



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA URBANISTICA E
RILEVAMENTO

**CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN
INGEGNERIA CIVILE**

Tesi Di Laurea

**IPOTESI DI RECUPERO E VALORIZZAZIONE
DEL BORGO DI ARMEDOLA,
NEL CONTESTO AMBIENTALE E
PAESAGGISTICO DEL TERRITORIO COMUNALE
DI SAN PIETRO IN GU**

RELATORE : Chiar.Mo Prof. Pasqualino Boschetto

LAUREANDA: Martina Zorzoli

Anno Accademico 2012/2013

INDICE

1. ANALISI STORICA	5
1.1 FORMAZIONE DEL COMUNE DI SAN PIETRO IN GU	5
TAV 1.1.0 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	
1.2 EVOLUZIONE STORICA DELLE INFRASTRUTTURE	10
TAV 1.2.0 EVOLUZIONE STORICA DELLE INFRASTRUTTURE (1802-1846)	
TAV 1.2.1 EVOLUZIONE STORICA DELLE INFRASTRUTTURE (1885-1970)	
TAV 1.2.2 ANALISI DELLE INFRASTRUTTURE STORICHE (1802)	
TAV 1.2.3 ANALISI DELL'EVOLUZIONE INFRASTRUTTURALE (1802-1846)	
TAV 1.2.4 ANALISI DELL'EVOLUZIONE INFRASTRUTTURALE (1885-1970)	
1.3 EVOLUZIONE STORICA DELL'ABITATO	22
TAV 1.3.0 EVOLUZIONE STORICA DELL'ABITATO (1802-1846)	
TAV 1.3.1 EVOLUZIONE STORICA DELL'ABITATO (1885-1970)	
1.4 FORMAZIONE DEL BORGO DI ARMEDOLA	28
TAV 1.4.0 EVOLUZIONE STORICA DEGLI EDIFICI DELL'ARMEDOLA (1885-1970)	
2. ANALISI DELLO STATO DI FATTO	34
2.1 STATO ATTUALE DEL PAESAGGIO COMUNALE	34
TAV 2.1.0 VISTA AEREA DEL COMUNE DI SAN PIETRO IN GU	
TAV 2.1.1 STATO DI FATTO DEL PATRIMONIO EDILIZIO STORICO - AREA NORD	
TAV 2.1.2 STATO DI FATTO DEL PATRIMONIO EDILIZIO STORICO - AREA SUD	
2.2 PRESENZE STORICO-ARCHITETTONICHE: LE VILLE VENETE.....	42
TAV 2.2.0 LE VILLE VENETE NEL TERRITORIO COMUNALE	

2.3	BORGHİ STORICI: ARMEDOLA.....	47
	TAV 2.3.0 ELEMENTI PAESAGGISTICI DEL BORGO DI ARMEDOLA	
3.	PROGETTO DI RECUPERO E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO	56
3.1	GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO.....	56
	TAV 3.1.0 PERCORSO CICLOPEDONALE NEL COMUNE DI SAN PIETRO IN GU	
3.2	IL PERCORSO CICLOPEDONALE DALLA VIA POSTUMIA AL BORGO.....	63
	TAV 3.2.0 PERCORSO CICLOPEDONALE DALLA VIA POSTUMIA AL BORGO DI ARMEDOLA - AREA NORD	
	TAV 3.2.1 PERCORSO CICLOPEDONALE DALLA VIA POSTUMIA AL BORGO DI ARMEDOLA - AREA SUD	
	TAV 3.2.2 PERCORSO CICLOPEDONALE: AREE D'INTERVENTO	
	TAV 3.2.3 PERCORSO CICLOPEDONALE: A1	
	TAV 3.2.4 PERCORSO CICLOPEDONALE: A2	
	TAV 3.2.5 PERCORSO CICLOPEDONALE: A3	
	TAV 3.2.6 PERCORSO CICLOPEDONALE: A4	
	TAV 3.2.7 PERCORSO CICLOPEDONALE: A5	
	TAV 3.2.8 PERCORSO CICLOPEDONALE: A6	
	TAV 3.2.9 ABACO: ELEMENTI PROGETTUALI DELLA PISTA CICLOPEDONALE	
3.3	PROGETTO DI RECUPERO E VALORIZZAZIONE DEL BORGO DI ARMEDOLA.....	81
	TAV 3.3.0 PLANIMETRIA GENERALE AREA DI PROGETTO	
	TAV 3.3.1 PIANTA DI PROGETTO A1: AREA NORD - VILLA ZILIO	
	TAV 3.3.2 PIANTA DI PROGETTO A2: AREA SUD - CHIESA DI SAN MICHELE	
	TAV 3.3.3 VISTA PROSPETTICA A-B	
	TAV 3.3.4 SEZIONE A-A'	
	TAV 3.3.5 SEZIONE B-B'	
	TAV 3.3.6 ASSONOMETRIA NORD-EST	
	TAV 3.3.7 ASSONOMETRIA SUD-OVEST	
	TAV 3.3.8 ASPETTO PAESAGGISTICO PRECEDENTE E SUCCESSIVO ALL'INTERVENTO	

TAV 3.3.9	ASPETTO PAESAGGISTICO DOPO L'INTERVENTO: PIAZZA PEDONALE E AREE VERDI
TAV 3.3.10	ASPETTO PAESAGGISTICO DOPO L'INTERVENTO: AREE VERDI E PARCO PUBBLICO
TAV 3.3.11	ABACO: ELEMENTI PROGETTUALI DEL BORGO DI ARMEDOLA
TAV 3.3.12.0	PIANTE: AREA DI SOSTA
TAV 3.3.12.1	PROSPETTI: AREA DI SOSTA
TAV 3.3.12.2	VISTE ASSONOMETRICHE SUD EST, NORD OVEST: AREA DI SOSTA
TAV 3.3.12.3	VISTE ASSONOMETRICHE NORD EST, SUD OVEST: AREA DI SOSTA

4. CONCLUSIONI	117
-----------------------------	-----

BIBLIOGRAFIA	115
---------------------------	-----

1. ANALISI STORICA

1.1 FORMAZIONE DEL COMUNE DI SAN PIETRO IN GU

Il primo insediamento nacque probabilmente in epoca romana, durante la quale si assistette a una radicale trasformazione delle campagne, attuata attraverso la messa a coltura di nuovi territori. L'opera di bonifica della foresta e delle zone acquitrinose originarie ebbe quindi inizio con la colonizzazione romana, avviata nel 177 a.C. data in cui le città venete si sottomisero all'esercito romano proveniente da Aquileia. Presso San Pietro in Gupassa, infatti, vi era una delle principali vie di comunicazione dell'Italia Settentrionale e di origine romana: la Via Postumia, costruita dal console Spurio Albino Postumio nel 147 a.C. Essa collegava Genova ad Aquileia, passando per Verona e Vicenza e costituiva il Decumano Massimo della centuriazione a est di quella marosticense (in cui era inserito S. Pietro in Gu), cioè quella di Cittadella-Bassano. Fu forse l'importanza della via Postumia a determinare la nascita del Castellaro, dove sorgeva un terrapieno circondato da un fossato difensivo (sede di un fortilizio romano). Tale costruzione proponeva il tipico "castelliero" della cosiddetta "popolazione Terramare" risalente al XII sec. a.C. e distava circa 1 km dall'Armedola.

Il dominio longobardo

Nei secoli VII-VIII San Pietro in Gu accolse un dislocamento militare longobardo e quindi un primo insediamento di uomini liberi della gens-nordica, o meglio chiamata "arimanna". I longobardi, popolo guerriero di lingua germanica proveniente dalla Pannonia e di religione ariana, furono chiamati dai Bizantini popolo che nel 552 aveva condotto la battaglia di riconquista dell'Italia (la guerra greco - gotica) ma non possedeva le risorse necessarie per l'amministrazione del paese. La dominazione longobarda lasciò tracce consistenti nella toponomastica e nell'architettura, infatti, con la conversione al cattolicesimo del re longobardo Autari (avvenuta tra il 584 e il 590), fu promossa l'intensa costruzione nel territorio di chiese dedicate ai Santi Giorgio e Michele.

Con l'arrivo in Italia dell'imperatore Carlo Magno (774) l'impero longobardo ebbe fine, dando il via a quello carolingio.

L'arrivo dei monaci e l'etimologia del nome

Dal 750 vi fu l'arrivo dei Benedettini che incentivò non solo la diffusione del cattolicesimo, ma anche l'evoluzione delle tecniche agricole e diede origine probabilmente all'antica Villa di San Pietro in Gu, il cui nome potrebbe derivare: da "guado", per la presenza nella zona di un punto di passaggio del Brenta che lambiva il territorio; da "Gu" come contrazione del termine latino galdum (wald - galdum - gu) che significa "bosco"; o da "gute" che in tedesco antico significa "bene, possedimento".

San Pietro in Gu è nominata in una pergamena datata 1191, redatta "in Villa de Sancto Pietro In Gudi sub domo Rodulfi Gastaldi". Il territorio, infatti, apparteneva al monastero di San Felice e Fortunato di Vicenza e il Gastaldo Rodolfo ne era l'amministratore. Fu in questo periodo che l'abitato assunse l'aspetto di un villaggio organizzato attorno alla pieve intitolata a Sancto Pietro. Furono, infatti, i monaci a dare un impulso notevole all'opera di bonifica del territorio circostante, che era circondato da boschi e soggetto spesso a inondazioni.

Il governo della repubblica di Venezia

Dal 1400 si riscoprì il valore della campagna grazie ad un periodo di relativa stabilità politica derivata dal governo della Serenissima Repubblica di Venezia, che conquistò Vicenza e il territorio circostante nel 1404. Durante il governo veneziano furono edificate le ville presenti nel territorio.

La conquista napoleonica

Alla fine del '700 anche il territorio di San Pietro in Gu conobbe la conquista napoleonica. Il 6 novembre 1796 vi fu la famosa battaglia del Brenta, fra le truppe napoleoniche capitanate dal generale Massena e gli Austriaci comandati dal generale Alvinzi. Questi, discesi dal Friuli, avevano il mandato di passare il Tagliamento, Piave, Brenta e Adige e congiungersi con le truppe provenienti dalla valle di Trento. Si racconta che Napoleone in persona salì sul campanile della Chiesa Parrocchiale di S. Pietro in Gu per osservare meglio la battaglia.

Il cambiamento più rilevante operato dal governo napoleonico fu l'unificazione dei comuni di San Pietro in Gu, Barche, Armedola e Calonega avvenuta intorno al 1805. S. Pietro in Gu, infatti, era suddivisa in queste quattro frazioni che anticamente costituivano Ville amministrativamente autonome e legate fra loro dal solo vincolo parrocchiale.

La Villa di S. Pietro in Gu era la più antica e vasta perché sede della Parrocchia. I suoi confini andavano dall'attuale ferrovia (allora strada regia trevigiana), fino ai limiti di Carmignano, Pozzoleone, Bressanvido e Pianella, comprendendo quindi le attuali contrade di Rebezza, Zanchetta, Poston, Albererai, Pezzo e Levà fino alla strada provinciale che conduce a Vicenza.

La sua origine risale verso il mille, quando, ritirati ormai da secoli i rami sparsi del Brenta verso il tracciato attuale, e prosciugatisi i fondi paludosi, il territorio cominciò a essere coltivato e abitato.

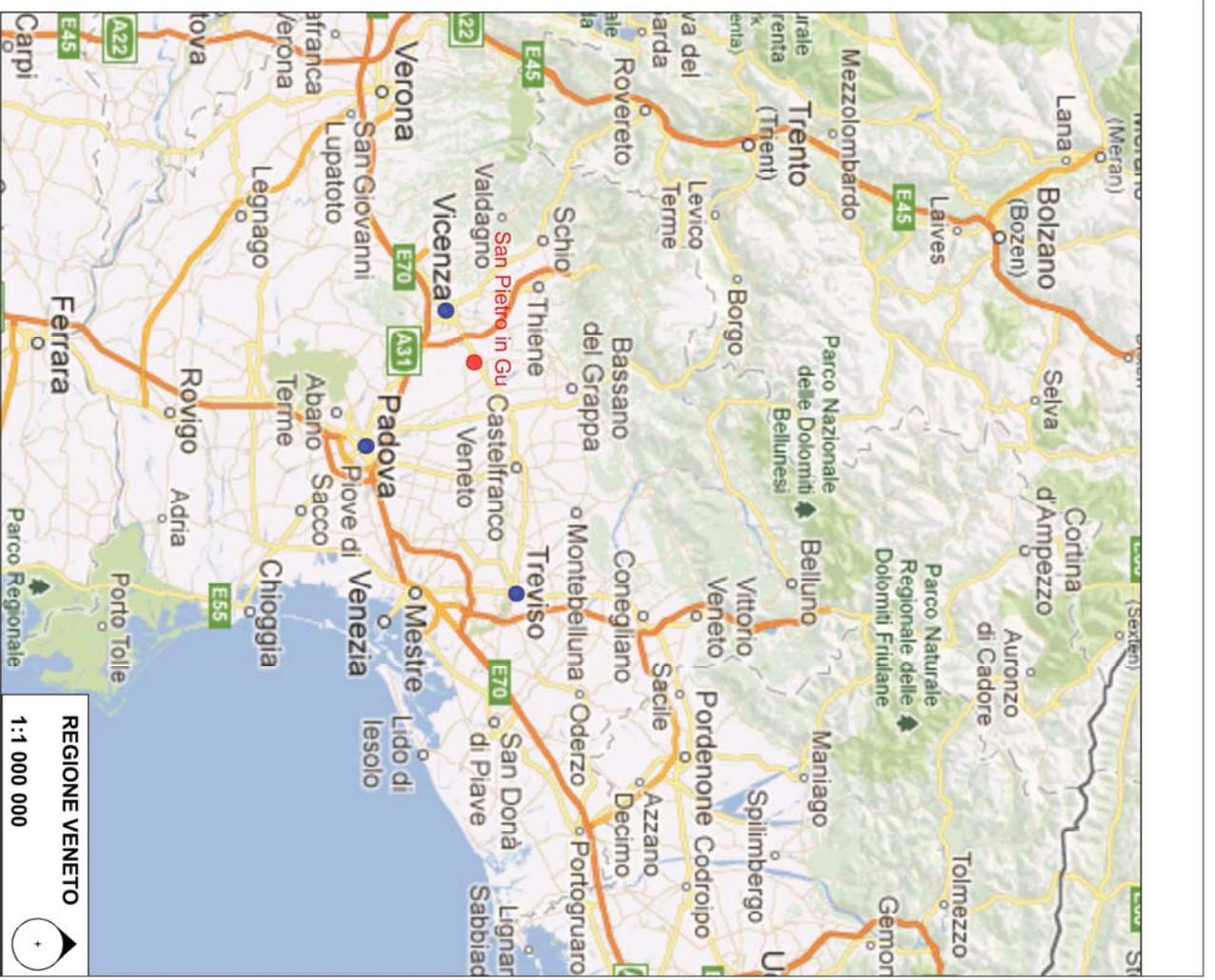
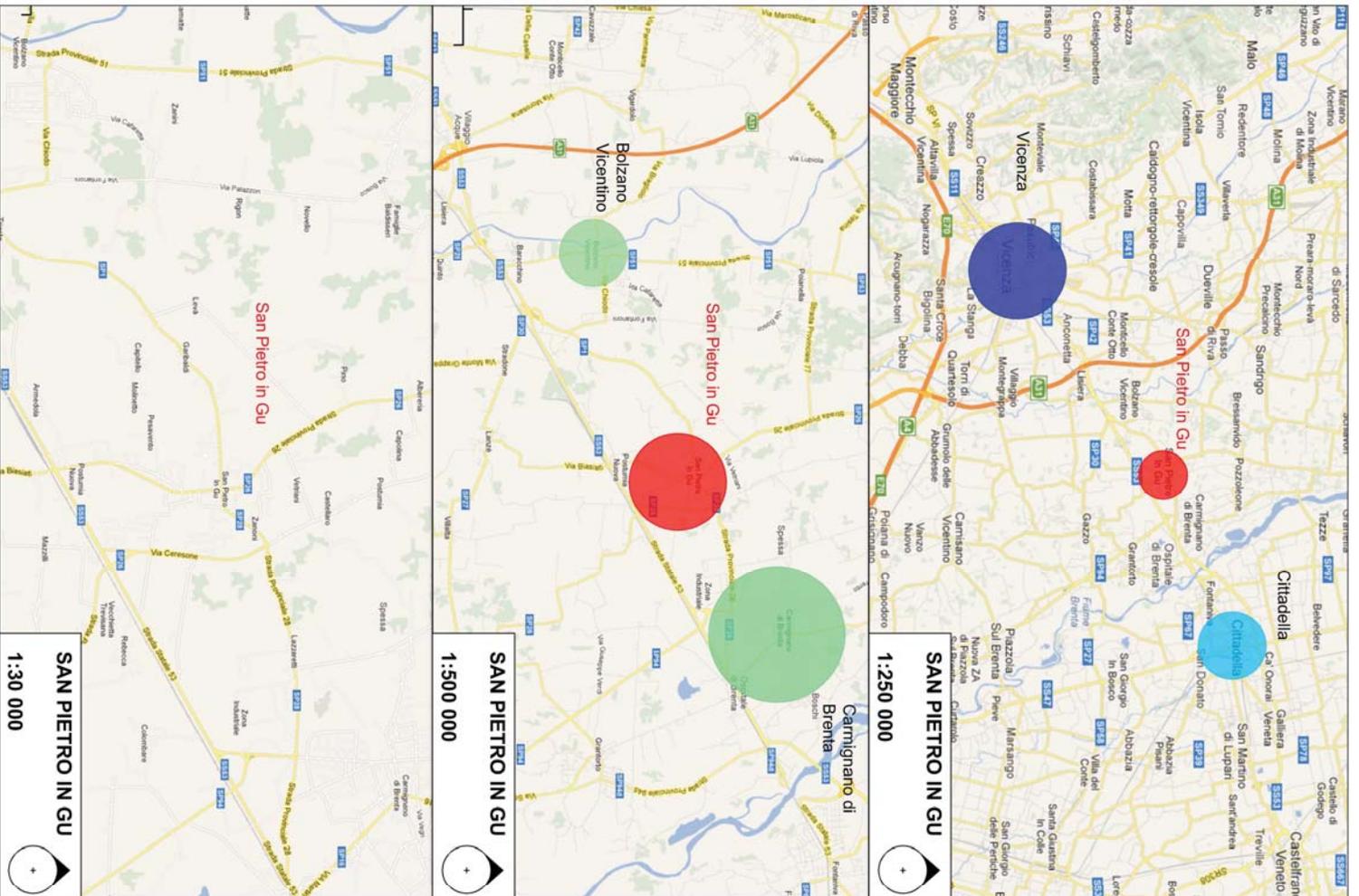
Fino al principio del secolo passato la Villa era intersecata da due sole strade principali: la strada regia trevigiana; e l'attuale tronco provinciale Vicenza-Cittadella, che a quel tempo era d'importanza quasi esclusivamente locale.

Il dominio asburgico e il cambio di provincia

Il comune di S. Pietro in Gu appartenne sempre alla provincia di Vicenza, come dipartimento del Bacchiglione, Vicariato o Distretto del Camisano. Fu soltanto nel 1853 che il Governo Austriaco, entrato con il proposito di sopprimere il Distretto di Camisano, aggregò i tre comuni di San Pietro in Gu, Carmignano e Gazzo al distretto di Cittadella, e unì infine tutti questi a Padova, non preoccupandosi della situazione disagiata in cui questi versavano, le antiche consuetudini con Vicenza e i reclami dell'Autorità Provinciale vicentina.

Nonostante il conseguente malcontento che perdurò per anni, durante il dominio asburgico (1813-1866) vi fu una rinascita del comune. Dopo la costruzione nel 1814 della grande arteria interprovinciale, detta allora "strada Regia Trevisana" (l'attuale ferrovia), che aumentò sensibilmente il passaggio e il traffico, i comuni sentirono maggiormente il bisogno di migliorare e accrescere i propri raccordi di comunicazione. Così, durante la dominazione austriaca, oltre all'ampliamento di tutte le strade comunali già

esistenti, vi fu la costruzione ex novo di una ventina di tronchi stradali. Dopo il 1866 furono costruiti i tratti principali che collegano il centro, come l'attuale strada provinciale (1878) cui concorse il Comune, i viali d'accesso alla stazione ferroviaria (1878-1880), la via Biasiati, la sistemazione e l'allargamento della piazza (1875) ecc.



INQUADRAMENTO TERRITORIALE

REGIONE VENETO

1:1 000 000

TAVOLA

1.1.0

1.2 EVOLUZIONE STORICA DELLE INFRASTRUTTURE

L'analisi effettuata ha come scopo principale l'individuazione del progressivo evolversi della struttura urbana del comune di San Pietro in Gu, per poterne meglio comprendere l'intrinseca essenza costituita da: nodi, percorsi e reti.

La vita passata del comune presenta numerose vicende che, più di altre, ne hanno profondamente mutato l'assetto originario indirizzandolo verso lo stato attuale, prima fra tutte la costruzione delle principali vie di comunicazione del comune con le zone circostanti. Le infrastrutture, infatti, costituiscono l'ossatura dell'aggregato urbano e senza di esse sarebbe venuta a mancare qualsiasi futura espansione dell'abitato che, con il tempo, avrebbe perduto la propria identità e sarebbe giunto all'estinzione.

Le vie di comunicazione, fin dall'antichità, sono sorte con l'intento di porre in contatto luoghi e popolazioni differenti, partendo dapprima da distanze limitate per poi giungere alle grandi infrastrutture del giorno d'oggi. Piccoli sentieri accidentati e percorribili con soli mezzi primitivi si snodavano da un abitato all'altro marcando i perimetri dei campi agricoli e sviluppandosi lungo le sponde dei corsi d'acqua. Con il crescere della frequentazione dei percorsi questi divenivano dapprima strade di tipo secondario, attraversate da carri e utilizzate dagli abitanti per raggiungere i propri poderi, infine strade postali.

Sfruttando una carta storica dell'Istituto Geografico Militare, rappresentante lo stato del comune di San Pietro in Gu nel 1802, è stato possibile definire un tracciato di percorsi decisivo per la comprensione dell'evoluzione storica del comune, si è inoltre appreso come ognuna delle vie di comunicazione possedesse una diversa importanza e, di conseguenza, un uso differente dalle altre. Le principali tipologie individuate nel territorio comunale di San Pietro in Gu sono in ordine d'importanza: strada postale; strada principale; strada maestra; strada secondaria; percorso pedonale. Questa suddivisione gerarchica delle infrastrutture si è mantenuta con il tempo permanendo fino al giorno oggi e caratterizzando in maniera particolare il comune analizzato.

Le strade postali

Costruite in epoca romana, le strade postali rappresentavano i percorsi di maggiore importanza e avevano, oltre alla funzione militare, quella di completamento della rete esistente per lo smercio dei prodotti agricoli. I Romani, infatti, per scopi militari, politici e commerciali, iniziarono la costruzione di lunghe strade rettilinee, essenziali per la crescita del loro Impero, in quanto consentivano di muovere rapidamente il loro esercito.

Lungo queste vie corrieri postali si occupavano del recapito di lettere e notizie provenienti da tutte le provincie dell'Impero, mentre ai privati venivano concesse alcune strade alternative, limitrofe a quelle del *cursum publicum*, lungo le quali essi potevano esercitare attività di corrieri privati. Con il nome di *viae* (in latino) erano indicate le strade extraurbane che partivano da Roma. Il termine deriva dalla radice indoeuropea *wegh-* con il suffisso *-ya*, che significa "andare", ma che esprime anche il senso di "trasporto".

La tecnica costruttiva utilizzata per la realizzazione delle strade postali consisteva nello scavo di una trincea profonda circa 45-60 cm che veniva riempita con successivi strati di terra, pietra e sabbia fino a raggiungere il livello del terreno. Il tutto veniva poi cementato con la calcina, mentre grosse lastre poligonali di basalto o calcare incastrate perfettamente tra loro venivano utilizzate come rivestimento, mentre gli interstizi erano riempiti da brecciolina. Il riempimento degli scavi con pietre sbriciolate veniva eseguito per far sì che le strade rimanessero asciutte, in quanto l'acqua sarebbe filtrata attraverso le pietre e non avrebbe trasformato in fango i terreni argillosi. Le dimensioni dei letti oscillavano tra 4 e i 6 metri, così che si potessero incrociare due carri, e talvolta ai lati venivano realizzati dei marciapiedi lastricati.

Già in tempi così antichi si pose un'attenzione particolare alla presenza di opportune zone di sosta, destinate soprattutto ai viaggiatori comuni, nacquero così le *mansiones*, mentre i privati viaggiatori usufruivano di un sistema privato di aree di servizio: le *cauponae* e le *tabernae*.

Caratteristica particolare delle infrastrutture romane risiedeva nella struttura planimetrica, le strade postali, infatti, mantenevano il più possibile un

andamento rettilineo, privo dunque di curve non necessarie. La spiegazione di tale ingegno trova origine nella preferenza, manifestata dagli architetti dell'Impero, nel trovare soluzioni dirette per superare gli ostacoli, piuttosto che aggirarli.

I ruscelli venivano dunque superati con un semplice assito e non evitati con percorsi secondari, mentre un fiume veniva oltrepassato mediante la costruzione di un ponte. Questo poteva essere in legno o in pietra, secondo le necessità e delle possibilità economiche. Mentre i ponti di legno poggiavano su piloni infissi nel letto del fiume, oppure su basamenti in pietra, il ponte interamente in pietra richiedeva una costruzione ad arcate, tecnica che i romani avevano mutuato dagli Etruschi. Scelte differenti venivano fatte alla presenza di terreni paludosi, nel qual caso si costruivano strade rialzate. La tecnica consisteva nella segnalazione del percorso con dei piloni, poi si riempiva lo spazio interposto con grandi quantità di pietre, innalzando il livello stradale fino a 2 metri sopra la palude.

La Via Postumia



Figura 1: il sistema viario dell'antica Roma per la direttrice Nord-Est. in sequenza partendo da Roma: in blu la via Flaminia, segue in rosso la via Aemilia che si collega alla via Postumia con arrivo ad Aquileia. Based on a map from "Historical Atlas" by William R. Shepherd, New York, Henry Holt and Company, 1923 now in Public Domain. Courtesy of the University of Texas Libraries, The University of Texas at Austin

A nord del centro abitato di San Pietro in Gu si snoda con andamento rettilineo e in direzione Nord-Est la Via Postumia, antica via consolare romana fatta costruire nel 148 a.C. dal console romano Postumio Albino nei territori della Gallia Cisalpina, l'odierna pianura padana, per scopi prevalentemente militari. La famosa Via, della quale una parte attraversa per circa tre km il territorio comunale di San Pietro in Gu, rappresentava l'unico percorso terrestre che consentiva di arrivare da Roma all'est e al Trentino, in quanto il suo ponte a Verona era all'epoca l'unico ponte sull'Adige. Essa, infatti, a partire da Piacenza si estendeva fino a Cremona, dove attraversava il fiume Po e da qui raggiungeva l'odierna Calvatone, città sorta alla confluenza tra il fiume Oglio e il Po. A questo punto si divideva in due tratti, di cui uno raggiungeva Mantova, mentre il percorso

principale proseguiva per Verona, dove come già detto attraversava il fiume Adige. Quest'antica infrastruttura collegava dunque il mare Tirreno con quello Adriatico, passando inoltre per le città di: Vicenza; Oderzo; e Concordia Sagittaria.

La via Postumia, con qualche modifica, rimase attiva sotto il controllo dei monaci della potente Abbazia di San Colombano di Bobbio almeno fino all'VIII secolo, per poi cadere lentamente in disuso. Fu in parte ripresa dopo l'anno Mille, come percorso privilegiato, dalla Repubblica di Genova, che pose sotto il suo controllo i centri di Gavi, Voltaggio e Fraconalto. Attualmente il suo tracciato originario è facilmente visibile e ricostruibile utilizzando mappe o foto satellitari, e collegando con una linea retta i frequenti tratti ancora attivi.

Un discorso analogo vale per il segmento della Via Postumia passante per il comune di San Pietro in Gu. Dalla carta IGM del 1802 è visibile un tracciato ancora integro dell'antica via consolare, denominata "Strada detta di Levà ossia Via Postumia". La denominazione alternativa a quella romana potrebbe trarre origine dalla natura paludosa del luogo, che avrebbe dunque portato a un tratto di strada sopraelevato. Il comune traeva numerosi vantaggi dalla famosa infrastruttura, essa, infatti, lo poneva in contatto con le "Ville" di Bolzano Vicentino a ovest e Cittadella a est, ed era attraversata dalla strada maestra detta "Strada Bassanese" che, incrociando il piccolo nucleo abitato dell'antico comune, si snodava in direzione Nord per raggiungere l'attuale città di Bassano del Grappa.

Il progressivo mutamento della Via Postumia è deducibile da un confronto fra le carte storiche sia dell'Istituto Geografico Militare sia dei catasti austriaci e austro-italiani. Si è dunque riusciti a comporre un quadro storico dell'evoluzione infrastrutturale appartenente al comune di San Pietro in Gu, in particolare degli anni: 1802; 1831; 1846; 1885; 1902; 1953; 1970; 2012.

Da uno stato integro risalente al 1802, la strada postale romana subisce un declassamento in termini d'importanza come via di comunicazione con la costruzione, nel 1814, della Strada Regia Trevisana. Questa infrastruttura ha, di fatto, sostituito la Via Postumia proponendone la stessa impronta e direzione e nascendo a soli 2 km più a sud del paese. Attraversata anch'essa dalla Strada Bassanese e dunque messa in diretto contatto con il centro abitato del comune, la nuova infrastruttura costituiva un'importante

via di comunicazione tra l'attuale Bolzano Vicentino e Treviso. Dalla carta IGM del 1885 si ha conferma della suddetta teoria, la porzione della Via Postumia che attraversa San Pietro in Gu perde alcuni tratti del suo percorso che divengono strade secondarie.

Le strade secondarie

Nell'antichità, le strade secondarie si snodavano generalmente in campagna, in posizione centrale. Venivano realizzate come efficace collegamento tra le vie maestre ed erano definite viae rusticae. Potevano essere pavimentate o ricoperte con uno strato di ghiaia, ma il più delle volte rimanevano sterrate.

Nel comune di San Pietro in Gu è la tipologia d'infrastruttura maggiormente presente nell'anno 1802, e i tratti più rappresentativi sono costituiti dai percorsi che ponevano in contatto la strada maestra detta "Strada Regia Vicentina" con il Borgo di Armedola, e altri collegati alla Strada detta Bassanese.

