

60Ca8486Gr

Concorso internazionale di idee per la realizzazione di un nuovo
insediamento nell'area dell'ex Caserma Lupi di Toscana

Relazione illustrativa e tecnica

Rigenerare il passato pensando al futuro: agro-città 2.0 per una vita 2.0.

La proposta progettuale per il nuovo insediamento mira a realizzare un intervento vicino ai suoi abitanti, con uno sguardo puntato verso la sostenibilità e l'innovazione al fine di ottenere un ambiente edificato gradevole, funzionale ed accessibile. Favorendo lo sviluppo delle aziende agricole in prossimità delle aree urbane e l'utilizzo di fonti di energia rinnovabile, il progetto punta a minimizzare gli sprechi, risultando così rispettoso dell'ambiente e competitivo in termini di costi.

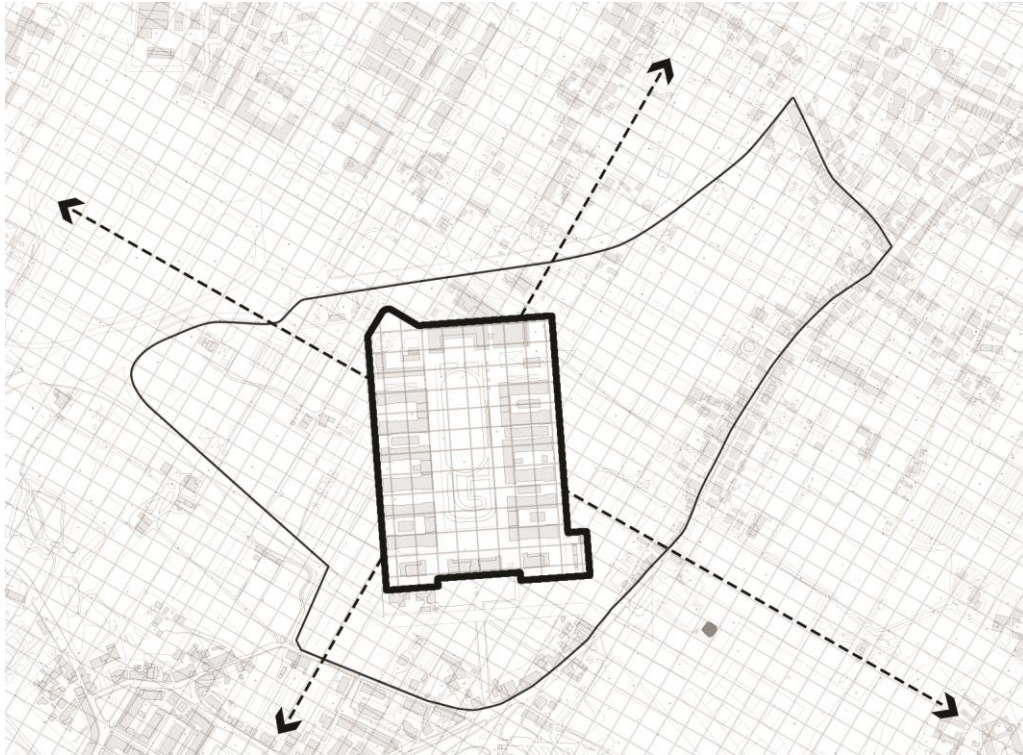
L'attenzione viene focalizzata sul rispetto dei segni caratteristici del territorio e sulla qualità degli spazi come luoghi e paesaggi del quotidiano; gli spazi flessibili si adatteranno alle mutevoli esigenze della nostra vita e il sistema insediativo crescerà secondo uno schema innovativo che prevede l'auto-completamento da parte degli abitanti insediati delle porzioni di lotto lasciate libere durante le prime due fasi del progetto.

Questi aspetti concorrono a determinare quegli ambiti relazionali e di socializzazione utili a realizzare una agro-città 2.0 capace di ospitare vita 2.0.

La forte impronta della caserma

L'ex caserma Lupi di Toscana è un'area abbandonata, chiusa e non permeabile che si pone in evidente contrasto con lo sviluppo principale del territorio circostante, il quale si attesta lungo le direttrici storiche di Via Pisana e Via di Scandicci seguendo le linee naturali dell'orografia dei campi agricoli.

