

# COMUNE DI PADOVA



## EX CASERMA PRANDINA

### IL PROGETTO DI RIUSO TRA MODIFICAZIONE E PERMANENZE

Architetti Ivan Iobstraibizer, Adriano Verdi, Nadia Filippi

Avvocato Francesca Verrecchia

Agosto 2021

## INDICE

1	Inquadramento storico	1
2	Il progetto di riuso tra modificazione e permanenze	10
3	La ex caserma Prandina	12
3.1	Il Parco delle Mura e delle Acque	15
3.2	La viabilità e il parcheggio seminterrato	18
3.3	Il Centro di riabilitazione equestre	20
3.4	Il teatro moderno	26
3.5	Il sistema dei percorsi ciclo/pedonali	28
4	Riflessioni come epilogo	31

### Allegati

- Foto piano con inserimento planimetrico;
- Pianta attacco a terra senza il Teatro moderno;
- Foto piano con inserimento planimetrico Teatro moderno;
- Pianta attacco a terra col Teatro moderno;
- Pianta piano seminterrato dell'autorimessa per circa 500 posti auto;

## 1. Inquadramento storico

L'area denominata attualmente "della Prandina" è una superficie di 35.950 mq che si sviluppa lungo un tratto occidentale di oltre 400 metri delle mura cinquecentesche di Padova (tra i bastioni di San Prosdocimo e Savonarola costruiti tra il 1526 e il 1530) in cui sono ricompresi il monastero di San Benedetto Vecchio e San Benedetto Novello, i corpi di fabbrica della caserma militare ottocentesca e la strada residenziale di via Orsini. A nord confina con il Parco Cavallegeri e Corso Milano e a sud col brolo di S. Benedetto Novello e il complesso dell'Istituto Maria Ausiliatrice.

Secondo il Portenari (*Della felicità di Padova, 1623*) la chiesa e il monastero sono sorti per volere di Giordano Forzatè nel 1195; il monastero doppio, con comunità femminile guidata da una badessa e quella maschile capeggiata da un priore, in seguito alla morte del fondatore (1248) è destinato alle sole monache, mentre i monaci costruiscono poco distante una nuova sede con chiesa, San Benedetto Novello (1262). Le fonti ricordano che la chiesa di S.B. Vecchio, consacrata nell'agosto del 1222, originariamente si poneva al centro del monastero, a divisione della parte maschile e femminile. Dopo la scissione, il monastero fiorisce ampiamente tanto che tra il 1356 e il 1397 vi è a capo la badessa Anna Buzzacarini, cognata del principe di Padova Francesco il Vecchio, che impreziosisce le strutture a proprie spese.

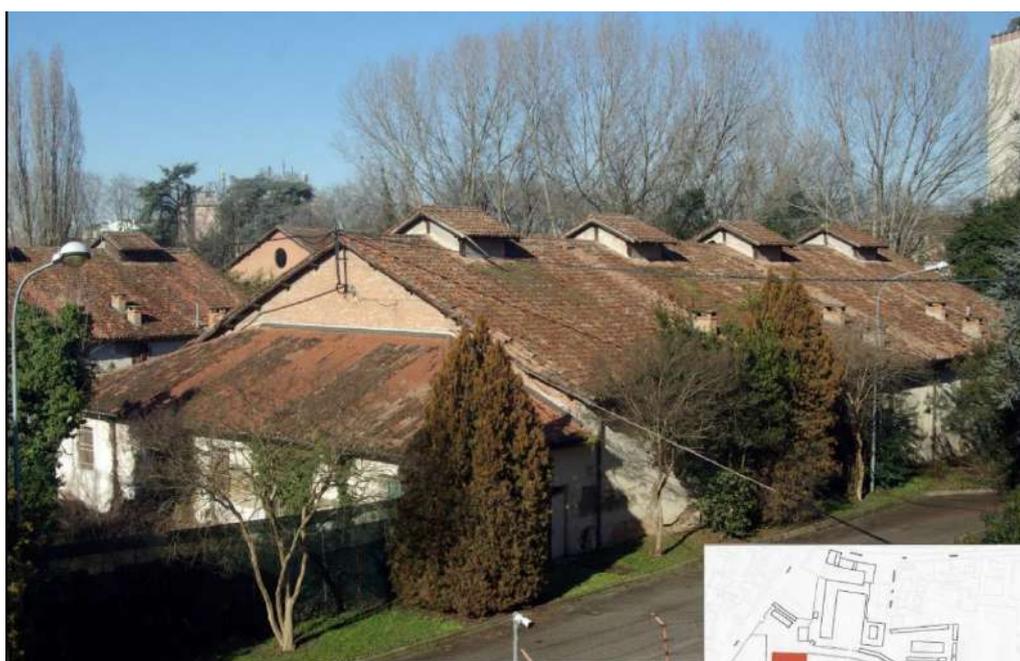
L'area in questione rimane pressoché inalterata per circa sei secoli, ovvero dalla costituzione dei conventi fino alla loro requisizione da parte del demanio il 25 agosto 1810 e alla successiva assegnazione all'esercito francese. Sino a tale data l'utilizzo dell'area rimane legato alla vita conventuale; il terreno ad ovest sino alle mura cinquecentesche è utilizzato a orti urbani, arboreti, pascoli e giardini come morfologicamente documentato nella Pianta del Valle (1781). Con l'arrivo dei francesi e con la conseguente requisizione dei due monasteri e la soppressione dell'ordine monastico, l'area di San Benedetto Vecchio è destinata a caserma militare. Da allora la nuova destinazione d'uso genera una serie di trasformazioni e alterazioni nelle strutture originarie che alla fine del XIX secolo, portano alla realizzazione anche di nuove costruzioni.

Dal 1810 al 1888 l'area di San Benedetto Vecchio è adibita a caserma militare con successiva destinazione a uso del Reggimento Artiglieria da Campagna. Nel 1888 l'area è ampliata verso sud e verso la fine dell'800 sono costruiti la maggior parte degli edifici della caserma. Dove prima vi erano orti, l'esercito costruisce nuove infrastrutture militari quali capannoni, depositi, polveriere, edifici destinati ai cavalli e fabbricati per uffici. Tra il 1918 e il 1930, in seguito ai danni subiti dalla Grande Guerra, l'area militare è ampliata verso le mura a ovest, con spostamento della strada di circonvallazione interna a ridosso della cortina difensiva lungo la quale sono costruiti ulteriori nuovi corpi di fabbrica. Con i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale sono colpite le scuderie, due delle quali si conservano solo in parte e una è completamente demolita. Nel corso degli anni '50 del Novecento, con la costruzione di Corso Milano, nella porzione nord del complesso, si demoliscono una porzione degli alloggi e dei magazzini militari. Tra il 1958 e il 1992 gli stabili della caserma sono

oggetto a dismissioni e demolizioni. Nel 2007 l'area è acquisita dall'Agenzia del Demanio e dal 2021 è di proprietà del Comune di Padova.

Il complesso immobiliare denominato “ex caserma Prandina” e la vasta area recintata che la comprende (ambito dell'intervento) presentano l'interesse culturale di cui all'art. 10, comma 1 del D.lgs. 42/2004, notificato con i due decreti del 5/12/2014 e del 19/01/2017, perché parte di un compendio di origine medievale posto in un'area ricompresa tra il perimetro della cinta muraria più antica di età comunale e i bastioni del sistema fortificato veneziano; area da salvaguardare integralmente in quanto testimonianza rilevante e irrinunciabile del rapporto morfologico storicamente attestato tra gli insediamenti urbani e il sistema fortificato. Interesse culturale dovuto anche per le caratteristiche intrinseche dei manufatti, dalla tipologia rispecchiante gli stilemi degli edifici funzionali ottocenteschi e novecenteschi, che presentano caratteri architettonici di rilievo, riferibili all'architettura militare del XIX-XX secolo, altrimenti detta “archeologia militare contemporanea”.

Rilevanti per dimensione e fattura, sottoposti al vincolo dalla Soprintendenza, sono i fabbricati destinati ai cavalli: la “cavallerizza” e due delle scuderie che facevano parte del complesso di quattro edifici identici, almeno planimetricamente, disposti parallelamente con asse longitudinale in direzione N/S. Delle due scuderie una, seppur in forte degrado, conserva il disegno originale col grande tetto “alla lombarda”, arcarecci rinforzati con sottotravi e coppie di puntoni laterali, orditura primaria e secondaria, abbaini a guisa di pozzo di luce in colmo, manto in coppi e muri perimetrali in mattoni. Gli alzati esterni denotano, a cadenza costante, forometrie regolari con parte superiore a sesto ribassato, con analoga morfologia per le finestre e per le porte, evidenziate da davanzali e mensole aggettanti in pietra. Alla superficie di 770 mq dei quattro ambienti destinati a scuderie e coperti a capanna si affiancano, su entrambi i lati corti, i locali di servizio di 109 mq con copertura a tre falde brevi.

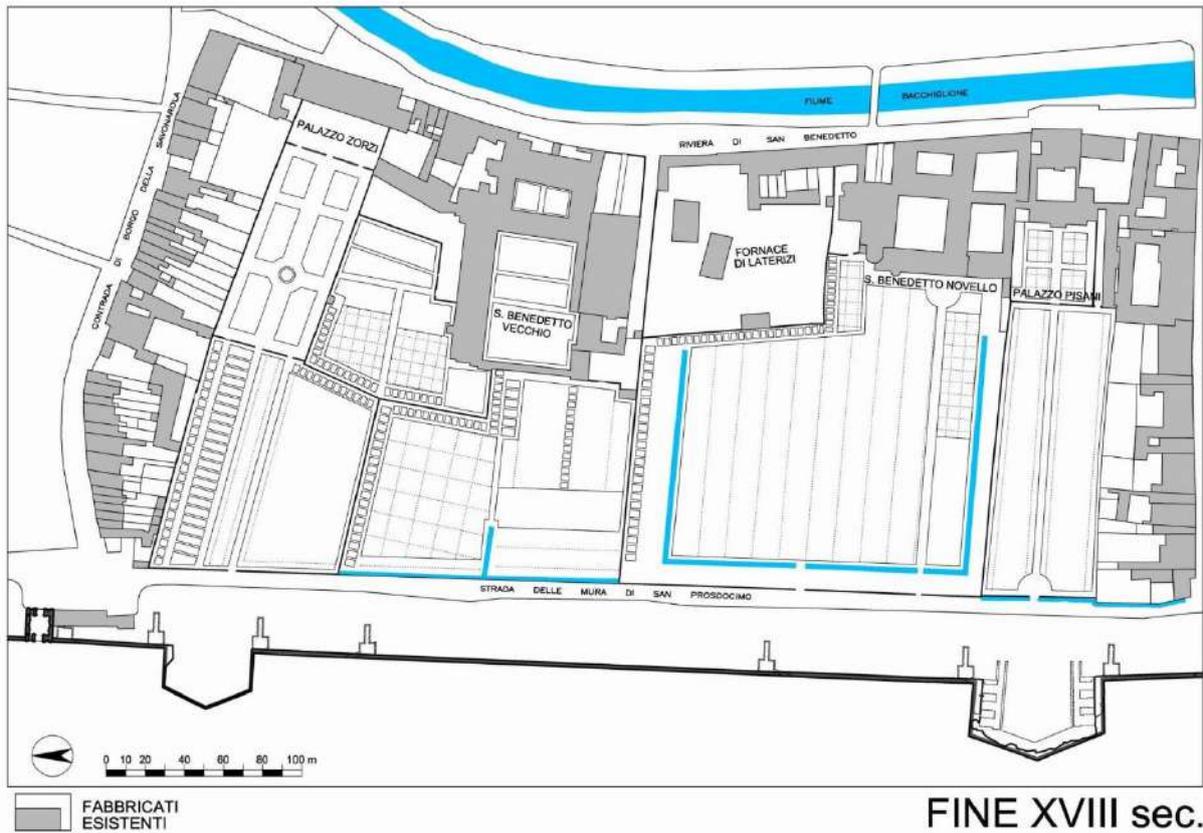


L'altra scuderia priva della porzione settentrionale, presenta una pianta quadrata (due moduli completi) e il volume annesso meridionale più basso, un tempo destinato a selleria e all'attività del maniscalco.