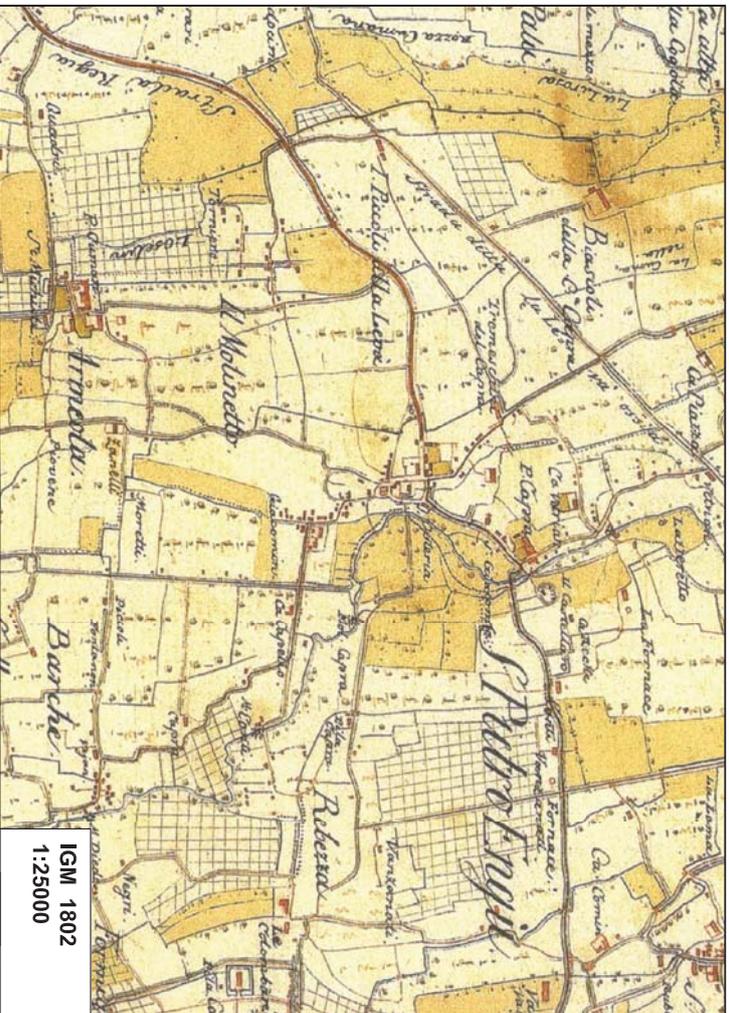
La Strada Regia Trevisana

E' interessante osservare come il comune analizzato fosse attraversato, nel 1802, da ben tre strade principali (Via Postumia, Strada Bassanese, Strada Regia Vicentina), con l'aggiunta, nel 1814, della strada Regia Trevisana. Mentre la Via Postumia scorreva in direzione Nord-Est e si trovava a nord del comune, le altre due seguivano direzioni tra loro ortogonali, incrociandosi proprio in corrispondenza del centro abitato. Destinazione differente possedeva la Strada Regia Trevisana che sorgeva a sud del comune, proponendo una nuova versione della Via Postumia e definita oggi "Postumia Nuova". Quest'ultima, è una strada statale italiana (n°53) che attraversa il Veneto collegando Vicenza a Portogruaro. L'infrastruttura, a partire dalla periferia nord-est della città di Vicenza, prosegue verso est toccando i comuni di Bolzano Vicentino, San Pietro in Gu, Carmignano di Brenta, Fontaniva, Cittadella, Castelfranco Veneto (che viene tagliato da una circonvallazione), Veduggio, Istrana, Paese.

Dell'originale Strada Regia Trevisana perse per circa cent'anni la propria identità divenendo nel 1877 una "strada ferrata" o rete ferroviaria. Questo accadde quando le provincie di Vicenza, Padova e Treviso si riunirono in

un comitato e chiesero la costruzione di due linee ferroviarie che unissero le tre provincie. In poco tempo partirono i lavori di costruzione della Vicenza – Treviso e il primo troncone, da Treviso a Castelfranco Veneto, fu aperto il 16 luglio del 1877. In seguito fu aperto il tratto da Castelfranco Veneto a Cittadella e il 12 settembre dello stesso anno fu completato con il prolungamento fino a Vicenza.

Solo intorno al 1970 la Strada Regia Trevisana si ripresentò nelle carte IGM dell'epoca sottoforma di strada statale e posta parallelamente alla rete ferroviaria stessa. Intorno all'anno di costruzione della stazione ferroviaria di San Pietro in Gu si assiste dunque a un primo consistente assetto urbano, la cui progressiva evoluzione ha come matrice proprio l'insieme di reti viarie costruite nel corso dei secoli.



IGM 1802
1:25000



CATASTO
AUSTRIACO (1831)
1:25000



CATASTO
AUSTRO-ITALIANO
(1846)
1:25000



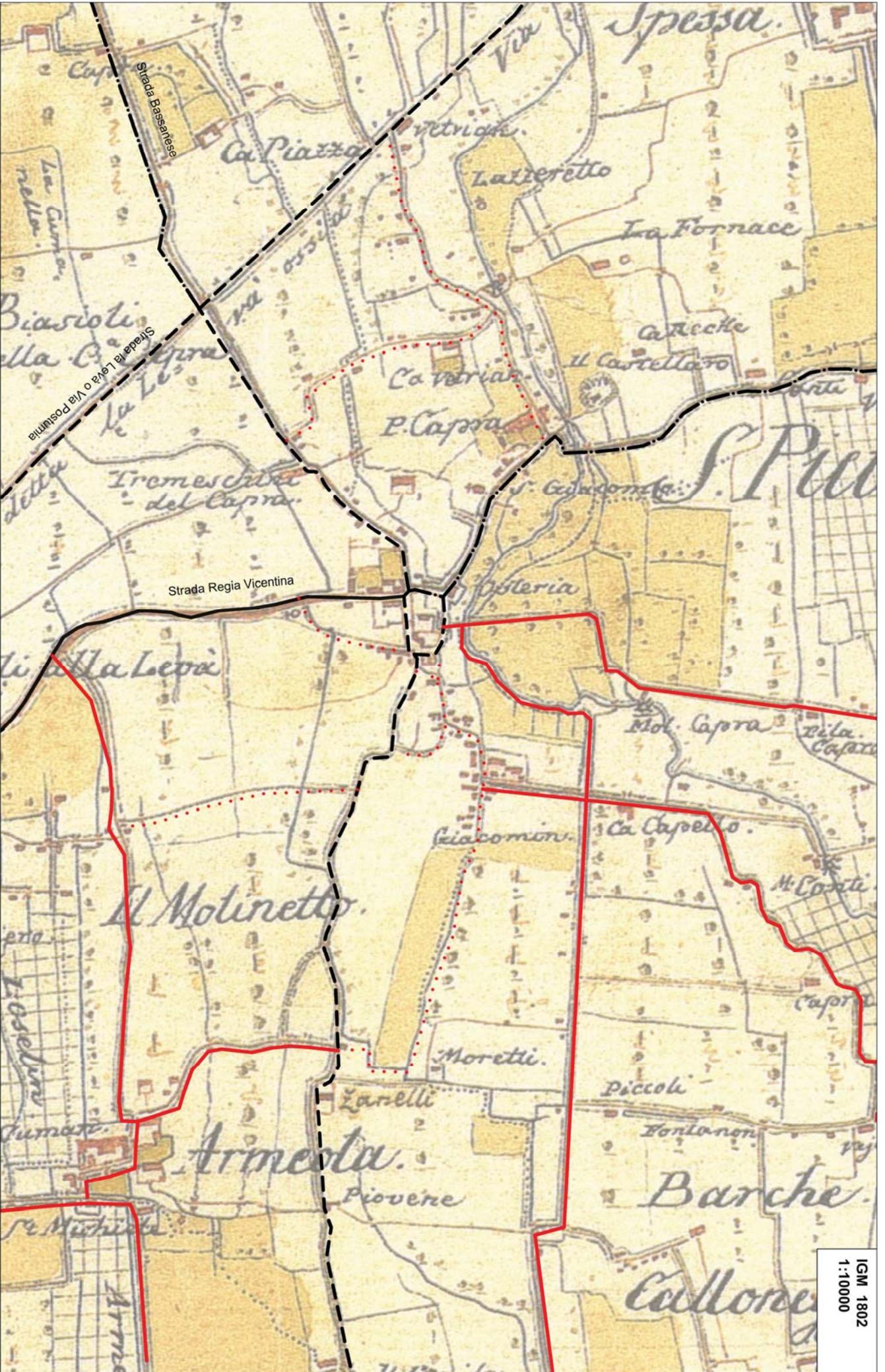
- LEGENDA:**
- Via Postumia: 147 a.C.
 - infr. secondaria: presente nel 1802
 - infr. principale: presente nel 1802
 - infr. secondaria: presente nel 1831
 - infr. secondaria: presente nel 1846
 - Strada Regia Trevisana: 1814
 - infr. secondaria: presente nel 1846

EVOLUZIONE STORICA DELLE INFRASTRUTTURE
(1802-1846)
scala 1:20000



TAVOLA

1.2.0



LEGENDA:

- Strada principale
- Strada postale
- Strada maestra
- Strada secondaria
- Percorso pedonale

ANALISI DELLE INFRASTRUTTURE STORICHE

(1802)

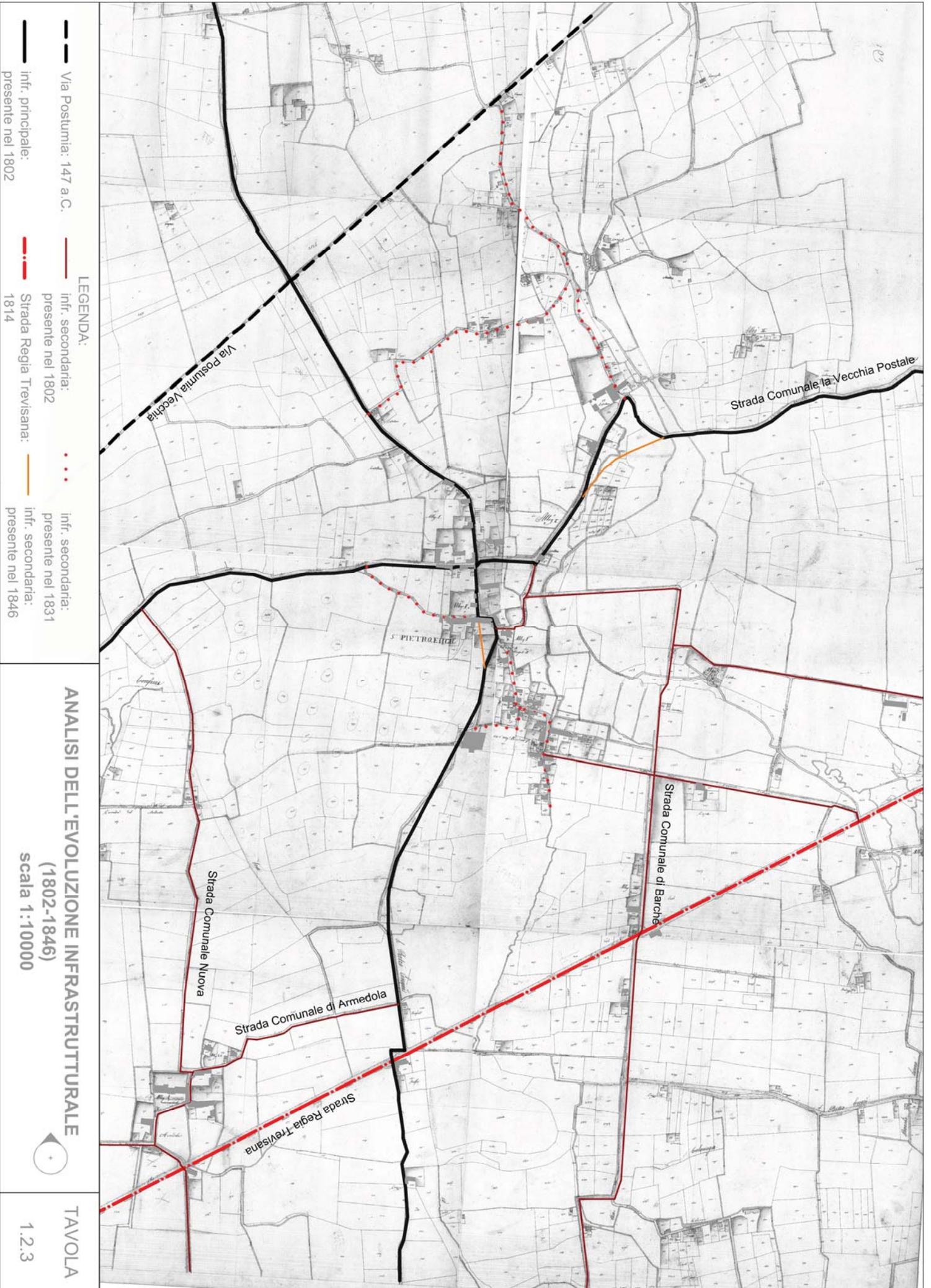
scala 1:10000



TAVOLA

1.2.2

IGM 1802
1:10000



- - - Via Postumia: 147 a.C.
 — infr. principale:
 presente nel 1802

LEGENDA:
 — infr. secondaria:
 presente nel 1802
 - · - · - Strada Regia Trevisana:
 1814

· · · · infr. secondaria:
 presente nel 1831
 — infr. secondaria:
 presente nel 1846

ANALISI DELL'EVOLUZIONE INFRASTRUTTURALE
 (1802-1846)
 scala 1:10000



TAVOLA
 1.2.3

1.3 EVOLUZIONE STORICA DELL'ABITATO

Il comune di San Pietro in Gu, definito "villa" nei documenti storici risalenti al 1802, si presentava a quell'epoca come una piccola area abitata, circondata da estese zone destinate alla produzione agricola e al pascolo. Essendo già presenti le importanti infrastrutture come la "Via Postumia", la "Strada Regia Vicentina" e la "Strada Bassanese", le abitazioni trovavano una logica distribuzione lungo di esse e in particolare seguendo il percorso della strada detta "Bassanese".

Gli edifici erano caratterizzati in pianta da forme irregolari, segno evidente di una progressiva unione di costruzioni differenti, dovuta all'aumento di necessità abitative e produttive. Il corpo principale dell'edificio era frequentemente disposto con il lato lungo secondo il tracciato stradale, l'orientamento dell'abitazione era dunque parallelo alla via di comunicazione, affacciando su di essa il maggior numero possibile di accessi sia pedonali sia carrabili. In numero minore risultavano, invece, le costruzioni disposte ortogonalmente alle strade, edifici che interponevano un cortile di accesso tra essi e l'infrastruttura stessa. Le costruzioni più antiche, individuabili per le maggiori dimensioni in pianta, si concentravano in corrispondenza dell'incrocio tra la "Strada Bassanese" e la sua perpendicolare, la "Strada regia Vicentina", e nelle vicinanze della chiesa risalente all'VIII secolo e inglobata nel 1906 nell'attuale chiesa di San Lorenzo. Gli edifici di origine più recente si distribuivano, invece, lungo una strada secondaria posta a sud della chiesetta barocca, via che metteva in comunicazione l'attuale comune con il villaggio adiacente denominato "Barche".

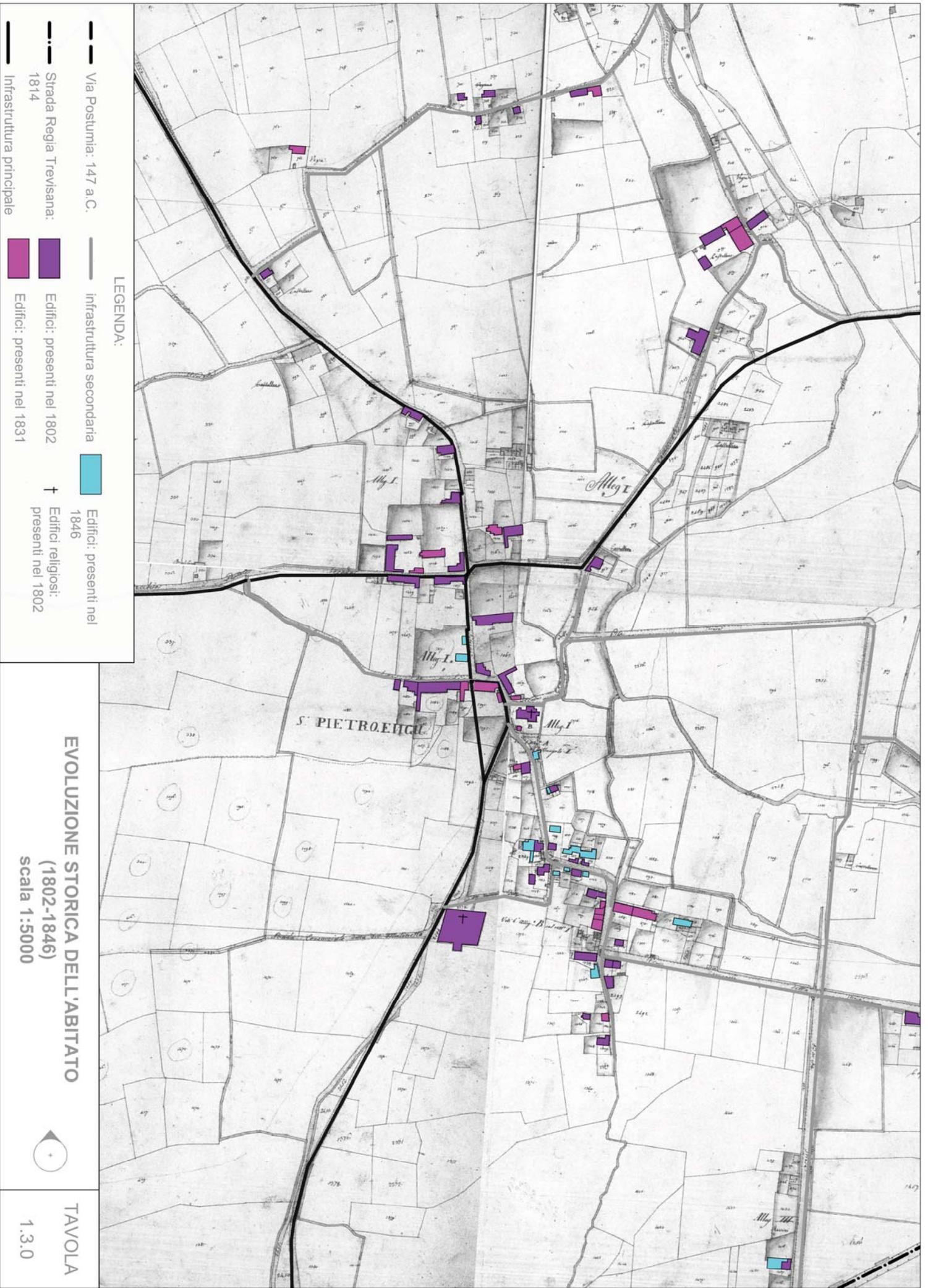
Nei successivi quarant'anni il territorio vide un lento sviluppo del proprio aggregato abitativo, dai catasti storici austriaci e austro-italiano risalenti rispettivamente al 1831 e al 1846 si rileva un esiguo numero di nuove costruzioni, dislocate in diversi punti del territorio seppur sempre nelle vicinanze delle infrastrutture principali. Nemmeno la costruzione della "Strada Regia Trevisana", nel 1814, influì significativamente sull'assetto abitativo della zona, potendo notare solo un lieve aumento di costruzioni lungo la via secondaria che collegava il centro abitato alla nuova rete viaria. La prima tappa rilevante nell'evoluzione del comune di San Pietro in Gu si

ebbe dagli anni settanta e, in particolare, con la trasformazione della Strada regia Trevisana in “strada ferrata”, in altre parole, in rete ferroviaria. L'evoluzione degli atteggiamenti umani trova, infatti, nel bisogno di mobilità una delle sue più antiche motivazioni. Tale bisogno coinvolge dapprima la singola persona, per poi proiettarsi verso l'esterno mutando dunque nel concetto di “trasporto”. Nel sec. XVI apparirono i primi esemplari di rotaie, costruite dapprima solo in legno e poi munite anche di rinforzi metallici. Scoperte nuove forme di energia, la macchina a vapore aprì nuovi orizzonti alla navigazione marittima, ma soprattutto determina lo sviluppo del trasporto ferroviario, tecnologia che permise il più rapido collegamento di diversi territori favorendo inoltre i primi accordi di unificazione e di standardizzazione internazionali. La ferrovia divenne in tal modo uno dei simboli più evidenti dell'evoluzione socioeconomica del XIX secolo, incrementando la crescita d'insediamenti lungo la propria rete piuttosto che secondo le vie di comunicazione naturali, permettendo lo sfruttamento di risorse altrimenti poco accessibili, facilitando gli scambi commerciali e la specializzazione produttiva delle diverse aree. Dal 1877 (anno di costruzione della rete ferroviaria sul tracciato della “Strada Regia Trevisana”) si assiste dunque a una notevole crescita del comune, con la costruzione di numerosi edifici distribuiti non solo lungo le strade provinciali 26 e 28 (rispettivamente ex “Strada Bassanese” ed ex “Strada Regia Vicentina”) ma soprattutto secondo strade secondarie connesse alla nuova “strada ferrata”.

Procedendo verso gli anni più recenti l'edificato assume caratteristiche differenti, presentandosi per lo più con abitazioni di piccole dimensioni e forme regolari, separate da piccoli cortili e molteplici vie minori. L'impronta lasciata dalle antiche infrastrutture rimane tuttora evidente e l'intera area urbana, posta a confronto con quella risalente al 1970, seppur distinguendosi da essa per l'aumentata concentrazione residenziale, manifesta ancora una voluta espansione lungo le strade principali, senza mai allontanarsene ma, al contrario, cercando di preservarne un contatto diretto.

Si assiste così all'immagine di una città quantomeno particolare e unica nel suo genere, definita dalla forma di una stella a cinque punte delimitata a Nord dalla Via Postumia Vecchia a Sud invece dalla Via Postumia Nuova e

quattro frazioni territorialmente omogenee rappresentate da: la contrada Postumia; la contrada Castellaro; la contrada Armedola; e a Sud-Est la contrada Barche-Go. Mentre la prima, posta a Nord-Ovest del paese, deve il proprio nome alla Via Postumia, il Castellaro (a Nord-Est) e l'Armedola (a Sud-Ovest) l'hanno assunta in seguito alla costruzione, rispettivamente, di una fortificazione e di una Villa denominata Armedola. Le ultime tre frazioni sono di origine antica (già presenti nelle carte storiche del 1802) e sono difatti inserite all'interno dell'Atlante dei centri storici della provincia di Padova: Castellaro e Barche sono solamente indicate sulla mappa generale del comune date le loro esigue dimensioni planimetriche; il centro storico di San Pietro in Gu e il borgo di Armedola sono invece rappresentati da una mappa recente che, messa a confronto con le mappe catastali storiche mette in luce i cambiamenti, o meno che hanno subito i suddetti luoghi.



LEGENDA:

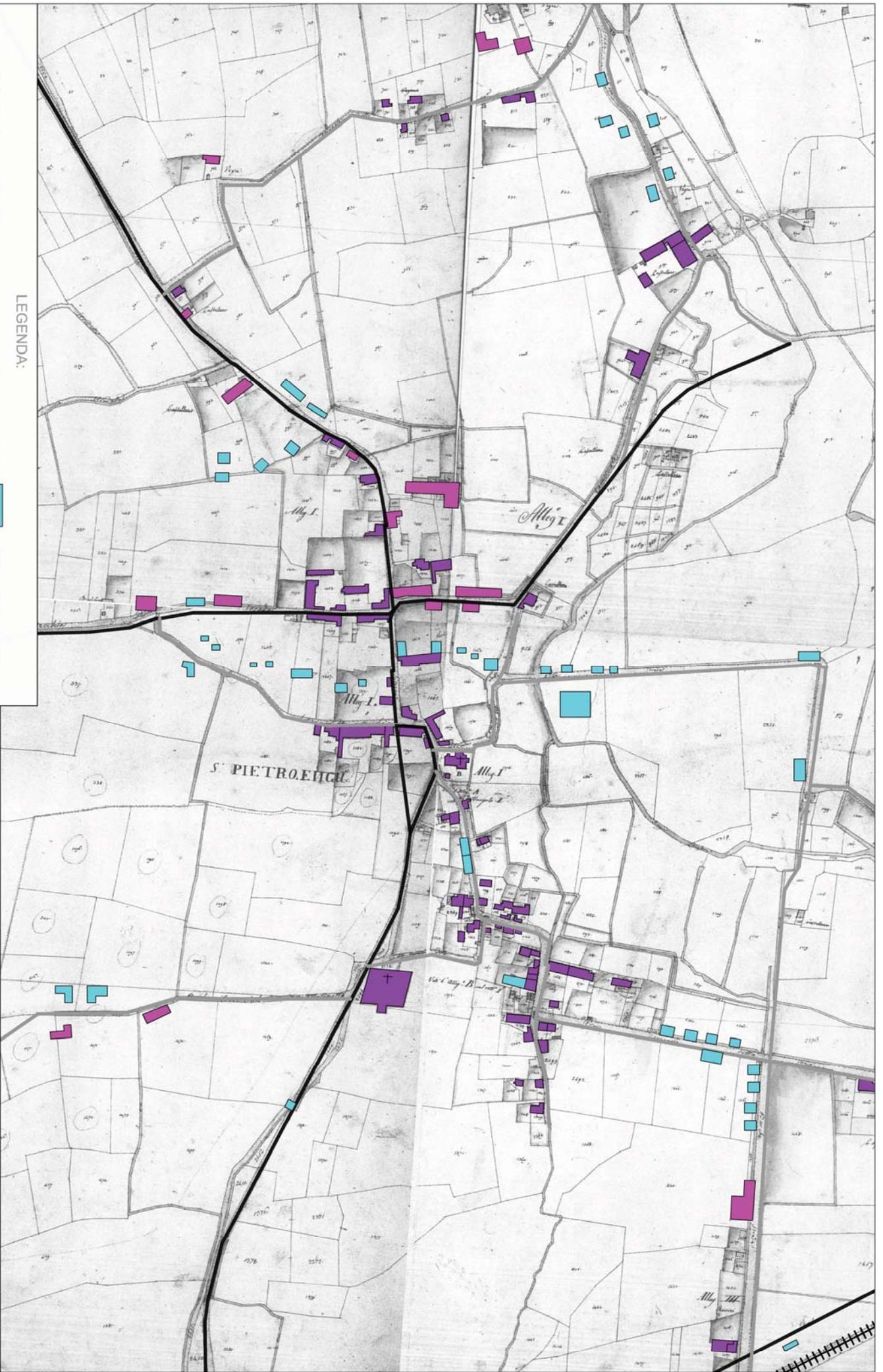
- Via Postumia: 147 a.C.
- Infrastruttura secondaria
- Edifici: presenti nel 1802
- Edifici: presenti nel 1831
- Edifici: presenti nel 1846
- Edifici religiosi: presenti nel 1802
- - - Strada Regia Trevisana: 1814
- Infrastruttura principale

EVOLUZIONE STORICA DELL'ABITATO

(1802-1846)
scala 1:5000



TAVOLA
1.3.0



- LEGENDA:**
- Via Postumia: 147 a.C.
 - Infrastruttura secondaria
 - Infrastruttura principale
 - Strada Regia Trevisana: 1814
 - Edifici: presenti nel 1885
 - Edifici: presenti nel 1924
 - Edifici: presenti nel 1970
 - Edifici religiosi: antecedenti al 1885
 - Edifici religiosi: antecedenti al 1885

EVOLUZIONE STORICA DELL'ABITATO
(1885-1970)

scala 1:5000



TAVOLA

1.3.1

1.4 FORMAZIONE DEL BORGO DI ARMEDOLA

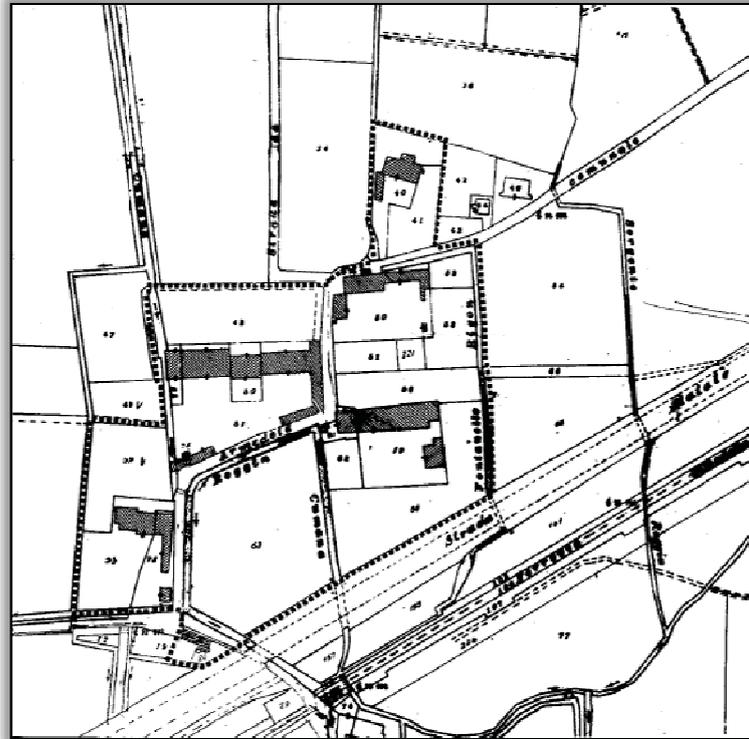


Figura 3: Centro storico dell'Armedola. *Provincia di Padova* (1988), *Atlante dei centri storici*. Venezia: SIGNUM EDIZIONI

La Villa di Armedola vanta un'antichità quasi uguale a quella del capoluogo. Stendeva i suoi confini dall'attuale strada provinciale che conduce a Vicenza fino ai limiti di Lanzè, comprendendo quindi le attuali contrade di Molinetto, Armedola, e Biasiati.

L'etimologia del nome può avere diverse radici: una può dipendere dal rinvenimento in quella località di un deposito di armi, Armedola quindi deriverebbe dalla parola Arme-dolium, ovvero "botte delle armi"; un'altra individua nel nome la radice comune delle lingue indoeuropee, "ar", aumentata con i suffissi "men-tum" che significa armento o gregge di animali bovini. Una terza ipotesi sostiene che il nome derivi da un'antica famiglia che ne possedeva i fondi, i Dalle Arme originari di Milano. La zona, infatti, è attraversata da un corso d'acqua chiamato l'Armedola, in cui confluiscono vari altri corsi minori e in passato, i molteplici corsi d'acqua

che irrigavano le campagne prendevano il nome dalle antiche famiglie che ne avevano il possesso. Di conseguenza il termine "dola" deriverebbe dal latino "dolia", ovvero servitù, cosicché l'appellativo Armedola vorrebbe dire "servitù dei Dalle Arme".

Durante il corso dei secoli Armedola passò sotto domini differenti: nel libro dei Feudi si trova che nel 1306 il feudo di Armedola appartenne a Guido de Lanzè; nel 1320 S. Pietro in Gu e l'Armedola stessa furono feudi "Domini Lombardelli et aliorum"; nel 1403, invece, Lanzè e Armedola compaiono come feudi di Giorgio da Tavernelle; e nel 1529 Armedola passò nelle mani della nobile famiglia A Gurgo (una delle più illustri e antiche di Vicenza) che la tenne fino al 1685, anno in cui vi subentrò la famiglia Cuman, anch'essa appartenente alla vecchia nobiltà vicentina. Infine, nel 1834 la maggior parte dei beni della famiglia Cuman, insieme alla villa di abitazione, passarono per eredità testamentaria nella famiglia Zilio, che tuttora li possiede.

Il borgo di Armedola nacque in epoca romana, in seguito a opere di bonifica del territorio e grazie alla Via Postumia, strada di commercio e movimento. Dai catasti storici non si notano variazioni nella struttura dell'insediamento, al contrario esso presenta già la conformazione che mantiene tuttora, senza rilevanti cambiamenti.

Le strade

Dalle cartografie sono visibili tre tipi di percorsi:

- il percorso principale (o matrice)
- il percorso secondario
- il percorso terziario

Il percorso principale è rappresentato dalla strada statale (la nuova Via Postumia) e dalla ferrovia (Strada regia Trevisana).