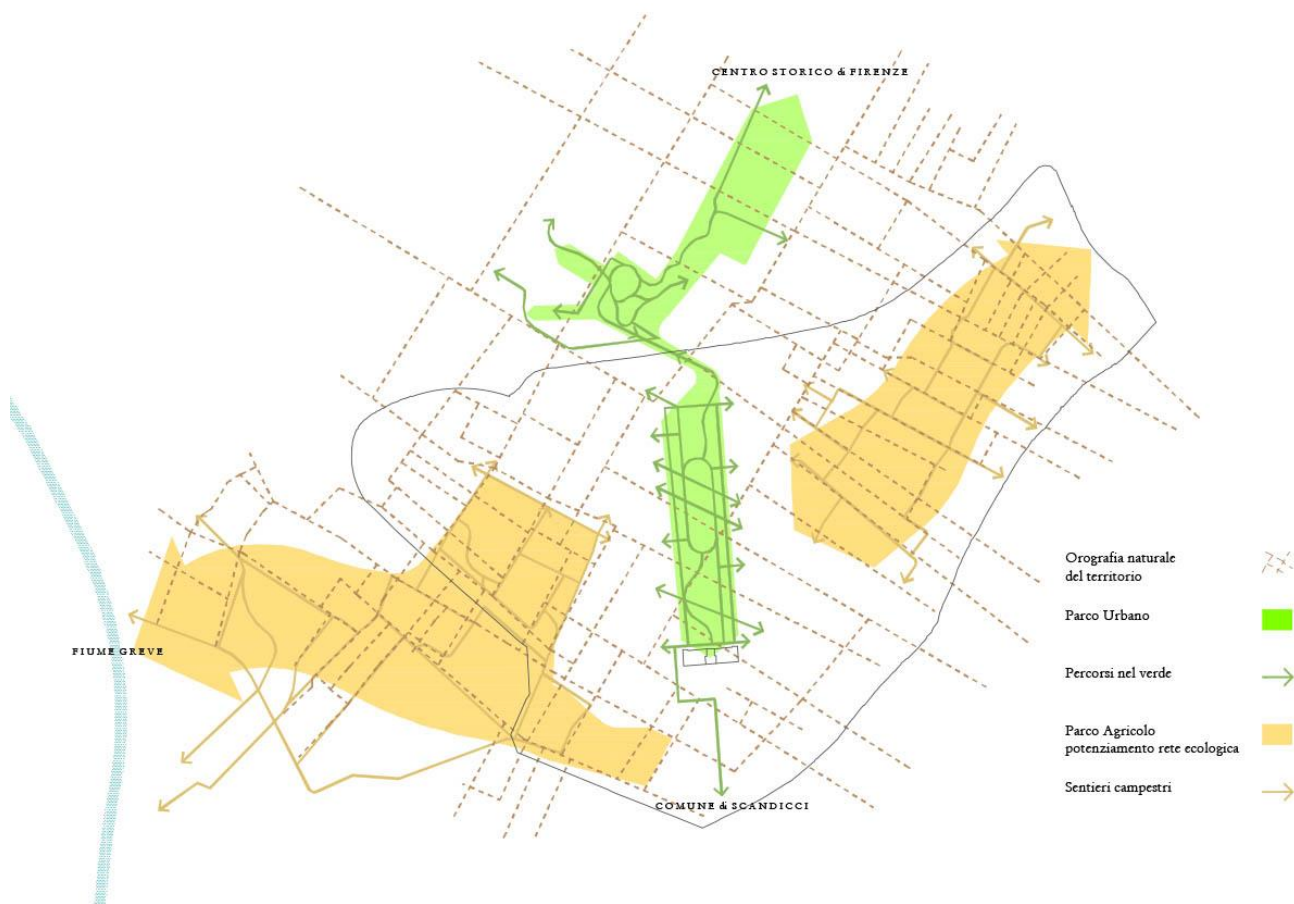
Risulta essere così un segno fortemente autoritario con orientamento Nord-Sud, una sorta di arcipelago di edifici fatiscenti estraneo rispetto ai campi coltivati. Il progetto intende quindi conservare solamente la Palazzina di Comando, unico edificio che riveste interesse storico-architettonico e memoria tangibile della vecchia caserma. Tale scelta è stata anche suggerita da una valutazione sull'ottimizzazione dei costi di recupero di un impianto non più coerente con le nuove normative edilizie. La piazza d'armi della vecchia caserma diventerà un parco urbano al centro del nuovo quartiere.