La Cavallerizza è un edificio di 1022 mq, in origine ad ambiente unico, con otto finestre sui lati lunghi m 50,80 e due fori finestra, una porta e un occhio tondo sui lati brevi di m 20,10, tutti in muratura laterizia a faccia vista. La superficie pavimentale interna ribassata era destinata alle esercitazioni equestri. La struttura che regge il manto di copertura a capanna è formata da 16 capriate lignee composte collegate da cinque terzere orizzontali per ogni falda, oltre al colmo.





FINE XVIII sec.



1815



FABBRICATI ESISTENTI
  Limite proprietà del Demanio

1815



FABBRICATI ESISTENTI
  Limite proprietà Caserma

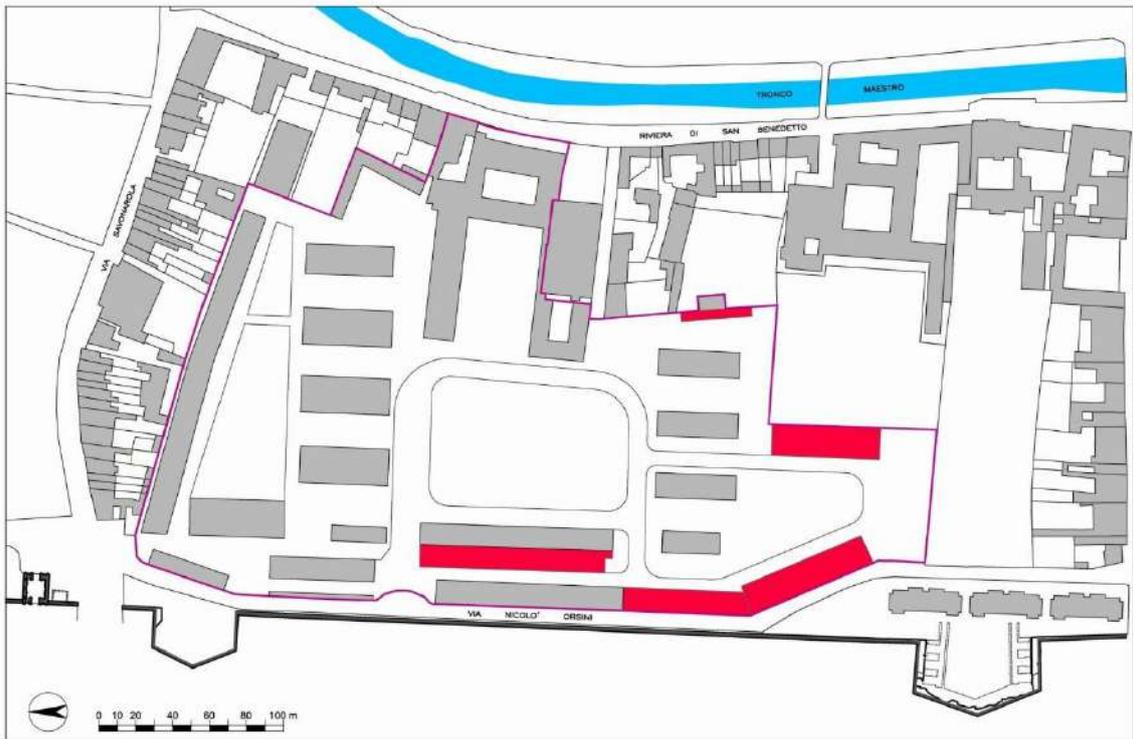
1843



- |  |  |   |                    |
|--|--|---|--------------------|
|  FABBRICATI ESISTENTI | LAVORI PER ACQUARTIERAMENTO DI UN REGGIMENTO DI ARTIGLIERIA DA CAMPAGNA                                      | 1 Caserma vecchia (uffici, camerate, magazzini..) | <b>1888 - 1890</b> |
|  NUOVE COSTRUZIONI   |  | 2 Cavallerizza coperta                            |                    |
|  DEMOLIZIONI        |  Limite proprietà Caserma | 3 Scuderie, infermerie cavalli, mascalcie         |                    |
|  |  | 4 Casermette                                      |                    |
|  |  | 5 Tettoie per carreggio, magazzini, polveriera... |                    |

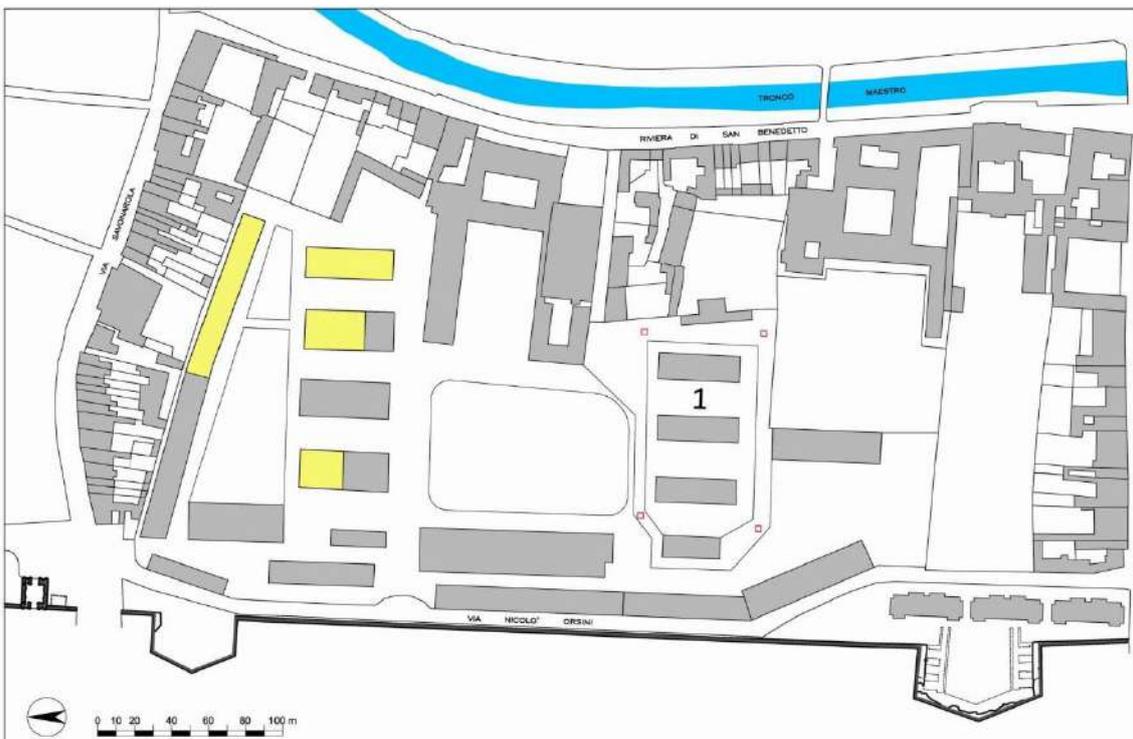


- |  |  |                    |
|--|--|--------------------|
|  FABBRICATI ESISTENTI |  Limite proprietà Caserma | <b>1913 - 1925</b> |
|  NUOVE COSTRUZIONI    |  |                    |
|  DEMOLIZIONI          |  |                    |



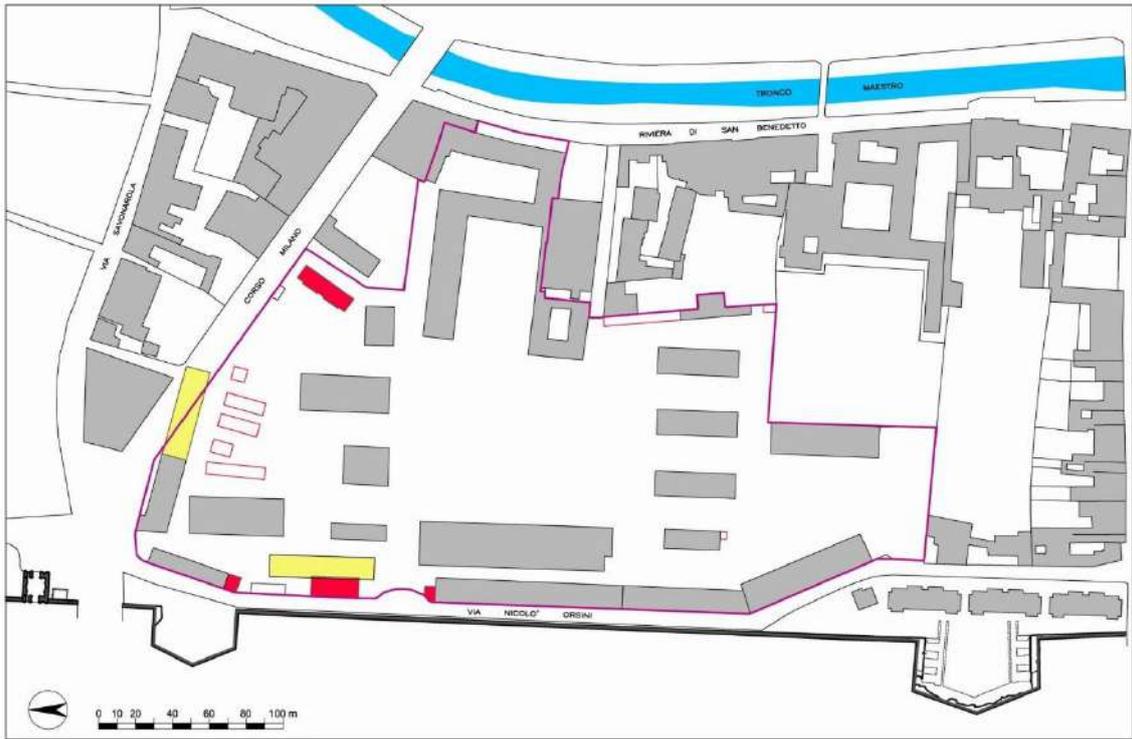
- FABBRICATI ESISTENTI
- NUOVE COSTRUZIONI
- DEMOLIZIONI
- Limite proprietà Caserma