Entrambe sono da considerarsi arterie principali, attraverso le quali sono nati e si sono sviluppati gli insediamenti della zona. Vengono chiamati percorsi matrici, proprio perché hanno favorito l'evoluzione della struttura dell'insediamento.

Sulla strada statale s'innesta la strada comunale. Questa, in un'ottica locale, può essere considerata a sua volta un percorso d'importanza principale, poiché la sua forma incide sulla disposizione delle abitazioni e

delle strutture agricole. In presenza, però, di un'arteria d'importanza sovra locale, la strada comunale di Armedola acquista un ruolo secondario, d'impianto per lo più edilizio.

Particolare è il suo profilo, essa, infatti, contrariamente alla disposizione usuale dei percorsi d'impianto edilizio, non si snoda con forma rettilinea. La motivazione risiede nella presenza di corsi d'acqua minori, importanti per l'irrigazione agricola e acquedotti naturali (nei tempi passati), che, di conseguenza hanno influito sulla disposizione di strade e abitazioni.

Infine, vi sono le strade di collegamento tra le varie fattorie e i campi. Ogni appezzamento segue quindi l'andamento di questi percorsi, formando un'immagine reticolare caratterizzante il piccolo borgo.

La disposizione delle abitazioni

Data l'importanza delle vie di comunicazione, gli edifici seguono spontaneamente l'assetto di questi, disponendosi secondo l'inclinazione del terreno e in modo tale da avere un accesso (diretto o meno) alle strade e al proprio appezzamento agricolo.

Nel borgo di Armedola gli edifici sono disposti principalmente in due modi:

- A) La maggior parte degli edifici è disposta frontalmente rispetto alla strada. Questo è visibile nei tratti in cui il percorso scorre quasi parallelamente alla strada statale, le abitazioni, quindi, sono affiancate dalla strada serpeggiante sia sulla facciata sia lateralmente.
- B) Alcuni, invece, accedono al percorso lateralmente, attraverso una stradina d'ingresso.

Pochi edifici hanno accesso diretto sulla strada, viene, infatti, utilizzato un percorso d'ingresso che attraversa un giardino privato o un cortile centrale su cui si affacciano più edifici. Nel caso di abitazioni con accesso frontale ho notato la presenza di un secondo ingresso, posto su un lato, utilizzato per l'uscita di mezzi agricoli o di autovetture.

La crescita e la composizione delle abitazioni

La forma degli edifici denota per lo più una crescita cellulare, poiché poche abitazioni presentano una struttura geometrica definita, la rimanente parte, invece, risulta da un'unione di più unità strutturali.

Osservando il catasto austriaco (1831-1846) e austro-italiano (1846-1885), non ho notato rilevanti variazioni nell'assetto urbano, al contrario, la struttura di base degli edifici è rimasta la medesima apportando negli anni successivi solamente qualche lieve modifica. Questo dimostra che la formazione del borgo era avvenuta già prima del dominio austriaco e dal 1831 in poi presentava già una stabilità strutturale.

Non potendo quindi dedurre la crescita delle abitazioni dai catasti storici, ho cercato di analizzarne la composizione partendo dalla pianta di ciascun edificio. Escludendo le abitazioni a pianta regolare (quadrata e rettangolare) ho osservato quelle che presentavano forme irregolari, derivanti quindi da una graduale aggiunta di edifici ausiliari.

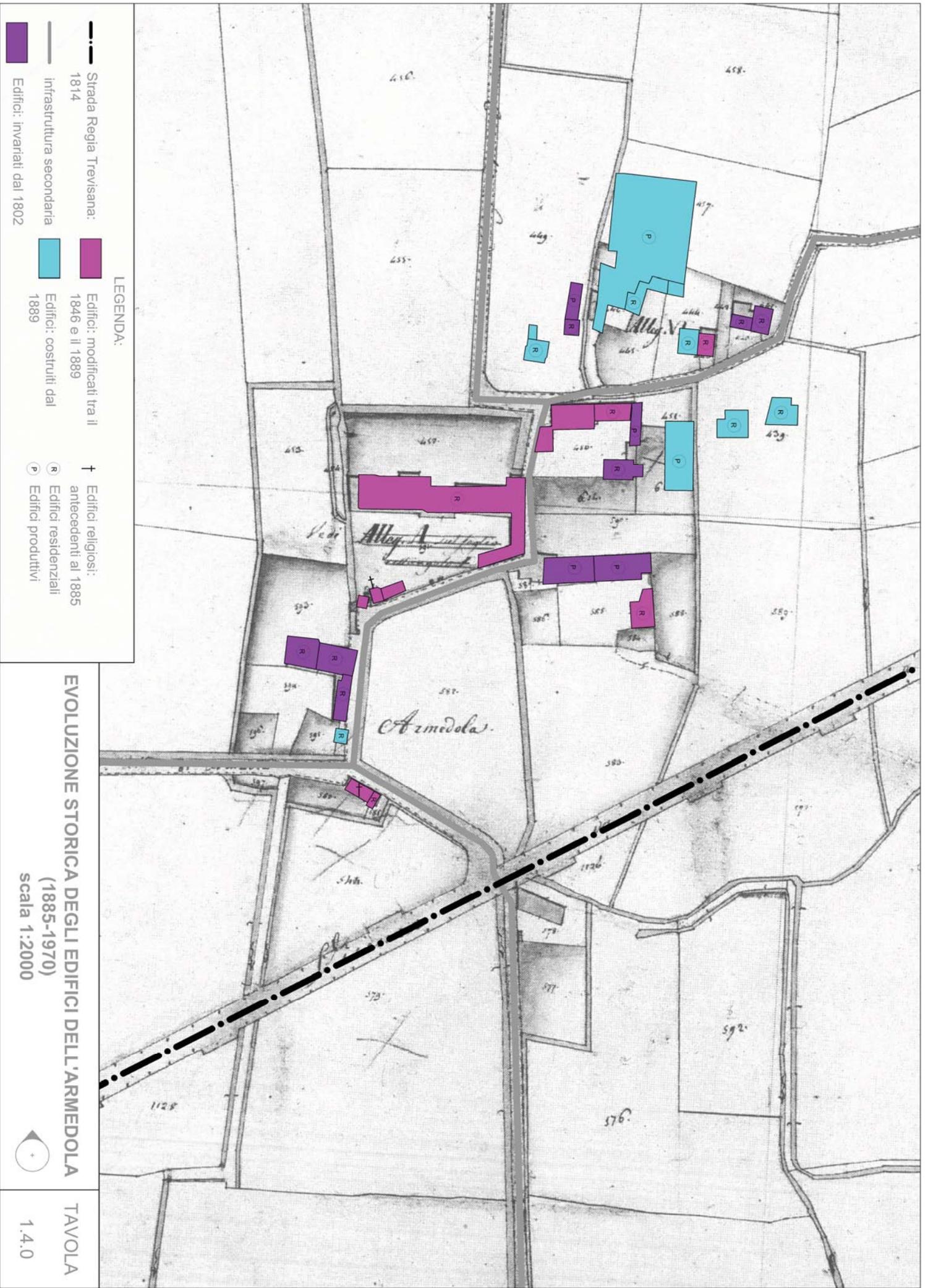
Ogni edificio è nato da una cellula elementare, in seguito, con il variare dei percorsi stradali e delle necessità abitative, si è espanso aggiungendo ulteriori strutture. La casa originaria era sede sia delle attività domestiche sia di quelle lavorative: se al piano terra c'era una bottega, al piano superiore si trovava l'abitazione dell'artigiano; per un contadino le mura domestiche erano adiacenti a quelle adibite alla raccolta del fieno e alle stalle.

Per un edificio posto di fronte a una strada la nascita di edifici ausiliari, adibiti propriamente all'attività lavorativa, avviene sui due lati, formando due ali ortogonali che danno una forma quasi a U all'intero complesso. Da qui nasce il cortile, uno spazio di collegamento tra un edificio e un altro. Se questo è utilizzato come giardino privato, esso occupa lo spazio che si frappone tra la strada e la facciata principale dell'abitazione, costituendo una specie d'ingresso privato che allontana l'edificio dal trambusto del traffico.

Nel caso di strutture con accesso laterale sulla via comunale si ha uno sviluppo dell'edificio con orientamento ortogonale alla strada, e la formazione di piccole corti che si affacciano sui campi agricoli e non sull'area urbana.

Le abitazioni presenti oggi nel borgo mantengono la struttura originariamente rurale, e molte di esse la stessa attività contadina. Si osservano quindi abitazioni formate dall'aggregazione di vari edifici, con tetti spioventi a tegole, grandi cortili centrali di accesso alle abitazioni affiancate da stalle e strutture adibite alla raccolta di prodotti agricoli. In alcune sono visibili le distribuzioni, nelle varie parti della casa, delle zone con funzione residenziale e quelle di produzione (es. ai piani superiori il granaio e il fienile, ai piani inferiori le camere da letto, la cucina ecc).

Gli edifici recenti non si scontrano del tutto con l'assetto urbano poiché la zona non è propriamente residenziale, e mantiene quindi un assetto di tipo rurale. Le abitazioni presentano dunque una struttura più geometrica e moderna, priva di stalle e edifici supplementari, ma conserva ad ogni modo un grande patio e un esteso cortile antistante.



LEGENDA:

-  Strada Regia Trevisana: 1814
-  Infrastruttura secondaria
-  Edifici: invariati dal 1802
-  Edifici: costruiti dal 1846 e il 1889
-  Edifici: modificati tra il 1846 e il 1889
-  Edifici religiosi: antecedenti al 1885
-  Edifici residenziali
-  Edifici produttivi

EVOLUZIONE STORICA DEGLI EDIFICI DELL'ARMIDOLA (1885-1970)

scala 1:2000



TAVOLA 1.4.0

2. ANALISI DELLO STATO DI FATTO

2.1 STATO ATTUALE DEL PAESAGGIO COMUNALE

Inquadramento territoriale

Il comune di San Pietro in Gu si trova a Nord-Ovest della provincia di Padova al limite con il territorio provinciale di Vicenza, confina infatti a nord con Pozzoleone e Bressanvido e a ovest con Bolzano Vicentino e Quinto Vicentino, mentre a sud si trovano Gazzo e Grantorto e a est Carmignano di Brenta. Il comune dista dunque da Padova 35 km mentre lo separano dalla città di Vicenza solamente 14 km. I suoi confini ricoprono un'area di circa 17,81 kmq e il suo territorio oscilla tra un'altitudine massima di 52,3 m s.l.m. e minima di 36,9 m s.l.m. La popolazione è aumentata nel corso degli anni raggiungendo nel 2011 quota 4576¹, grazie anche all'aumentato numero di abitanti stranieri residenti nel comune.

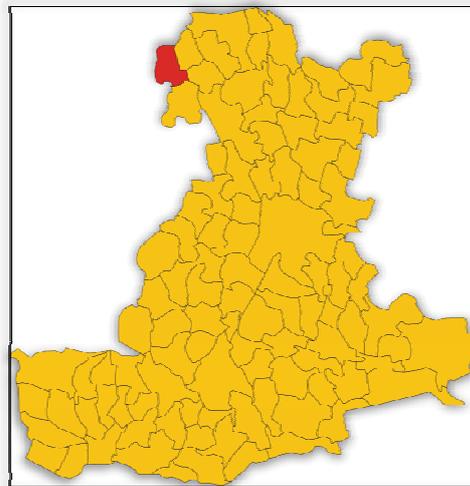


Figura 4: Mappa del comune di San Pietro in Gu (provincia di Padova, regione Veneto, Italia)

¹ I.Stat. (s.d.). Tratto da I.Stat: <http://www.dat.istat.it>

All'interno del suo territorio sono comprese diverse località: Barche, Armedola, Calonega, Fanfari, Vaticano, Poston, Go e Molinetto; di cui due, Armedola e Barche, conservano ancora edifici storici e di pregio architettonico e sono dunque inseriti nell'Atlante dei centri storici di Padova.

Geografia del territorio

Il territorio di San Pietro in Gu, dal punto di vista ambientale, è inserito nell'area Planiziale del territorio Padovano, cioè in una zona pianeggiante e originariamente ricoperta da alberi, a oggi invece risulta un territorio estremamente antropizzato e poco o nulla rimane della vegetazione originaria che caratterizzava tutta la Pianura Veneta.

Il suolo del comune di San Pietro in Gu è prevalentemente utilizzato per seminativi e in piccola percentuale dall'urbanizzato. Presenta numerose aree agricole, con campi chiusi, prati stabili, umidi da sfalcio e boschi, soprattutto verso ovest.

Nell'analisi effettuata dal comune per la realizzazione del Rapporto Ambientale del territorio di San Pietro in Gu, non sono stati indicati corsi d'acqua relativi alla tipologia "Corsi d'acqua significativi"², mentre nell'ambito dei "corsi d'acqua d'interesse ambientale/ paesaggistico" è stato individuato come tale il Torrente Ceresone appartenente al bacino idrografico del Brenta-Bacchiglione. Nonostante la mancanza di fiumi importanti il paese è ad ogni modo attraversato da una moltitudine di canali di cui i più noti sono le rogge: Cumana e Armedola, presenti a ovest del centro storico del comune.

L'aspetto paesaggistico generale del comune è di un esteso territorio agrario, compreso all'interno della campagna padovana, con una serie di ambienti molto diversificati:

- Prati umidi naturali e seminaturali stabili su suoli di natura torbosa diffusi nelle vicinanze dei canali di risorgiva;
- Prati stabili da fieno soggetti a sfalcio periodico vicini a corsi d'acqua;
- Seminativi non irrigui e arativi;
- Boschetti agrari e filari di siepi.

² Norme tecniche di attuazione integrate. (2011, novembre 22). San Pietro in Gu, Padova, p.53

Pur essendo ormai da tempo scomparse le vaste aree forestali, fino alla fine del secolo scorso l'ambiente agrario, si presentava ricco di siepi e boschetti, che dividevano le colture agrarie a base di cereali e i prati da sfalcio. Di conseguenza la campagna era costituita da un'elevata varietà ambientale che favoriva la sopravvivenza di una fauna ricca e varia. Soprattutto con l'avvento della modernizzazione dell'agricoltura, si è assistito sempre più a una forte semplificazione ambientale, senza contare l'aumentata antropizzazione e urbanizzazione del territorio che ha, di fatto, causato la diminuzione della fauna presente sul territorio.

Stato attuale del paesaggio comunale

Il centro abitato del comune di San Pietro in Gu è delimitato superiormente dalla Via Postumia Vecchia e inferiormente dalla strada statale 53 (detta Postumia Nuova) nonché dalla linea ferroviaria che corre parallelamente a essa. Il percorso che pone in collegamento i suddetti confini è la strada provinciale 26 che si snoda da nord a sud secondo un tracciato non rettilineo e intersecante la strada provinciale 28 secondo un angolo pressoché retto. Entrambe rappresentano le principali vie di collegamento del centro comunale con: la Via Postumia Vecchia, la statale 53 e la ferrovia, attraverso il percorso nord-sud; i paesi Ospedaletto e Carmignano di Brenta per mezzo di quello est-ovest.

Adottando la medesima nomenclatura utilizzata dal PAT³ nel classificare la modalità di uso del suolo comunale di San Pietro in Gu si ha all'interno del territorio:

- Zone urbanizzate di tipo residenziale;
- Zone industriali, commerciali e infrastrutturali;
- Terreni artefatti;
- Zone verdi artificiali non agricole;
- Seminativi;
- Colture permanenti;
- Prati stabili (foraggiere permanenti).

Dall'analisi della tavola di Copertura del Suolo si evince che le aree urbanizzate di tipo residenziale sono concentrate principalmente lungo le

³ Piano di Assetto del Territorio. (2011, settembre 23). *Rapporto Ambientale Preliminare*. San Pietro in Gu, Padova

strade provinciali citate e presentano, dunque, una distribuzione a forma di “stella” i cui assi sono: il tratto a nord della strada provinciale n° 26; le due ramificazioni che questa presenta a sud; i due bracci posti a ovest ed est della provinciale n°28. Ulteriori zone residenziali appaiono sporadicamente all’interno della superficie comunale, la maggior parte della quale è attualmente destinata alla coltivazione e al foraggio. È inoltre presente un alto numero d’industrie che, trovando nella vicinanza con la rete ferroviaria un notevole vantaggio economico, sono dislocate lungo il tracciato infrastrutturale di maggior rilevanza, costituito dalla strada ferrata e dalla Postumia Nuova, nei pressi della quale si distingue il piccolo centro storico dell’Armedola. Quest’ultimo è, totalmente definito come area residenziale e sui propri confini si circonda di prati stabili, seminativi e a sud-ovest di un’area di recente costruzione destinata alla produzione industriale.

Per un’indagine più approfondita nell’ambito storico-archeologico ci si avvale di un’ulteriore tavola appartenente al Piano di Assetto del Territorio: la “*carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale*”. Il centro del comune, comprendente Piazza Prandina e una serie di edifici posti a sud dell’incrocio tra le due strade provinciali, tra cui spiccano le Ville storiche Rizzetto, Lorenzoni e Capra, viene indicato come “centro Storico”. In generale, si definisce “centro storico” di una città il nocciolo più antico e gli edifici appartenenti a quello che era il nucleo originario risalente almeno ad un secolo addietro. Il confine indicato nel PAT raccoglie effettivamente gli edifici che, nell’analisi evolutiva dell’abitato descritta nel paragrafo “Evoluzione storica dell’abitato”, erano stati individuati come permanenze storiche dal 1802 e che vengono tuttora indicate come costruzioni d’interesse storico-architettonico. Lo stesso accade per il borgo di Armedola, esistente anch’esso con la stessa morfologia sin dal XIX secolo, l’intera località viene dunque definita “centro storico”.

Sotto vincolo ambientale paesaggistico vengono indicati i corsi d’acqua Ceresone e Lama che attraversano da nord a sud e con andamento pressoché parallelo, il territorio posto a est del centro storico del comune, in tali aree, sottoposte a tutela, “*gli interventi ammissibili dovranno ottenere preventivamente il parere degli Organi competenti in materia*”⁴.

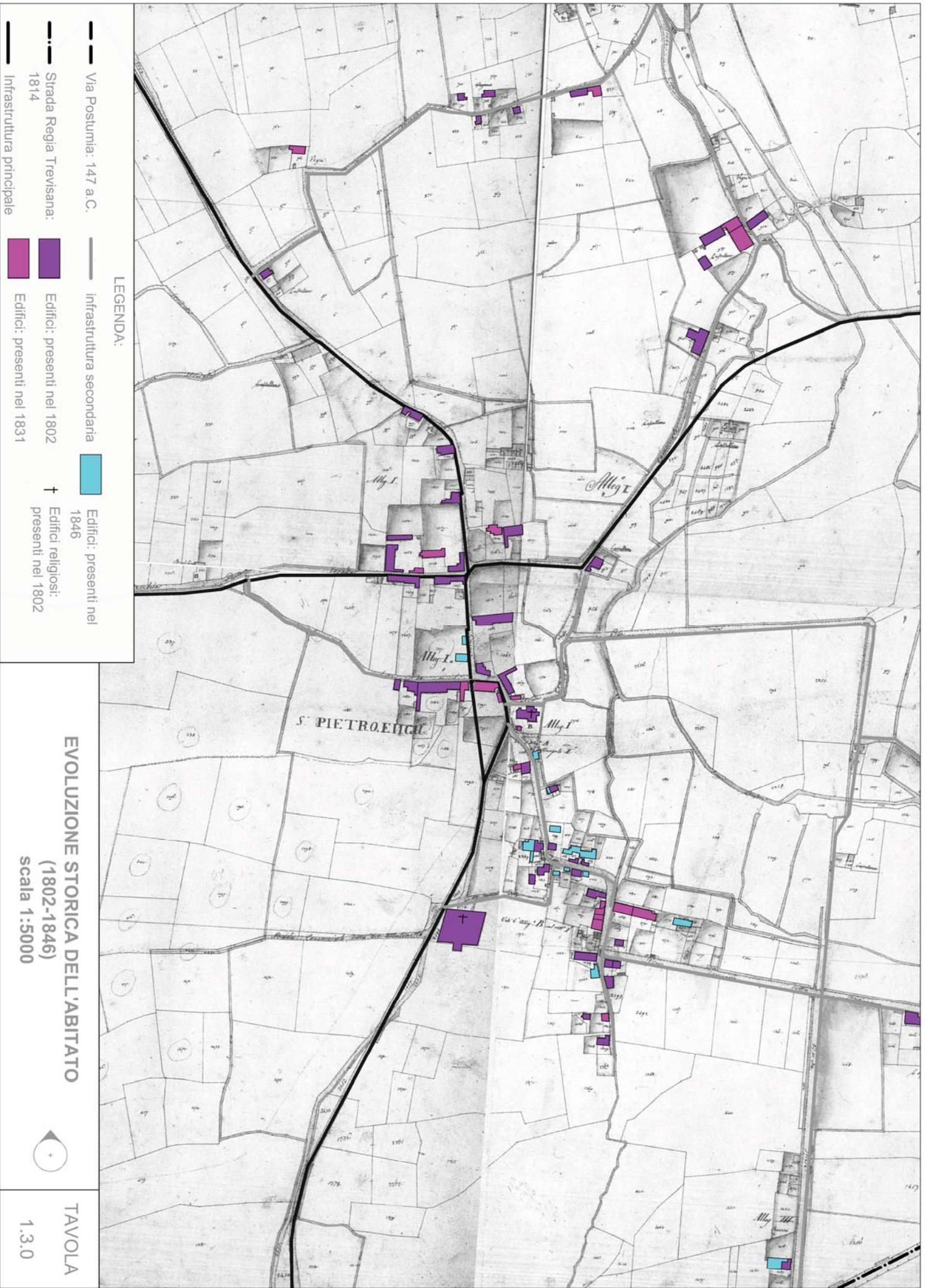
⁴ Norme tecniche di attuazione integrate. (2011, novembre 22). San Pietro in Gu, Padova, cit. p. 37

Vengono invece identificate come aree archeologiche la sede stradale dell'Antica Via Postumia, l'area a est del centro, dove sorgevano una fortificazione e il sentiero posto nel borgo di Armedola delimitato da due lunghi filari di pioppi e appartenente alla famiglia Zilio. Per questi elementi la tutela è massima e nelle zone attinenti non è consentita alcuna edificazione.

*In particolare, "per l'antico tracciato della strada consolare "Postumia" va mantenuto impianto originario senza alterarne sensibilmente la sezione e mantenendo e rafforzando le cortine arboree, utilizzandolo come direttrice per i percorsi pedonali/ciclabili valorizzandola a fini ricreativi e per le attività del tempo libero", mentre "per l'area dell'ex castello si ritiene meritevole la sua salvaguardia ai fini di un eventuale recupero del sito storico, sono ammessi i normali movimenti di terra finalizzati alla conduzione dei fondi agricoli."*⁵

Non vi sono ulteriori elementi posti sotto tutela, vengono solamente indicate le fasce di rispetto da osservare nei confronti della moltitudine di corsi d'acqua presenti nel territorio comunale, tali vincoli vengono suddivisi dunque in base al grado d'importanza del canale stesso. Per le zone agricole le distanze minime (da computarsi a partire dall'unghia esterna degli argini principali) delle nuove costruzioni oppure degli ampliamenti dai corsi d'acqua sono:

- ml. 50.00 per il fiume Ceresone;
- ml. 20.00 per i canali Armedola e Puina;
- ml. 10.00 per tutti gli altri corsi d'acqua demaniali.



LEGENDA:

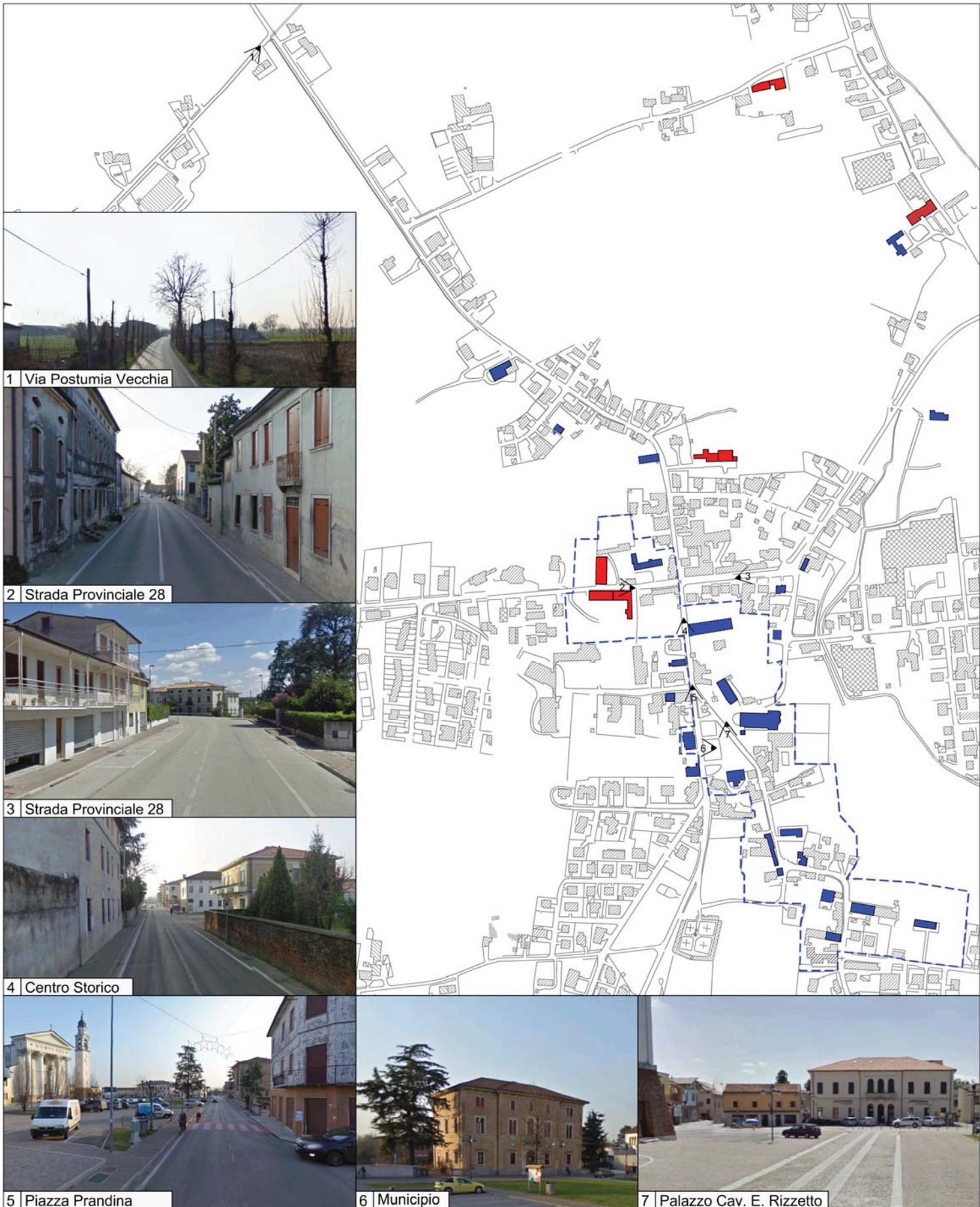
- Via Postumia: 147 a.C.
- Infrastruttura secondaria
- Edifici: presenti nel 1802
- Edifici: presenti nel 1831
- Edifici: presenti nel 1846
- Edifici religiosi: presenti nel 1802
- - - Strada Regia Trevisana: 1814
- Infrastruttura principale

EVOLUZIONE STORICA DELL'ABITATO
(1802-1846)

scala 1:5000



TAVOLA
1.3.0



1 | Via Postumia Vecchia

2 | Strada Provinciale 28

3 | Strada Provinciale 28

4 | Centro Storico

5 | Piazza Prandina

6 | Municipio

7 | Palazzo Cav. E. Rizzetto

LEGENDA:

- Confine centro storico
- Edifici d'interesse storico-architettonico
- Ville Venete

STATO DI FATTO DEL PATRIMONIO EDILIZIO STORICO - AREA NORD
scala 1:5000





9 | Centro Storico



8 | Centro Storico



10 | Cimitero di S. Pietro in Gù



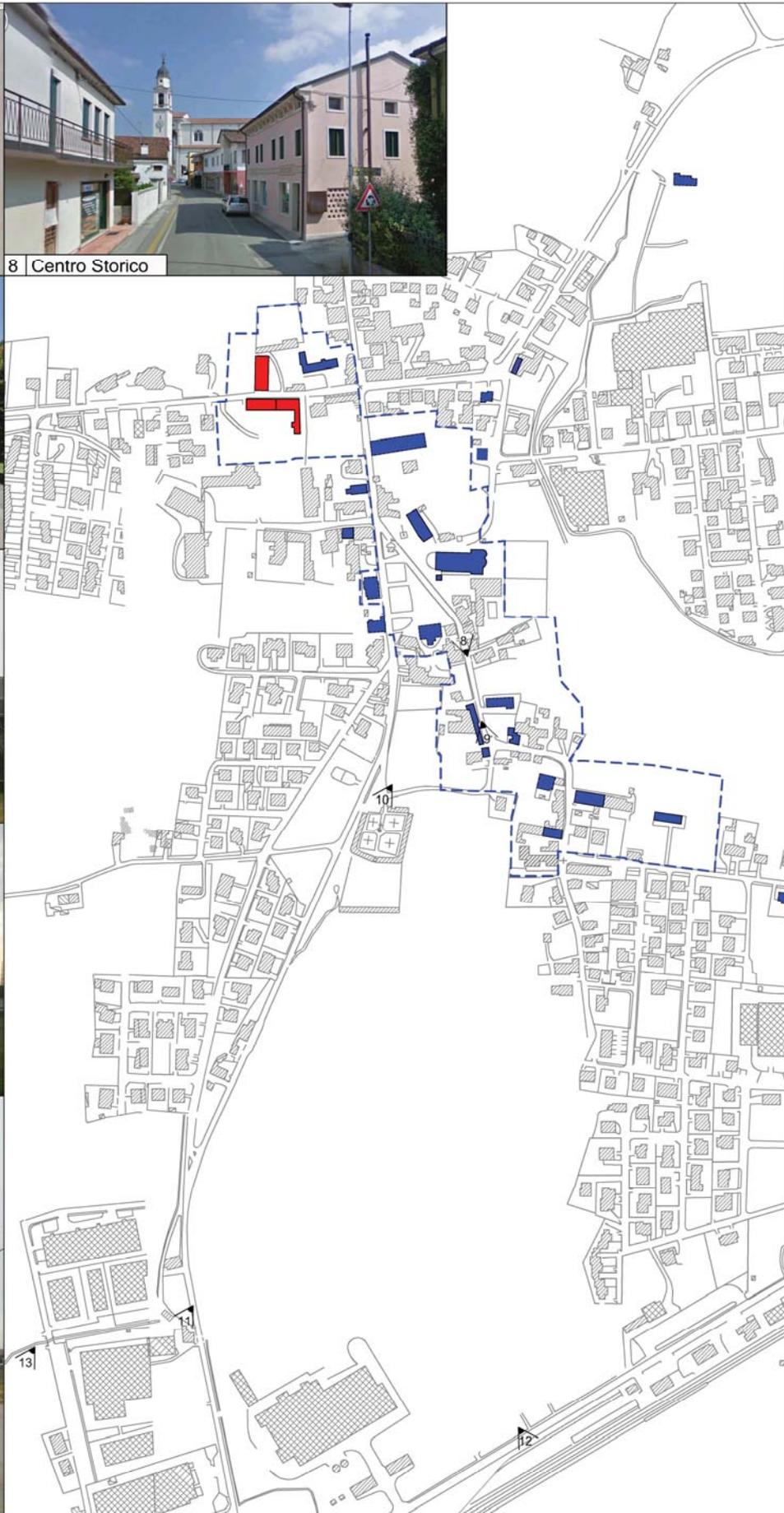
11 | Area Produttiva



12 | Calvacavia S.S. 53



13 | Via Arnedola



LEGENDA:

- - - Confine centro storico
- Edifici d'interesse storico-architettonico
- Ville Venete

STATO DI FATTO DEL PATRIMONIO EDILIZIO STORICO - AREA SUD
scala 1:5000



TAVOLA
2.1.2

2.2 PRESENZE STORICO-ARCHITETTONICHE: LE VILLE VENETE

I monumenti d'interesse nel territorio comunale sono:

- Chiesa parrocchiale: posta al centro di Piazza Prandina e dedicata a San Lorenzo. Ha avuto un periodo di costruzione che si è protratto dal 1906 fino al 1937, il nuovo edificio infatti è sorto sulle basi della precedente del XVIII secolo.