Relazioni con il contesto

Il verde è quindi l'elemento unificante che connette gli spazi agricoli preesistenti e gli spazi liberi tra il costruito, ponendo in risalto l'edificio di ingresso originario della caserma che diventa così la grande porta del nuovo parco urbano di Firenze. Una passerella ciclopedonale consente di estendere l'area verde al di là di Viale Pietro Nenni occupando un lotto residuale nei pressi di Via del Caravaggio. Il progetto modifica così il suo limite d'intervento, agganciandosi ad altre aree a parco esistenti e realizzando un collegamento verde dalla Palazzina di testata dell'ex Caserma fino ad arrivare sulla Via Pisana a Nord. L'intervento tende a mantenere e creare una rete ecologica di diverso spessore che attraversa gli spazi pubblici con infrastrutture verdi penetranti come giardini, percorsi ciclopedonali e viali alberati. Il polmone verde non è l'unico elemento di connessione ambientale; la grande quantità di aree agricole residuali, che lambiscono la cintura dell'ex caserma, sono state tutelate, valorizzate attraverso una precisa pianificazione, e rigenerate in un unico grande parco agricolo. Una fitta rete di sentieri campestri ciclopedonali crea una continuità fruitiva e una permeabilità ambientale capace di valorizzare l'identità storica rurale dei luoghi, dalla valle del fiume Greve, ai margini della città più densamente abitata: si tratta di uno spazio all'aperto a disposizione della città, in cui colori e sapori permettono di riprendere contatto con la campagna. E' un'area agricola diffusa, dove orti privati e pubblici (in gestione alle associazioni attive nell'area) sono lo

spazio pubblico della nuova città. Il Parco Agricolo rappresenta per il progetto un'area nella quale viene creata, riscoperta e potenziata l'attività agricola al fine di salvaguardare e tutelare il territorio e l'ambiente in esso inserito. L'agricoltura, in particolare quella biologica, riveste un ruolo centrale di tutela del territorio, costituendo un'attività produttiva eco-compatibile, fondata su regole biologiche e naturali che restituiscono identità e bellezza ai nostri paesaggi agrari, salvaguardando le risorse naturali e rispettando la vocazione secolare delle nostre zone. Questo offre numerosi benefici al sistema urbano, come le variazioni microclimatiche, la depurazione dell'aria, la produttività, l'attenuazione del rumore, la difesa del suolo e la conservazione della biodiversità.



Emerge dal progetto una nuova forma di spazio pubblico, slegata dallo spazio vuoto circondato da edifici tipica della piazza, e lontana dal parco urbano pensato come compensazione al degrado portato dalle recenti urbanizzazioni. Lo spazio pubblico agro urbano è un bene comune, uno spazio attivo, un territorio in cui convergono le azioni di diversi soggetti come istituzioni, imprese, associazioni e cittadini. Una metodologia di trasporto pubblico innovativa e a basso impatto ambientale (People Mover), passa all'interno del nuovo impianto urbano tra le case e i campi coltivati, legando lo spazio pubblico classico a quello agro urbano. Il **People Mover** connette

direttamente le due principali funzioni del centro commerciale Ponte a Greve e il sistema ospedaliero a sud, sviluppando la dorsale principale dello spazio pubblico, un asse lineare lungo il quale viene ribaltato il rapporto tra spazio ciclopedonale e carrabile, riorganizzando la gerarchia dei flussi attraverso un sistema funzionale e flessibile. Un luogo accessibile, libero ma riconoscibile, fluido, confortevole e piacevole, dotato di attrezzatura multifunzionale e di barriere penetrabili, tale da stimolare a sperimentare usi creativi innovativi e non programmabili. Un sistema che favorisce le relazioni umane progettato con criteri che mirano a migliorare e controllare il benessere nello spazio esterno con strategie come: la riduzione delle temperature superficiali estive, il controllo della radiazione solare, l'utilizzo climatico di superfici vegetali ed ombreggianti, l'incentivazione degli scambi radiativi solari e termici invernali, l'uso della ventilazione per il raffrescamento e la ricerca del comfort visuale ed acustico.