1943



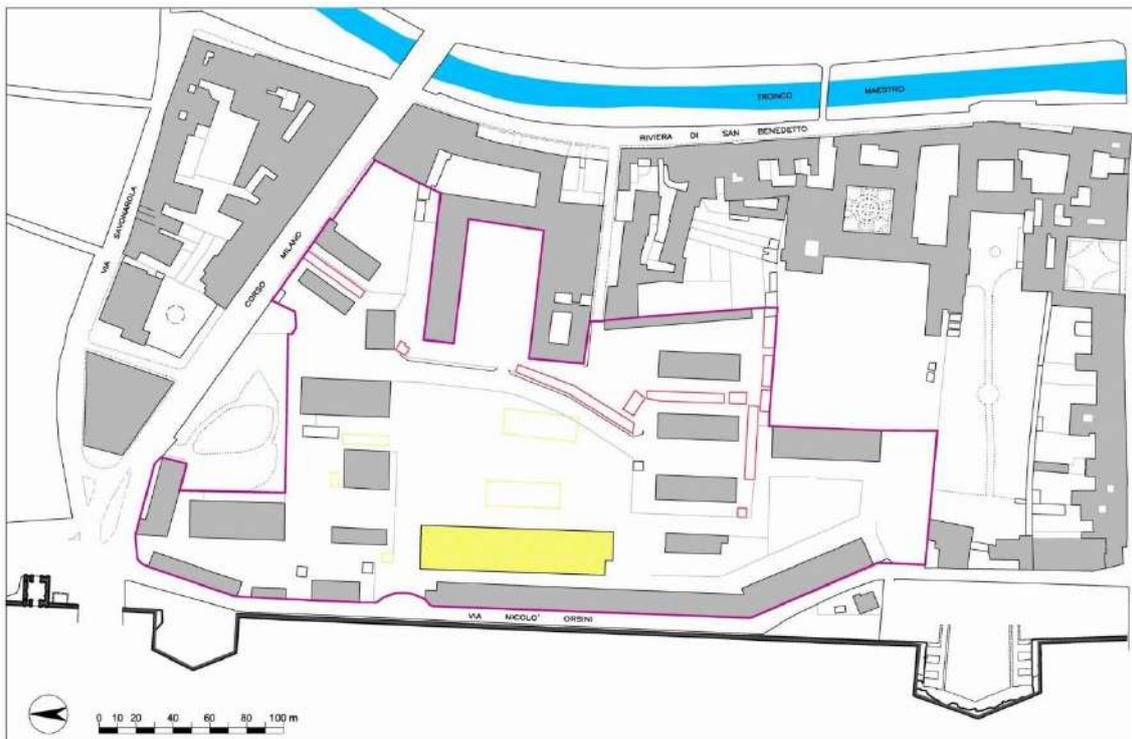
- FABBRICATI ESISTENTI
  - NUOVE COSTRUZIONI
  - DEMOLIZIONI
- 1** Campo di concentramento per prigionieri politici

1944 - 1946



- FABBRICATI ESISTENTI
- NUOVE COSTRUZIONI
- DEMOLIZIONI
- Limite proprietà Caserma

1947 - 1954



- FABBRICATI ESISTENTI
- NUOVE COSTRUZIONI
- DEMOLIZIONI
- Limite proprietà Caserma

1955 - 2017



*Foto piano 2018*

## 2. Il progetto di riuso tra modificazione e permanenze

Il destino che segna il futuro di molte città è il progressivo abbandono di complessi edilizi che hanno caratterizzato la forma della città attraverso i secoli e che oggi occupano comparti urbani centrali la cui ridefinizione offre un'occasione sorprendente non solo *per consumare meno ma anche per abitare meglio*. Ex conventi, caserme, magazzini, obsolete strutture culturali, ricettive, sportive, ludiche e ricreative insieme alle loro aree di pertinenza, rappresentano il contesto verso il quale la politica ha l'obbligo di concentrare pensieri e risorse per far fronte alle urgenti e frenetiche richieste della città in funzione delle nuove ragioni d'uso e di un altro sentire verso l'ambiente e gli spazi del costruito.

La città è la forma della sua individualità concreta e gli strumenti che la definiscono sono sempre quelli che attraverso i secoli l'hanno conformata, consolidata, mutata tramandandola sino a noi nonostante gli abusi e le violenze perpetrate in questi ultimi 50 anni. Insistere sull'architettura della città significa rinnovare i dimenticati materiali dell'architettura e della sua costruzione logica; è saper leggere le cartografie, i tipi edilizi, le morfologie del costruito, i luoghi e i fatti urbani, le relazioni e la complessità, è soffermarsi sulla loro analisi e rielaborazione per definire nuove esperienze di "tendenze" capaci di realismo; *realismo inteso come ricerca nella tradizione di modelli atti ad esprimere i sentimenti di una nuova cultura del progetto urbano* (Vittorio Gregotti).

L'attuale occasione ci impone di riconoscere l'architettura della città per far fronte alle attuali richieste contenendo massimamente le inevitabili e inconclusive direzioni che parlano di qualità dell'architettura in termini abusati di ecologia, di sicurezza, di prestazioni energetiche, di benessere affidato alle soluzioni impiantistiche, di pubblico solo perché partecipato il processo che la illustra. Direzioni che invece, possono essere di prezioso supporto se intraprese per un cammino più articolato e complesso. Tale folle invasione accresce la confusione e annulla la realtà dell'architettura e del suo significato; un continuo sovrascrivere dovuto al vuoto lasciato dall'incapacità di aggiornare un'impostazione metodologica.

Nel nostro agire quotidiano è tempo di pensare l'architettura riportandola alla vita e alle relazioni; l'uomo non è un uomo di un paese o di una città ma è l'uomo di un luogo preciso e definito, *non vi è trasformazione urbana che non significhi anche trasformazione della vita dei suoi abitanti* (Aldo Rossi) e dei suoi amministratori. Queste reazioni non possono essere facilmente derivate, previste e proiettate in un omologante e universale modello ecologico *renderizzato* topescape; finiremmo per attribuire all'ambiente fisico della città lo stesso determinismo che il funzionalismo ingenuo ha attribuito alla forma.

Il primo rischio è convogliare le ingenti risorse messe a disposizione (partecipazione fondi privati, regionali, europei, programmi di investimenti del PNRR...) nel vortice di un bulimico *neo colonialismo* che indisturbato traccia le strade dei dogmatismi delle forme a priori dissociate da ogni relazione; esaltare un'estetica fondata su rinnovati punti di vista del gusto, della scomposizione speculativa di parti di città con voluto inganno ricorrendo a colorati addobbi di *verzure* e improponibili foreste o peggio, a

scipiti slogan che tanto colpiscono l'immaginario dell'incolta provincia: smart city, green city, next city, in city, city life, intelligence city...

Il secondo rischio è la sistematica privatizzazione della città per comparti con l'inevitabile negazione del principio in atto che invece, ha lo scopo di includere, di riportare le persone ad abitare la città anche perseguendo i criteri di sussistenza, solidarietà e accoglienza che tanto hanno caratterizzato Padova nell'anno del Volontariato! La città è pure un luogo simbolico capace di rappresentare ideali civili con i loro doveri morali; senza ideali civili non vi è discorso politico e neppure architettura della città nel senso più nobile e più politico di questo termine.

Diseguaglianze spaziali e ingiustizie sociali sono i temi del nuovo racconto urbanistico che segnerà il futuro "rigenerativo" delle città, da sempre immaginate come lo spazio delle integrazioni sociali e culturali per eccellenza. Porre asetticamente fede alla mera politica della "rigenerazione urbana" senza la critica consapevole che come tutte le politiche richiede un'ideologia e una retorica, significa non attrezzarsi per far fronte alle contraddizioni dell'omologante ideologia del mercato e dell'opprimente retorica della sicurezza. Constatazione che suggerisce agli attori interessati di considerare *la città come una fondamentale risorsa non fosse altro per la grande quantità di capitale umano che vi si trova, distribuito su un largo spettro di competenze, e a proporre di conseguenza un grande piano di attrezzature pubbliche, di recupero dei quartieri più degradati*, (Bernardo Secchi, 2013), di innovativi incentivi per "riabitare la città".



*La caserma Prandina da una vista aerea del 1920*

### 3. La ex caserma Prandina

L'area di progetto è una superficie di circa 35.950,00 mq che si sviluppa lungo le mura cinquecentesche a ovest, i monasteri di San Benedetto Vecchio e San Benedetto Novello a est, il Parco Cavallegeri e Corso Milano a nord, il *brolo* di S. B. Novello e il complesso dell'Istituto Maria Ausiliatrice a sud. L'ambito di intervento presenta un contesto articolato, denso di relazioni, segni e significati da riconoscere e comprendere, in grado di divenire materiali del progetto di modificazione solo se l'intento progettuale tutela la dialettica tra città e cittadino, tra cultura e natura, limitandosi a mettere insieme, a giustapporre, a restituire senso e concretezza perseguendo il possibile necessario.



*Ex caserma Prandina ambito intervento*

Il progetto di riqualificazione intende restituire alla città l'ampia area della ex caserma utilizzando le permanenze sottoposte a vincolo della Soprintendenza (archeologia militare) e riconfigurando la gerarchia dei luoghi attraverso il disegno urbano, antichissimo modo di rendere coincidenti architettura, disegno della città e progetto degli spazi tra le cose. Come indirizzo progettuale gli interventi sugli immobili vincolati, che non possono essere demoliti o adibiti ad usi non compatibili, dovrebbero considerare operazioni di recupero dell'intera unitarietà spaziale relativa alla ex Cavallerizza, demolendo le partizioni interne realizzate in epoche successive; così come nelle scuderie recuperando la morfologia modulare ed eventualmente ricavando all'interno adeguati piani soppalcati, senza alterare la percezione della modularità spaziale. Gli altri immobili sono eventualmente demolibili, (il decreto di vincolo solo per gli immobili sopradetti è stato introdotto a seguito della verifica di sussistenza, ex c. 2 art. 12 Dlgs

42/2004, del vincolo automatico preliminare per gli edifici pubblici datati oltre 70 anni fa).