Figura 5: Chiesa Parrocchiale del comune di San Pietro in Gu. Immagine tratta da <http://www.comune.sanpietroingu.pd.it/>

- Chiesa di San Michele: è il monumento artistico di epoca medioevale più importante del paese. Datata 1297, questa chiesetta situata nella contrada di Armedola, è adornata esternamente da affreschi databili intorno al XIV e al XV secolo.



Figura 6: Chiesa di San Michele, contrada Armedola (San Pietro in Gu). Immagine tratta da <http://maps.google.com/>

- Il Campanile: appartenente alla Chiesa di San Michele, prima della sua demolizione (nel 1815) per un grave danno provocato da un fulmine la torre campanaria originaria era posta sul lato nord della chiesa. Il campanile odierno è stato realizzato tra il 1816 e il 1819 su progetto dell'architetto Antonio Piovene.

Le Ville Venete

Numerose sono le ville storiche catalogate dall'Istituto Regionale Ville Venete e dislocate in diversi punti del comune.

- **Villa Cuman, Zilio**

Localizzata nell'antico borgo di Armedola, *"la villa si presenta ancora integra e composta da più corpi: l'abitazione padronale, le scuderie, l'adiacenza adibita alla lavorazione del riso alla quale si appoggia il volume destinato ad abitazione del fittavoli, la chiesetta e, lungo il perimetro della muratura di recinzione, all'angolo sud-ovest del perimetro, la torre colombara. E' questo edificio, a quattro piani e costruito a cavallo di un fossato, che ha subito il maggior numero di rimaneggiamenti ed ha perduto le sue originarie ed antiche caratteristiche."*

La chiesetta (costruita nel 1703) *"ha una bella facciata decorata da una doppia lesena che sorregge la trabeazione ed è decorata, sopra il timpano triangolare, da tre statue; l'interno è voltato a botte e termina con un'abside semicircolare."*

Le adiacenze rustiche si aprono in porticati architravati su pilastri ai lati del volume principale.

La villa si eleva su esiguo zoccolo di due piani più le soffitte su pianta rettangolare ed è coperta da un tetto a quattro falde collegate nel colmo. I fronti, simmetrici, sono scanditi da sette assi forometrici, con luci architravate rettangolari ai piani principali, quadrate al sottotetto.

Il portale di ingresso è archivoltato a pieno sesto con imposte e chiave in evidenza; simile è la porta finestra del salone passante al piano nobile, aperta su un balcone a colonnine in pietra. Poco sopra la chiave è apposto un elaborato stemma araldico in pietra.

Gli interni mantengono la tradizionale pianta ripartita con un vano passante e stanze ai lati e presentano parte dei solai e delle pavimentazioni originali. Il giardino, cintato da un muro aperto in una cancellata su pilastri decorati da pigna acroteriale, è piantumato di essenze pregiate anche non autoctone.”⁵

- **Villa "Il Palazzon"**

Costruita tra la metà e la fine del XVII sec., è un complesso formato dalla villa padronale, cui sono addossati una barchessa, a est, e un corpo novecentesco, a ovest. Linearmente alla barchessa è posta l'abitazione del massaro.

- **Villino Capra**

Realizzato tra il XVII e il XVIII sec. è situato all'interno di un giardino ed è parte di una costruzione costituita da un volume centrale timpanato, e due ali ai lati: la torretta, affiancata al corpo padronale; l'ala a est, un tempo barchessa e oggi completamente trasformata.

- **Villa Negri, Rigon**

La villa, con giardino su entrambi i lati, è costituita da una serie di ampliamenti successivi realizzati attorno ad una torre con funzione militare prima, colombara poi. Al torrione si sono susseguiti linearmente il corpo padronale, un ampliamento ottocentesco e una barchessa. La prima costruzione venne eseguita nel secolo XV mentre le modifiche restaurative furono eseguite nel XIX sec.

- **Villa Sesso Cianciulli**

Il complesso, costruito nella metà del XVIII sec., è formato dalla villa, dalla barchessa porticata, da un volumetto di collegamento adibito a residenza del massaro e altri edifici rustici all'interno della proprietà e a oggi ha conservato tutto l'ambito agricolo di pertinenza.

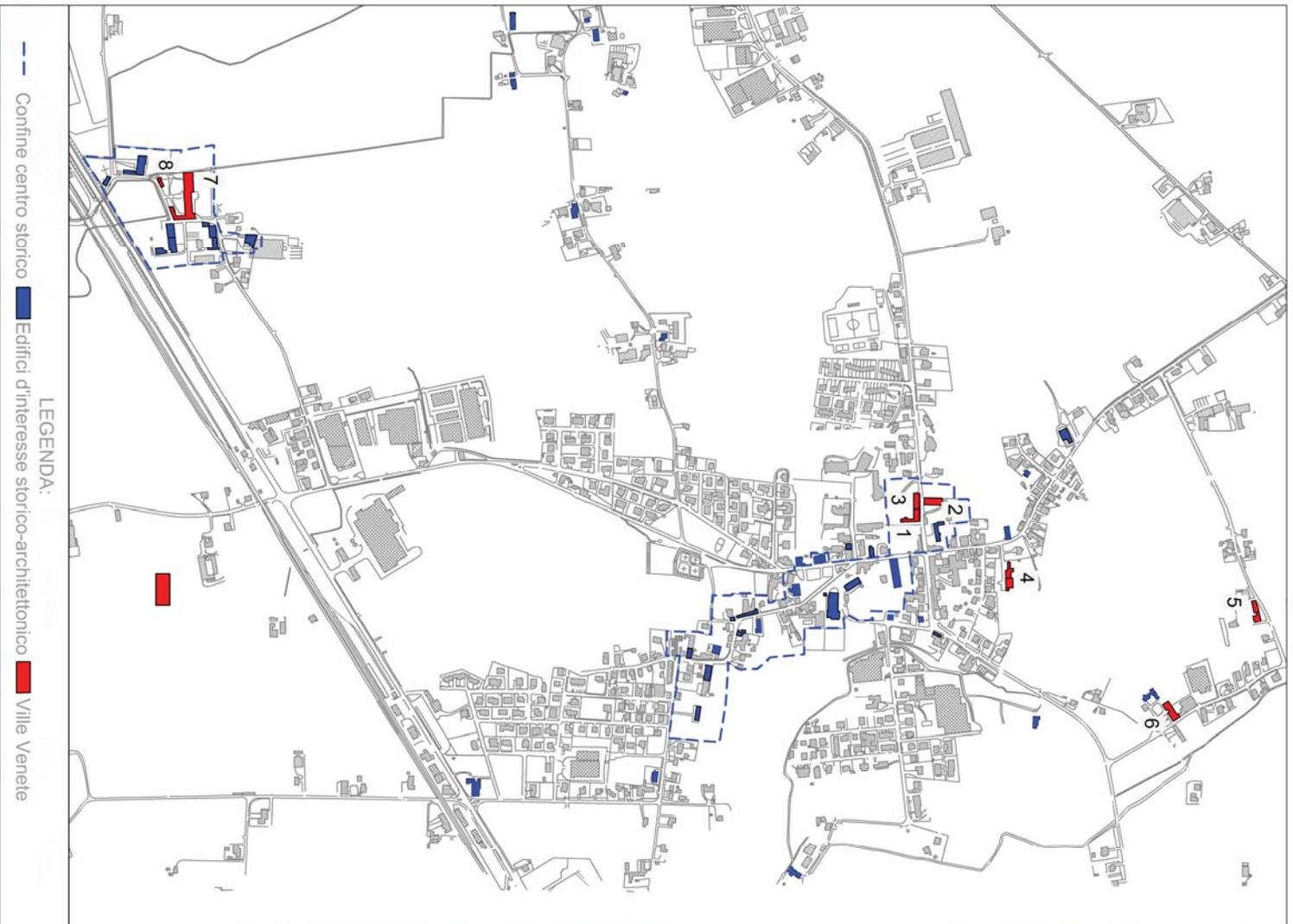
⁵ Venete, I. R. (s.d.). *Istituto Regionale Ville Venete*. Tratto da irvv: <http://www.irvv.net>

- **Casa Rizzetto**

L'edificio realizzato in epoca relativamente recente rispetto alle altre ville (XIX sec.), è situato all'interno del centro storico, ed è formato dal volume abitativo e le sue due ali simmetriche, la barchessa a ovest e le adiacenze rustiche a est. L'edificio principale è affacciato direttamente sulla strada con il prospetto nord mentre gli altri corpi si affacciano sul giardino posto sul retro.

- **Villa Borgo, Pausco**

L'edificio è il risultato di una serie di trasformazioni e ampliamenti di un'abitazione seicentesca e si trova nella località di Calonega. Nel giardino vi è un albero monumentale vincolato.



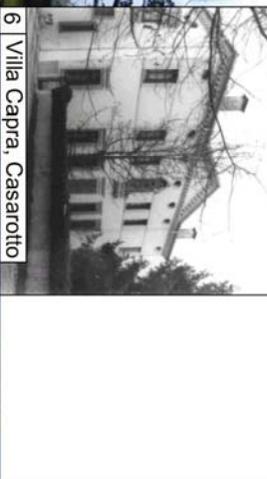
1 Casa Rizzetto

2 Villa Lorenzoni



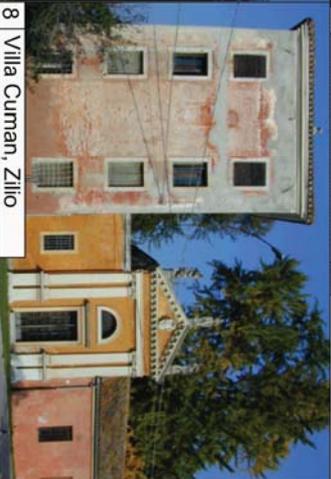
3 Villino Capra

4 Villa "Il Palazzon"



5 Villa Sesso Cianciulli

6 Villa Capra, Casarotto



7 Villa Cuman, Zilio

8 Villa Cuman, Zilio

LE VILLE VENETE NEL TERRITORIO COMUNALE
 scala 1:10000



TAVOLA
 2.2.0

2.3 BORGHI STORICI: ARMEDOLA

Inquadramento territoriale

La contrada Armedola si trova a sud-ovest del centro abitato di San Pietro in Gu, e sorge a diretto contatto con la strada statale 53 ("Postumia Nuova"). Estendendosi per una superficie di circa 28 kmq i confini del borgo racchiudono al proprio interno all'incirca 26 edifici di cui: 19 hanno destinazione residenziale; 6 sono adibiti alla produzione agricola; 1 è un edificio religioso. Tra le costruzioni presenti spiccano la Villa e l'oratorio appartenenti alla famiglia Zilio, la Chiesa di San Michele, mentre delle restanti abitazioni molte sono di origine antica e a parte alcune modificazioni hanno conservato l'aspetto originario, venendo dunque catalogate come "*edifici d'interesse storico architettonico*".⁶

Gli edifici storici

Il borgo di Armedola è caratterizzato dalla presenza di due edifici storici:

- Chiesa di San Michele
- Villa Zilio

La chiesa di San Michele di Armedola s'ipotizza sia sorta sul sito di un precedente luogo di culto paleocristiano, data la presenza di mattoni romani rinvenuti alla base di quello che doveva essere l'altare medievale. Questa, però, non può essere un'ipotesi del tutto attendibile, poiché una delle caratteristiche architettoniche principali del periodo alto medievale è infatti l'utilizzo di materiali di spoglio provenienti degli antichi edifici romani, di conseguenza i mattoni rinvenuti si classificherebbero meglio sotto la categoria di *materiali di riutilizzo*. E' inoltre discutibile il fatto che in quelle campagne fosse arrivata, già prima dei Longobardi, la religione cristiana. Dopo l'Editto di Milano, infatti, le città si convertirono al Cristianesimo, ma nelle campagne continuarono a persistere antichi culti idolatrici. Ad argomentare la tesi secondo cui il sito sarebbe longobardo, concorre la dedicazione della chiesa di San Michele di Armedola a San Michele Arcangelo, primo patrono dei Longobardi.

La struttura odierna della chiesa, disposta secondo il tradizionale asse est-

⁶ Norme tecniche di attuazione integrate. (2011, novembre 22). San Pietro in Gu, Padova, p. 11

ovest e a configurazione planimetrica rettangolare, è divisa in tre corpi di fabbrica dalle scandite volumetrie: la navata (metri 9,35 x 4,70), il presbiterio (metri 4,75 x 4,70), ricoperto da una volta a crociera, la sagrestia (metri 2,35 x 2,00). La prima prende luce da due finestre rettangolari simmetriche e s'innesta nel secondo (anch'esso illuminato dalla luce che filtrante da due fori a contorno rettangolare) mediante un arco ogivale ripreso nel portale d'accesso alla chiesa (attualmente architravato). In epoca alto medievale, la pianta della chiesa era di dimensioni più ridotte, con una piccola abside a volta e quattro finestre rettangolari simmetriche situate sulle pareti della navata, queste aperture vennero murate durante i lavori di ricostruzione a seguito di un crollo della parete nord, avvenuto nel corso degli anni Venti del Seicento. Sempre nello stesso periodo la chiesa venne ampliata e venne aggiunto il presbiterio, che si eleva di 70 cm rispetto alla navata. Quello che oggi rimane dell'edificio più antico è costituito dalla facciata e, presumibilmente, dalla parete sud che è affrescata da dipinti trecenteschi, non presenti sulla parete nord.

Esternamente la copertura della navata e del presbiterio, sostenuta dalle capriate, è a doppio spiovente e le linee di gronda sono realizzate con un motivo in cotto a denti di sega. Vi è inoltre la presenza di un piccolo campanile seicentesco (realizzato anch'esso durante il restauro e la costruzione del presbiterio) che s'innalza dall'angolo sud-ovest dell'edificio; aperto in una bifora, accoglie due piccole campane. In corrispondenza della facciata, sopravvivono ancora tre affreschi, uno su ciascun lato del portale d'ingresso, e un altro raffigurante l'arcangelo Michele, in prossimità dell'incontro delle due falde del tetto. Probabilmente sono di epoca rinascimentale, mentre gli affreschi all'interno della chiesa sono da collocarsi nella seconda metà del Trecento.

La famiglia Zilio divenne signora di Armedola solamente nel 1834, quando sostituì la famiglia Cuman di Armedola. I signori Zilio discendono dagli antichi Ziliotti di Vicenza, famiglia anticamente ricca di personaggi insigni per doti personali e per servizi resi alla patria, coprendone le cariche più alte. I Zillii nel secolo XIII si legarono mediante possedimenti alla Villa di Pozzeleone, da dove viene appunto il loro nome di Zillii da Pozzo, e l'emblema familiare recante un pozzo sormontato da una stella.

Durante l'ultimo cinquantennio i membri della famiglia Zilio parteciparono

alle varie amministrazioni del comune di San Pietro in Gu, e si occuparono del restauro del 1922 della chiesetta di San Michele, evento ricordato all'interno della chiesa da una targa che sottolinea il contributo economico elargito dalla popolazione e dalla nobile famiglia.

In particolare, la storia della Villa Zilio è legata alle vicende di entrambe le nobili famiglie Cuman e Zilio. La villa assieme a centotrenta campi adibiti a risaie, divenne proprietà dei Cuman nel 1639, quando era dimora della famiglia Gorgo che l'aveva acquistata nei primi del 500. Infine, la famiglia Zilio ereditò il complesso nel 1843. L'insieme del corpo padronale con le barchesse, le stalle e la falegnameria è impreziosito da un pregevole oratorio tardo barocco del 1705, dedicato all'Immacolata, che si distingue per l'eleganza delle modanature e del cancelletto d'ingresso. Particolare è anche l'intonaco rosso che lo distingue dai rustici sparsi nella campagna circostante.

La casa contadina

La casa contadina nell'alto medioevo presentava caratteri molto simili alla casa abitata dai ceti cittadini più umili. I materiali prevalentemente usati erano la paglia, l'argilla e il legno.

Dal punto di vista architettonico si trattava di costruzioni molto semplici e povere: generalmente avevano base in ciottoli a secco e legati da malta e alzato in legno con copertura di paglia a volte accompagnata da uno strato d'argilla. Una seconda tecnica diffusa era quella del pisè: dopo aver costruito l'ossatura della casa con travi di legno, s'innalzavano muri con l'ausilio di casseforme mobili che servivano a pressare il composto di terra, paglia e a volte letame, destinato a formare le pareti. Per quanto riguarda l'interno vi si trovava quasi sempre un piano di calpestio in terra battuta.

Alle case si affiancavano le stalle per i bovini, gli ovini e i suini, nonché i locali per i piccoli lavoratori artigianali di tessitura, falegnameria, foggatura e lavorazione dei prodotti agricoli.

Lo stato attuale

Il paesaggio intorno al borgo di Armedola è caratterizzato per lo più dalla presenza di grandi appezzamenti agricoli. A sud dall'area in cui sono presenti gli edifici d'interesse storico-Architettonico-Ambientale (in particolare la Villa Zilio e la chiesetta di San Michele) corre la ferrovia (sulle tracce di quella che un tempo era la Strada Regia Trevisana) e, parallela a questa la strada statale 53, denominata Via Postumia Nuova. E' proprio in corrispondenza di quest'aggregato che viene alla luce il contrasto tra zona rurale e zona industriale.

Nei tempi antichi città e campagna formavano un sistema organico, in cui il territorio agricolo (fornitore di materie prime) era bilanciato dal centro organizzativo e commerciale della città. In passato, nonostante l'espansione e la conquista di nuovi territori, la cultura urbanistica romana aggregava tra loro aree culturalmente e morfologicamente differenti, fondando città strutturalmente organizzate e controllate da un sistema politico centralizzato. In questo modo esse erano parte integrante delle aree agricole, anche queste progettate e strutturalmente organizzate.

Anche il comune d'epoca medievale manteneva un equilibrio con l'ambiente circostante, dotandosi di una città circondata da mura difensive e, al di fuori di queste, di un contado.

Con la rivoluzione industriale l'agricoltura perse il ruolo di attività economica principale e venne gradualmente espropriata dai propri appezzamenti. Nonostante la notevole importanza dell'industrializzazione, essa ha denaturato quei borghi che, dopo secoli di tradizione agricola, erano cresciuti seguendo la sagoma dei campi e delle aree boschive.

Questo, a mio parere, è avvenuto nel borgo di Armedola. Recandomi nel paese mi sono resa conto di come, al suo interno, conviva "nuovo e vecchio", case contadine a fianco di case moderne, industrie in parte a terreni agricoli, strade trafficate vicino a corsi d'acqua, ad aree boschive, a monumenti storici.

La strada statale, sempre visibile durante il tragitto lungo le stradine del borgo, nacque come immagine di quello che era un importante collegamento viario: la Via Postumia. Essa fu determinante nella crescita e nello sviluppo del comune poiché lo mise in contatto con i comuni che lo circondavano, incrementò il commercio nonché la circolazione di pensieri e

religioni. Lo stesso avvenne con la costruzione della ferrovia. Come si può notare osservando una carta della zona, i reticolati cittadini e rurali si sviluppano intorno a questa importante arteria (alcune vie ne seguono persino l'orientamento).

Oggi l'intensa attività industriale che domina nel comune di San Pietro in Gu lo priva in parte del suo contesto agricolo, svalutandone la bellezza architettonica e particolare che ancora traspare dagli edifici storici rimasti, dalle cascine con le stalle attigue e dai piccoli corsi d'acqua che scorrono accanto alle strade.

Nonostante questo durante il secolo passato il comune di San Pietro in Gu, grazie alla saggezza dei suoi amministratori, la laboriosità e industria dei suoi abitanti e il progressivo sviluppo dell'agricoltura, sua principale risorsa, è cresciuto in prosperità economica e in produttività.

Dagli atti pubblici dell'ultimo secolo si rivela, infatti, un crescente fervore di opere e d'iniziativa dirette allo scopo di promuovere progressivamente il miglioramento economico, fisico e morale della popolazione.

Questa laboriosità è ancora presente ed è rappresentata maggiormente dal continuo passaggio di furgoncini e camion, provenienti dalle industrie vicine e dalle piccole imprese agricole presenti all'interno del paese.

Attualmente il comune è sede, infatti, di 195 imprese quali:

- Aziende Agricole (11) ;
- Autotrasporti (10) ;
- Imprese Edili (8) ;

Non mancano oltretutto le manifestazioni: dal 1976 la rappresentazione del Presepe vivente; la transumanza, cioè la migrazione stagionale delle greggi, usanza quasi del tutto scomparsa al giorno d'oggi, che prevede durante la stagione invernale e, al contrario, nel pieno della stagione estiva lo spostamento delle greggi di ovini (o di bovini) dalle zone collinari e montane verso i litorali pianeggianti e viceversa; il rito del brusamarso (i falò); infine le feste in maschera durante il Carnevale.

Tutto ciò manifesta l'intensa attività agricola, commerciale, industriale e culturale che permea il comune, rendendolo produttore di materie prime, manipolatore delle stesse attraverso le industrie, commerciante e, infine, conservatore delle tradizioni e delle origini agricole.

Individuazione delle invarianti territoriali

L'invariante è quell'oggetto che rende un determinato ambiente particolare e distinguibile dagli altri.

In questo modo l'invariante, attraverso la sua immutabilità nel tempo, determina l'unicità di quel luogo, e diviene quindi oggetto di attenzione da parte dell'amministrazione comunale.

Negli anni '80, in particolare, si venne incontro alla necessità di definire le scelte strutturali d'intervento nell'ambito dei territori extraurbani, in modo da poter organizzare l'attività produttiva del territorio. Vennero quindi individuate le invarianti territoriali che caratterizzavano i vari territori, e che dovevano essere rispettate durante lo sviluppo urbanistico delle zone limitrofe.

I tipi d'invariante vengono suddivisi in sei gruppi fondamentali:

1. infrastrutturali
2. storico-culturali
3. ambientali
4. morfologiche
5. insediative
6. derivanti dai piani

1. Invariante infrastrutturale

L'invariante infrastrutturale si riferisce all'insieme d'infrastrutture necessarie per il movimento, il trasporto e la comunicazione tra un luogo e un altro.

Analizzando il borgo di Armedola ho individuato tre invarianti infrastrutturali:

- l'odierna strada statale come richiamo dell'antica Via Postumia;
- la "Strada Regia Trevisana" divenuta ferrovia;
- le strade comunali.

Le prime due hanno rivestito un ruolo fondamentale nello sviluppo del borgo e del comune cui è connesso. Esse fin dalla loro costruzione (la Via Postumia nel 147 a.C. ; la ferrovia nel 1814) hanno permesso lo scambio di merci, di cultura e d'idee tra gli abitanti e del luogo e quelli delle zone limitrofe, e ancora oggi queste vie di comunicazione alimentano l'economia e la fioritura della zona.

La terza invariante, rappresentata dalle strade comunali, l'ho suddivisa in due tipi:

- strada secondaria (2) ;
- strada terziaria (3).

La strada di tipo terziario individua per lo più infrastrutture percorribili da mezzi agricoli, e sentieri di collegamento tra i diversi campi coltivati. La secondaria, invece, costituisce la strada comunale vera e propria che ha partecipato alla formazione del borgo. Ciononostante ritengo di poterla meglio inserire tra le invarianti morfologiche .

2. Invariante storico-culturale

Le invarianti storico-culturali, divise in risorse storico-culturali e risorse ambientali, rappresentano da sempre oggetto di discussione e di scontro. Uno dei punti di maggiore disaccordo risiede proprio nella classificazione o meno di determinate opere architettoniche o di particolari paesaggi all'interno delle aree di tutela.

Non si può, infatti, dare un valore architettonico a un edificio per la sua antichità, poiché non sempre le invarianti restano immuni alla processualità cui va incontro il reale. Per questo ogni azione di tutela e di salvaguardia deve tener conto dei molteplici tipi di analisi da effettuare sul territorio, e deve cercare di seguire il mutamento di questo nel corso del tempo.

Come invarianti storico-culturali del borgo di Armedola ho scelto:

- le abitazioni (essendo inserite nell'area di tutela del PRG)
- la Villa Zilio;
- l'oratorio tardo barocco;
- la Chiesa di San Michele di Armedola.

Come risorse ambientali con valore storico ho individuato:

- i corsi d'acqua;
- il parco appartenente alla famiglia Zilio;
- il filare di alberi che parte dal possedimento Zilio.

3. Invariante ambientale

Tra le invarianti ambientali si possono inserire quelle appena dette aggiungendovi i campi agricoli.

Nonostante questi appartengano più al campo produttivo che caratteristico del luogo, trovo che essi costituiscano parte integrante del borgo stesso e

della sua crescita insediativa, rappresentando al contempo una caratteristica morfologica del posto.

4. Invariante morfologica

Le invarianti morfologiche sono rappresentate dagli iconemi, ovvero da quegli elementi del territorio che ne delineano la fisionomia.

Nella mia analisi ho evidenziato:

- la strada comunale;
- la strada statale e la ferrovia;
- le abitazioni;
- il filare di alberi che si snoda dal lato ovest del possedimento Zilio;
- i corsi d'acqua, i campi agricoli e il parco.

La porzione di strada comunale che attraversa il centro abitato del borgo ha un forte impatto visivo. Il suo andamento a zig-zag caratterizza il centro abitato e l'attraversamento dello stesso, poiché ad ogni passo non si ha mai una visione completa del paesaggio circostante, al contrario, esso viene "celato" e successivamente "svelato" dopo ogni curva.

La strada statale e la ferrovia costituiscono, a mio parere, oltre che un'invariante infrastrutturale, anche un'invariante morfologica, esse, infatti, scorrono parallele tra loro e con un'inclinazione di 30° rispetto all'asse est-ovest, attirando subito l'attenzione di chiunque si rechi sul posto o consulti una cartina.

5. Invariante insediativa-storica

Le invarianti insediative riguardano l'organizzazione delle abitazioni secondo le necessità economiche, produttive e morfologiche.

Nel borgo di Armedola le abitazioni nella maggior parte dei casi si allineano secondo l'orientamento dei corsi d'acqua e della strada che mette in comunicazione il borgo con il Comune di San Pietro in Gu. Il fulcro del centro abitato risiede nella Chiesa di Armedola e nella Villa Zilio, intorno alle quali sono cresciute le abitazioni dei contadini.



15 Oratorio tardo barocco



14 Ingresso Parco Zilio



16 Chiesa di San Michele



17 Chiesa di San Michele



18 Accesso al parcheggio



19 Cavalcavia S.S. 53



20 Ferrovia



21 Industrie "Veronesi"



22 Area Produttiva

LEGENDA:

- Confine centro storico
- Edifici d'interesse storico-architettonico
- Ville Venete

ELEMENTI PAESAGGISTICI DEL BORGO DI ARMEDOLA
scala 1:2000



TAVOLA
2.3.0

3. PROGETTO DI RECUPERO E VALORIZZAZIONE DEL BORGO DI ARMEDOLA

3.1 GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO

I diversi tipi di analisi eseguite sul territorio appartenente al comune di San Pietro in Gu hanno messo in luce i molteplici fattori che ne hanno, col tempo, influenzato lo sviluppo sia urbanistico sia economico.

L'indagine storica ha rivelato come l'intero comune si sia sviluppato a partire dalle vie di comunicazione, dapprima naturali e successivamente propriamente infrastrutturali come: la Via Postumia Vecchia; le provinciali 26 (ex Strada Bassanese) e 28 (ex Strada Regia Vicentina); la Via Postumia Nuova vale a dire la statale 53; la ferrovia (detta in passato Strada Regia Trevisana).

L'attuale PAT ha invece distinto le caratteristiche ambientali e paesaggistiche proprie del territorio, così da garantire uno sviluppo urbanistico più moderato e attento ai principi della tutela ambientale, del risparmio energetico e del recupero ovvero restauro dei beni architettonici e storici di cui il comune conserva importanti elementi come: le Ville Venete, la Via Postumia e il Borgo di Armedola.

Sono quindi stati individuati numerosi elementi che secondo il *Codice dei beni culturali e del paesaggio*⁷ ricadono nella categoria di beni culturali da sottoporre a tutela, quali:

1. In generale, Le cose immobili e mobili caratterizzate da un valore artistico, storico o archeologico;
2. Le cose immobili e mobili, che con importanti richiami alla storia politica, militare, della letteratura, dell'arte e della cultura in genere, siano testimonianze dell'identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose;
3. le ville, i parchi e i giardini che abbiano interesse artistico o storico;

⁷ Codice dei beni culturali e del paesaggio, 42 (gennaio 22, 2004), art. 10

4. le pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani d'interesse artistico o storico;
5. le architetture rurali aventi valore storico o etnoantropologico quali testimonianze dell'economia rurale tradizionale a patto che siano opera di autore vivente o la cui esecuzione non risalga a oltre cinquanta anni fa.

Di conseguenza, un bene culturale non può essere distrutto, danneggiato o adibito a usi non adatti alla sua identità storica o artistica e va oltremodo tutelato, cioè protetto da tali azioni al fine di trasmetterne l'essenza sia materica sia storica alle generazioni future. La conservazione del patrimonio culturale è assicurata mediante una coerente, coordinata e programmata attività di studio, prevenzione, manutenzione e restauro:

1. La prevenzione consiste nell'insieme di attività idonee a evitare il più possibile le situazioni di rischio connesse al bene culturale nel suo contesto;
2. La manutenzione si attua attraverso un complesso d'interventi volti al mantenimento delle condizioni originarie, dell'integrità, dell'efficienza funzionale e dell'identità del bene e delle sue parti;
3. *“Per restauro s'intende l'intervento diretto sul bene attraverso un complesso di operazioni finalizzate all'integrità materiale e al recupero del bene medesimo, alla protezione e alla trasmissione dei suoi valori culturali”.*⁸

Cercando di operare nell'attività di progettazione, che ha per oggetto il recupero e la valorizzazione del borgo di Armedola nel contesto paesaggistico del territorio di San Pietro in Gu, e nel pieno rispetto dei valori di tutela citati, ci si è posti come meta una serie di obiettivi che potessero portare alla massima realizzazione della riqualificazione paesaggistica del luogo.

Dall'analisi del PAT si è notata la volontà di fornire il comune di San Pietro in Gu di una serie di piste ciclabili localizzate in quasi tutto il territorio. Questo, infatti, presenta un ambiente per la maggior parte di tipo rurale, dotato di vasti campi agricoli e edifici legati alla produzione primaria. Non mancano, inoltre, corsi d'acqua, filari alberati posti al limitare degli

⁸ Codice dei beni culturali e del paesaggio, 42 (gennaio 22, 2004), art. 29

appezzamenti agricoli, e soprattutto elementi dalla valenza storica e architettonica.

