



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Il progetto dello spazio collettivo. Applicazioni progettuali

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Il progetto dello spazio collettivo. Applicazioni progettuali / Pietro Giorgieri. - ELETTRONICO. - (2005).
[10.978.888105/2837]

Availability:

The webpage <https://hdl.handle.net/2158/778133> of the repository was last updated on

Publisher:

Loggia De' Lanzi

Published version:

DOI: 10.978.888105/2837

Terms of use:

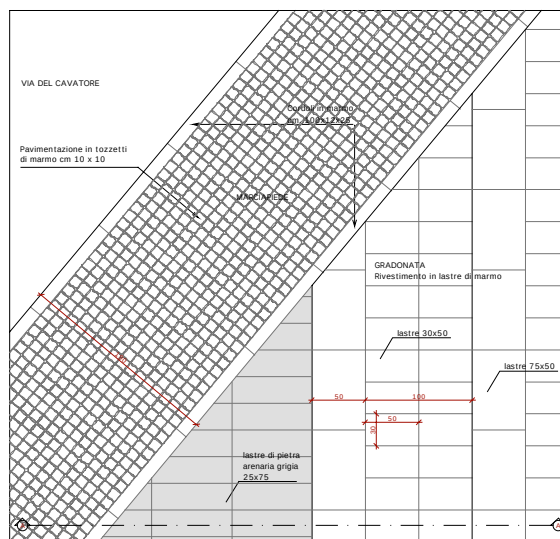
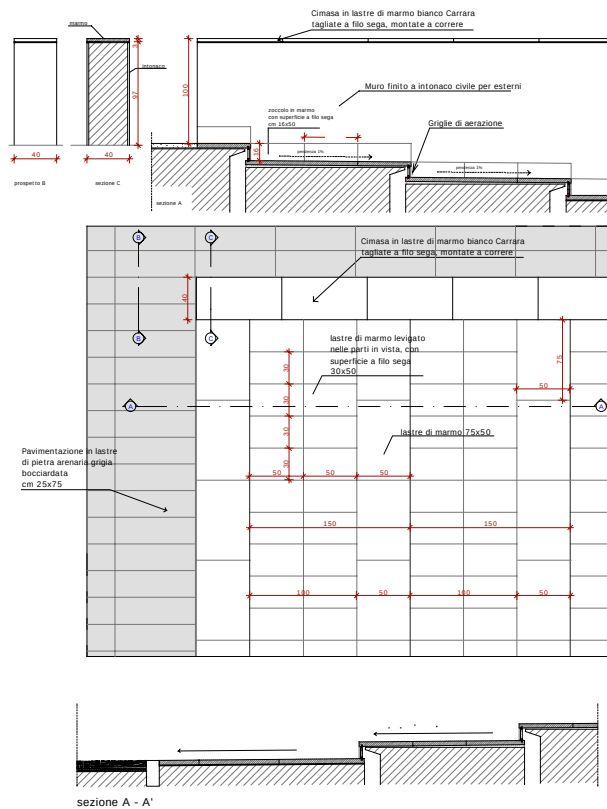
Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

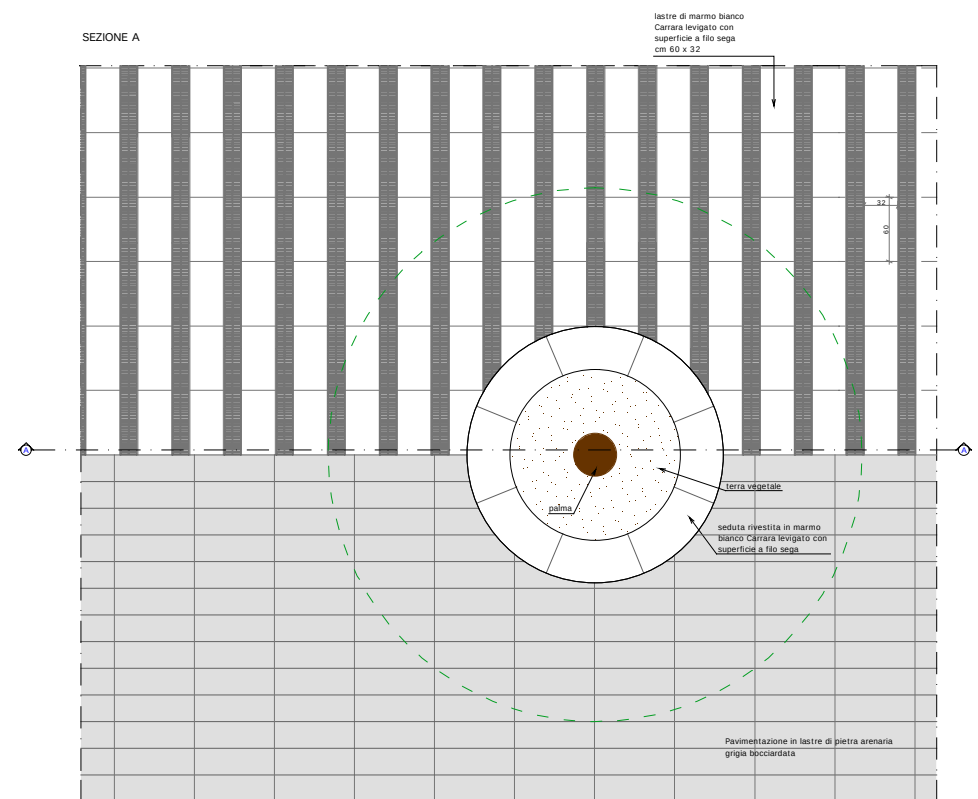
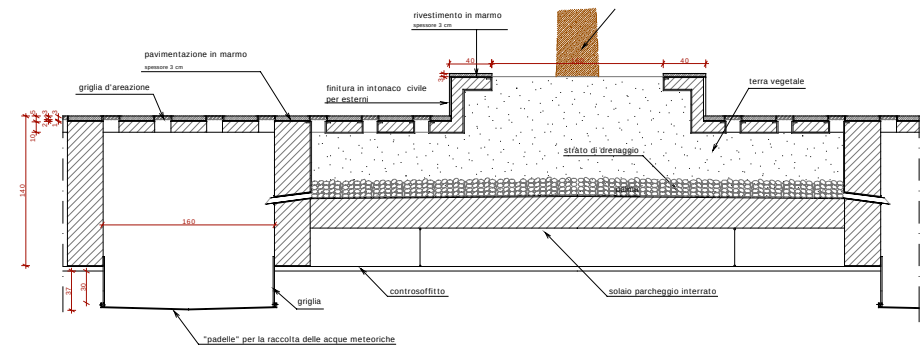
Publisher copyright claim:

La data sopra indicata si riferisce all'ultimo aggiornamento della scheda del Repository FloRe - The above-mentioned date refers to the last update of the record in the Institutional Repository FloRe

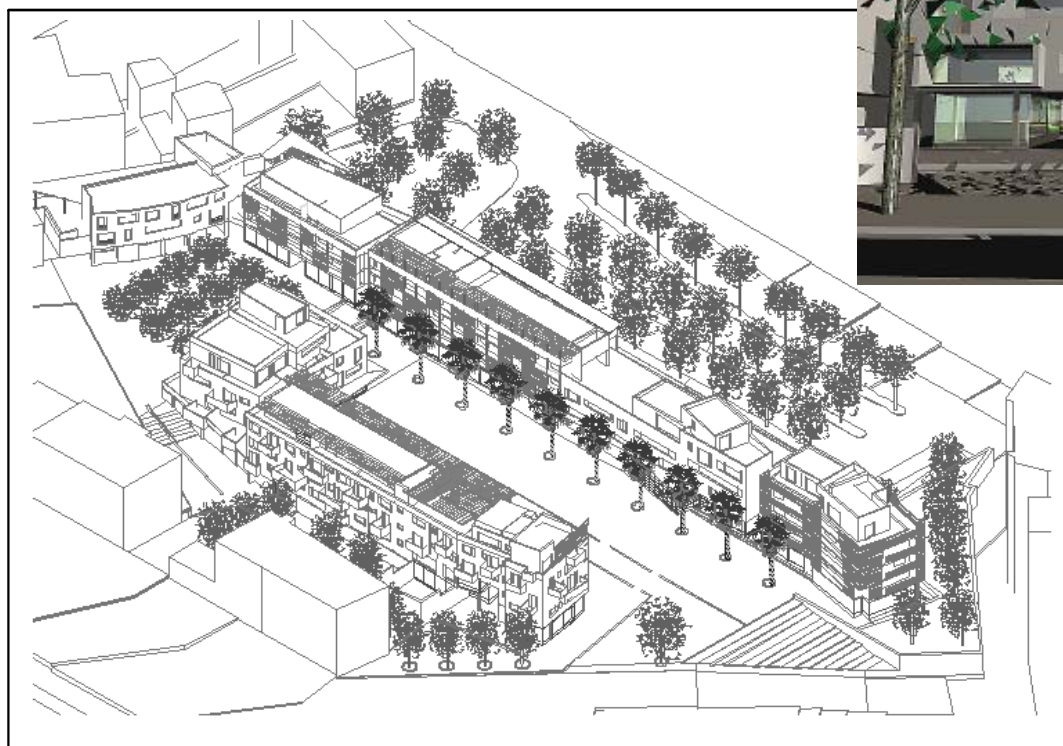
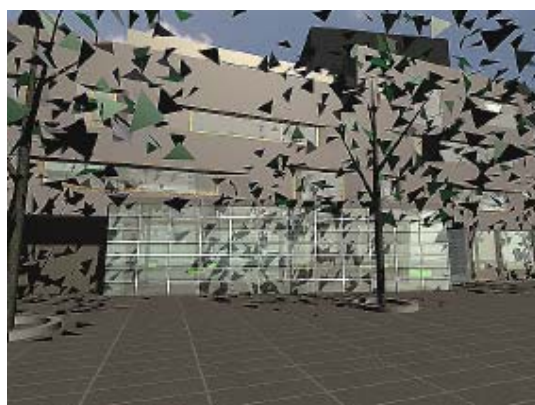
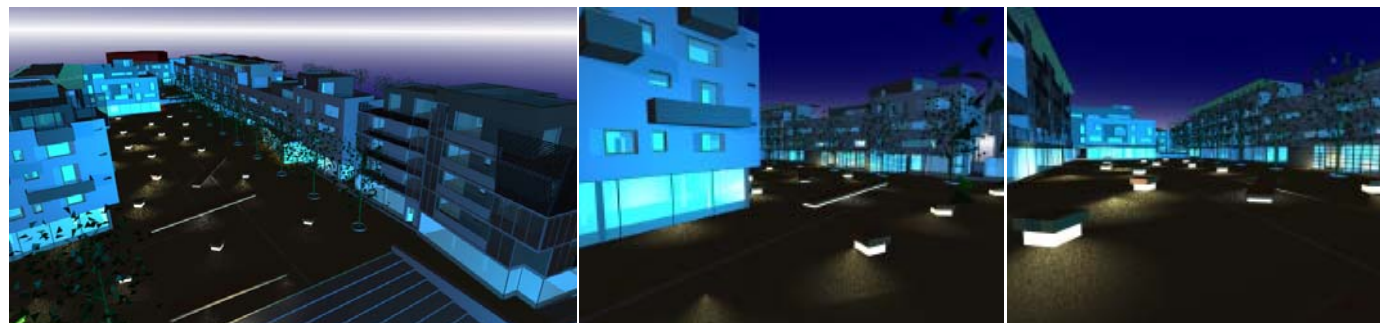
(Article begins on next page)



Progetto di ricomposizione urbana area "Ex Montecatini"



Progetto di ricomposizione urbana area "Ex Montecatini"



Assonometria e immagini diurne e notturne dei modelli tridimensionali di studio

La nuova piazza di Scandicci

The new square of Scandicci



La realizzazione d'un parcheggio interrato per 200 posti auto è l'occasione per trasformare un ampio piazzale asfaltato nella nuova piazza del Comune. Il progetto, in corso di revisione in hall. The project, which also foresees the construction of commercial and service equipments principale della tranvia Firenze-Scandicci e alla for a whole of 3000 sm, is now undergoing a revision reda-zione del piano del Centro a cura di R. Rogers, prevede anche la realiz-zazione di attrezzature commerciali e di servizio per complessivi 3.000 mc.

Premessa

L'intervento in oggetto è localizzato in un'area compresa fra il Palazzo Comunale (lato via Pantin), un edificio multipiano sede della Cassa di Risparmio di Firenze, un'area di proprietà della Soc. Amaltea S.r.l. sulla quale è in corso la costruzione di un edificio a corte ad uso residenziale, terziario e commerciale) e via Ponte di Formicola.

L'area, secondo il P.R.G. vigente, è destinata ad "attrezzature pubbliche d'interesse comune" e occupa una porzione strategica in una zona destinata a diventare, nelle previsioni urbanistiche, il nuovo "cuore" di Scandicci; essa comprende:

- una zona, attualmente utilizzata come parcheggio di superficie (mq 4.200 ca.) di proprietà della stessa Soc. Amaltea, che sarà ceduta al Comune con l'attuazione del Piano per il "Comparto 4E", relativo alla costruzione del fabbricato a destinazione mista in luogo del capannone industriale;
- una fascia (ml 120 ca.; mq. 1.400 ca.) corrispondente alla sede stradale di Via Pantin nel tratto prospiciente il Comune e la banca, di cui è prevista l'integrazione con la zona precedente a formare un'unica piazza; su questa affacceranno i nuovi ingressi per il pubblico dello stesso Palazzo Comunale.

La sistemazione esterna

In superficie, il progetto prevede la realizzazione della nuova piazza del "Comune" (4000 mq. ca.) come terminale dell'asse urbano di via Pascoli, proveniente dal vecchio centro della città: asse che poi prosegue lungo via Pantin con le mutate caratteristiche di un "percorso giardiniro" fino al parco di Torre Acciaioli, recentemente aperto al pubblico.

La piazza è definita su via Ponte di Formicola da due bassi edifici vetrati ad uso commerciale e per servizi (420 mq. di superficie coperta) contenenti fra l'altro gli accessi ai collegamenti verticali, la cassa e i servizi igienici dei parcheggi. Tale quinta edilizia appare necessaria per definire uno spazio altrimenti amorfo, su cui affacciano edifici fra loro totalmente privi di relazioni e per introdurre una mediazione di scala fra la dimensione orizzontale della piazza e la mole considerevole degli stessi fabbricati.

In un contesto così difficilmente "identificabile", senza riferimenti geometrici riconoscibili o qualità emergenti, il progetto propone un'immagine di piazza "informale", chiara e fortemente riconoscibile in sé, che interpreti nel segno della modernità e della differenza il carattere urbano di Scandicci rispetto agli altri centri dell'area fiorentina. Elementi caratterizzanti sono:

- la pavimentazione in pietra, in lastre strette e lunghe, con inserti in doghe di legno a segnare l'ingresso del Palazzo comunale e quelli alla "spina di bordo" degli edifici commerciali - sorta di passerelle o "moli" rispetto alla superficie in pietra; l'orientamento della pavimentazione è pensato per valorizzare il rapporto con l'edificio comunale;
- le fontane, concepite come una serie di sottili "quinte d'acqua" ad altezza d'uomo che si alzano dal filo stesso della pavimentazione spezzando le visuali e riflettendo la luce; installazioni analoghe sono già state sperimentate in diverse città europee, da Lione a Barcellona: si tratta di impianti a getti regolabili, che in caso di necessità - per es.



I lavori in corso per il primo stralcio esecutivo dei parcheggi interrati

in occasione di manifestazioni che richiedano l'uso di tutta la superficie della piazza - possono anche "scompare" senza sottrarre alcuno spazio. Illuminate dal basso, arricchiscono anche di notte il paesaggio urbano con un'immagine di sicuro richiamo, fattore questo di grande importanza in una città che ancora non possiede un "luogo simbolico" in cui riconoscersi e con cui presentarsi.

- Le ampie pensiline in vetro sintetico e metallo, sospese sopra l'accesso pedonale ai parcheggi e - trasversalmente, in corrispondenza delle pavimentazioni in legno - sopra la "spina" commerciale; insieme alle fontane sono pensate per creare un'immagine "aerea" - oltre che "ludica" - della piazza, caratterizzata da giochi di luce e trasparenze su piani "immateriali" sia verticali che orizzontali;
- altri elementi di arredo "minimalisti": lunghe panche lineari in pietra, uno schermo murario per nascondere la cabina elettrica del Comune;
- l'uso del verde, con la risistemazione del terrapieno sul fronte del Palazzo comunale, il mantenimento delle essenze arboree esistenti, opportunamente "ricontestualizzate" (ridisegno delle aiole, pezzi speciali nella pavimentazione); limitati interventi di nuova piantumazione (per esempio sul lato della banca);
- l'illuminazione, tutta puntata sugli "oggetti" - fontane, alberi, pensiline, il fronte vetrato degli edifici commerciali - secondo una concezione scenografica maturata negli ultimi anni, che ha profondamente mutato la fruizione visiva notturna dei centri storici e luoghi monumentali italiani.

Gli edifici commerciali

Si tratta di un intervento necessario - lo abbiamo già accennato - sia dal punto di vista del disegno urbano, sia come elemento "vitale" per la

nuova piazza, a integrazione dei servizi comunali, della banca e dei negozi previsti al piano terra del nuovo edificio.

I dati dimensionali sono i seguenti:

- altezza massima:	ml. 7
- superficie piano terra	mq. 420 ca.
- superficie soppalco	mq. 230 ca.
- superficie vendibile	mq. 650 ca.
- cubatura massima	mc. 3.000

La vicinanza al Comune suggerisce destinazioni ad attività legate allo scambio di relazioni/informazioni, quasi un'amplificazione multimediale del concetto stesso di "piazza": dalla carta stampata all'audiovisivo, ai servizi telefonici e Internet, che potrebbero affiancarsi o combinarsi (secondo una contaminazione che si sta dimostrando vincente in tutta Europa: si pensi alle librerie-enoteche o agli "Internet-café" spuntati un po' ovunque), alle tradizionali attività di ristoro: bar, ristorante, "brasserie". In questo senso pensiline e pavimentazioni in legno definiscono (senza introdurre barriere) delle potenziali "pertinenze" esterne per espandere, nei mesi estivi, tali attività all'aperto, evitando così anche di dover ricorrere a incongrue sistemazioni provvisorie fatte di pedane, ombrelloni e lampioncini.

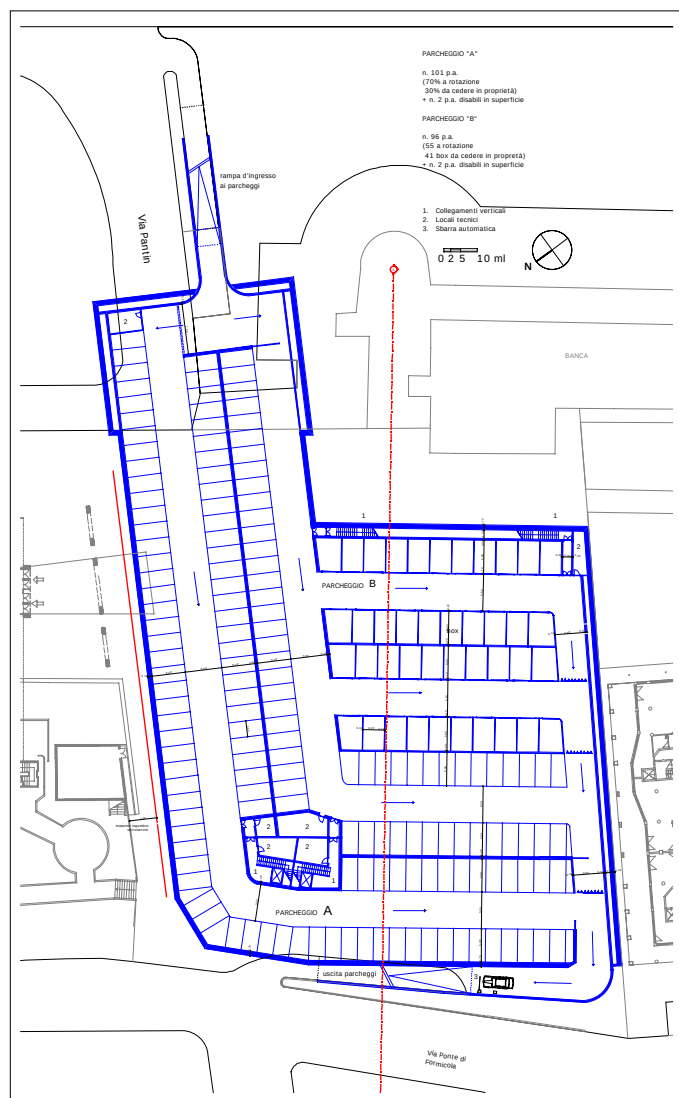
Dal punto di vista architettonico, il progetto propone un'immagine "leggera", con strutture in profilati d'acciaio e fronte vetrato (ancora un gioco di trasparenze) sulla piazza; più chiuso, invece, il fronte su via Ponte di Formicola, dove comunque è previsto un "varco" per i pedoni e gli utenti del posteggio per disabili, moto e bici.

I parcheggi interrati

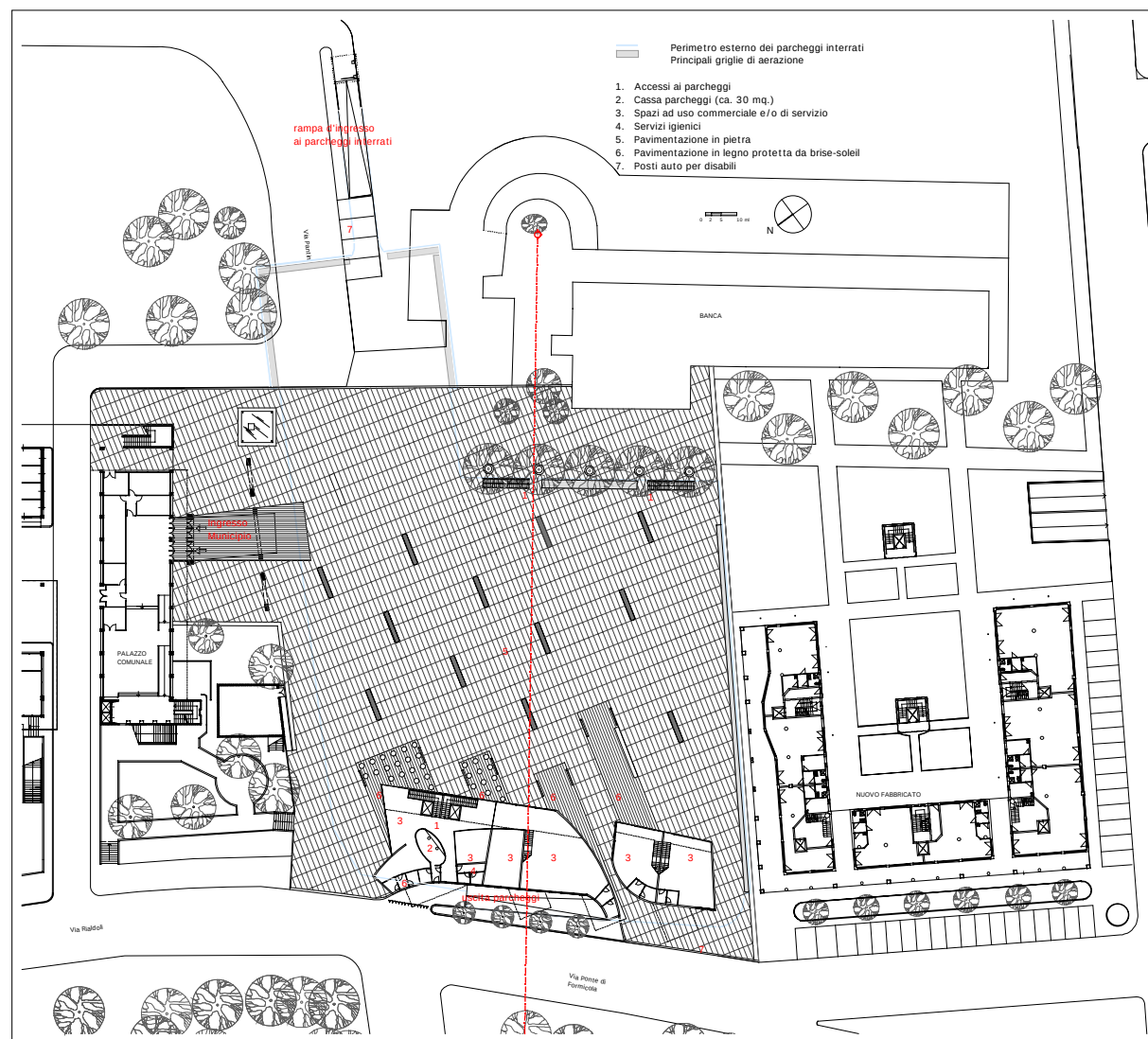
Al di sotto della piazza, il progetto prevede la costruzione di due parcheggi a un piano interrato ("A" e "B") con rampa di accesso in comune da via Pantin e uscita su via Ponte di Formicola, collocate in modo da risultare compatibili anche con assetti della circolazione diversi da quella attuale, previsti - o prevedibili - in zona (potenziamento di via Ponte di Formicola, possibili limitazioni del traffico sull'asse di via Pascoli).

Il parcheggio "A" ha una superficie complessiva di circa 2.200 mq ed è organizzato lungo un percorso lineare che segue ad "L" le direzioni dell'attuale via Pantin e di Via Ponte di Formicola. Conta circa 100 p.a. disposti a pettine, di cui - ai sensi della L. 122/89 - almeno 70 destinati a parcheggio pubblico a rotazione e il resto da cedere in proprietà. Il parcheggio "B" è invece situato sotto l'area pubblica prevista nel Piano Attuativo del "Comparto 4E", per una superficie di circa 2.900 mq. Una corsia a senso unico serve 55 posti auto a rotazione, cui si aggiungono una quarantina di box privati serviti da due corsie riservate.

I due parcheggi sono composti rispettivamente da uno e due compartimenti. Gli impianti antincendio previsti - non essendo richieste particolari precauzioni - sono di tipo manuale. L'aerazione è in entrambi i casi naturale, garantita da aperture pari a 1/25 delle superfici in pianta, corrispondenti alle rampe carrabili e da grigliati in superficie che saranno studiati in relazione alla sistemazione della piazza soprastante.

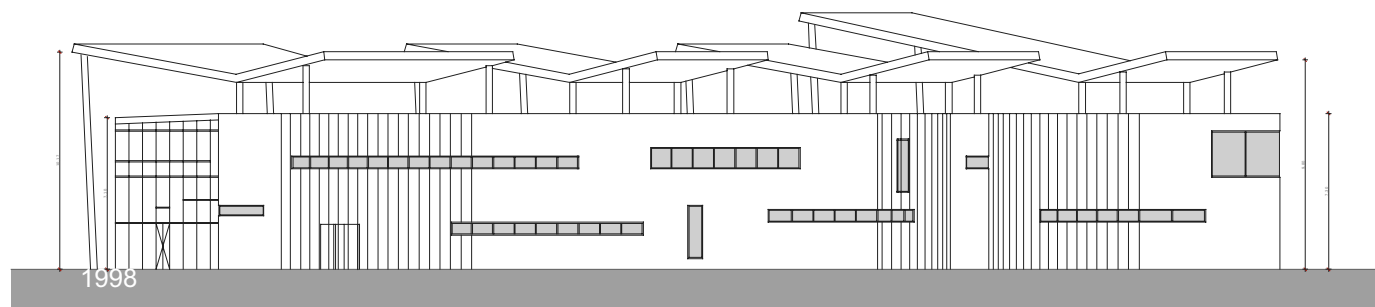


Pianta parcheggio interrato

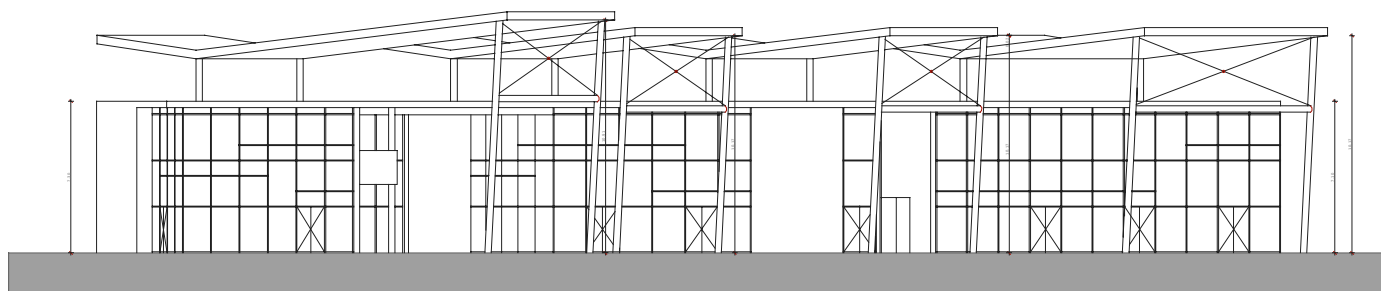


Sistemazione della piazza

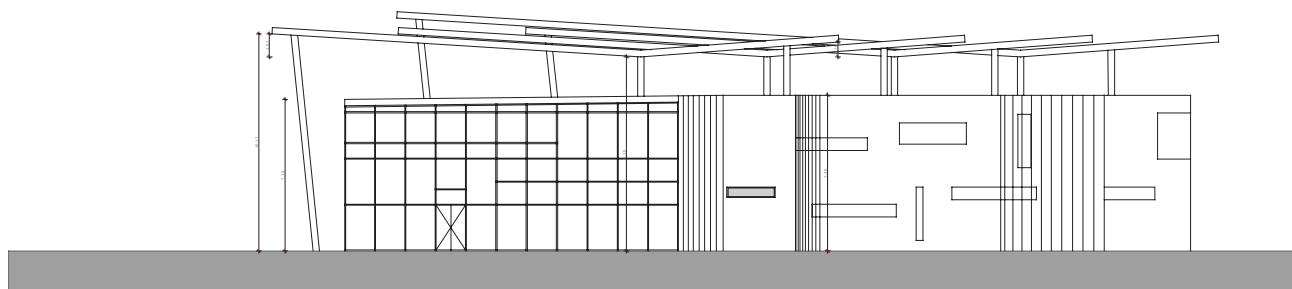
La nuova piazza di Scandicci



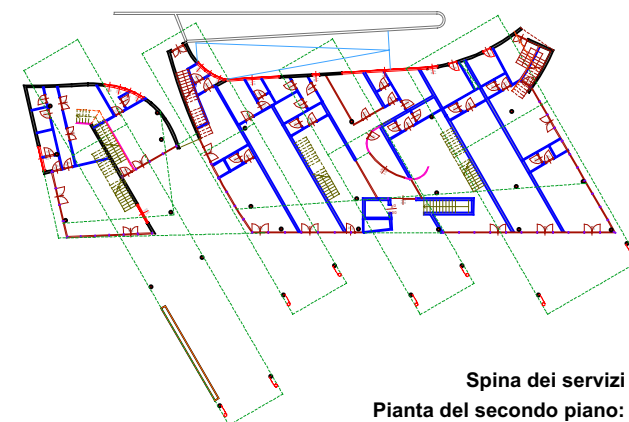
Prospetto lato via di Formicola



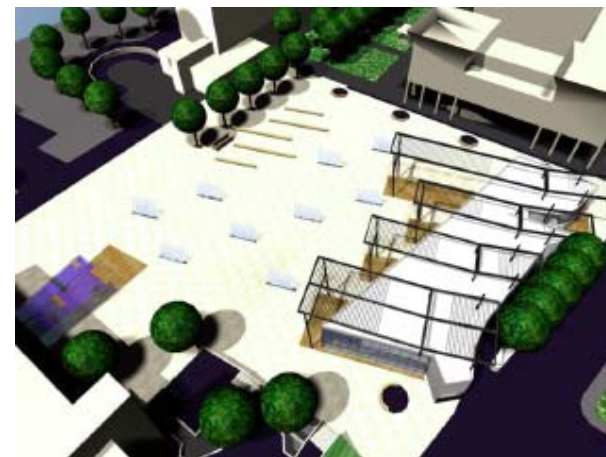
Prospetto dalla piazza



Prospetto lato Comune

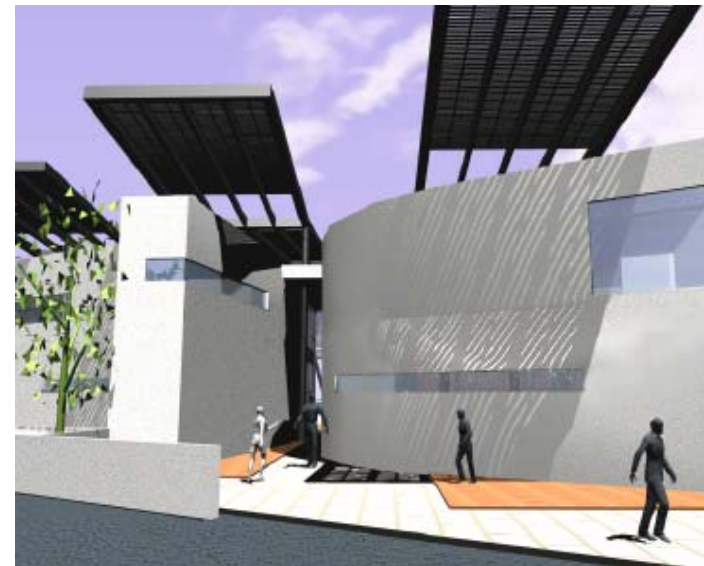
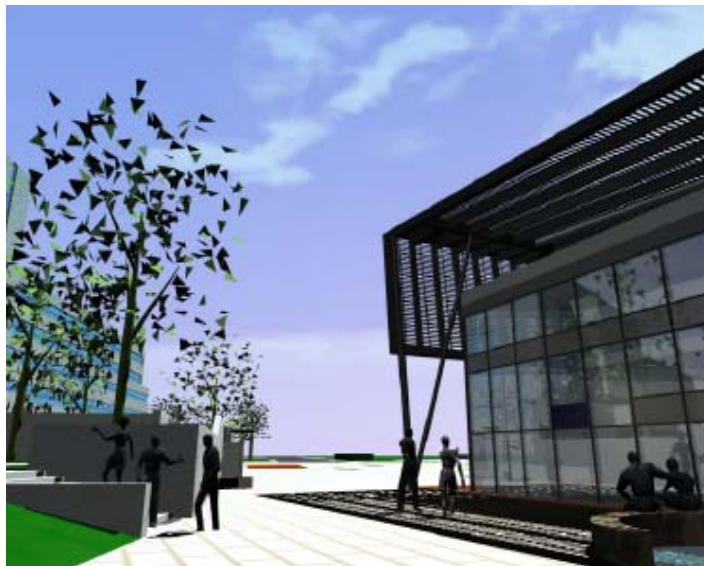


Spina dei servizi
Pianta del secondo piano:
gli uffici

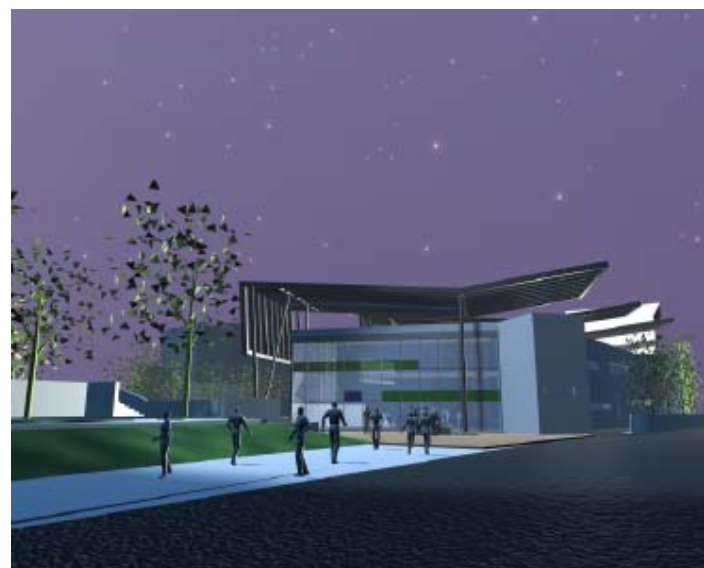


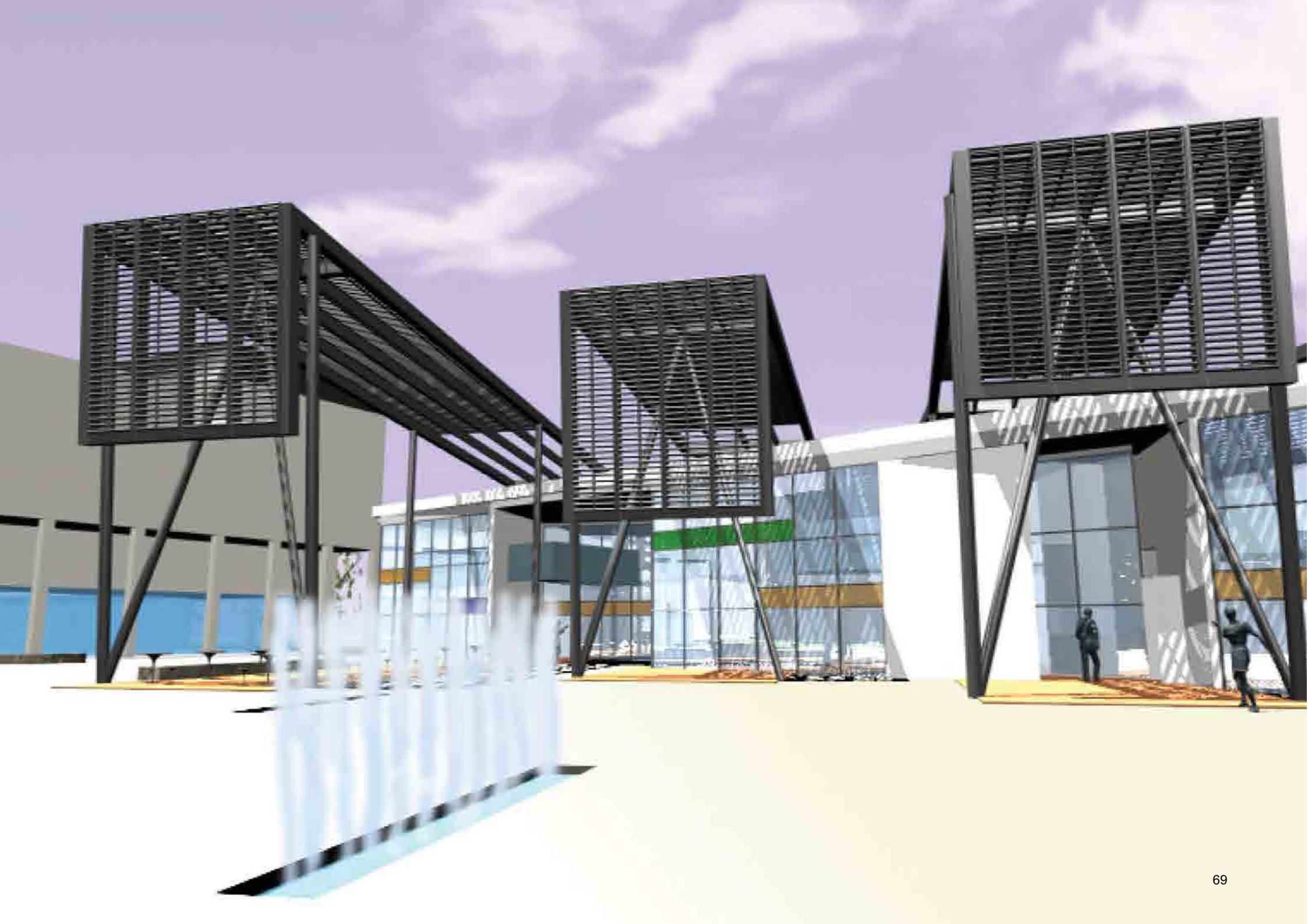
Vista assonometrica

Vedute diurne



Vedute notturne





Il sistema degli spazi pubblici e nuove aggiizioni a Marina di Massa

Public space system and new development at Marina di Massa

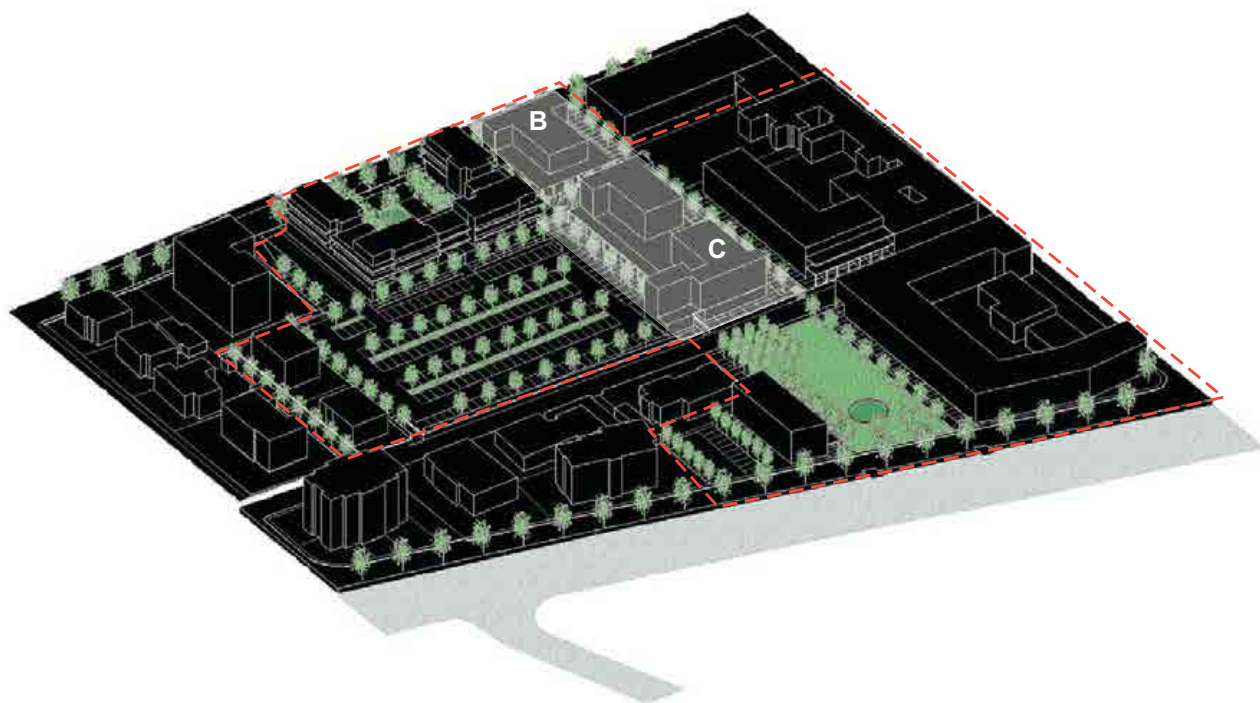
Il progetto ha come obiettivo il riordino

The aim of the project is giving the central area of urbanistico dell'area centrale di Marina di Massa, Marina di Massa, in the tuscan coast of Versilia, a in Versilia, e comprende interventi di new urban order by the mean of environmental riqualificazione ambientale e edilizia, nonché la revitalisation and buildings renovation creazione di un sistema articolato di spazi pubblici, verdi e attrezzati, la cui realizzazione articulated system of public spaces and facilities è abbinata, mediante convenzioni, alle opere and green areas, to be realized directly by the d'iniziativa privata.

private investors.

L'obiettivo di pedonalizzare una vasta porzione

Besides, the re-organisation of the viability and a del centro è perseguito attraverso la new, big parking lot with trees will allow to riorganizzazione del sistema viario e la pedestrianize a wide area of the town centre. previsione di un ampio parcheggio alberato. Great care is devoted to the urban quality of the Particolare attenzione è riservata alla qualità spaces, to the materials to be used, as well as to degli spazi, ai materiali, agli arredi, alle nuove the urban furnishing and the new plantations. piantumazioni.



Committente: Comune di Massa
"Azzurra" srl, Viareggio

La riqualificazione ambientale, edilizia e la formazione di un nuovo sistema di spazi pubblici (piazze, percorsi pedonali, giardini, ecc.)

L'elemento caratterizzante dell'area in oggetto è l'appartenenza ad un ambito territoriale che costituisce nodo di cerniera tra un ampio nucleo di entroterra, sostanzialmente accentrato nella fascia pedecollinare, e di pianura, dove si addensano con diversa concentrazione attività produttive a carattere pluritematico associate alla presenza di un terziario sufficientemente sviluppato, ed una estesa fascia di litorale nella quale, per vocazione naturale, l'attività produttiva si identifica sostanzialmente nella possibilità di sviluppo dell'offerta turistica legata al turismo balneare.

Il Piano prevede un ampio ambito di riqualificazione ambientale, edilizia e la realizzazione di un sistema di nuovi spazi pubblici nell'area compresa tra Via San Leonardo, Via Ascoli e Via Lungobrugiano. L'area a cui si fa riferimento presenta, attualmente un forte stato di degrado del tessuto edilizio ed urbanistico: edifici di pessime qualità architettoniche e degradati da aggiunte disordinate e incongrue, aree in parte abbandonate o sottoutilizzate. Essa ha invece notevoli potenzialità sia per la sua posizione strategica (immediatamente a ridosso dell'area centrale) che per la presenza appunto, di aree non strutturate e quindi utilizzabili per un organico progetto di riqualificazione dell'intera struttura urbanistica dell'area centrale di Marina di Massa.

Il progetto di riqualificazione ha l'obiettivo di ampliare e articolare la zona centrale di Marina di Massa arricchendola con una nuova dotazione di spazi pubblici (piazze, percorsi pedonali, parcheggi) e una maggior complessità funzionale prevedendo la compresenza di diverse attività: residenziali, commerciali e direzionali.