La Zona è classificata dal piano degli interventi quale area per verde pubblico attrezzato di interesse generale Art. 29 NTA del P.I. *Le aree per verde pubblico attrezzato sono destinate alle attrezzature sportive pubbliche o di interesse pubblico e per il tempo libero. L'intervento di soggetti privati viene definito dal Consiglio Comunale e sottoposto a convenzione. In dette aree è consentita la costruzione di edifici ed impianti per lo sport e il tempo libero, pertinenti e funzionali all'impianto, ed i servizi ad essi relativi, nonché le reti idriche, fognanti, canalizzazioni irrigue ed eventuali condutture energetiche, con esclusione di ogni altro tipo di destinazione. Le delimitazioni segnate nelle tavole di Piano Regolatore Generale/Piano degli Interventi possono essere precisate in sede esecutiva, anche nell'ambito delle zone destinate a verde pubblico di interesse generale, senza alterare le quantità minime e i principi informativi del Piano Regolatore Generale/Piano degli Interventi. La superficie coperta degli edifici non deve superare 1/7 (un settimo) della singola area indicata dal Piano Regolatore Generale/Piano degli Interventi per il verde pubblico attrezzato. A tale prescrizione non sono tenuti i manufatti per la copertura stagionale degli impianti, salvo il distacco minimo dai confini. Le attrezzature devono avere a disposizione:*

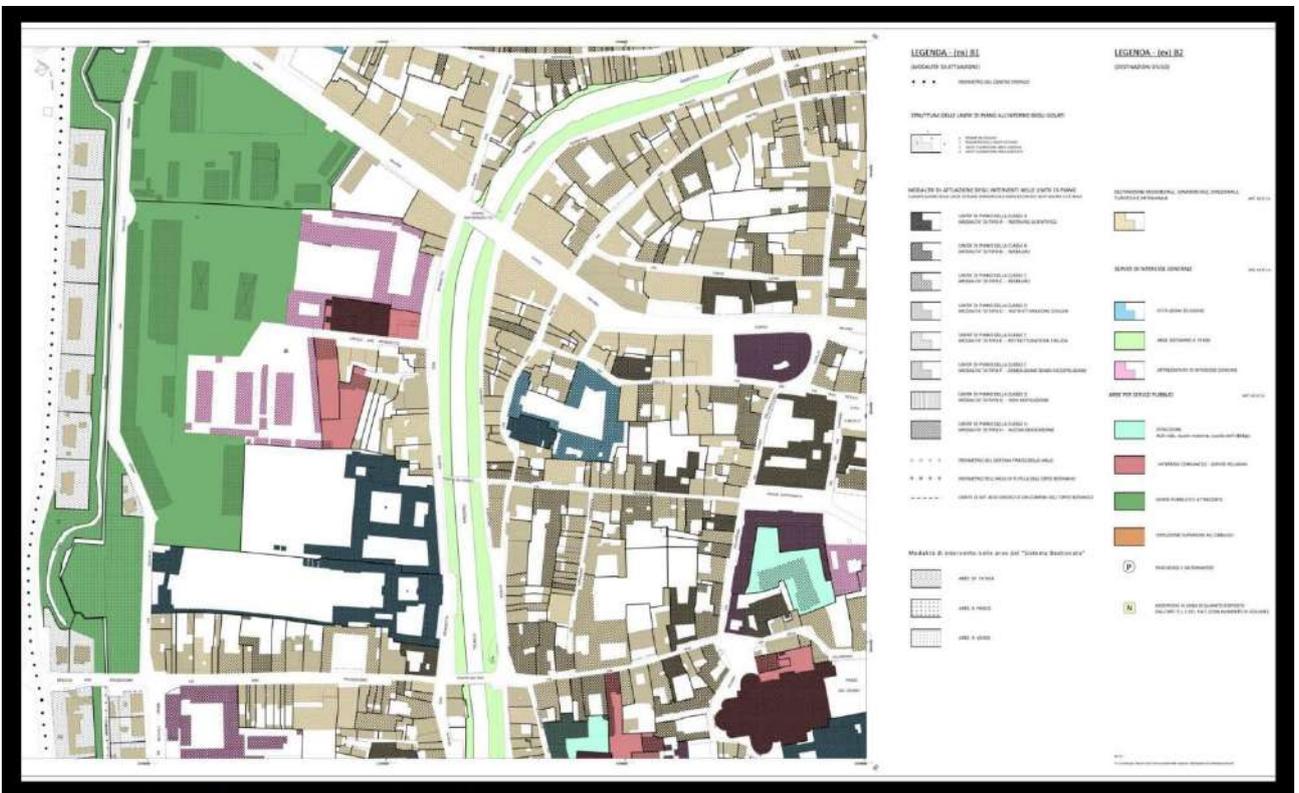
- *aree per parcheggi dimensionate in rapporto al tipo degli impianti e alla presunta affluenza degli utenti;*
- *aree sistemate a parco o giardino pubbliche e/o di uso pubblico, di superficie non inferiore a 1/3 (un terzo) della superficie complessiva dell'intervento;*

Un'occasione di notevole interesse che consente di restituire ai cittadini una porzione di città a lungo sottratta per ragioni militari; un'opportunità per modificare un luogo in funzione di rinnovate ragioni d'uso collettive superando le consuete estensioni quantitative e rapide mutazioni che renderebbero impraticabile un'idea architettonica complessiva della sua forma e insignificante il disegno delle sue parti e le relazioni fra esse.

Il filo conduttore è il Piano guida rappresentato dal Parco delle Mura e delle acque, ivi coinvolto nel tratto compreso tra il bastione San Prosdocimo e la Porta Savonarola.