L'insieme d'invarianti citate, cioè di elementi che caratterizzano l'aspetto del territorio e ne rappresentano una componente inviolabile, risulta però danneggiata dalla presenza di aree industriali e infrastrutture invasive quali la statale, in alcuni punti sopraelevata, e la ferrovia.

Presi come punti di riferimento:

- La stazione ferroviaria (fig.7): punto di arrivo di un visitatore comune e luogo di smistamento verso differenti direzioni;
- Il centro storico del comune (fig.8): essenza stessa della storia culturale e antropologica del territorio identificata dalla piazza centrale con la chiesa parrocchiale e gli edifici comunali e dalle ville antiche;
- La contrada del Castellaro (fig.9): dove sorgeva un'antica fortificazione e dove tuttora permane un mulino di costruzione antica;
- La Via Postumia: strada consolare di origine romana e di notevole pregio archeologico;
- Il borgo di Armedola (fig.10): luogo ameno e denso di permanenze storiche rimaste pressoché invariate dal tempo;



Figura 7: Stazione ferroviaria del comune di San Pietro in Gu. Immagine tratta da <http://www.maps.google.com/>



Figura 8: Centro storico del comune di San Pietro in Gu. Immagine tratta da <http://www.maps.google.com/>



Figura 9: Mulino antico, contrada del Castellaro. Immagine tratta da Guadense, P. L. (s.d.). Il Guado



Figura 9: Via Postumia. Immagine tratta da Guadense, P. L. (s.d.). Il Guado



Figura 10: Contrada Armedola. Immagine tratta da <http://www.maps.google.com/>

è stata ipotizzata, come ipotesi progettuale, la creazione di un percorso preferenziale ciclopedonale che ponesse in relazione i “punti focali” o “nodi” del comune evitando il contatto con realtà più moderne e lontane da una qualsiasi forma di bellezza paesaggistica.

Scelta la rete di comunicazione, si è ipotizzato di curarne il tracciato di maggiore valore archeologico attraverso la risistemazione della Via Postumia, in particolare, del tratto posto a ovest del centro comunale. L'intervento intende recuperare il percorso originario, cioè l'utilizzo per via pedonale o ciclabile, tali mezzi infatti sono attualmente di difficile utilizzo per via della morfologia dell'infrastruttura, interamente asfaltata e priva di protezioni per pedoni o ciclisti. Viene, inoltre, posta una particolare attenzione all'ambiente circostante e alla presenza di elementi che, se non celati alla vista, possano deturpare il panorama percepito da un viaggiatore che proceda lentamente nel suo percorso.

All'interno degli obiettivi di recupero del tracciato che collega i due punti più importanti del territorio, cioè la Via Postumia e il borgo di Armedola, ricade inoltre la predilezione per una parte di percorso di tipo “naturale” o su sterrato piuttosto che su strada, tracciato che congiunge, immersi a fondo nel paesaggio di San Pietro in Gu e lontani dal traffico automobilistico, direttamente al sentiero appartenente all'importante famiglia Zilio e contornato da un lungo filare di pioppi.

A quel punto si accede all'interno del borgo di Armedola, un'area a sé stante isolata dal centro comunale e circondata da prati. La conformazione dell'aggregato porta a una perdita momentanea di orientamento, il percorso al suo interno, infatti, è interamente circondato da abitazioni storiche e racchiuso sul lato sud dalla statale sopraelevata attraverso dei pendii erbati. Il borgo, dunque, assume un'identità a sé stante, rappresentando a sua volta un piccolo centro abitato caratterizzato dalla presenza di: abitazioni rurali e edifici destinati alla produzione agricola, campi circostanti; corsi d'acqua attorno ai quali è cresciuto l'assetto urbano attuale; la villa Zilio e i giardini appartenenti agli antichi signori del borgo, il parco e la chiesa di San Michele.

La contrada è di conseguenza un paese in miniatura e viste le sue enormi potenziali in termini di bellezza paesaggistica, richiami storici e

architettonici si è scelto di ipotizzarne un progetto di recupero e valorizzazione, al fine di migliorarne l'aspetto panoramico, arginare le invasioni esterne provocate dal traffico sulla statale 53 e dalla zona industriale poco distante, è metterne in risalto gli elementi che più di tutti la valorizzano e la rendono un centro abitato indipendente dall'ambiente circostante.

Attraverso le analisi storiche, dello stato di fatto e di un'esperienza concreta realizzatasi attraverso alcuni di giorni di visita nel comune di San Pietro in Gu, si è delineato per tappe successive l'intero progetto proposto per la valorizzazione del territorio comunale e che si riassume in tre obiettivi principali:

1. Scelta di un percorso ciclopedonale preferenziale attraverso il territorio comunale di San Pietro in Gu, che congiunga diversi punti di riferimento e sia oltretutto ciclico, cioè percorribile indifferentemente in entrambi i versi e a partire da uno qualsiasi dei nodi scelti;
2. Valorizzazione del tratto di percorso che attraversa una parte della Via Postumia in direzione del borgo di Armedola;
3. Recupero del borgo di Armedola attraverso la creazione di un percorso pedonale al suo interno, la sistemazione del sagrato della chiesa di San Michele, la valorizzazione del verde circostante e dell'area indicata dal PRG come pubblica e destinata alle attività ludico-sportive.



LEGENDA:

-  Borgo di Armiedola
-  Edifici di riferimento
-  Luoghi di riferimento
-  Percorso ciclo-pedonale
-  Percorsi di riferimento

**PERCORSO CICLOPEDONALE NEL COMUNE
DI SAN PIETRO IN GU**
scala 1:10000



**TAVOLA
3.1.0**

ANTICO MULINO



PIAZZA COMUNALE



STAZIONE FS



VILLE VENETE



VIA POSTUMIA VECCHIA



ARMEDOLA



3.2 IL PERCORSO CICLOPEDONALE DALLA VIA POSTUMIA AL BORGO

La Via Postumia Vecchia si snoda a nord del centro storico del comune di San Pietro in Gu e si divide in due tratti ancora riconoscibili: uno lungo circa 1,4 km a est della strada provinciale 26; l'altro a ovest della stessa e lungo circa 1,5 km.

L'ex strada Bassanese divide dunque il tracciato sopravvissuto dell'antica rete viaria in due parti pressoché uguali in estensione, ma distinte dall'uso che n'è stato fatto nei tempi più recenti: mentre il tratto a est è costituito da una serie di sentieri frammentati e non praticabili con automezzi; quello a ovest è interamente asfaltato ed è tuttora una strada a due carreggiate usualmente frequentata dagli abitanti del luogo.

L'intervento di recupero acquista dunque un senso se applicato con particolare attenzione a quest'ultimo percorso che, più di quello a est, mantiene la sua originaria identità come via di comunicazione, ma, allo stesso tempo, subisce una svalutazione in termini archeologici poiché mancano apposite segnaletiche che ne richiamino le origini di strada consolare e, inoltre, non viene garantito un percorso distinto per ciclisti e pedoni che vogliano riscoprirne le antiche tracce.

La larghezza della via, pari a 5,8 mt, non permette la presenza di un'appropriata pista ciclopedonale a doppio senso di marcia che, secondo le *Norme tecniche di attuazione integrate*:

“Tali percorsi sono indicativi di tracciati e relazioni tra punti significativi dell'insediamento urbano [...].

Criteri di massima:

1. la sezione della pista non dovrà essere inferiore ai due metri e mezzo al fine di consentire il doppio senso di marcia per le biciclette, qualora la sede stradale esistente non consenta l'individuazione di piste ciclabili su sedi proprie, si consiglia di provvedere al allargamento in fase progettuale dei marciapiedi esistenti sino a portarli almeno a ml. 2.50, onde permettere un traffico misto pedoni ciclisti;

2. le piste dovranno essere protette e fisicamente separate dalle carreggiate stradali attraverso la sistemazione di opportune barriere (guard-rail, parterre, quinte arboree/arbustive, ecc.);

3. la perimetrazione delle piste dovrà essere realizzata con materiali c/o colorazioni diverse da quelle utilizzate per il manto stradale e per le zone pedonali".⁹

Vista la non elevata frequentazione dell'infrastruttura se non per scopi produttivi o da parte dei residenti, si è scelto di eliminare una delle due carreggiate rendendola strada a senso unico eccetto che per i frontisti. A partire dall'incrocio con la strada provinciale 26 e procedendo verso ovest il percorso ciclopedonale viene dunque posto sul lato destro della via, occupando i prescritti 2,5 mt di larghezza, e lasciando i rimanenti 3,3 mt per il traffico automobilistico in direzione nord-est.

I materiali utilizzati per la pista ciclopedonale non si discostano da quelli precedenti, cioè bituminosi, ne viene invece variata la colorazione che, per avvicinarsi maggiormente a quella naturale del percorso su sterrato, viene scelta del tipo "sabbia". Le tinteggiature maggiormente utilizzate nelle strade urbane come il rosso o il blu porterebbero, infatti, a un impatto visivo troppo forte che distoglierebbe lo sguardo dal paesaggio circostante e non richiamerebbe alla mente le origini differenti possedute dall'infrastruttura percorsa. A delimitare il nuovo percorso è già presente, sul lato sinistro, un lungo filare di pioppi posti a una distanza reciproca di circa 5 mt, questo susseguirsi di alberature si ripropone simmetricamente sul lato opposto della strada e, senza interruzioni, fino al termine della via Postumia. Sul lato interno, invece, come protezione dal traffico automobilistico è stata scelta una barriera di cemento di colore bianco e altezza 15 cm, l'intento è di distinguere il tracciato a movimento lento da quello vicino a traffico veloce, ma senza opporre a esso una barriera impenetrabile che non ne permetta un completo contatto visivo o uno scambio tra le due parti. Elementi a prova della suddetta intenzione sono i passaggi, posti a determinati intervalli, inseriti come interruzione dello spartitraffico in modo da consentire a un ciclista proveniente dalla carreggiata di accedere al percorso ciclopedonale e viceversa. Una serie di elementi catarifrangenti posti sulla barriera divisiva garantirà la visione anche notturna dello spartitraffico. Il valore archeologico dell'infrastruttura verrà ribadito attraverso un cartello posto al principio e al termine del tratto di Postumia

⁹ Norme tecniche di attuazione integrate. (2011, novembre 22). San Pietro in Gu, Padova, p. 36

recuperato, che indicherà al viaggiatore la natura antica dell'infrastruttura che andrà a percorrere, fornendogli inoltre di alcuni dati storici che la caratterizzano come: la data di costruzione; i promotori; l'utilizzo che n'è stato fatto; l'intero tracciato nazionale e le sue evoluzioni nel tempo; infine il percorso che ne vede il collegamento con il borgo di Armedola.

Per tenere conto delle esigenze dei residenti e della necessità del passaggio di mezzi agricoli, nella strada a senso unico è stato previsto l'accesso ai frontisti ed è stato garantito prevedendo all'incirca ogni 10 mt una piazzola di sosta per permettere il movimento simultaneo nei due sensi di marcia. Le piazzole di sosta hanno dimensioni 10x2,5 mt e sono state localizzate perlopiù in corrispondenza degli edifici presenti sui due lati della via.

Definita la pista ciclopedonale, si è passati alla cura del panorama circostante, ci si è dunque impersonati in un viaggiatore a piedi o su bici ed è stata prestata attenzione al tipo di viste da cui si viene colpiti durante il percorso sulla Postumia, occupandosi dell'eventuale occultazione di edifici produttivi o aree mal tenute che avrebbero deturpato la visuale dell'ambiente adiacente. Il primo intervento si attuerebbe dunque nei confronti di un'azienda agricola posta sul lato sud della strada, le condizioni non ottime dell'edificio e degli esterni suggeriscono un'azione progettuale che ne limiti la vista dalla pista ciclopedonale. Una barriera di tipo naturale è un elemento che più degli altri permette un impatto più delicato e meno invasivo durante il cammino, per realizzarla è stata ipotizzata una deviazione della carreggiata in modo tale da poter inserire la cortina arborea al centro del tracciato stradale. L'aiuola spartitraffico che ripresenta lo stesso filare di pioppi presenti sui due lati della strada, ha una larghezza di 2 mt e lunghezza pari all'estensione dell'azienda agricola. Lo stesso tipo d'intervento progettuale è stato utilizzato verso il termine della Via Postumia, sempre in relazione ad una cascina dismessa, in questo caso, però la deviazione di percorso è stata realizzata non per la carreggiata ma per la pista pedonale, che è stata fatta svoltare di là del filare di pioppi posto sul lato destro.

Lungo il tracciato sono state inserite due aree di sosta in corrispondenza di punti belvedere. La presenza di queste è stata evidenziata con l'inserimento di una barriera in legno posta sul cordolo spartitraffico, questo

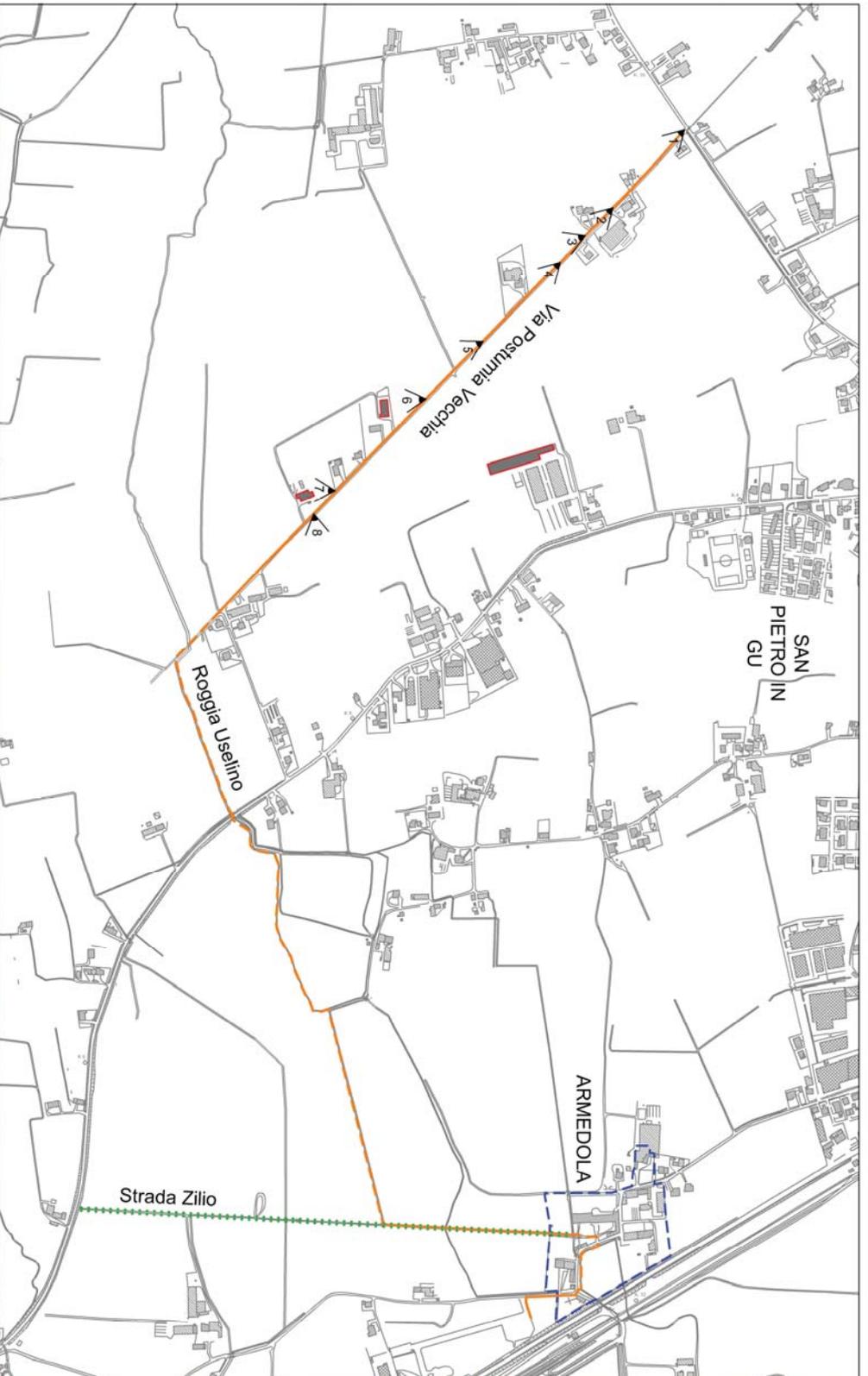
elemento permette un'individuazione diretta e a lunga distanza del punto di ristoro, realizzato all'interno della fascia di rispetto prescritta nelle vicinanze dei corsi d'acqua. Come arredo viene scelto l'inserimento di pochi elementi composti di una o due panchine e di una rastrelliera per bici, non si vuole infatti creare un'area a sé stante ma una superficie che se immerga nell'ambiente naturale e consenta un momento di riposo e godimento delle bellezze paesaggistiche presenti nel territorio.

Giunti al termine della strada ci si trova di fronte ad una svolta a sinistra mentre, poco visibile, permane un'ulteriore traccia della via consolare sottoforma di sentiero e posta in linea con la via. La pista ciclabile viene dunque fatta proseguire per quel tratto dimenticato di Postumia, per cui come richiamo della ruralità del percorso viene scelta una pavimentazione in Macadam.

Al termine della Via Postumia la strada percorribile cambia totalmente aspetto e inizia a inoltrarsi nella vegetazione campestre. Il PRG comunale prevede l'introduzione di numerose piste ciclabili su strada, sarebbe dunque conseguita una sovrapposizione progettandone altrettante sugli stessi percorsi. Per questo motivo, e con l'intento di ricongiungersi al sentiero Zilio conducente al borgo di Armedola, è preferibile seguire il tracciato dei corsi d'acqua, in particolare di quelli aventi direzione nord-sud: la roggia Uselino e la roggia Armedola. All'interno della fascia di rispetto prevista dalle *Norme tecniche di attuazione integrate* pari a 10 m, dove non è possibile prevedere nuove costruzioni o allargamenti del corso d'acqua ma in cui è consentito il passaggio, è stata sfruttata la precedente battitura del terreno eseguita per il transito dei mezzi agricoli, e lo stesso tracciato è stato usato come pista ciclopedonale. Come indicazione del percorso sono stati inseriti dei cartelli e degli elementi in legno posti come barriere in corrispondenza dell'inizio e della fine del sentiero percorribile, e all'incrocio della pista con la provinciale 28 è stata inserita un'ulteriore area di sosta e belvedere, da cui ci si possa soffermare a osservare l'incrocio dei corsi d'acqua, superarli attraverso un ponte e ammirare la linea lontana del sentiero Zilio, caratterizzata dal profilo continuo di pioppi posti lungo tutta la via.

Terminato l'ultimo tratto agreste ci s'innesta, infatti, proprio nel sovra citato sentiero, un percorso antico e affascinante completamente circondato da

alberi ad alto fusto e tuttora rimasto allo stato originario in terreno battuto, con la sola aggiunta di luci a LED a incasso nel terreno lungo il perimetro. Attraverso la prima proprietà Zilio si accede dunque al borgo di Armedola, dove la pista ciclopedonale prosegue per un ulteriore tratto per poi fermarsi in corrispondenza della chiesa di San Michele.



8 | Punto di riferimento - Industrie Veronesi



7 | Punto di riferimento - Cascina



6 | Punto di riferimento - Azienda agricola



5 | Area d'intervento 3 - area di sosta



4 | Via Postumia Vecchia



3 | Area d'intervento 2 - area di sosta



2 | Area d'intervento 1 - azienda agricola



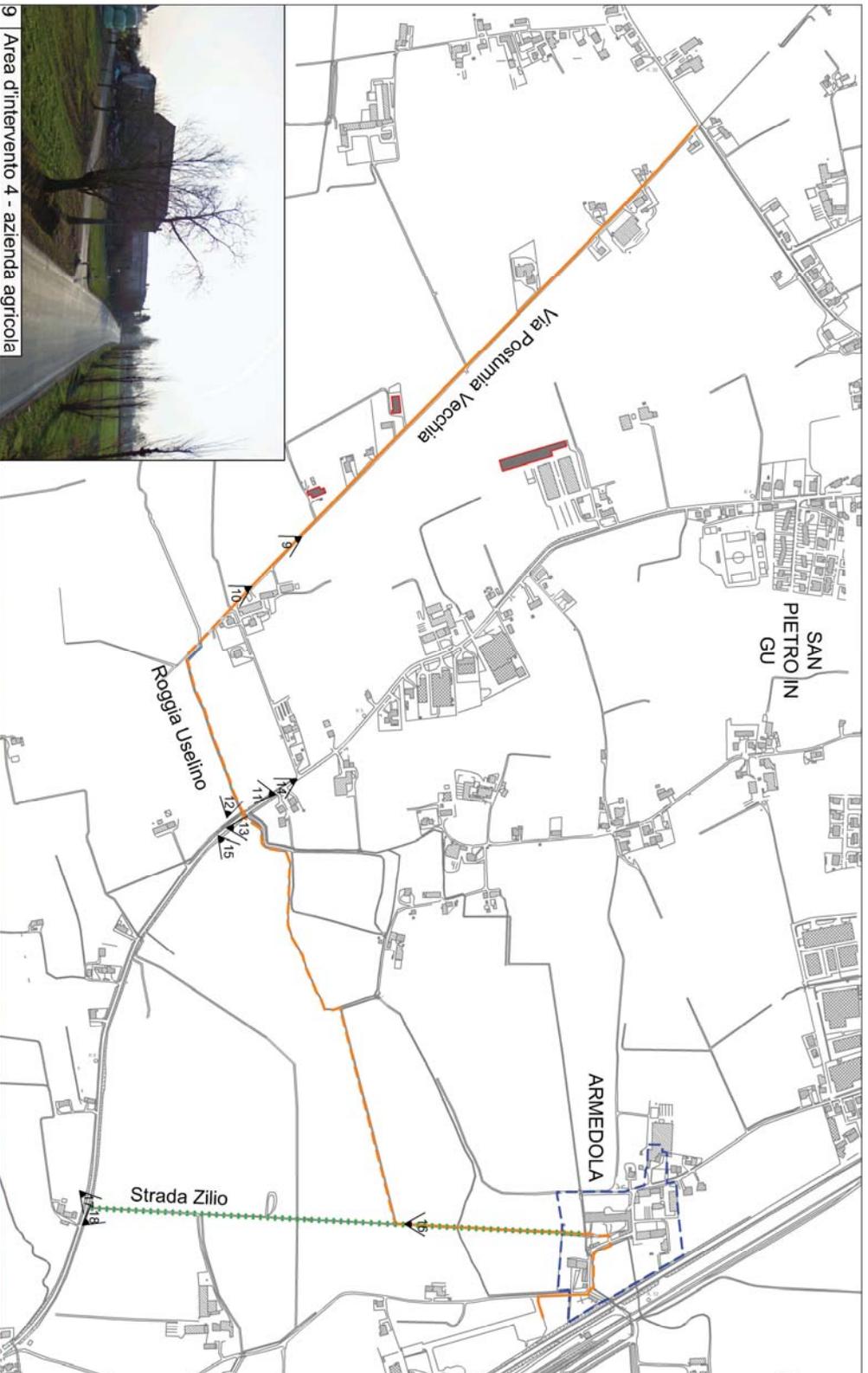
1 | Via Postumia Vecchia

LEGENDA:
 Percorso ciclopedonale su strada
 Percorso ciclopedonale su sterrato

PERCORSO CICLOPEDONALE DALLA VIA
 POSTUMIA AL BORGO - AREA NORD
 scala 1:10000



TAVOLA
 3.2.0



9 | Area d'intervento 4 - azienda agricola



10 | Area d'intervento 5 - recupero Via Postumia



11 | Roggia Usellino



12 | Area d'intervento 6 - area di sosta



13 | Roggia Usellino



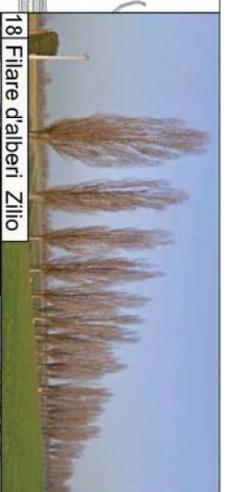
14 | Attraversamento della strada provinciale n°28



15 | Punt di riferimento - Industrie V. e filare Zilio



16 | Filare dalberi Zilio



17 | Ingresso strada Zilio



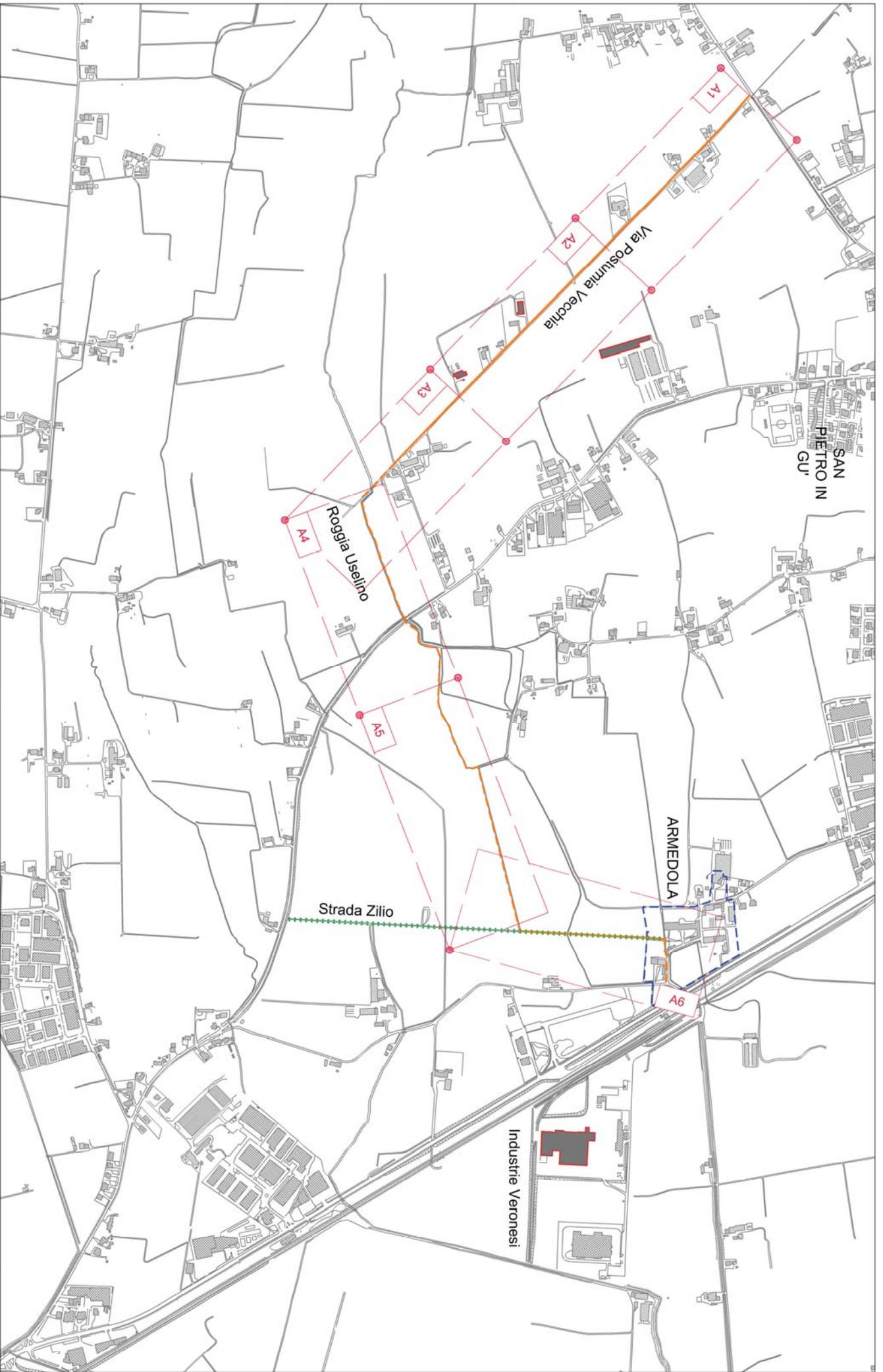
18 | Filare d'alberi Zilio

LEGENDA:
 Percorso ciclopedonale su strada
 Percorso ciclopedonale su sterrato

PERCORSO CICLOPEDONALE DALLA VIA
 POSTUMIA AL BORGO - AREA SUD
 scala 1:10000



TAVOLA
 3.2.1



LEGENDA:

- Percorso ciclopedonale su strada
- Percorso ciclopedonale su sterrato
- Punti di riferimento

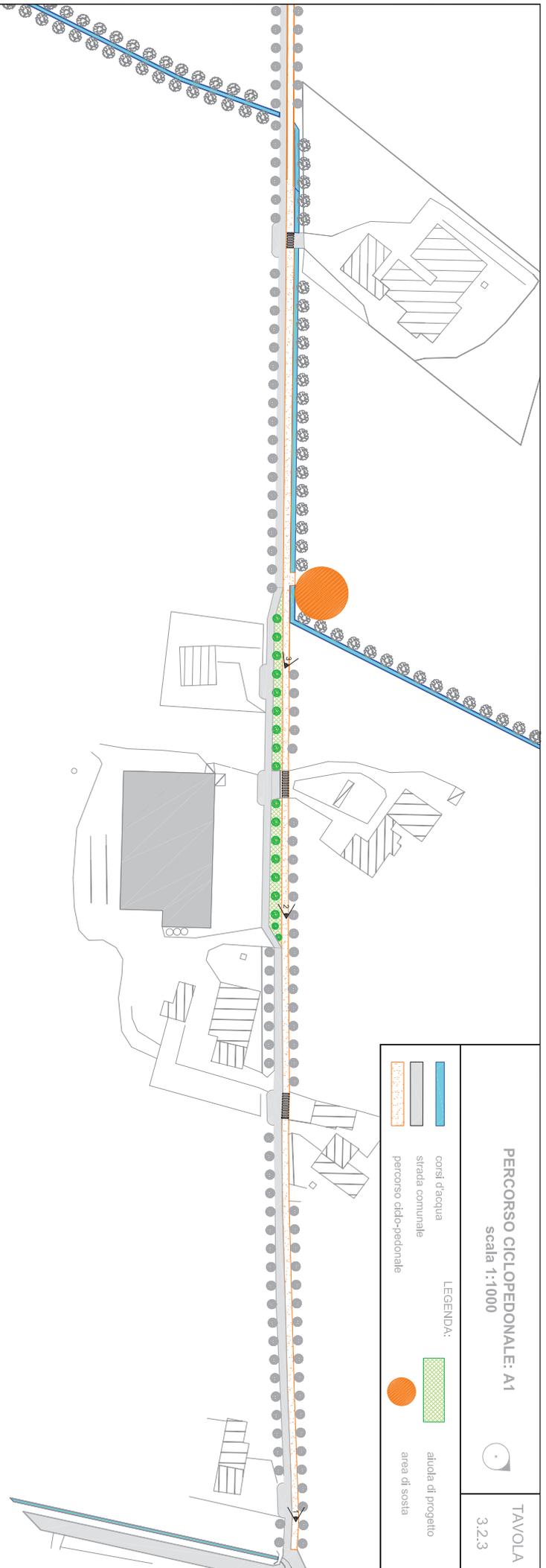
PERCORSO CICLOPEDONALE: AREE D'INTERVENTO

scala 1:10000



TAVOLA

3.2.2



PERCORSO CICLOPEDONALE: A1
 scala 1:1000

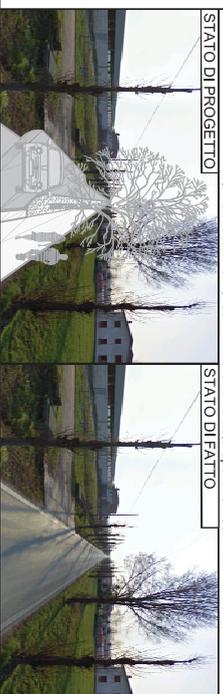
TAVOLA
 3.2.3

LEGENDA:	
	corsi d'acqua
	strada comunale
	percorsi ciclo-pedonali
	aiutoli di progetto
	area di sosta

