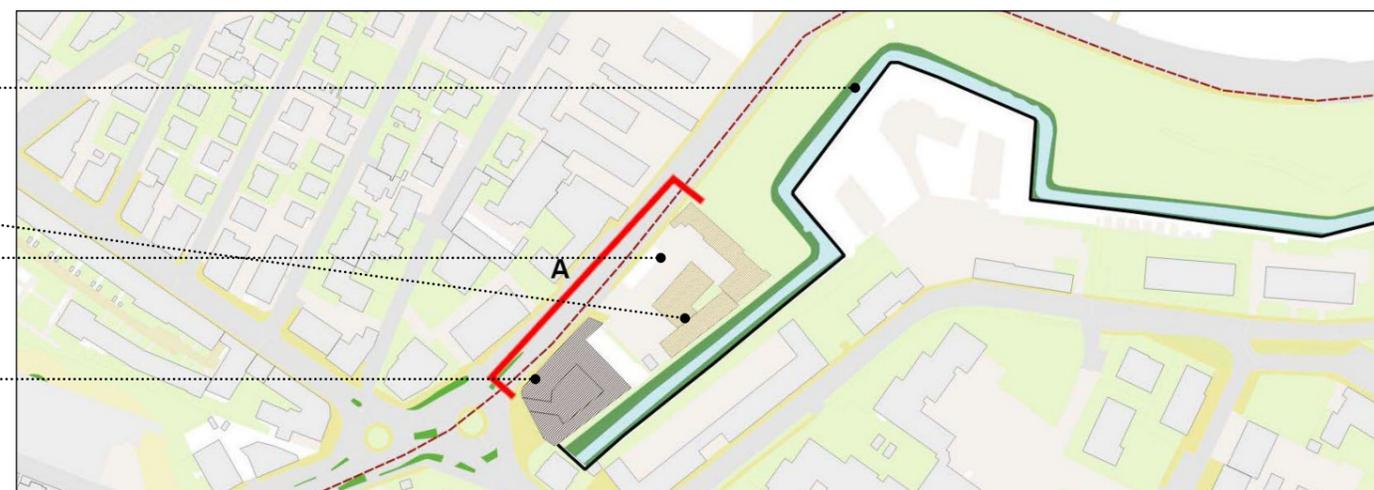


EDIFICI INCONGRUI
DA DEMOLIRE E
RICOSTRUIRE CON
CREDITO EDILIZIO

EDIFICI INCONGRUI DA
MANTENERE
DEMOLIZIONE
RECINZIONI

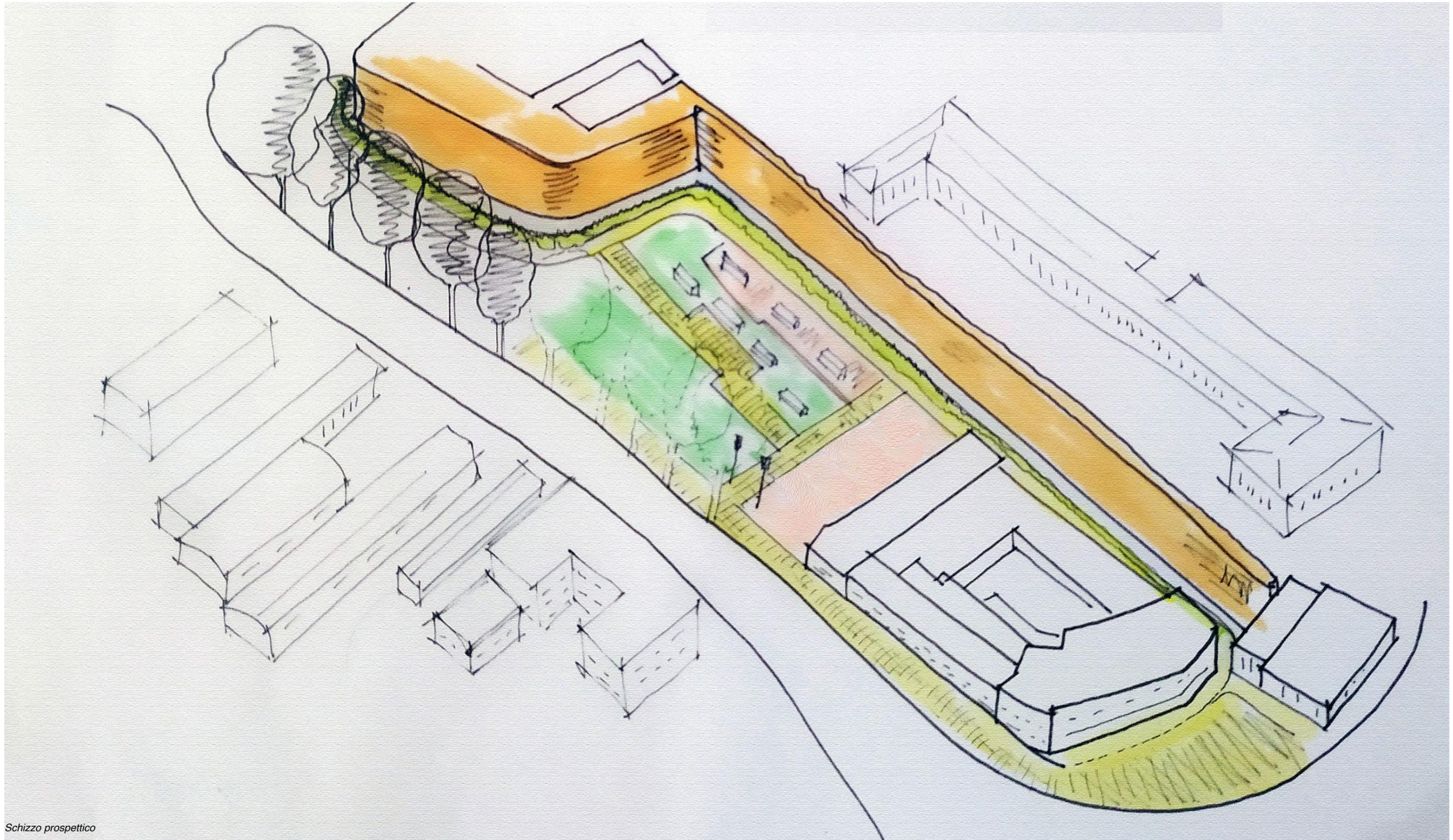
CREAZIONE DI UN'AREA
ATTREZZA DI CERNIERA
TRA IL FISH MARKET E
IL PARCO DI VIA SARPI
(V. ESEMPIO 1)