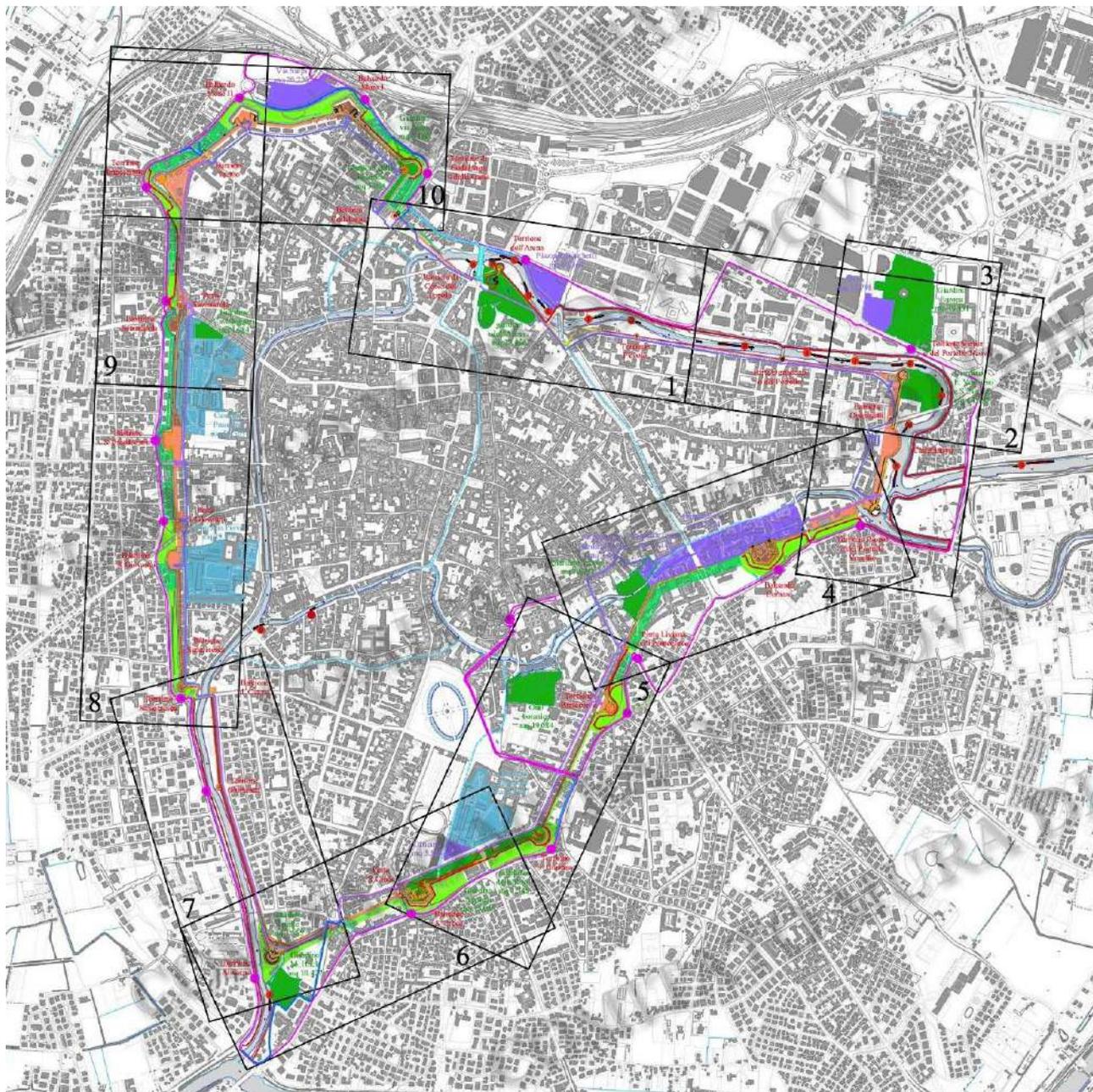


*Piano Regolatore 1954, arch. L. Piccinato*



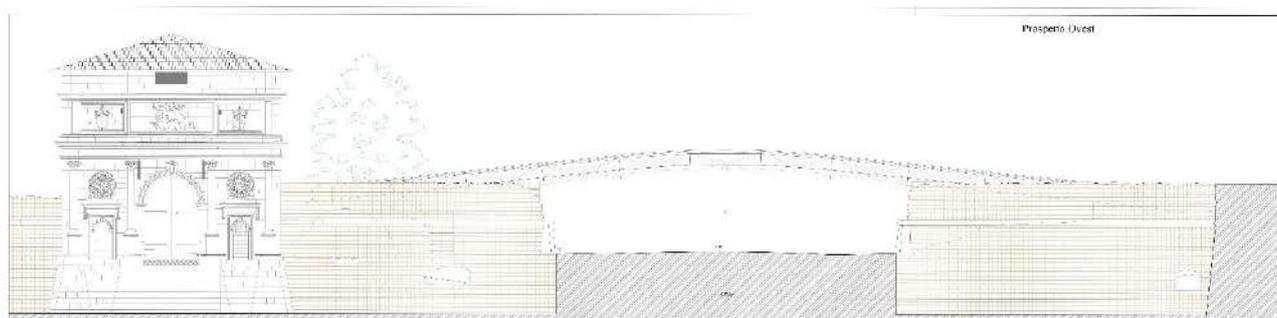
*Estratto del Piano degli Interventi*

### 3.1 Il Parco delle Mura e delle Acque



*Il Parco delle Mura e delle Acque (Comitato Mura, Padova)*

Il Parco delle Mura e delle acque così come concepito, è un importante complesso di relazioni che garantisce continuità non solo al sistema difensivo cinquecentesco e ai suoi manufatti ma anche alle parti di città che attraversa. La sua presenza genera molteplici occasioni di riqualificazione dei luoghi abbandonati offrendo un duplice servizio: quello attrattore di presenza storica, fisica e percettiva; quello ordinatore sia lungo il suo tracciato di 11 km, sia in direzione ortogonale ad esso scoprendo innovativi percorsi che arricchiscono di opportunità il *riabitare* la città. Il tratto in esame infatti, spostando la via Orsini a est della quinta edilizia esistente, e riorganizzando a verde il sedime, prevede il collegamento dei bastioni San Prosdocimo e Savonarola, nonché il raggiungimento della omonima Porta mediante un percorso in quota atto a superare la breccia aperta nel 1928 per lo sbocco della nuova via per Milano. Il progetto della passerella pedonale prevede una struttura in acciaio ad arco fortemente ribassato che supera i 22 metri della breccia a una quota di m 5,10 sopra le sedi stradali. I parapetti laterali in rete metallica rendono minimo l'impatto della nuova struttura che costituirebbe comunque un segno di risarcimento della continuità interrotta della cortina muraria.



*Inserimento passerella sulla breccia di Corso Milano*

Infine, il progetto prevede anche la riorganizzazione della pavimentazione antistante Porta Savonarola dove ha inizio via Raggio di Sole; lo scopo è quello di evidenziare la pertinenza dell'edificio, definirne la prossimità tutelando l'intorno pur garantendo le funzioni veicolari e di parcheggio. Evitare cioè, il consueto effetto di soprammobile racchiuso da catenelle e balaustre, imbalsamato nella propria rappresentazione storica, una statica che svilisce nel tempo seppur risvegliata da occasionali eventi e distratte inquadrature di festosi gitanti.

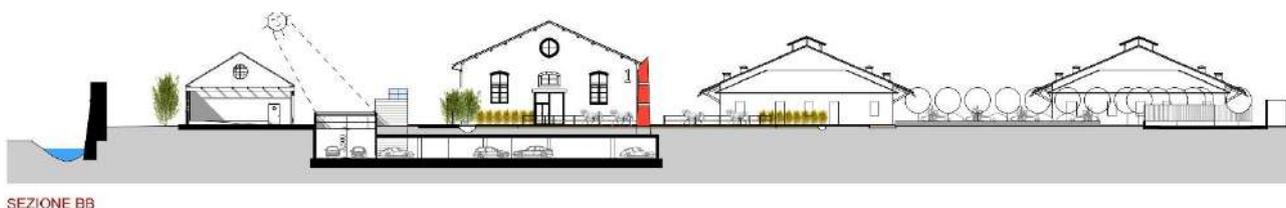
Gli edifici della ex caserma prospicienti l'attuale via Orsini sono in parte demoliti e, quelli a nord e a sud dell'attuale cancello carrabile, restaurati prevedendone una destinazione d'uso per la comunità dei cittadini. Rispettivamente per il fabbricato a nord

si prevede il recupero e il restauro per la realizzazione di sale per le Associazioni, per la quinta a sud gli interventi di restauro mirano a attuare una sala conferenze, un centro per aggregazione dotato di cucina e servizi, e una serie di orti urbani. Questi ultimi trovano posto all'interno del corpo di fabbrica ipotizzando il completamento della rimozione della copertura, già parzialmente assente, il consolidamento strutturale e la riapertura delle forometrie tamponate affinché sia garantita la continuità visiva delle mura cinquecentesche.

I rimanenti edifici della ex caserma, come indicato dai documenti della Soprintendenza, sono demoliti col fine di restituire superfici da destinare a verde e consentire maggiore autonomia alla riorganizzazione dei percorsi ciclo/pedonali e alla viabilità lenta su gomma.

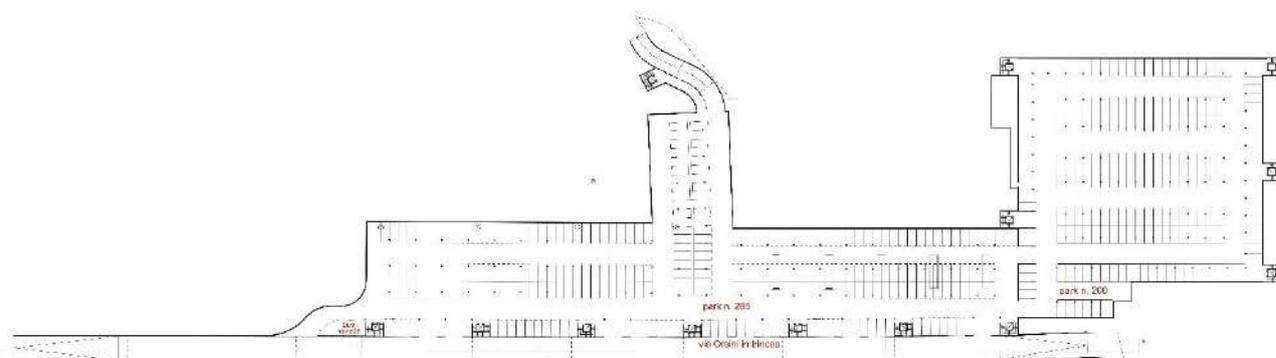
### 3.2 La viabilità e il parcheggio seminterrato

La sistemazione della ex Prandina è associata all'annosa *querelle* del parcheggio che tanto ha saziato la stampa locale e agguerrito le fazioni in uno sterile tifo pro o contro l'infrastruttura e la sua capienza. La realizzazione di un funzionale parcheggio di destinazione e di scambio a servizio del centro storico, compresi i servizi accessori (tariffazione adeguata, bike sharing, bus navetta ecc...), risponde a esigenze programmatiche che spettano al piano della mobilità comunale e intercomunale e alle effettive verifiche dei flussi di traffico opportunamente valutati ed indagati. Nell'architettura della città, il tifo accecato confonde il reale significato dell'infrastruttura da intendere come eventuale bene di servizio e non come ideologico fine; il progetto infatti, abbandonando schieramenti di parte, si limita a dimostrare la fattibilità di un'autorimessa per un parco macchine congruente (circa 500 posti auto), optando per una soluzione tecnica da perseguire in seguito a opportune verifiche, evitando di vincolare irreversibilmente il divenire dell'area di progetto.



*Sezione trasversale di progetto*

Lo spostamento di via Orsini e il suo breve tragitto “in trincea” risponde al duplice scopo di garantire superfici areate ad un fronte dell'autorimessa semi interrata e al contempo, consentire ai percorsi ciclo/pedonali di progetto (quota campagna) la continuità in sicurezza dei flussi sia in direzione N/S che di attraversamento E/O.



*Pianta autorimessa di progetto sotto il piano di campagna*

La collocazione centrale dell'infrastruttura rispetto all'area della ex caserma e la tipologia ad unico piano (-4,00 m rispetto al piano di campagna) favoriscono le manovre di ingresso /uscita e lo smistamento delle vetture al suo interno. Infatti, con la realizzazione di una nuova apertura su corso Milano in prossimità della parte più nord orientale di Parco Cavalleggeri, si propone un ulteriore ingresso alla strada di servizio interna della ex caserma evitando di occupare l'accesso privato esistente. La riorganizzazione della stessa permette di identificare l'ingresso dell'autorimessa dotandola di una rampa a norma e di una corsia di attesa utile per non intralciare lo scorrimento dei veicoli privati diretti verso le residenze limitrofe.

Il breve tratto "in trincea" di via Orsini tutela anche la collocazione a raso della corsia di uscita dell'autorimessa essendo il piano di pavimento alla stessa quota della nuova strada di progetto. Pertanto, rispetto all'attuale dinamica di scorrimento e di servizio al parcheggio sperimentale, il progetto non altera la gerarchia dei percorsi limitandosi a differenziare il flusso di entrata all'autorimessa da Corso Milano e quello di uscita nella ridisegnata sede di via Orsini che rimane ad unico senso di marcia con sbocco nella rotonda di Porta Savonarola.

### 3.3 Il centro di riabilitazione equestre

La Riabilitazione Equestre (R.E.) (in *AA.VV. Testo guida di Riabilitazione Equestre, D&S Grafica, Roma, 2011*) è oggi una pratica largamente diffusa e conosciuta almeno nei suoi aspetti principali. Consiste in un insieme di tecniche riabilitative che hanno come obiettivo fondamentale il miglioramento di funzionalità neuromotorie, cognitive e sensoriali, oltre che quello essenziale di migliorare la qualità della vita e di favorire l'integrazione sociale delle persone. Quello che principalmente differenzia la R.E. dalle altre abituali pratiche di riabilitazione psicofisica è il *mezzo* utilizzato, cioè il cavallo, oltre al fatto che l'attività non si svolge in un luogo chiuso e medicalizzato, come una palestra, un centro clinico o altro, ma all'aria aperta, in un centro ippico.

Che il cavallo fosse un "*mezzo terapeutico*" non è scoperta recente. Fin dai tempi più antichi esso è considerato un essere vivente con alte valenze relazionali nei confronti dell'uomo. Nel 3000 a.C. gli Ittiti, nella loro pedagogia, si riferiscono al cavallo come *mezzo* di istruzione per i giovani, e nel loro "trattato" di Ippologia, ben precedente a quello più famoso di Senofonte, l'auriga Kikkuli impartisce le sue direttive per l'allevamento e l'allenamento dei cavalli. Il prendersi cura di questi animali è affidato in particolare ai giovani, consci del fatto che il rapporto con il cavallo possa avere una valenza educativa assai importante. Tra gli antichi greci, Ippocrate di Kos, il padre della medicina, vissuto tra il 458 ed il 370 a.C. ritiene che il cavalcare sia un ottimo "*pharmakon*" contro l'insonnia. Un altro insigne medico dell'antichità, Asclepiade di Prusa (124-40 a.C.) scrive un trattato dal titolo "*Il moto a cavallo*", nel quale consiglia di montare a cavallo per curare due malattie ritenute incurabili a quei tempi: le paralisi e l'epilessia. Nel 50 a.C. Asclepiade si trasferisce a Roma, e i Romani, solitamente scettici nei confronti delle altre culture, lo accolgono e seguono i suoi consigli terapeutici che antepongono in ogni tipo di cura una dieta alimentare sana, l'esercizio fisico a piedi e a cavallo, i massaggi e l'idroterapia. Siamo nel periodo di massimo fulgore dell'Impero Romano e questi dettami terapeutici si diffondono in "giro per il mondo" come a quei tempi conosciuto.