3. Via Postumia - Realizzazione di un'area di sosta
 STATO DI FATTO

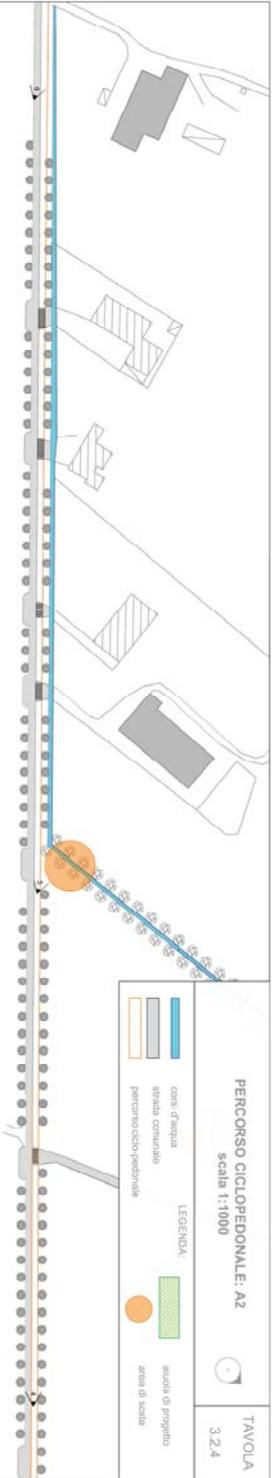


2. Via Postumia - Inserimento di un'aiutolo spartitraffico
 STATO DI FATTO



1. Via Postumia - Realizzazione di una pista ciclopedonale
 STATO DI FATTO





PERCORSO CICLOPEDONALE: A2
 scala 1:1000

TAVOLA
 3.24

LEGENDA	
	corsi d'acqua
	strada comunale
	percorso ciclo-pedonale
	area di progetto
	area di sosta

STATO DI PROGETTO 6 Via Podluna - Interferenza urbana Nord-Est
 STATO DI FATTO

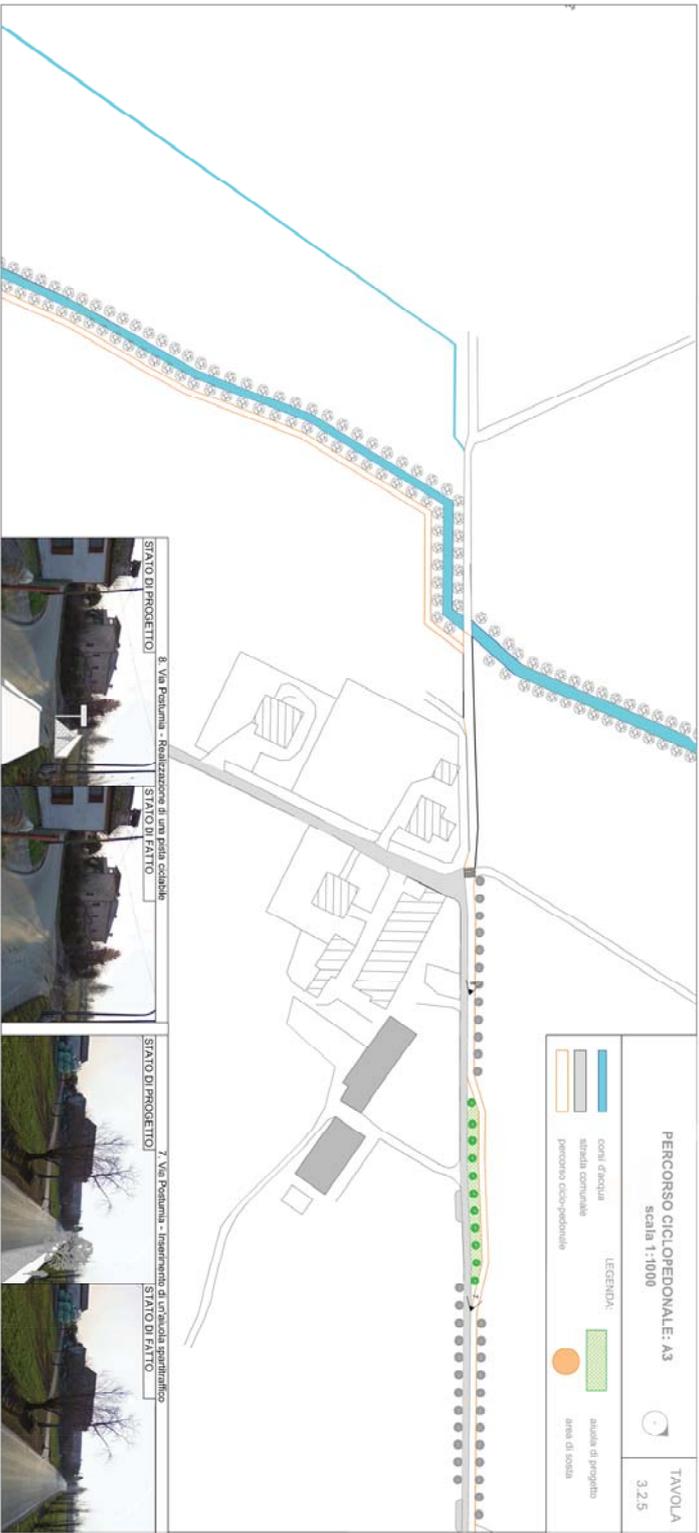


STATO DI PROGETTO 5 Via Podluna - Realizzazione di un'area di sosta
 STATO DI FATTO



STATO DI PROGETTO 4 Via Podluna - Realizzazione di una pista ciclopedonale
 STATO DI FATTO





10. Percorso naturalistico - Inserimento di un ponte sulla Roggia Cumana
STATO DI PROGETTO



9. Percorso naturalistico - Realizzazione di un'area di sosta
STATO DI PROGETTO



STATO DI FATTO

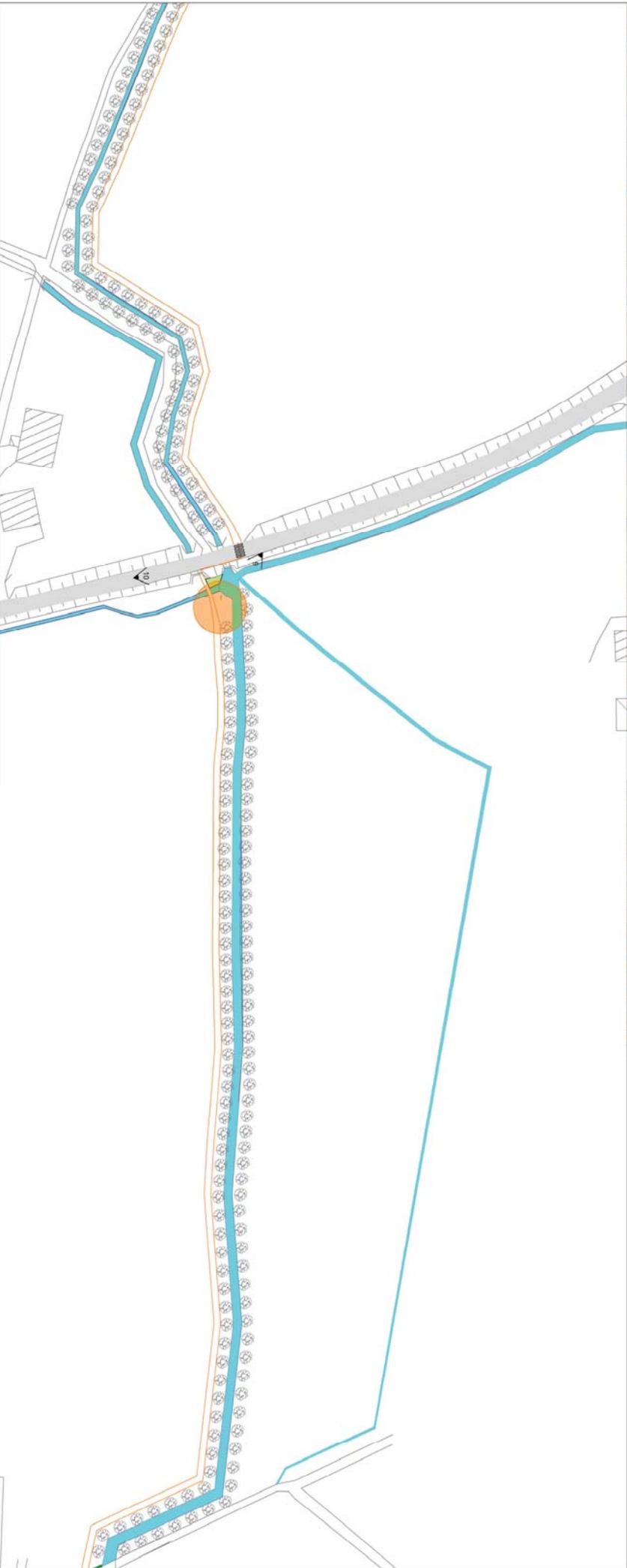


PERCORSO CICLOPEDONALE: A4
scala 1:1000



TAVOLA
3.2.6

- LEGENDA:
-  corsi d'acqua
 -  strada comunale
 -  percorso ciclo-pedonale
 -  aiuola di progetto
 -  area di sosta



11. Percorso naturalistico - Realizzazione di una pista ciclopedonale su sterzo

STATO DI PROGETTO

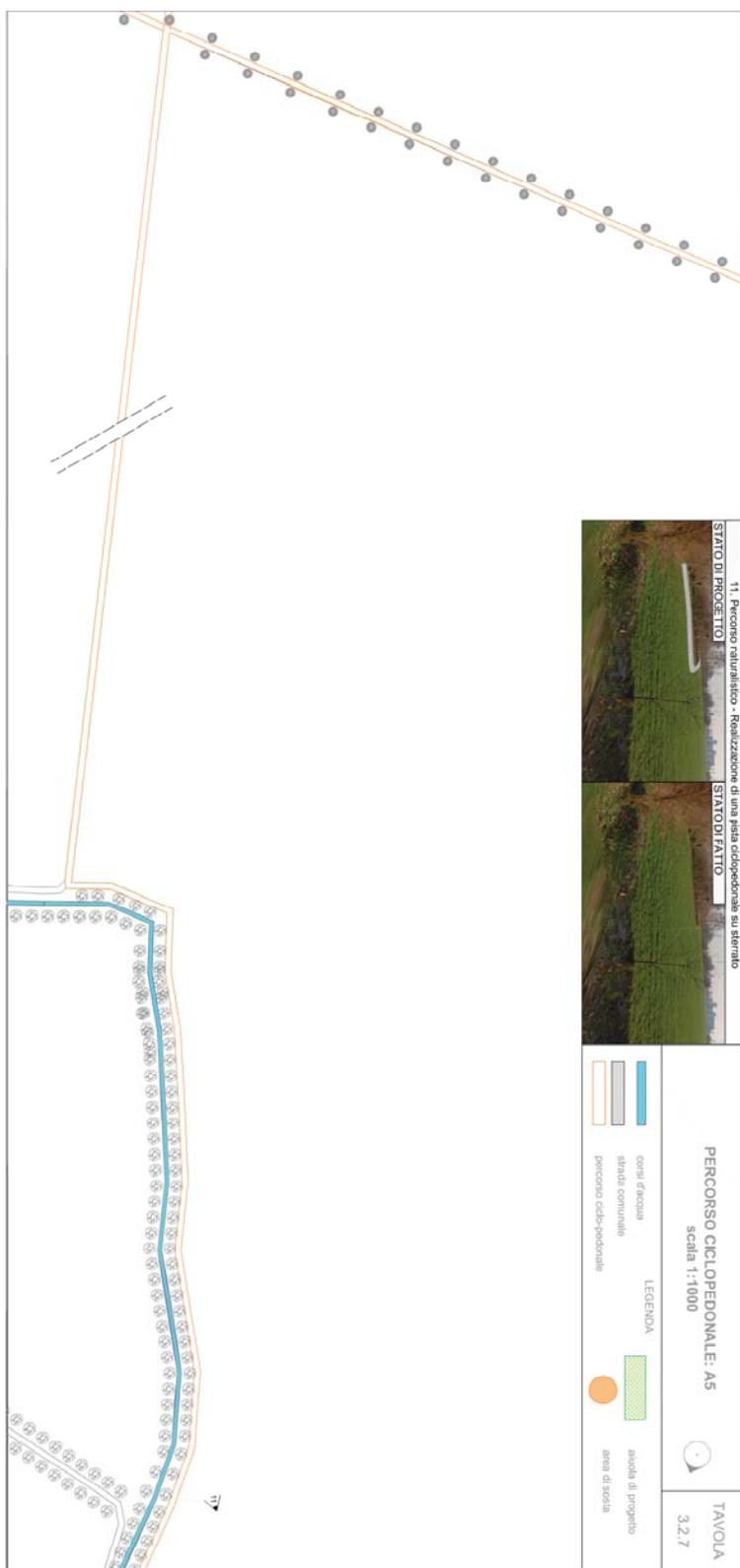
STATO DI FATTO

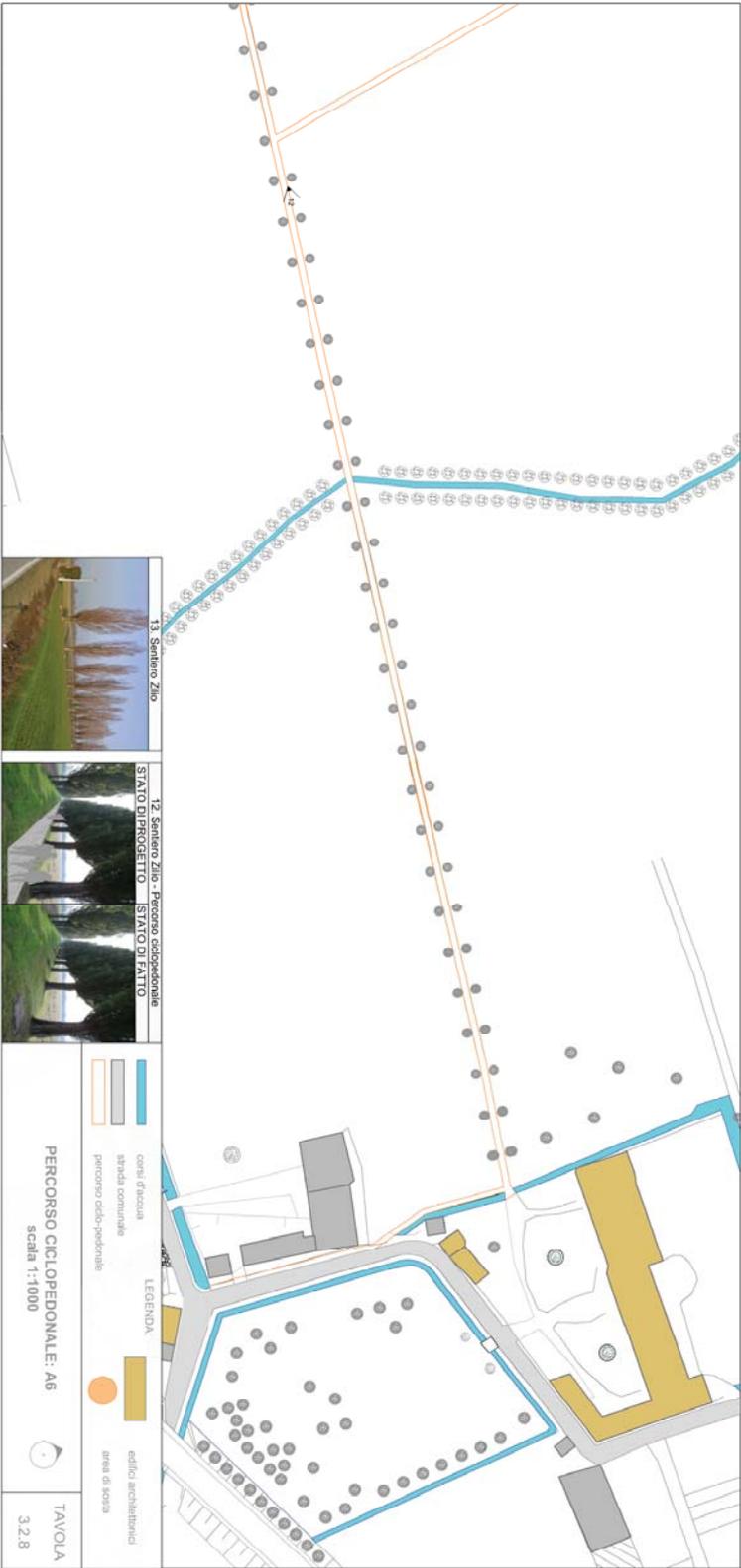


PERCORSO CICLOPEDONALE: A5
scala 1:1000

TAVOLA
3.2.7

LEGENDA	
	corsi d'acqua
	strada comunale
	percorso ciclo-pedonale
	area di progetto
	area di scesa





PAVIMENTAZIONI

PAV01



NOME: Asfalto
TIPOLOGIA: Pavimentazione stradale
TECNICA COSTRUTTIVA: conglomerato composto da una componente calcarea porosa e naturalmente impregnata di bitume
COLORAZIONE: beige

PAV02



NOME: Macadam
TIPOLOGIA: Pavimentazione stradale
TECNICA COSTRUTTIVA: Pietrisco (dimensioni dai 5 ai 7 cm) e collante bituminoso compresso
COLORAZIONE: bianca e crema

PAV03



NOME: Terreno battuto
TIPOLOGIA: Pavimentazione naturale
TECNICA COSTRUTTIVA: Spianatura del terreno
COLORAZIONE: naturale

ALBERATURE

ALB01



NOME: Ontano nero
TIPOLOGIA: Albero caducifoglio della famiglia delle Betulacee
DIMENSIONI: 1500-2000 cm d'altezza

ALB02



NOME: Platano (Platanus Acerifolia)
TIPOLOGIA: Albero caducifoglio della famiglia delle Platanaceae
DIMENSIONI: 2000-3500 cm d'altezza, 300 cm di diametro

ALB03



NOME: Photinia fraseri
TIPOLOGIA: arbusto sempreverde appartenente alla famiglia delle Rosaceae
DIMENSIONI: 300 cm d'altezza, 300 cm di diametro
PRESCRIZIONI: 200 cm d'altezza, 200 cm di diametro

ALB04



NOME: Pioppo (Populus)
TIPOLOGIA: pianta arborea caducifoglia della famiglia delle Salicaceae
DIMENSIONI: 1500-2000 cm d'altezza, diametro di 250 cm

ELEMENTI STRADALI

STR01



NOME: Carreggiata
TIPOLOGIA: a senso unico eccetto frontisti
DIMENSIONI: 320 cm di larghezza
MATERIALI COSTRUTTIVI: Fondo di asfalto
COLORAZIONE: grigia

STR02



NOME: Piazzola di sosta
DIMENSIONI: 1000 cm di lunghezza x 250 cm di larghezza
MATERIALI COSTRUTTIVI: Fondo di asfalto
COLORAZIONE: grigia

STR03



NOME: Pista ciclabile
TIPOLOGIA: a doppio senso di marcia
MATERIALI COSTRUTTIVI: Fondo di asfalto
DIMENSIONI: 250 cm di larghezza
COLORAZIONE: beige

STR04



NOME: Spartitraffico
MATERIALI COSTRUTTIVI: elementi prefabbricati in calcestruzzo
DIMENSIONI: 100x25x15h cm
COLORAZIONE: bianca

STR05



NOME: Aiuola spartitraffico
MATERIALI COSTRUTTIVI: Elementi prefabbricati in calcestruzzo
DIMENSIONI: 100x200x15h cm
COLORAZIONE: bianca
PRESCRIZIONI: inserimento di pioppi all'interno dell'elemento

STR06



NOME: Barriera per pista ciclabile
TIPOLOGIA: a tre correnti
MATERIALI COSTRUTTIVI: Legno di pino trattato
DIMENSIONI: 200 cm di lunghezza e 100 cm di altezza
PRESCRIZIONI: elementi singoli disposti in corrispondenza delle aree di sosta e dei tratti iniziali/terminali della pista ciclabile
COLORAZIONE: naturale

STR07



NOME: Cartello stradale
PRESCRIZIONI: disposizione in corrispondenza dei tratti iniziali/terminali della Via Postumia Vecchia

STR08



NOME: Ponte
TIPOLOGIA: ponte pedonale per l'attraversamento dei corsi d'acqua
MATERIALI COSTRUTTIVI: acciaio
DIMENSIONI: 100 cm di lunghezza, 100 cm di larghezza, altezza parapetto 110 cm
COLORAZIONE: grigia

STR09



NOME: Muro di delimitazione
MATERIALI COSTRUTTIVI: cemento armato
DIMENSIONI: unione di elementi di 100x20x110h cm
PRESCRIZIONI: incisioni decorative sulla superficie, utilizzo in corrispondenza di pavimentazioni in macadam
COLORAZIONE: bianca

ELEMENTI DI ARREDO URBANO

ARR01



NOME: Panchina Niagara
TIPOLOGIA: panchina con spalle d'acciaio e listelli in legno
MATERIALI COSTRUTTIVI: legno e acciaio zincato verniciato
DIMENSIONI: 180x76x84h cm
COLORAZIONE: legno, grigio chiaro

ARR02



NOME: Panca Venus
TIPOLOGIA: Panca curva con fianchi di forma trapezoidale forati sui lati esterni
MATERIALI COSTRUTTIVI: doghe in legno esotico scuro, acciaio zincato e verniciato
DIMENSIONI: ingombro 325,8x42x47h cm
COLORAZIONE: legno, grigio chiaro

ARR03



NOME: Portabiciclette Riccio
TIPOLOGIA: Portabiciclette piano con 5 posti bici per elemento
MATERIALI COSTRUTTIVI: acciaio zincato e verniciato
DIMENSIONI: 150,5x52x29h cm
COLORAZIONE: nero

ARR04



NOME: Lampione First Light
TIPOLOGIA: Modulo autoportante, impianto fotovoltaico, illuminazione a LED
DIMENSIONI: ingombro lampada 62 cm di lunghezza, 450 cm di altezza
COLORAZIONE: grigio chiaro

3.3 PROGETTO DI RECUPERO E VALORIZZAZIONE DEL BORGO DI ARMEDOLA

Il recupero del borgo di Armedola parte dal presupposto che questo rappresenti un centro storico, vale a dire:

"un agglomerato urbano avente carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale e in cui è vietata ogni alterazione di volumi e ogni costruzione sulle aree libere, fino all'approvazione dello strumento urbanistico generale".

Più nello specifico:

- *"strutture urbane in cui la maggioranza degli isolati contengono edifici costruiti in epoca anteriore al 1860, anche in assenza di monumenti o di edifici di particolare valore artistico;*
- *strutture urbane racchiuse da antiche mura in tutto o in parte conservate, ivi comprese le eventuali propaggini esterne che rientrino nella definizione di cui sopra ;*
- *strutture urbane realizzate anche dopo il 1860, che nel loro complesso costituiscono documenti di un costume edilizio altamente qualificato." (Centri storici e borghi antichi, 2012)*

Di conseguenza, in un centro storico, *"sono consentiti solo interventi di risanamento e trasformazione conservativi; tuttavia [...] potranno prevedersi - in via eccezionale, dato il carattere prevalentemente e tendenzialmente conservativo dei detti piani - interventi di ristrutturazione urbanistica; all'interno di questi ultimi non potrà escludersi la ricostruzione previa demolizione, di fabbricati [...]"¹⁰*

Gli interventi di recupero e valorizzazione del borgo di Armedola avranno, di conseguenza, minor impatto possibile sull'area storica, tralasciando possibili azioni progettuali nei confronti degli edifici di pregio come la Villa Zilio e la chiesa di San Michele. Un restauro di tipo conservativo sarebbe rientrato nelle prescrizioni normative ma, non essendo le condizioni degli

¹⁰ Senato, S. S. (2012, febbraio). CENTRI STORICI E BORGHI ANTICHI. *Centri storici, borghi antichi, città d'arte e siti italiani inseriti nella Lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO*, pp. 19-20

edifici tali da richiedere un intervento specifico, si è preferito dare un'impronta per lo più paesaggistica all'azione progettuale.

I punti focali dell'intervento di recupero hanno dunque preso forma in relazione ai seguenti elementi:

- a) La pista ciclopedonale;
- b) I giardini Zilio;
- c) La Chiesa di San Michele.

a) La pista ciclopedonale

Riproposta la pista ciclopedonale su pavimentazione in ghiaia all'interno del centro abitato si è scelto di definirne il tracciato sul lato ovest di Via Armedola in corrispondenza del tratto che porta, in direzione sud, alla chiesa. La larghezza del percorso non ha impegnato i precedenti 2,5 mt ma si è attestata all'incirca su 1,5 mt, in questo caso, come nei tratti di pista su sterrato non è risultato necessario mantenere un'ampiezza di percorso tale da garantire il doppio senso di marcia per via dell'assenza di limitazioni spaziali, come la presenza di edifici su un lato e di una strada trafficata sull'altro. Al contrario, la libertà di spazio nel tracciato rurale e l'uso moderato di Via Armedola con veicoli e altri mezzi ha permesso lo sfruttamento di un percorso libero da marcate delimitazioni perimetrali.

b) I giardini Zilio

La pista ciclopedonale conduce il visitatore direttamente alla chiesa di San Michele, dopo aver brevemente affiancato la Villa della famiglia Zilio e il parco posto frontalmente a essa. A questo giardino privato è possibile accedere, per concessione dei proprietari, in occasione della festa di San Michele nel mese di settembre, è stata quindi data un'indicazione progettuale di risistemazione dell'accesso al parco attraverso:

- un ponte di accesso in acciaio posto sul lato sud-est del parco e in corrispondenza della fine della pista ciclopedonale;
- un sentiero in ghiaia che conduca ha due punti belvedere posti uno a nord di fronte alla villa e l'altro a sud-est in mezzo alla vegetazione;
- un canale artificiale che ponga in collegamento i due rami della roggia Armedola presenti lungo i tre lati principali del parco, così da

creare un percorso continuo.

c) La Chiesa di San Michele

Lo stato attuale della zona adiacente alla chiesa vedeva:

- la presenza di piccolo sagrato in acciottolato di presenza storica;
- una panchina posta nelle vicinanze;
- una serie di siepi poste come separazione tra la chiesa e il giardino retrostante, quest'ultimo ricco di alberi ad alto fusto ma privo di un'organizzazione logica e deturpato dalla presenza di un traliccio dell'alta tensione;
- superato il corso d'acqua che divide il giardino della chiesa dal parco pubblico a ovest dello stesso, un percorso in cemento che, superato il parco, conduce a un parcheggio.

Il paesaggio, caratterizzato inoltre a sud dalla presenza della strada statale 53 costruita a una quota superiore di 3,5 mt rispetto al borgo, appariva abbandonato e privo di ogni elemento possibile di attenuazione degli elementi che ne deturpavano la vista.

Gli obiettivi del progetto

Si è intervenuto cercando di salvaguardare l'immagine del piccolo centro storico e inserendo degli elementi che non solo ne favorissero la visita da parte di una persona estranea al luogo, ma incentivassero, anche da parte della popolazione di San Pietro in Gu, la scelta del borgo di Armedola come un luogo di ristoro e di informazione storica.

In accordo con il PRG comunale che considerava il giardino adiacente alla chiesa "*Area per attrezzature di interesse comune*" e il parco posto a ovest "*Area attrezzata a parco gioco e sport*"¹¹ ci si è proposti i seguenti obiettivi:

- Attenuazione della vista della statale per mezzo di una barriera in legno di tipo "vedo e non vedo";
- Creazione di un sagrato di più ampie dimensioni con funzione di punto di raccolta per i visitatori giunti nel borgo;
- Progettazione di un'area di sosta dotata di panca, wc pubblico e pannello d'informazione storica sugli edifici presenti nel borgo;

¹¹ Norme tecniche di attuazione integrate. (2011, novembre 22). San Pietro in Gu, Padova, p. 36

- Modellazione dello stesso punto di ristoro per ricavarne un elemento di copertura del traliccio dell'alta tensione;
- Arredo e architettura del verde circostante;
- Collegamento, per mezzo di un ponte, dell'area comune con il parco pubblico;
- Sistemazione del parco attraverso la creazione di un'area giochi e di un percorso all'interno della vegetazione terminante in un punto belvedere.

L'onda

La strada statale 53, detta Postumia Nuova, scorre a sud del borgo di Armedola e rispetto a esso è posta a una quota superiore di 3,5 mt. La vista di questa infrastruttura è dunque immediata e, attraverso i pendii erbati su cui poggia costituisce una sorta di muro di confine, elemento che determina ancora di più il senso di intimità e riservatezza che si percepisce non appena si entra nel borgo. Il forte traffico presente su quest'arteria costituisce però un elemento di disturbo della visita del luogo, in maggior modo sul piano ottico.

Usualmente sul ciglio di un'infrastruttura d'importanza sovra comunale vengono poste delle barriere acustiche con lo scopo di ridurre la propagazione dei rumori verso uno o più soggetti sensibili detti ricettori. Il sistema è utilizzato in primo luogo come protezione di centri abitati dall'inquinamento acustico prodotto da strade, autostrade, ferrovie o nuclei industriali. Le barriere antirumore possono essere di tipo diverso:

- Artificiali: costituite da pannelli, che possono essere compositi o a lastra, e da una struttura portante;
- A terrapieno o naturali: realizzate con argini in terra o con filari di alberi.

Ovviamente l'impatto visivo di una barriera artificiale rispetto a una basata su un terrapieno (o comunque rinverdita) sarà maggiore da un punto di osservazione dinamico che si muova sull'infrastruttura viaria, mentre non varierà tra le due l'entità di occlusione che andrà a gravare sulla visuale statica, cioè di coloro che abitano o lavorano negli insediamenti posti alle spalle della barriera.

Nel borgo di Armedola è dunque già presente un intervento progettuale

volto alla protezione acustica delle abitazioni dall'inquinamento acustico prodotto sulla statale. La scelta è ricaduta su una barriera antirumore di tipo naturale, rappresentata da un terrapieno erbato.

Il risultato è una sicura percentuale di riduzione del rumore, ma insieme a essa è diminuita la qualità visiva del luogo, bloccata dal profilo imponente del terrapieno e focalizzata sulla strada che, portata a un'altezza superiore, risulta ben visibile allo sguardo.

La barriera realizzata nel progetto di recupero, posta in aggiunta a quel fono isolante, ha dunque una destinazione differente e riguarda più che altro il campo ottico, presentando molteplici inoltre scopi:

- Celare alla vista l'infrastruttura retrostante;
- Alleggerire l'impatto visivo del terrapieno con un profilo movimentato e creando un gioco di luci e ombre sul pendio;
- Rappresentare, dalla parte del viaggiatore in auto, una figura dinamica che con il suo movimento a onda crei sia un abbellimento paesaggistico dell'infrastruttura che un punto di riferimento per la localizzazione del borgo.