Il progetto, in sé unitario, si articola in tre zone di intervento:

- 1) la prima, compresa fra Via San Leonardo e via Ascoli, prevede una serie di importanti opere pubbliche quali:
 - a. la realizzazione di un parcheggio su due piani (per complessivi mq.10.000). Tale parcheggio, già previsto dall'attuale PRG (insieme alla destinazione "mercato"). non è mai stato realizzato anche per le difficoltà di acquisizione dell'area su cui insistono diverse costruzioni e una attività sportiva (tennis). La sua realizzazione, come già precisato è anche la condizione indispensabile per rendere possibili le politiche di riqualificazione urbana e liberazione dalla sosta e dal traffico di tutta l'area centrale. Il parcheggio pubblico la cui gestione sarà regolata da apposita convenzione, e che, come già detto, è a due piani, ha il primo piano (alla quota di Via S. Leonardo), destinato esclusivamente alla sosta a rotazione; mentre il secondo, seminterrato (e destinato a soddisfare il bisogno di parcheggio delle aree circostanti) può essere anche ceduto, in diritto di superficie, a terzi. La sistemazione esterna del parcheggio, da realizzarsi in materiali tradizionali o in massetti di cls, prevede anche un roccco sistema di alberature così da rendere sostenibile, anche dal punto di vista ambientale, l'impatto di una area di sosta così estesa.
 - b. La piazza pedonale; essa affaccia su Via San Leonardo e rappresenta un'ideale ingresso all'area alla quale è collegata da

due passaggi coperti, uno che immette al parcheggio ed uno che la unisce al percorso pedonale che da Via S. Leonardo porta a via Ascoli e alla Piazza-giardino e alla zona verde intorno al canale Brugiano.

Sulla piazza, che sarà caratterizzata dalla presenza di vasche e/o fontane, sedute e alberature, affacciano, al piano terra attività commerciali che, insieme al portico, rafforzano la sua vocazione di spazio vitale di incontro e di sosta.

- c. I due percorsi pedonali che uniscono Via San Leonardo a via Ascoli e alla Piazza-giardino e alla zona verde intorno al canale Brugiano e che formano un articolato sistema di spazi pubblici in sequenza lineare.

Gli edifici compresi fra i due assi pedonali che collegano Via S. Leonardo a Via Lungobrugiano, hanno al piano terra una destinazione commerciale così che tali collegamenti, corredati da alberature ed elementi di arredo urbano, si caratterizzeranno come effettivi luoghi di incontro, passeggio e di svago. Il percorso più a nord, è, inoltre, arricchito da un lungo porticato, idealmente collegato a quello dell'area compresa tra Via Ascoli e Via Lungobrugiano.

Sul lato opposto il percorso pedonale si allarga a formare una sorta di piccola piazza stretta e lunga (m 50 x m15).

Nell'area, sottoposta a progettazione unitaria e a "comparto edificatorio" sono previsti anche diversi interventi edilizi (per complessivi mc. 26.600) al fine di:

- creare un sistema urbano funzionalmente complesso con la presenza di attività miste (residenze, attività commerciali e direzionali)
 - di realizzare una adeguata definizione e articolazione morfologica degli spazi pubblici
 - di rendere concretamente fattibile e gratuito per l'A.C. (che comunque non rinuncia a percepire gli oneri di urbanizzazione dovuti) l'intero intervento che prevede la demolizione di volumi per circa 18.000 mc. e l'effettiva realizzazione ed arredo di circa mq. 13.000 di spazi pubblici o di uso pubblico, di cui circa mq. 5000 di parcheggio interrato destinati a soddisfare le esigenze pregresse della zona centrale di Marina di Massa.
- 2) L'intervento nella seconda area, (retrostante a via Colombo), ha come scopo la riqualificazione del tessuto degradato ed il suo completamento organico in modo da rafforzare il disegno del nuovo percorso pedonale di riconnessione ambientale e funzionale tra la zona centrale e la zona verde del Brugiano. A questo scopo è prevista la formazione di un fronte continuo con destinazione prevalentemente commerciale lungo il nuovo percorso pedonale. In questa zona sono inoltre previsti interventi per la riqualificazione degli edifici esistenti su Via Colombo.
 - 3) Nella terza zona, (l'isolato compreso tra Via Colombo, Via Ascoli e Via Lungobrugiano), l'intervento è finalizzato alla formazione di una piazza-giardino che collega Via Ascoli a Via Lungobrugiano e al completamento del tessuto edilizio in modo da definire, attraverso

la creazione di nuove "quinte urbane", i due nuovi percorsi pedonali ai lati della piazza e la piazza stessa.

La sistemazione della piazza-giardino dovrà prevedere una superficie erbosa per almeno il 70% della sua area totale e la presenza dell'acqua e di alberature e, quindi, qualificarsi come spazio con forti caratteristiche "naturali" e paesaggistiche. I due assi pedonali a lato della piazza, prosecuzione di quelli che, partendo da via S. Leonardo, arrivano in via Ascoli, terminano in due "terrazze" in legno ad uso pubblico in aggetto verso il Brugiano, arredate con sedute per la sosta.

Al fine della definizione di questi nuovi spazi urbani gli interventi edilizi sull'area devono rispettare l'allineamento "forte" e la formazione di un fronte continuo lungo la nuova piazza-giardino e prevedere la creazione di un portico a piano terra di uso pubblico nel lato rivolto a mezzogiorno.

Anche per questi edifici la destinazione sarà prevalentemente commerciale e direzionale a piano terra e residenziale ai piani superiori.

In questa zona è prevista, inoltre, una piccola area di parcheggio pubblico a rotazione e la possibilità di realizzare un parcheggio interrato sotto la piazza-giardino da destinare al soddisfacimento del fabbisogno pregresso di parcheggio della zona circostante.

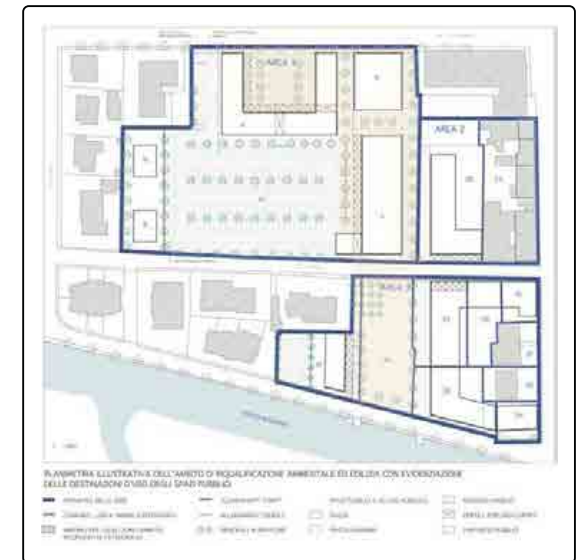
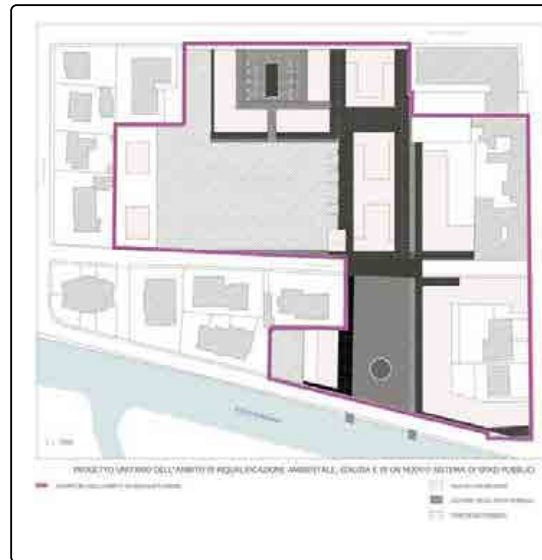
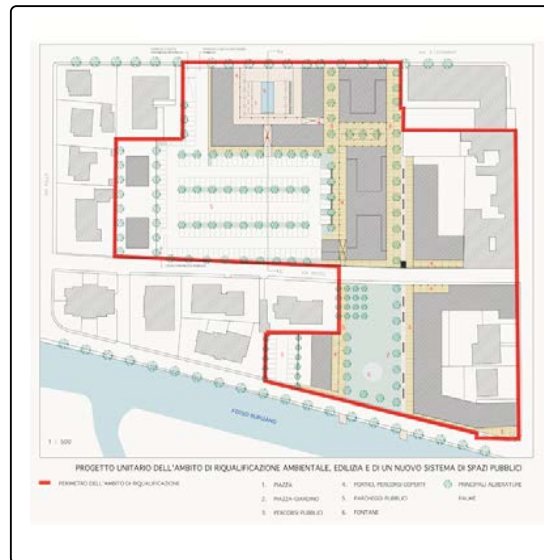
Effetti ambientali e risorse impiegate

Obiettivo generale degli interventi inseriti nel presente PPE è, come più volte evidenziato, la riqualificazione ambientale, funzionale e morfologica di un ambito urbano che presenta allo stato attuale evidenti fattori di degrado. Le azioni di trasformazione sopra descritte definiscono appunto un insieme sistematico di opere in grado di ricreare una nuova qualità urbana, migliorando le condizioni d'uso delle risorse territoriali impiegate.

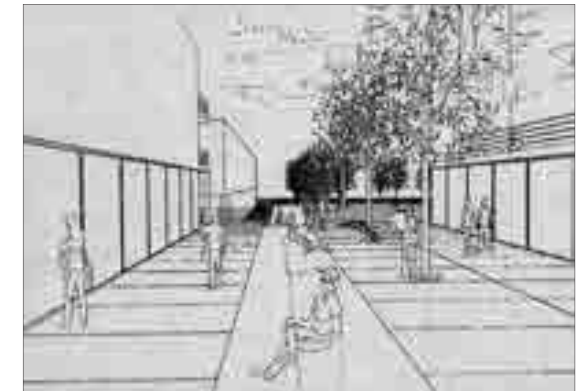
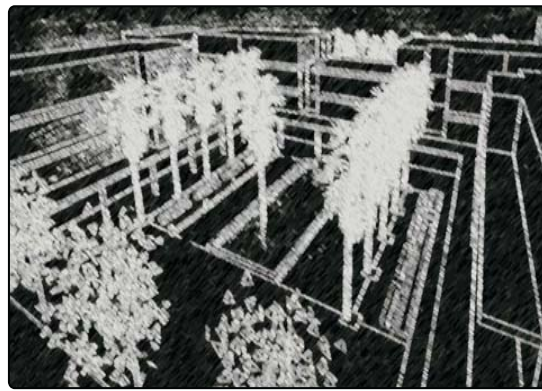
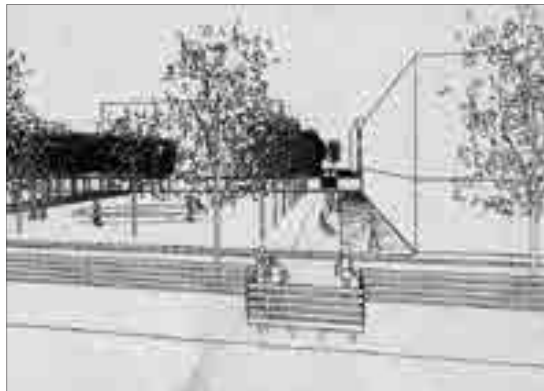
Ai fini della valutazione degli effetti attesi dalla realizzazione di tali interventi, si sottolinea in particolare:

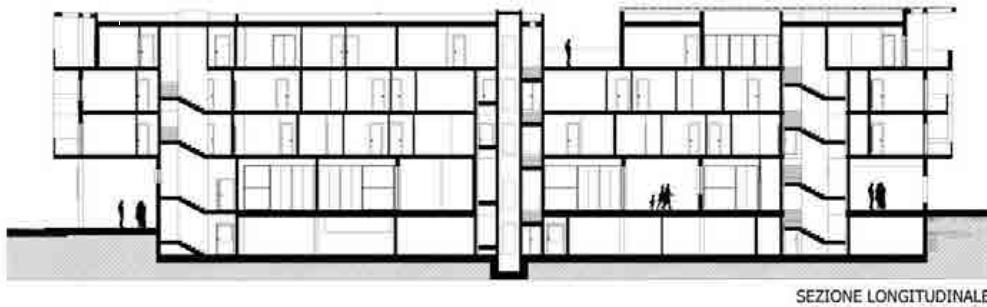
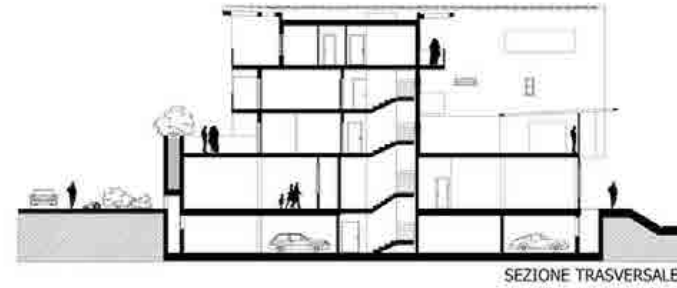
- la riduzione del traffico – con effetti apprezzabili sia in termini di qualità dell'aria che di abbassamento dei livelli di rumorosità – conseguente la creazione di una ZTL estiva e del parcheggio pubblico;
- l'ampio recupero di suolo a fini pubblici e all'uso pedonale; l'individuazione di zone porticate e l'articolazione degli spazi pubblici in sequenze di piazze e percorsi hanno anche lo scopo di ridurre le superfici soggette a irraggiamento diretto e di favorire la circolazione naturale dell'aria;
- la creazione di nuove zone pubbliche, alberate e a verde, con l'obbligo di impiegare materiali e sistemazioni per ottenere superfici permeabili e drenanti nelle percentuali richieste dalle normative vigenti, e tali da influire positivamente sulle condizioni microclimatiche locali;
- il completamento del recupero degli argini del Burgiano, che rientra tra le operazioni associate al PPE e completa un progetto significativo di riqualificazione urbana e delle principali risorse ambientali.

Piano particolareggiato per Marina-Centro: le piazze e i percorsi pubblici

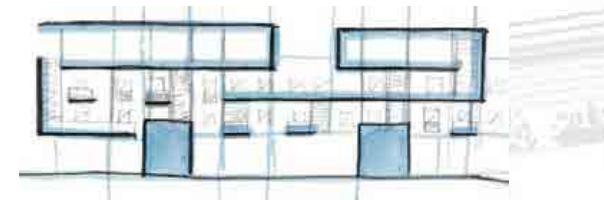


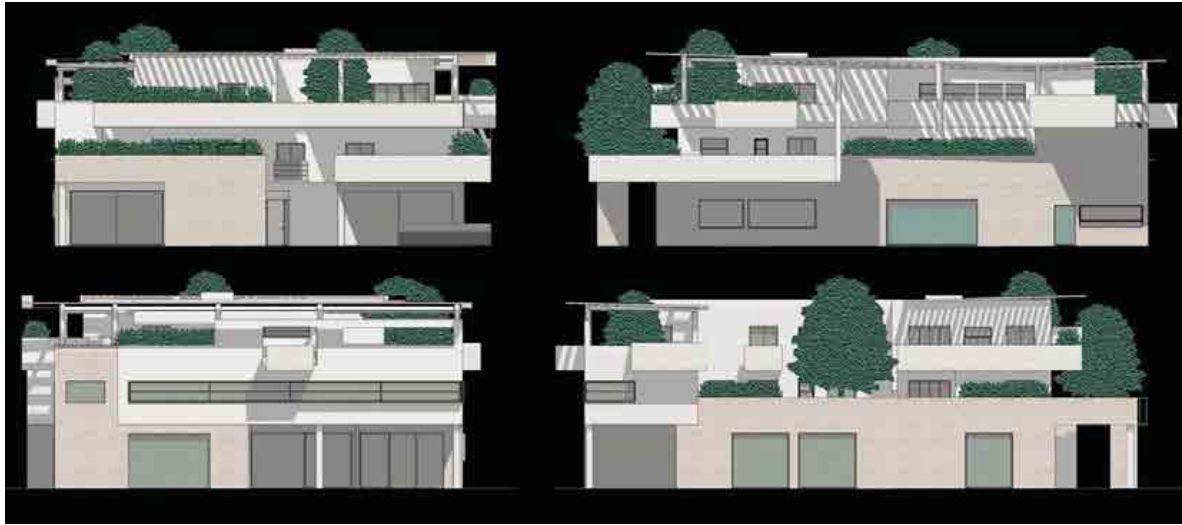
Viste prospettiche



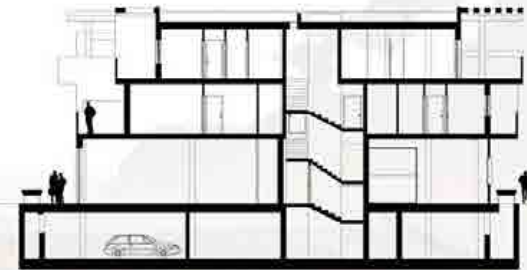


Edificio "C"



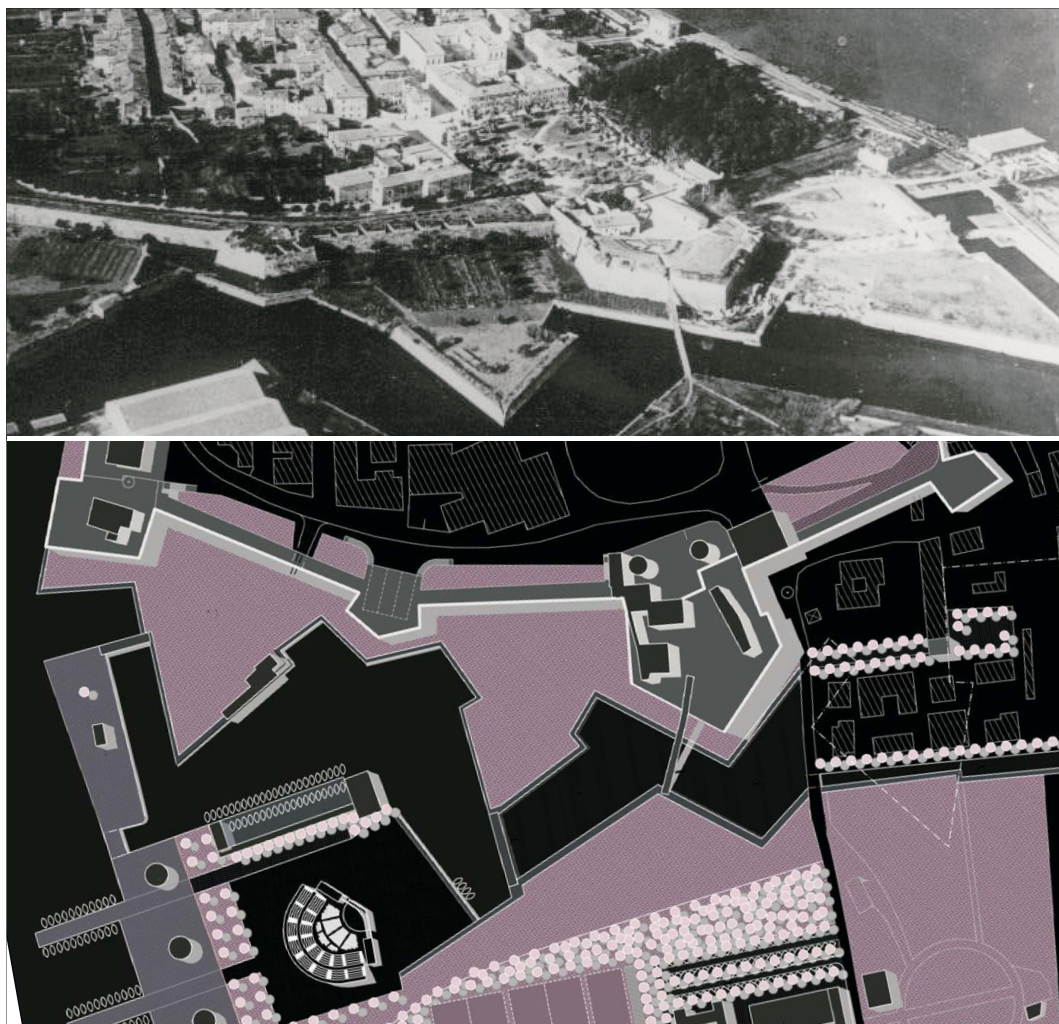


Edificio "B"



Recupero dell'area dell'ex Idroscalo

Recover of the former seaplane base



Lo studio riguarda una fascia trasversale di circa 13 ettari della penisola centrale della Laguna di Orbetello, situata alle porte del centro storico. L'area, al cui interno si trovano alcuni tratti di un'antica cinta muraria, è per la gran parte occupata da un idroscalo dismesso e comprende anche un parco pubblico e attrezzature sportive. Obiettivo dello studio, a partire dall'analisi delle caratteristiche del sito e dalla classificazione dei fabbricati presenti, è la definizione delle linee d'intervento – progettuali ed economiche – per la riqualificazione e valorizzazione dell'area come sistema di aree e attrezzature d'uso pubblico, nel rispetto del principio della vocazione del territorio circostante e prevede, fra l'altro, il restauro e riuso a fini espositivi dell'esistente fortezza, antica di circa 13 ettari, la riconfigurazione della riapertura dell'antico fossato, la creazione di un teatro all'aperto, il ripristino dell'impianto urbanistico originario dell'Idroscalo, ricostruendo gli edifici distrutti durante la Seconda Guerra Mondiale.

Lo studio riguarda una fascia trasversale di circa 13 ettari della penisola di Orbetello all'ingresso del centro storico della città. L'area, al cui interno si trovano alcuni tratti dell'antica cinta muraria, è per la gran parte occupata dall'idroscalo dismesso dell'Aeronautica Militare e comprende anche un parco pubblico e attrezzature sportive.

Obiettivo dello studio, a partire dall'analisi delle caratteristiche del sito e dalla classificazione dei fabbricati presenti, è la definizione delle linee d'intervento – progettuali ed economico-finanziarie - per la riqualificazione e valorizzazione dell'area come sistema di spazi e attrezzature d'uso pubblico, nel rispetto del principio della vocazione del territorio circostante.

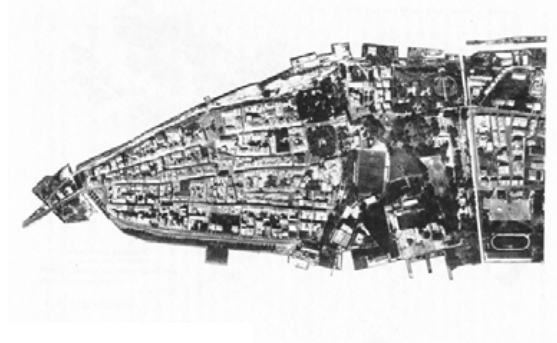
La struttura della città comprende due distinti nuclei, separati da un canale navigabile – il Fosso Glacis - che collega la Laguna di Ponente e quella di Levante: il centro storico, d'impianto medievale, posto alla testata naturale della penisola e difeso da una cinta muraria di origine spagnola, in parte conservata, e da un fossato trasversale - il "Fosso Reale" -, sopravvissuto fino al xxx e in seguito ricoperto per circa due terzi del suo sviluppo lineare, e il cosiddetto quartiere Neghelli – costruito a partire dal secondo dopoguerra e attraversato dalla statale, che qui prende il nome di Viale Donatori del Sangue. Entrambi presentano i caratteri tipicamente assunti dagli insediamenti appartenenti ai rispettivi periodi di formazione: denso e qualitativamente connotato il primo, valorizzato da emergenze architettoniche e oggi sottoposto a limitazioni del traffico veicolare, in funzione delle quali è stato realizzato in tempi recenti un sistema di parcheggi al contorno; frammentario e anonimo il secondo, del tutto assimilabile all'immagine "standard" delle periferie urbane contemporanee.

In posizione di cerniera tra i due nuclei, ovvero fra il Fosso Glacis e le mura, si estende un'area, per lo più libera, comprendente il Parco pubblico detto "delle Crociere" e l'idroscalo militare – storicamente noto per le imprese di Italo Balbo e per aver ospitato un grande hangar (poi distrutto) progettato da Pier Luigi Nervi – oggi totalmente dismesso e in pessime condizioni.

E' in questa fascia intermedia che si colloca il progetto prefigurato nel presente studio, finalizzato all'individuazione di un complesso di interventi integrati aventi specificatamente come oggetto:

- il sistema delle fortificazioni spagnole, costituito da un complesso di manufatti (mura, bastioni, porte, gli edifici della "Fortezza" posti sul rivellino centrale) di proprietà del Demanio;
- il Fosso Reale
- l'area e i fabbricati dell'ex Idroscalo, ancora di proprietà del Demanio militare, ma in via di acquisizione da parte dell'A.C. di Orbetello;
- il Parco delle Crociere
- le attrezzature esistenti - da confermare, trasferire o ricollocare all'interno dell'area- comprendenti:
 - il Museo Guzman, ricavato nell'edificio storico dell'omonima ex Polveriera presso il bastione meridionale delle Mura;
 - l'asilo comunale che occupa interamente il bastione;

- una sede circoscrizionale del Comune;
- gli impianti sportivi del tennis-club e lo stadio comunale, posti ai piedi delle Mura;
- la società dei Canottieri, ospitata in uno degli edifici dell'Idroscalo, e il rimessaggio natanti, ubicato nella medesima area in prossimità del segmento più interno del Fosso Reale;
- i due distributori di carburante che si trovano immediatamente a ridosso delle Mura, rispettivamente da una parte e dall'altra.



Il contesto urbano e territoriale

Orbetello è il principale centro urbano della Costa d'Argento e quello che presenta il più alto numero di residenti stanziali. Si raggiunge dalla strada statale 440 di Porto S. Stefano che, diramandosi dalla Aurelia all'altezza della fermata ferroviaria di Orbetello Scalo (linea Livorno-Roma), attraversa la penisola posta al centro della Laguna. La strada prosegue quindi all'interno dell'abitato, innestandosi sulla maglia viaria del centro storico per poi riprendere sulla diga Leopoldina, collegamento artificiale con il Monte Argentario.

Definizione dell'idea progetto, degli obiettivi e delle linee d'intervento

L'area in oggetto rappresenta indubbiamente una grandissima risorsa per la città di Orbetello, da molteplici punti di vista:

- da quello dei residenti, innanzitutto, in quanto offre la possibilità di interventi destinati a incidere profondamente sull'uso stesso della città e sulla sua qualità e vivibilità;
- da quello dei turisti e visitatori dell'Argentario, in quanto il suo riuso compatibile, con la valorizzazione delle testimonianze storiche presenti e la localizzazione di nuove attrezzature e occasioni di *loisir* può accrescere in modo rilevante l'attrattività di Orbetello come meta di soggiorno e escursioni;

- da quello degli operatori economici, che vedono dischiudersi potenzialità finora rimaste inesprese in un territorio comunque interessato da una forte domanda di turismo di qualità.

L'estensione dell'area, la sua facile accessibilità, la posizione a cavallo fra centro storico e città nuova, la presenza e commistione di strutture urbane e di elementi "naturali" fortemente connotativi del luogo (le mura, la Rocca, la polveriera Guzman, il Fosso Reale, la laguna, il verde, etc.), quello che resta degli edifici e del disegno urbano dell'ex Idroscalo – richiamo alla memoria delle imprese di Italo Balbo non meno evocativo del monumento collocato nel Parco delle Crociere - sono tutti fattori che rimandano, in partenza, alla necessità di un approccio progettuale di tipo "complesso", l'unico in grado di sfruttare appieno le caratteristiche di strategicità proprie del sito, sia in termini di riqualificazione urbana che di implementazione di servizi e di sviluppo turistico.

Complessità che è anche ricerca di soluzioni progettuali e operative credibili e concretamente attuabili con il concorso di finanziamenti pubblici e investimenti privati.

Dalla lettura delle "qualità" presenti nell'area sono derivati alcuni "punti fermi" intorno ai quali si è costruita la presente proposta:

- 1) restauro e valorizzazione del sistema delle Mura Spagnole e della "ex Fortezza" e degli spazi pubblici adiacenti;
- 2) recupero e ripristino del Fosso Reale secondo il disegno originario (per quanto possibile in relazione agli attuali usi del suolo);
- 3) creazione, nelle aree libere dell'ex Idroscalo, di un parco pubblico "delle Mura e del Fosso Reale";
- 4) recupero del piazzale dell'ex hangar di Nervi, con la realizzazione di un'attrezzatura specialistica "forte";
- 5) recupero del fronte lagunare e delle banchine dell'ex Idroscalo per attività connesse alla nautica minore;
- 6) recupero dell'asse urbano e relative quinte edilizie del Viale interno dell'Idroscalo, fra il parco delle Crociere e le banchine d'imbarco, a partire dall'impianto originale degli anni '20.

Tali idee-guida – che già si configurano come parti d'un progetto integrato di recupero e valorizzazione dell'area – sono state quindi sviluppate affrontando contestualmente le problematiche delle destinazioni d'uso compatibili, del mantenimento o trasferimento

(all'interno o all'esterno) delle funzioni già insediate, della possibilità (se, come e in che misura) di interventi di nuova edificazione e conseguentemente di autofinanziamento di almeno una parte delle opere, pervenendo all'articolazione di seguito illustrata.

1. Sistema delle Mura



Il complesso delle fortificazioni – mura, bastioni, le "emergenze" della Polveriera Guzman (già recuperata e destinata a Museo Archeologico) e della "Rocca" - insieme agli spazi pubblici adiacenti, formano un sistema di grande valore urbano che si configura come una passeggiata-terrazza, valorizzata da "episodi" architettonicamente e, operando scelte adeguate, funzionalmente qualificanti.

Gli interventi previsti:

- consolidamento/restauro della cortina muraria;
- recupero dell'area del bastione Guzman come giardino-terrazza e realizzazione di attrezzature ricettive, correlate al recupero e riuso con analoghe finalità di un edificio posto sul margine del rivellino esistente (l'intervento comporta il trasferimento dell'asilo comunale, con demolizione dell' attuale fabbricato e ricostruzione della stessa volumetria);
- recupero degli edifici della "Rocca" (con eliminazione delle superfetazioni di epoca fascista e ricostruzione della medesima volumetria – ca. 1500 mc - a integrazione degli edifici esistenti),

nonché dei locali al piano superiore della porta situata presso il bastione S. Maria per la creazione di un centro destinato ad attività turistico-espositivo-commerciali di pregio, legate alla promozione del territorio, delle produzioni enogastronomiche e dell'artigianato locale, spazi espositivi e per attività congressuali, nonché per l'allestimento di un Museo dell'Idrovolante; il tutto per una volumetria complessiva di ca. 6.000 mc.

- riqualificazione degli spazi pubblici lungo le Mura e interni alla Rocca (eliminazione del distributore di carburante esistente, sistemazioni a verde, pavimentazione, illuminazione pubblica, arredo urbano), nonché della passeggiata sul lungomare di levante, fino al Museo Guzman, con la creazione di un ristorante-"rotonda" in corrispondenza della terrazza sul mare esistente;
- ricostruzione del ponte pedonale tra il bastione S. Maria e il parco dell'Idroscalo.



2. Parco pubblico attrezzato "delle Mura e del Fosso Reale"

Il sistema-parco comprende:

- 2.1 la riapertura del Fosso Reale fino all'altezza di Via Marconi e il suo collegamento con la Laguna di Levante attraverso un nuovo canale;

2.2 la realizzazione di un sistema di aree verdi lungo le due sponde del Fosso Reale, mediante il recupero e la riconfigurazione dei "rivellini" delle antiche fortificazioni da un lato e la riqualificazione delle aree non urbanizzate dell'ex Idroscalo dall'altro, per un totale di ca. 35.000 mq;

2.3 il recupero del *water-front* lagunare e delle banchine dell'Idroscalo come area attrezzata per il passeggio e la sosta con attività di ristoro e servizi per la nautica minore;

2.4 il recupero dell'area dell'Hangar di Nervi per la realizzazione:

- a) di un'arena per spettacoli (musica, teatro, cinema) per circa 1040 posti (+ 560 posti ricavabili nel parterre), integrata da attività commerciali e di servizi, occupanti i volumi utili sottostanti la gradinata ;
- b) della sede delle associazioni nautiche presenti in zona, con il recupero e l'ampliamento di un fabbricato esistente, affacciato sul Fosso Reale;

2.5 la creazione di un'area per impianti sportivi , lungo il Viale interno dell'ex Idroscalo comprendente:

- a) il tennis club di Orbetello, qui trasferito dalla sua attuale localizzazione a ridosso delle Mura (incompatibile col progetto di valorizzazione delle stesse di cui sopra) e opportunamente potenziato, sia in termini di campi da gioco (cinque, di cui uno dotato di tribuna), sia di servizi per i soci (si prevede la costruzione di una club-house di 800 mq, dotata di spogliatoi, sale comuni etc., con annessa palestra da 360 mq.);
- b) una piscina scoperta di 800 mq, coi relativi servizi ricavati dal recupero di un piccolo edificio esistente.

Più specificatamente gli interventi di cui sopra comportano:

- la demolizione di fabbricati esistenti, incompatibili con il nuovo assetto per ca. 16.000 mc;
- i il trasferimento in altra sede degli uffici circoscrizionali e del distributore di carburanti esistente;



- il trasferimento del tennis-club nella nuova area per attrezzature sportive all'interno del parco, sulla sponda opposta del Fosso Reale;
- il recupero di fabbricati esistenti per complessivi 3.600 mc;
- la realizzazione della struttura della nuova "arena" , comprensiva di spazi commerciali e di servizio, al di sotto delle gradinate, per un totale di circa 1.000 mq di S.U.L.;
- nuove ulteriori edificazioni per ca. 5.500 mq;
- la bonifica dei tratti di Fosso Reale esistenti;
- interventi di sbancamento, dragaggio e realizzazione di nuovi tratti di canale;
- la creazione n. 2 di ponti pedo-ciclabili sopra il nuovo Fosso Reale
- la sistemazione a verde di ca. 35.000 mq;
- la sistemazione di spazi pubblici pedonali per 21.500 mq.

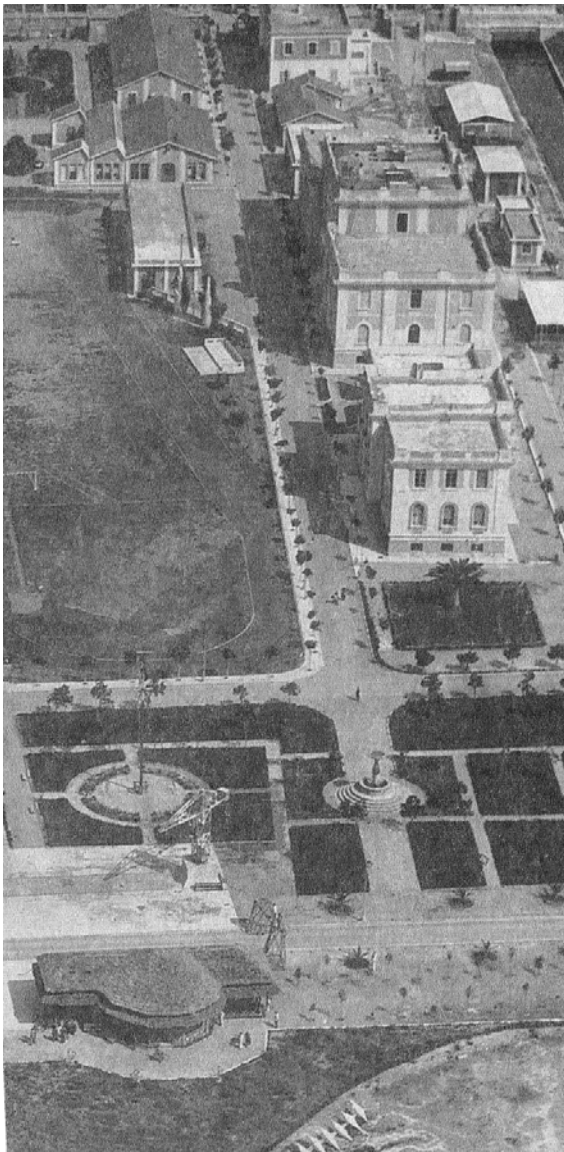
3. Ricostruzione della "spina" edificata dell'ex Idroscalo

Il sistema-"spina" consiste nella riproposizione, attraverso il recupero dei principali edifici superstiti e la ricostruzione – ovviamente in chiave contemporanea – dei fabbricati distrutti, dell'impianto originario di quello che, negli anni '20-30, era stato l'accesso "urbano" all'Idroscalo, con il viale di rappresentanza al centro e il *water-front* sul canale Glacis. Un sistema lineare trasversale, teso fra il Parco delle Crociere e le banchine d'imbarco, che all'epoca segnava il bordo e l'ingresso stesso della città e che oggi assumerebbe un ruolo di filtro e cerniera – morfologica e funzionale - tra la città "moderna" e il Parco delle Mura e del Fosso Reale, alle porte della città storica. La volumetria del complesso (corrispondente a quella dell'insediamento originario) è calcolata in 29.000 mc.

Relativamente ampia la gamma delle destinazioni d'uso compatibili: ricettivo, commerciale, direzionale, servizi di pubblico interesse, residenza. Come meglio evidenziato più avanti è in questo ambito in particolare, oltre che nella realizzazione e gestione delle attrezzature di ristoro e ludico-sportive previste nel Parco e all'interno della Rocca, che si prevede di attivare le necessarie sinergie con gli operatori privati, in grado di coprire, integrando i possibili finanziamenti pubblici, i costi complessivi dell'intera operazione.

In particolare, sono previsti i seguenti interventi:

- la demolizione di fabbricati esistenti allo stato di rudere per ca. 1.000 mc;
- il trasferimento in altra sede degli alloggi per dipendenti dell'Aeronautica (si può ad esempio ipotizzare l'ampliamento o il raddoppio dell'edificio esistente su Via Marconi, in fregio al Parco delle Crociere, sempre di proprietà del Demanio militare);
- il recupero di fabbricati esistenti per complessivi 6.000 mc;
- nuove edificazioni (seguendo l'impianto urbano originale) per ca. 23.000 mq;
- recupero del Viale centrale (pedonale), della viabilità lungo il Fosso Glacis e creazione di un parcheggio "verde" - con alberature e pavimentazione drenante - con accesso da Via Marconi (2.300 mq. ca).
- sistemazione degli spazi aperti (alberature, verde, pavimentazioni, illuminazione pubblica, arredo urbano).



Immagini della spina edificata dell'ex Idroscalo prime delle demolizioni belliche

Fasi e procedure d'intervento

Il presente studio di pre-fattibilità, ancorché chiaramente definito nelle opzioni-base e nel *lay-out* generale risultante dalla loro collocazione e reciproca integrazione sul territorio, costituisce il primo passo di un processo articolato di affinamenti tecnico-progettuali, verifiche e passaggi amministrativi, ricerca e messa in sinergia di risorse pubbliche e private.

Lo schema che segue costituisce una prima ipotesi di cronoprogramma ed evidenzia le possibili sovrapposizioni tra le varie fasi progettuali e procedurali, al fine di ridurre il più possibile i tempi tecnici da qui all'apertura dei cantieri.

Tempi e fasi che possono variare anche in relazione alla scelta che compierà l'A.C. di assumersi direttamente il compito della progettazione definitiva ed esecutiva delle opere pubbliche, ovvero di inserirle nel "pacchetto" delle opere in gara, affidandole cioè allo stesso soggetto aggiudicatario. Nella prima ipotesi – che garantisce un maggiore controllo da parte del Comune sulla qualità dell'operazione e consente di accelerare i tempi (circa 3 mesi rispetto allo schema allegato) - i costi delle progettazioni potrebbero comunque essere recuperati, ponendoli a carico dello stesso soggetto aggiudicatario.