Dobbiamo aspettare il XIII secolo, col riaffacciarsi dell'interesse per la cultura classica, per rileggere i problemi legati alla salute e di come mantenerla. Anche in questo periodo l'esercizio fisico è considerato basilare per il mantenimento di un ottimale stato psicofisico. Nel 1569 Mercurialis, famoso medico forlivese, nel suo "*De Arte Gymnastica*" sostiene proprio suddette tesi, soprattutto in relazione a patologie di tipo psichico.

Nel 1758 è pubblicato un interessante trattato “*La salute tramite l’equitazione*”, dove si sottolinea per la prima volta il movimento tridimensionale del dorso del cavallo: in pratica, il primo seme di quella che oggi si definisce riabilitazione equestre. Un altro importante trattato in quest’epoca, lo scrive il medico Giuseppe Benvenuti, nel 1772; è intitolato “*Riflessioni sopra gli effetti del moto a cavallo*”. La strada è quindi aperta: il movimento del cavallo ed il movimento a cavallo iniziano a essere riconosciuti ed apprezzati come mezzi terapeutici. Ancora per un paio di secoli però il cavallo, in quanto “terapia” non è eccessivamente diversificato dalle altre forme di attività fisica: benché intuita la sua specificità non la si sviluppa in modo scientifico e codificato. Solo alla fine della II Guerra Mondiale si inizia a parlare davvero di “Ippoterapia” così come la intendiamo oggi. In Inghilterra gli ospedali sono colmi di reduci, con gravi patologie fisiche e psichiche. Per loro si cominciano a sperimentare le attività equestri, che offrono buoni risultati in campo riabilitativo. Conoscendo il particolare rapporto che lega il mondo anglosassone alla figura del cavallo, è evidente come da queste esperienze nasca una pratica non più abbandonata.

La vittoria alle Olimpiadi di Helsinki 1952, della medaglia d’argento nel *dressage* da parte di Liz Harlel, giovane danese poliomiolitica, che la rivincerà anche alle successive Olimpiadi di Stoccolma, spiana definitivamente la strada verso l’uso terapeutico dei cavalli. Nei paesi europei a maggiore cultura equestre, si cominciano ad approfondire gli studi relativi al cavallo come *mezzo* terapeutico, sia dal punto di vista teorico che pratico. Si scopre così l’ampio spettro delle disabilità affrontabile tramite l’attività equestre: fisica, psichica, mentale, comportamentale e sensoriale.

In Inghilterra, nel 1960 nasce l’associazione “*Riding for the disabled Association*”, mentre in Francia, nel 1965, Hubert de Lallery scrive “*Reeducation par l’equitation*” tutt’oggi un testo base per capire la R.E. Sempre in Francia, presso l’Hopital de la Salpetrière nel 1969 si presenta il primo lavoro scientifico che ha per argomento la Riabilitazione Equestre e nel 1972 si discute la prima tesi di laurea in medicina su questo argomento.

Il 1974 è l’anno del I° Congresso Internazionale, da allora, ogni 3 anni, si ripete un congresso Internazionale, ormai mondiale, sulla R.E.

Un’altra data congressuale importante è quella del 1982; il Congresso Internazionale si svolge ad Amburgo e per la prima volta si codificano le quattro forme di R.E. da cui discendono quelle attuali:

- Equitazione Terapeutica (Ippoterapia);
- Fisioterapia con e sul cavallo (Ippoterapia);

- Rieducazione Equestre e volteggio;
- Equitazione e volteggio come attività sportiva per disabili.

Nel 1990 nasce la *Federation of Riding for the Disabled International*, conseguentemente ad un accordo tra i principali paesi che utilizzano il cavallo in terapie riabilitative con lo scopo di diffondere queste tecniche anche in altre nazioni. La FRDI è un organismo molto attivo, un punto di riferimento importantissimo nel settore riabilitativo, e la FISE *Federazione Italiana Sport Equestri* ne fa parte in qualità di *full member*. Ormai le attività di R.E. sono diffuse in tutto il mondo, dall'Europa, agli Stati Uniti, alla Nuova Zelanda, al Sudamerica e ai paesi Arabi.

In Italia ci si avvicina alla R.E. attorno agli anni '70. È a Milano, presso l'Ospedale Niguarda, che nel 1976 iniziano i primi approcci terapeutici con questa metodologia. Nel 1977 viene fondata l'A.N.I.R.E. *Associazione Nazionale Italiana Riabilitazione Equestre e di Equitazione Ricreativa* per gli handicappati, che ha come scopo la rieducazione e riabilitazione di soggetti portatori di handicap mediante l'uso del cavallo e di promuovere la pratica equestre a scopo riabilitativo e sportivo. L'anno successivo l'A.N.I.R.E. istituisce i primi corsi di formazione nel settore ed inizia così la diffusione della R.E. che all'epoca era definita più genericamente "Ippoterapia" a livello nazionale. A tutt'oggi l'A.N.I.R.E. è ancora una delle organizzazioni riabilitative più attive con numerosi centri affiliati in tutta Italia. Dalla fine degli anni sessanta è attiva *Special Olympics*, organizzazione per attività ludico-sportiva per disabili relazionali fondata da Eunice Kennedy e diffusa a livello mondiale. All'inizio degli anni '90 nasce la LAPO (*Associazione Italiana Famiglie Enti e Professioni Contro le Malattie Neurologiche e Psichiatriche dell'Età Evolutiva*), finalizzata sempre alla diffusione della R.E. e alla relativa formazione. LAPO, a seguito di una convenzione stipulata con la Cattedra di Neuropsichiatria Infantile della Facoltà di Medicina dell'Università di Firenze, promuove una intensa attività didattica nel settore dando vita a partire dal 1995 a Corsi Universitari di formazione avanzata in R.E.

L'intenso interesse per queste pratiche, oltre ai positivi risultati ottenuti, ha maturato l'attivazione di due Master Universitari di I° livello in R.E., rispettivamente presso la Facoltà di Medicina e Chirurgia di Firenze e presso la Facoltà di Medicina Veterinaria di Torino.

Il *Dipartimento Riabilitazione Equestre* della FISE nasce nel 2003, con l'intento di offrire un supporto formativo agli operatori del settore e dare pieno riconoscimento all'attività riabilitativa equestre in seno alla FISE che è l'unico interlocutore riconosciuto dalla *Federazione Equestre Internazionale*. La Federazione ha

un'organizzazione territoriale, composta da Comitati nelle diverse Regioni, e di delegazioni nelle Regioni Val D'Aosta e Basilicata. In ogni Comitato Regionale e Delegazione è nominato annualmente un Referente Regionale per la R.E. che segue da vicino, in collaborazione con il Dipartimento, l'attività sul territorio di riferimento. Il Dipartimento Riabilitazione Equestre, fin dalla sua nascita è impegnato nel settore della formazione oltre ad organizzare convegni, corsi di aggiornamento, attività divulgative e promozionali.

La FISE ha anche stipulato un protocollo d'intesa con il CIP (*Comitato Italiano Paralimpico*) per l'organizzazione delle attività agonistiche delle persone disabili. A seguito di tale protocollo, relativamente agli obiettivi del CIP e dell'IPC (*International Paralympic Commitee*) dal febbraio 2009, la FISE è riconosciuta quale Federazione Sportiva Paralimpica costituendo un proprio Dipartimento di Equitazione Paralimpica: quest'ultima è quindi diventata la quarta disciplina Olimpica FISE.



*Ovale di Piazza di Siena, Roma*

Il Centro di riabilitazione equestre inserito all'interno della città di Padova risponde a due esigenze di indiscutibile necessità: la prima è offrire un servizio di primaria importanza alla Comunità oramai *provata* dalla pandemia in corso e dalla cronica deficienza di servizi socio sanitari alla persona; la seconda è procedere al restauro degli edifici vincolati non solo nel rispetto dei caratteri tipologici che li caratterizzano ma anche evitando le consuete frammentazioni e incongrue suddivisioni che troppo spesso

le destinazioni d'uso contemporanee producono in nome della uniformante "rigenerazione urbana".

Gli edifici in esame sono le due scuderie e la Cavallerizza originariamente destinate al ricovero dei cavalli e all'attività "funzionali all'architettura militare del XIX-XX secolo". Il Centro di R.E. nasce proprio dal connubio di offrire un servizio socio assistenziale riorganizzando parte dell'area di progetto nel rispetto dei rapporti morfologici edilizi e delle antiche orditure che segnano la geografia dei luoghi. Infatti il progetto non si limita al restauro dei fabbricati esistenti proponendo destinazioni d'uso praticabili, seppur rivisitate con le norme vigenti che regolano il rispetto per il cavallo, ma impone un nuovo disegno definendo le sedi di servizio, gli accessi, gli spazi di manovra e una rinnovata trama dei percorsi.