La mobilità sostenibile: strumento per la lotta al cambiamento climatico e l'inclusione sociale

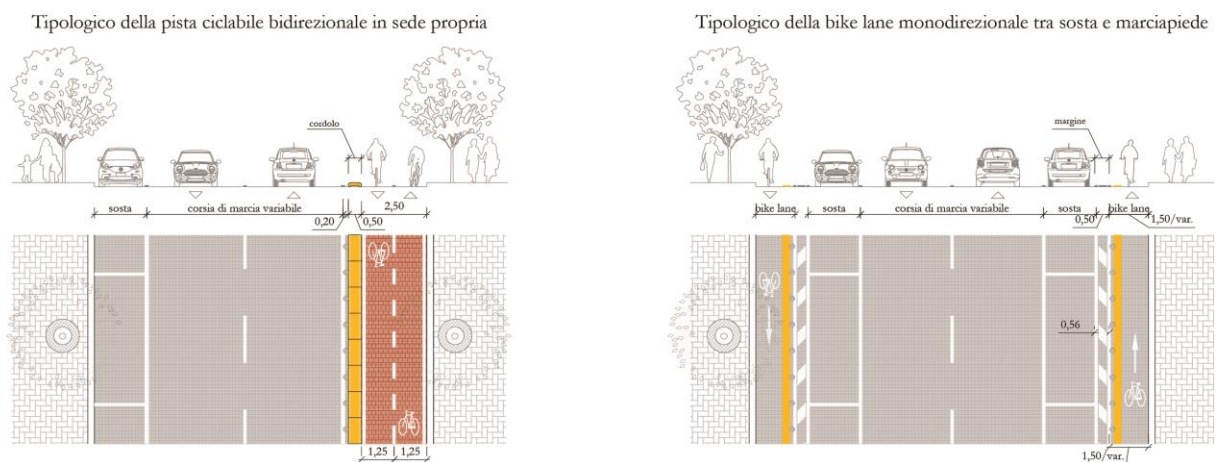
Tra le finalità individuate dal progetto c'è quella di pianificare un modello di mobilità urbana sostenibile capace di aumentare l'offerta di infrastrutture per la ciclabilità, consentendo di "moltiplicare" la quota di utilizzatori. La strategia del nuovo impianto urbano si sviluppa su quattro punti principali:

- la realizzazione di una rete ciclabile principale attraverso la ricucitura ed il completamento della rete esistente e di programmazione del Comune di Firenze;
- lo sviluppo dell'intermodalità tra trasporto pubblico e bicicletta (realizzazione di parcheggi per biciclette nei nodi di scambio, bike sharing, trasporto di biciclette a bordo dei mezzi pubblici);
- la sensibilizzazione dei cittadini alla mobilità dolce e alla sicurezza stradale attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture;

- l'incentivazione e promozione all'uso della bicicletta nelle scuole e negli attrattori commerciali principali dell'area.

Il tema della ciclabilità è stato affrontato in due modi differenti: una mobilità più legata al tempo libero con tracciati ciclopedonali bidirezionali e una diretta con l'inserimento lungo gli assi carrabili principali di bike lane. Col termine "**bike lane**" si intende una corsia ciclabile, ad unico senso di marcia, ricavata dalla carreggiata stradale ed individuata su strada con segnaletica orizzontale, senza il ricorso ad elementi fisici di separazione tra corsia ciclabile e corsia destinata ai veicoli. Come separazione dal traffico veicolare, le bike lane utilizza la sosta in linea delle auto. Questa sistemazione della ciclabilità garantisce una valida alternativa alla macchina per gli spostamenti non solo di media e breve lunghezza ma anche per lunghi tratti. L'inserimento della corsia riservata evita anche la sosta selvaggia che riduce spesso la sezione stradale, garantendo anche una nuova segnaletica e la riqualificazione dei margini stradali.

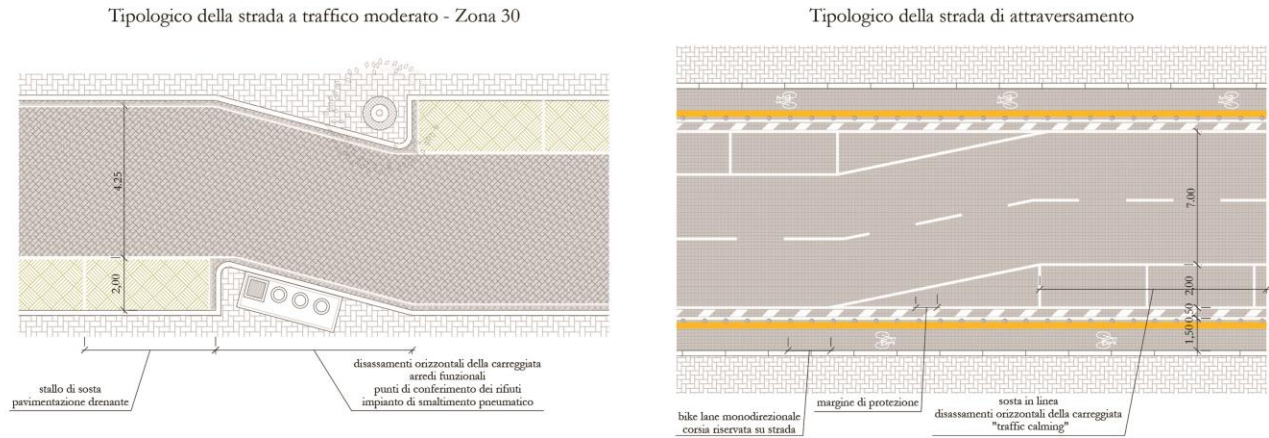
Il sistema automatizzato di trasporto (People Mover) connette la fermata della tramvia Nenni-Torregalli con il polo ospedaliero; tre stazioni, integrate con passerelle ciclopedonali, collegano direttamente la linea del People Mover con i parcheggi del centro commerciale e dei complessi ospedalieri, dove è possibile uno scambio intermodale tra auto, bici e trasporto pubblico.