1	Accoglimento da parte della A.C. – mediante parere espresso dalla Giunta – dei contenuti del presente studio	
----------	---	--

2	Approfondimenti tecnico-amministrativi e adozione V.U.	
2.1	Passaggi amministrativi:	
2.1.1	Avvio del procedimento di Variante Urbanistica art. 40 commi 8-20 L.R. 5/1995	
2.1.2	Inserimento dei contenuti strategici dello Studio nei documenti del Piano Strutturale	
2.1.3	Adozione della Variante Urbanistica da parte del C.C., osservazioni, contro-deduzioni e definizione dei contenuti della Variante mediante accoglimento di osservazioni d'ufficio	
2.2	Verifiche e approfondimenti: definizione delle condizioni di fattibilità della proposta	
2.2.1	Verifica dei contenuti dello Studio con la Soprintendenza ai B.A.A.S. di Siena	
2.2.2	Verifica delle condizioni di fattibilità idraulica del progetto di recupero e ampliamento del Fosso Reale	
2.2.3	Verifica dei finanziamenti pubblici attivabili (DOCUP, etc.)	
2.2.4	Messa a punto definitiva del <i>master plan</i>	
	Totale fase 2	3 mesi

3	Progettazione preliminare ed espletamento gara	
3.1	Definitivo accoglimento dello Studio di fattibilità e del <i>master plan</i> da parte dell'A.C.	
3.2	Progettazione preliminare delle opere:	
3.2.1	Progettazione preliminare delle opere idrauliche	2 mesi
3.2.2	Progettazione preliminare delle opere (individuazione puntuale delle opere e dei materiali, computo metrico estimativo, definizione degli oneri a carico del soggetto realizzatore) - definizione delle caratteristiche plani-volumetriche dei nuovi interventi edilizi; - progettazione preliminare delle oo.pp. - progettazione preliminare della struttura per spettacoli all'aperto; - redazione del Progetto "guida" per il recupero del complesso della Rocca e del sistema delle Mura (porte, passeggiata, collegamenti con l'edificio della ex Polveriera Guzman, etc.).	4 mesi

3.3	Gara	
3.3.1	Predisposizione dei bandi di gara e delle convenzioni tipo per: - progettazione definitiva ed esecutiva e costruzione degli edifici e delle opere pubbliche; - gestione servizi (noleggio barche, etc.)	1 mese
3.3.2	Espletamento della gara con aggiudicazione condizionata (da verificare)	12 mesi
	Totale fase 3	12 mesi

4.	Approvazione della Variante urbanistica	
-----------	--	--

5.	Completamento progettazione e rilascio Concessioni edilizie	
5.1	Elaborazione progetto definitivo	3 mesi
5.2	Rilascio Concessioni edilizie	1 mese
5.3	Elaborazione progetto esecutivo	3 mesi
	Totale fase 5	7 mesi

6.	Realizzazione delle opere	30 mesi
-----------	----------------------------------	----------------

Tempi complessivi dall'accoglimento della proposta al completamento dei lavori	52 mesi
---	----------------

Valutazione sommaria dei costi

N.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	QUANTITA'	COSTO			
			Opere pubbliche	Opere di proprietà pubblica da realizzare con contributo privato (da verificare)	Opere d'interesse pubblico (da definire e verificare titolo di proprietà, modalità di gestione, suddivisione oneri, etc.)	Opere d'interesse privato
1	SISTEMA DELLE MURA					
1.1	consolidamento e restauro delle antiche fortificazioni e riqualificazione della passeggiata	a corpo	€ 1.200.000,00			
1.2	recupero della porta e riuso degli ambienti annessi posti alla quota del Rivellino	a corpo		€ 400.000,00		
1.3	recupero del complesso del Rivellino ad usi turistico-espositivo-commerciali					
	consolidamento, restauro e adeguamento funzionale degli edifici esistenti	mc. 4500		€ 1.800.000,00		
	demolizione parti incongrue e ricostruzione di analogo volume a integrazione degli edifici esistenti	mc. 1500		€ 615.000,00		
	riqualificazione degli spazi esterni (pavimentazione, illuminazione pubblica, arredo urbano)	mq. 5000		€ 400.000,00		
	demolizione e ricostruzione del ponte pedonale tra la Rocca e la sponda orientale del Fosso Reale	a corpo		€ 75.000,00		
1.4	Attrezzature ricettive e di ristoro					
	Bastione Guzman: demolizione del fabbricato dell' asilo comunale e ricostruzione di analogo volume ad uso ricettivo	mc. 700		€ 217.000,00		
	Bastione Guzman: ritualificazione degli spazi esterni (pavimentazione, illuminazione pubblica, arredo urb.)	mq. 1300		€ 104.000,00		
	Rivellino: recupero di fabbricato esistente ad usi ricettivi (rif. Scheda 20)	mc 1500				€ 375.000,00
	Lungomare di levante: costruzione di ristorante- "rotonda" su palafitte	a corpo				€ 380.000,00
	Lungomare di levante: riqualificazione passeggiata (verde, ill. pubblica, arredii)	mq 4800	€ 288.000,00			

N.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	QUANTITA'	COSTO			
			Opere pubbliche	Opere di proprietà pubblica da realizzare con contributo privato (da verificare)	Opere d'interesse pubblico (da definire e verificare titolo di proprietà, modalità di gestione, suddivisione oneri, etc.)	Opere d'interesse privato
2	PARCO PUBBLICO ATTREZZATO DELLE MURA E DEL FOSSO REALE					
2.1	recupero e ripristino del "Fosso Reale"					
	demolizione di fabbricato esistente (rif. Scheda 15)	mc. 3900	€ 39.000,00			
	demolizione (e ricollocazione) dell'impianto di distribuzione carburante esistente	mc. 500	€ 7.500,00			
	interventi di sbancamento, dragaggio e realizzazione di nuovi tratti di canale a partire dal perimetro originale del "Fosso Reale"	a corpo	€ 600.000,00			
	interventi di manutenzione straordinaria dei tratti di canale esistenti	mq. 12000	€ 60.000,00			
2.2	realizzazione delle aree verdi del parco delle mura e del "Fosso Reale"					
	recupero delle aree sulla sponda occidentale del "Fosso Reale": smantellamento impianti sportivi e demolizione dei fabbricati esistenti (tennis-club, stadio comunale, uffici pubblici:rif. Schede 12-21-22)	mc. 5500	€ 55.000,00			
	recupero delle aree sulla sponda occidentale del "Fosso Reale": sistemazione spazi aperti (demolizione pavimentazioni esistenti, bonifiche, sistemazioni a prato, nuove piantumazioni, realizzazioni di percorsi pedo-ciclabili, illuminazione pubblica e arredo urbano)	mq. 16600	€ 996.000,00			
	recupero delle aree dell'ex-idroscalo sulla sponda orientale del "Fosso Reale":demolizione di fabbricato esistente (rif. Scheda 13)	mc. 300	€ 3.000,00			

N.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	QUANTITA'	COSTO			
			Opere pubbliche	Opere di proprietà pubblica da realizzare con contributo privato (da verificare)	Opere d'interesse pubblico (da definire e verificare titolo di proprietà, modalità di gestione, suddivisione oneri, etc.)	Opere d'interesse privato
	recupero delle aree dell'ex-Idroscalo sulla sponda orientale del "Fosso Reale": sistemazione spazi aperti (sistemazioni a prato, nuove piantumazioni, realizzazioni di percorsi pedo-ciclabili, illuminazione pubblica e arredo urbano)	mq. 18000	€ 900.000,00			
	realizzazione di n. 2 ponti pedo-ciclabili	a corpo	€ 60.000,00			
2.3	area attrezzata "fronte lagunare"					
	interventi di manutenzione straordinaria dei moli e delle banchine dell'ex idroscalo	mq. 1300	€ 91.000,00			
	recupero di fabbricato esistente ad usi turistico-commerciali (rif. Scheda 23)	mc. 220		€ 55.000,00		
	nuova costruzione : ristorante, chioschi ecc.	mc. 2500		€ 750.000,00		
	sistemazione spazi aperti (pavimentazioni, fascia verde, nuove piantumazioni, illuminazione pubblica e arredo urbano)	mq. 15000	€ 750.000,00			
2.4	nuove attrezzature ludico-sportive					
	demolizione fabbricati esistenti area ex-hangar (rif. Schede 17-18-19)	mc. 5500		€ 55.000,00		
	arena all'aperto (musica, cinema, spettacoli); la struttura comprende: gradonata per circa 850 posti, parterre per 650 posti, palco, attrezzature e servizi per lo spettacolo; spazi commerciali a piano terra (SUL= 900 mq.)	a corpo		€ 1.500.000,00		
	arena all'aperto: sistemazioni esterne (pavimentazioni, illuminazione pubblica, arredo urbano)	mq. 5000		€ 250.000,00		
	associazione canottieri-club nautico: recupero- adeguamento fabbricato esistente(rif.Scheda 16)	mc. 1200		€ 240.000,00		

N.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	QUANTITA'	COSTO			
			Opere pubbliche	Opere di proprietà pubblica da realizzare con contributo privato (da verificare)	Opere d'interesse pubblico (da definire e verificare titolo di proprietà, modalità di gestione, suddivisione oneri, etc.)	Opere d'interesse privato
	associazione canottieri-club nautico: nuova costruzione a integrazione del fabbricato esistente	mc. 1200			€ 360.000,00	
	associazione canottieri-club nautico: sistemazioni esterne (banchine, pavimentazioni, nuove piantumazioni, illuminazione pubblica, arredo urbano)	mq. 1500			€ 90.000,00	
	rilocalizzazione tennis-club lungo il viale centrale dell'ex-idroscalo: campi da gioco, sistemazioni esterne	a corpo			€ 370.000,00	
	rilocalizzazione tennis club: nuova sede e servizi	mc 3200				€ 960.000,00
	rilocalizzazione tennis club: palestra	mc 2700				€ 810.000,00
	piscina all'aperto: realizzazione vasca mq. 850; sistemazioni esterne	mc. 1400			€ 280.000,00	
	piscina all'aperto: recupero fabbricato esistente per servizi vari (rif. Scheda 14)	mc. 400			€ 120.000,00	
3	RICOSTRUZIONE "SPINA" EDIFICATA DELL' EX-IDROSCALO					
3.1	demolizione fabbricati esistenti (rif. Scheda 9)	mc. 1000				€ 10.000,00
3.2	consolidamento, restauro, ristrutturazione interna edifici esistenti (rif.Schede 6-10-11)	mc. 6000				€ 1.800.000,00
3.3	nuove costruzioni a completamento della volumetria preesistente	mc. 23000				€ 6.900.000,00
3.4	realizzazione di parcheggio alberato con pavimentazione drenante, illuminazione pubblica, arredo urbano	mq. 2300				€ 115.000,00
3.5	sistemazioni esterne: recupero del viale centrale, pavimentazioni, alberature, illuminazione pubblica, arredo urbano	mq. 4700				€ 235.000,00
			€ 5.049.500,00	€ 3.611.000,00	€ 4.07.000,00	€ 11.585.000,00
	TOTALE		€ 24.315.500,00			

PLANIVOLUMETRIA DI PROGETTO

SISTEMA DELLE MURA

- a - recupero della Porta Nuova e riuso dei locali annessi
- b - recupero del complesso della Rocca come Centro di promozione e commercializzazione dei prodotti tipici locali, sale conferenze, foresteria
- c - Museo dell'Idrovolante
- d - Museo ex polveriera Guzman (in via di realizzazione)
- e - attrezzature turistiche, ricettive e di ristoro
- f - recupero della Porta a Terra, riqualificazione degli spazi pubblici circostanti e del percorso verso la Rocca

PARCO PUBBLICO ATTREZZATO DELLE MURA E DEL FOSSO REALE

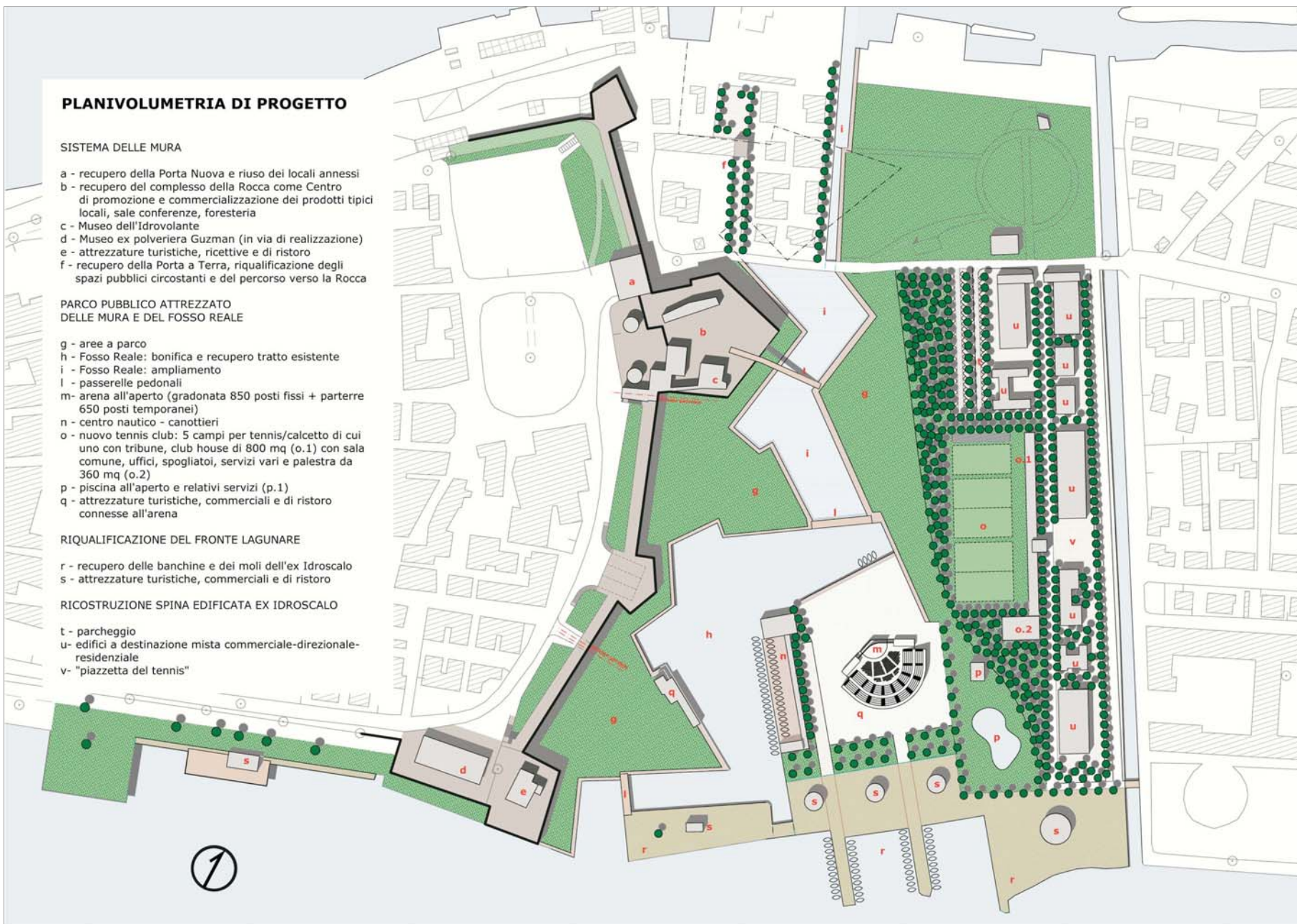
- g - aree a parco
- h - Fosso Reale: bonifica e recupero tratto esistente
- i - Fosso Reale: ampliamento
- l - passerelle pedonali
- m - arena all'aperto (gradinata 850 posti fissi + parterre 650 posti temporanei)
- n - centro nautico - canottieri
- o - nuovo tennis club: 5 campi per tennis/calciotto di cui uno con tribune, club house di 800 mq (o.1) con sala comune, uffici, spogliatoi, servizi vari e palestra da 360 mq (o.2)
- p - piscina all'aperto e relativi servizi (p.1)
- q - attrezzature turistiche, commerciali e di ristoro connesse all'arena

RIQUALIFICAZIONE DEL FRONTE LAGUNARE

- r - recupero delle banchine e dei moli dell'ex Idroscalo
- s - attrezzature turistiche, commerciali e di ristoro

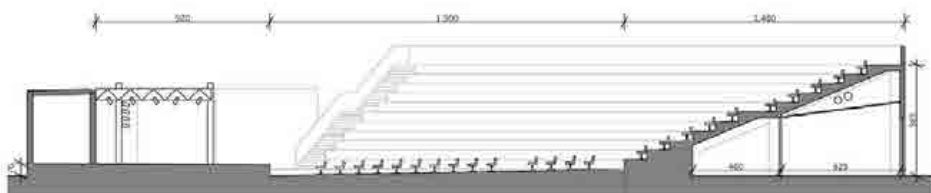
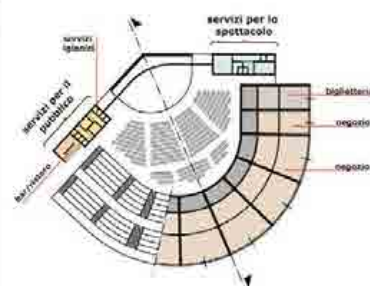
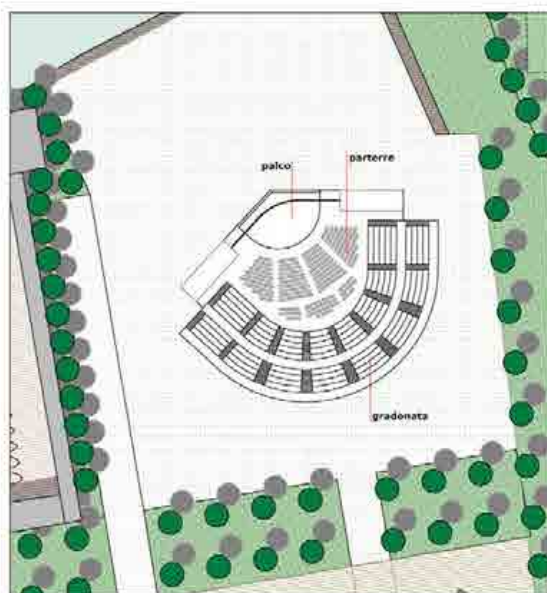
RICOSTRUZIONE SPINA EDIFICATA EX IDROSCALO

- t - parcheggio
- u - edifici a destinazione mista commerciale-direzionale-residenziale
- v - "piazetta del tennis"

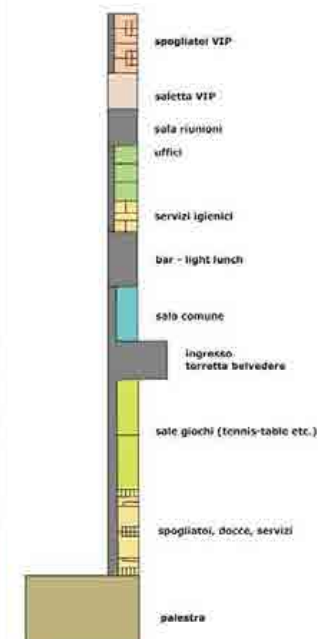
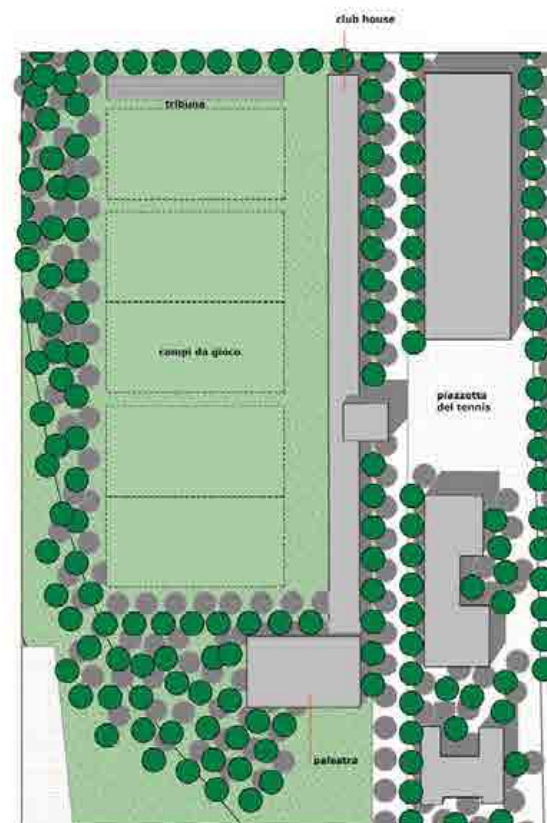


SCHEMI FUNZIONALI

arena all'aperto



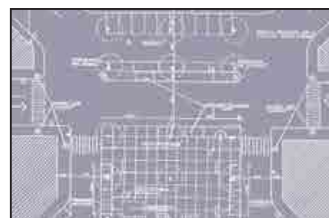
tennis club



3. PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE DI SPAZI URBANI ESISTENTI

Progetti per quattro piazze a Firenze

Projects for four squares in Florence



I progetti affrontano una gamma di situazioni
The projects concern quite different and emblematic
estremamente diversificata ed emblematica:
situations:

- **una grande e importantissima piazza storica,**
- a big and very important historical square, Piazza
Santa Maria Novella;
Santa Maria Novella;
- **una piazza-cerniera fra la viabilità urbana ed**
- a hinge-square between urban and extraurban
extraurbana (proveniente dalle colline di
roads (from the Fiesole hills), Piazza delle Cure;
Fiesole), Piazza delle Cure;
- the access square to an urban railway stop, Piazza
- **il piazzale d'accesso a una fermata ferroviaria**
L. A. Muratori;
- urbana, Piazza L. A. Muratori;**
- a district square, Piazza L. Nobili.
- **una piazza di quartiere, Piazza L. Nobili.**

Committente: Comune di Firenze

Gli elaborati progettuali presentati illustrano le proposte di riqualificazione di quattro spazi pubblici (Piazze S. M. Novella, delle Cure, L.A. Muratori e L. Nobili) di Firenze. Essi costituiscono, nonostante l'eterogeneità delle situazioni che investono e delle soluzioni proposte, un "progetto complessivo" di riqualificazione della città, di cui Piazza S. M. Novella e Piazza delle Cure costituiscono le "emergenze" – e quindi gli interventi "straordinari" –, Piazza L.A. Muratori e Piazza L. Nobili il "tessuto di base" – e dunque gli interventi "ordinari": la "regola", applicabile in modo pervasivo.

I quattro progetti rappresentano pertanto interventi fra loro strettamente connessi che si legittimano non solo in riferimento al contesto ma anche reciprocamente rispetto ad un programma, il quale non può non cogliere l'urgenza di indicare soluzioni a problemi gravi e eccezionali come il degrado di S. M. Novella e la congestione di Piazza delle Cure, e di proporre un metodo di lavoro valido per ampie fasce urbane, esemplificato, appunto, sia dal progetto di creare uno spazio pedonale in Piazza Nobili, sia da quello di razionalizzazione e "abbellimento" di Piazza Muratori, ovvero dell'area antistante la stazione regionale dello Statuto. Questi due ultimi interventi, dal costo estremamente contenuto –non superano i 150 milioni di lire – possono infatti essere ripetuti facilmente in altre situazioni e produrre così, con un investimento minimo, una significativa e diffusa riqualificazione urbana. In quest'ottica, particolare importanza rivestirà la scelta, l'individuazione dei luoghi su cui operare. Bisognerà cioè agire, come nella pratica dell'agopuntura, con precisione e d'efficacia in determinati "punti nevralgici", nei luoghi cioè in grado di produrre effetti "rigenerativi" su porzioni urbane il più ampie possibile.

Gli interventi proposti, inoltre, per la loro visibilità e facilità di esecuzione, sono in grado, meglio di altri, di rendere manifesto il progetto più complessivo e di lunga durata di garantire vivibilità e qualità a tutti i settori urbani che compongono la Città.

Dare visibilità è in effetti operazione di grande importanza perché induce gli stessi abitanti ad essere più consapevoli e attenti alla qualità urbana, e dunque ad iniziare, loro stessi, a operare per "costruirla" e mantenerla.

Nei progetti di seguito illustrati, si può individuare anche un altro obiettivo comune, cioè quello di favorire il ricorso ai mezzi di mobilità alternativi alle auto, in primo luogo il trasporto pubblico, rendendo il suo passaggio meno traumatico – ad esempio in Piazza S. M. Novella ha generato il proliferare di transenne di varia forma e tipo che contribuiscono fortemente al degrado – oppure creando come nelle Piazze delle Cure, Nobili e Muratori, alcune "stazioni" qualificabili e ben identificabili i cui l'uso e l'attesa del mezzo pubblico siano resi più confortevoli e agevoli proprio dal miglioramento della qualità formale e prestazionale del luogo di attesa, in prossimità del quale dovrà essere possibile lasciare la bicicletta o il ciclomotore, telefonare, comprare un giornale e sedersi protetti dagli alberi.

Per Piazza Santa Maria Novella, uno dei luoghi di maggior valore storico architettonico della Città, ormai in uno stato di inaccettabile degrado, il progetto in particolare si propone di restituire armonia alla Piazza "ripulendola" dai molti elementi che la affollano e la

dequalificano, così da far risaltare la qualità straordinaria dello spazio e degli edifici che lo determinano.

In primo luogo, quindi, è prevista l'eliminazione dell'asfalto, degli elementi di arredo urbano come i chioschi, che hanno incongrua localizzazione e conformazione, e delle varie transenne che la ritagliano. Il percorso stradale – riservato ai mezzi pubblici e di soccorso – verrà infatti definito dalle diverse quote della pavimentazione in pietra macigno.

A completamento del progetto è prevista anche la sostituzione del giardino, che nella forma attuale è stato realizzato dopo la metà degli anni trenta, con una pavimentazione uguale a quella prevista per il resto della Piazza. L'eliminazione del giardino e l'omogenea pavimentazione uguale in pietra, oltre a permettere una migliore fruibilità dello spazio, conferisce "ordine" e "pulizia" al luogo da cui emergono con forza la facciata Albertiana della Chiesa e il loggiato dell'Ospedale di San Paolo.

L'obiettivo principale del progetto di riqualificazione della Piazza delle Cure – di origine ottocentesca, essendo stata prevista dal Progetto di Ampliamento della Città del Poggi, anche se gli edifici che la circondano sono più tardi – è quello di recuperare questo importante luogo urbano a spazio pubblico attrezzato per la sosta ed il passeggio dei pedoni. La morfologia, la collocazione eritoriale e le funzioni già esistenti la rendono un luogo strategico su cui operare.

La Piazza, di dimensioni analoghe a Piazza Santa Croce, progettata alberata su una superficie calpestabile di circa 4500mq. costituirà una presenza significativa e di grande rilievo morfologico nella città. È un intervento consistente e di non trascurabile impegno, anche finanziario, ma è diretto a costituire un importante luogo centrale in una estesa e popolata zona della Città che, allo stato attuale, è completamente priva di spazi pubblici di aggregazione.

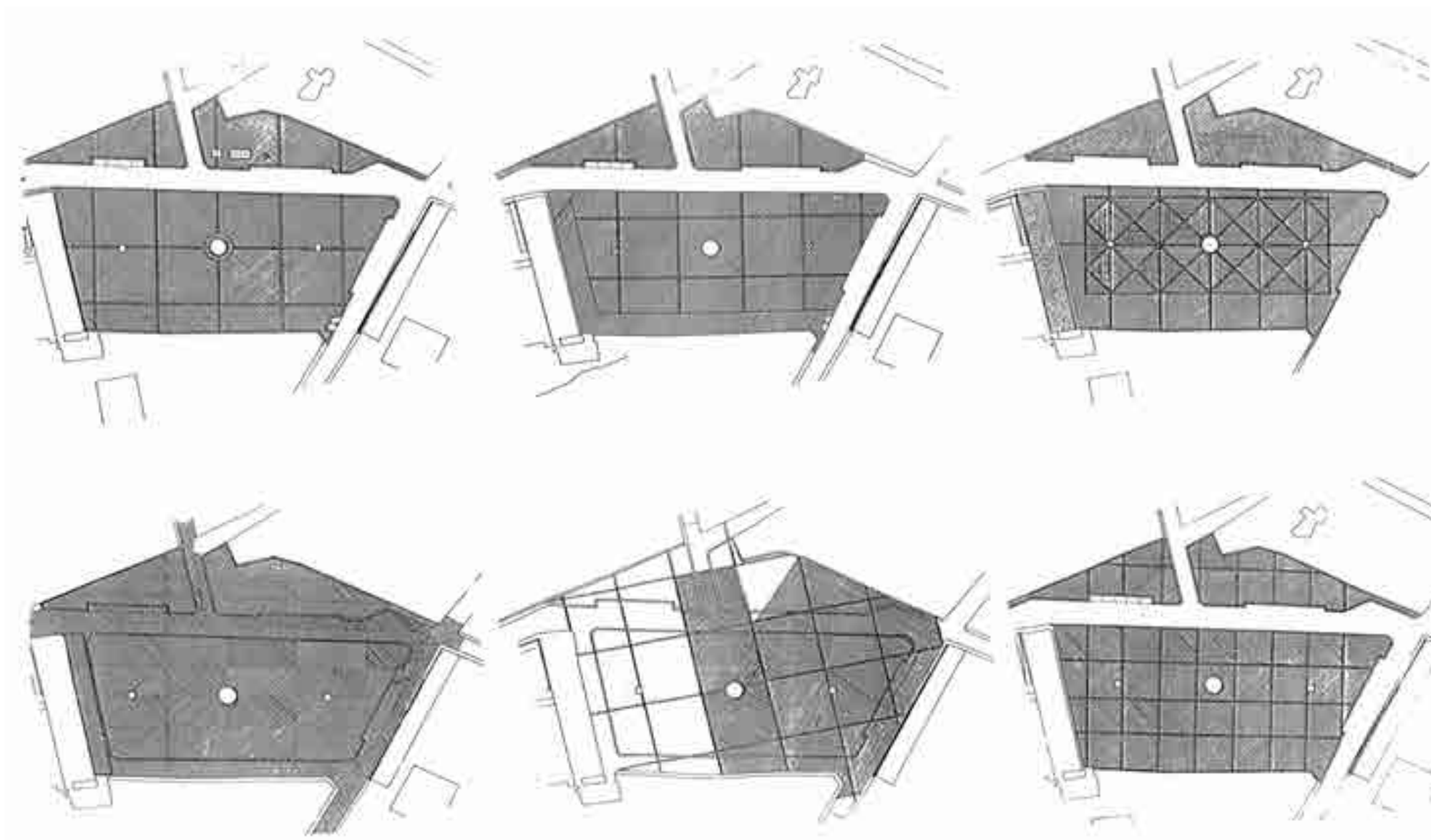
In Piazza Leopoldo Nobili, collocata lungo l'asse di Via Guglielmo Marconi, nella zona di Campo di Marte, è invece previsto un intervento molto contenuto e limitato ma non per questo di minor interesse; proprio per la sua "limitatezza" può essere replicato in altre zone. In uno "slargo" oggi interamente destinato alla sosta e alle manovre delle auto è stato progettato un piccolo spazio alberato di 500 mq, riservato ai pedoni e attrezzato in vario modo (pensilina per la fermata degli autobus, panchine, edicola, cabine telefoniche, illuminazione da area pedonale e spazi per il parcheggio di biciclette e motocicli), che potrebbe costituire la prima realizzazione di un sistema diffuso di luoghi "abitabili" facilmente accessibili distribuiti nelle zone periferiche della Città.

Per Piazza L. A. Muratori infine, il progetto elaborato essenzialmente prevede una razionalizzazione di quello che già, almeno in parte, esiste: l'ampliamento della zona alberata centrale. Questa semplice operazione, insieme ad una più logica disposizione delle soste e dei percorsi dei mezzi pubblici, è però sufficiente a conferire dignità urbana al luogo e, con ciò, a valorizzare una attrezzatura pubblica importante come una Stazione ferroviaria.



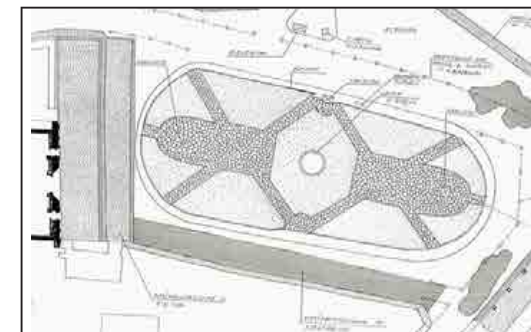
Immagini attuali delle piazze interessate:
S. Maria Novella, Cure, Nobili, Muratori

Piazza Santa Maria Novella



Prove di pavimentazione

Piazza Santa Maria Novella



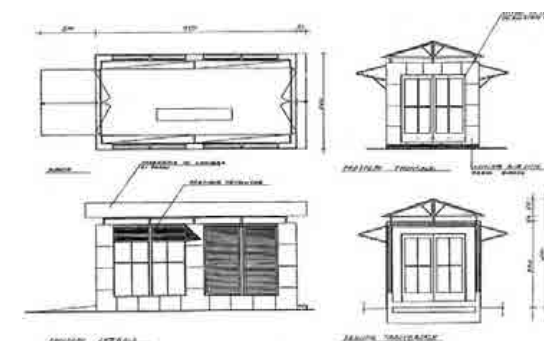
Planimetria stato di fatto

Il progetto prevede la ripavimentazione in lastrico di pietra macigno della storica piazza, riproponendo il tema geometrico del quadrato, su cui è impostato il disegno della facciata albertiana della chiesa di Santa Maria Novella, come elemento generatore anche del disegno a terra.

La necessità di mantenere il percorso degli autobus esistente è risolta introducendo diversi livelli di pavimentazione. Edicola dei giornali, chiosco delle bibite e cabine telefoniche sono riprogettate ad hoc e concentrate in una zona più defilata della piazza, liberando la prospettiva principale segnata dai due obelischi del Giambologna.

L'arredo della piazza è infine completato da semplici e solide panchine in pietra, anch'esse realizzate su disegno.

Progetto di nuova edicola



Planimetria di progetto

Piazza delle Cure

Planimetria stato di fatto



Planimetria di progetto

Traffico snodo viario, la piazza, con il suo mercato, è anche il fulcro vitale del quartiere: due aspetti oggi in conflitto tra loro. Razionalizzando i flussi della circolazione veicolare è possibile unificare e ampliare la zona pedonale, mantenendo invariato il numero di posti auto e aumentando quelli per motorini e biciclette. Nuove alberature, una pavimentazione in porfido e la riorganizzazione del mercato contribuiranno a conferire al luogo una nuova immagine di qualità.

Assonometria di progetto



Importo dei lavori: Lit. 1.300.000.000

Piazza Leopoldo Nobili

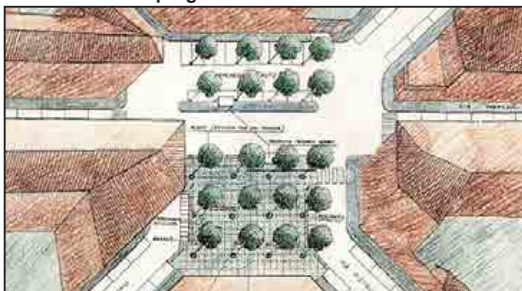
Planimetria stato di fatto



Planimetria di progetto

Il progetto, che indica un metodo di intervento ripetibile, si propone - attraverso una semplice e poco onerosa razionalizzazione dell'uso del suolo pubblico, della circolazione e della sosta, l'uso di una pavimentazione diversa dall'asfalto e di un'adeguata alberatura - di trasformare uno snodo viario senza qualità in uno spazio di relazione, in parte pedonalizzato, in grado di cambiare in modo significativo l'immagine e la vivibilità di un intero quartiere.

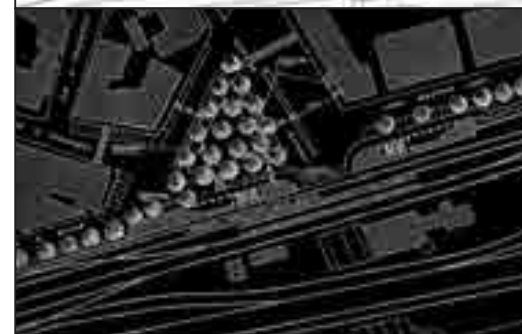
Assonometria di progetto



Importo dei lavori: Lit. 115.000.000

Piazza L. A. Muratori

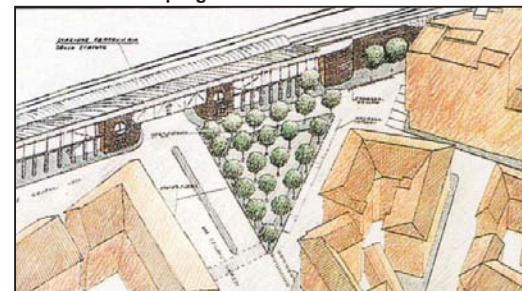
Planimetria stato di fatto



Planimetria di progetto

Il criterio progettuale assunto per la sistemazione di piazza Muratori è quello di ridurre le superfici asfaltate a vantaggio dello spazio pedonale alberato al centro, così da creare, in luogo dell'attuale spartitraffico, uno spazio pubblico di qualità adeguato alla presenza della stazione ferroviaria di Firenze Statuto. Parcheggi, sosta taxi e fermata degli autobus sono riposizionati in modo da rendere più agevole l'interscambio fra le varie modalità di trasporto.

Assonometria di progetto



Importo dei lavori: Lit. 140.000.000

Piazza Garibaldi a Lerici

Piazza Garibaldi at Lerici



Concorso nazionale.

Nation-wide contest.

Gli elementi costitutivi principali del progetto

The main elements of the project are the “stage sono la “spina” di bordo, struttura in legno che da una lato fa da schermo alla strada e dall’altro raccoglie e unifica in un sistema articolato i servizi prima dispersi nella piazza (punto di ristoro, fermata autobus, telefoni pubblici); un room, bus stop, public telephones); a “gazebo-“gazebo-belvedere”, luogo privilegiato di sosta, viewpoint”, a privileged stop, shelter and view point riparo e vista (da una posizione rialzata) del (from a raised position) on the Golfo dei Poeti, and Golfo dei Poeti e la sistemazione del verde, con besides an “orange garden” at the “stage wing” and un “giardino degli aranci” presso la “spina” di a small pine-wood in front of the sea.

bordo e una piccola pineta di fronte al mare.

Committente: Comune di Lerici (Ente banditore)

Piazza Garibaldi, nonostante sia prospiciente il mare - anzi: essendo stata essa stessa porto e mare - ha assunto, a seguito delle meno antiche crescite edilizie, la conformazione di un luogo più chiuso e interno nella essenziale struttura morfologica di Lerici: uno spazio centrale, ampio e naturalmente riparato, ma privo di una chiara identità e funzione nel contesto urbano. E in questo modo crediamo si presenti anche rispetto ai flussi frenetici della fruizione turistica, che ritmicamente vagano "su e giù" lungo la passeggiata a mare, quasi senza possibilità di trovare gradevoli alternative per la sosta, la quiete e il "riparo", e più in generale, una diversa e più articolata possibilità di fruizione della stessa passeggiata a mare. Ed è proprio a questo bisogno - che nasce sia dalla struttura edilizia sia dai nuovi modi d'uso - che il progetto vuole dare serie e realistiche risposte, valorizzando innanzitutto il senso e il carattere latente del luogo: antico porto, antico - e nuovo - "riparo" dunque, ma non più per i troppo retorici galeoni..

Gli elementi

I principali elementi costitutivi del progetto sono:

- **la strada carrabile** prevista con una sezione ridotta, una pavimentazione in pietra e un andamento dolcemente curvilineo. Alle auto è concesso di passare, ma lentamente come è obbligatorio dovendo attraversare un'importante area pedonale e come volutamente impone una pavimentazione irregolare e una sezione ridotta. Questo cambiamento dei caratteri della strada può essere progressivamente estesa alla zona dei giardini sul lungomare, che è quella di più intenso uso e frequentazione.
E' stato inoltre previsto che la quota di imposta della strada (così come della parte della Piazza da essa interessata) venga abbassata nella parte centrale così da ridurre notevolmente i dislivelli attualmente esistenti nella parte nord e determinare uno spazio più unitario.
- **La "spina" di bordo**, struttura in legno per esterni che si configura come elemento "doppio" sia strutturalmente - in quanto costituito da due elementi lineari interconnessi - ma soprattutto morfologicamente e funzionalmente. E' infatti, da un lato, un "bordo" alla strada carrabile - sia pure permeabile e che alterna "schermature" e "aperture", - e dall'altro un complesso e articolato sistema di servizi e attrezzature, che raccoglie e "unifica" i cassonetti per i rifiuti urbani, i telefoni pubblici, la pensilina per l'attesa degli autobus, il piccolo ristoro, prima dispersi casualmente nella Piazza, fino al colorito e profumato "giardino degli alberi da frutto (aranci)".
La struttura in legno è prevista facilmente smontabile in ogni sua parte così da poter essere di facile manutenzione e riparabilità. Le parti - limitate - che devono avere coperture impermeabili (come la pensilina di attesa per l'autobus) sono di doghe di legno sormontate da lastre di vetro. Le pavimentazioni, in solide "traversine" di legno naturale, sono infine previste opportunamente isolate su fondi permeabili in modo da poter tranquillamente resistere all'acqua e alle intemperie. La realizzazione di queste pavimentazioni, di esclusivo uso pedonale, ha inoltre costi contenuti e comunque decisamente compatibili con le pavimentazioni in pietra.

- **il gazebo - belvedere**, leggera costruzione in legno, protetta con legno e vetro, che costituisce un privilegiato luogo di riparo, sosta e veduta del Golfo dei Poeti da una posizione rialzata, al di sopra lo dello scorrere dei passanti. La collocazione, "a guardare il mare", con i pini come fondale interno, segna l'incrocio tra la "passeggiata" e la Piazza.

- **Le terrazze sul mare**, strutture in legno protette da schermi in doghe di legno, collocate sui frangiflutti, ripropongono per Lerici la necessità di riconfigurare il bordo sul mare. Questo intervento, da attuare con particolare attenzione per l'ambiente, può produrre effetti di riqualificazione urbana più ampi dello specifico luogo di intervento, alleggerendo l'intensità d'uso dello spazio attuale e conferendo una interessante varietà di situazioni, spazi e punti di vista.
Alcune di queste "terrazze" potrebbero inoltre ospitare anche zone per il ristoro, liberando i luoghi più congestionati.

- **Il verde** è una componente molto forte della configurazione attuale del fronte a mare di Lerici. Il progetto mantiene sostanzialmente immutato l'assetto vegetazionale della Piazza operando solo alcune ricollocazioni degli alberi esistenti. Lo stesso ridisegno della "pinetina" verso il mare può essere meglio adattato all'esistente a seguito di un attento rilevamento dello stato di fatto.
Unica significativa modificazione è l'introduzione di un grande "oggetto verde", il giardino degli alberi da frutto (aranci), che vuole riportare nel complesso e articolato ambiente arboreo della Lerici attuale anche la presenza di un qualcosa che sia più "domestico e raccolto", ma anche più "chiaro e forte".

- **Le strutture per il ristoro all'aperto**, sono certamente una chiara esigenza funzionale e risultano anche utili ad animare e rendere vitale e piacevole lo spazio urbano. Il loro intenso proliferare sta però creando effetti opposti, cioè un impoverimento della qualità della scena urbana. E' quindi di assoluta necessità elaborare una seria proposta per queste attrezzature.
Il progetto "Piazza riparata" propone strutture in doghe di legno naturale o verniciato secondo precisi abachi (vedi esemplificazioni nei particolari costruttivi) e una gamma di colori prestabiliti. Sono qualcosa che appare forse meno precario degli attuali "tendoni" - anche se previste facilmente smontabili - ma certamente di maggior qualità e decoro ambientale e urbano. Anche le coperture, quando ammesse, devono essere realizzate in legno e vetro, o stoffe impermeabili, purché interne a un sistema di doghe di legno semplice e riconducibile ad un unico codice formale.

L'arredo urbano, la scultura "albero" e l'illuminazione

Anche gli elementi che costituiscono l'arredo urbano sono pensati strettamente interconnessi col progetto complessivo. Si usano gli stessi materiali con i loro colori naturali.

Tutto ha forme semplici ed essenziali come bene indicano i "blocchetti" di marmo bianco, destinati alle sedute, che evocano l'origine del materiale e improbabili scogli., oppure gli involucri, in doghe di legno,

proposti per i cassonetti, che conferiscono qualità e dignità a elementi, solitamente fonti di degrado visivo.

A completare l'arredo della Piazza è prevista - ma non disegnata - una scultura "albero del vento e della luce" da far realizzare ad artisti contemporanei.

L'illuminazione infine è affidata a un sistema misto che tende a creare effetti differenziati per intensità, direzione e colore; essa prevede:

- lampioni da terra, in ferro verniciato e vetro bianco, prevalentemente disposti lungo la strada carrabile e lungo la passeggiata a mare;
- riflettori direzionati, per mettere in risalto le parti più significative della scena urbana come la Chiesa di Rocco, la piazzetta rialzata, ecc.;
- luci da terra, in ferro verniciato e plastica bianca infrangibile, nel "giardino degli aranci" e sotto la magnolia, per creare effetti particolari di luce.

Suggerimenti: la riqualificazione delle quinte edilizie

La riqualificazione dei fronti edilizi è di grande importanza ed è necessario prevedere un controllo nell'uso del colore, dei materiali e delle tecniche di intervento. In particolare è necessario elaborare un progetto dettagliato per le insegne che, in sintonia con le scelte già illustrate, devono avere supporti in legno verniciato, dimensioni contenute entro certi margini di variazione prestabiliti, e un sistema di imposta unificato. Le stesse modalità di illuminazione devono essere unificate e rispettose del luogo e della tessitura minuta degli edifici.

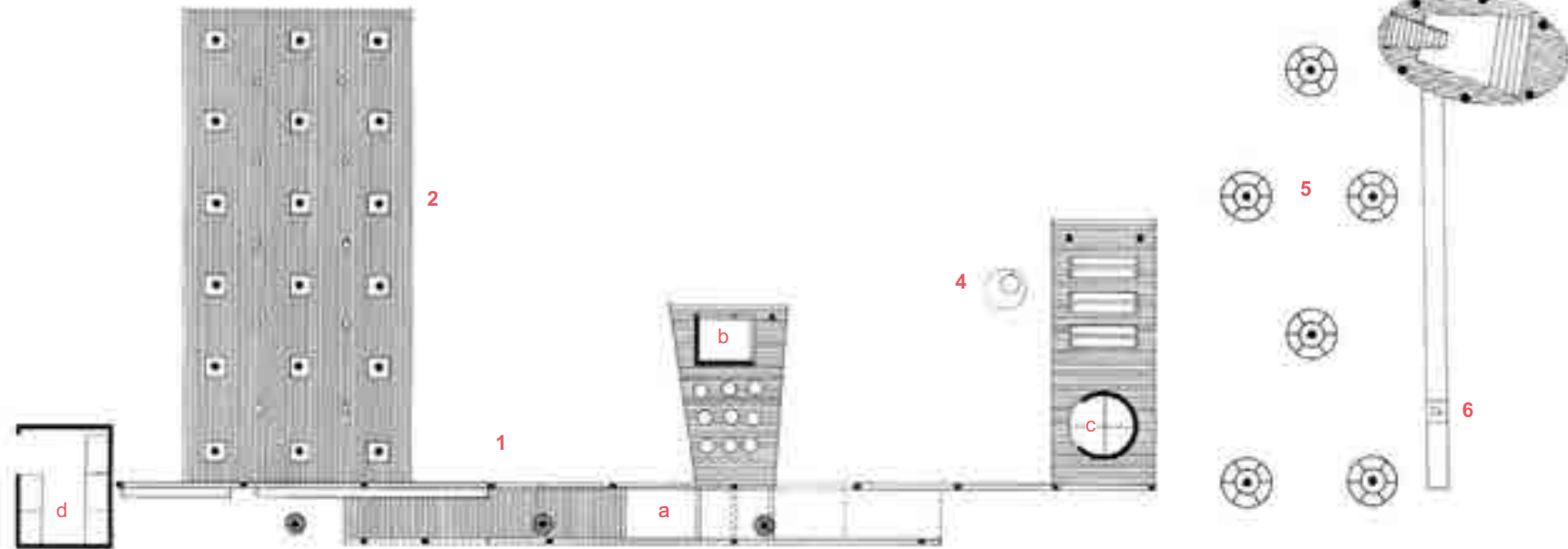
Tema di particolare rilievo è infine quello dei più recenti e incongrui ampliamenti edilizi, spesso in forte contrasto con i caratteri degli edifici. come è evidente nel caso della Banca e del Ristorante ad essa immediatamente vicino. Si ritiene che riproporre un attento uso del legno, anche sotto la forma di "quinte" in doghe verniciate - dello stesso colore delle persiane dell'edificio - (come nel caso della Banca in cui il progetto fornisce una esemplificazione di intervento), possa essere un modo realistico e fattibile per restituire ordine e omogeneità al tessuto edilizio e alla scena urbana.



Veduta di Piazza Garibaldi, oggi

Planimetria delle principali strutture

1. "Spina" di bordo
- a - fermata autobus;
- b - chiosco bar;
- c - posto telefonico pubblico;
- d - punto raccolta differenziata RSU
2. "Gazebo-belvedere"
3. Giardino degli aranci
4. Fontana
5. Boschetto di pini
6. Monumento a Garibaldi (nuova collocazione)



Prospetto sulla strada

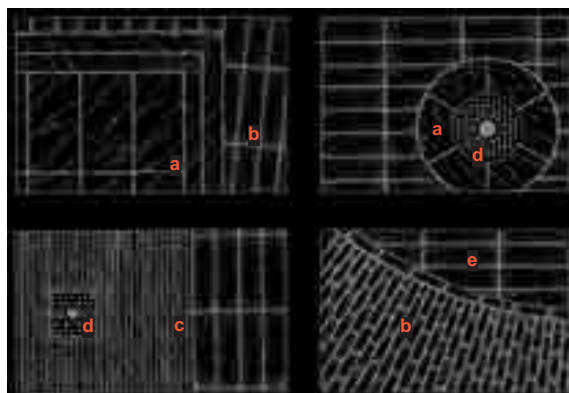
Vedute prospettiche



La "Spina" di bordo



Il giardino degli aranci



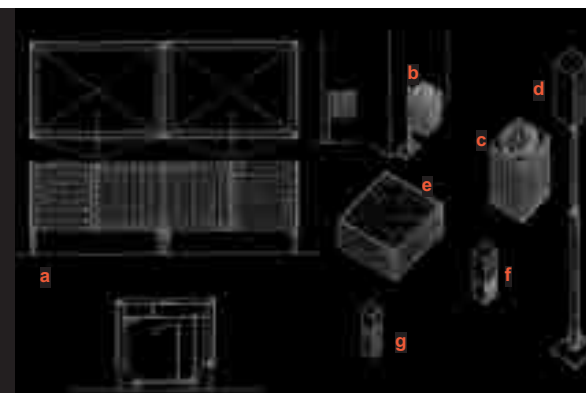
Le pavimentazioni

a - Marmo bianco; b - Pietra arenaria grigia martellinata (cm. 100 x 30 x 12); c - Legno a doghe per esterni; d - Griglia salvaradici in ghisa; e - Pietra arenaria "macigno" (cm 40 x 18 x 12)



Elementi di riqualificazione ambientale

a - "Pontile" coperto per le attività di ristoro all'aperto; b - Modello di brise-soleil per gli sporti esterni delle attività commerciali-direzionali al piano terra degli edifici prospettanti su Piazza Garibaldi

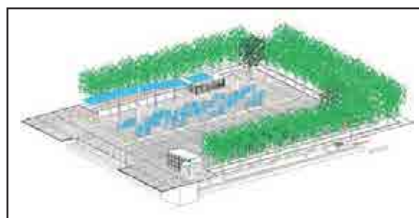


Elementi di arredo urbano su disegno

a - Schemo in legno per cassonetti; b - Gettacarte; c - Gettacarte da terra; d - Lampione in ferro e vetro bianco; e - Sedute in marmo bianco; f - Dissuasore luminoso in ferro e plastica; g - Dissuasore in acciaio e marmo

Parcheggio interrato e sistemazione di Piazza Matteotti

Underground parking area and arrangement of Piazza Matteotti



Piazza Farini, oggi Matteotti, realizzata alla fine dell'800, appare oggi snaturata dalla presenza XIX century, is altered by an asphalted parking area d'un parcheggio asfaltato che ne occupa interamente lo spazio centrale.

