

La pedonalizzazione del Liston: storia di un intreccio tra passato e moderno

Soluzioni di arredo urbano a Padova

Febbraio 1983: 35 anni fa veniva **pedonalizzato il Liston**. Lo ricordiamo per la valenza *ambientalista* del provvedimento (nasceva un'isola pedonale, per la prima volta si toglieva spazio alle auto).

Ma anche perché fu un intervento di **arredo urbano attento, ambizioso e molto documentato**.

Adriano Cornoldi ed Adriano Verdi: a questi due architetti va il merito del progetto nel quale si è deciso di **petrificare la memoria** dei vecchi palazzi preesistenti, come "*occasione per **completare l'immagine** di una parte di città storica che ha **subito alterazioni e distruzioni***".

Sono i **due architetti** cui nella primavera del '83 viene affidato l'incarico di progettare la **nuova pavimentazione** e l'**illuminazione pubblica**. In particolare l'amministrazione padovana, non senza suscitare polemiche, coglie le potenzialità della situazione e concorda non un progetto di rifacimento delle sedi stradali con le medesime pavimentazioni, scalini ed altezze differenti; la scelta va invece per una **pavimentazione uniforme**, senza livelli diversi, adatta alla pedonalità.

I progettisti lavorano con un obiettivo chiaro, che va oltre al puro filologismo; indicare nella pavimentazione i **vecchi allineamenti** dei palazzi per far "***capire il valore urbano di quanto resta** del vecchio contesto e i condizionamenti dettati da quel contesto nella progettazione dei palazzi sorti successivamente, come la cinquecentesca Università e lo jappelliano Pedrocchi*".

Il lavoro inizia con l'analisi di carte storiche, vedute e foto d'archivio; grazie alle sovrapposizioni di mappe catastali (quelle napoleoniche, austriache ed italiana) vengono **individuati gli antichi allineamenti stradali** e gli altri luoghi trasformati dalle brutali distruzioni e ricostruzioni **del '900**.

Tanta necessaria documentazione fa sorridere se paragonata all'inizio, quasi casuale (?), di tutto l'intervento. Mario Acampora, assessore ai Lavori Pubblici dell'epoca, ricorda che l'**isola pedonale** "*si è creata da sola: ci si è accorti che l'interruzione per lavori del traffico automobilistico* (rifacimento delle fogne in via Cavour, via 8 febbraio e via Roma iniziati a fine 1982 e proseguiti fino ad inizio 1983, n.d.r.), *anziché cacciare i pedoni in altre zone, li attirava maggiormente, nonostante le difficoltà e i disagi: una attrazione irresistibile. Di qui la decisione di **rendere definitivo** ciò che era stato immaginato come fastidioso*".

L'assenza di auto diventa un elemento costitutivo del progetto, tanto che Adriano Verdi scrive: "*con l'**eliminazione del traffico** veicolare si è compiuto il passo nella direzione giusta: senza il rumore dei motori si possono nuovamente **udire i suoni della voce, dei passi, si torna a riconoscere la diversità** dei luoghi; senza il disturbo degli autoveicoli posteggiati nelle piazze, lungo le strade o, addirittura, sotto i portici, si torna a scoprire per intero la carica dei **valori formali** dell'ambiente*".

Ciò detto, via Cavour e via 8 febbraio sono sempre state asse di comunicazione nord-sud della città, fin da epoca romana. Per Cornoldi e Verdi quindi "*la pedonalizzazione non doveva essere una **contraddizione alla loro storia**. Da un lato la strada doveva essere*

percepita come terreno comune fra gli edifici, invece che elemento separatore; ma dall'altro, non doveva essere del tutto abolita concettualmente la divisione fra sede di scorrimento e marciapiedi a flusso più lento”.

Le **vecchie sedi stradali, strettissime** al confronto delle attuali, vengono pavimentate in blocchetti di **porfido** (richiamo al vecchio acciottolato non irriproducibile), mentre la restante pavimentazione, quella compresa **entro il margine degli edifici scomparsi**, è in macigni di **trachite**, come i sottoportici che una volta insistevano nella stessa posizione.

*“Il margine di **separazione fra le due aree** viene sottolineato da una [cordonata in pietra d'Istria](#), ben evidente per il suo colore chiaro tra la trachite e il porfido.(..)*

*Per rafforzare il senso di quei tracciati sono stati previsti lungo di essi quinte di alberi (mai posizionate, n.d.r.), **lampioni e panchine**: sono allungate sopra la traccia dei vecchi fronti, quasi a ricostruirne la base e sono, al pari dei tracciati, **in pietra bianca** (la stessa pietra che caratterizza le facciate della città)”.*

In questo modo sono evidenziati ad esempio i limiti degli edifici della [Contrada del Bò e di S. Martino](#), distrutti nel 1922 per far posto al Municipio.

In [via Cavour](#), entro il limite del settecentesco palazzo Zaborra, demolito nel 1888, alcuni [tratti del pavimento in trachite](#) “sono campiti da divisioni trasversali che ricordano l'originale struttura edilizia per setti tipica della tipologia storica della città”. Sono fasce in pietra d'Istria a distanze progressivamente variabili secondo la proporzione aurea.

Merita infine un cenno l'intervento di pavimentazione circostante il **caffè Pedrocchi** il cui obiettivo è stato **restituire l'evidenza** dello stabilimento rispetto all'ambiente circostante, così come appare nelle stampe ottocentesche. Oltre a rimettere in vista il basamento, differenziare la separazione tra Pedrocchi e Pedrocchino e rimuovere il marciapiedi lungo via 8 febbraio, si è “[allargato quello sul lato opposto](#), fino al limite occupato dagli edifici ancora esistenti all'epoca della costruzione *japelliana*”: così la sede stradale (in porfido) ritorna stretta e tangente lo stabilimento e viene meglio percepita la “**funzione di [strada urbana coperta e attrezzata](#) del piano terreno del caffè, tanto evidente per la mancanza di portici, proprio dove l'edificio avanza verso l'asse stradale” (A.V.)**

Anche in questo caso è evidente quanto l'intervento, realizzato di un'area di formazione storica, deve necessariamente “partire dallo studio delle **trasformazioni intervenute nel tempo**, soprattutto dal momento in cui la struttura della città nel suo massimo sviluppo (metà 1800) abbia subito alterazioni, per poter innestare l'introduzione del nuovo. **Storia e moderno vanno combinati** (...) Qui si vuole affermare la possibilità di introdurre nuovi elementi, secondo coerenza di caratteri e di disegno. (A.C.)

In conclusione facciamo nostre le riflessioni di Adriano Cornoldi: “L'arredo urbano è il **decoro di una città**, è l'espressione concreta della diffusa **aspirazione** ad un modo di vivere nuovo. E non si tratta solo di realizzazioni clamorose: si tratta innanzitutto di attenzione esperta e sistematica alla manutenzione, riparazione, pulizia, restauro, ripristino delle pavimentazioni, degli intonaci, delle facciate; si tratta del controllo di luci, insegne, pubblicità, vetrine; si tratta delle ricostruzioni del verde e di luoghi e manufatti per la sosta e la ricreazione”.

Speriamo che oggi anche il **tracciato del nuovo tram**, ed il conseguente nuovo arredo urbano da progettare per le zone attraversate, siano studiati con altrettanta cura ed ambizione.

Padova, 1 febbraio 2018

Andrea Nicoletto-Rossi, Legambiente Padova

Tutte le citazioni sono tratte da *Soluzioni di arredo urbano a Padova*, di Mario Acampora, Adriano Cornoldi, Adriano Verdi, Cleup Editrice, 1985