La viabilità principale del nuovo impianto urbano avrà le caratteristiche strutturali per garantire un flusso di attraversamento lento, riducendo così i rischi che minano la sicurezza stradale e l'inquinamento acustico. Infatti la struttura stradale si basa sulla eliminazione dei punti di conflitto tra automobili e utenza debole, ovvero strade dove pedoni e ciclisti hanno la precedenza, e dove, grazie a una serie di accorgimenti, gli automobilisti sono costretti ad adottare comportamenti di

guida molto più prudenti.

Una serie di “arredi funzionali” disposti lungo gli assi stradali genera dei disassamenti orizzontali della carreggiata, chicane finalizzate a interrompere la linearità del tracciato e a diminuire la velocità.



Il sistema insediativo: il progetto agro-urbano eco-sostenibile

La superficie dell'Ex Caserma Lupi di Toscana è collocata in un'area agricola a elevata incidenza urbana nella zona ovest di Firenze, in prossimità del confine con il Comune di Scandicci. Si tratta di una zona caratterizzata da un tessuto urbano quasi continuo, inframezzato da piccole aree agricole non comunicanti, da forti vincoli naturali come la zona collinare a Sud e il Fiume Greve, e da una decisa presenza delle infrastrutture viarie di penetrazione (Viale Pietro Nenni e Via di Scandicci).

Queste ultime determinano due diversi tipi di rapporto con il tessuto insediativo:

- a Sud, Via di Scandicci è un'infrastruttura che segue l'orografia del terreno appoggiandosi alla base della zona collinare e impostando il sistema insediativo lungo la sua direttrice (Scandicci - Firenze).
- a Nord, Viale Nenni fende nettamente le linee preesistenti dividendo e tracciando un segno di discontinuità e incomunicabilità tra la parte di città che avanza verso il Fiume Greve e quella sopraccitata che segue Via di Scandicci e che vede la presenza di un importante polo Ospedaliero formato dall'ospedale San Giovanni di Dio e l'IRRCS Don Gnocchi.