According to the project the parking will be laid underground on two levels, since it aims at the revitalization of the square with interventions as della piazza intervenendo sia sulla far as paving and fittings are concerned. There will pavimentazione, sia sull'arredo, sia con la also be new service structures (kiosks, services realizzazione di nuove strutture di servizio and vertical connections with the parking (chioschi, servizi e collegamenti con underneath). l'autorimessa sottostante).

Premessa: la formazione della piazza

Piazza Farini, oggi Matteotti, fu realizzata alla fine dell'ottocento contemporaneamente alla costruzione del Palazzo Politeama Verdi. La costruzione dell'edificio, avvenuta fra il 1888 e il 1892, e della relativa piazza, segnò la formazione del nuovo centro urbano di Carrara.



Palazzo Politeama Verdi

Il Politeama Verdi con la sua enorme facciata, lunga 72 metri per 20 di altezza, è l'edificio più importante della città. Insieme alla caserma di Cavalleria Dogali, all'asilo Garibaldi e alle scuole elementari Saffi, costituiscono i principali interventi di modernizzazione e ampliamento della città di Carrara. Questi edifici hanno dimensioni e strutture eccezionali, e rappresentano i "monumenti" della città borghese. Con queste realizzazioni il concetto stesso di edificio pubblico, fino ad allora riconducibile essenzialmente alla chiesa e, in parte, al palazzo comunale, muta profondamente e si arricchisce di nuovi connotati e aggettivazioni. Gli interventi per realizzare teatri, scuole, asili, ospedali e caserme assumono una rilevanza dimensionale e formale tale da segnare la formazione del moderno concetto di attrezzature e servizio sociale e collettivo: gli interventi sono tutti dell'allora Ingegnere comunale Leandro Caselli, di origine piemontese ed allievo dell'Antonelli, del quale ripropone non solo le eccezionali tecniche costruttive, ma anche l'idea della grande scala e dello specifico rapporto esistente fra intervento architettonico e città.

La piazza Farini fu progettata nel 1891 su un'area adibita in passato a cimitero cittadino. Di impianto regolare, ha una superficie due volte più grande di piazza Alberica e appena realizzata si configurò subito come il nuovo centro sociale e commerciale della città. Essa è anche il segno dell'indipendenza della nuova Carrara dal centro storico. Lo stesso edificio del Politeama ha, emblematicamente, la

facciata rivolta a sud, in direzione opposta alla città vecchia, a guardare verso il futuro "Viale della Marina". Fino allora, per tutto il corso dell'ottocento, si era avuto semplicemente uno slittamento del centro verso sud, con l'allargamento del suo perimetro alla zona del teatro Animosi, ma la piazza Alberica e dell'Accademia (ancora dentro la ex cinta muraria) continuano a funzionare come



La piazza agli inizi del secolo

fondamentali poli di aggregazione sociale e culturale. Il centro della città era divenuto la zona di margine fra il vecchio centro storico e la nuova città in costruzione: mediazione fisica tra il centro storico in via di marginalizzazione e la nuova città in espansione ancora incapace di esprimere la sua totale autonomia.

La stessa zona intorno al Teatro degli Animosi è a ridosso della vecchia porta e in stretto legame morfologico e funzionale con piazza Alberica, rispetto alla quale non si struttura come spazio pubblico alternativo, ma ne rappresenta una gemmazione morfologicamente e dimensionalmente incerta, col teatro orientato verso la città vecchia. Il caffè Elvetico, del teatro, uno dei più importanti della città, aveva, quasi simbolicamente, due ingressi, uno dalla piazza Alberica ed uno dalla piazza del teatro.

L'espansione urbana di Carrara si conclude sostanzialmente negli ultimi anni dell'ottocento con la completa realizzazione di piazza Farini che, nel 1897, viene per la prima volta alberata con un duplice filare di lecci e sistemata con aiuole. Da allora gli interventi sono essenzialmente di qualificazione ambientale o di completamento edilizio.

La configurazione urbana, sia morfologica che funzionale, è definita e registrerà in seguito solo alcune modificazioni, per altro incongrue, nel corso degli anni Sessanta del XX secolo.

Lo stato attuale e il progetto

Piazza Farini, oggi Matteotti, ha perso molto della sua identità storica e la qualità dello spazio è compromessa dall'uso improprio che ne viene fatto. L'area antistante il teatro, ora asfaltata, è completamente invasa dalle macchine, e questo la declassa da luogo deputato all'incontro e alla vita cittadina, ad anonimo contenitore di auto in sosta.

Il progetto, che prevede la costruzione di un parcheggio interrato a due piani, ha, anche, lo scopo di "liberare" la superficie della piazza in modo da restituire un ruolo più consona alla sua vocazione storica.

L'accesso al parcheggio sotterraneo è previsto da via Mazzini, per mezzo di una rampa situata sul lato sud della piazza, mentre l'uscita è situata su via Massimo D'Azelio ed avviene attraverso una rampa posta su via Roma; questo permette di non alterare gli attuali sensi di marcia e di non creare intralcio al normale flusso del traffico.

Il parcheggio verrà realizzato nel pieno rispetto dell'alberatura esistente sulla piazza e degli edifici circostanti, mediante "setti" prefabbricati la cui posa in opera permette di ridurre l'area di scavo allo stretto necessario. Il primo piano interrato ha una superficie di circa 2 530 mq e conta 90 posti auto disposti a pettine, il secondo, al quale si accede per mezzo di una rampa situata sotto quella d'ingresso dalla piazza, ha una superficie di circa 2 400 mq e 90 posti auto. La superficie totale del parcheggio è di circa 4 930 mq e i posti auto complessivi sono 180.

I riferimenti dimensionali e geometrici adottati per il parcheggio sono:

- dimensioni posti auto:	m. 2,40 x 5,00
- sezione corsie posti auto:	m. 5 / 5,50
- larghezza rampe:	m. 3,0
- pendenza rampe (senso unico):	19 %
- altezza libera parcheggio:	ml.2,40(sottotrave:ml. 2,00)

Ai sensi del D.M. 1/2/1986 il parcheggio in questione è da considerare come un' "autorimessa sotterranea isolata chiusa". Esso è suddiviso in due compartimenti antincendio corrispondenti ai due piani, ciascuno di superficie non eccedente i 2 500 mq. Pertanto, non essendo richieste particolari precauzioni, gli impianti antincendio sono di tipo manuale.collegamenti verticali (scale e ascensore) sono posti sui lati nord e sud del parcheggio per permettere un facile deflusso da qualsiasi punto, e sono accessibili attraverso disimpegni a tenuta di fumo.

Si precisa che i posti auto sono da cedere in diritto di superficie ai residenti del centro di Carrara, oppure a chi ha attività commerciali, questo permette di liberare le strade e la piazza proprio dalle auto che tendono a stazionare più a lungo.

E' così possibile realizzare spazi pedonali e/o lasciare lo spazio per la sosta a rotazione più rapida delle auto. La realizzazione dell'intervento, avverrebbe senza nessun costo per l'Amministrazione Comunale, che oltre a veder diminuire le auto in sosta nelle strade cittadine, avrebbe anche uno spazio pedonale attrezzato per la sosta, un luogo di "rappresentanza" che conferisce decoro all'intera città. Più in generale una attenzione originale al recupero e alla riqualificazione della città otto-novecentesca - cioè di una parte molto importante e significativa della storia di Carrara – che estende il tradizionale concetto di recupero dei centri urbani troppo spesso limitato alle parti medievali o rinascimentali.

La sistemazione esterna

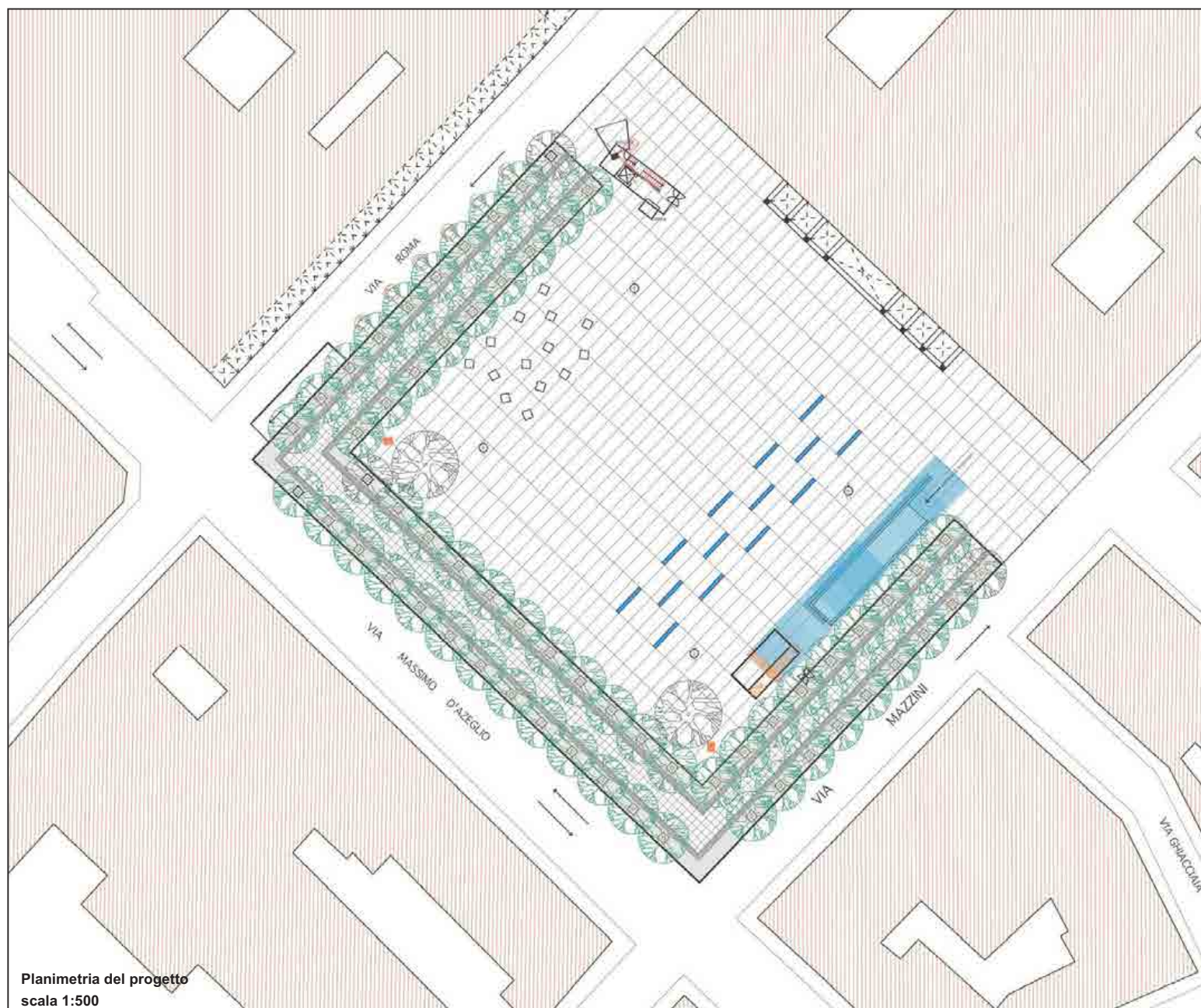
In superficie, il progetto prevede la riqualificazione della piazza intervenendo sia sulla pavimentazione, sia sull'arredo, sia con la realizzazione di nuove strutture di servizio (chioschi, servizi e collegamenti legati al parcheggio interrato). In particolare gli elementi costitutivi del progetto sono: una nuova pavimentazione in pietra, che sostituirà la parte asfaltata, in lastre strette e lunghe, che si raccorderà con la pavimentazione in marmo bianco esistente sotto l'alberatura, a costituire un insieme unitario; una serie di "blocchi" in marmo bianco con funzione di sedute che formano un'area per la sosta sul lato nord della piazza; panchine circolari in legno poste lungo via Roma; una pensilina, in doghe frangisole, a schermatura dell'ingresso carrabile al parcheggio interrato, che introduce, nella piazza, un segno architettonico chiaro ma non invasivo ;



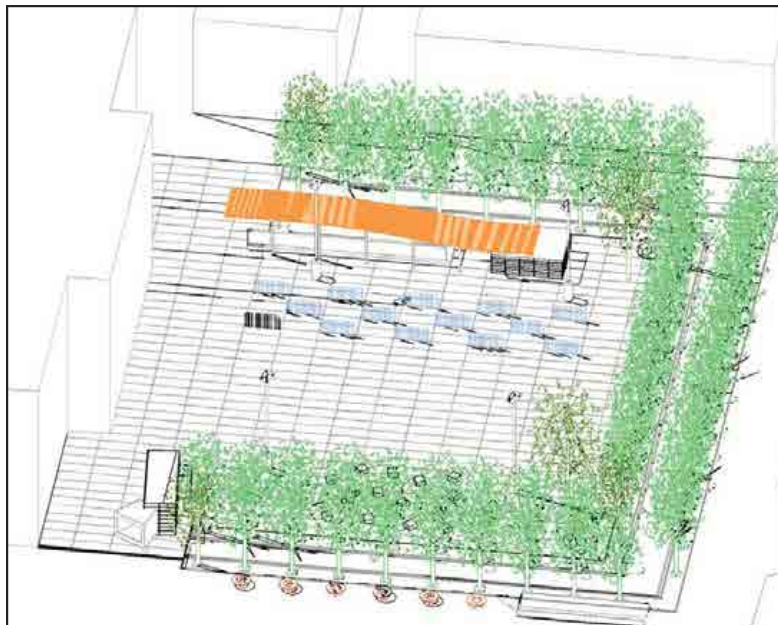
Stato di fatto

fontane, concepite come una serie di sottili "quinte d'acqua" ad altezza d'uomo che si alzano dal filo stesso della pavimentazione spezzando le visuali e riflettendo la luce; installazioni analoghe sono già state sperimentate in diverse città europee, da Lione a Barcellona: si tratta di impianti a getti regolabili, che in caso di necessità -per es. in occasione di manifestazioni che richiedano l'uso di tutta la superficie della piazza - possono anche "scompare" senza sottrarre alcuno spazio. Illuminate dal basso, arricchiscono anche di notte il paesaggio urbano con un'immagine di sicuro richiamo. L'uso delle fontane, inoltre, costituisce un elemento tipico e importante nella scenografia urbana della città otto-novecentesca, riprende e amplifica il carattere di spazio pubblico di rappresentanza della città ed in particolare della Carrara dell'ottocento: il periodo aureo della storia economica ed urbana della città. Sulle piazza sono previsti anche due piccoli "volumi di vetro", destinati uno a sostituire l'attuale edicola dei giornali collocata in modo incongruo e di scarsa qualità architettonica, l'altro ad accogliere una piccola attività commerciale (fioraio, punto internet, piccolo bar), che contribuisca a rendere vitale e animata la piazza stessa. A tale scopo sarebbe anche utile verificare la possibilità che le attività commerciali (librerie, attività di servizio ecc.) si estendessero fino a inglobare la rampa d'accesso al parcheggio e le scale, a costituire un lato "vivo" sulla piazza, proprio nella parte che ne è più sprovvista. Questo volume vetrato contribuirebbe anche a "isolare" la piazza dal traffico e a conferirle "un'aria" più raccolta e protetta al nuovo spazio pedonale, il più grande della città.

PREVENTIVO SOMMARIO DI SPESA		
PARCHEGGIO		
Costruzione di n. 1 parcheggio su due piani interrati (ciascuno di circa 2600 mq) per complessivi 180 P.A., di superficie totale pari a mq. 4930 circa,comprese rampe di accesso e uscita e collegamenti pedonali col piano sovrastante (scala e ascensore)		
Movimenti terra: demolizione pavimentazione stradale, scavo a larga sezione, rinterrì con materiale di scavo e/o con materiale arido, sottofondo per pavimentazioni industriali (scavo 19 000 mc circa)	L.	480.000.000
Fondazione in calcestruzzo armato, opere in cemento armato in elevazione, strutture prefabbricate	L.	3.200.000.000
Impermeabilizzazione delle pareti contro terra e del solaio di copertura	L.	230.000.000
Murature, intonaci e tinteggiature	L.	115.000.000
Pavimentazioni interne: pavimento industriale, gres rosso (locali accessori) e monocottura (marciapiedi)	L.	250.000.000
Porte tagliafuoco, griglie di areazione e opere in ferro	L.	115.000.000
Impianti meccanici: impianto elettrico, impianto ascensore; impianto antincendio di tipo manuale	L.	300.000.000
Fognature ed impianto di sollevamento, compreso smaltimento acque meteoriche della piazza sovrastante	L.	60.000.000
Totale	L.	4.750.000.000
SISTEMAZIONE ESTERNA		
Realizzazione di una piazza, con pavimentazione in pietra spessore cm. 4, con elementi di arredo e sedute su disegno e illuminazione; riprese asfalto strade e marciapiedi esistenti.	L.	592.000.000
Di cui pavimentazione (3 575 mq. circa a L. 120 000)	L.	432 000 000
Realizzazione di n. 14 fontane con effetto "quinta d'acqua" (ml. 4,00 cad., altezza massima getti: ml 1,70), compresa illuminazione, impianto di regolazione getti, quadro elettrico generale da collocare in uno dei parcheggi interrati	L.	300.000.000
Totale	L.	892.000.000
EDIFICI		
Costruzione di n. 2 edifici che contengono i collegamenti verticali con il parcheggio sotterraneo (scale e ascensore) e locali ad uso commerciale, h. max 4 ml, superficie coperta mq.72 ca., con struttura a telaio in acciaio, pareti vetrate ; compresa pensilina aerea in profilati d'acciaio verniciato, secondo progetto, a copertura della rampa d'ingresso al parcheggio.	L.	200.000.000
IMPORTO COMPLESSIVO DI SPESA	L.	6.274.000.000



Pianta del parcheggio
Assonometria della piazza
Viste prospettiche



Il sistema degli spazi pubblici, il Municipio e il parco a Montignoso

Public spaces, Town Hall and Park at Montignoso

Concorso nazionale. Primo premio.

Nation-wide contest. Winner.

Il progetto prevede la costruzione d'un nuovo corpo di fabbrica presso l'attuale sede comunale Villa Shiff-Giorgini, la valorizzazione del relativo parco e della piazza antistante il vecchio Municipio, all'interno d'un sistema articolato di part of an articulated system of pedestrian spaces spazi pedonali, con la ricollocazione delle aree di sosta degli autoveicoli.



Assonometria generale dell'intervento

Committente: Comune di Montignoso

Premessa

Il nucleo urbano della Piazza ha nella sede comunale il suo principale elemento di identità storica e culturale.

La decisione di procedere alla sua ristrutturazione e ampliamento appare pertanto interamente condivisibile, così come quella di destinare la villa Schiff- Giorgini a centro socioculturale.

Questa doppia scelta ha come conseguenza la necessità di fornire quattro risposte progettuali, come il bando chiaramente identifica:

1. la ristrutturazione dell'attuale palazzo comunale;
2. la previsione di un nuova sede che accolga gli uffici attualmente collocati nella villa Schiff- Giorgini, e le prevedibili esigenze future;
3. la riqualificazione dello spazio urbano, attualmente non adeguato al ruolo che deve svolgere;
4. la previsione di nuovi parcheggi pubblici esterni al centro urbano.

I "valori"guida

Il progetto, in particolare, ha ritenuto che i "valori guida" da seguire per affrontare questo progetto fossero essenzialmente tre : l'ordine, la leggerezza e la memoria. Valori di validità universale ma che bene si prestano a questo progetto:

L'ordine

L'ordine è una qualità essenziale in un progetto. E, come è noto, un buon progetto è quello capace di dare gerarchia e senso ("ordine", appunto) ai complessi elementi da organizzare.

Questo ha significato la collocazione razionale e motivata dei vari elementi (il nuovo municipio, il percorso di collegamento Villa Schiff-piazza, ecc;) un uso rigoroso e sobrio dei materiali (pietra arenaria e misurati intarsi di marmo bianco); l'assenza di gratuiti (e perciò spesso pesanti) disegni di pavimentazioni; volumi semplici e chiari.

La leggerezza

Lo spazio urbano è già troppo appesantito da un sovrapporsi di segni, linguaggi e materiali diversi. E' dunque necessario intervenire per ridurre, contenere e semplificare (oggetti, forme e materiali) che sono le operazioni primarie proprio per ottenere "leggerezza". E il progetto utilizza un numero limitato di materiali e segni : pietra e vetro dell'edificio, volumi pieni e vuoti. Il trattamento formale dello spazio pubblico è inoltre essenziale e rigoroso, avendo come fine la qualificazione e il realistico miglioramento dello stato presente.

La memoria

Memoria che significa, innanzitutto rispetto del luogo e delle sue peculiarità, da valorizzare in sintonia con la tradizione. Ciò ha portato alla riproposizione dei caratteri dell'ambiente (alberi di essenze diverse, forme semplici, ecc.), dei materiali tradizionali, oltre che ad una riappropriazione del "modo" di costruzione e crescita urbana, che si è sviluppato storicamente attraverso la giustapposizione seriale ma irregolare di definiti "elementi geometrici". La volontà di conservare la memoria del luogo è leggibile anche nella ripresa di alcuni elementi architettonici di Villa Schiff, come le grandi terrazze, le scale esterne, e più in generale l'idea di un volume articolato.

La memoria in sostanza come guida sicura per intervenire nel presente ai fini della costruzione qualcosa di nuovo ma estraneo al luogo. La memoria è poi più ricca e interessante e molto diversa dall'imitazione, con cui qualche volta viene confusa.

La riqualificazione urbana.

La riqualificazione urbana una volta liberato lo spazio dalle auto può essere facilmente attuata.

Noi crediamo che vada attuata con semplicità e rigore, senza disegni troppo elaborati o una eccessiva ricchezza di materiali, perché i risultati non sono mai positivi (come provano anche non poche esperienze europee), in quanto conferiscono allo spazio una immagine artefatta e innaturale, esprimendo un eccesso di volontà di rappresentazione e di abbellimento che non solo non appartiene ai luoghi, alla sobrietà ed essenzialità degli insediamenti storici, ma anche fa sembrare gli altri elementi della scema urbana, non adeguati, poveri e spogli.

E' quindi necessario, come già ricordato, ordine e leggerezza.

Pochi segni e pochi materiali, altrimenti il brusio delle parole, come scrive R. Barthes, renderà tutto incomprensibile.

Nel progetto è stato previsto l'uso uniforme della pietra grigia, con alcuni elementi "speciali" in marmo: le fontane, la gradinata, le sedute, il "sagrato" della chiesa, i "paracarri" che segnano l'inizio dello spazio urbano su Via della Resistenza..

La nuova pavimentazione in pietra grigia è stata prevista in tutta l'area centrale costituita dalla piazza e dalla Via Fondaccio (che conduce all'ingresso al parco della villa e ai parcheggi dell'area "edificio postale-giardino pubblico") e dalla piazzetta di fronte alla chiesa, anch'essa oggi utilizzata come parcheggio e priva di una adeguata sistemazione.

Nella piazza di fronte al vecchio municipio sono stati mantenuti anche gli alberi esistenti, anche se storicamente non congrui, ma che ormai fanno parte dell'immagine consolidata della piazza. Inoltre, servono a creare un piacevole luogo per la sosta che, col progetto abbiamo voluto "romanticamente" valorizzare aggiungendo una "fontana" da cui l'acqua cade in una vasca e da questa in un'altra più bassa, producendo così anche il piacevole rumore dell'acqua che scorre.

L'acqua, che scorre nella vasca a pavimento (profonda solo cm.15), dalla forma allungata ha anche la funzione di indicare una direzione importante nella piazza: seguendo il corso dell'acqua (e la striscia di marmo che idealmente la prolunga) si raggiunge il nuovo Palazzo comunale e i percorsi -vecchi e nuovi- che conducono alla villa Schiff al suo parco.

Un'altra vasca d'acqua di forma circolare sobriamente segnala, insieme alla nuova pavimentazione in pietra, che stiamo entrando in uno spazio pubblico di qualità.

L'illuminazione prevista prevede un sistema misto che tende a creare effetti differenziati per intensità, direzione e colore. In particolare sono stati previsti:

- riflettori direzionati per illuminare il vecchio comune
- luci nelle vasche dell'acqua
- luci da terra lungo i percorsi pedonali



Due immagini della piazza , oggi utilizzata come parcheggio

La ristrutturazione del palazzo comunale esistente.

L'attuale palazzo comunale ha indubbiamente, come già ricordato, un elevato valore simbolico e di identità per il luogo la "piazza", a cui tuttavia non corrispondono in modo soddisfacente né la qualità architettonica né la funzionalità.

L'edificio è stato infatti oggetto di una ristrutturazione recente e priva di qualità sia per la scelte formali attuate sia per la qualità dei materiali e delle finiture (finestre ecc.), incongrue ai caratteri dell'edificio. Solo nella facciata principale con annessa torre, è possibile rintracciare elementi di qualità.

In particolare gli interni, gli altri prospetti, così come la conformazione della copertura appaiono del tutto inadeguati e anzi in contrasto con una

destinazione così importante come quella di un edificio pubblico di rappresentanza pubblica.

Il palazzo comunale non rispetta poi nessuna normativa, in particolare non risulta fruibile ai disabili.

Si è ritenuto pertanto necessario:

- salvaguardare e valorizzare la facciata principale, considerata il luogo dell'identità e della memoria collettiva. Sono stati pertanto esclusi gli interventi che ne alterassero l'immagine e la configurazione. L'unica modifica prevista è stato il rifacimento "mimetico" delle due porte nella parte a nord, attualmente fuori asse e prive di finiture.
- riconfigurare le altre facciate in particolare quella verso monti che, con la realizzazione della Via Provinciale lungo il fiume, è divenuta di maggior importanza in quanto costituisce lo sfondo all'ingresso nella frazione.
- realizzare un nuovo meccanismo distributore (scale e ascensore), accessibile direttamente dalla Piazza (in modo da mantenere vivo il rapporto piazza- palazzo comunale) che opportunamente posto nel lato nord costituisca il fronte mancante verso il nuovo accesso alla frazione.
- recuperare (senza alterare il fronte principale e la sagoma complessiva dell'edificio) il volume e gli spazi interni non utilizzati, in particolare nel lato posteriore dell'edificio, con la realizzazione di un terzo piano, anche se parziale.

Un intervento dunque tutelativo delle parti di qualità (prospetto principale) e ma anche di attenta ristrutturazione e riqualificazione delle parti prive di funzionalità e valore storico e culturale.

I risultati sono l'adeguamento funzionale, il recupero di spazi utili (un piano se si considerano anche i depositi sotto la falda principale), la riqualificazione dell'immagine complessiva (da precisare e completare in sede di progetto definitivo) ma senza stravolgenti, o rischiose e "irrispettose" riconfigurazione del fronte principale ed anche senza anacronistiche riproposizioni di situazioni precedenti.

Aggiunta misurata del nuovo, chiaramente leggibile, ma solo dove è risultato realmente necessario e senza eliminare nessun elemento di qualità o di memoria.

Per quanto riguarda le funzioni il progetto ha previsto il mantenimento a piano terra delle funzioni sociali e ricreative: bar, rappresentanze sindacali, ecc.; al primo piano l'ufficio del sindaco e la sala giunta, oltre che alcuni uffici di maggior affluenza di pubblico (anagrafe stato civile, ecc.). Nel secondo piano uffici amministrativi e depositi.

"Cucire e legare i luoghi".

Abbiamo ritenuto che nel progettare il nuovo edificio non ci dovessimo limitare a rispondere alle sole esigenze funzionali di riorganizzazione degli uffici e di "liberazione" di villa Schiff, ma dovessimo rispondere anche alle esigenze più complessive di riorganizzazione della struttura urbana. In particolare realizzare un elemento di collegamento tra il vecchio edificio, la piazza, lo straordinario parco della villa e la villa stessa: l'occasione per realizzare un nuovo straordinario percorso, che senza interruzioni, portasse dall'ingresso alla villa Schiff fino all'antica piazza, oggi finalmente restaurata.

La scelta è di "cucire e legare i luoghi", ha comportato quindi che il progetto fosse svolto con molta attenzione e non limitato al sola unione funzionale tra edifici, ma anche tra gli spazi.

E' risultato un sistema articolato di nuovi percorsi, in parte scoperti in parte coperti, in parte a terra, in parte sopraelevati che garantiscono sia i colleganti "interni" fra gli edifici (vecchio municipio, nuovo municipio e Villa) sia esterni e pubblici. Una sorta di nuova strada pedonale che lega insieme tutte le principali funzioni che si svolgono in questo luogo, comprese le manifestazioni all'aperto come il cinema estivo, ora raggiungibile anche dalla piazza.

La stessa Villa Schiff-Giorgini viene meglio inserita nella struttura urbana e diventa un tutt'uno con la piazza e il nucleo urbano.

Il luogo e la forma.

Il nuovo edificio che si colloca, in un'area priva di qualità ambientale, ha una forma allungata (già ad indicare la funzione di elemento di unione) e su via Fondaccio si affaccia con una fronte stretta, in sintonia con la morfologia del luogo e del contesto insediativo che presenta corpi edilizi "semplici" e dimensionalmente contenuti. Tutto l'edificio è stato infatti pensato come una aggregazione di corpi, così da mantenere un rapporto vero e profondo con il luogo e le sue regole insediative (che sono essenzialmente "regole morfologiche", e di aggregazione dei volumi).

Il nuovo edificio vuole pertanto mostrarsi non come un unico grande edificio, ma piuttosto come il risultato dell'aggregazione di piccoli e semplici volumi. Un complesso edilizio "frammentato" e articolato, ma al contempo semplice e leggero, in cui piccoli volumi di pietra si alternano a grandi spazi vetriati.

Anche l'altezza dell'edificio, in sintonia con gli edifici circostanti è variabile, con parti di due o tre piani (massimo 10 m.).

Il parcheggio pubblico

Condizione indispensabile per la riqualificazione del centro urbano è la possibilità di reperire nuovi spazi per il parcheggio fuori dello spazio urbano centrale, che viene pavimentato, compresa la piazza della chiesa.

L'area più idonea, in prossimità dell'edificio comunale, sembra essere quella nel lato a monte di Via della Resistenza, attualmente occupato da un vigneto.

Il parcheggio dovrà essere sistemato in modo da non risultare elemento di dequalificazione ambientale, pertanto è previsto con fondo in terra battuta e ghiaia stabilizzata, delimitato da alberature che proteggono dal caldo estivo e nascondono le auto dalla vista.

Come ulteriore elemento di qualificazione e memoria dell'uso e dell'immagine del luogo sono anche previsti 4 filari di vite ogni tre posti auto.

La realizzazione del parcheggio non solo non deve compromettere il luogo il canale Corsanico, ma deve divenire occasione per una attenta sistemazione ambientale per tutto lo spazio a sinistra della Via della Resistenza, che presenta elementi di qualità, ma anche di degrado.

Il parcheggio così sistemato permette la sosta di 31 auto e dista dall'ingresso allo spazio pedonale soli m.60.

Altri 20 posti auto sono recuperabili lungo Via della Resistenza, in parte risistemando e ampliando slarghi e piazzuole già esistenti.

Per i disabili sono invece previsti 2 posti auto riservati proprio di fronte allo spazio pedonale.

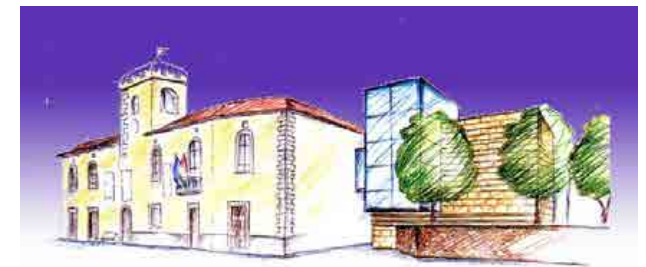
Nel progetto è prevista anche la piantumazione di nuovi alberi e la realizzazione di percorsi pedonali di collegamento: uno che conduce, attraverso un sistema di scalette verso la parte più alta dell'insediamento della Piazza; un'altro, il principale, lungo a fianco della strada carrabile, costituito da un marciapiede (m.1.5/2) e una passerella sul lato sinistro del ponte carrabile. Per non interrompere il percorso pedonale è previsto anche una leggera modifica all'assetto di Via della Resistenza (tra il ponte e l'ingresso alla piazza), con spostamento della carreggiata verso destra di circa un m.1.5/2.

La necessità di ulteriori parcheggi, in funzione soprattutto di importanti manifestazioni culturali, può essere soddisfatta nell'area compresa tra l'edificio postale e il giardino pubblico a ridosso dell'ingresso del parco della Villa Schiff.

L'anfiteatro e gli spettacoli all'aperto.

La tradizione del cinema all'aperto, la presenza di un parco di qualità come quello della Villa, la stessa Villa Schiff, destinata a centro socio-culturale, la possibilità di disporre di una capiente sala per riunioni al chiuso (la nova sala consigliare), che ha ingressi autonomi e indipendenti dal resto del Municipio, e in diretto rapporto col parco stesso, rendono l'area di grande interesse e potenzialità che la realizzazione di un anfiteatro all'aperto nel luogo già utilizzato per il cinema completerebbe in modo molto razionale.

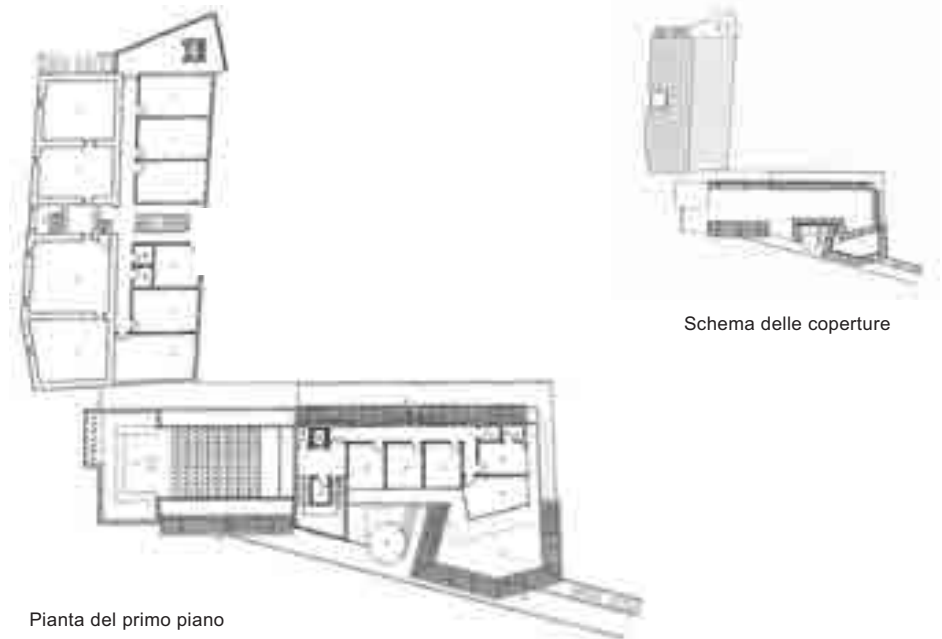
L'anfiteatro, una gradinata rivestita di pietra, potrebbe usufruire sia dei servizi igienici già a questo scopo previsti (ingresso dall'esterno) al pianoterra del nuovo edificio, sia di un piccolo chiosco-bar (anche con strutture in legno) che, a sua volta, potrebbe contribuire a rendere ancora più piacevole e confortevole la sosta nel parco.



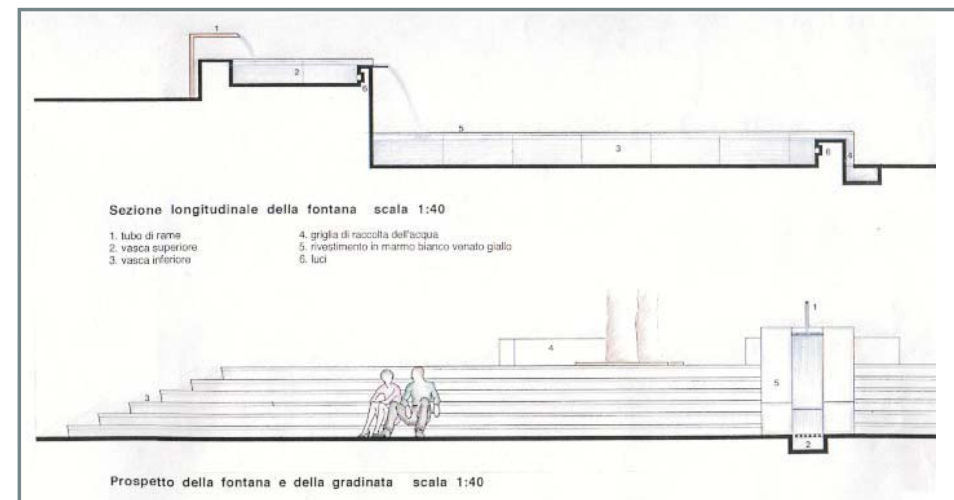
Il vecchio Municipio con l'addizione del volume della nuova sala consiliare







Assonometria, prospetto e sezione della piazza con la nuova fontana



Riqualificazione di Largo Matteotti

Revitalisation of Largo Matteotti



Progetto presentato da un raggruppamento di imprese toscane come proposta di project financing e accolto dall'A.C. di Massa. approved by the Massa Municipal Government. **Prevede la creazione di un parcheggio interrato a tre piani – che consentirebbe fra l'altro la car park that would also allow the opening of a pedonalizzazione della vicina Piazza Aranci, nel centro storico della città - e la risistemazione degli spazi pubblici di superficie, nonché la creazione di un edificio per complessivi mc 5000** transport station, commercial and public equipments **ospitante un'autostazione, attrezzature commerciali e d'uso pubblico.**

Committente:

Comune di Massa

Premessa. Nuovi parcheggi e qualità ambientale

La presente proposta, di realizzazione di un nuovo parcheggio interrato in un'area limitrofa al Centro Storico di Massa, è stata definita, dal punto di vista localizzativo, dimensionale e funzionale, tenendo conto della situazione complessiva della zona e del livello di "riqualificazione" che l'intervento è in grado di apportare, come valore aggiunto e in conformità con i principi della LR 5/1995 sul governo del territorio, all'area interessata.

Tali considerazioni hanno portato fin da subito a scartare l'ipotesi di un unico grande parcheggio centrale, che verrebbe inevitabilmente a connotarsi come struttura "attrattrice" di traffico, e quindi di congestione, in un'area che si intende, viceversa, valorizzare e per la quale lo Strumento Urbanistico vigente individua una destinazione a Verde pubblico.

Il dimensionamento per circa 300 p.a. su due livelli interrati è parso dunque il più adeguato, nella duplice prospettiva, da un lato, di consentire la liberazione dalla sosta di superficie delle aree interne al Centro Storico – e in particolare di Piazza Aranci – senza comportare una riduzione della disponibilità complessiva di parcheggi a servizio del Centro stesso; dall'altro, di creazione di un "sistema" di parcheggi opportunamente dislocati anche in posizioni più esterne, per accogliere i flussi provenienti dal mare, da Carrara e dall'Aurelia. Prospettiva, quest'ultima, per la quale esistono già ipotesi e iniziative in discussione (Via degli Argini, ex mercato ortofrutticolo, stazione FS e lo stesso Viale E. Chiesa, con innesto diretto dall'Aurelia).

Il parcheggio proposto per Largo Matteotti dovrebbe quindi tendenzialmente rispondere alle necessità di sosta, anche rapida, di chi vuole raggiungere gli uffici pubblici o fare acquisti nel centro città; non prevederlo significherebbe d'altra parte limitare considerevolmente l'accessibilità di tale zona, con ripercussioni negative sia di tipo economico, sia sul processo di recupero e riquilificazione di cui è oggetto.

Un parcheggio, in sintesi, che non "aggiunge" traffico ma è pensato e progettato come occasione di riquilificazione urbana, consentendo la realizzazione di un "giardino" alle porte del Centro storico, con spazi pedonali, alberi, panchine e pavimentazioni adatte, in cui sia possibile passeggiare, sedersi, leggere un giornale – che sia in altre parole veramente un "Verde pubblico", secondo la principale indicazione di PRG per la zona.

A questo proposito si fa anche presente come la realizzazione di un parcheggio interrato di dimensioni maggiori avrebbe provocato un aumento considerevole delle griglie di aerazione sulle pavimentazione, difficilmente conciliabile con gli obiettivi di recuperare alla vivibilità gli spazi di superficie.

Localizzazione degli interventi

L'area interessata al presente progetto è situata all'interno dell'abitato della Città di Massa all'ingresso da ovest del Centro Storico e corrisponde sostanzialmente all'attuale sede stradale di Largo Matteotti, integrata da aree pubbliche poste nelle immediate adiacenze.

Largo Matteotti è un ampio piazzale con andamento nord-est, uno sviluppo longitudinale di circa 150 m. e una larghezza compresa fra i 35 e i 50 metri, spazialmente non definito nella parte a sud – la più larga – dove si confonde, a valle, con Piazza del Teatro e la testata di Viale E. Chiesa, e a monte con Piazza F. Palma. Su di esso convergono inoltre, sul lato orientale, Via Dante (che ne costituisce il collegamento diretto con il più rappresentativo spazio pubblico della città, Piazza Aranci – distante appena 50 metri), Via Cavour, Via delle Mura, Via A. Angelini e Via Pacinotti, su quello occidentale Via Europa e da nord Via F. Turati. Dal punto di vista della circolazione veicolare, si tratta di uno snodo importante dei flussi provenienti dalla direzione del mare (attraverso Viale E. Chiesa) e da Carrara (attraverso Via F. Turati), nonché l'attestamento più vicino al Centro Storico di linee di autobus urbane ed extraurbane.

Nonostante la posizione strategica e l'importante ruolo di nodo urbano, accresciuto dalla presenza del Palazzo Comunale, del Teatro, della Cattedrale di San Sebastiano e dalla immediata prossimità di altre istituzioni quali l'Istituto d'Arte (Piazza F. Palma) e l'Intendenza di Finanza (Via Europa), oggi Largo Matteotti si presenta come uno spazio asfaltato, con airole sistemate a verde aventi sostanzialmente funzione di spartitraffico e di delimitazione dell'area di sosta degli autobus, privo di identità e qualità urbane, in cui la cura dedicata dall'Amministrazione alla manutenzione dei radi elementi vegetali e la presenza di un "segno forte" come la scultura in marmo bianco di Cascella accentuano, più che mitigare, il suo carattere di spazio "irrisolto", in attesa di definizione.

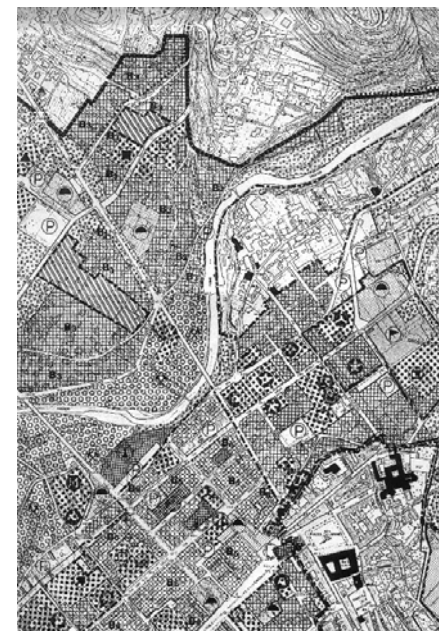
Gli interventi

Il progetto prevede i seguenti interventi.

- Parcheggio pubblico interrato su tre livelli per ca. 450 p.a. con ingresso da Via G. Sforza e uscita su Viale E. Chiesa, sviluppato secondo il senso longitudinale di Largo Matteotti e collegato agli spazi pubblici soprastanti da n. 3 gruppi scale e n. 2 impianti ascensore. Ai posti auto interrati vanno aggiunti n. 9 stalli per disabili posti in superficie in prossimità della rampa di ingresso dell'autorimessa.
- Edificio di tre piani f.t. per complessivi 1.635 mq di SUL, contenente la stazione degli autobus, più attrezzature e servizi in genere (ivi comprese le attrezzature fuori terra del parcheggio: ufficio gestione, cassa, cabina elettrica, etc.); esso si caratterizza per una grande loggia urbana alta più di 10 m., a cui approdano scale e ascensore provenienti dal parcheggio interrato e da una piccola galleria di servizi. Al primo piano ospita uno spazio destinato a uffici pubblici e al secondo piano servizi di ristoro (bar-tavola calda con terrazza) e per il benessere (sauna, solarium); la copertura è pensata come terrazza attrezzabile per esposizioni, incontri, etc.. L'edificio serve anche a concludere morfologicamente lo spazio di Largo Matteotti e a renderlo funzionalmente più complesso – e quindi più vivo e più vivibile. I parcheggi di pertinenza sono collocati dalla parte più interna, in un'area alberata.

- Sistemazione degli spazi di superficie, in gran parte pedonalizzati, comprendente una pavimentazione in pietra (marmo e altro) con inserti a prato, la piantumazione di essenze arboree decorative a medio fusto (aranci o simili), nuovi elementi di illuminazione pubblica e arredo urbano (brise-soleil in corrispondenza dell'ingresso al parcheggio e della fermata degli autobus, panche, "colonne luminose"); tale sistemazione è accompagnata dalla razionalizzazione del disegno stradale e dei flussi di circolazione.

Il nuovo edificio e le sistemazioni esterne configurano Largo Matteotti come un luogo urbano qualificato, ricucendo i diversi episodi edilizi e le funzioni esistenti e previsti entro un sistema articolato di spazi e attrezzature a prevalente uso pubblico dal carattere fortemente unitario e riconoscibile, secondo un'impostazione progettuale (sia pure nei limiti di un'elaborazione preliminare) fondata sull'integrazione dei diversi elementi e funzioni. L'intervento si completa con la proposta di rilocalizzare la scultura di Cascella presso l'Istituto d'Arte, così da connotare Piazza F. Palma (opportunamente riconfigurata e collegata direttamente al parcheggio), insieme alla bella statua di H. Beaufour già presente, come "Piazzetta delle Arti", piccolo spazio tematico di qualità all'ingresso dell'area pedonale centrale.



