

Canali fluviali di Padova

Bassanello

Già nel 1700 la disciplina idraulica assunse carattere scientifico e sistematico e nel territorio padovano si avvertì l'impellente esigenza di una sistemazione soddisfacente dei nodi idraulici attorno alla città, spesso soggetta a devastanti inondazioni.

Nel 1776 la Serenissima incaricò Anton Maria Lorgna, celebre ingegnere idraulico, a progettare una sistemazione che consentisse da un lato la protezione dalle inondazioni del Brenta e Bacchiglione e dall'altro una regolare navigazione fluviale, nonchè lo sfruttamento delle acque per i mulini e gli opifici.

Il progetto prevedeva la parziale deviazione del Brenta sul bacino della Brentella fino all'incirca al ponte sulla strada dei colli, dopodichè lo scavo di un nuovo canale che intersecava il Bacchiglione al Bassanello e proseguiva direttamente, in direzione sud est e più spostato rispetto all'attuale scaricatore, per scaricare le acque dei due fiumi nel Roncaglette nei pressi Legnaro. Il piano non venne sostanzialmente attuato, ma gli studi e le idee proposte servirono al Conte Fossombroni che affidò un piano di sistemazione all'ingegner Pietro Paleocapa, sull'emozione dell'incredibile sequenza di inondazioni avvenute tra il 1816 e il 1827 e su pressioni del governo Austriaco.

Tra il 1850 e il 1875 il piano ebbe piena attuazione e venne sistemato il nodo del Bassanello, la presa per il Canale Battaglia, le paratoie di regolazione sul Ponte dei Cavai che così permettevano di regolare il flusso d'acqua nel Tronco Maestro, unico ingresso delle acque per i vari canali in città. Venne eretto un ponte sostegno con un casello idraulico per regolare le acque verso un nuovo canale appositamente scavato, lo scaricatore per l'appunto, che bypassava le acque direttamente nel Roncaglette nei pressi di Voltabarozzo.

Pur nella sua genialità il nuovo manufatto mostrò subito i suoi limiti, dovendo fronteggiare piene che raggiunsero il triplo della portata d'acque per cui era stato progettato. Nel 1882, pochi mesi dopo l'inaugurazione del casello al Bassanello, Padova e tutto il territorio circostante fu devastata da una disastrosa alluvione.

Una nuova sequenza di impressionanti alluvioni tra il 1905 e il 1926 rese necessaria una nuova risistemazione.

Il piano venne presentato nel 1922 dall'ingegner Luigi Gasperini. In particolare venne abbattuta la barriera verso lo scaricatore al Bassanello e triplicata la portata idrica dello scaricatore stesso. Vennero creati due nuovi sostegni a Voltabarozzo che regolano le acque verso il Roncaglette e verso il Piovego (con anche una conca di navigazione per il passaggio di imbarcazioni), lo scavo di un nuovo canale, il San Gregorio, in direzione Nord Est a Terranegra portando le acque, in caso di necessità, verso il Brenta.

La nuova opera risolveva definitivamente le emergenze alluvioni, ma creò le condizioni per una nuova "rivisitazione" delle acque in città che a questo punto furono drasticamente ridotte in portata.

La situazione politica e "filosofica" degli anni 50 e 60 portò quindi a combinare o ad interrare gran parte dei canali in città riutilizzandoli come collettori fognari o nuove sedi stradali per il deflagrante fenomeno del trasporto automobilistico.

Con queste devastazioni Padova perse i suoi connotati di città d'acqua e si allontanò sempre più dal proprio passato, oltre a rendere irriconoscibile la fisionomia urbana.