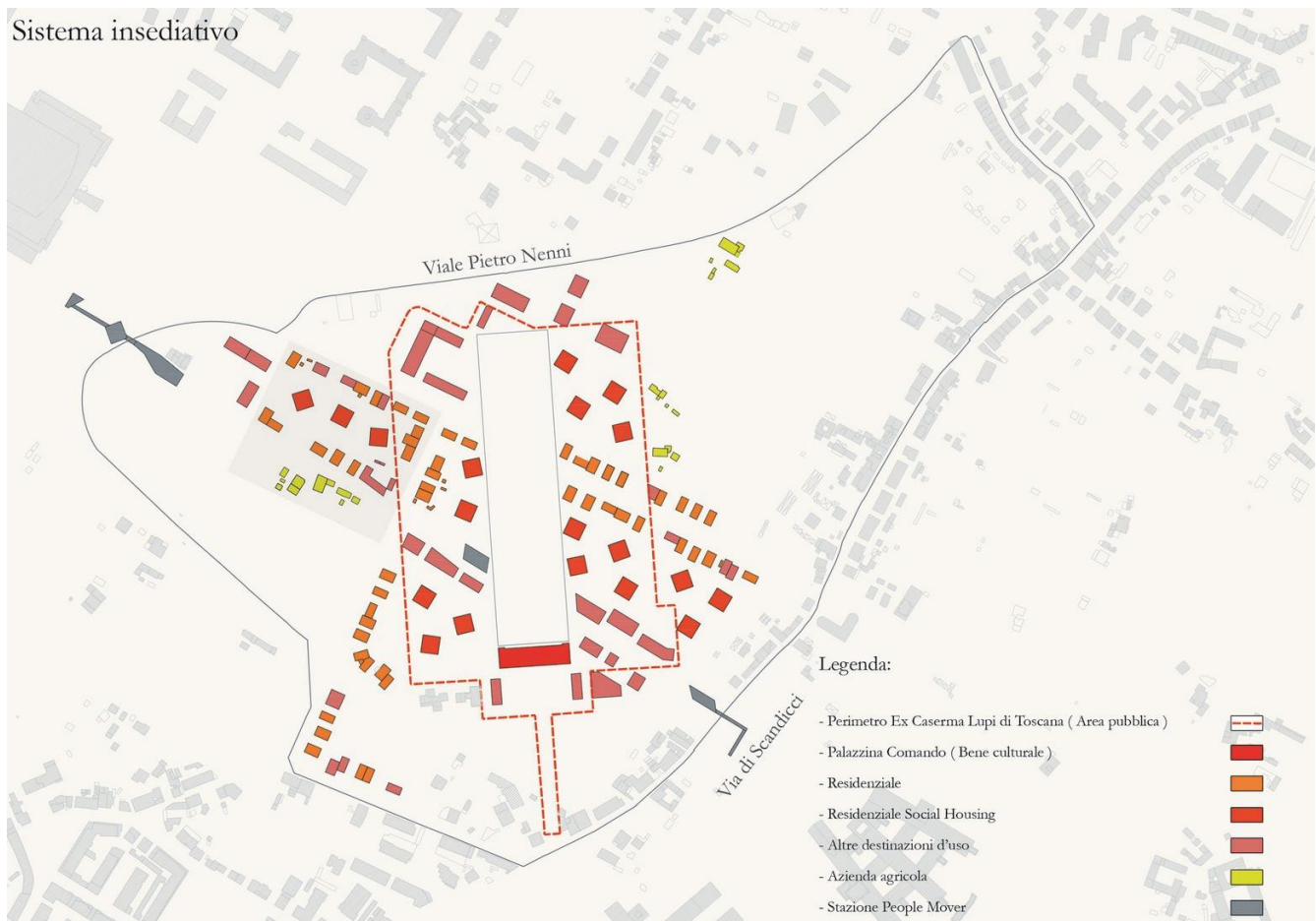
Questa zona è dunque l'ultimo tassello dell'urbanizzazione di Firenze verso Scandicci, racchiusa tra il fiume Greve e il sistema collinare in direzione Galluzzo Certosa; è quindi necessario che il nuovo impianto insediativo metta in relazione queste realtà facendole dialogare tra loro.



Ponendo come priorità la ricucitura del tessuto urbano lungo le linee orografiche del terreno e degli insediamenti esistenti, tutti i nuovi fabbricati seguono le direttrici disegnate dalla maglia esistente connettendo il polo commerciale con il polo ospedaliero e Firenze con Scandicci, aprendo un dialogo nuovo con Viale Nenni.

Inoltre tutti gli edifici puntano alla ricerca del massimo livello di sostenibilità ed efficienza energetica. Si prevede l'impiego delle energie rinnovabili, il recupero e l'utilizzo consapevole delle risorse idriche, e un accurato sistema di raccolta pneumatica dei rifiuti in grado di eliminare l'impatto negativo dei cattivi odori e dei camion per strada. Particolare attenzione verrà posta sull'utilizzo di materiali e tecniche di costruzione in grado non solo di garantire un elevato grado di eco-compatibilità, ma soprattutto la durabilità degli elementi stessi.

Sistema insediativo



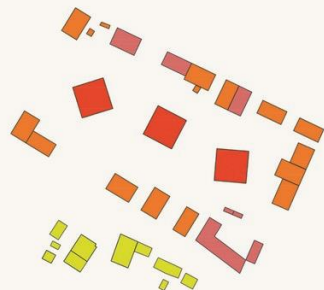
Il progetto prevede due tipologie abitative:

- Le residenze Tipo “Scandicci” seguono il modello delle abitazioni preesistenti tipiche della zona, attestandosi sulla strada principale e avendo sul retro uno spazio destinato agli orti urbani; prevedono spazi pertinenziali liberi che impostano l’eventuale ampliamento delle abitazioni.
- Le residenze Tipo “Nenni” hanno una altezza di poco superiore alle precedenti, caratteristiche più adatte all'housing sociale e si inseriscono all'interno del perimetro definito dalle abitazioni Tipo “Scandicci”, realizzando un mix insediativo capace di includere e non dividere.