Estratto dal PRG di Massa (area centrale)

Inserimento urbanistico e conformità edilizia del progetto

Il parcheggio oggetto del presente progetto realizza la previsione di un'autostrada interrata nell'area di Largo Matteotti inserita nel Piano Triennale delle OO. PP. del Comune di Massa, per la quale è in corso di elaborazione da parte del Comune di Massa una specifica Variante Urbanistica al PRG vigente, che non regola la costruzione di parcheggi interrati.

Attraverso la risistemazione delle aree di superficie, il progetto dà altresì attuazione alla destinazione a "Verde pubblico" contenuta nel PRG. Si fa presente che il dimensionamento e le caratteristiche del parcheggio sono state calibrate anche proprio in funzione del recupero della vivibilità degli spazi di superficie, oggi interamente occupati dalla sede stradale.

L'edificio in elevazione previsto nel progetto occupa un'area destinata dalle NTA del PRG a "Zone destinate ad attrezzature e servizi in genere"/"Stazione degli autobus" - stabilisce che, fatto salvo il rispetto delle specifiche destinazioni indicate in cartografia, in tali zone sono altresì ammessi: "negozi, locali di spettacolo, uffici pubblici, attrezzature sociali e religiose, altre attrezzature pubbliche di interesse generale". Le destinazioni di progetto, conformemente a quanto sopra, prevedono appunto: stazione degli autobus, attrezzature di superficie legate al parcheggio pubblico (cassa, ufficio, locali tecnici, servizi igienici pubblici), negozi, nonché, ai piani superiori, uffici pubblici, servizi di ristoro (bar-tavola calda con terrazza) e per il benessere (sauna, solarium).

Per quanto attiene le caratteristiche dimensionali dell'edificio, il rispetto degli indici prescritti, riferito a una superficie fondiaria di 1.620 mq, corrispondente all'area pubblica affacciata su Via F. Turati, è evidenziato dalla seguente tabella:

Indici di piano	Quantità ammesse	Quantità di progetto
Iff = 3 mc/mq	Volume max = mc 4.860	Volume = mc 4.860
Rc = 40%	Sup. cop. max = mq 648	Sup. cop. = mq 632
H. max = 10,50 m.		H. = 9,90 m.

Il progetto è inoltre conforme alle prescrizioni relative alla dotazione di parcheggi richiamate dalla Delibera della Giunta Comunale di Massa del 31.12.2001, come di seguito precisato.

I parcheggi di pertinenza prescritti nella misura minima di 1mq ogni 10 mc di volume (L. 122/1989) e quelli "a standard", pari al 40% della SUL (D.M. 1444/1968) sono integralmente reperiti all'interno del parcheggio a tre piani interrati su cui insiste l'edificio e al quale esso è direttamente collegato tramite scale e ascensore.

Vol. edificio = 4860 mc	Aree parcheggio pertinenziali richieste = 486 mq
SUL edificio = 1440 mq	Aree parcheggio "a standard" richieste = 576 mq

Per quanto riguarda poi la "sosta di relazione" indotta dagli esercizi commerciali "di vicinato" previsti al piano terra dell'edificio (DCRT n. 233/1999), essa è a sua volta ampiamente soddisfatta dal parcheggio pubblico interrato.

Inquadramento territoriale e ambientale. Studio di prefattibilità ambientale

L'area in cui si colloca il presente progetto non è sottoposta a vincoli di alcun genere, né di natura idraulica, né storica, artistica, archeologica o paesaggistica.

Per quanto attiene le prescrizioni di Piano si rimanda a quanto riportato al paragrafo A.4. della Relazione illustrativa, sottolineando la compatibilità dell'intervento anche in relazione alla destinazione a "Verde pubblico" contenuta nel PRG.

Rispetto all'alternativa di realizzare un parcheggio interrato di dimensioni maggiori, si ribadisce come l'opzione per una struttura a due piani per complessivi 300 p.a. sia stata preferita in quanto più adeguata a garantire, insieme a una dotazione di parcheggio commisurata alle esigenze della zona:

- impatti più limitati dal punto di vista del traffico (e quindi dell'inquinamento atmosferico e acustico);
- effettive possibilità di recupero delle aree di superficie, riducendo l'"invasione" delle griglie di aerazione.

Dal punto di vista dell'inserimento urbanistico gli interventi previsti si collocano in un contesto privo di valore storico-paesaggistico, costruito nel corso degli anni '50-'70, ma che riveste un ruolo strategico per l'accessibilità al Centro storico di Massa. La realizzazione del parcheggio di progetto consentirà fra l'altro il recupero ad uso pedonale di importanti spazi pubblici del Centro stesso, a cominciare da quello più rappresentativo, Piazza Aranci, che dista dall'area interessata appena 50 metri.

Gli interventi, che prevedono, insieme alla realizzazione del parcheggio interrato, la riconfigurazione ambientale dell'attuale sedime stradale di Largo Matteotti con la restituzione all'uso pubblico di un importante spazio urbano, nonché la costruzione di un edificio per attrezzature di uso pubblico, aumentano la dotazione di aree a standard, attuando con la creazione di un sistema di spazi pubblici alberati e attrezzati, la previsione di piano di nuovo "Verde pubblico", nonché quella relativa alla creazione di una fermata per le autolinee.

Le soluzioni progettuali già individuate per le sistemazioni esterne, comprendenti indicazioni morfologiche e opzioni relative ai materiali e alle tipologie dell'illuminazione pubblica, evidenziano già a livello di progetto preliminare una chiara volontà di riqualificazione, confermata dalle scelte architettoniche prefigurate per il nuovo edificio.

Inoltre il progetto prevede la risistemazione di Piazza F. Palma, con la ricollocazione della scultura di Cascella attualmente posta su Largo Matteotti, a creare, con l'esistente statua di H. Beaufour e la presenza dell'Istituto d'Arte, una sorta di "piazzetta delle arti", con ciò valorizzando una potenzialità del luogo, finora inespressa.

La riduzione delle superficie asfaltate, le nuove alberature, la scelta di materiali drenanti per i parcheggi di superficie, la creazione di zone d'ombra attraverso la realizzazione di pergole - brise soleil concorrono a migliorare le condizioni ambientali del contesto anche in termini di microclima e ad aumentare il livello di vivibilità della zona.

Per quanto attiene lo spostamento dei sottoservizi e la deviazione del canale si rimanda al relativo paragrafo della Relazione tecnica.

Per le problematiche geologiche e idrogeologiche si rimanda alle indagini preliminari svolte e agli allegati della Relazione tecnica nei capitoli specifici.

Il verde

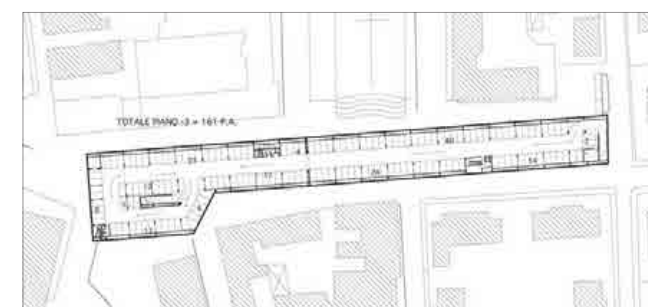
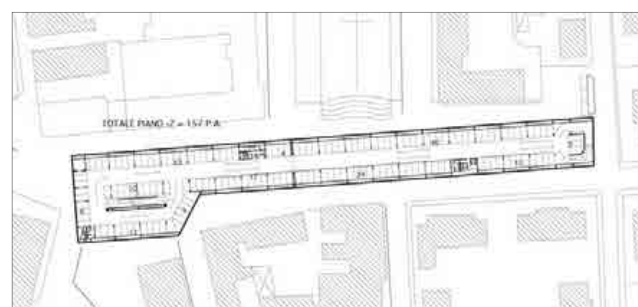
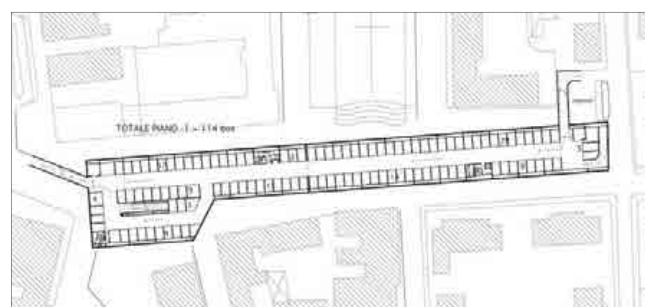
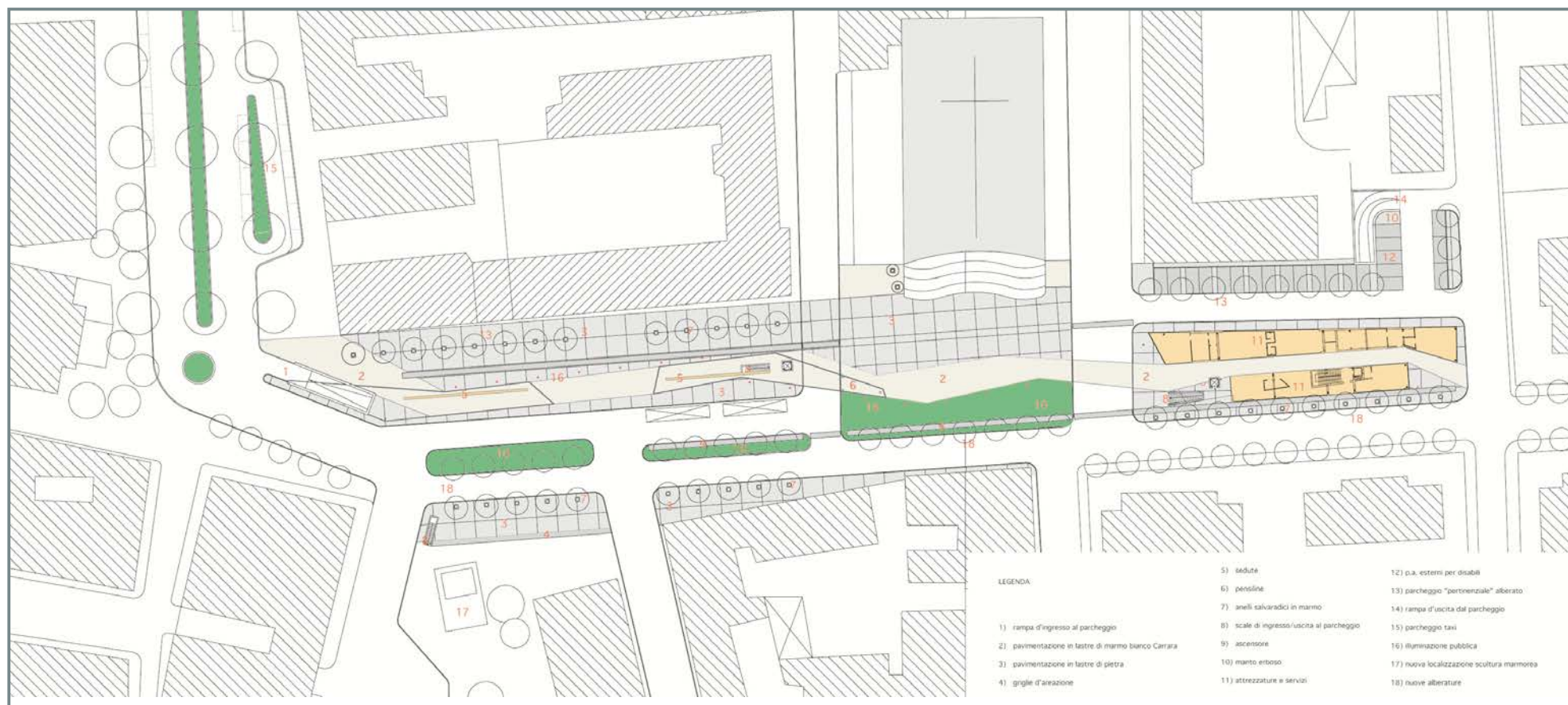
L'area interessata al progetto del parcheggio, dell'edificio in elevazione e delle sistemazioni esterne è oggi caratterizzata dalla presenza di limitati elementi vegetazionali: essenze arbustive e arboree collocate nelle airole erbose spartitraffico, in prossimità della Cattedrale, e ai bordi dell'area destinata ad attrezzature.

Queste ultime, ricadendo nell'area destinata a servizi e attrezzature, saranno abbattuti in fase di cantiere per essere poi ripristinate in numero superiore già nella stessa area.

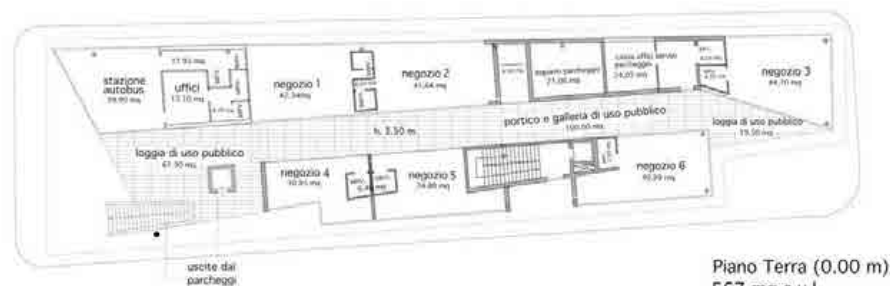
Complessivamente il progetto prevede la messa a dimora di n. 50 nuove piante a medio fusto (aranci ornamentali o essenze ornamentali di analoghe dimensioni), posizionate in Largo Matteotti, Piazza F. Palma e nel parcheggio di superficie retrostante l'edificio di nuova costruzione, migliorando con ciò tanto l'immagine quanto le condizioni microclimatiche del luogo.



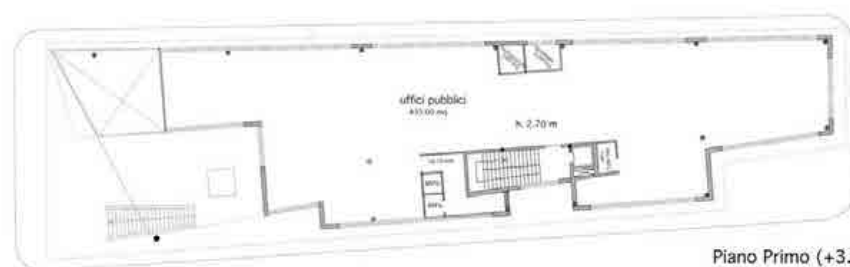
Largo Matteotti: stato attuale



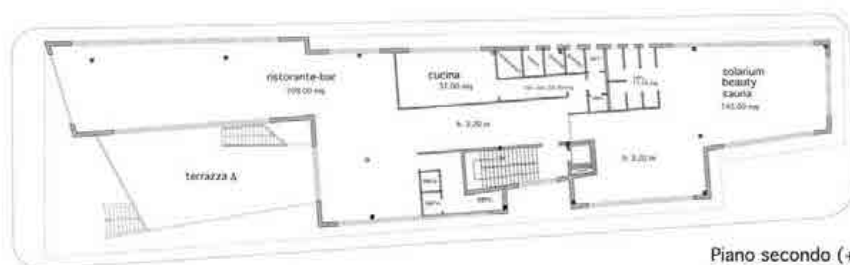
Planimetria generale delle sistemazioni esterne e piante dei tre livelli del parcheggio interrato



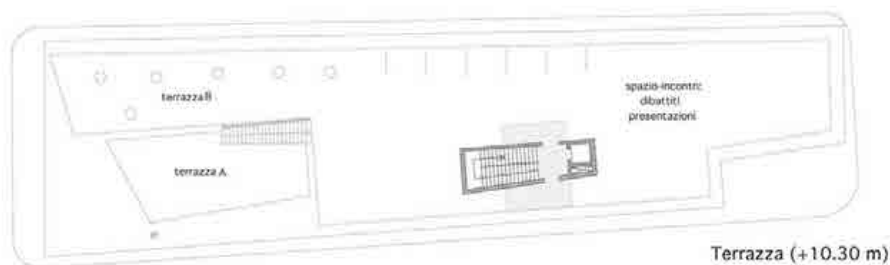
Piano Terra (0.00 m)
567 mq s.u.l.



Piano Primo (+3.80 m)
575.00 mq s.u.l.

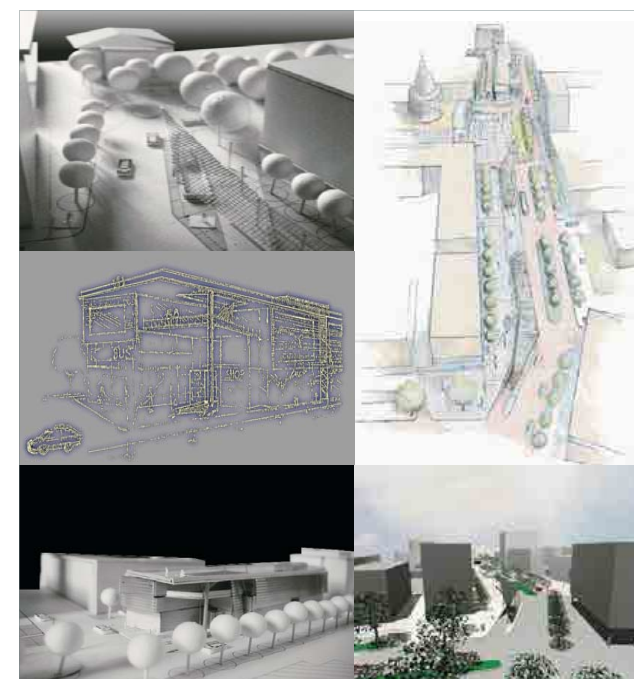
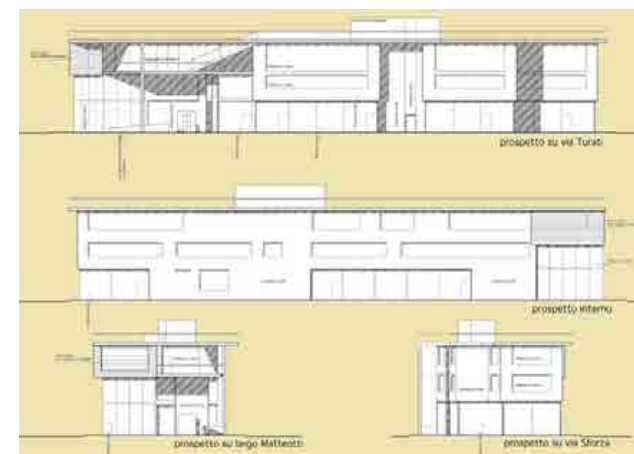


Piano secondo (+6.80 m)
585.00 mq s.u.l.



Terrazza (+10.30 m)

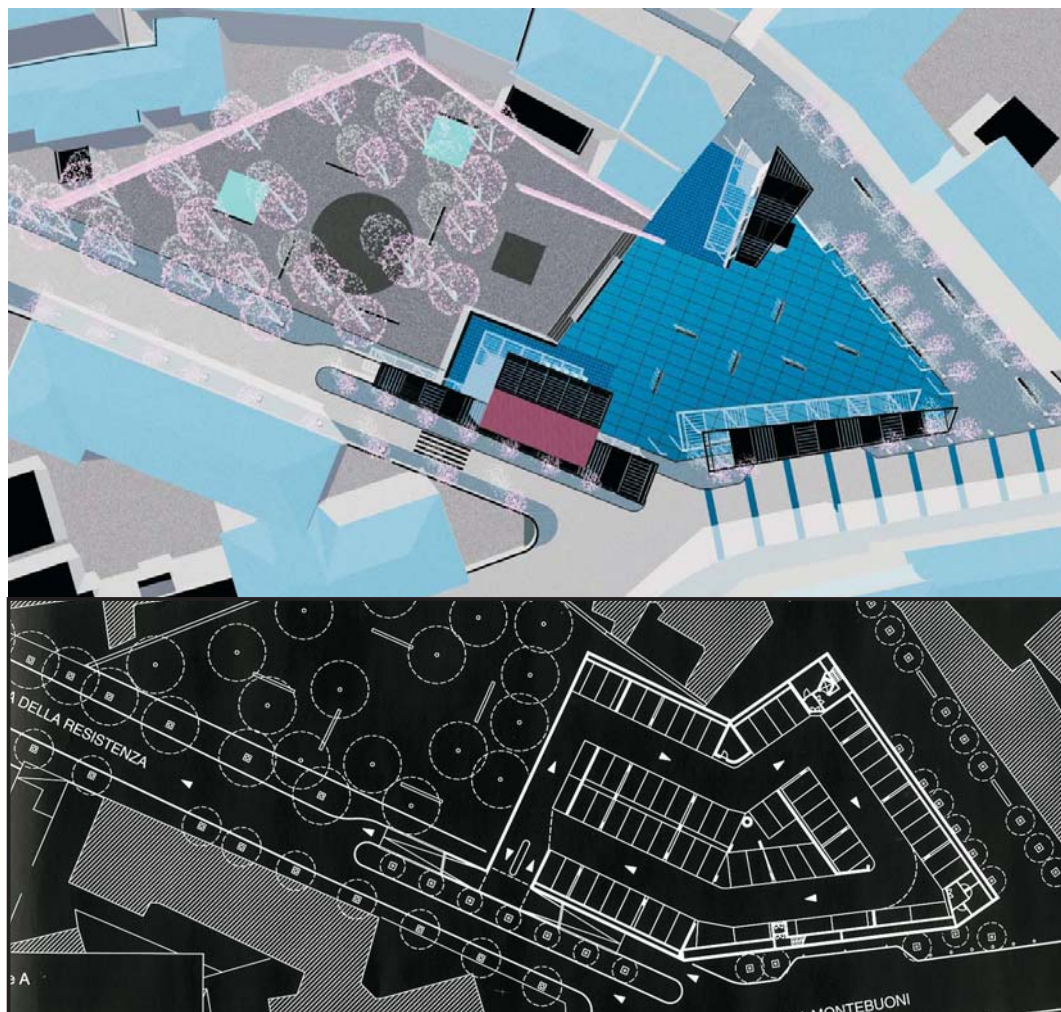
Edificio per attrezzature d'uso pubblico:
Piante (scala 1:400) e schemi compositivi dei prospetti



Studi di inserimento urbano del progetto

La piazza centrale di Tavarnuzze

The central square of Tavarnuzze



Scopo dell'intervento prospettato in questo studio e sviluppato fino a livello di progetto preliminare, è il recupero di uno spazio pedonale attrezzato, pensato come luogo "centrale" di relazione, spostando a livello interrato il parcheggio che oggi ne occupa interamente la superficie. Tre, le alternative analizzate, corrispondenti a diversi scenari di fattibilità: parcheggio a rotazione a un piano, a due piani sceneries: a rotation parking area on one store, on e parcheggio su due livelli, di cui il primo destinato a box da cedere in diritto di proprietà of which destined to boxes to be sold.

Gli elaborati progettuali presentati illustrano le proposte di riqualificazione di quattro spazi pubblici (Piazze S. M. Novella, delle Cure, L.A. Muratori e L. Nobili) di Firenze. Essi costituiscono, nonostante l'eterogeneità delle situazioni che investono e delle soluzioni proposte, un "progetto complessivo" di riqualificazione della città, di cui Piazza S. M. Novella e Piazza delle Cure costituiscono le "emergenze" – e quindi gli interventi "straordinari" –, Piazza L.A. Muratori e Piazza L. Nobili il "tessuto di base" – e dunque gli interventi "ordinari": la "regola", applicabile in modo pervasivo.

Lo stato attuale e il progetto

La piazza principale di Tarnavuzze, località alle porte di Firenze nel Comune di Impruneta, occupa una superficie di circa 2.000 mq ed è oggi interamente occupata da un parcheggio asfaltato a raso (45 p.a.) che confina con l'area a giardino pubblico dell'adiacente Via della Resistenza.

L'area è lambita dalla viabilità che, diramandosi dalla SS. Cassia, attraversa l'abitato di Tarnavuzze e conduce al centro di Impruneta. Nel tratto di Via Montebuoni prospiciente la piazza e lungo Via della Repubblica si trovano numerosi esercizi commerciali e un presidio sanitario. La stessa piazza è utilizzata settimanalmente per un mercato all'aperto, in coincidenza del quale, ovviamente, il parcheggio non è consentito.

Il presente studio prevede la costruzione di un'autorimessa interrata avente lo scopo, fra l'altro, di "liberare" la superficie della piazza in modo da restituire un ruolo di spazio pubblico aperto alla libera fruizione dei pedoni, in continuità con il giardino esistente, ovvero di luogo "centrale" di aggregazione e incontro di cui Tarnavuzze è di fatto sprovvista.

Ingresso e uscita del parcheggio sotterraneo sono previsti lungo Via della Resistenza, nell'ambito di una riorganizzazione della circolazione (per altro limitata a poche strade) e della sosta nell'area, che prevede:

- l'inversione del senso di marcia su Via della Resistenza (senso unico da Via Montebuoni);
- la pedonalizzazione del tratto di Via della Repubblica adiacente alla piazza – una sorta di estensione della stessa piazza - in modo da favorire il passeggio e lo shopping nell'area;
- la creazione di una Ztl (e doppio senso di circolazione) nella parte restante di Via della Repubblica, con parcheggio di superficie riservato ai soli residenti;
- l'istituzione di una zona a sosta controllata (libera per i residenti, a pagamento per gli altri) per un raggio di almeno 200 mt. dal parcheggio interrato – misura, questa, necessaria per garantire il suo funzionamento.

Le alternative progettuali per il parcheggio interrato

Dal punto di vista funzionale lo studio analizza tre ipotesi, aventi il medesimo ingombro planimetrico e uguale localizzazione delle rampe esterne e dei collegamenti verticali con la piazza soprastante:

- A – Parcheggio a un piano interrato con p.a. a rotazione;
- B – Parcheggio a due piani interrati con p.a. a rotazione;
- C – Parcheggio a due piani interrati con box e stalli da cedere in proprietà (al piano –1) e p.a. a rotazione (al piano –2).

L'opportunità di scegliere l'una o l'altra opzione è legata, da un lato, all'approfondimento delle conoscenze sulle caratteristiche geologiche del sottosuolo attraverso indagini specifiche da effettuarsi *in situ* e, dall'altro, alle determinazioni che assumerà l'A.C. riguardo alla problematica più generale della gestione della sosta all'interno di tutto il suo territorio. Fra le scelte che rientrano in quest'ambito decisionale, vi è anche quella di cedere o meno in diritto di superficie o in proprietà la quota di posti auto del parcheggio eccedente i posti a rotazione attualmente disponibili. Per gli aspetti economici dell'operazione, nelle sue diverse varianti, si rimanda comunque, all'interno del presente studio, alle considerazioni esposte in margine al preventivo sommario di spesa.

Ai sensi del D.M. 1/2/1986 il parcheggio in questione è da considerare come un' "autorimessa sotterranea mista chiusa". "Mista", in quanto nel progetto si è prevista la ricostruzione, al di sopra di essa, di una quota di volumetria dell'edificio dismesso posto su Via della Resistenza, di cui si prevede la demolizione. Nella tabella sottostante sono riportate le caratteristiche tecniche, di superficie e capacità, relative a ciascuna delle soluzioni ipotizzate.

Ipotesi progettuale >	A (un piano)	B (due piani)	C (due piani con box)
Superficie ingombro (escl. rampe esterne)	mq 1.990	mq 1.990	mq 1.990
Superficie parcheggio complessiva (Sp)	mq 1760	mq 3.370	mq 3.230
Totale posti auto	74	134	115
- Numero stalli	74	134	69
- Numero box	-	-	46
Superfici di aerazione (Sp/25)	mq 70,40	mq 134,80	mq 129,20

Per ciascuna soluzione sono stati presi a riferimento i seguenti parametri, nel rispetto delle normative vigenti:

- dimensioni posti auto: m. 2,40 x 5,0
- sezione corsie di manovra: m. 5 / 5,50
- larghezza rampe esterne (senso unico): m. 3,0
- larghezza rampa interna soluzioni B/C (due sensi): m. 5,50
- pendenza rampe esterne e interne: 20 %
- altezza libera parcheggio: ml.2,40*

*(sottotrave: min. ml. 2,00)

La conformazione del parcheggio ha dovuto adeguarsi alla geometria irregolare del sito e tener conto della presenza del corso d'acqua

intubato a monte di Via della Repubblica (rispetto al quale, con riferimento al rilievo sommario fornito dall'U.T.C., l'intervento previsto rispetta ampiamente la distanza minima di legge pari a 10 m.). Delle diverse ipotesi avanzate in fase preliminare (v. tavola allegata), quella prescelta e sviluppata fino a livello di progetto preliminare consente la massima capacità e il miglior rapporto fra numero dei posti e superficie dei piani. La distribuzione interna dei piani a rotazione è, in linea generale, del tipo a pettine su percorso anulare.

Nelle soluzioni a due piani interrati (B e C), ogni livello corrisponde a un compartimento antincendio, mentre ovviamente il parcheggio A consiste in un unico compartimento. In ogni caso, nessuno di tali compartimenti supera i 2.000 mq; pertanto, non essendo richieste dalla normativa particolari precauzioni, gli impianti antincendio previsti sono sempre di tipo manuale.

I collegamenti verticali (due gruppi scale e un impianto ascensore in ciascuna soluzione) sono posti sui lati di Via Montebuoni e Via della Repubblica e sono accessibili attraverso disimpegni a tenuta di fumo.

A partire dai dati disponibili sulle caratteristiche del suolo, si è ipotizzato per le strutture l'utilizzo di diaframmi in calcestruzzo, con tiranti in acciaio localizzati esclusivamente in corrispondenza del tratto (di circa 25 metri di sviluppo lineare) più prossimo al retro degli edifici che affacciano su Via della Repubblica. In alternativa, rimanendo nello stesso ordine di costo, è possibile sostituire i tiranti con un procedimento costruttivo basato sulla realizzazione dei solai -con funzione d'irrigidimento strutturale- a monte degli scavi dei livelli sottostanti. Per l'ipotesi A (un solo piano interrato), il sistema a diaframmi e quello a struttura semplice previo sbancamento dell'area (che nel nostro caso richiede il consolidamento del terreno mediante micropali dal lato degli edifici) sono risultati, dal punto di vista dell'impegno economico, del tutto equivalenti.

Si tiene comunque a precisare che, per quanto attiene la parte strutturale, le quantificazioni di cui al preventivo sommario sono da intendersi come stime di larga massima, in relazione a condizioni geologiche "normali".

La sistemazione esterna

In superficie, il progetto prevede la riqualificazione della piazza intervenendo sia sulla pavimentazione, sia sull'arredo, sia con la realizzazione di nuove strutture di servizio fuori terra, in sostituzione dell'edificio (per altro fatiscente) posto su Via della Resistenza, la cui demolizione appare necessaria ai fini della realizzazione del parcheggio. La cubatura che si prevede di realizzare, quasi interamente concentrata nella medesima collazione del fabbricato esistente, è comunque nel suo complesso inferiore a quella da demolire (mc 630 contro gli attuali mc. 940 ca.).

In particolare gli elementi costitutivi del progetto sono:

- Una nuova pavimentazione in cotto e pietra, che sostituirà la parte asfaltata, con inserti in altro materiale (ad esempio legno, così da connotare la continuità con il giardino pubblico contiguo).
- Il nuovo fabbricato a due livelli su Via della Resistenza, che ingloba anche la rampa di accesso al parcheggio, destinato ad attività commerciali e di ristoro, con la possibilità di tavolini esterni nei periodi estivi; funzioni che sono pensate per contribuire alla rivitalizzazione di questo spazio e che – si suggerisce – dovrebbero sottolinearne il carattere di luogo di interazione e scambio (internet-café; attività commerciali nel settore dei media, etc.).
- Una sistema di pensiline frangisole, in parte aperte e in parte coperte con pannelli trasparenti, poste a schermare le rampe del parcheggio e a proteggere, creando zone d'ombra, la fermata dell'autobus, le risalite pedonali e meccanizzata dal parcheggio interrato, il chiosco con l'ufficio-cassa del parcheggio, la "pertinenza" esterna del punto di ristoro: strutture visivamente permeabili e leggere che si configurano come segni architettonici chiari, ma non invasivi, capaci di connotare in modo unitario la nuova immagine della piazza;
- Fontane, concepite come una serie di sottili "quinte d'acqua" ad altezza d'uomo che si alzano dal filo stesso della pavimentazione spezzando le visuali e riflettendo la luce; installazioni analoghe sono già state sperimentate in diverse città europee, da Lione a Barcellona: si tratta di impianti a getti regolabili, che in caso di necessità - per es. in occasione del mercato settimanale o di manifestazioni che richiedano l'uso di tutta la superficie della piazza - possono anche "scompare" senza sottrarre alcuno spazio. Illuminate dal basso, arricchiscono anche di notte il paesaggio urbano con un'immagine di sicuro richiamo.
- Una gradonata (abbinata a una rampa per l'utenza svantaggiata) posta ad assorbire il dislivello fra il giardino esistente e la piazza;
- Elementi di arredo urbano quali: sedute in pietra o legno (alcune delle quali con funzione di "fungo di aerazione" per il parcheggio); schermi per i cassonetti differenziati dei rifiuti; l'illuminazione pubblica, per la quale si prevede l'utilizzo di dispositivi a incasso o inseriti nelle pensiline, nonché di "colonne luminose", come alternativa ai lampioni di uso ordinario, dal design essenziale ma di notevole impatto scenografico.

Per quanto attiene le alberature, il progetto prevede il mantenimento (o la sostituzione) delle piante poste al perimetro della piazza, mentre comporta inevitabilmente l'abbattimento di alcuni pini al confine fra piazza e giardino pubblico - i cui fusti contorti rappresentano per altro, anche allo stato attuale, potenziali fattori di rischio per gli utenti dell'area.

A integrazione di quanto sopra, gli elaborati grafici allegati prospettano inoltre due interventi – non computati nel preventivo sommario e realizzabili autonomamente (prima o dopo) rispetto alla costruzione del parcheggio – che tuttavia si ritengono utili ai fini di una piena riqualificazione dell'area:

1. la riorganizzazione del giardino pubblico di Via della Resistenza, con particolare riguardo all'arredo, ai marciapiedi,

- all'illuminazione e all'individuazione delle aree destinate al gioco dei bambini;
2. la ripavimentazione in pietra, la piantumazione e l'arredo del tratto di Via della Repubblica adiacente alla piazza che si propone di trasformare in zona pedonale e l'inserimento di ricorsi in cotto – con funzione di rallentatori, ma anche di elementi di connotazione della "nuova centralità" urbana – su Via Montebuoni, che, viceversa, non può subire limitazioni al traffico.

Riguardo al primo punto – gli interventi nell'area del giardino – si può anche prevedere, congiuntamente alle nuove opere, un programma a lungo termine per la sostituzione dei pini con altre specie arboree ad alto fusto, cadenzata in rapporto ai relativi ritmi di crescita.

Indicazioni per le procedure di attuazione

Con riferimento allo stato della strumentazione urbanistica vigente a Impruneta, non ancora aggiornata ai sensi della L.R. n. 5/1995 sul governo del territorio, l'intervento in questione, che aumenta gli standard urbanistici dell'area, rientra nelle fattispecie previste dall'art. 40 della stessa Legge Regionale n. 5 per le quali si applicano le procedure di variante semplificata al PRG di cui ai commi 2-7.

Tali procedure sono infatti ammesse sia in relazione ad "opere pubbliche di esclusivo interesse comunale" (comma 2, lettera a), quali sono indubbiamente tanto il parcheggio a rotazione interrato quanto la soprastante piazza pubblica, sia per "apportare limitate modifiche alla disciplina urbanistica conseguenti alla definizione di progetti di opere pubbliche" (comma 2, lettera c), caso cui può essere ricondotta la demolizione dell'esistente edificio su Via della Resistenza e la costruzione in sua vece di un fabbricato che ingloba la rampa d'ingresso al parcheggio e ospita attività di ristoro e commerciali.

D'altra parte, si ricorda che la Deliberazione regionale n. 588 /1996 puntualizza come nella stessa variante per opere di esclusivo interesse comunale si possano prevedere modifiche agli strumenti precedentemente in vigore sulle aree ad esse adiacenti, purché sia dato atto "che le modifiche [...] sono strettamente funzionali a conseguire il corretto inserimento delle previsioni nel contesto urbanistico".

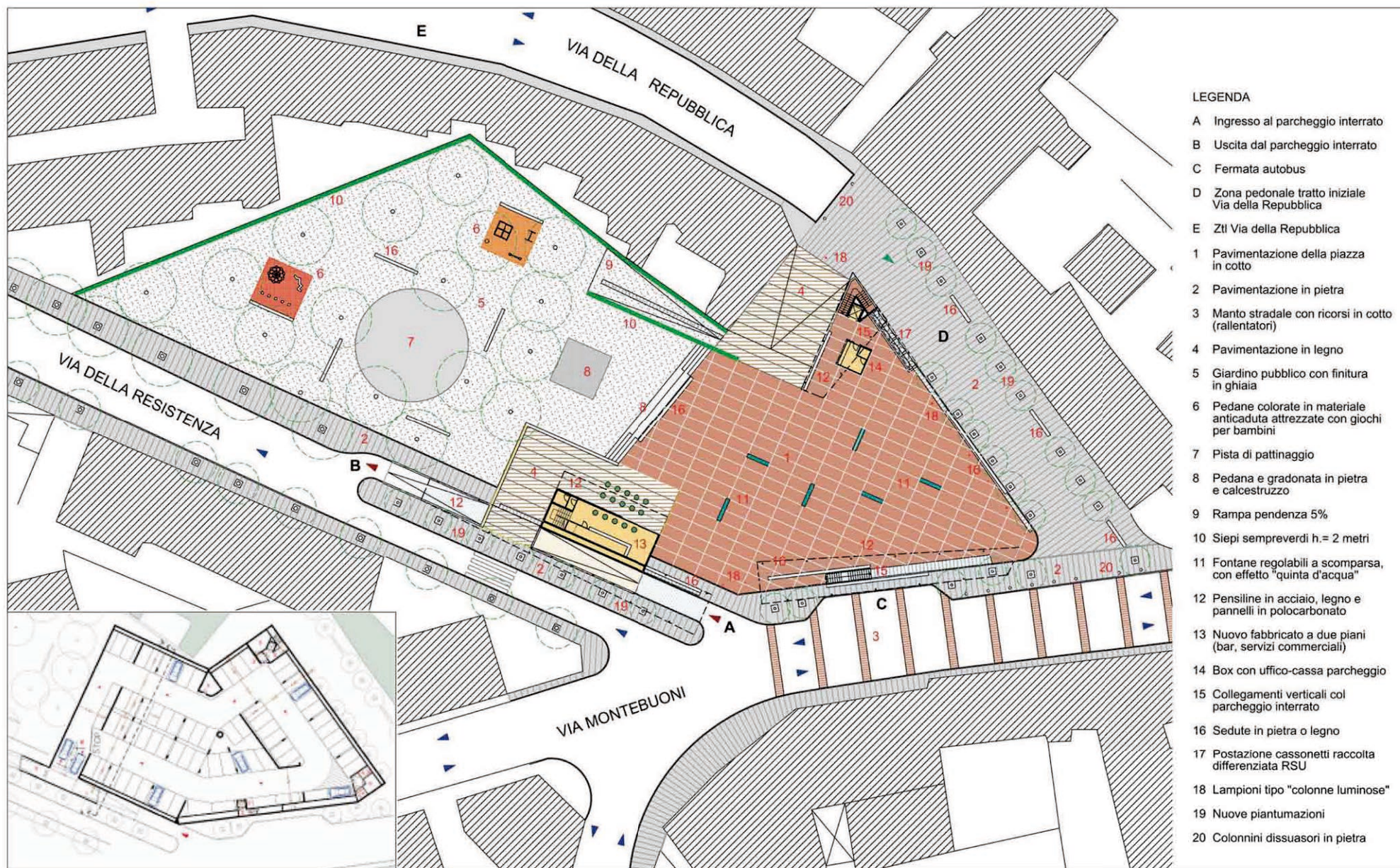


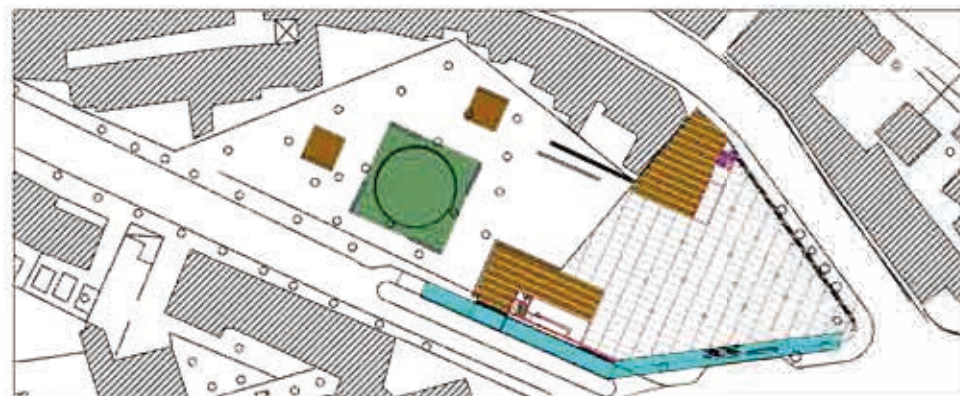
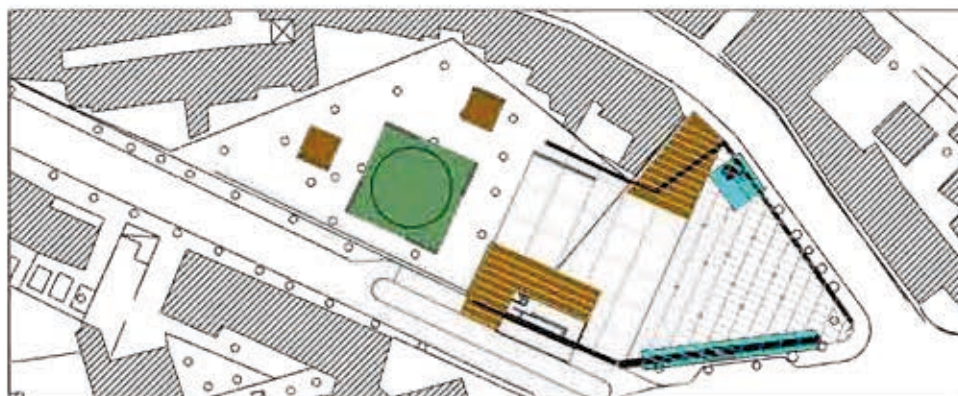
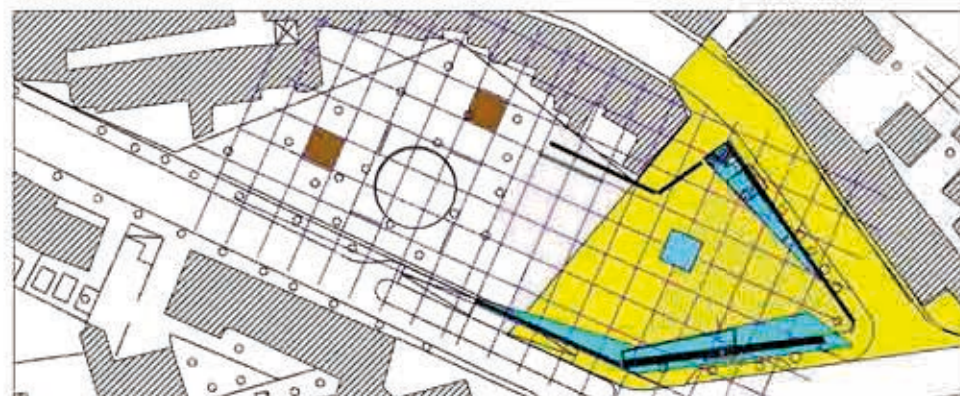
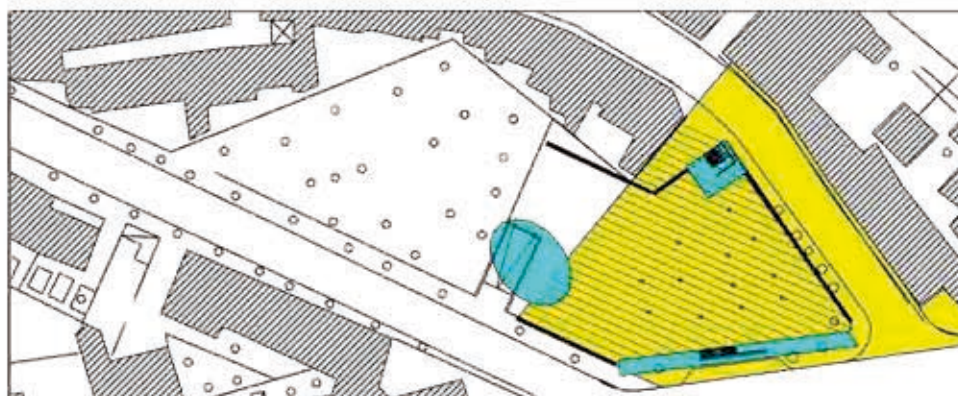
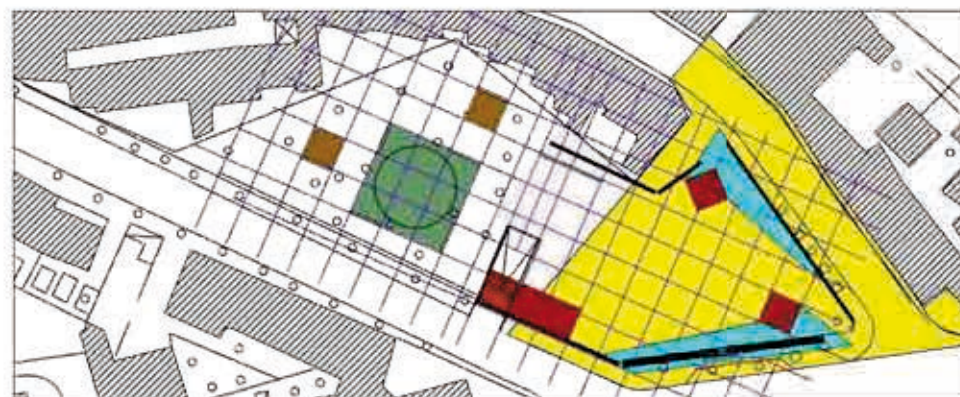
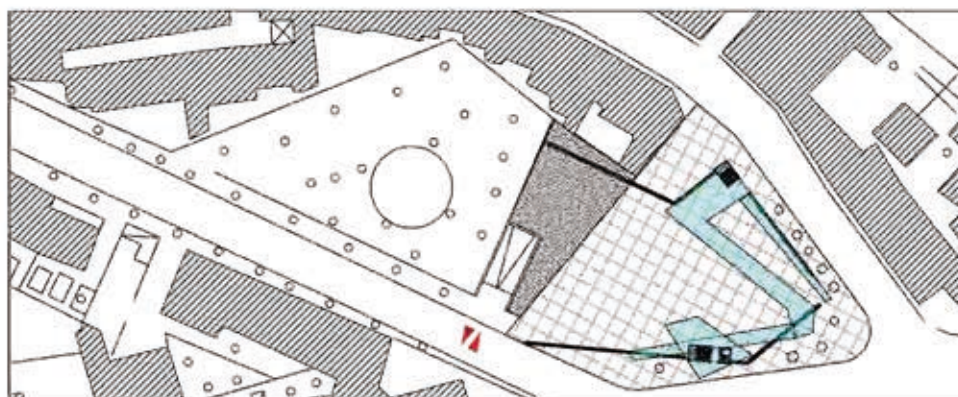
Veduta attuale della piazza