RESTITUZIONE DELLE
MURA ALLA CITTÀ SIA A
LIVELLO PERCETTIVO,
SIA FRUITIVO



Inquadramento dell'area di progetto

INDIRIZZI PROGETTUALI PER LA RIQUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA DELLE MURA LUNGO VIA SARPI (c/o ROTATORIA VIA SAN PELLEGRINO)



Schizzo prospettico



3.5 Indirizzi progettuali per la rigenerazione degli spazi edificati nel tratto Via Milazzo - Via Volturno

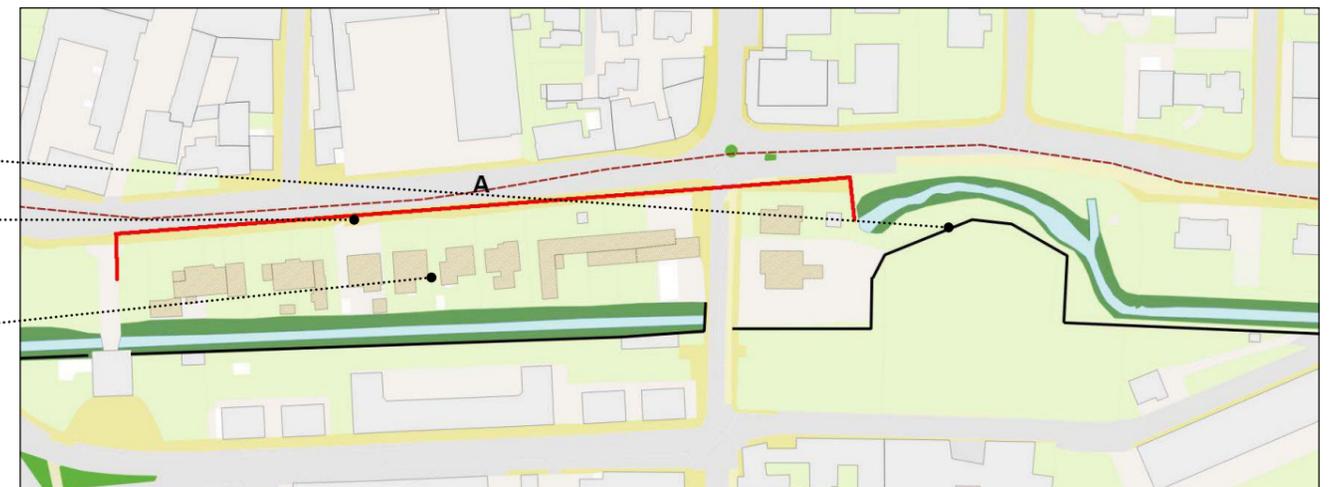
STATO ATTUALE



RESTITUZIONE DELLE MURA ALLA CITTÀ SIA A LIVELLO PERCETTIVO, SIA FRUITIVO

CREAZIONE DI UN'AREA VERDE ATTREZZATA DI QUARTIERE E INTEGRATA AL PROGETTO URBANO DEL PARCO

EDIFICI INCONGRUI DA DEMOLIRE E RICOSTRUIRE CON CREDITO EDILIZIO



Inquadramento dell'area di progetto

INDIRIZZI PROGETTUALI PER LA RIGENERAZIONE DEGLI SPAZI EDIFICATI NEL TRATTO VIA MILAZZO - VIA VOLTURNO