Residenziale

Residenze Tipo "Scandicci": si attestano sulla strada principale e hanno sul retro uno spazio dedicato agli orti urbani.

Residenze Tipo "Nenni": altezza superiore e caratteristiche adatte all' housing sociale. Si inseriscono nel perimetro definito dal tipo "Scandicci".



Contesto

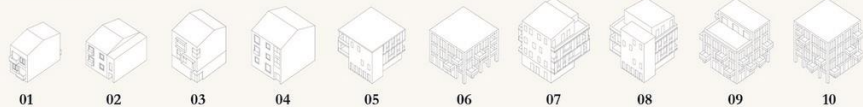


Via di Scandicci



Viale Pietro Nenni

Mix tipologico



01

02

03

04

05

06

07

08

09

10

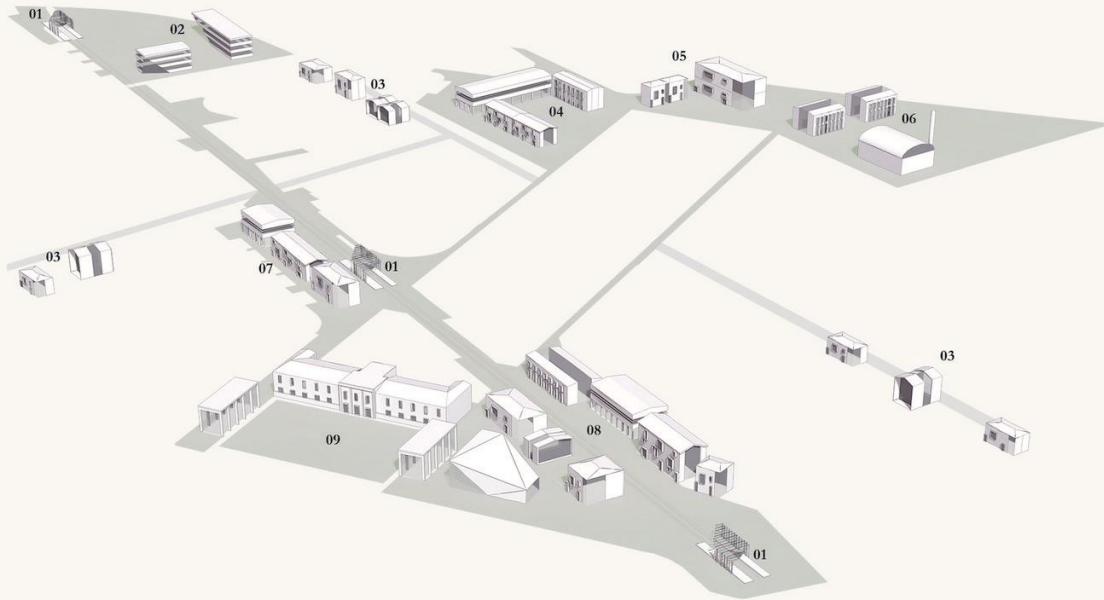
01	240 MQ	2P
02	310 MQ	2P
03	432 MQ	3P
04	504 MQ	3P
05	588 MQ	3P
06	675 MQ	3P
07	784 MQ	4P
08	900 MQ	4P
09	1.080 MQ	4P
10	1.296 MQ	4P



Tutte le altre destinazioni d'uso, i servizi principali e le attività del terziario-commerciale si trovano in stretta relazione con lo spazio pubblico, generato dalla presenza del People Mover e delle testate del parco.

Gli edifici non residenziali vengono concentrati nei punti caratteristici del percorso del People Mover corrispondenti alle stazioni: in corrispondenza della stazione Nord vengono posizionate le attività capaci di dialogare con il polo commerciale, a Sud i servizi e le funzioni di completamento e supporto dell'offerta ospedaliera, e al centro del nuovo quartiere in prossimità del parco, le attività e i servizi maggiormente legati alla vita stessa degli abitanti. La testata Sud del parco, definita dalla Ex Palazzina di Comando, si apre sullo spazio pubblico del polo culturale mentre la testata Nord è caratterizzata dalla presenza di servizi e funzioni dedicate all'istruzione, all'associazionismo dei cittadini, alla ricerca nel campo delle agro-energie (Impianto di trigenerazione) e all'agricoltura produttiva e didattico-terapeutica.