Preventivo sommario di spesa

Ipotesi progettuale >	A (un piano)	B (due piani)	C (2 piani con box)
PARCHEGGIO INTERRATO			
Movimenti terra: demolizione pavimentazione stradale, scavo a sezione aperta di di splateamento, riporti eseguiti con materiale di scavo e/o materiale arido	€ 64.600,00	€ 111.400,00	€ 111.400,00
Strutture del parcheggio: platea di fondazione sp. cm. 50; opere in c.a. compresi diaframmi perimetrali sp. cm. 50; travi, pilastri solette e solai prefabbricati e gettati in opera, setti, pareti, scale. Compreso casseforme, armatura, etc.	€ 505.200,00	€ 1.000.900,00	€ 1.000.900,00
Impermeabilizzazione delle pareti laterali del fondo e del solaio di copertura	€ 98.100,00	€ 113.400,00	€ 113.400,00
Murature interne, intonaci e tinteggiature	€ 14.900,00	€ 29.100,00	€ 59.600,00
Pavimentazioni e rivestimenti: pavimento industriale in cls impregnato con resine epossidiche con finitura colorata, pavimento antiscivolo per le rampe carrabili, rivestimento in pietra (piano -1) e gomma (piano -2) per le scale interne	€ 40.500,00	€ 79.700,00	€ 79.700,00
Porte tagliafuoco, griglie di aerazione e opere in ferro	€ 52.500,00	€ 83.700,00	€ 110.000,00
Segnaletica orizzontale e verticale all'interno del parcheggio	€ 7.100,00	€ 14.000,00	€ 7.700,00
Servizi igienici completi di impianto idrico-sanitario, accessori e rivestimento.	€ 4.300,00	€ 8.600,00	€ 4.300,00
Opere impiantistiche: drenaggio interno, impianti meccanici ed elettrici, impianto ascensore oleodinamico	€ 140.200,00	€ 275.400,00	€ 280.600,00
TOTALE PARCHEGGIO INTERRATO	€ 927.400,00	€ 1.716.200,00	€ 1.767.600,00
SISTEMAZIONE ESTERNA			
Realizzazione di soletta armata, sottofondo e massetto pendenze e impianto lo per smaltimento acque meteoriche all'estradosso del solaio di copertura, compresi raccordi	€ 58.700,00		
Pavimentazione in pietra naturale con inserti in legno per esterni (mq. 2120)	€ 131.400,00		
Sostituzione essenze arboree e nuove piantumazioni	€ 1.260,00		
Realizzazione di pubblica illuminazione da eseguirsi con corpi illuminanti a incasso e/o barre o "colonne luminose" completi di cavi di alimentazione, quadro comandi, etc.	€ 20.600,00		
Arredo urbano (panchine su disegno, cestini, schermi per cassonetti, portacili, etc.)	€ 15.500,00		
Realizzazione di n. 6 fontane con effetto "quinta d'acqua" (ml. 4.00 cad., altezza massima getti: ml. 1.70), compresa illuminazione, impianto di regolazione getti, quadro elettrico generale da collocare in uno dei parcheggi interrati	€ 65.400,00		
Riprese d'asfalto e di terra	€ 4.240,00		
TOTALE SISTEMAZIONE ESTERNA	€ 297.100,00		
FABBRICATI E STRUTTURE F.T.			
Demolizione fabbricato esistente su Via della Resistenza	€ 6.200,00		
Strutture f.t. parcheggio interrato: parapetti in muratura sp. cm. 20, h. cm. 100 per rampe e scale; blocco ascensore; i box con struttura in telaio d'acciaio e tamponamenti in muratura e vetro contenente cassa e ufficio (SUL = 15 mq)	€ 14.000,00		
Costruzione di fabbricato su due piani ad uso commerciale e di ristoro e contenente la rampa d'ingresso al parcheggio, con struttura in telaio d'acciaio e tamponamenti in muratura e vetro, per complessivi mq. 200 di SUL	€ 200.000,00		
Formazione e posa di pensiline con struttura metallica ombreggiante tipo brise-soleil	€ 69.600,00		
TOTALE FABBRICATI E STRUTTURE F.T.	€ 289.800,00		
TOTALE COSTO COSTRUZIONE			
Spese di progettazione e D.L., calcolo del C.A., degli impianti, capitolati, contratti, collaudi, progetto della sicurezza, etc. (15% sul totale del costo delle opere)	€ 227.145,00	€ 345.465,00	€ 353.175,00
IVA 10%	€ 151.430,00	€ 230.310,00	€ 235.450,00
IVA 20%	€ 45.429,00	€ 69.085,00	€ 70.635,00
Varie e imprevisti (5%)	€ 75.715,00	€ 115.155,00	€ 117.725,00
IMPORTO COMPLESSIVO DI SPESA	€ 2.014.019,00	€ 3.063.123,00	€ 3.131.485,00
Ipotesi progettuale >	A (un piano)	B (due piani)	C (2 piani con box)

La piazza centrale di Tavarnuzze







Veduta zenitale dell'intervento



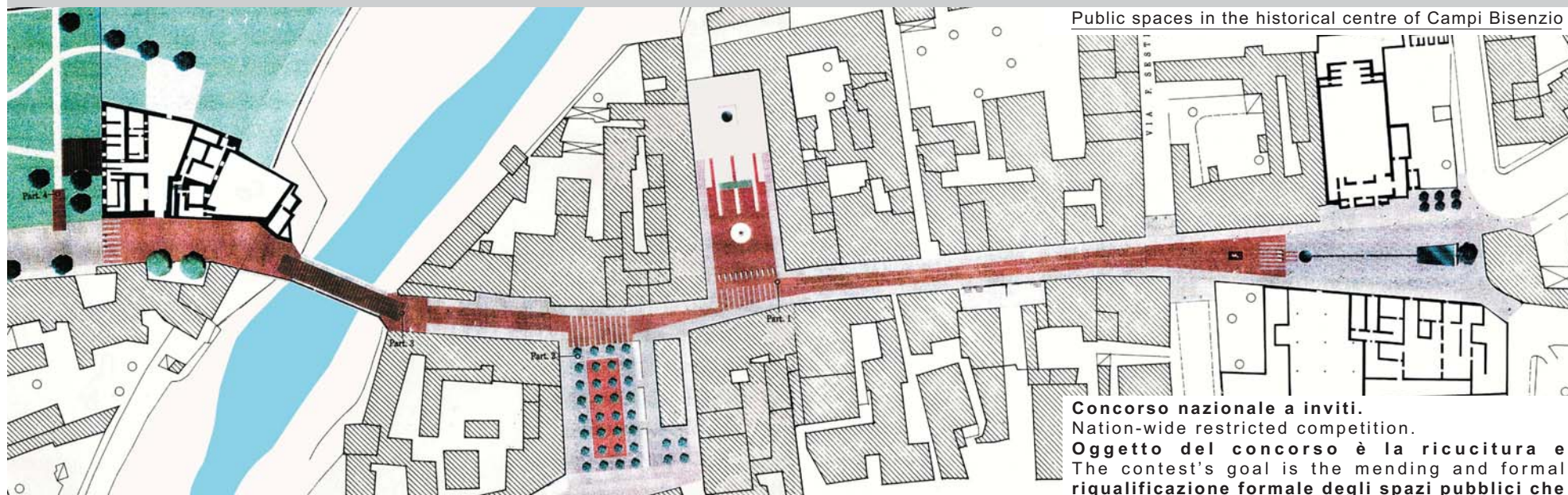
Veduta a volo d'uccello

Vedute prospettiche



Il sistema degli spazi pubblici centrali di Campi Bisenzio

Public spaces in the historical centre of Campi Bisenzio



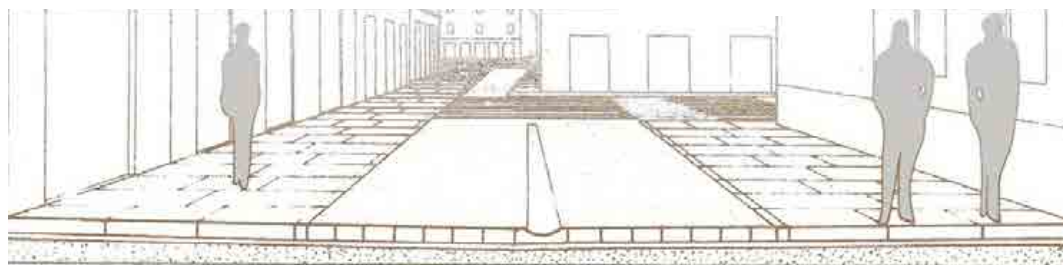
Concorso nazionale a inviti.

Nation-wide restricted competition.

Oggetto del concorso è la ricucitura e The contest's goal is the mending and formal **riqualificazione formale degli spazi pubblici che** revitalization of open spaces extending from the **dalla Rocca di Campi, dov'è prevista la** castle of Campi – whose park will be rearranged **risistemazione del parco e la costruzione di un** and equipped with a small building for services and **piccolo edificio-spina per servizi e attività** exhibitions – beyond the river through the town **espositive, si snodano oltre il fiume attraverso** centre to Piazza Dante Alighieri, where the Town **il centro storico, fino a piazza Dante Alighieri,** Hall has its seat.

sede del Palazzo Comunale.

The project takes tradition into consideration **Il progetto è rispettoso della tradizione senza** without renouncing a change contribution, even **tuttavia rinunciare a un contributo di** though in the context of a rigorous formal order and **cambiamento, sia pure all'interno di un rigoroso** with the use of local materials such as stone and **ordine formale e con il ricorso a materiali locali** fired bricks. **quali la pietra e il cotto.**



Committente:

Comune di Campi Bisenzio

Premessa

Il progetto vuole essere attinente ai caratteri e alle finalità del Bando che sono essenzialmente operative e volte a richiedere una soluzione concreta alla riqualificazione del centro storico di Campi Bisenzio. L'area della Rocca è di grande importanza strategica per l'assetto del centro storico di Campi e inoltre per poter progettare "con cognizione" la zona di Piazza Gramsci-Via Roma è necessario aver ben chiaro quale sarà l'assetto complessivo e unitario di quest'area. Gli assunti progettuali che hanno guidato l'elaborazione della proposta sono di grande semplicità:

- Si tratta di intervenire in un centro urbano in larga parte di formazione storica. È dunque necessario rispettare i caratteri del luogo in particolare nell'uso dei materiali da utilizzare che dovranno essere in larga misura quelli delle città storiche toscane (pietra grigia e cotto) con l'aggiunta del legno. Un materiale che non si trova nelle pavimentazioni ma è un materiale ancora più antico e largamente presente nelle strutture edilizie dei centri storici, oltre che in antiche opere infrastrutturali come ponti (levatoi e non), passerelle, ecc..

- Bisogna operare perciò un intervento rispettoso della tradizione e delle permanenze senza tuttavia rinunciare ad apportare un contributo di cambiamento e sobria innovazione: la continua metamorfosi della città non può – e non deve – essere arrestata.

- Nel progetto si cerca di dare un contributo di "novità" senza però "gridare" troppo e voler stupire. La scelta è stata quindi per un progetto "educato", capace di dialogare con l'esistente, in modo che "non il progetto in sé", ma "l'insieme" composto di quello che già c'è – e deve rimanere – e di quello che va aggiunto, producano nel complesso qualcosa di migliore, più armonioso, più interessante e ricco anche di piacevoli sorprese.

- La riqualificazione di un centro urbano come Campi, dalla struttura edilizia e morfologica minuta e in larga parte storica, non si può essere né troppo "forti" né "deboli". Si è cercato di "entrare" nel processo storico della costituzione dello spazio urbano di Campi che è stato sottoposto a interventi di continua innovazione, cambiamento e mutazione ma mai di radicale stravolgimento. Gli elementi di arredo presentano un rigoroso ordine formale e una maggiore libertà ed innovazione, soprattutto per i materiali e gli elementi introdotti (l'acqua, di cui Campi è ricca ma anche "timorosa", la ghiaia, che lascia respirare la terra ma ne permette il calpestio, il legno, materiale antichissimo, ecc.).

Contenuti del progetto

Il progetto presentato vuole essere attinente ai caratteri e alle finalità del Bando che sono essenzialmente operative e finalizzate a richiedere una soluzione concreta alla riqualificazione del centro storico di Campi Bisenzio per la quale l'Amministrazione Comunale ha già stanziato un apposito finanziamento.

Alcune considerazioni generali sulla "situazione al contorno" è tuttavia opportuno svolgerle almeno per ciò che risulta connesso al progetto.

1. Viabilità e Z.T.L.

Si condivide la scelta della Z.T.L. proposta. Si suggerisce tuttavia di allargare la Z.T.L. eliminando il traffico di scorrimento in due punti:

1.1. al lato del giardino sotto le mura,

1.2. lungo la strada che costeggia l'attuale parco di villa Ricasoli, almeno nel momento in cui questo verrà reso pubblico e utilizzato per localizzare importanti attrezzature pubbliche.

All'interno della Z.T.L., l'area del progetto (per la quale è stata prevista una nuova pavimentazione) è prevista esclusivamente pedonale. In cui sarà consentito accedere, oltre ai mezzi di soccorso e di polizia (per i quali il progetto garantisce l'accessibilità ad ogni area) solamente ai mezzi di carico e scarico merci (in orari stabiliti) e ai residenti nell'area pedonale o nelle strade non diversamente accessibili (Via Maggio ecc.) con percorsi limitati alle necessità. Il ponte non sarà comunque attraversabile né dai mezzi per carico merci né dai residenti. Gli accessi all'area pedonale centrale sono solo: Via Ricasoli/Via Sestini, Piazza Gramsci, Piazza Balerini. Nell'area pedonale ripavimentata non è ammesso il parcheggio neppure ai residenti.

2. Il sistema dei parcheggi

Si ritiene che il sistema dei parcheggi previsto nel suo complesso è accettabile anche se è necessario verificare ancora la possibilità di interrare (nonostante i gravi problemi idrici), anche di un solo piano, alcuni dei parcheggi in particolare quello in Piazza Lancillotto Bellerini in modo da liberare il più possibile lo spazio urbano dalla sosta delle auto. La realizzazione dei parcheggi pubblici anche interrati, prevedendo la cessione del diritto di superficie a terzi possono risultare per l'Amministrazione pubblica poco o nulla onerosi.

3. L'area della Rocca

Le previsioni urbanistiche nella zona della Rocca, invece, appaiono non sufficientemente definite a fronte di una situazione particolarmente carente di spazi di sosta anche in considerazione di una completa valorizzazione del principale monumento di Campi e della suggestiva area ad essa adiacente che potrà essere convenientemente destinata a spettacoli, manifestazioni culturali, artistiche e musicali.

Si prevede pertanto un parcheggio (per circa 120 posti auto) nella parte tergale dell'area organicamente collegato alla viabilità esistente che così trova anche un razionale completamento e conclusione.

Il parcheggio sistematicamente alberato in modo da formare una specie di "boschetto" sotto il quale si lasciano le auto, è nettamente separato dall'area della Rocca da una lunga e sottile costruzione in muratura che, oltre a rendere il parcheggio completamente nascosto, permette di realizzare sia un percorso sopraelevato (alla stessa quota del terrapieno esistente) che ricuce pedonalmente tutta l'area, sia di delimitare per la Rocca un ampio spazio di pertinenza in grado (anche con i nuovi spazi previsti sotto il percorso: sale per mostre, bar e ristoro, servizi igienici, magazzini, ecc.) di realizzare, proprio dentro Campi, il centro per le attività artistiche e musicali di cui abbiamo già fatto cenno.

4. Gli altri spazi pubblici ai margini dell'area, del progetto

4. 1. Le strade e le piazze dentro il centro storico.

Si ritiene che in una fase successiva sia necessario estendere il progetto di ripavimentazione e riqualificazione che prioritariamente dovrà comprendere tutta l'area interna all'antiche mura (in larga misura già comprese in questa prima fase) in particolare piazza Balerini che costituisce un importante spazio urbano del centro storico di Campi che, appunto deve ritrovare una chiara identità.

4.2. Il giardino sotto le mura

I "segmenti" del sistema

Via Santo Stefano

Per la sistemazione di Via Santo Stefano si è deciso di non negare il carattere tradizionale di "strada" che questo percorso ha sempre avuto. Abbiamo però ritenuto di non poter rinunciare a considerare il cambiamento epocale nell'uso di questa arteria che l'introduzione della Z.T.L. comporta: forse per la prima volta nella storia la strada diviene infatti (se si eccettuano i mezzi di soccorso, di carico e scarico merci e i pochi residenti che potranno parcheggiare nelle stradine laterali) esclusivo e permanente appannaggio dei pedoni. In sostanza quello che a Campi avveniva forse solamente per la Festa della Pecora, ora sarà regola quotidiana.

La sezione della strada che tradizionalmente è costituita da sede carrabile e marciapiedi a una quota diversa non ha quindi più ragione di esistere. Questo dislivello, solo apparentemente insignificante, ha perso le sue ragioni non solo funzionali, ma anche storiche. Abbiamo pertanto ritenuto di abolirlo, permettendo così un uso più libero e facile dello spazio pubblico.

La memoria della strada e della sua configurazione più tradizionale abbiamo ritenuto invece di doverla mantenere: è infatti qualità irrinunciabile non solo per gli uomini ma anche per una città.

La parte centrale della strada, attualmente asfaltata, è prevista più stretta e in cotto: un nastro colorato che si svolge attraverso il centro storico, una guida (segnaletica) che collega le quattro piazze più importanti della città. Una piccola conca sempre di cotto raccoglie le acque piovane al centro della strada. Ai lati una pavimentazione in pietra serena (macigno), molto ampia, dà respiro alla passeggiata lungo la zona commerciale. Lampioni a braccio, analoghi a quelli da terra, disposti a circa 20m. di distanza, illuminano la strada di notte.

Piazza Dante Alighieri

La Piazza oggi non è una vera piazza ma uno slargo stradale. L'importanza degli edifici in essa collocati (Comune e Teatro) e quindi delle funzioni che in essa vi si svolgono impongono un trattamento particolare di questo spazio.

In primo luogo una pavimentazione interamente in pietra grigia che la distacca da quella della strada che è in cotto e pietra; in secondo luogo l'introduzione di un articolato sistema d'acqua. Da una grande vasca, leggermente rialzata da terra, un sottile linea d'acqua (con sezione di cm.30 x 30) attraversa la Piazza e termina in una vasca rotonda all'estremità opposta davanti all'ingresso della Sala Consigliere del

Comune L'acqua oltre che fonte di timori e paure per i capricci del Bisenzio, non bisogna dimenticare che è anche fonte di vita, elemento di grande rilievo nella realtà campigiana come motore economico, (settore tessile, tintorie). Ci è sembrato interessante, quindi per esorcizzarne gli aspetti negativi, farla uscire dal sottile strato di terra che la nasconde e farla divenire elemento di allegria e di bellezza. I si inizi a vivere accanto all'acqua senza paure! Dietro alla grande vasca chiusa sul fondo da un muro in pietra, una grande quercia, "poeticamente" isolata nella Piazza, ne conclude l'asse prospettico e costituisce un elemento "spurio" che contamina e "ingentilisce" il carattere celebrativo e ufficiale della Piazza. Dall'altro lato, verso Via Santo Stefano tre "steli" di pietra, si sollevano a dialogare con il sistema muro-albero dell'altro capo e a segnalare l'assoluta inaccessibilità ai mezzi meccanici (ovviamente escluso i mezzi di soccorso e servizio).

La galleria

L'ingresso della galleria su Via Santo Stefano è annunciato da uno slargo troppo grande oltre che sovrastato da un edificio di pessima qualità (certamente peggiore di quello della banca) abbiamo ritenuto che fosse necessario ricucire questa smagliatura ricostituendo una quinta urbana. essendo nella parte arretrata presenti dei negozi oltre al passaggio stesso la quinta è stata composta solamente da un piccolo muro che forma anche una seduta e da alti portali in metallo che possono sorreggere standardi e tende.

Piazza Matteotti

È la piazza "storica" di Campi con la presenza dell'antica pieve, e dell'antico Comune attualmente destinato a biblioteca. La piazza è oggi pavimentata in pietra grigia ed è dominata dal monumento ai caduti posto sull'asse di simmetria. Il Progetto, che vuole valorizzare e rafforzare in carattere "monumentale" della Piazza, prevede un'articolata pavimentazione che si modifica e cambia al variare delle caratteristiche degli edifici che incontra. Cotto con bordi di pietra grigia nella parte antistante l'antico palazzo comunale, in travertino omogeneo e ad una quota leggermente più alta nella zona di fronte alla chiesa. Nella fascia centrale non edificata, che separa i due edifici, i materiali si mescolano formando un sobrio disegno a fasce. La presenza dei due importanti edifici è stata ulteriormente segnata dalla collocazione di fronte alle loro facciate di due oggetti "speciali". Una vasca d'acqua a forma di conca "scavata" in un blocco di travertino è posta all'incrocio dell'asse longitudinale della piazza con l'asse dell'ingresso della chiesa. La forma "pura" quasi "metafisica" vuole come "duplicare" nella Piazza la presenza della più antica chiesa di Campi. Un più articolato oggetto in pietra, dalla forma che mantiene la memoria del "pozzo" è posto, a dialogare con l'orologio, di fronte al vecchio Palazzo Comunale. Una serie di blocchetti di pietra segnano la presenza dell'aprirsi di una piazza storica che è un luogo di "grande calma" e quindi ancora più forte deve essere la protezione.

Piazza Fra Ristoro

La Piazza che si apre sul corso è pesantemente compromessa dalla presenza dentro la stessa Piazza dell'edificio della Banca Toscana. Lo strumento urbanistico di Campi ne prevede la demolizione. Noi riteniamo che tale operazione sia eccessivamente onerosa e quindi difficilmente realizzabile. Riteniamo inoltre che sia poco opportuna se pensiamo alle ingenti necessità finanziarie che richiede la riqualificazione della città e del territorio. Inoltre il problema vero non è tanto la sua qualità architettonica (certamente non eccelsa) dell'edificio ma la sua collocazione fuori dal tessuto edilizio e "dentro" la Piazza. È il rapporto con la Piazza dunque il vero problema. Risolvere tale rapporto con l'eliminazione dell'edificio stesso oltre che troppo oneroso, poco "morale" è anche un po' troppo "facile". Privi di reale significato urbano, e forse col rischio di produrre effetti opposti, sono anche le varie operazioni di cosmesi dell'edificio, compresa la copertura dell'edificio stesso che appunto "deve essere nascosto". Noi abbiamo ritenuto che bisognasse rovesciare il ragionamento e partire non già dall'edificio, ma dalla Piazza allargando lo sguardo quanto più era possibile. Abbiamo pertanto pensato che Piazza Fra' Ristoro potesse (e forse dovesse) all'interno del centro urbano di Campi avere un carattere più "domestico" rispetto alle altre più storiche e rappresentative. E dunque potesse essere trattata in modo diverso compresa l'alberatura di tutta la Piazza. Un grande tappeto di ghiaia di cotto al centro e una larga cornice di pietra serena, costituiscono la superficie sulla quale filari di olivi, alberi gentili, sempreverdi, argentei, rappresentativo delle nostre campagne, della nostra origine, ma dimenticati nei centri urbani, ridanno nuova identità e configurazione morfologica alla Piazza stessa. L'edificio della Banca rimane, ma in secondo piano, relegato fuori della Piazza che ha acquistato completa autonomia e una nuova forma come bene sottolinea la piccola gradinata in pietra che traccia a terra il nuovo confine dello spazio pubblico. Dietro, di fronte all'albergo un altro "autonomo" spazio urbano contrassegnato da 4 alberi disposti simmetricamente al suo centro. L'insieme degli alberi inoltre renderanno anche molto poco visibile l'edificio, ma quello che più importa è che ora sarà un edificio tra altri, certamente non bello ma non purtroppo l'unico.

Il Ponte

Il ponte sul Bisenzio è di notevole importanza storica. È il motivo primo della esistenza della Rocca e di Campi. Il progetto ha voluto valorizzarlo evidenziandone la presenza e le sue molteplici valenze: l'eccezionalità e il valore storico e fondativo, l'essere elemento permanente ma anche fragile. Il progetto prevede pertanto una pavimentazione "speciale" in legno (contenuto da lastre in pietra arenaria dello stesso tipo dei parapetti), in modo da accentuare il carattere della nuova destinazione esclusivamente pedonale e far sentire la storia antica di questo manufatto.

L'area di fronte alla Rocca

Del proposito di valorizzazione complessiva della Rocca abbiamo già parlato nella parte iniziale della relazione, ora vogliamo solo precisare gli interventi interni all'area del progetto che consistono nella previsione di una nuova pavimentazione in mattoni di cotto a coltello.

Abbiamo anche nella strada voluto "ricostruire" la presenza di un luogo circoscritto con forte identità. La stessa presenza del tracciato delle mura è stata evidenziata da tre blocchi di pietra grigia che fungono anche a sottolineare il carattere assolutamente pedonale di questa parte della strada.

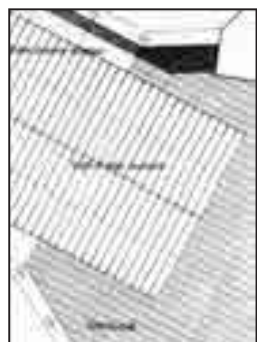
Piazza Gramsci

Il progetto per Piazza Gramsci non può essere pensato a sé o in sola funzione del percorso Via Roma-Via Santo ma come parte del progetto più ampio dell'area della Rocca. In primo luogo, abbiamo ritenuto che la Rocca dovesse essere liberata del muro di cinta, privo di reale significato storico e funzionale (in quanto ritaglia uno spazio privo di valore), che la separa e la nasconde inutilmente da Piazza Gramsci e Via Roma. In particolare riteniamo che la Piazza Gramsci debba essere ad essa strettamente collegata, e se così possiamo dire, "sottordinata": una specie di giardino "appartenente" alla Rocca stessa, ma contemporaneamente alla Città in quanto aperto e accessibile sempre a tutti (a differenza della parte più strettamente di pertinenza della Rocca, che sarà recitata). Anche nel progetto del giardino si è cercato, e con molta attenzione, di "ricucire" la trama urbana (la grande piazza di ghiaia centrale è sull'asse di Via il percorso che corre parallelo alla facciata della Rocca passa sul nuovo edificio di bordo che conduce alle sponde del Bisenzio attraverso un percorso da cui si può avere il miglior panorama di Campi: vista completa della Rocca da diversi punti di vista, delle mura nell'altro lato del fiume e del ponte oltre che del fiume. Il giardino (non più Piazza, come in realtà non è mai stata) sarà attrezzato, in modo leggero con ghiaia e superfici di legno sulle quali si trovano le panchine su cui sostare. L'alberatura viene mantenuta quella esistente anche per la consistenza ormai raggiunta, nonostante non tutte le essenze siano indicate in questo luogo.

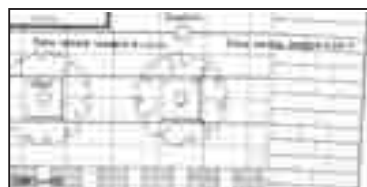
Il lato del giardino verso le strade carrabili in particolare verso Via è delimitato da un muro (alto circa 3 m. in larga parte forato) che ne segna il confine fisico e ne regola l'accessibilità e l'orientamento: il giardino è invece aperto verso la Rocca e verso l'area pedonale, in cui la parte terminale di Via Roma cessa di essere una strada ma diventa "parte" del giardino. In quest'area abbiamo collocato anche altri alberi proprio per rafforzare la sensazione di "unione" col verde esistente. Questa parte lastricata, che diviene dunque il supporto su cui si "appoggia" il giardino stesso, perde anche il carattere esclusivo di strada e muta in Piazza: la nuova Piazza Gramsci che completa il sistema degli spazi pubblici intorno alla Rocca.

I servizi igienici sono infine collocati in un angolo del giardino accessibili anche da Via, inseriti in un raddoppio del muro che delimita il giardino. L'illuminazione è mista con lampioni come da disegno e con faretti da terra disposti lungo i percorsi. Grandi fari infine illuminano, dal basso in alto, la Rocca.

Si precisa infine che il progetto risponde alla normativa esistente sulle barriere architettoniche. Le nuove pavimentazioni sono previste tutte sulla stessa quota, ad eccezione di una parte di Piazza Matteotti dove sono state già indicate le rampe. Per i raccordi con le pavimentazioni esistenti sono previsti gli appositi scivoli che comunque saranno compiutamente definiti nelle successive fasi di progettazione.



dettaglio 1

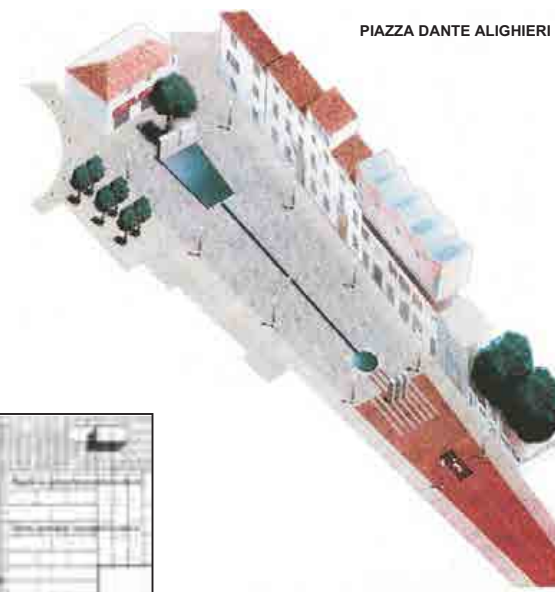


dettaglio 2



PIAZZA G. MATTEOTTI

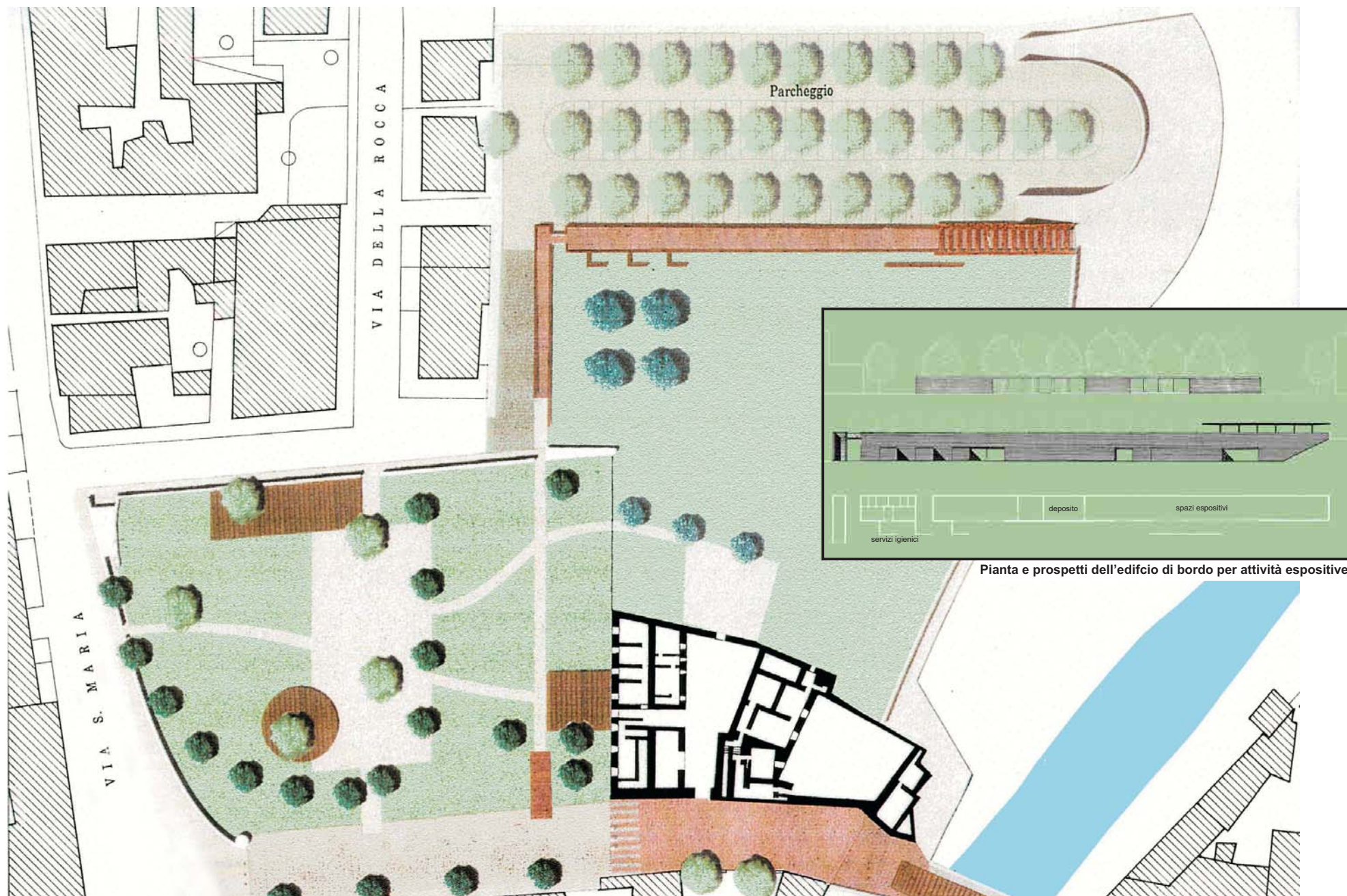
PIAZZA FRA RISTORO



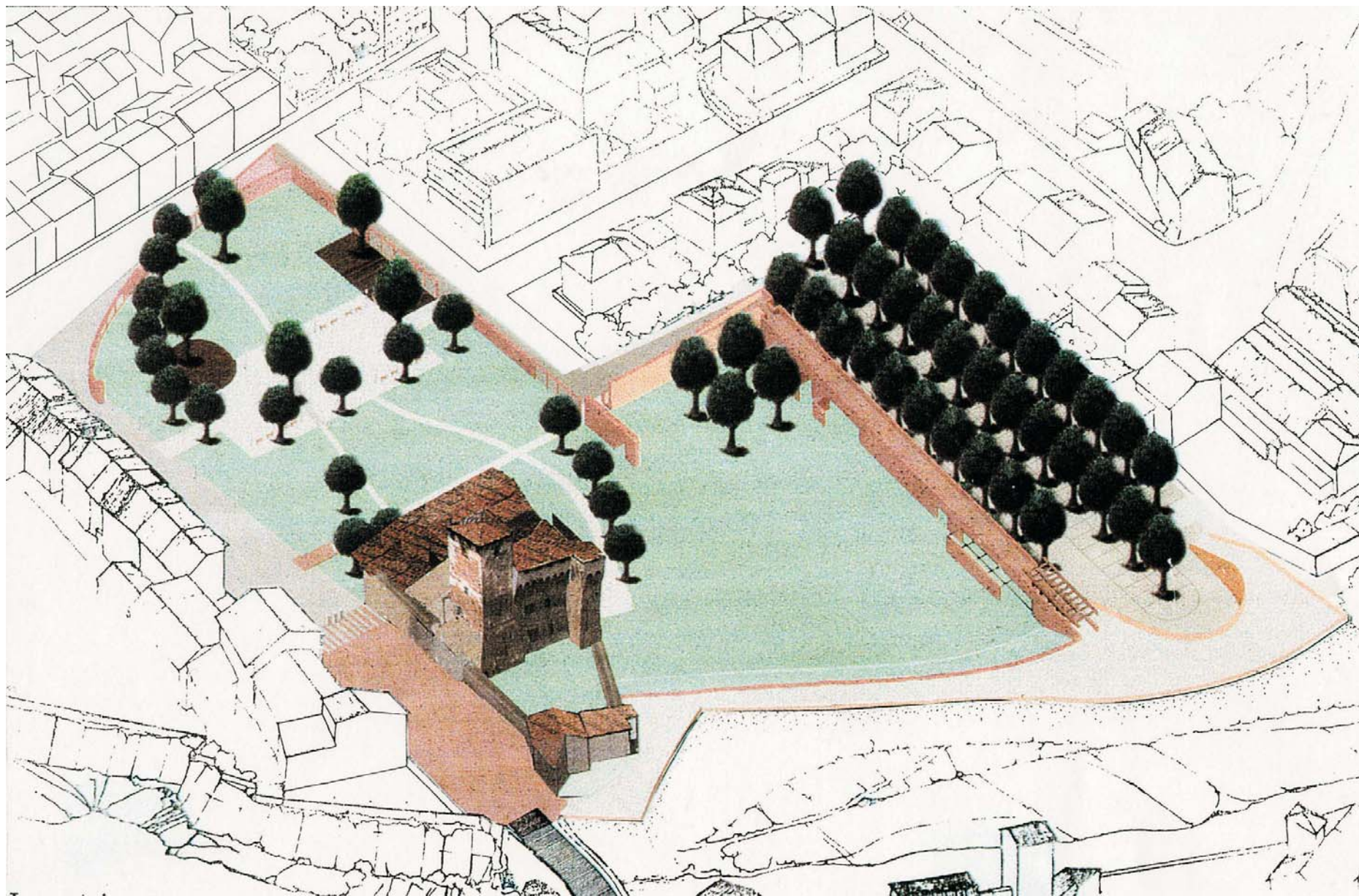
PIAZZA DANTE ALIGHIERI

dettaglio 3





Planimetria di progetto dell'area della Rocca



Assonometria di progetto dell'area della Rocca

Viale Marina al Cinquale

Viale Marina at Cinquale

Concorso nazionale. Primo premio.

Nation-wide contest. Winner.

Gli interventi, di cui è stato ultimato il primo lotto, riguardano un tratto di ca. 1 Km della Strada Provinciale che collega il capoluogo del Comune con la zona litoranea del Cinquale (Versilia), su cui affacciano residenze e negozi.

Il progetto ha comportato l'integrale ridisegno dell'asse viario esistente, con la creazione di un "controviale" ad uso esclusivo del traffico residenziale e il recupero ad uso pedonale di circa il 25% della sede stradale.



Committente: Comune di Montignoso

Il progetto prevede la nuova sistemazione di Viale Marina nel tratto compreso fra Via Croce (lato monti) e Viale Gramsci (lato mare), per una lunghezza complessiva di circa un chilometro.

La situazione attuale è caratterizzata in negativo dalla promiscuità di uso fra funzioni diverse, pedoni, sosta delle auto, circolazione dei veicoli, con possibilità di velocità anche eccessive in relazione alle caratteristiche urbane dell'area.

La principale finalità del progetto è pertanto il miglioramento della sicurezza della circolazione veicolare e dei pedoni.

Gli interventi previsti riguardano i seguenti aspetti:

- modifica della sezione stradale e razionalizzazione della circolazione;
- creazione di fasce di parcheggio;
- formazione di marciapiedi e di spartitraffico centrale, completi di opere di arredo urbano, piantumazioni, etc.;
- realizzazione di fognatura per lo smaltimento delle acque meteoriche.

Modifica della sezione stradale, e razionalizzazione della circolazione

Il progetto prevede lo smantellamento dell'attuale spartitraffico e la suddivisione della sezione stradale – da prima di via Tassoni fino oltre via Marietta - in due parti: la strada provinciale, posta sul lato del Comune di Massa, e un controviale sul lato Montignoso a uso esclusivo delle residenze con direzione mare-monti, di larghezza rispettivamente pari a m. 9 (n. 2 corsie di m. 3,50, fiancheggiate da banchine di larghezza pari a m.1) e m. 3,50.

Le due strade sono separate da un filare di alberi di nuova piantumazione (tigli, e, agli estremi dell'area alberata, palme "Jubea spectabilis" di altezza min. m. 5). Lo spartitraffico ha una larghezza di m. 1 ed è formato da cordoli di cls e da finitura in scagli di marmo "bloccate" da uno strato di cls gettato in opera. L'interasse fra i tigli è pari a 15 m. Faretti per l'illuminazione scenografica, dal basso, delle palme sono posti ai piedi di ciascuna pianta.

Nel tratto più a valle del Viale, presso l'incrocio con Viale Gramsci uno spartitraffico di tipo analogo (ma realizzato con cordolature in marmo bianco) separa invece i due sensi di marcia della provinciale, prima che da questa si dirami il controviale.

Oltre via Marietta il controviale riconfluisce sulla strada provinciale che nel tratto terminale (fino all'innesto di via Croce) mantiene la sua attuale sezione.

L'intersezione con via Croce e quella, in posizione mediana, con via delle Cateratte sono regolate da impianti semaforici di nuova collocazione.

Nel progetto è compresa l'installazione della necessaria segnaletica orizzontale e verticale, ai sensi del vigente Regolamento di esecuzione del Codice della Strada. Dal momento che l'intervento modifica sostanzialmente la circolazione anche delle strade che immettono sul controviale, esso comprende la sistemazione della segnaletica stradale anche agli incroci fra il controviale stesso e dette strade, secondo le indicazioni riportate nella tav. 7.1

All'interno dello spartitraffico (salvo pochi casi indicati in planimetria) sono posizionati i pali della nuova illuminazione stradale a un'interdistanza di circa 30 m.

I marciapiedi, l'arredo urbano e le piantumazioni

Particolare attenzione è stata posta nel progetto agli aspetti legati alle possibilità di riqualificazione urbana dell'intervento, compatibilmente - è ovvio - all'entità delle risorse finanziarie attivabili.

L'intervento prevede la realizzazione di marciapiedi nel tratto iniziale del Viale (vale a dire fino all'imbocco del controviale di nuova costruzione), e, a monte, nella zona a cavallo di via Pardini, caratterizzata dalla presenza di numerosi esercizi commerciali.

I marciapiedi sono rivestiti da massetti di calcestruzzo autobloccanti e listati da cordolature in marmo bianco; dello stesso materiale (marmo) sono anche i riquadri salvaradici entro cui saranno alloggiate piante di oleandro (h. min. 3 m.) a un'interasse di m. 4 circa.

Una nuova illuminazione urbana (non quindi di tipo "stradale") sarà realizzata lungo il tratto a cavallo di via Pardini utilizzando undici lampioni di alta qualità tecnologica ed estetica (mod. Egeo-Veladitta Ing. Castaldi).

Altri elementi di arredo urbano sono costituiti da (v. tav. 5 degli elaborati grafici):

- panchine, su disegno, secondo tre diverse tipologie
- portacicli
- cestini gettarifiuti
- strutture schermanti per i cassonetti dei rifiuti (su disegno, in doghe di metallo, con fianchi in muratura).

In corrispondenza della panchine si prevede l'inserimento nel marciapiedi faretti a incasso da terra.

Sottoservizi

La realizzazione della fognatura per lo smaltimento delle acque meteoriche comprende due tratti in tubazione di calcestruzzo di diametro 40 e 50 cm, che convoglieranno le acque raccolte a mezzo di caditoie di ghisa verso le fognature esistenti di via Pardini e via Marietta.

Illuminazione pubblica

Per quanto attiene l'illuminazione pubblica, le scelte progettuali sono state improntate ai seguenti due criteri:

- illuminazione funzionale, caratterizzata da elevata efficienza e valori di illuminamento ottimali per quanto riguarda la viabilità provinciale di collegamento (v. "progetto illuminotecnico" allegato), in modo da garantire massima visibilità e sicurezza, adatta ad una velocità di percorrenza relativamente sostenuta;
- "protezione" della fascia del controviale (destinata esclusivamente al servizio alle residenze e alle attività locali e quindi ad un transito veicolare a velocità moderata) da fenomeni d'inquinamento luminoso. In particolare non è parso

assolutamente opportuno riproporre il modello attuale, di un'illuminazione stradale "centrale" con pali a due bracci, per le seguenti due ragioni: 1) la separazione dei flussi (tra viale e controviale) del traffico di collegamento da quello locale, e quindi la differente fruizione delle due fasce, non giustifica la scelta di criteri omogenei d'illuminazione; 2) il rischio, conseguente l'"avvicinamento" al fronte residenziale dello spartitraffico, di creare sul controviale condizioni di illuminazione eccessive, tali da scoraggiare l'uso della fascia pedonale e provocare disagi ai frontisti.

La scelta si è quindi indirizzata verso la riproposizione di un'immagine "classica" (frequente anche lungo i viali di circonvallazione fiorentini) di separazione fra viale principale, ampiamente illuminato, e controviale, non illuminato direttamente, arricchita dalla previsione di effetti d'illuminazione "scenografica" in corrispondenza delle zone di sosta della fascia pedonale, ottenuti con l'inserimento sul marciapiede di faretti a incasso direzionali.