Nello specifico il programma funzionale prevede:

- L'apertura di due ingressi carrabili sulla strada interna di servizio collocata a est dell'area di progetto accessibili da Corso Milano;
- Il nuovo accesso pedonale ortogonale alla *dorsale* dei percorsi di progetto, situato in asse con l'ingresso carrabile esistente della ex caserma Prandina su via Orsini;
- Il restauro della scuderia più ammalorata con la dotazione di nuovi box per circa 48 cavalli, la riorganizzazione della selleria a nord e degli spazi per la cura e il maniscalco a sud;
- La seconda scuderia attualmente dimezzata è sottoposta a restauro prevedendo la realizzazione di una club house e di ambulatori per le attività mediche del centro di R.E.; la parte mancante è adibita in parte a ingresso esterno dell'unità sanitaria e in parte a parcheggio coperto del personale;
- Anche la cavallerizza è sottoposta a restauro proponendo la rimozione delle partiture interne e delle numerose tamponature delle forometrie, il ripristino del fondo in sabbia per i cavalli, la realizzazione di una struttura leggera per la fornitura di tribune mobili da collocare sul basamento in cls esistente;
- In fronte alla cavallerizza si realizzano due strutture in legno e copertura in pannelli di lamiera da destinare a fienile e box per il lavaggio del cavallo con interclusa una piastra di circa 300 mq da destinare a fitodepurazione per il trattamento delle deiezioni liquide prima di convogliarle nella rete delle fognature urbane;
- La parte centrale dell'area di progetto, un tempo destinata a *piazza d'armi* della caserma, è caratterizzata dal nuovo *galoppatoio* per le attività del Centro che occupa i limiti originari dei percorsi militari, leggibili fino alla fine degli anni 60 del secolo scorso. Il *galoppatoio* dalla forma ellittica sviluppa l'asse maggiore per

circa un centinaio di metri, quello minore per 40 m e racchiude un ampio scoperto a verde. Il progetto segna con un gioco di pavimentazioni la memoria del perimetrale tracciato originario garantendone la continuità percettiva anche fuori dall'ambito di intervento;

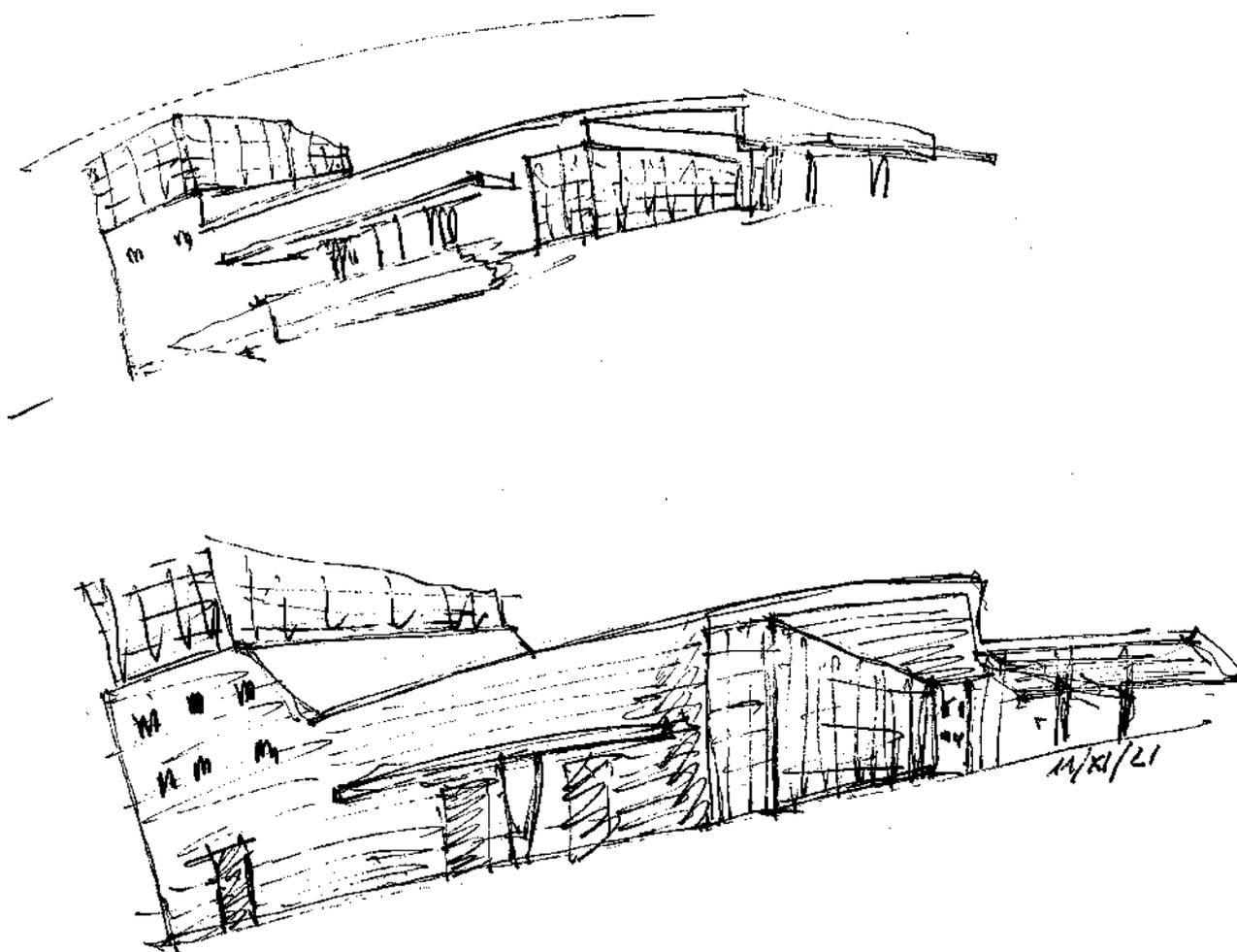


*Foto d'epoca della Piazza d'Armi*

- Intercluso tra la recinzione orientale e il *galoppatoio* si inserisce un modesto impianto a biogas alimentato dalle deiezioni solide e da altre matrici organiche (lettiere). Particolare attenzione progettuale è posta al controllo della emissione di odori durante le fasi di trasformazione e stoccaggio, alla realizzazione dei contenitori, alla qualità del digestato e alla produzione di energia elettrica da impiegare nella gestione del Centro R.E.

### 3.4 Il teatro moderno

Il nuovo teatro moderno sorge sulla porzione di terreno racchiuso tra il brolo di San Benedetto Novello a est, il complesso dell'Istituto Santa Maria Ausiliatrice a sud e la via Orsini a ovest. Soprastante il parcheggio interrato, l'edificio è un volume regolare con asse longitudinale N/S dotato di una torre scenica, un palco di circa 550,00 mq, 1200/1400 posti e un edificio ad un piano fuori terra per ospitare i camerini, i ripostigli/magazzini e i servizi a ridosso dei lati consecutivi nord orientali del corpo di fabbrica.



*Schizzi di studio*

Sul prospetto rivolto a sud trova sede l'ingresso principale che interseca i percorsi pedonali di accesso e di collegamento sia con la vicina via Orsini sia con la Riviera San Benedetto, mediante un ipotizzabile camminamento parzialmente coperto che attraversa le fabbriche del Convento di San Benedetto Novello.

Lo studio di fattibilità infatti, propone l'utilizzo del Convento e del suo brolo per insediare la parte amministrativa dell'attività oltre alla nuova scuola del teatro stabile nazionale dotata di sale prove, aule didattiche, uffici, servizi e una foresteria per circa 100 posti letto.

La collocazione del teatro sopra alle strutture del parcheggio soddisfa le esigenze degli standard a parcheggio i cui blocchi di risalita, come indicati sugli elaborati grafici, garantiscono accessi dedicati e sicuri. Infine, la centralità dell'area di progetto giova all'uso locale ed extra urbano dei mezzi pubblici nonché all'impiego della vicina ferrovia per chi proviene da fuori città.

L'ambizioso intervento risponde a due esigenze: fornire la città di Padova di un completo impianto per la musica classica e l'opera lirica di forte aggettivazione formale e idonea capienza oggi assente, compresa tra i 2.200 posti del GEOX, i 730 del teatro Verdi (da restaurare) e i 500 del teatro del Conservatorio Pollini.

La seconda esigenza riguarda invece, il ruolo attrattore della nostra città rispetto ai poli di Venezia, Treviso e Vicenza privi di una tale struttura. La posizione centrale di Padova è un'occasione che andrebbe sfruttata per il rilancio di un turismo culturale di nicchia in forte sviluppo, confidando, nel realizzare la nuova scuola del teatro stabile presso San Benedetto Novello, di rientrare tra i quattordici teatri nazionali. Posizione perduta nel 2018 a causa della oggettiva obsolescenza e mono funzionalità del nostro teatro Verdi.

### 3.5 Il sistema dei percorsi ciclo/pedonali

Il sistema dei percorsi è il filo conduttore che salvaguarda la vivibilità e l'attraversabilità dell'intera area di intervento; la dorsale che fiancheggia il rinnovato tratto di via Orsini, occupa il sedime della originaria strada di servizio della ex caserma denominata allora *strada delle Mura di San Prodocimo*, sviluppandosi in direzione N/S per una larghezza costante di circa 4,50 m.

Distaccandosi da via Orsini, in prossimità dell'esistente e restaurato cancello meridionale, il percorso principale accompagna in sicurezza il traffico ciclo/pedonale proveniente da porta San Giovanni intercettando le uscite dall'autorimessa interrata. Blocchi regolari in c.a. rivestiti in mattoni e disposti con regolarità lungo il tragitto, contengono le scale di risalita con al centro l'ascensore segnando la testa dei *ponti di attraversamento* che ritmano lo scorrere in trincea di via Orsini.

Mantenendo costante la quota di campagna dei percorsi si consente la continua accessibilità del fronte occidentale della via residenziale dove trovano posto le attività per la comunità ricavate all'interno dei fabbricati esistenti in affaccio alla cortina delle mura cinquecentesche: gli orti urbani, un'ampia piazza frontale al centro servizi e alla sala riunioni, la casa delle Associazioni.



*Vista sud dell'attuale edificio destinato a orti urbani*



*Vista nord dell'attuale edificio destinato a centro servizi per la comunità*

In prossimità del cancello carrabile esistente della ex caserma da conservare, la dorsale intercetta la direttrice E/O che conduce a est verso l'ingresso pedonale del Centro R.E. le cui strutture inclusa la "club house" sono al servizio di tutti i cittadini; a ovest, superando il cancello, raggiunge il Parco delle mura e delle acque caratterizzato in questo tratto dal bastione Savonarola e dal percorso in quota che superata la breccia carrabile, accompagna agli spazi esterni di Porta Savonarola.

Procedendo verso nord, la dorsale incontra Corso Milano e distribuisce i flussi verso i rispettivi attraversamenti pedonali esistenti. Il cancello ivi esistente, pur prevedendo la demolizione della quinta muraria adiacente a via Orsini, si restaura con il fine di lasciare testimonianza dell'originario limite della caserma e parimenti di definire l'inizio/fine della dorsale di progetto. Il filare di olmi che caratterizzano il primo tratto della dorsale è tutelato per il notevole interesse che manifesta e per la forte aggettivazione che restituisce al nuovo percorso ciclo pedonale.