Su ispirazione del progetto di Cino Zucchi realizzato all'ingresso della galleria Veduggio-Cassarate nel Canton Ticino, si è optato per la creazione di una barriera in legno suddivisa in molteplici elementi parallelepipedi e distanziati fra loro. A differenza del progetto di Zucchi il profilo scelto è simmetrico e, seppur con forma planimetrica a onda, segue il tracciato rettilineo della strada statale, allontanandosi da esso solo nei due punti terminali scelti in corrispondenza del sottopasso a est della chiesa, e del parcheggio a ovest del parco. Durante la creazione della barriera tridimensionale è stato trovato, nel pendio del terrapieno, un aiuto naturale per l'ideazione di una figura dinamica che ricreasse sul lato della strada l'effetto di un'onda. Non è stato infatti necessario variare l'altezza dei pilastri in legno per generare un profilo curvo in prospettiva, poiché questi, seguendo in planimetria la curva disegnata, si ritrovano gradualmente su quote differenti, realizzando direttamente l'onda cercata. L'effetto dinamico è stato, inoltre, incrementato inclinando i singoli elementi di 35° rispetto all'asse verticale.

I pilastri, in legno di rovere, hanno dimensioni in pianta di 30 cm di larghezza per 50 di lunghezza, mentre la loro altezza fuori piano è

costantemente di 3 mt. L'intera figura poggia su un cordolo in cemento armato posto sotto il terreno.

Sia gli spettatori statici presenti nel borgo che quelli in movimento posti sulla statale, non si trovano di fronte ad una barriera compatta e imponente nei suoi 3 mt di altezza, ma grazie all'inclinazione del pendio e al profilo curvilineo generato ricevono l'immagine di una figura aggraziata e alleggerita dall'alternanza di pieni e vuoti, per mezzo dei quali si ha solo la percezione e non la visuale completa di ciò che c'è dietro.

La piazza

Il borgo di Armedola ha sempre colpito uno spettatore straniero per la sua indipendenza dal comune di San Pietro in Gu, essendo esso stesso dotato di tutti gli elementi peculiari di un centro abitato: la villa dei signori del borgo; le abitazioni della popolazione; gli edifici produttivi; i campi agricoli e i corsi d'acqua; le vie di comunicazione; i parchi; e infine la chiesa parrocchiale.

Manca all'appello una componente essenziale per un agglomerato urbano autosufficiente e di fascino paesaggistico: uno spazio pubblico racchiuso all'interno del centro abitato e punto di raccolta per gli abitanti del posto, ovvero, una piazza.

Giungendo dal percorso ciclopedonale per mezzo del quale era stato attraversato l'intero centro storico e le restanti tracce della Via Postumia, un naturale punto di ritrovo nonché luogo di sosta e visita turistica ben s'identificava nella chiesa di San Michele e nel rispettivo sagrato. Il sagrato rappresenta lo spazio consacrato situato davanti alla facciata principale di una chiesa, spesso si ritrova a una quota superiore rispetto al livello della strada e delimitato da una recinzione. Di quest'area permane una traccia nella pavimentazione, individuabile grazie all'uso di ciottoli bloccati al suolo, e che impegna una piccola area semicircolare quasi a voler evidenziare la presenza dell'ingresso alla chiesa.

A questo particolare elemento deve le proprie origini l'intero progetto di recupero dell'area attinente la chiesa e del parco poco distante, si è partiti infatti dal semicerchio individuato nella pavimentazione per poi procedere in ulteriori circonferenze concentriche atte a delimitare gli spazi pedonali.

Il primo cerchio racchiude il nucleo vero e proprio della piazza pedonale, uno spazio aperto che invogli il visitatore a volgere lo sguardo verso il panorama circostante e lo faccia sentire parte dell'intero paesaggio, effetto incrementato dall'utilizzo di forme circolari e da una pavimentazione in piastrelle di porfido di colorazione bianca. La seconda circonferenza, concentrica alla prima e distanziata da essa di circa 6 mt, individua il confine ultimo della piazza e allo stesso tempo accompagna l'utente all'area di sosta di nuova ideazione e disposta poco più a sud. La differenziazione tra le due aree è rimarcata dall'utilizzo di una pavimentazione in lastre di porfido di forma irregolare, mentre l'intera piazza è posta a una quota superiore di 10 cm rispetto al livello della strada. Il dislivello è stato realizzato con l'intento di definire in maniera più netta la presenza di una zona destinata ai soli pedoni, ciò non costituisce una barriera architettonica per disabili grazie all'inserimento di uno scivolo in cemento che permette sia a portatori di handicap sia ai ciclisti che vogliono parcheggiare le proprie bici un facile accesso al piano rialzato. Ogni figura geometrica ideata nel progetto ha la peculiarità di essere rivestita di una determinata funzione, così i raggi delle circonferenze citate prima, a partire dall'ingresso della chiesa di San Michele, vengono portati a una larghezza di 60 cm e differenziati dalle zone circostanti con lastre di porfido a tagli irregolare. Il loro tracciato s'interromperà in corrispondenza del secondo cerchio mentre avrà un nuovo inizio e una nuova funzione nell'area verde, divenendo dei sentieri pedonali rappresentati da piastrelle di porfido poste isolatamente a intervalli di 50 cm.

L'area di sosta

All'interno della piazza pedonale era necessaria la presenza di diversi elementi che consentissero al pubblico un'agevole permanenza all'interno del borgo. Allo stesso tempo urgeva rimediare all'impatto visivo generato dal traliccio dell'alta tensione, posto a circa 15 mt a sud dalla chiesa e a diretto contatto con l'area lastricata creata. Si è dunque scelto di progettare un elemento che soddisfasse entrambe le esigenze e ben si adattasse al paesaggio circostante.

Coprire l'intera vista del traliccio era un intervento impensabile così si è optato per una figura progettuale che, seppur di altezza modesta e non

superiore ai 3 mt, distogliesse lo sguardo dalla tecnologia retrostante e accentrasse l'attenzione su di essa. A partire dall'immagine di un cono che avvolgesse l'intera struttura e fosse posto, concentricamente a esso, a una distanza di circa 3 mt, si è proceduto sezionandolo a un'altezza da terra di circa 3 mt e, in pianta secondo un angolo di 90°, aggiungendovi sul lato est un tratto rettilineo ma con medesima inclinazione in alzato.

La figura è stata quindi suddivisa in aree di pertinenza:

- L'area di sosta: posta nel tratto a ovest e dotata di panca, è protetta superiormente da una tettoia e lateralmente da una parete piena, su cui saranno posti dei pannelli informativi riguardanti le origini storiche del borgo e dove verrà posto un distributore alimentare;
- il parcheggio delle bici: nella zona centrale saranno disposte due rastrelliere adatte allo scopo;
- il bagno pubblico: a est della figura e in corrispondenza del tratto rettilineo vi sarà un'interruzione nella parete, per dare accesso a un wc chimico posto dietro alla costruzione.

A richiamo della barriera realizzata sul terrapieno retrostante, l'intera superficie verticale dell'area di sosta sarà realizzata in legno di rovere e non attraverso dei pannelli compatti ma con listelli di legno intervallati da spazi vuoti e agganciati a una struttura portante costituita da: 2 travi curvilinee in legno da 30 cm di larghezza per 50 d'altezza; e tre pilastri inclinati secondo le direttrici del cono originario e poggianti su un cordolo in cemento armato posto sotto il piano di campagna.

Architettura del verde

Il giardino presente nell'area circostante la chiesa di San Michele allo stato attuale non presenta un'organizzazione logica della vegetazione né alcun percorso che ne consenta l'attraversamento. Si è quindi cercato di progettare l'arredo del verde ispirandosi ai lavori realizzati dall'architetto Burle Marx.

L'idea di base è stata quella di creare una compenetrazione tra la vegetazione e la piazza pedonale, in maniera tale che tra le due non vi fossero dei confini netti ma un rapporto continuo. Da qui deriva l'inserimento di aiuole poste alla medesima quota della pavimentazione,

all'interno della figura circolare della piazza, spezzandone di conseguenza la rigida geometria.

I raggi dei due cerchi divengono sentieri che, costeggiando aiuole circolari o dalle forme curvilinee rialzate di 10 cm e arredate da alberature varie e siepi, raggiungono con percorsi a spirale tre punti belvedere disposti: uno nelle vicinanze del ponte che introduce al parco pubblico vicino; il secondo nelle vicinanze del corso Armedola; il terzo a incasso nel terrapieno e con vista panoramica su tutto il giardino.

Si distinguono dunque due zone contrastanti, quella a nord, dove il cammino è consentito sui sentieri piastrellati e sulla ghiaia fine che identifica tutte le aree belvedere, quello a sud che, al contrario, è caratterizzato da aiuole rialzate e in ghiaia consentendo dunque il percorso in tutta l'area verde.

Delle sedute curvilinee vengono disposte in corrispondenza dei tre punti focali mentre, sulla linea di separazione tra la strada e la superficie destinata al pubblico, viene posta una panca rettilinea (interrotta solamente da un salice) la cui funzione è quella non solo di consentire la sosta e la vista dell'intero parco ma anche quella di recinzione.

Dei faretti a LED da incasso permetteranno un più diretta identificazione dell'area di sosta e della chiesa, disponendosi in quest'ultimo caso lungo il perimetro dell'edificio.

Il parco pubblico

Il parco allo stato attuale si presentava privo di elementi d'arredo, e dotato solamente di un percorso pedonale d'accesso al parcheggio adiacente e di uno in terra battuta lungo il perimetro dell'area.

La prima ipotesi progettuale è stata quella di inserire un elemento di collegamento tra l'area della chiesa e il parco stesso, separati lungo il lato ovest dalla Roggia Armedola. Un piccolo ponte di acciaio è stato dunque inserito per garantire l'attraversamento diretto del corso d'acqua e l'ingresso nel perimetro del parco pubblico.

Riprendendo la stessa idea progettuale utilizzata per la piazza, ovvero, a cerchi concentrici, è stata creata una figura simile in corrispondenza dell'ingresso al parco. Un arco di cerchio traccia dunque una zona pavimentata con lastre di porfido bianche e, attraverso un arco di cerchio

più ristretto accompagna il percorso verso un arco più ampio e che racchiude all'interno un'area giochi circondata da panchine e fioriere.

La superficie pavimentata è definita da:

- un limite superiore: rappresentato da uno dei raggi dell'arco di cerchio con centro nel punto di sbarco del ponte;
- un limite inferiore: con vista sul parco e messo in evidenza da un corso d'acqua artificiale terminante a cascata;
- un limite destro: definito dall'asse del percorso pedonale in ghiaia che, a partire dall'area giochi s'inoltra all'interno della vegetazione per poi terminare in un punto belvedere sul lato sud del parco.

La rimanente superficie del parco viene lasciata allo stato naturale, mentre vengono date alcune indicazioni sulle alberature da utilizzare:

- carpini bianchi: lungo il sentiero in acciottolato e sul confine ovest del parco in adiacenza al parcheggio;
- siepi sempreverdi (*Nandina domestica*): in corrispondenza del punto belvedere posto sul lato sud.

Gli elementi di seduta previsti all'interno dell'area vengono distinti secondo la loro localizzazione, nei punti belvedere per il loro significato insito la scelta ricade su delle panche semicircolari che consentano la vista da entrambi i lati, nell'area giochi, invece, vengono utilizzate delle panchine standard inserite all'interno di una serie di fioriere che fungano da divisorio tra le varie sedute. L'ultima scelta è stata fatta per permettere la vista diretta dell'area giochi, dove vi sarà una presenza prettamente infantile e necessiterà dunque della costante sorveglianza da parte degli individui adulti.

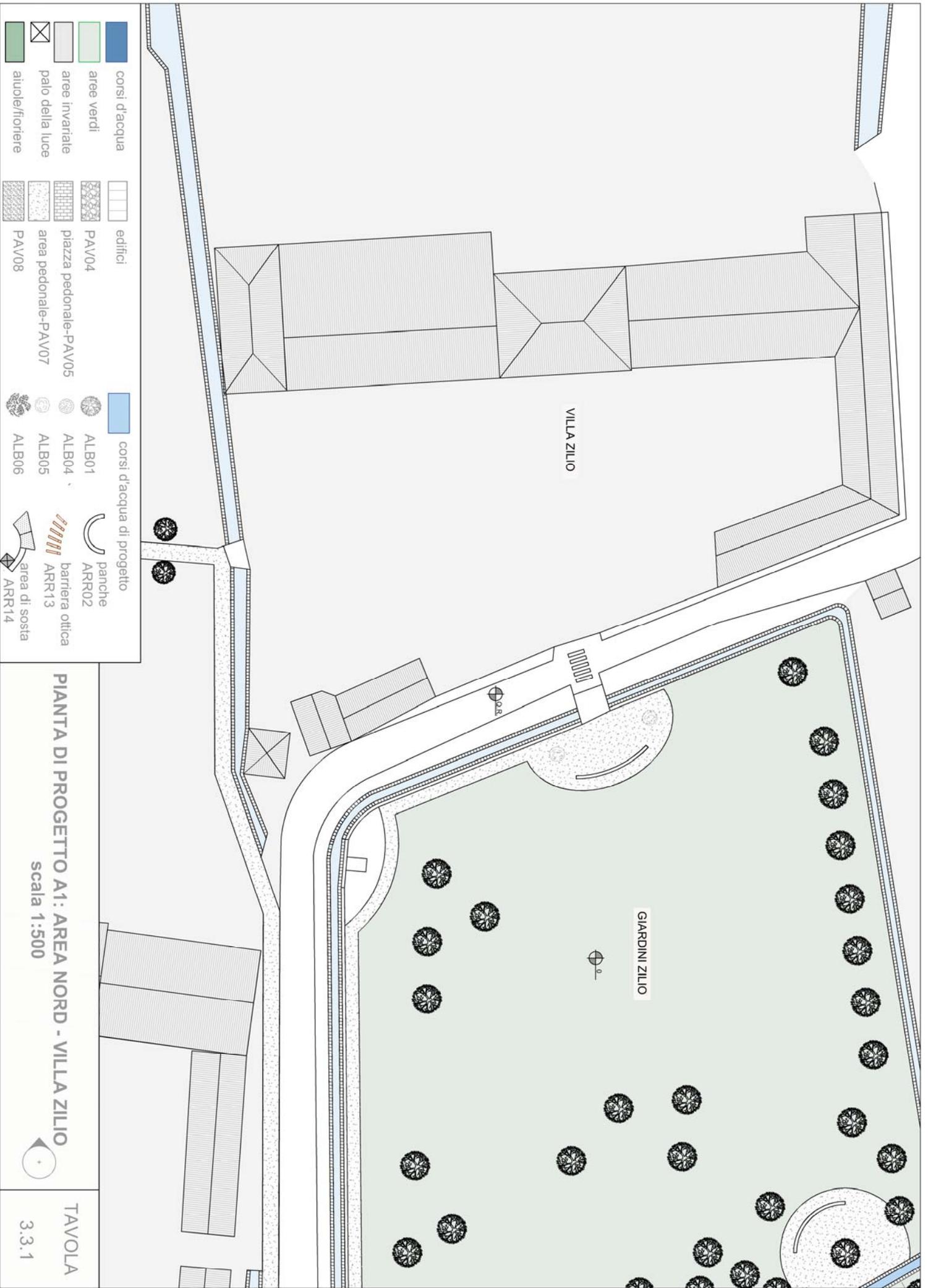
Diverso sarà il caso dei punti belvedere, le cui forme, pavimentazioni (in acciottolato), e arredo del verde, creeranno un ambiente intimo e affascinante, ricco di scorci e al tempo stesso di punti panoramici con il chiaro intento di provocare nello spettatore molteplici sensazioni differenti.



PLANIMETRIA GENERALE AREA DI PROGETTO

scala 1:1000

TAVOLA
3.3.0



VILLA ZILIO

GIARDINI ZILIO

PIANTA DI PROGETTO A1: AREA NORD - VILLA ZILIO

scala 1:500

TAVOLA

3.3.1



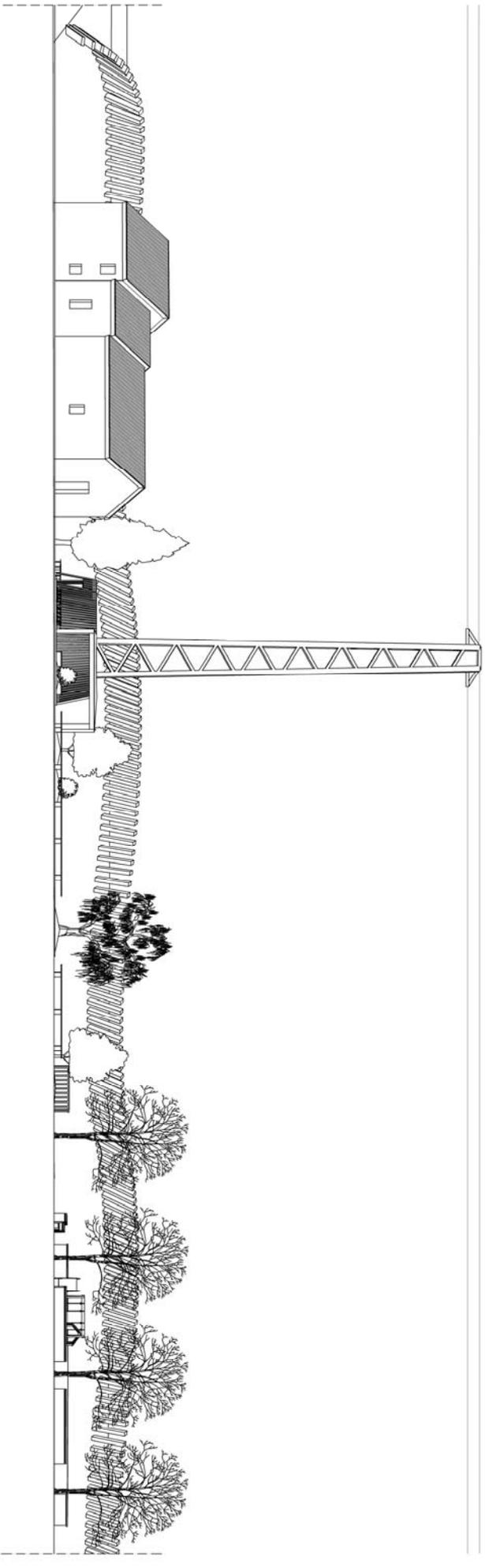
PIANTA DI PROGETTO AZ: AREA SUD - CHIESA DI

SAN MICHELE

scala 1:500

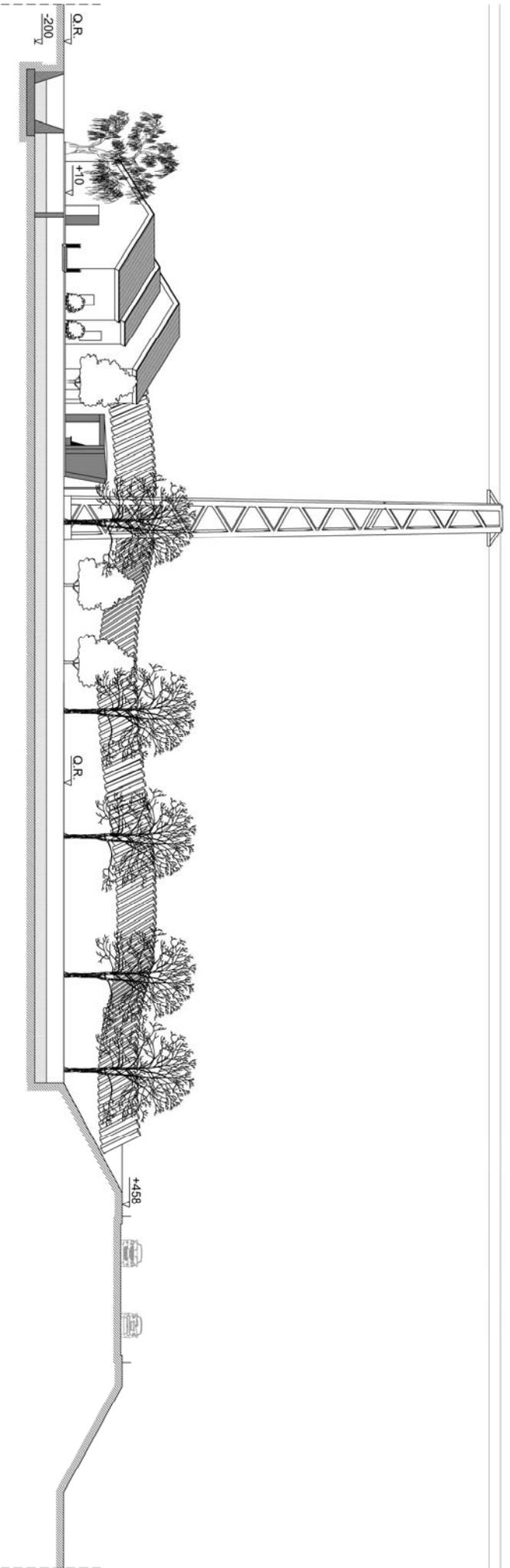
TAVOLA

3.3.2



VISTA PROSPETTICA A-B
scala 1:200

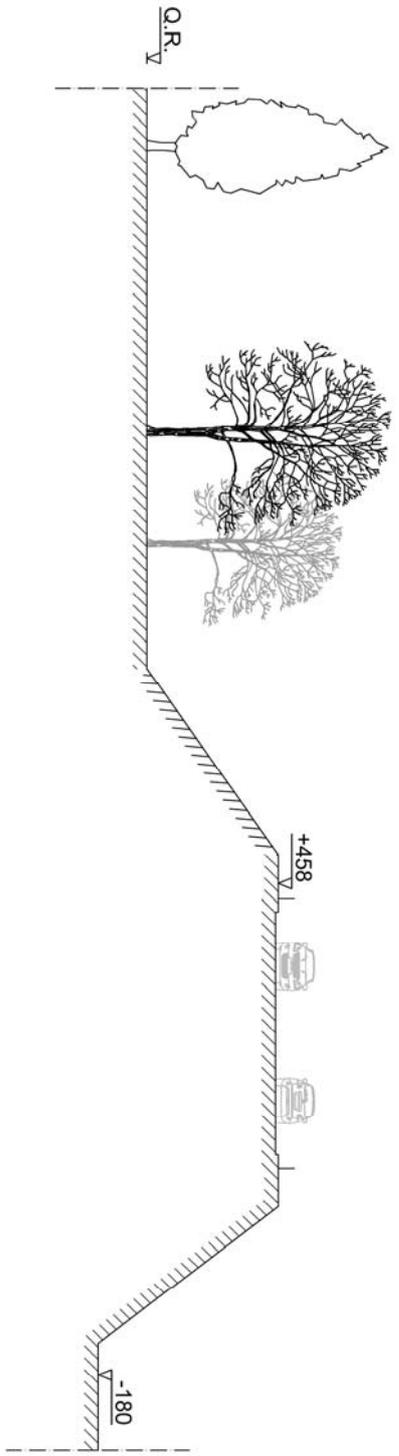
TAVOLA
3.3.3



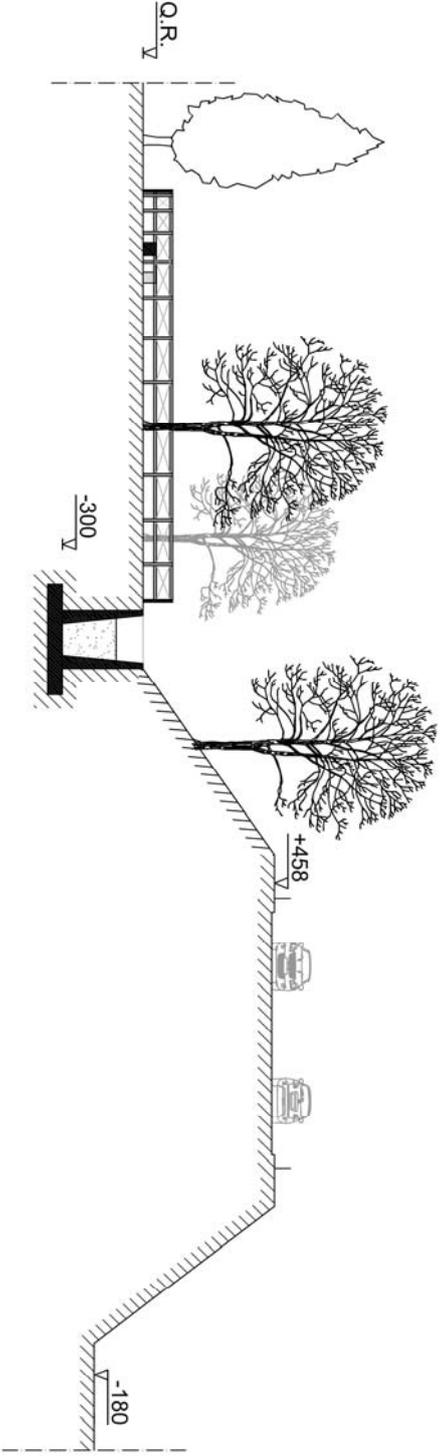
SEZIONE A-A'
scala 1:200

TAVOLA
3.3.4

STATO DI FATTO



STATO DI PROGETTO



SEZIONE B-B'
scala 1:200

TAVOLA
3.3.5

	corsi d'acqua
	aree verdi
	aree invariate
	aiuole/ffioriere
	PAV04
	piazza pedonale
	PAV05
	area pedonale
	PAV07
	PAV08



ASSONOMETRIA NORD-EST
 scala 1:500



TAVOLA
 3.3.6

	corsi d'acqua
	aree verdi
	aree invariate
	aiuole/floriere
	PAV04
	piazza pedonale
	PAV05
	area pedonale
	PAV07
	PAV08



ASSONOMETRIA SUD-OVEST
 scala 1:500



TAVOLA
 3.3.7

1. STATO DI FATTO - Area verde adiacente alla Chiesa



1. STATO DI PROGETTO - Architettura del verde



2. STATO DI FATTO - Area verde Chiesa di San Michele



2. STATO DI PROGETTO - Piazza pedonale



3. STATO DI FATTO - Parco pubblico



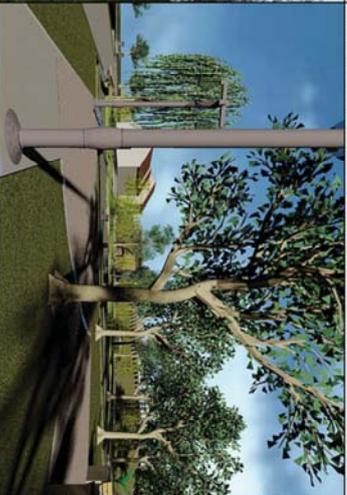
3. STATO DI PROGETTO - Ponte pedonale



4. STATO DI FATTO - Percorso pedonale parco pubblico



4. STATO DI PROGETTO - Accesso al parco pubblico



ASPETTO PAESAGGISTICO:
PRECEDENTE E SUCCESSIVO ALL'INTERVENTO

TAVOLA

3.3.8

5. STATO DI PROGETTO - Piazza pedonale



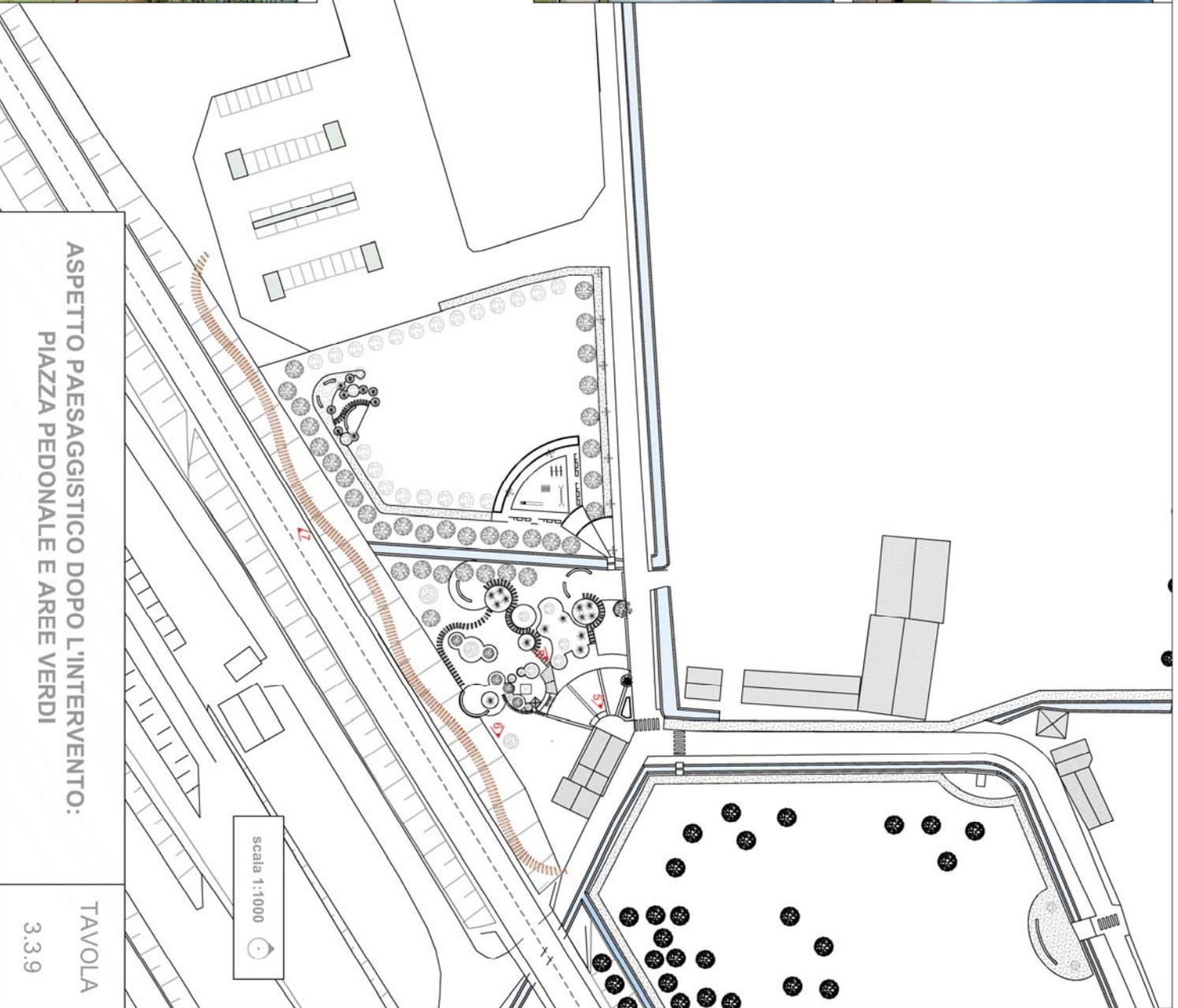
6. STATO DI PROGETTO - Punto bevedere



7. STATO DI PROGETTO - Barriera ottica vista dalla strada statale 53



8. STATO DI PROGETTO - Architettura del verde



ASPETTO PAESAGGISTICO DOPO L'INTERVENTO:
PIAZZA PEDONALE E AREE VERDI

scala 1:1000

TAVOLA

3.3.9

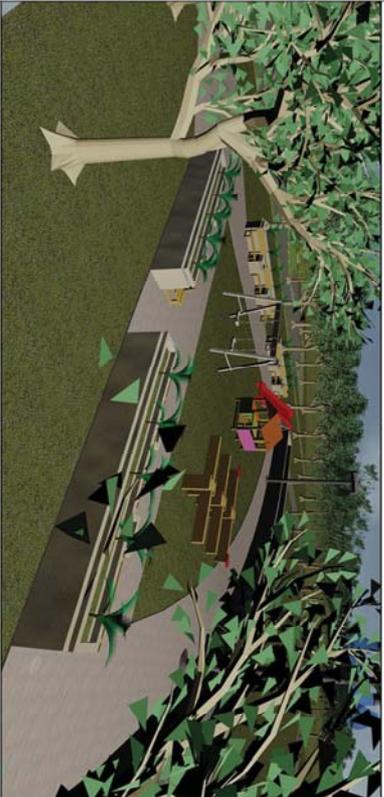
9. STATO DI PROGETTO - Punto belvedere



10. STATO DI PROGETTO - Accesso al parco pubblico



11. STATO DI PROGETTO - Parco pubblico: area giochi



12. STATO DI PROGETTO - Parco pubblico: punto belvedere



ASPETTO PAESAGGISTICO DOPO L'INTERVENTO:
AREE VERDI E PARCO PUBBLICO

scala 1:1000

GARDINI ZILIO

TAVOLA
3.3.10

PAVIMENTAZIONI

PAV02



NOME: Macadam
TIPOLOGIA: Pavimentazione stradale
TECNICA COSTRUTTIVA: Pietrisco (dimensioni dai 5 ai 7 cm) e collante bituminoso compresso
COLORAZIONE: bianca e crema