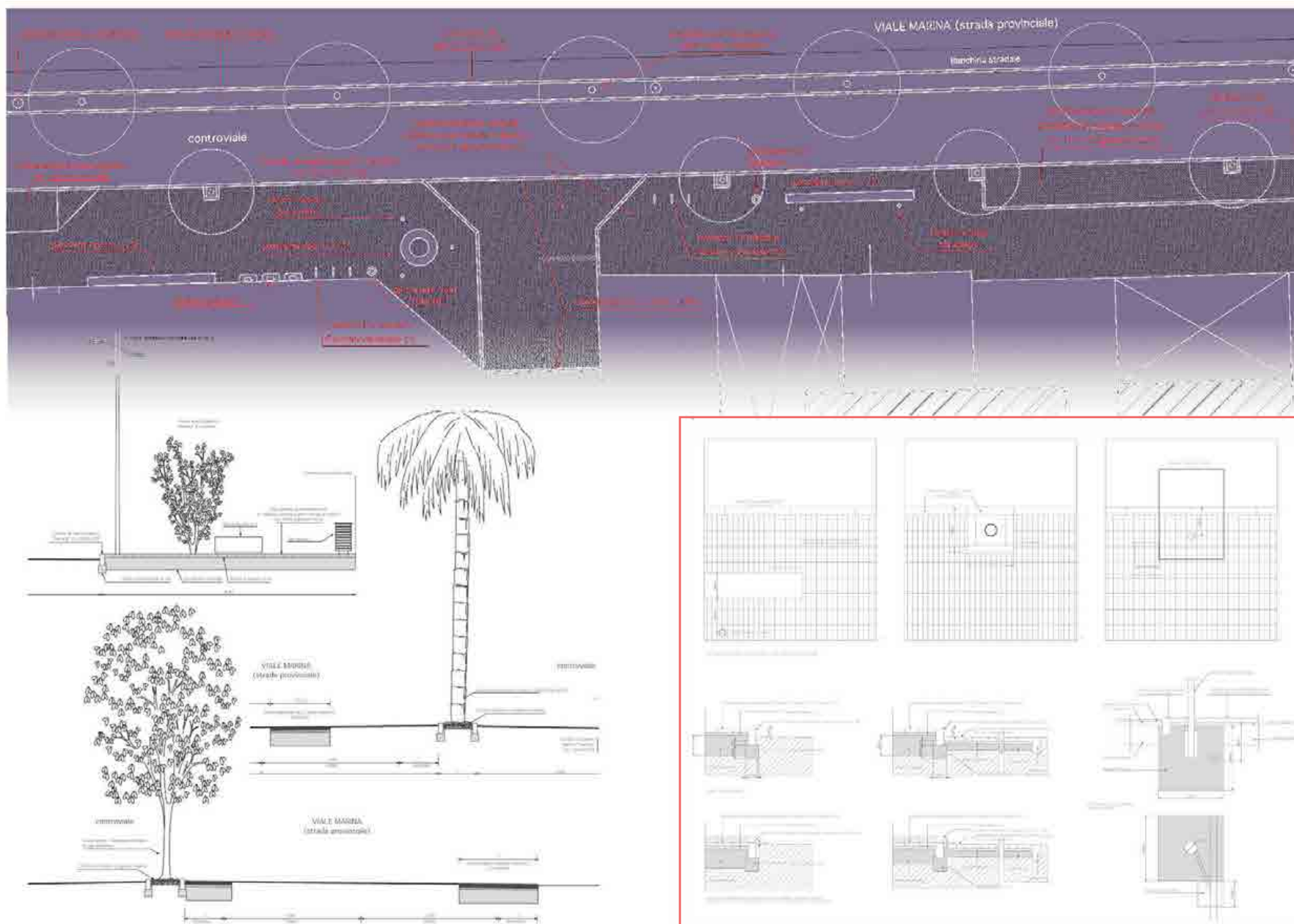
Per quanto riguarda la zona commerciale a cavallo di Via Pardini, la scelta di apparecchi diversi (a interdistanze opportunamente ravvicinate rispetto ai pali posti sullo spartitraffico), dotati di una forte caratterizzazione formale, è legata alla volontà di valorizzazione della zona stessa come ambito privilegiato per la pedonalità e la sosta.

A eccezione degli apparecchi previsti per l'illuminazione scenografica delle palme e delle zone di sosta (aventi peraltro direzioni del fascio luminoso rispettivamente intercettate dal fogliame delle palme stesse e radenti al piano di calpestio), tutti gli apparecchi previsti nel progetto sono caratterizzati da fasci luminosi diretti o riflessi (è il caso dei lampioni "Egeo-Vela") verso il basso, che garantiscono elevate efficienze e il minor inquinamento luminoso tecnicamente possibile.

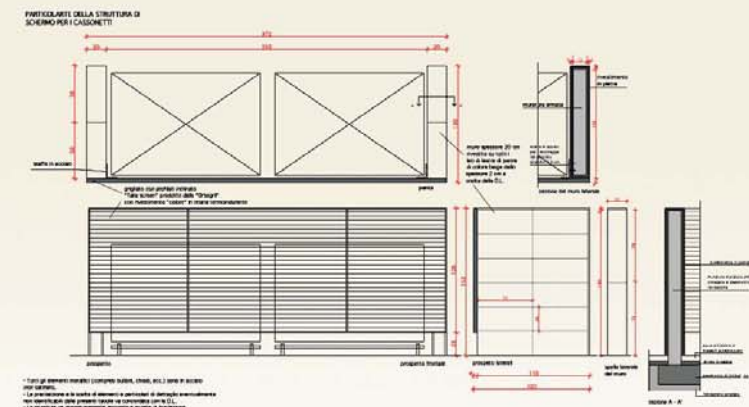
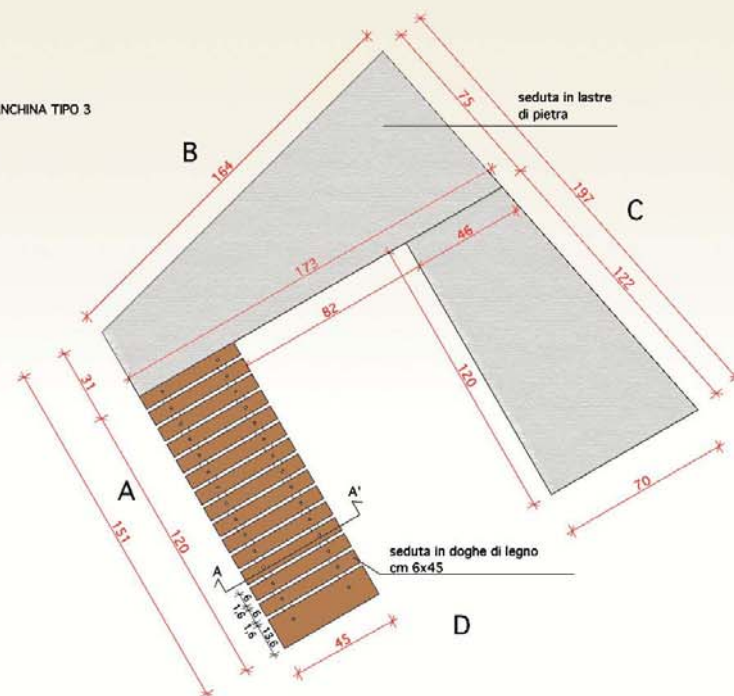


Alcune immagini di Viale Marina, prima dell'avvio dei lavori

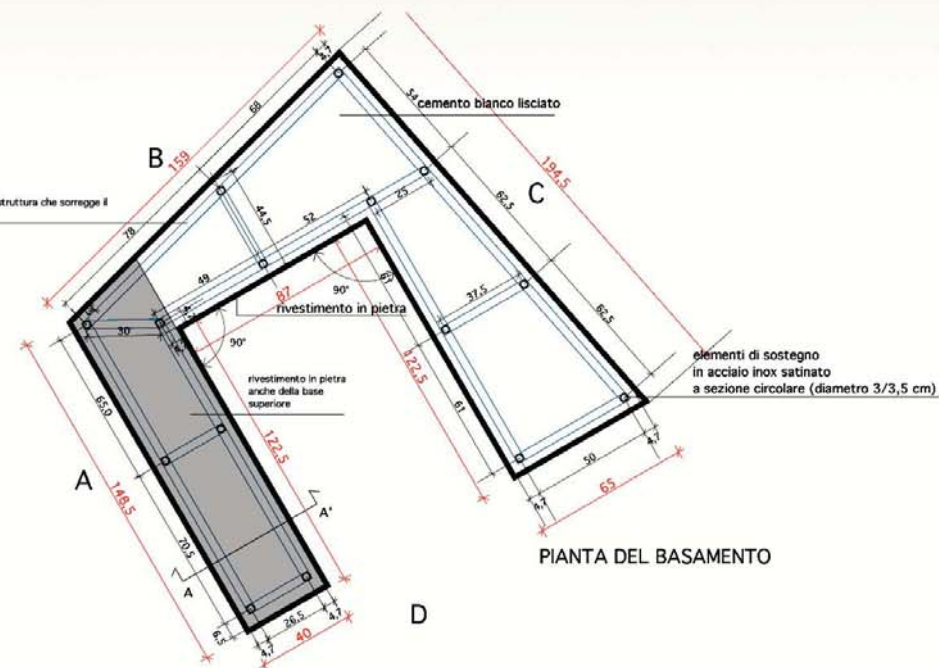
Dettaglio planimetrico, sezioni tipo degli interventi sulla carreggiata, particolari della pavimentazione dei marciapiedi



PANCHINA TIPO 3



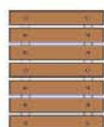
proiezione della struttura che sorregge il piano di seduta



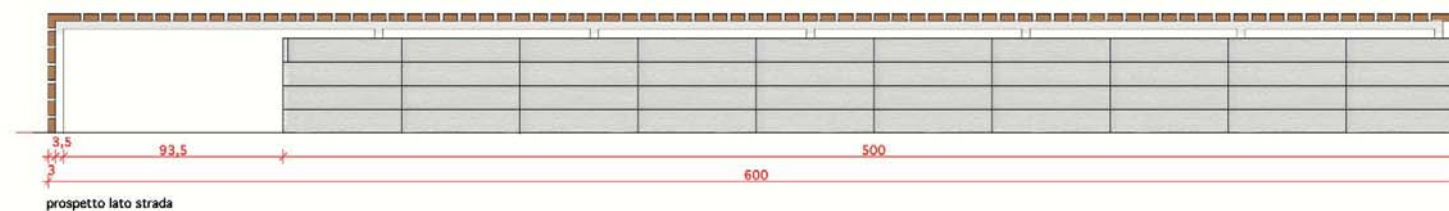
PIANTA DEL BASAMENTO

Elementi di arredo urbano su disegno

PANCHINA TIPO 2



sezione B - B'



sezione C - C'

La riqualificazione del centro storico di Barberino di Mugello

Revitalisation of the historical centre of Barberino di Mugello

Il progetto, incentrato su Piazza Cavour e Corso

Bartolomeo Corsini - oggetto del concorso bandito dal Comune - si estende fino a project competition claimed by the Municipality - **considerare l'intero sistema degli spazi pubblici** but considers also the whole system of central **centrali, di cui propone un ridisegno complessivo e la valorizzazione attraverso la** public spaces, which are completely re-designed and enriched by the location of new "special" **creazione di nuove funzioni "speciali", quali un** creation of new functions "special", such as a pavilion for contemporary art **padiglione espositivo per l'arte contemporanea,** exhibitions, a museum devoted to local history and **il Museo della storia e delle tradizioni locali, un** traditions, a tourist information box.

punto informativo turistico. A questo si aggiunge Moreover, it suggests to re-define the urban **un'attenta opera di riprogettazione dei bordi** boundaries through a careful design of mobility **urbani al fine di ridefinire il confine della città** infrastructures such as parking lots and a new **e collocare le attrezzature per la mobilità** bus terminal.

(parcheggi, terminal autobus):



Committente: Comune di Barberino di Mugello
(Ente banditore)

Il progetto ha come finalità principale quella di valorizzare l'identità dei luoghi attraverso un insieme articolato e diffuso di modificazioni, aggiustamenti, operazioni di riordino, riscoperta dei ruoli e delle gerarchie simboliche e architettoniche presenti o latenti, ma che si sono perse o sono state nascoste.

Un progetto complesso che rifugge dagli stereotipi più banali degli interventi di "abbellimento" che sempre più spesso si basano sull'aggiunta e l'accumulo di oggetti, segni ed effetti speciali "alla moda", ma estranei al luogo, alle sue "misure" e caratteristiche specifiche.

La misura, l'economia di mezzi e di azioni sono dunque i valori che hanno guidato il progetto, in particolare nelle parti più strutturali e permanenti.

1. La Piazza.

Per la piazza, l'elemento più importante e significativo di Barberino, si sono fatte le seguenti scelte.

1.1. La previsione di una nuova pavimentazione, in pietra "forte" La nuova pavimentazione in pietra "forte" è segnata e caratterizzata da una scalinata orientata sull'asse diagonale del "Chiesino". Tale scalinata, oltre a rendere più articolata e suggestiva la pavimentazione, permette una più razionale disposizione dei piani della piazza. La nuova pavimentazione è prevista senza marciapiedi, in quanto destinata alla fruizione pedonale, ed è costituita da due soli tipi di lastre, con tre lati ad angolo retto e uno inclinato - a riprendere la direzione delle gradonate - delle dimensioni di circa 50 cm x cm.100/120 e dello spessore di circa 14 cm., posate su una massiciata e letto di sabbia. La finitura superficiale della pietra è "a scalpellatura". Dello stesso materiale sono anche i cordoli e le gradonate che sono costituite da blocchi di pietra finiti "sabbati", così come gli elementi di arredo urbano come panchine, la struttura esterna che contiene i cestini e gli elementi di protezione dal traffico.

1.2. La valorizzazione della morfologia della Piazza e il recupero del ruolo simbolico del "Chiesino" la caratteristica morfologica della Piazza è quella di essere costituita da un grande vaso dentro il quale è collocato un oggetto "speciale", isolato e separato dalla cortina edilizia circostante. Tale struttura rappresenta una delle tipologie più classiche e antiche di piazze, oggetto in particolare di molti studi da parte di Camillo Sitte, che nel suo celeberrimo "L'arte di costruire le città" riporta numerosi esempi di piazze con questa specifica caratteristica planimetrica.

Oggi quello che era l'elemento di maggior interesse e qualità morfologica è però divenuto uno dei punti di maggior debolezza dell'identità della piazza, e dunque di Barberino, in quanto l'oggetto speciale, "sacro", al centro della piazza è stato profondamente alterato trasformandosi in un "edificetto" con balconcini e la porta del garage in luogo di quella dell'ex chiesa.

Il progetto propone su questo aspetto di così grande rilievo una strategia articolata nel tempo e nei mezzi, volta a rafforzare l'elemento identitario di maggior interesse della Piazza.

L'idea del grande vaso che contiene un oggetto simbolo viene dunque non solo mantenuta, ma attualizzata con la previsione di un bosco-giardino, emblema della nuova centralità dei temi naturali e ambientali nella società contemporanea. Il bosco-giardino disposto con una regolare maglia quadrata, che si allinea e guarda, senza ostacoli, direttamente verso la Loggia michelozziana vuole però anche essere un simbolo nuovo, non "isolato" e autoreferenziale e parlare chiaramente della necessità di una nuova alleanza tra storia, cultura e natura.

E' da verificare la possibilità di realizzazione il nuovo bosco-giardino attraverso il trapianto degli alberi esistenti.

1.3. La valorizzazione architettonica della Loggia del Michelozzo

La loggia del Michelozzo è l'edificio di maggior pregio architettonico: è dunque necessario valorizzarlo il più possibile, sia attraverso l'eliminazione degli alberi che con imperturbabile indifferenza oggi lo nascondono, sia con la realizzazione di nuove gradinate che ne ampliano alla scala urbana la sua parte basamentale, esaltandone il ruolo di monumento architettonico della Piazza.

1.4. La valorizzazione urbana del Palazzo Pretorio

Per la piena valorizzazione del Palazzo Pretorio, già destinato a funzioni di rappresentanza del Comune sono state previste tre azioni:

- la prima e più importante consiste nel ristabilire un rapporto di "scala" fra il Palazzo, di dimensioni piuttosto contenute, e la piazza, definendo, sia pure in modo leggero, con una lunga e sottile scalinata, uno spazio di pertinenza e di relazione, più misurato e congruo alle sue caratteristiche dimensionali;

- la seconda, nel dotare il palazzo di una pavimentazione "speciale", sempre di pietra forte ma con lastre scalpellate a mano di maggiori dimensioni, poste senza fughe con maglia regolare; qui sono collocate due sculture contemporanee, fortemente simboliche ed evocative: un grande braciere e una fontana a memoria del pozzo che arricchiva la piazza;

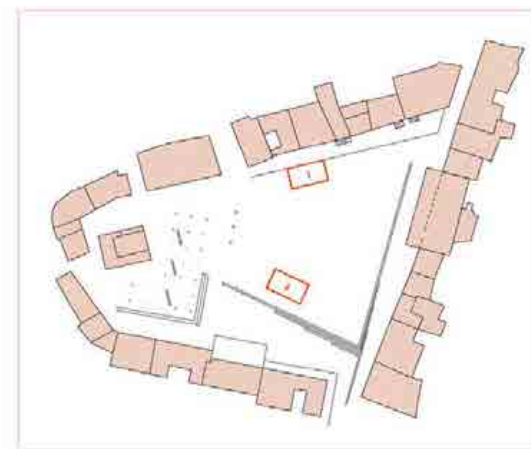
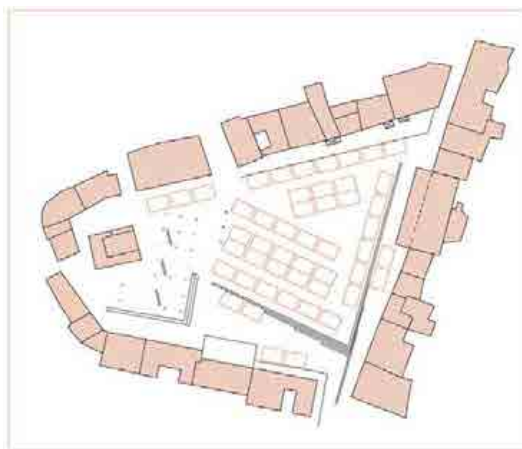
- la terza, nel prevedere di fronte al Palazzo una scalinata, definita da due blocchi di pietra che ne proiettano la facciata - e ne fanno così sentire la presenza - nel centro della Piazza.

1.5. Il controllo e la moderazione del traffico veicolare

Il progetto della piazza è stato elaborato senza farsi condizionare dal traffico carrabile. La soluzione proposta tuttavia risolve in modo strutturale il problema, in quanto definisce degli spazi in cui l'auto può passare senza disturbare la fruizione pedonale e gli edifici, sia quelli più importanti sia quelli che costituiscono il tessuto.

L'articolato e minuzioso progetto di controllo della velocità tramite il dimensionamento dei "varchi", il trattamento della pavimentazione, i dislivelli e gli intenzionali cambi di direzione fa riferimento alle più recenti esperienze nordeuropee (in particolare olandesi e danesi) nel campo "del traffic calming" che progettano o ristrutturano le strade nei tessuti residenziali senza marciapiedi ma con gli accorgimenti che rendono compatibile le auto coi pedoni, compreso i bambini che giocano.

La Piazza risulta pertanto compatibile col traffico carrabile "normale" di un centro urbano abbastanza piccolo come Barberino; si ritiene tuttavia, dato il rilievo storico architettonico e funzionale della Piazza, che sia più opportuno limitarne l'uso ai soli residenti del centro storico, da assoggettare a ZTL, e con un solo senso di marcia (in ingresso).



Possibili disposizioni dei banchi per il mercato e del palco per gli spettacoli

1.6. Il mantenimento del mercato settimanale e degli spettacoli, nonché la possibilità di nuovi mercatini

Il progetto di sistemazione è compatibile con le esigenze del mercato settimanale, potendo ospitare il numero dei banchi richiesti e garantire la possibilità di accesso carrabile che può avvenire da più direzioni, come dimostra lo schema elaborato. Si ritiene inoltre interessante la possibilità di incentivare i piccoli mercati di prodotti tipici che potrebbero svolgersi, soprattutto nel periodo estivo, nella zona del nuovo giardino, all'ombra degli alberi.

1.7. La previsione dell'Info-box del Comune di Barberino nel passaggio su Via XXV Aprile

Il passaggio carrabile di Via XXV Aprile non risulta più necessario. E' possibile pertanto intervenire lasciando solo un passaggio pedonale e utilizzare lo spazio rimasto per realizzare un "info-box", che oltre a dotare Barberino di un utile attrezzatura costituisce un interessante elemento di cerniera tra la Piazza e il Corso.

1.8. Il restyling dell'edificio della Cassa di Risparmio di Firenze
L'edificio della Cassa di Risparmio di Firenze costituisce un elemento incongruo con i caratteri dei luoghi.

Ritenendo importante la sua riqualificazione, come lo stesso Bando indica, il progetto suggerisce e verifica un percorso realistico e non velleitario basato sull'idea che è necessario incentivare la riqualificazione dell'edificio, concedendo ai proprietari la possibilità di realizzare più superficie utile ma condizionando l'ampliamento alla riconfigurazione della facciata, che dovrà prevedere anche l'eliminazione dell'aggetto.

Nelle tavole è contenuta una simulazione di tale intervento che appunto conferma la possibilità di un miglioramento qualitativo pur con un aumento dell'altezza dell'edificio che comunque rimane più basso di quello contermini.

1.9 Una illuminazione differenziata

La piazza sarà caratterizzata da una illuminazione differenziata. L'illuminazione principale sarà realizzata con proiettori installati sotto le gronde dei tetti, in modo che di giorno risultino invisibili, ma di notte, grazie ad ottiche specifiche asimmetriche, mettano in evidenza le facciate degli edifici. La loggia e il palazzo Pretorio saranno invece illuminati con proiettori incassati a terra che valorizzeranno ed evidenzieranno in modo particolare tali edifici.

La zona alberata sarà dotata invece di proiettori incassati con luce a ioduri metallici per risaltare il colore verde delle fronde.

All'ingresso della piazza, lungo il ponte, l'illuminazione sarà invece realizzata da corpi illuminanti da incasso sul parapetto che daranno una luce radente; la stessa luce sarà realizzata incassando tali apparecchi su dei dissuasori e sulla base della gradinata che risulterà così come sollevata da terra.

I contrasti di luce (dal basso e dall'alto) associati a differenti luminanze (più o meno intense) ed a sorgenti con temperature di colore tali da risaltare i colori della piazza (gialli, bianchi, grigi ecc.), renderanno lo scenario assolutamente gradevole e vario.

2. Il Corso

Per il Corso è stata prevista la stessa pavimentazione in pietra forte della Piazza. Per sottolineare la continuità con la piazza, è stata prevista anche la stessa orditura.

Rispetto al perimetro indicato dal bando sono state inserite nel progetto alcune aree contermini che appartengono alla struttura spaziale del Corso e ne arricchiscono la configurazione planimetrica.

Particolare attenzione è stata posta nella sistemazione dello slargo in prossimità di Via XX Settembre, oggi particolarmente degradato, con l'introduzione di alcune sedute e un albero che, oltre a costituire un motivo di sorpresa, permette di schermare il fronte edilizio esistente.

Analoga operazione di valorizzazione (introduzione di sedute in pietra, piccolo albero ornamentale e una scultura contemporanea) è stata prevista anche nello slargo accessibile, all'inizio del Corso, attraverso un arco, e che tramite un percorso pedonale esistente conduce a Via 1° maggio nella quale si trova un importante parcheggio.

La sezione del Corso è "a schiena d'asino" con caditoie laterali poste circa ogni 15 m., realizzate con lapidi in pietra "forte" con fori circolari per permettere il passaggio delle acque. Per l'illuminazione si prevede il recupero dei lampioni a braccio dotati di lampade di tipo a vapori di sodio ad alta resa cromatica (White Son) che danno una luce bianca molto calda (2600 °K) adatta a risaltare colori caldi.

All'altezza delle piazzette saranno installati alcuni sistemi di illuminazione a luce radente sotto le panchine e proiettori incassati. Le facciate delle chiese saranno invece illuminate da proiettori posti sul lato opposto del corso.

3. La fermata delle autolinee

Il progetto prevede che la sosta degli autobus sia da collocarsi fuori della Piazza, in quanto gli autobus sono mezzi particolarmente rumorosi e ingombranti. La posizione individuata per la fermata autolinee è inoltre molto vicina, visibile e in asse prospettico per chi esce dalla Piazza.

Il mezzo pubblico risulta così non marginalizzato, ma pienamente valorizzato in quanto costituisce il punto focale e conclusivo di un percorso. Nel progetto abbiamo controllato e verificato che nell'area indicata è possibile la sosta e la movimentazione di tre autobus, oltre a una pensilina e ai servizi. La soluzione architettonica indicata prevede anche una quinta che protegge e racchiude il giardino esistente.

4. La razionalizzazione dei parcheggi esistenti e la sopraelevazione di quello di Badia

Si è ritenuto in primo luogo di non prevedere parcheggi stabili nella piazza, anche se in occasioni eccezionali è possibile utilizzarla anche per la sosta.

L'importanza simbolica architettonica, storica, sociale della Piazza non è compatibile e congrua con una funzione così banale come la sosta delle auto. Per le stesse ragioni abbiamo

escluso la possibilità di prevedere un parcheggio sotterraneo nella Piazza. La normativa italiana che regola queste costruzioni – pendenze delle rampe, distanze tra le uscite di sicurezza, compartimentazioni e soprattutto aerazioni (1 mq. di area ogni 25 mq. di parcheggio), non consentono, se non negli schizzi preliminari degli architetti, di occultare in modo convincente la presenza del parcheggio. L'impatto sulla superficie è forte ed evidente, e noi lo riteniamo incongruo con le piazze storiche ad alto valore simbolico e identitario.

Ma le ragioni di non prevedere un parcheggio interrato nella Piazza sono anche altre. In primo luogo perché è possibile recuperare posti auto attraverso una razionalizzazione della sosta nelle aree contermini alla Piazza, con costi molto contenuti. Sono stati studiati e previsti i seguenti interventi (si veda tav. 4).

Nella zona da est del centro urbano:

a. il ridisegno dell'area di via 1° Maggio con circa 32 nuovi posti auto

b. la destinazione a verde pubblico del giardino storico tra via di Ripa e via 1° Maggio - ricco di grandi alberi, attualmente inutilizzato e ormai di fatto alienato dalla originaria pertinenza - e la conseguente destinazione a parcheggio del più modesto giardinetto contermini che permette di realizzare altri 27 posti di superficie ed eventualmente anche 16 box privati al piano interrato.

Tali interventi permettono di realizzare complessivamente circa 59 nuovi posti auto da riservare ai residenti, così da recuperare i posti auto che attualmente gravano sulla piazza che sono circa cinquanta.

Nel lato Ovest (Badia),

- il ridisegno dell'area di Viale della Libertà con 15 nuovi posti auto

- il ridisegno a terra di quello di Badia con nuovi 29 posti auto e la realizzazione di un secondo livello sopraelevato (a cielo aperto) con 64 stalli. Lo studio di una adeguata schermatura, e l'altezza contenuta del nuovo intervento permettono di rendere l'intervento non solo compatibile coi caratteri del luogo ma anche una occasione di riqualificazione di un'area con scarsa identità.

Tali interventi permettono di realizzare complessivamente 108 nuovi posti che insieme agli altri interventi già previsti in altre aree, possono garantire la possibilità di sosta oggi attualmente offerte dalla piazza quando, in occasione di spettacoli ed eventi vari, diventa una distesa disordinata di auto.

5. La viabilità

Per quanto riguarda la viabilità di accesso si ritiene che il lato est sia già sufficientemente servito dalla tangenziale esistente.

Per il lato ovest il progetto prevede, in attesa della futura tangenziale, una razionalizzazione della viabilità esistente che consiste nell'adeguamento di Via di Badia, adeguata e resa a senso unico, così da realizzare una sistema circolatorio che si inserisce sulle vie del Mulinuccio e di Santa Andrea (v. tavola 4) e permette un rapido collegamento con la viabilità principale e l'autostrada.

6. Suggerimenti e nuove idee

Nelle tavole sono indicati anche alcuni suggerimenti per lo sviluppo del progetto di riqualificazione di Barberino; i principali sono:

Il padiglione espositivo dell'arte contemporanea nell'ex "Chiesino"

A completamento di quanto già proposto per la riqualificazione della Piazza, che tuttavia già risolve, realisticamente e in modo semplice, la situazione attuale, si suggerisce l'idea che il complesso edilizio del "chiesino" recuperi una funzione adeguata alla sua storia e particolare collocazione spaziale, nonché, conseguentemente, un'immagine architettonica qualificata e simbolica.

Di qui la proposta di destinarlo a "padiglione espositivo per l'arte contemporanea" e della sua acquisizione al patrimonio pubblico. Il progetto ha esplorato e verificato la possibilità del recupero-ristrutturazione dell'attuale complesso edilizio (in particolare dell'originale doppio volume del Chiesino), ma ritiene di grande interesse la possibilità di realizzare una nuova struttura che "nasca" dalle fondamenta e dall'impronta planimetrica del "Chiesino". Le immagini proposte del nuovo padiglione espositivo per l'arte contemporanea, che utilizza come materiali solo pietra e vetro, costituiscono una prima restituzione di questo tentativo. Si suggerisce inoltre di verificare, in sede di elaborazione del nuovo strumento urbanistico, la possibilità di legare questo intervento a una importante operazione di ristrutturazione urbanistica ed edilizia, inserendolo in un comparto speciale "a ponte", così che possa essere finanziato tutto o in parte con risorse private.

Il Museo della storia e delle tradizioni locali

Si ritiene che una efficace valorizzazione del Corso passi soprattutto attraverso un suo arricchimento funzionale, con la realizzazione di nuove attrezzature didattico - culturali così come lo stesso Bando suggerisce.

A questo fine, di particolare interesse appare la cesura nel tessuto storico rappresentata dall'edificio, privo di valore storico, attualmente occupato da una officina meccanica, che potrebbe essere destinata alla realizzazione di un "Museo della storia e dell'identità locale". La costruzione, arretrata rispetto al fronte edilizio potrebbe arricchire la morfologia del Corso stesso con la realizzazione di una loggia a doppia altezza proprio in prossimità del maggior slargo già esistente e costituire, insieme all'area delle due chiese, una piccola polarità alternativa e speculare alla Piazza.

La riqualificazione dell'area del Viale della Repubblica

Sia pure fuori dal bando si è ritenuto importante concludere il progetto di sistemazione del centro di Barberino con il suggerimento di un ridisegno del Viale della Repubblica che ospita funzioni importanti come il teatro - da riqualificare la facciata-, il Comune, che viene dotato del dovuto spazio urbano di pertinenza che si proietta fino a costituire una relazione chiara e forte con il giardino esistente che pur dotato di notevoli filari di

alberi, necessita di un nuovo disegno in quanto quello originale risulta tagliato dalla nuova viabilità che conduce a Badia.

L'area del distributore Agip e il "park and ride"

Il recupero dell'area del distributore per parcheggio pubblico di superficie permette di dotare la stazione delle autolinee di un comodo "park and ride" con 67 posti auto. Nell'area è stato previsto anche la possibilità di edificare un edificio, con parcheggi pertinenziali interrati, ai fini di rendere di interesse privato l'intervento che pertanto potrebbe essere realizzato senza pesare sulle risorse pubbliche. Oltre ai parcheggi pertinenziali l'area consente inoltre di realizzare ulteriori 50 box auto da mettere sul mercato. Da valutare la possibilità di realizzare un comparto che insieme all'area del distributore comprenda anche l'area delle autolinee, così da rendere la realizzazione della fermata delle autolinee a carico dei privati.



Una nuova "polarità" per il Corso: il Museo della storia e delle tradizioni locali

Preventivo sommario di spesa

1 piazza					
pavimentazione -arredo-fognatura	€/mq	195,00	mq	6.900,00	1.345.500,00
impianto di illuminazione	€/cad	115.000,00	n	1,00	115.000,00
trapianto di alberi	€/cad	50.000,00	n	1,00	50.000,00
viabilità: accesso-ponte	€/mq	230,00	mq	750,00	172.500,00
infobox -costruzione	€/mq	1.800,00	mq	50,00	90.000,00
impiantistica	€/cad	35.000,00	n	1,00	35.000,00
sistemazione via XXV aprile	€/mq	140,00	mq	420,00	58.800,00
					1.866.800,00

2 corso					
pavimentazione -arredo-fognatura	€/mq	180,00	mq	2.200,00	396.000,00
impianto di illuminazione	€/cad	65.000,00	n	1,00	65.000,00
aree contermini al "corso":slargo zona chiese	€/mq	190,00	mq	450,00	85.500,00
piazzetta pedonale	€/mq	210,00	mq	275,00	57.750,00
					604.250,00
3 parcheggi lato Est/Giudea					
riordino stalli di parcheggio	€/mq	55,00	mq	2.950,00	162.250,00
nuovo parcheggio in ex area verde verde pubblico (ex giardino privato)	€/mq	85,00	mq	850,00	72.250,00
esproprio	€/mq	20,00	mq	1.200,00	24.000,00
sistemazione	€/mq	60,00	mq	1.200,00	72.000,00
					330.500,00
4 parcheggi lato Ovest/Badia					
riordino stalli di parcheggio	€/mq	50,00	mq	2.400,00	120.000,00
nuovo parcheggio "a piani"					
livello 0,00 €/mq	€/mq	45,00	mq	2.950,00	132.750,00
livello +3,00 €/mq	€/mq	450,00	mq	700,00	315.000,00
abbellimento passerella	€/mq	320,00	mq	200,00	64.000,00
					631.750,00
5 opere scultoree ed arredo urbano					
piazza	€/cad	120.000,00	n	1,00	120.000,00
corso	€/cad	50.000,00	n	1,00	50.000,00
					170.000,00
6 sistemazione del tratto di viabilità -Chiesa Badia/vicinale Mulinuccio					
ripristino sede stradale	€/mq	55,00	mq	1.500,00	82.500,00
nuova sovrastruttura	€/mq	25,00	mq	1.500,00	37.500,00
					120.000,00
7 fermata autolinee					
esproprio terreno	€/mq	42,00	mq	800,00	33.600,00
sistemazione area di sosta e viabilità	€/mq	115,00	mq	650,00	74.750,00
costruzione pensilina	€/mc	380,00	mq	350,00	133.000,00
costruzione manufatto servizi	€/mc	650,00	mq	80,00	52.000,00
sistemazione giardino " Pesa"	€/mq	30,00	mq	3.000,00	90.000,00
					383.350,00
				Totale spesa	3.723.300,00

Stima sommaria - degli interventi suggeriti in quanto utili ad una migliore funzionalità e organicità del progetto

a Chiesino - padiglione espositivo per l'arte contemporanea					
acquisizione immobile	€/mq	1.300,00	mq	350,00	455.000,00
demolizioni	€/mc	70,00	mq	1.350,00	94.500,00
costruzione del nuovo manufatto	€/mq	2.250,00	mq	400,00	900.000,00
					1.449.500,00
b Museo della storia e delle tradizioni locali					
acquisizione immobile	€/mq	1.100,00	mq	220,00	242.000,00
demolizioni	€/mc	90,00	mq	800,00	72.000,00
costruzione del nuovo manufatto	€/mq	2.100,00	mq	300,00	630.000,00
c sistemazione dell'area -teatro-/giardino-/palazzo comunale					
pavimentazione -arredo-fognatura	€/mq	150,00	mq	2.200,00	330.000,00
sistemazione del giardino pubblico	€/mq	65,00	mq	4.000,00	260.000,00
refacimento facciata del teatro	€/cad	150.000,00	n	1,00	150.000,00
opera scultorea nel giardino	€/cad	80.000,00	n	1,00	80.000,00
					820.000,00
d parcheggio " a raso" per n. 67 posti da realizzare nell'area ex Agip					
esproprio	€/mq	18,00	mq	2.000,00	36.000,00
costruzione	€/mq	70,00	mq	2.000,00	140.000,00
					176.000,00



La sistemazione di piazza Cavour



4. ARCHITETTURE VS. CITTÀ

Progetto per la sede del Centro Fiere Lunigiana

Project for the seat of the Centro Fiere Lunigiana



Concorso nazionale. Primo premio ex aequo.
 Nation-wide contest. Ex-aequo winner.
Il progetto, organizzato secondo una maglia
 The project was organized according to a set of
modulare per consentire la massima flessibilità
 modules in order to allow the highest flexibility in
d'uso degli spazi interni, comprende due sale
 the use of inner spaces and consists of two
espositive (1.500 e 900 mq) in grado di trasformarsi
 exhibition halls (1500 and 900 sm) that can be
in altrettante sale per spettacoli (rispettivamente
 changed in halls for shows (1100 and 410 seats
da 1.100 e 410 posti); una sala convegni (mq 340)
 respectively); a meeting hall (340 sm) that can be
che può essere utilizzata come balconata per la
 used as a balcony for the big hall (400 seats); a bar
sala grande (400 posti); un bar con terrazza sul
 with an independent entrance and a terrace on the
fiume Aulella dotato di accesso autonomo; un
 river Aulella; an office block for a whole of 360 sm.
blocco uffici per complessivi 360 mq.

Committente:

Comune di Aulla

1. Il luogo

L'area in cui é prevista la collocazione del Centro Fiere é ubicata in una buona posizione e presenta non pochi aspetti positivi:

1.1. E' facilmente accessibile dall'autostrada e dispone complessivamente una buona viabilità di accesso e servizio.

1.2. E' collocata all'ingresso del centro urbano, senza tuttavia interferire con le sue funzioni e attività. Questa indovinata scelta ubicativa può caratterizzare positivamente il Centro Fiere e costituire elemento di grande interesse in quanto può, se opportunamente valorizzato, impedire i fenomeni di isolamento e conseguente dequalificazione che spesso caratterizzano le zone destinate a strutture specialistiche (fiere, stadi, ecc.). Questa ubicazione, per altro, impone di assumere nel progetto il rapporto con la città e conseguentemente determina la necessità di organizzare gli spazi costruiti e le aree libere come parti integranti e vive del tessuto urbano.

1.4. E' "affacciata" sull'alveo del fiume La magra, una area naturale che sia pure poco valorizzata, costituisce un elemento di qualità, interesse e attrazione da non sottovalutare, soprattutto in futuro. Progettare spazi urbani e prevedere una apertura del Centro Fiera verso il fiume rappresenta un utile investimento, in quanto attiva funzioni e possibilità d'uso che permettono al Centro di vivere e di attrarre utenti anche in assenza di manifestazioni fieristiche.

1.5. E' dotata di non trascurabili spazi per il parcheggio pubblico:

- quelli già esistenti (anche se male organizzati) nell'area in prossimità dell'abitato fra Viale della Resistenza e Viale Lunigiana che opportunamente sistemata con alberature e pavimentazione, può costituire un'area di pregio e qualificazione ambientale, idonea sia per essere usata come spazio "verde" (giochi, passeggio, ecc.), sia per la sosta delle auto (circa 150/180 posti auto).

- quelli che sono facilmente ricavabili nella nuova strada in costruzione a fianco del Fiume verso il ponte dell'autostrada. La strada, che ha una sezione di circa 10 metri, può ospitare una doppia fascia di parcheggi per tutto il suo sviluppo (circa 300m.) per un totale di quasi 300 posti auto. Anche in questo caso, è solo necessario una buona sistemazione (alberature, ecc.) che può non solo contribuire a fornire gli spazi per la sosta auto, ma anche a migliorare la qualità ambientale dell'area.

- quelli già disponibili lungo Viale Lunigiana dove vi sono non pochi posti auto inutilizzati.

Rimane infine l'area di fronte alla fiera che potrebbe fornire ulteriori parcheggi necessari nei momenti di massima affluenza. Pur non avendo indicazioni sul tipo di attività che vi verranno collocate é probabile che non avranno gli stessi andamenti nei flussi di utilizzazione (es. cinema, luoghi di ritrovo serali, ecc.).

1.2. Elementi di debolezza dell'area sono invece:

1.2.1. La presenza della carrozzeria, di cattiva qualità architettonica e "naturalmente" incongrua con la presenza del Centro Fiere;

- la limitatezza dell'area a disposizione, con difficoltà di reperimento dei parcheggi privati.

- infine, una insufficienza delle aree a parcheggio in occasione delle manifestazioni più importanti. Questo é tuttavia un limite comune a tutte le fiere "urbane". Anzi é spesso più grave. Emblematico é in caso del centro Fieristico di Firenze, praticamente privo di superfici a parcheggio. Tale problema può però nel caso di Aulla risolto, in occasione delle principali fiere, o utilizzando il parcheggio dell'area dello stadio (con sistema di bus navetta), oppure destinando interamente Viale Lunigiana a parcheggio, in quanto, una volta garantito l'accesso ai residenti, non é indispensabile al sistema della circolazione della città di Aulla.

2. Il progetto

2.1. La valorizzazione dell'area, la collocazione dell'edificio e delle sue funzioni principali.

Un buon progetto é innanzitutto il risultato di una corretta e logica collocazione dell'edificio e delle sue principali funzioni nell'area di intervento. E il primo compito é sfruttare al meglio le opportunità e le caratteristiche del luogo valorizzandone le potenzialità e riducendone i limiti.

Le scelte operate dal progetto sono state:

a. Collocare l'ingresso del Centro Fiere sulla strada principale, lontano dalla carrozzeria, che inevitabilmente costituisce un disturbo visivo e funzionale non rimediabile.

b. Valorizzare il sistema-ingresso, progettandolo come percorso articolato, "complesso" e soprattutto piacevole e importante che cattura i visitatori e li porta dentro, nella galleria centrale che taglia l'esposizione e si proietta, attraverso le porte vetrate, nella terrazza sul fiume.

c. Dotare la fiera di uno spazio antistante qualificato:

- un "controviale" pedonale, opportunamente alberato, (riproponibile nella sistemazione del lato opposto della strada) che raddoppia visivamente la larghezza e la dimensione di Viale della Resistenza, valorizzando così l'ingresso ad Aulla ed esaltando il ruolo di "porta della città" del Centro Fiere.

- una piazza-giardino, un po' riparata, in cui sostare, darsi appuntamento e incontrarsi.

E' noto infatti come tutti gli edifici veramente importanti (dalle cattedrali alle stazioni) hanno di fronte uno spazio adeguato che li rappresenta e li celebra. Anzi la ricchezza, la qualità e l'importanza di un edificio dipende proprio dallo spazio che gli sta di fronte.

d. Collocare gli uffici verso la città e nella zona meglio esposta, soleggiata e illuminata (sud ed est).

e. Prevedere il mercatino per i prodotti agricoli nella zona di cerniera fra città (percorso lungo il fiume) e il Centro Fiere, recuperando un'area "morta" della maglia stradale.

Il Lungofiume, dotato di un marciapiede di 5,3 m. metri di profondità (quasi una strada) con alberature regolari al centro, oltre ad essere il luogo migliore e più accattivante per i piccoli mercati (famosi quelli di Parigi lungo la Senna), garantisce al mercato stesso il necessario e indispensabile futuro sviluppo.

f. Dotare lo spazio espositivo di un area esterna in cui i visitatori possono poter sostare e riposare piacevolmente, ma anche utilizzabile per esposizioni che richiedono o permettono l'uso di spazi all'aperto - ad esempio attrezzature per il giardino -. Tale area é stata individuata nella zona più riparata, tranquilla e confortevole del lotto, cioè nella fascia prospiciente il fiume.

g. Posizionare l'accesso di servizio, con relativa possibilità di sosta dei mezzi di carico e scarico merci, nel lato verso la carrozzeria e più lontano dal centro urbano.

3. L'immagine e la qualità

Il Centro Fiere Lunigiana é una struttura di dimensioni contenute (circa m. 2.500).

Non può quindi gareggiare in grandiosità con le altre Fiere: sarebbe inevitabilmente la più piccola.

Non é neanche troppo opportuno cercare di farla sembrare quello che non é.

Il visitatore/compratore non deve sentire mai di essere "ingannato" e non deve aspettarsi una cosa che poi non trova.

Si può fare bene, anche molto bene, in modo semplice e onesto e senza vendere fumo.

E' necessario però saper con molta chiarezza che cosa possiamo vogliamo essere.

E allora qual'è l'immagine che possiamo-vogliamo dare del Centro Mostre Lunigiana?

A. Innanzitutto un luogo con una sua identità e "verità", che non copia e imita nessuno.

Dunque, non facilmente confrontabile, misurabile.

Diverso, a suo modo, "unico".

B. A misura d'uomo. Accogliente, articolato e chiaro nella sua struttura. Ricco e pieno di punti di riferimento, di situazioni, accadimenti, particolari per cui si ricorda. Per cui é piacevole andare a visitare, anche coi bambini, con la famiglia.

Un luogo piacevole, familiare, domestico. Senza inutili - e ormai definitivamente superate - "arroganze" e inutili "strilli".

C. Una struttura tuttavia che incuriosisca, "da scoprire", che "faccia venir voglia di entrarci".

Che attiri "dentro", passo dopo passo, sorpresa dopo sorpresa (la pensilina, il giardino un po' nascosto, la vasca d'acqua, il ponticello, il box multimediale che lancia immagini, ecc.).

4. Le principali caratteristiche funzionali

4.1. Innanzitutto la flessibilità.

Flessibilità intesa sia come possibilità di allestimenti e usi diversi, sia come disponibilità di spazi regolari e liberi. Le due sale (m. 27x m. 54,

la sala "grande" e di m. 24 x m. 36 la sala "piccola"), sono interamente libere da pilastri se si eccettua la parte terminale della sala grande nella zona sotto gli uffici e il soppalco.

Il modulo di riferimento funzionale (e strutturale) che è stato assunto è di 3 metri. I moduli di 4 metri (suggeriti dalla manualistica corrente) si adattano a fiere più grandi. Un corridoio di 3 metri è già sufficientemente ampio. Quattro metri di corridoi oltre a sprecare spazio, possono anche dare la sensazione spiacevole del vuoto.

A proposito dei moduli va anche precisato che in realtà non ci sono moduli prestabiliti e universalmente adottati. Anche nelle più grandi e importanti fiere si hanno diverse misure.