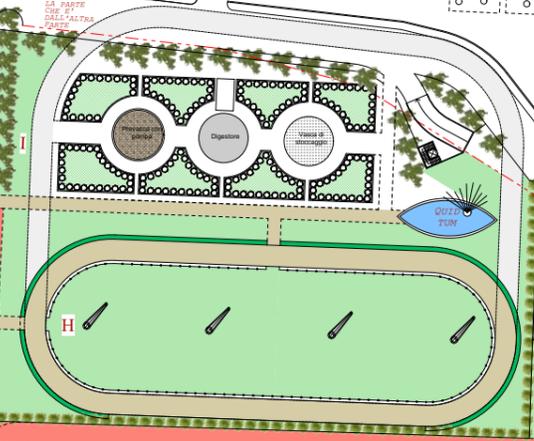
ALLEGATI: elaborati dello studio di fattibilità

- Foto piano con inserimento planimetrico;
- Pianta attacco a terra senza teatro moderno;
- Foto piano con inserimento planimetrico teatro moderno;
- Pianta attacco a terra con teatro moderno;
- Pianta piano autorimessa per circa 500 posti;



- A SCUDERIA
- B CLUB HOUSE-AMBULATORI
- C CAVALLERIZZA
- D FITODEPURAZIONE
- E CASA ASSOCIAZIONI
- F SERVIZI COMUNITA'
- G ORTI URBANI
- H CAVALLERIZZA ESTERNA
- I GIARDINO DEGLI ODORI
- L IMPIANTO BIOGAS

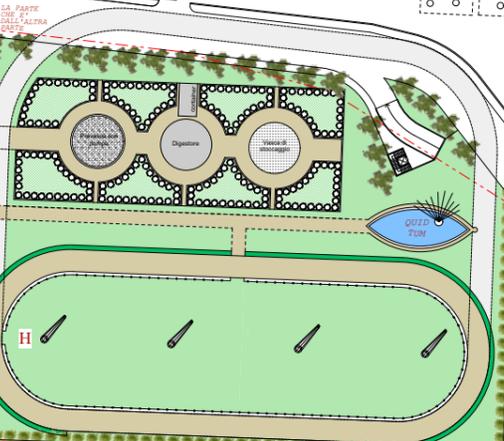
CENTRO IPPOTERAPIA

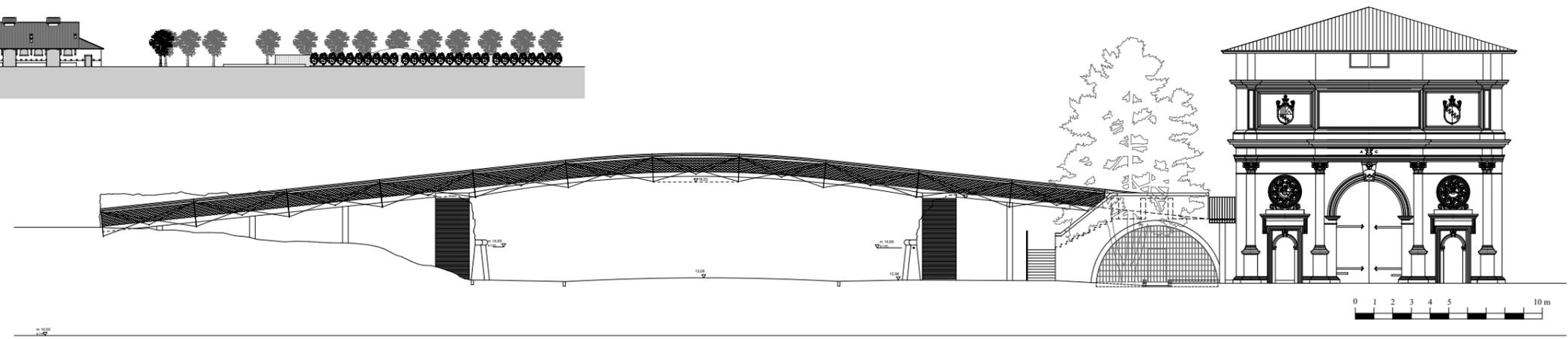
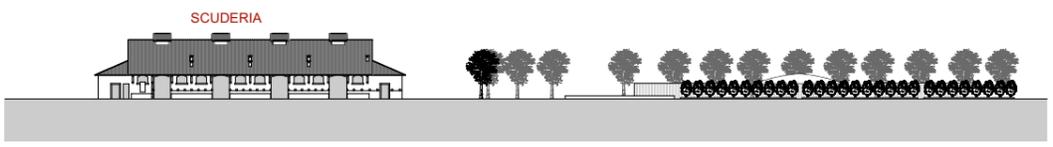
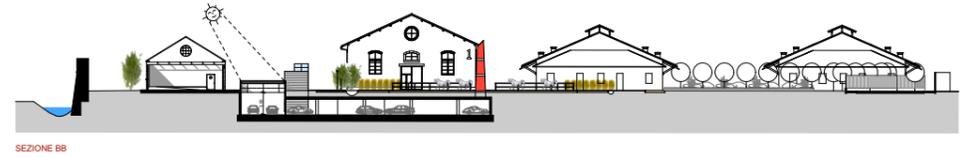
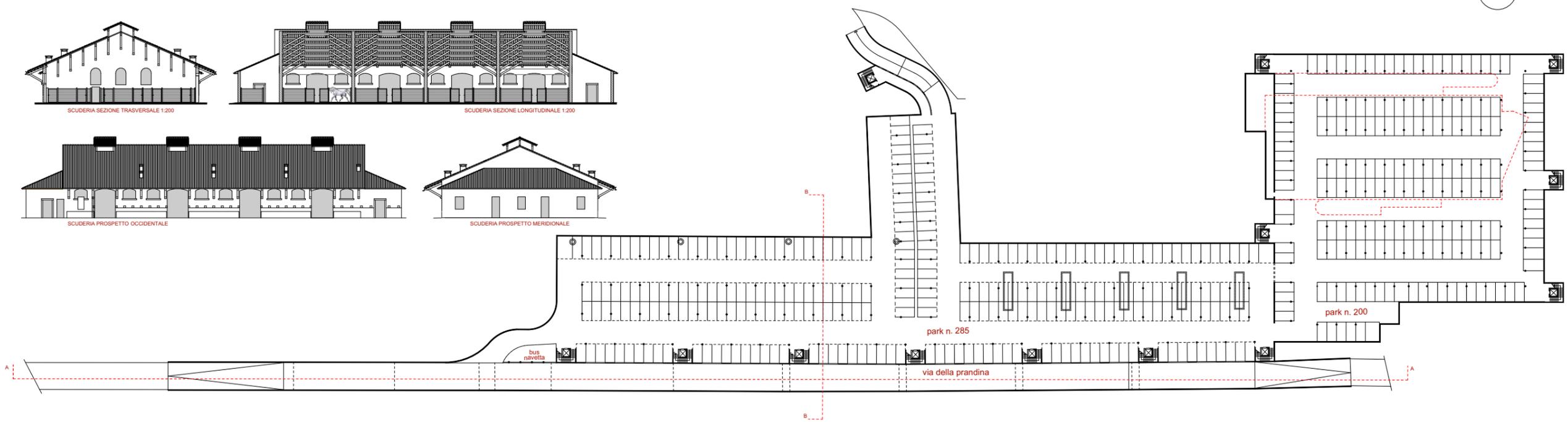
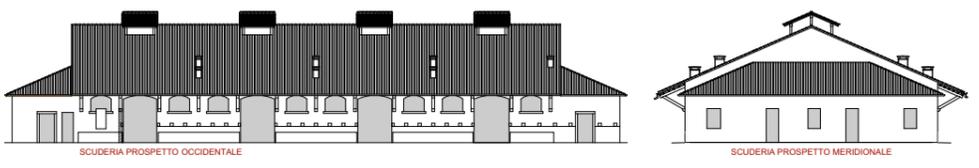
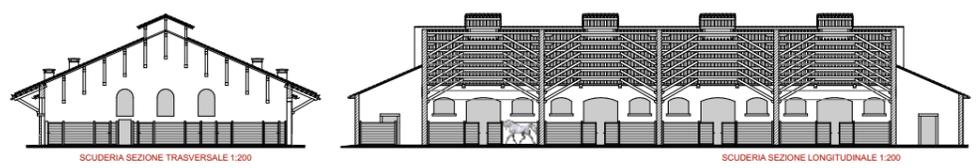
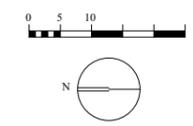
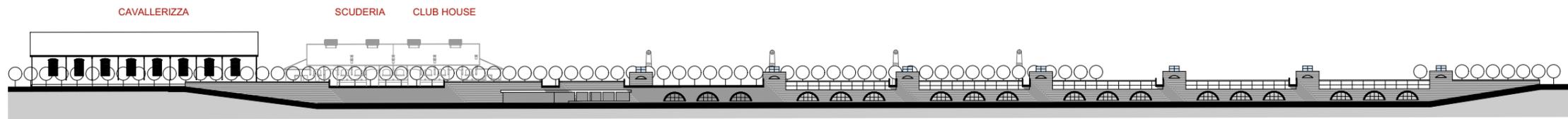




- A SCUDERIA
- B CLUB HOUSE-AMBULATORI
- C CAVALLERIZZA
- D FITODEPURAZIONE
- E CASA ASSOCIAZIONI
- F SERVIZI COMUNITA'
- G ORTI URBANI
- H CAVALLERIZZA ESTERNA
- I GIARDINO DEGLI ODORI
- L IMPIANTO BIOGAS

SPORT EQUESTRI INTEGRATI  
E INTERVENTI ASSISTITI CON IL CAVALLO





#### 4 Riflessioni come epilogo

Il nuovo scenario proposto dallo studio di fattibilità in oggetto, ci invita all'adozione di politiche che non si affidino a opere grandi, spettacolari e omologanti, ma intervengano in modo diffuso per tutelare il luogo e garantire porosità, permeabilità ed accessibilità alla natura e alle persone: a tutti indistintamente; che sappiano cambiare le città della pandemia come nel passato l'hanno cambiate altre grandi crisi!

Potrà essere utile inoltre, ribadire quanto dall'architettura sia possibile giungere a una rinnovata visione globale della città consapevoli che l'architettura della città è la forma della sua individualità strettamente connessa alla *memoria*. Concreta ed unica vera forza in grado di rinnovare il senso di appartenenza di una comunità al luogo che abita.

Permanenze e modificazione impongono di ritornare a progettare inseguendo quel necessario frammento di *utopia della realtà* capace di trasformare in una direzione praticabile per la collettività il quotidiano diversamente organizzato. È del presente che ci dobbiamo occupare, è l'oggi che va rivelato e cambiato attraverso l'immaginazione concreta non intesa come via di fuga o *sublime inutilità* (Manfredo Tafuri, 1994) ma come *quell'utopia che ha pressappoco lo stesso significato di possibilità* (Robert Musil).

Chi, invece, si limita ostinatamente a parlare del futuro malleabile e tecnologicamente controllabile promettendo articolate infrastrutture, grandi opere, sicuro e incondizionato benessere, città pulite e green-sorridenti apre in noi il sospetto che in questo discorso ideologia, retorica e virtuosismo si avvicinino pericolosamente per costruire insieme una falsa coscienza celatamente conservatrice, reazionaria e speculativa.