PAV04



NOME: Lastre di Porfido
TIPOLOGIA: Lastre di porfido del Trentino di forma irregolare
DIMENSIONI: diagonale media 40 cm, spessore 2-7 cm
COLORAZIONE: varia

PAV05



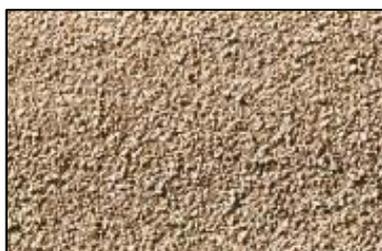
NOME: Piastrille di Porfido
TIPOLOGIA: piastrelle la cui superficie ed il cui spessore sono stati calibrati, i lati sono tutti segati
DIMENSIONI: 60x40x2h cm
COLORAZIONE: bianca /malva

PAV06



NOME: Piastrille di Porfido
TIPOLOGIA: piastrelle la cui superficie è quella naturale del porfido, ottenute tramite la spaccatura meccanica di lastre piane cave o con lati segati
DIMENSIONI: 60x40x2h cm
COLORAZIONE: bianca

PAV07



NOME: Ghiaia fine
TIPOLOGIA: pavimentazione percorsi pedonali/aiuole
COLORAZIONE: beige

PAV08



NOME: Acciottolato
TIPOLOGIA: pavimentazione posta di fronte all'ingresso della chiesa di San Michele
COLORAZIONE: naturale

ALBERATURE

ALB01



NOME: Ontano nero
TIPOLOGIA: Albero caducifoglio della famiglia delle Betulacee
DIMENSIONI: 1500-2000 cm d'altezza

ALB04



NOME: Pioppo (Populus)
TIPOLOGIA: pianta arborea caducifoglia della famiglia delle Salicaceae
DIMENSIONI: 1500-2000 cm d'altezza, diametro di 250 cm

ALB05



NOME: Carpino bianco
TIPOLOGIA: Albero caducifoglio della famiglia delle Betulacee
DIMENSIONI: 1500-2000 cm d'altezza

ALB06



NOME: Salice piangente (Salix babylonica)
TIPOLOGIA: albero deciduo della famiglia delle Salicaceae
DIMENSIONI: 1000-1500 cm d'altezza fino a 2500 max

ALB08



NOME: Nandina domestica
TIPOLOGIA: arbusto sempreverde da foglia e da bacca
DIMENSIONI: 2000 cm d'altezza, diametro di 100 cm max

ALB07



NOME: Palma nana (Chamaerops humilis L.)
TIPOLOGIA: arbusto cespuglioso sempreverde con foglie di forma palmata
DIMENSIONI: 70 cm d'altezza, diametro di 50 cm

ELEMENTI DI ARREDO URBANO

ARR02



NOME: Panca Venus
TIPOLOGIA: Panca curva con fianchi di forma trapezoidale forati sui lati esterni
MATERIALI COSTRUTTIVI: doghe in legno esotico scuro, acciaio zincato e verniciato
DIMENSIONI: ingombro 325,8x42x47h cm
COLORAZIONE: legno, grigio chiaro

ARR05



NOME: Panca Mars
TIPOLOGIA: Panca con fianchi di forma trapezoidale forati sui lati esterni
MATERIALI COSTRUTTIVI: doghe in legno esotico scuro, acciaio zincato e verniciato
DIMENSIONI: singolo elemento 250x42x47h cm
COLORAZIONE: legno, grigio chiaro

ARR06



NOME: Panca con fioriera integrata
TIPOLOGIA: tre panchina abbinata a fioriere divisorie
MATERIALI COSTRUTTIVI: legno di pino, acciaio, calcestruzzo
DIMENSIONI: panchina singola 180x76x84h cm, fioriera singola 180/66x90x84/66h cm
COLORAZIONE: legno, acciaio grigio scuro, calcestruzzo bianco

ARR03



NOME: Portabiciclette Riccio
TIPOLOGIA: Portabiciclette piano con 5 posti bici per elemento
MATERIALI COSTRUTTIVI: acciaio zincato e verniciato
DIMENSIONI: 150,5x52x29h cm
COLORAZIONE: nero

ARR07



NOME: Fontana
TIPOLOGIA: Percorso curvilineo d'acqua con chiusura a fontana
MATERIALI COSTRUTTIVI: cemento armato ed elementi in marmo
DIMENSIONI: ingombro 200 cm di larghezza, 3000 cm di lunghezza, altezza 66 cm
COLORAZIONE: grigio chiaro

ARR08



NOME: Lampione
TIPOLOGIA: Modulo autoportante, illuminazione a LED
DIMENSIONI: ingombro lampada 62 cm di lunghezza, 450 cm di altezza
COLORAZIONE: grigio chiaro

ARR09



NOME: Bilico di legno 2 posti
TIPOLOGIA: Gioco per bambini
TECNICA COSTRUTTIVA: trave oscillante secondo meccanismo a fulcro
MATERIALI COSTRUTTIVI: supporto in legno lamellare, maniglioni in acciaio verniciato
DIMENSIONI: ingombro 300x40 cm
COLORAZIONE: marrone

ARR10



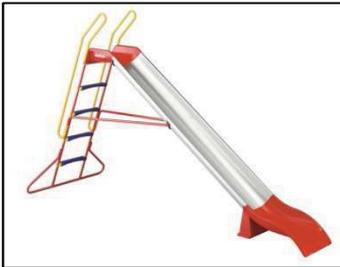
NOME: Casetta
TIPOLOGIA: Gioco per bambini
MATERIALI COSTRUTTIVI: legno massello a doghe
DIMENSIONI: ingombro 200x200x240 cm
COLORAZIONE: marrone

ARR11



NOME: Altalena in legno 4 posti
TIPOLOGIA: Gioco per bambini
MATERIALI COSTRUTTIVI: legno lamellare di pino, elementi di raccordo in acciaio zincato e verniciato
DIMENSIONI: ingombro 400x180 cm
COLORAZIONE: marrone

ARR12



NOME: Scivolo
TIPOLOGIA: Gioco per bambini
MATERIALI COSTRUTTIVI: discesa in acciaio e raccordi in PET
DIMENSIONI: ingombro 325x120x195h cm

ARR13



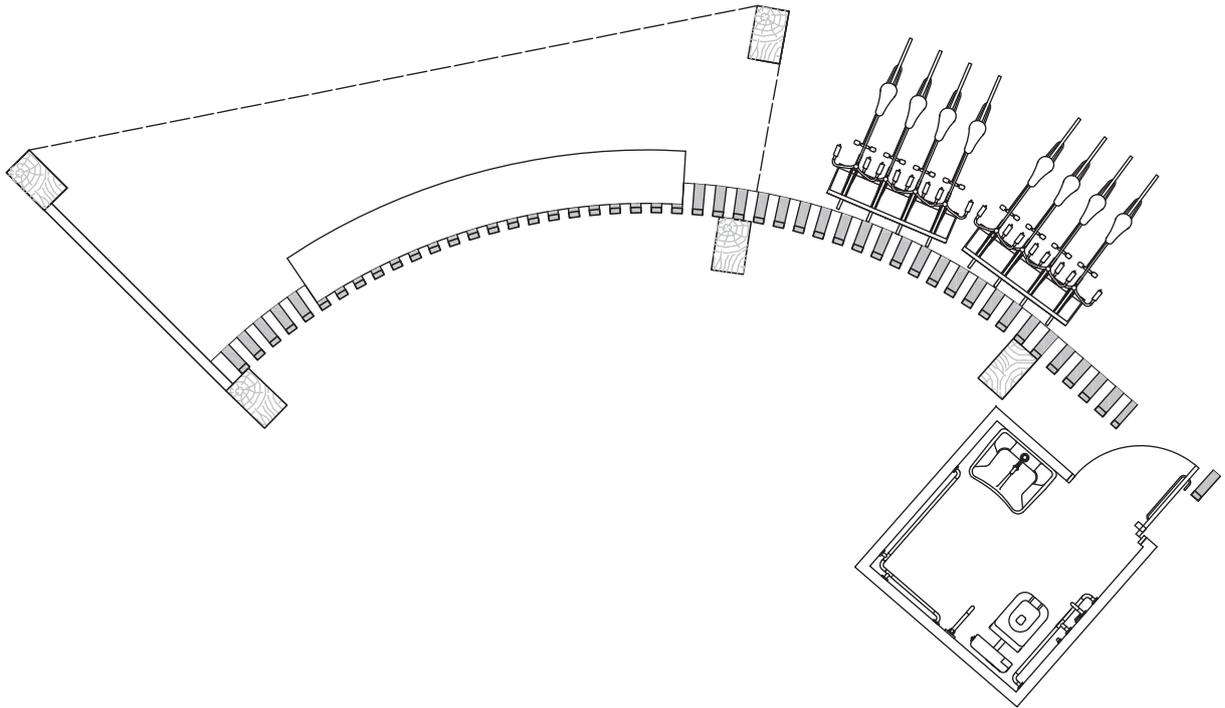
NOME: Onda
TIPOLOGIA: Barriera ottica ad elementi intervallati da spazi vuoti
MATERIALI COSTRUTTIVI: in legno di rovere
DIMENSIONI: pilastri 30x50x300h cm, ingombro approssimato 120 mt di lunghezza per 10 mt di larghezza

ARR14

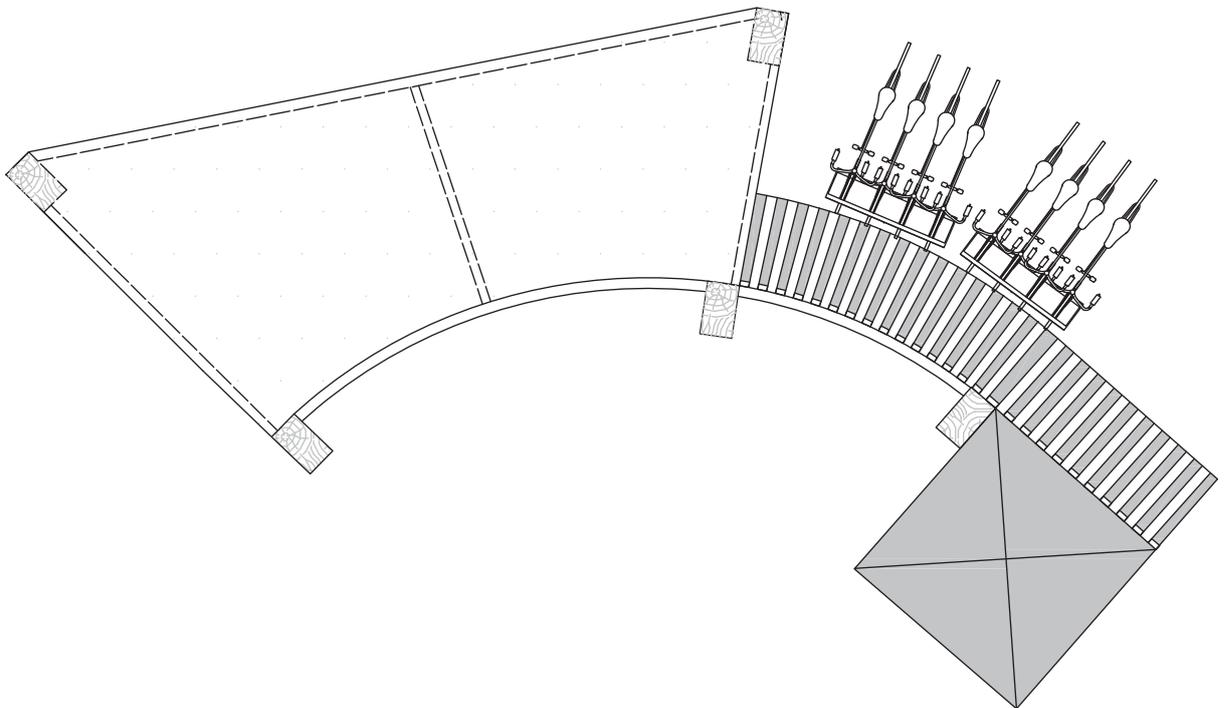


NOME: Area di sosta
TIPOLOGIA: Elemento composito dotato di panca, tettoia, parcheggio per le bici e bagno pubblico
MATERIALI COSTRUTTIVI: travi 30x50x300h cm e pilastri 30x50x300h cm in legno di rovere, listelli in legno da 10x5x300h cm, tettoia in plexiglass 6 cm di spessore
DIMENSIONI: ingombro approssimato 1100x350x300h cm

PIANTA PIANO TERRA



PIANTA PIANO DI COPERTURA

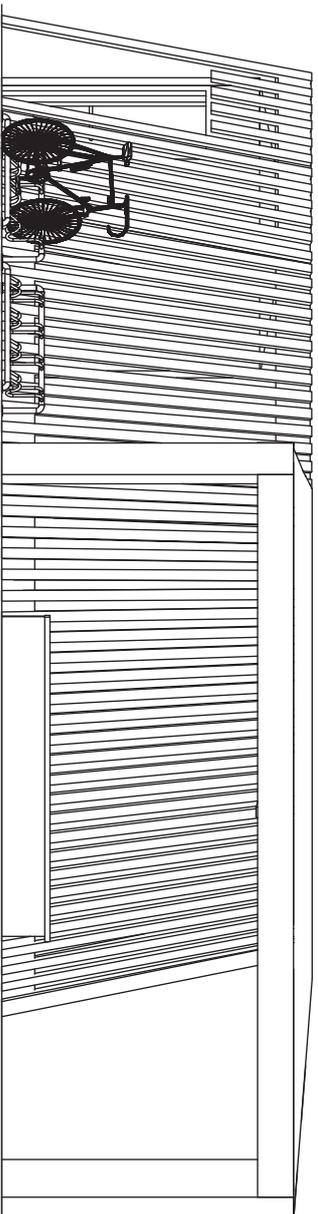


PIANTE: AREA DI SOSTA
scala 1:50

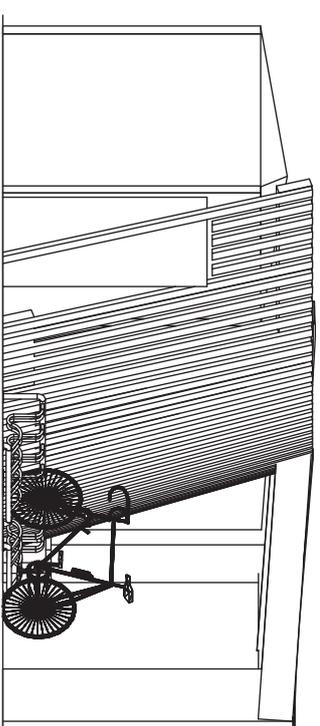


TAVOLA
3.3.12.0

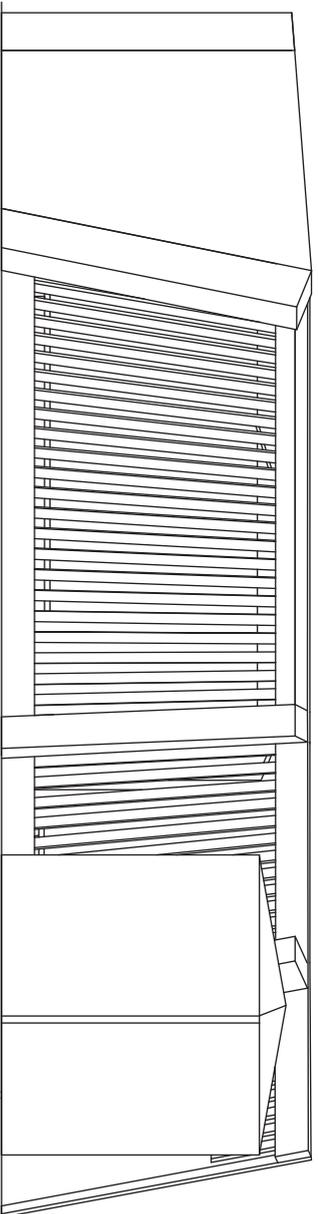
PROSPETTO NORD



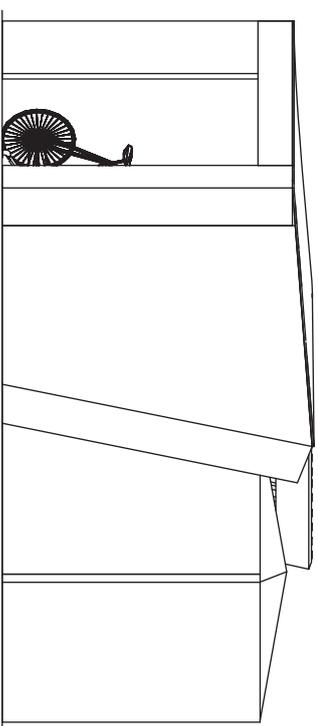
PROSPETTO EST



PROSPETTO SUD



PROSPETTO OVEST



PROSPETTI: AREA DI SOSTA
scala 1:50

TAVOLA
3.3.12.1

VISTA SUD-EST



VISTA NORD-OVEST

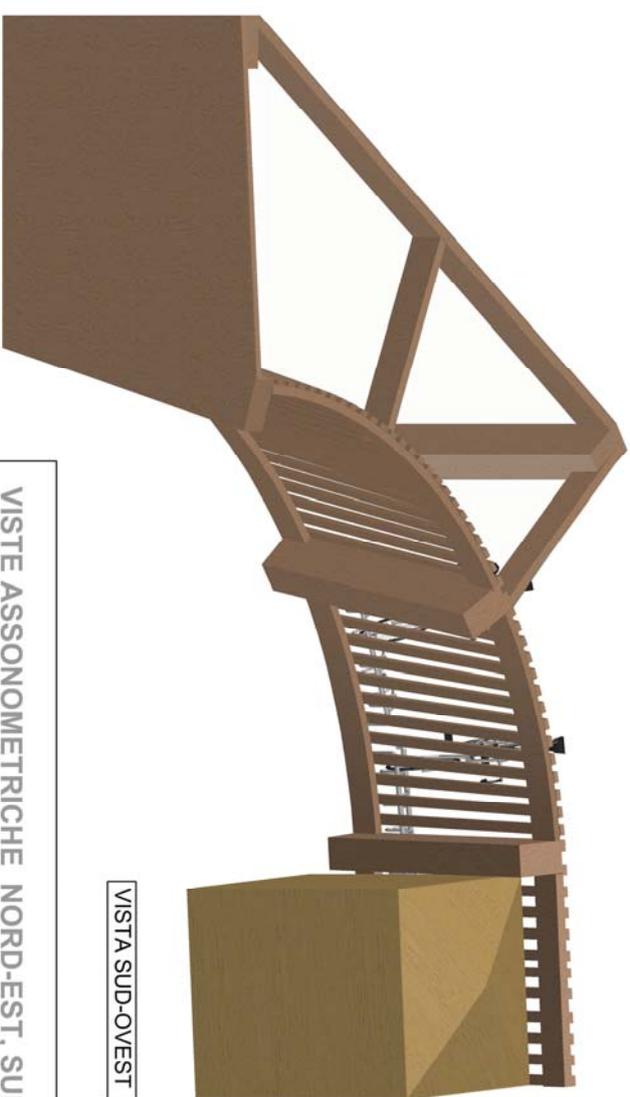
VISTE ASSONOMETRICHE SUD-EST, NORD-OVEST:
AREA DI SOSTA
scala 1:50

TAVOLA
3.3.12.2

VISTA NORD-EST



VISTA SUD-OVEST



VISTE ASSONOMETRICHE NORD-EST, SUD-OVEST:
AREA DI SOSTA
scala 1:50

TAVOLA
3.3.12.3

4. CONCLUSIONI

Il comune di San Pietro in Gu, posto a nord della provincia di Padova, si estende su un territorio pianeggiante facente parte dell'area denominata "Destra Brenta". La sua economia si fonda sull'agricoltura e in parte sulla produzione industriale, entrambe favorite dalla vicinanza del territorio comunale a infrastrutture rilevanti come la strada statale 53 e la ferrovia. A causa della presenza simultanea di attività agresti rappresentate dagli estesi campi agricoli e dalle aziende destinate alla produzione primaria, insieme ai simboli dell'era industriale come capannoni e infrastrutture densamente trafficate, si alternano immagini contrastanti del territorio comunale, in un perpetuo alternarsi di "nuovo" e "antico".

Nonostante la forte pressione derivante dalle zone a produzione industriale, il comune conserva tuttavia alcune bellezze paesaggistiche, suddivisibili in quelle propriamente ambientali come i corsi d'acqua, le aree verdi e gli stessi campi agricoli, e quelle architettoniche identificate in alcune ville antiche e nei centri storici, agglomerati urbani più o meno estesi caratterizzati da un'origine anteriore al 1800 e che ancora preservano, tra i propri confini, strutture e edifici storici. Ultimi, ma non per valore, sopravvivono all'interno della regione analizzata alcuni resti archeologici tra cui: le rovine di un'antica fortezza; le tracce di una strada consolare romana, la Via Postumia.

L'intervento di recupero ipotizzato per la riqualificazione ambientale del paese e, in particolare per il borgo antico l'Armedola nonché per la suddetta strada posta sotto vincolo archeologico, ha mosso i primi passi dalla presa di coscienza dello stato attuale in cui la zona si trovava, e dalla necessità di limitare i "danni" provocati sul piano paesaggistico da una crescita urbanistica, in passato, poco attenta.

La fase di analisi ha permesso di comprendere le origini e i successivi sviluppi dell'assetto urbanistico del comune, generato e incentivato nella sua espansione dalla costruzione d'importanti reti viarie, a partire dalla più antica Via Postumia, per poi passare alla Strada Bassanese e alla Strada Regia Vicentina (già presenti nel 1802), e infine alla Strada Regia

Trevisana tramutatasi in linea ferroviaria nel 1877 e alla Via Postumia Nuova (S.S. 53) nata in epoca più recente. L'evolversi delle infrastrutture ha marcato indelebilmente il territorio "guadense", sia positivamente favorendone l'economia e la produzione, sia negativamente poiché non solo ha definito dei percorsi unici e preferenziali attraverso i quali muoversi nella regione, ma non ha nemmeno preservato l'ambiente circostante dal deturpamento conseguente all'intervento umano sulla natura.

La prima parte del progetto di recupero si è quindi incentrata sulla rivalorizzazione dei percorsi attraversanti San Pietro in Gu, poiché il concetto stesso di "recupero" prevede un possibile ripristino delle condizioni originarie dell'oggetto dell'intervento, e un successivo riuso anche differente da quello precedente, in maniera tale da favorire una continua e perpetua manutenzione del bene tutelato. Da qui si è dunque cercato di ripristinare dei tracciati alternativi alle infrastrutture principali, percorribili a piedi o in bici, e localizzati nelle aree che più delle altre possedevano bellezze paesaggistiche e panoramiche.

Il percorso ciclopedonale destinato alla visita del comune tocca dei punti focali, nei quali sono stati individuati degli elementi degni di riscoperta e valorizzazione: la stazione (come punto di partenza); il centro storico del comune; alcune ville storiche; un antico mulino; la Via Postumia; il borgo di Armedola.

Il tracciato ipotizzato non è stato definito a un livello di dettaglio maggiore, perché costituisce una mera indicazione preferenziale sull'effettiva distribuzione delle piste ciclabili già previste dall'ufficio tecnico del comune.

Un approfondimento progettuale è stato, invece, riservato al tratto di Via Postumia ancora esistente e utilizzato, in esso, infatti, partecipavano due identità contrastanti: quella conservata dal passato come via di comunicazione; quella contraria d'infrastruttura d'importanza secondaria. Il recupero del bene archeologico si è concretato nel ripristino sulla stessa sede stradale di un percorso di origine antica, vale a dire a piedi, insieme a uno d'interesse attuale cioè ciclabile, intervento per il quale è stato necessario ridurre la strada a doppio senso di marcia a carreggiata unica.

L'ambiente circostante è stato valorizzato per mezzo dell'attenuazione con cortine arboree di viste deturpate da edifici produttivi, e grazie alla focalizzazione della visione ottica su determinati punti belvedere.

Con l'intento di tramutare lo stato isolato della strada consolare in uno in continua connessione con le reti e i luoghi vicini, è stato creato un tracciato "naturalistico" che a partire dalla Via Postumia conduca direttamente al borgo di Armedola, nodo d'importanza principale.

Il borgo stesso, rimasto pressoché invariato nel corso dei secoli presenta al suo interno elementi urbanistici distanti fra loro per origine e forma, esso, infatti, è stato progressivamente affiancato dalle reti: Strada Regia Trevisana poi linea ferroviaria; e dalla Via Postumia Nuova. La creazione di un terrapieno con lo scopo di attutire l'impatto della via più recente ha invece causato una sorta di occlusione del borgo, oltre ad una sopraelevazione della strada stessa.

Il centro storico, privilegiato dalla presenza di una villa antica, da un oratorio barocco e da una chiesetta del 1300, si ritrovava dunque delimitato dagli edifici stessi e dalla barriera acustica, celandosi alla vista di un osservatore disattento ed escludendo possibili evoluzioni e rinascite del luogo.

Il progetto creato si è incentrato su un intervento che ne ristabilisse le condizioni originarie di centro autonomo, ma allo stesso tempo di potenziale punto d'attrazione pubblica. E' stata dunque rigenerata una piazza sulle spoglie dell'antico sagrato della chiesa, focalizzandosi sull'uso di forme geometriche eccentriche che accompagnassero il visitatore verso il paesaggio circostante, allo stesso tempo e grazie alla creazione di una continua compenetrazione tra percorsi pedonali e architettura del verde, sono state recuperate le aree verdi adiacenti al luogo di culto.

Impatti visivi provocati dalla statale sopraelevata e da un traliccio dell'alta tensione sono stati attenuati mediante l'inserimento di una barriera ottica tridimensionale, dotata di una forma dinamica incentrata sull'idea del "vedo e non vedo", teoria ripresa nell'area di sosta disegnata attorno all'elemento tecnologico.

Infine, un collegamento diretto introduce nell'area verde vicina, destinata al gioco e allo sport, e logisticamente organizzata con l'inserimento di un'area attrezzata per le attività ludico sportive nell'area nord, e di una sul lato opposto meglio identificata in un'area belvedere.

L'insieme d'ipotesi progettuali, definite su scale d'approfondimento diverse e gradualmente crescenti, sono risultate essenziali per la definizione di un appropriato intervento di recupero sul territorio comunale di San Pietro in Gu e in particolare sull'area dell'Armedola.

Nel pieno rispetto dei vincoli imposti sui beni architettonici e ambientali presenti nell'area, sono state fornite delle indicazioni progettuali che, lontane dal provocare esse stesse una mutazione degenerativa del paesaggio, o delle modifiche che non si sarebbero ben integrate con l'identità storico e culturale del paese, avrebbero permesso il recupero in termini turistici e paesaggistici del luogo, favorendone il contatto non solo con visitatori stranieri ma anche con la popolazione locale.

Quest'ultima intenzione si è realizzata nel progetto di riqualificazione del borgo di Armedola che, attraverso interventi progettuali basati sul rispetto delle presenze storiche e sulle azioni di tipo conservativo, ha cercato di eliminarne le fonti di deturpazione e favorire quelle bellezze architettoniche, panoramiche e storiche che ancora sopravvivono nel piccolo borgo veneto.

Bibliografia

- [1] *Provincia di Padova* (1988), *Atlante dei centri storici*. Venezia: SIGNUM EDIZIONI.
- [2] Badon, C. (2013). Il reticolo delle strade postali italiane in epoca moderna. *Rivista di Studi sullo Stato* .
- [3] Brutto, G. *Per una storia della Chiesa di San Michele ad Armedola di S. Pietro in Gu.*
- [4] Carraro, G. *L'altomedioevo guadense*. San Pietro in Gu.
- [5] Castegnaro, D. *San Pietro in Gu, memorie storiche*. San Pietro in Gu: pro loco guadense.
- [6] Codice dei beni culturali e del paesaggio, 42 (gennaio 22, 2004).
- [7] (1971). In G. Devoto, & G. C. Oli, *Dizionario della lingua italiana* (p. 306). Firenze: Le Monnier.
- [8] Estrabon. (1562). *La prima [-seconda] parte della Geografia di Strabone*. Appresso Francesco Senese.
- [9] Gramola, B. (2004). *San Pietro in Gu, una piccola capitale della Resistenza, Testimonianze e memorie sulla storia resistenziale dal 1918 al 1948*. San Pietro in Gu: Pubblicato per volere dell'Amministrazione Comunale di San Pietro in Gu con il contributo della Regione Veneto.
- [10] Guadense, P. L. (s.d.). *Il Guado* .
- [11] I.Stat. (s.d.). *catalogo-irvv.3di*. Tratto da I.Stat:
<http://www.dati.istat.it>
- [12] Lucentini, M. *La grande guida di Roma*. Roma: Newton&Compton.
- [13] Norme tecniche di attuazione integrate. (2011, novembre 22). San Pietro in Gu, Padova.
- [14] Piano di Assetto del Territorio. (2011, settembre 23). *Rapporto Ambientale Preliminare* . San Pietro in Gu, Padova.

- [15] Pilotto, G. (2006). *San Pietro in Gu, i luoghi e la memoria. Tre itinerari per conoscere l'ambiente, il territorio e l'arte*. CSP Meneguzzo e Giovanni Pilotto.
- [16] Senato, S. S. (2012, febbraio). CENTRI STORICI E BORGHI ANTICHI. *Centri storici, borghi antichi, città d'arte e siti italiani inseriti nella Lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO* .
- [17] Staccioli, R. (2000). *Guida di Roma antica*. Ariccia - Roma: Editrice Bur.
- [18] Treccani, E. (s.d.). *Lo sviluppo della rete ferroviaria*. Tratto da Treccani.it: <http://www.treccani.it>
- [19] Venete, I. R. (s.d.). *Istituto Regionale Ville Venete*. Tratto da irvv: <http://www.irvv.net>