Noi suggeriamo negli allestimenti delle fiere in particolare più piccole di prevedere corridoi anche di m.2.5. D'altronde nel recente Pitti Uomo in alcuni edifici è stata adottata anche questa dimensione. Stessa situazione nelle fiere dell'arte contemporanea di Bologna.

La sensazione di un po' di affollamento non è poi così male.

Dimensioni più grandi invece per la "navata centrale", cioè del percorso che dall'ingresso, fiancheggiando la sala riunioni, conduce verso la terrazza esterna. Il percorso, segnato chiaramente dalla luce naturale che entra dalle due vetrature costituisce l'asse di distribuzione e orientamento della "sala grande".

4.2. Seconda importante caratteristica funzionale è la scomponibilità

La fiera deve potersi usare per parti in modo indipendente e autonomo. Il progetto prevede infatti un gruppo di servizi centrale (ingresso, biglietteria, servizi igienici, magazzino, ecc.) che possono essere abbinati sia con la "sala grande" sia con la "sala piccola" sia con la sala convegni. Con semplici e già previste operazioni di riporto di pannelli (su facili appoggi a non più di 4 metri di altezza) e idonei tendaggi è possibile rendere autonome e "isolate" (anche termicamente) le diverse sale.

La scomponibilità è una caratteristica importante perché permette anche, se necessario, una realizzazione per fasi diverse e successive, rimandando, ad esempio, la costruzione della "sala piccola" ad una seconda fase.

La "sala piccola" potrebbe, in questo caso, essere temporaneamente sostituita anche da una struttura in "tende" da montare all'occorrenza. La preventiva realizzazione della facciata - già pensata per questa eventualità - oltre a garantire salva l'immagine esterna del Centro Fiere permette di racchiudere e proteggere tutta l'area.

La soluzione migliore, in questa ipotesi, sarebbe realizzare le fondazioni con le chiamate per i pilastri, il grezzo del pavimento, e "la facciata" verso la strada, già pensata per questa eventualità, che, oltre a garantire salva l'immagine esterna del Centro Fiere permette di racchiudere e proteggere tutta l'area.

La superficie calpestabile ricavata potrebbe essere usata, oltre che per le esposizioni con copertura provvisoria, anche per giochi e sport all'aperto e/o il parcheggio.

5. Il Centro Fiere Lunigiana e le sue parti principali

Il complesso del Centro Fiere è un insieme organico, tuttavia costituito, come già accennato, da diverse distinte parti. Esse sono:

-La "sala grande" di m. 27 per una superficie complessiva di mq. 1470 con altezza variabile (8.5 /10.65)

-La "sala piccola" di circa m. 24 per una superficie complessiva di m.890 con altezza di m. 5.4

-La sala convegni al primo piano di 337 mq. servito da scale e ascensore, oltre che delle uscite di sicurezza

-La zona servizi (atrio di ingresso, biglietteria, informazioni, servizi igienici, magazzini) di mq.150 che costituisce il nucleo operativo del Centro Fiere e può abbinarsi alle diverse sale.

-Il box informatico, la grande vetrina del Centro Fiere destinato a proiettare immagini, ospitare monitor, o semplici oggetti e manifesti pubblicitari.

-Il bar, di soli mq.36, che può essere utilizzato sia per servire lo spazio esterno delle terrazze che lo spazio interno.

-Le terrazze di mq.350 in parte protette da frangisole e con diverse superfici a terra, legno e ghiaia, anch'esse usabili sia come spazio esterno della sala espositive sia come spazio autonomo in funzione del bar oppure di piccoli spettacoli.

-La piazza-giardino degli "incontri" di mq. 517 dotata di panche, vasca d'acqua (o di sassi bianchi), passerella in legno e pensilina che si apre dietro il grande marciapiede di accesso (circa m. 9 di profondità).

-Il blocco uffici -con ingresso autonomo e caratterizzato da un piccolo atrio circolare - di complessivi mq. 358, facilmente ampliabili al piano superiore - per i quali è già prevista la possibilità dell'ascensore e il collegamento interno con la sala convegni. Gli uffici della profondità di m.6 dotati di finestre a nastro permettono una grande flessibilità di suddivisione interna.

-Il piazzale di servizio, di mq. 904, recintato e chiuso da cancello, per la sosta dei mezzi di servizio e di carico e scarico delle merci.

6. Il Centro Fiere Lunigiana come padiglione espositivo

La capienza espositiva del Centro Fiere è facilmente adattabile alle varie esigenze, difficilmente prevedibili e programmabili.

La superficie massima delle sale espositive al chiuso è di mq. 2350 che significano circa 135 moduli stand di m.3 x m.3.

Grande vantaggio del progetto è tuttavia la possibilità di organizzare manifestazioni di qualsiasi dimensione con grande facilità e secondo lo spazio effettivamente "venduto".

Per le manifestazioni più piccole è disponibile la "sala piccola" che avendo travi all'altezza di m. 4 risulta facilmente divisibile, con pannelli mobili o tende doppie a intercapedine, in moduli di 6x24 m. Per le manifestazioni superiori ai 900 mq. si utilizza la sala grande che, proprio al di sopra di questa misura, presenta anch'essa una parte con altezza di 4m. (la zona sotto la sala convegni e uffici) quindi divisibile e isolabile, anche termicamente, secondo le effettive necessità

espositive. Qui il soffitto, sostanzialmente piano permette anche qualsiasi suddivisione.

Nella sala grande è possibile collocare circa 80/85 moduli stand.

In quella piccola circa 50/55.

Come già detto è possibile anche utilizzare lo spazio esterno delle terrazze e pure la struttura del mercato (coperta per 260 mq.) per complessivi 700/800 mq.

7. Il Centro Fiere Lunigiana come attrezzatura per gli spettacoli e il tempo libero

Il centro fiere può funzionare anche come centro spettacoli.

La Sala Grande

La sala grande in particolare è stata progettata e strutturata proprio in funzione di questo uso:

-L'altezza, la forma delle coperture, l'assenza dei pilastri (se non nella parte terminale dove non disturbano la possibilità di visione), la collocazione della sala convegni a costituire una vera "galleria" che, se opportunamente attrezzata con gradinate in legno anche telescopiche (dal costo contenuto, noleggiabili in una prima fase) può garantire almeno 400 comodi posti a sedere!

Essa risulta pertanto costituita da:

- "platea" di 1064 mq. per 1126 posti a sedere al netto di corridoi e spazio per la zona palcoscenico, spazio bar interno, aree di servizio interne per complessivi .240 mq.

- galleria di 337 mq. per circa 414 posti a sedere.

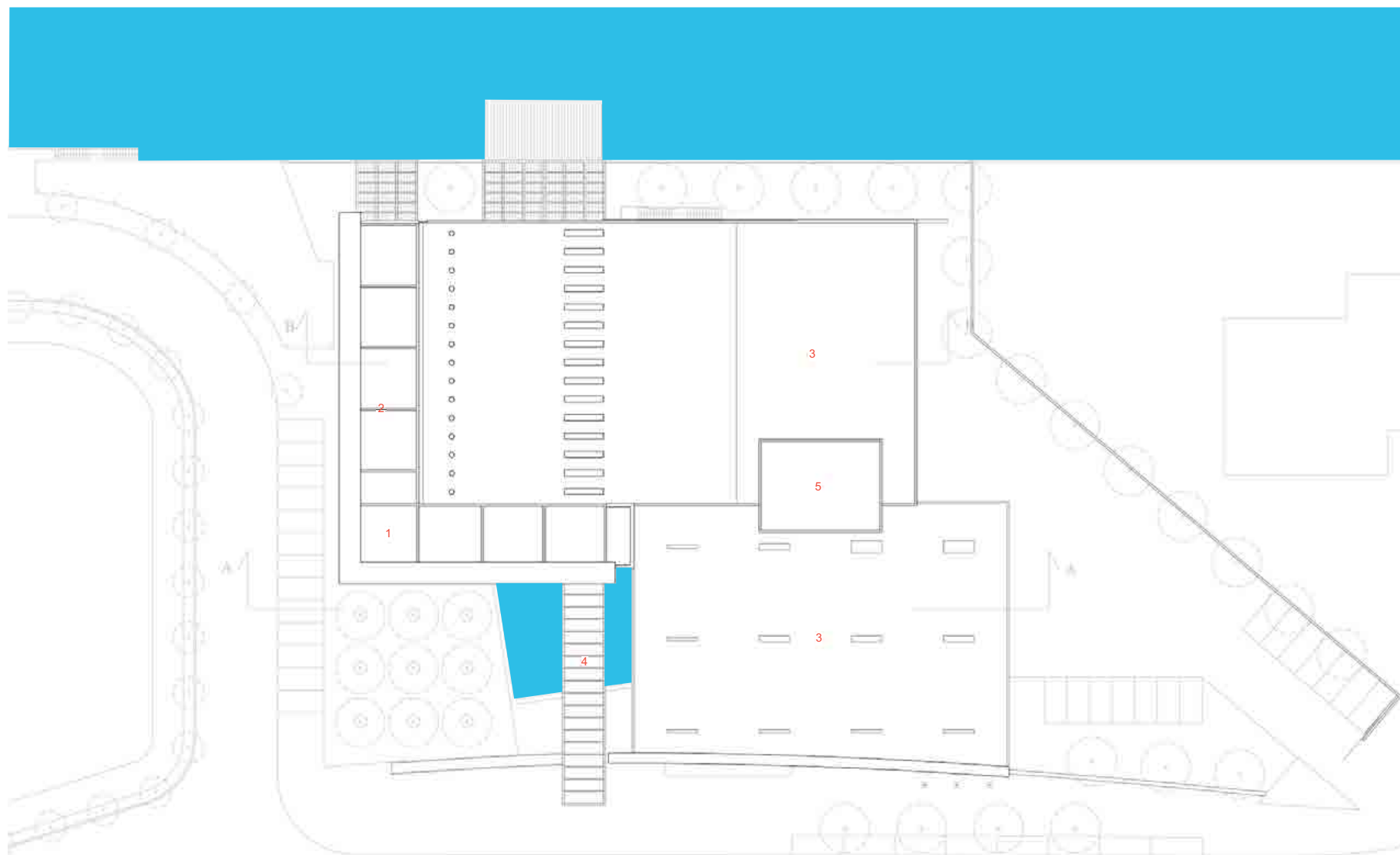
I posti a sedere complessivi sono pertanto circa 1500

Gli spettacoli all'aperto.

Non è da sottovalutare neppure la possibilità di organizzare piccoli spettacoli all'aperto (caffè concerto, talk show, ecc.) nello spazio terrazze in parte "riparate" da grandi pergole, che danno intimità al luogo. Le terrazze sono state progettate per offrire molte possibilità di godimento dello spazio aperto: "sospesi" sull'alveo del fiume, protetti dalle pergole in legno, seduti sulle pedane di legno oppure nella zona delle ghiaie sotto gli alberi.

Il parco fluviale

Forse solo un sogno, ma se l'alveo del fiume divenisse un parco e La Magra con una pescaia facesse un piccolo lago proprio di fronte al Centro Fiere tutto sarebbe veramente straordinario. E il Centro Fiere già pronto, già attrezzato per essere il fulcro di un grande complesso ludico-sportivo.

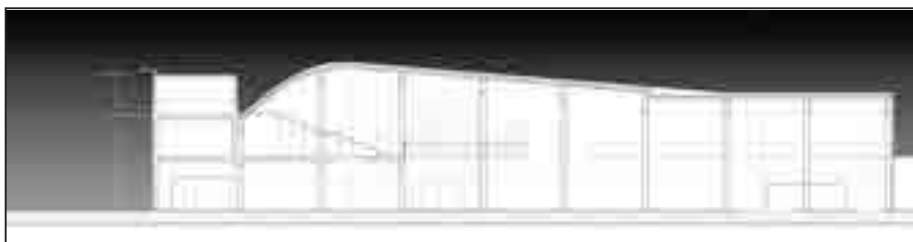
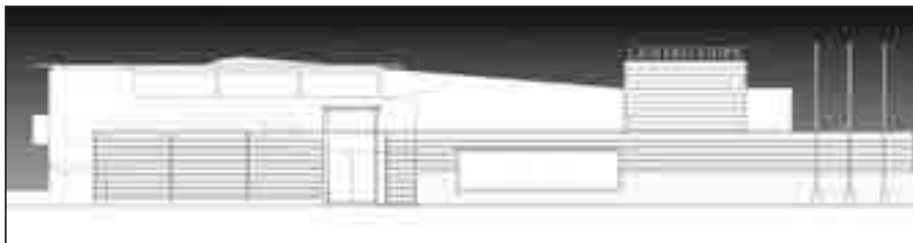


Planimetria del progetto - scala 1:400

LEGENDA

1. Vano scale per ampliamento uffici
2. Travi e pilastri in acciaio verniciato predisposte per successivi tamponamenti (facciate esterne in vetro)
3. Copertura in pannelli di alluminio coibentati
4. Lastre in policarbonato traslucido
5. Struttura metallica di contenimento degli impianti termici e di sostegno delle insegne luminose





Prospetti e sezioni



Vedute del modello

Nuova Sede dell'Autorità Portuale di Marina di Carrara

New Seat of the Marina di Carrara Port Authority



Il progetto preliminare effettuato con la Competition. The preliminary project, developed consulenza per le strutture della ARUP-Milano, with ARUP-Milan's structural consulting, considers interpreta il tema del concorso come occasione the aim of the competition as an opportunity for per realizzare un "pezzo di città" evocativo dei shaping a "town piece", taking into consideration principali temi urbani e territoriali del contesto the most important suggestions coming from the in cui si inserisce: il mare, il marmo, la maglia urban and environmental context: the sea, the ortogonale dell'insediamento originario di marble, the ortogonal pattern of the original core Marina di Carrara. of Marina di Carrara.

Committente:

**Autorità Portuale di Marina
di Carrara (ente banditore)**

Criteri guida delle scelte progettuali, inserimento dell'opera nel contesto e studio di prefattibilità ambientale

Il progetto si inserisce nel contesto ambientale cogliendo rapporti e tessendo relazioni a più livelli: urbano-morfologici, materici e simbolici.

Innanzitutto il richiamo al carattere territoriale di maggior significato identitario per la città di Carrara, il suo porto, la sua economia: il marmo e il paesaggio delle cave. Una straordinaria e smisurata opera di land art che esalta il valore plastico e scultoreo del marmo stesso, nella sua essenza di materiale puro e nell'articolazione-compenetrazione di volumi: corpi massicci e sospesi, che sembrano quasi contraddire le leggi primarie della statica. Una suggestione, questa, che già nei lontani anni Settanta aveva colpito l'immaginazione figurativa di un grande architetto toscano, Giovanni Michelucci ("Qui ci sono delle forme: delle forme che sbalordiscono...") e che il progetto intende a sua volta cogliere nel suo "dialogo morfologico" con l'ambiente circostante come una delle sollecitazioni più forti, peculiari e stimolanti provenienti dall'intorno. Niente forme leziose o ricercate, quindi; piuttosto, forme "dure", essenziali, "sospese".

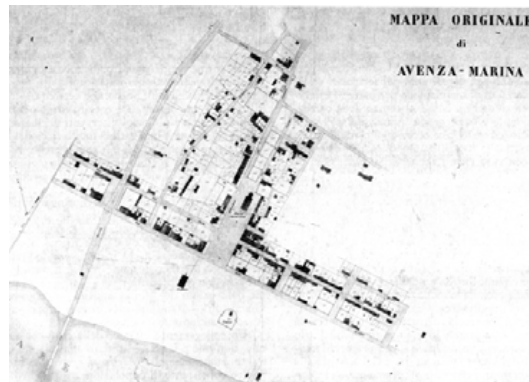
Sul piano più propriamente urbano, il progetto non solo rispetta il principio insediativo a griglia ortogonale del tessuto di Marina di Carrara, ma recupera la memoria della sua stessa morfogenesi, nell'analogia "strutturale" tra il grande spazio vuoto intorno a cui è cresciuto il primo nucleo abitato di Marina – il rettangolo allungato, ortogonale al Viale a mare, dell'attuale Piazza Menconi – e l'impianto spaziale proposto, che vede la formazione e lo sviluppo di un "edificato" intorno ad un'area centrale di forma rettangolare allungata, anch'essa disposta ortogonalmente al lungomare.

Un impianto che valorizza il ruolo strategico, di cerniera urbana, che la sede dell'Autorità Portuale, nella collocazione prescelta, è destinata naturalmente a svolgere e che il progetto proposto enfatizza ulteriormente dando corpo, più che a un edificio, a un pezzo di città, una sintesi di spazi interni ed esterni, di spazi pubblici e privati. Un'aspirazione leggibile tanto nell'articolazione dei prospetti (un gran-de portale verso la città; un fronte lineare, dominato dal volume sospeso della Sala del Consiglio, ad accompagnare il percorso che conduce alla passeggiata sulla diga foranea; un fondale aperto per lo spazio urbano che la dismissione dell'adiacente area di rimessaggio dei Nuovi Cantieri Apuani renderà disponibile), quanto nel "disegno del suolo", che accoglie all'interno dell'area l'altro grande tema, oltre al marmo, suggerito dal contesto – l'acqua, il mare, il porto. L'acqua e il mare, intesi e vissuti – come avviene nelle città portuali – come luogo di scambio e collegamento, spazio da attraversare, su cui vivere e lavorare.

Con la creazione di una piazza-darsena il lungomare e la città si arricchiscono di un luogo, di uno spazio aperto a tutti; l'Autorità portuale è il "porto", e come tutti i porti è fatto per accogliere, ospitare, riparare.

Un corretto inserimento nel contesto è perseguito anche recuperando e intessendo dialoghi più minuti con elementi "minori", sempre

all'insegna della contaminazione fra urbano e portuale: per esempio con l'uso ornamentale delle palme – essenze tipiche nell'allestimento dello spazio pubblico – e l'utilizzo del tavolato di legno – del tipo solitamente impiegato per i pontili – per passerelle e pavimentazioni.



Il nucleo originario di Marina di Carrara

Qualità architettonica

Il bando di concorso richiede una proposta per un "edificio di prestigio, con finiture di periglio", tenendo anche conto dei compiti di rappresentanza istituzionale dell'Autorità Portuale. In altre parole, l'architettura è espressamente chiamata a dare sostanza all'immagine con cui l'istituzione intende proporsi e rendersi riconoscibile verso l'esterno.

E' apparso subito chiaro come fossero, intanto, da evitare tre rischi: la banalità – più o meno camuffata col ricorso a materiali costosi – dell'edilizia istituzionale "di routine" (ancor oggi, purtroppo, così frequente negli interventi pubblici), la ricerca dell'ornamento fine a se stesso, "sovrapposto" alla costruzione, che suggerisse l'idea di un'operazione di puro maquillage; i contorsionismi formali di certe architetture "alla moda", che avrebbero parlato di un'istituzione eccessivamente "mondana" e/o autoreferenziale.

Ci si è quindi interrogati su quali valori e motivazioni il progetto dovesse, viceversa, rappresentare e veicolare. Se ne sono individuati, in particolare, quattro.

Il valore simbolico, connesso appunto al ruolo pubblico di rappresentanza, su cui si fonda l'"autorità" dell'Istituzione. L'edificio si eleva così sia rispetto al mare, sia al tessuto urbano circostante; la sede dell'A.P. è in posizione apicale, a sovrintendere e vigilare le attività del porto e ponendosi al contempo come segno urbano emergente.

L'integrazione con la società, che esprime l'idea di una comunanza d'interessi fra Istituzione e milieu socio-economico, da cui discende la ricerca sopra illustrata di aprire l'edificio – e con esso metaforicamente il porto – alla città, con la creazione di uno spazio pubblico ricco di suggestioni identitarie.

La trasparenza, che ha suggerito l'uso sistematico di vetrate continue per i fronti affacciati sulla piazza-darsena interna, così da creare una forte dialettica espressiva coi volumi "marmorei" dei fronti esterni.

La chiarezza – ovvero anche l'efficienza – sottesa nell'impianto strutturale, distributivo e funzionale dell'edificio, quanto mai semplice, razionale, "intuitivo".

Funzionalità dell'opera

Il progetto proposto garantisce la massima funzionalità dell'opera rispetto alle molteplici e varieghe esigenze sollevate dal tema di concorso, abbinata all'esperienza di spazi di lavoro e incontro pensati per essere il più possibile gradevoli e confortevoli. Gli accorgimenti e le soluzioni progettuali adottate miranti al soddisfacimento di tali requisiti sono di seguito sinteticamente illustrate.

E' stata adottata una maglia organizzativa di mt. 1,50x1,50 che come noto è lo standard internazionale per la progettazione degli spazi direzionali.

La maglia strutturale è di mt. 7,50x7,50 (multipla di 1,50), che consente la massima flessibilità degli spazi liberi fra i pilastri, senza dover ricorrere a tipologie o luci strutturali di più complessa e onerosa realizzazione.

Lo spessore relativamente modesto dei corpi di fabbrica, disposti intorno alla corte e finestrati sui due lati, consente un'illuminazione naturale omogenea degli interni.

Meccanismi distributori, servizi igienici, cavedi per gli impianti sono collocati alle estremità dell'edificio, senza interrompere la continuità dei piani, che possono così essere organizzati nel modo migliore. I collegamenti verticali sono comunque raggiungibili da ogni punto con percorsi inferiori ai 30 mt, nel rispetto delle normative antincendio.

Spazi comuni, ascensori, servizi igienici sono stati progettati nel rispetto delle normative vigenti per l'abbattimento delle barriere architettoniche.



Le varie destinazioni d'uso previste nel bando di concorso sono disposte in modo logico e razionale e reciprocamente indipendenti – salvo ovviamente i collegamenti verticali e un ingresso principale comune - anche dal punto di vista impiantistico.

Le superfici nette per ciascuna delle istituzioni ospitate nell'edificio sono le seguenti:

- Autorità portuale = 1260 mq
- Dogana = 830 mq
- Genio Civile Opere Marittime = 210 mq
- A.M.D.I. = 245 mq

Rispetto a quanto richiesto i parcheggi localizzati all'interno del lotto sono stati raddoppiati, con la creazione di un'area "recintata" comprendente n. 8 p.a. coperti e n. 10 p.a. all'aperto. Dal parcheggio è possibile accedere direttamente sia ai locali destinati al deposito di materiali, sia, attraverso una porta di servizio, all'ingresso principale.

L'Associazione Marinai d'Italia, al piano terra e dotata di accesso autonomo, è pensata come un luogo di cerniera tra e la cortegiardino con le palme e la "darsena", sulla quale si affaccia con una pedana di legno, prolungamento all'aperto della sala principale.

Genio Civile OO.MM. (1° piano), Dogana (2°/3° piano) e Autorità Portuale (4°/5° piano) dispongono ciascuno di ampi spazi per reception, centralino, e attesa; questi ultimi sono collocati con vista sul giardino interno, nella convinzione che luoghi confortevoli e interessanti rendono meno spiacevoli le attese e aiutano a creare un clima di armonia nel rapporto fra istituzioni e utenti esterni.

La sede dell'A.P. ha tutti gli uffici operativi sullo stesso livello; il sistema distributivo è di tipo anulare, chiaro e semplice e al tempo stesso assolutamente piacevole da percorrere, in quanto affacciato su tutti i lati della corte-giardino interna.

Ogni funzione) è collocata in modo congruente all'attività e al ruolo da svolgere: il lato verso il porto è destinato al Presidente e al Segretario Generale; gli uffici dei capi servizio sono disposti agli estremi delle due ali, per consentire la massima flessibilità degli spazi intermedi.

La dimensione degli spazi è tale da poter tranquillamente assorbire, nel tempo, un aumento d'organico anche del 100%. Tutti gli uffici sono ampi e confortevoli e rispettano le misure minime di mt 3x4,50 per operatore fissate dagli standard internazionali.

Il piano superiore ospita tutte le sale "speciali" –sale riunioni, sala conferenze, e Sala dal Consiglio, quest'ultima ubicata in corrispondenza del punto più significativo del lotto assegnato, l'angolo che riguarda il porto, ad una quota in cui la vista non può essere ostruita da nessun altro edificio.

La Sala del Consiglio è di ca. mt 12x12 (h = 4,50 mt), dimensione necessaria per ospitare 30 persone sedute intorno a un tavolo rotondo. E' sembrato importante prevedere una soluzione che potesse, letteralmente, "mettere tutti intorno a un tavolo", perché il Consiglio è il luogo in cui si deve lavorare insieme; inoltre, la tavola

rotonda è quella che meglio rappresenta lo spirito di cooperazione fra individui.

La Sala è disimpegnata, da un lato, da un ampio salotto per incontri amichevoli tra i membri del Consiglio, dall'altra da un ulteriore saletta per riunioni più riservate, direttamente accessibile mediante una scala interna – "sospesa" sul bacino d'acqua della corte interna – dall'ala che ospita gli uffici del Presidente, del Segretario Generale e della Segreteria.

La Saletta per conferenze è posta sul lato più tranquillo del lotto, con affaccio a nord ovest, ottimo per la luce naturale – più soffusa e riposante – e la vista, in direzione della costa ligure e delle montagne. Essa è dotata di piccolo vano per ospitare una consolle e/o attrezzature per proiezioni e comunica con una terrazza, utile anche ai fini della sicurezza antincendio. L'accesso e l'uso della saletta può avvenire anche in modo autonomo dagli uffici dell'Autorità Portuale.

Dati dimensionali. Fattibilità amministrativa e tecnica

Dati dimensionali dell'edificio

Superficie utile lorda (SUL)	Mq 3455
------------------------------	---------

- **Autorità Portuale** SUL = 1440 mq
- Dogana SUL = 915 mq
- Genio civile oo. mm. SUL = 225 mq
- A.M.D.I. SUL = 295 mq
- Scale, spazi comuni SUL = 305 mq
- Magazzini, depositi, locali tecnici SUL = 125 mq
- Parcheggio coperto SUL = 150 mq

Volume (VOL)	Mc 14000
Altezza massima (H)	MI 23,40

L'edificio progettato, previsto dagli strumenti di programmazione dell'A.P. e conforme a quelli urbanistici del Comune di Carrara, tiene conto altresì di parametri e normative nazionali vigenti.

Distanze di legge

Distanza da fabbricati	≥ MI 34
------------------------	---------

Distanza min. di legge da pareti finestrate = MI 23,40 (pari nel nostro caso a H, ovvero all'altezza dell'edificio più alto)

Sicurezza antisismica

- Larghezza stradale L ≤ 17 ml
- Altezza massima del fabbricato per L > 11 ml (D.M. 16.01.96 punto C.3) = 11+3 (L-11) = 28 ml

La normativa è pertanto soddisfatta.

Sicurezza antincendio

Altezza antincendio	≥ MI 24
---------------------	---------

Le attività svolte negli uffici non risultano soggette a controllo dei VV.FF.; né lo sono i vani-ascensore per altezze antincendio < ml 24 (punto 95 del D.M. 16.02.82).

Risulta soggetta a controllo da parte dei VV.FF. la centrale termica (attività n. 91 D.M. 16/02/82).

Le vie di fuga risultano conformi al disposto del punto 3.3 del D.M. 10.03.98 n. 64 per attività a rischio di incendio basso o medio.

Eliminazione barriere architettoniche

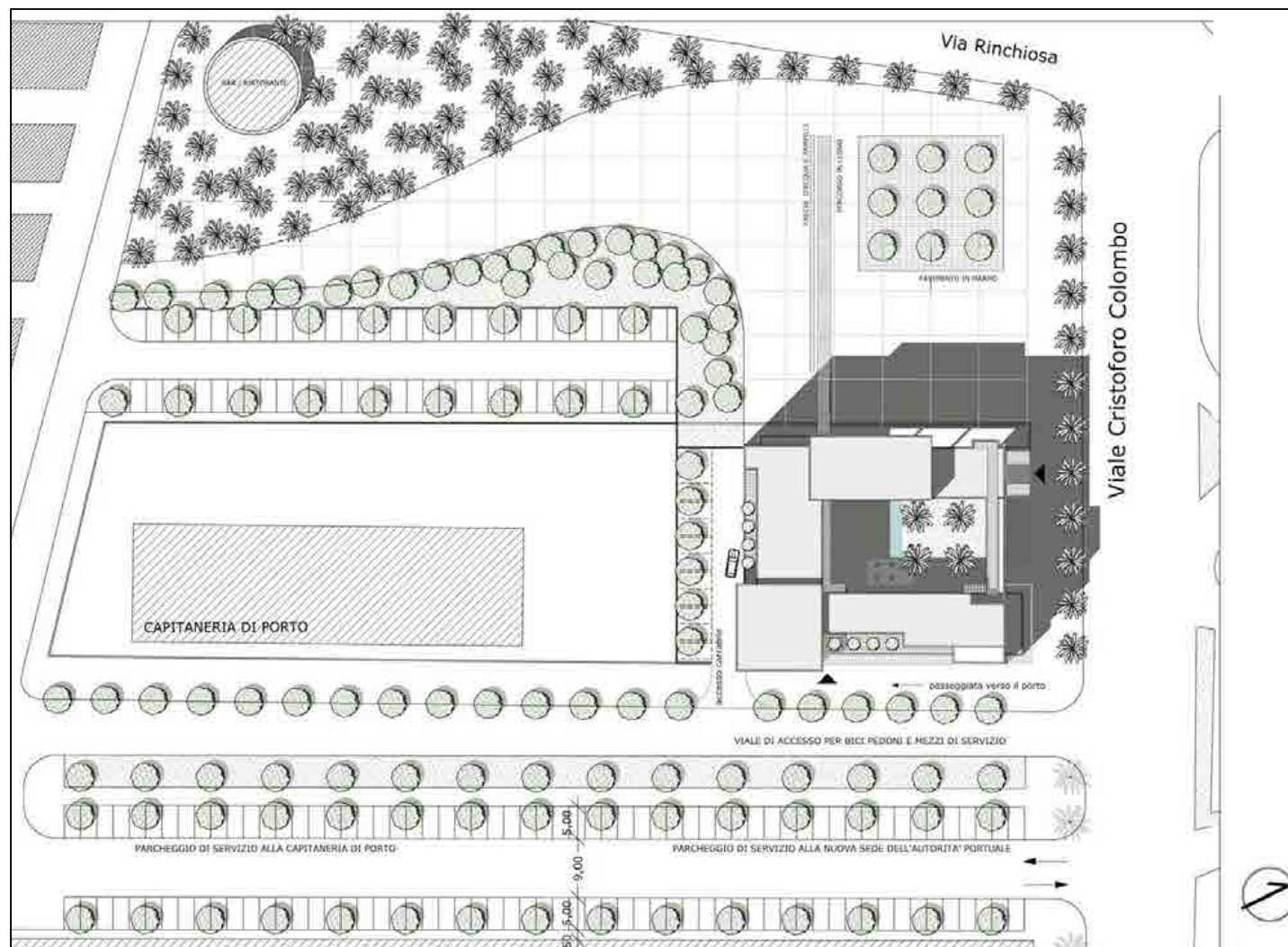
Le soluzioni adottate nel progetto garantiscono l'accessibilità, ai sensi della L. 13/1989, oltre che alle parti comuni e ai servizi igienici, anche a tutti gli spazi di incontro e lavoro a tutti i piani dell'edificio.

Dotazione parcheggi

Superficie richiesta = 2694 mq, di cui:

- Parcheggi pubblici (DM 1444/1968)
SP ≥ 40% SUL = 1274 mq
- Parcheggi di pertinenza (L 122/1989)
SP = 1 mq per ogni 10 mc volume = 1420 mq

All'interno del lotto sono individuati 420 mq di parcheggi di pertinenza (di cui 120 mq coperti). La restante parte dei parcheggi richiesti, per un totale di 2274 mq, è reperibile nelle aree adiacenti di pertinenza portuale di cui è prevista la ristrutturazione, ed in particolare nella fascia centrale della strada di accesso all'attuale Varco doganale di Ponente e nell'area oggi adibita a rimessaggio dei Nuovi Cantieri Apuania, compresa fra il lotto stesso e Via Rinchiosa.



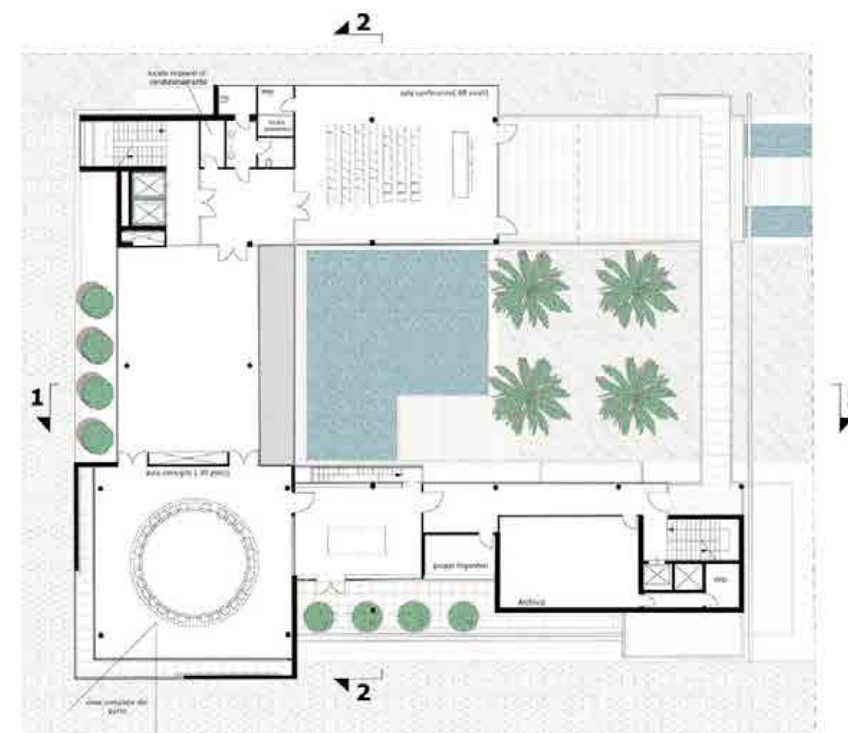
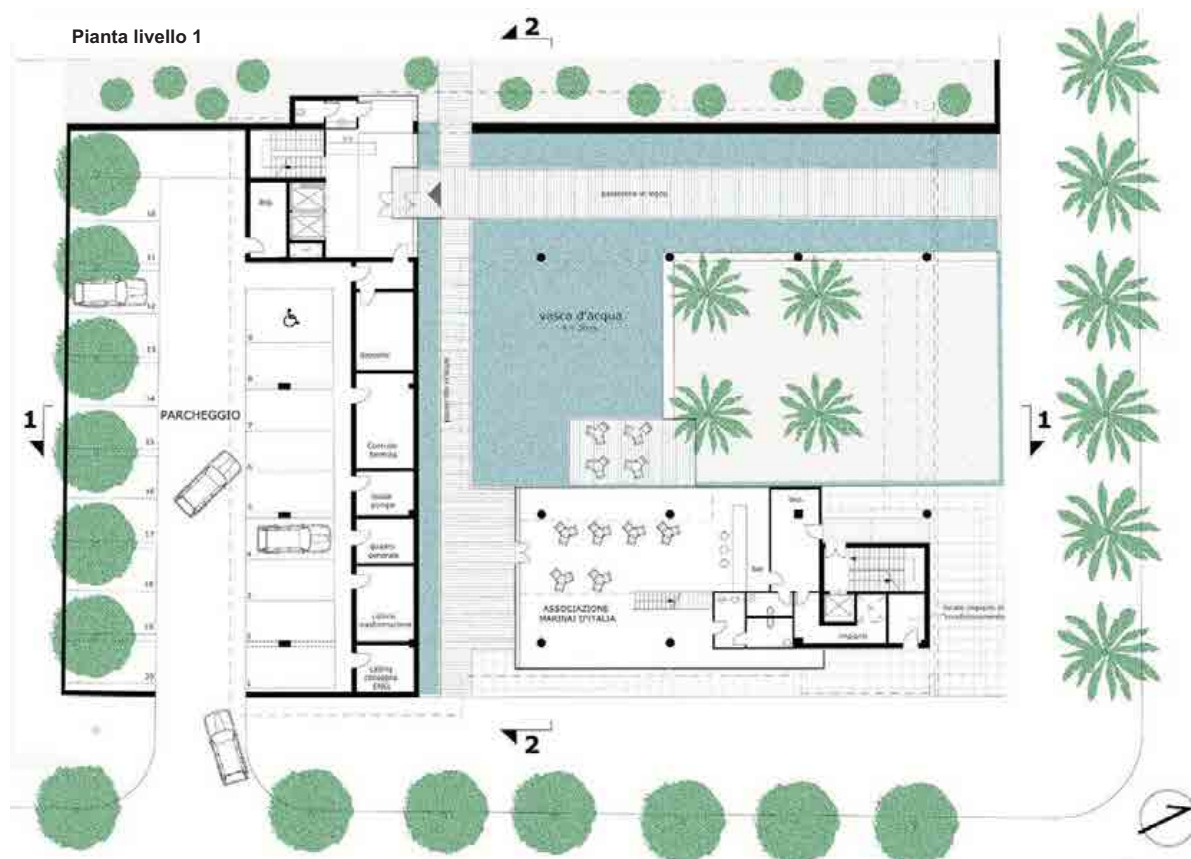
Planimetria generale



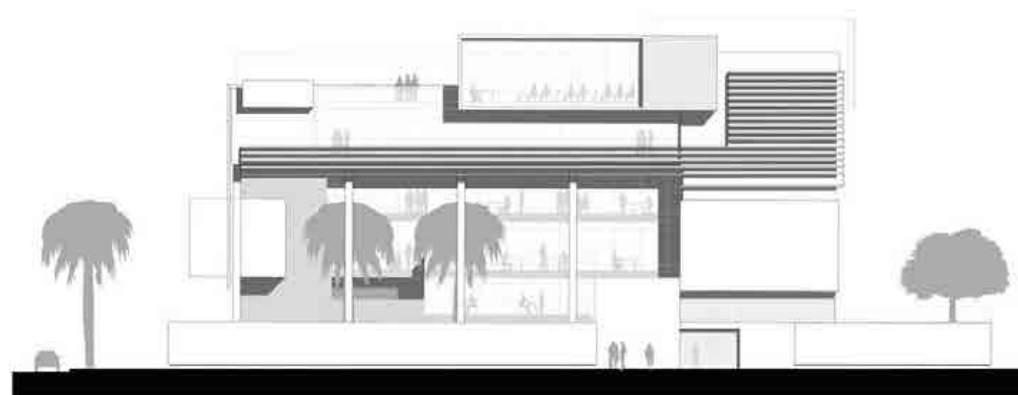
Veduta esterna, con il volume aggettante della Sala del Consiglio



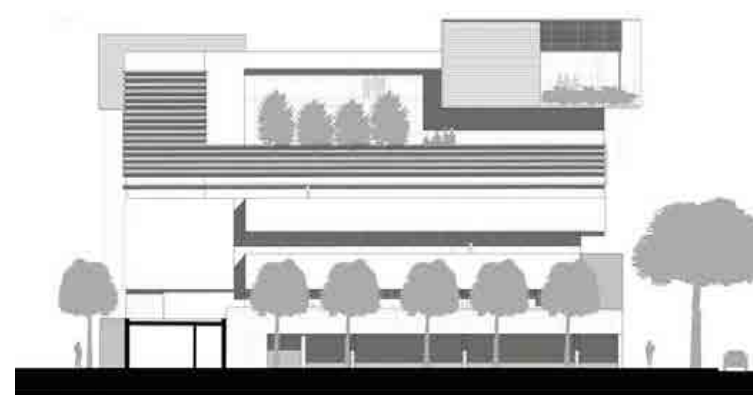
L'ingresso all'edificio attraverso il "parterre d'eau" della corte interna

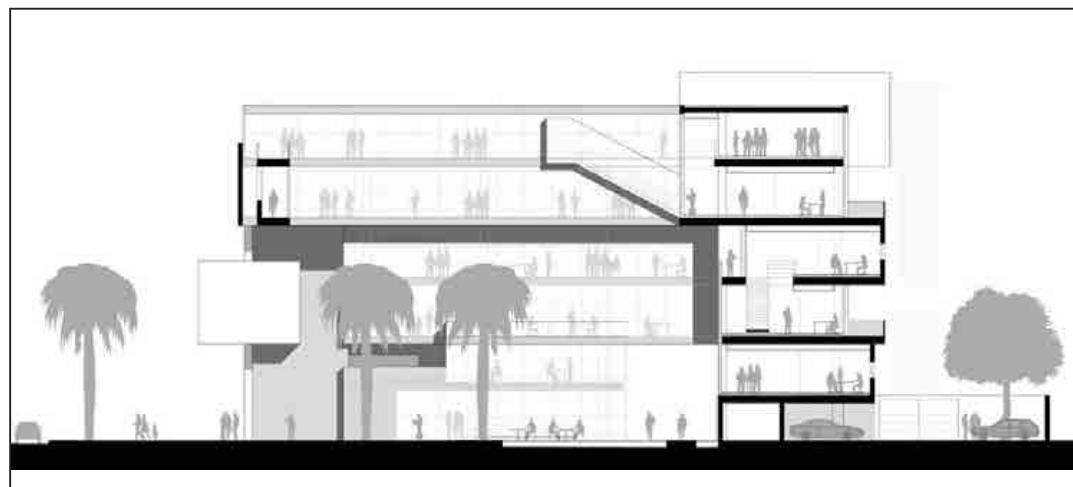


Pianta livello 6

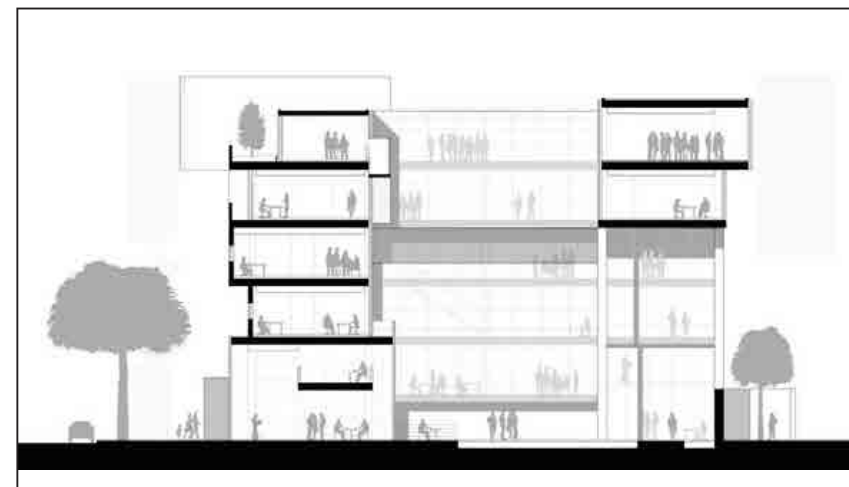


Prospetti sud-ovest e nord-ovest

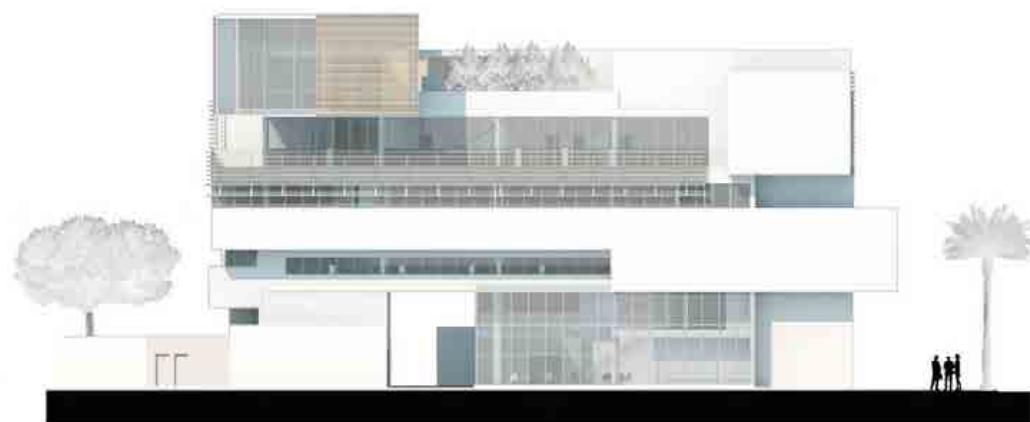




Sezione 1 -1



Sezione 2 -2



Prospetto sud-est



Prospetto nord-est

Indice

Gianfranco Di Pietro

Il progetto del territorio: alcune notazioni di metodo, III

Premessa, 3

1. PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANA, 4

- Progetto “Borghi vivi” della Lunigiana, 4
- Riqualificazione dei borghi storici nel Parco del Pollino, 19
- Il sistema turistico-rurale delle colline di Fuvecchio, 29
- La nuova stazione dell'alta velocità ferroviaria a Firenze: relazioni urbane, 43

2. PROGETTI DI RICOSTRUZIONE URBANA E DI NUOVI LUOGHI CENTRALI, 53

- Progetto di ricomposizione urbana a Carrara. Area “Ex Montecatini”, 54
- La nuova piazza di Scandicci, 64
- Il sistema degli spazi pubblici e nuove addizioni a Marina di Massa, 70
- Recupero dell'area dell'ex Idroscalo (Orbetello – Grosseto), 75

3. PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE DI SPAZI URBANI ESISTENTI, 85

Piazze

- Progetti per quattro piazze a Firenze, 86
- Piazza Garibaldi a Lerici (La Spezia), 91
- Piazza Matteotti a Carrara, 95
- Piazza del Municipio a Montignoso (Massa Carrara), 100
- Largo Matteotti a Massa, 106
- La piazza centrale di Tavarnuzze (Impruneta - Firenze), 111

Percorsi e sistemi lineari

- Il sistema degli spazi pubblici centrali del centro storico di Campi Bisenzio (Firenze), 119
- La riqualificazione del Viale Marina al Cinquale (Montignoso – Massa Carrara), 125
- La riqualificazione del centro storico di Barberino di Mugello, 129

4. ARCHITETTURE VS. CITTÀ, 135

- Il Centro Fiere Lunigiana (Aulla – Massa Carrara), 136
- Nuova sede dell'Autorità portuale a Marina di Carrara, 142

Indice, 151

Finito di stampare nel mese di aprile 2005
da Art and Pixel snc, Firenze