Altre destinazioni d'uso



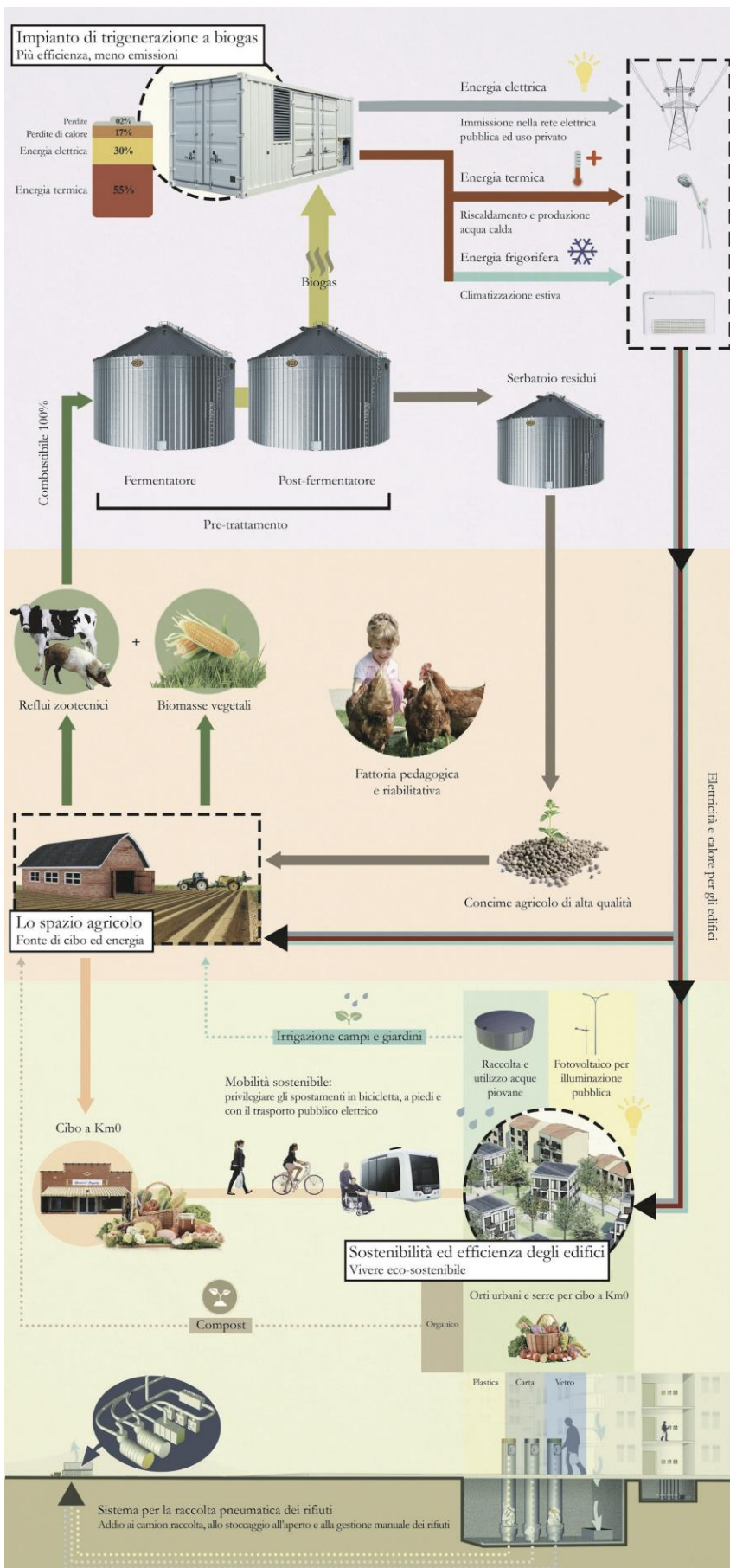
Legenda:

- | | |
|---|---|
| 01 - Stazione people mover | 07 - Terziario, commerciale e servizi: supermercato, ufficio postale, banca, bar, tabacchi, edicola, sportello del cittadino |
| 02 - Edifici per uffici, spazi per il coworking, incubatori di impresa | 08 - Servizi di completamento dell'offerta ospedaliera: farmacia, fisioterapia, centro analisi, ortopedia, struttura ricettiva, consultorio, ristorazione |
| 03 - Terziario e commerciale di prossimità: bar, edicola, alimentari | 09 - Polo culturale: auditorium, area mostre, sale per convegni, laboratori produzione artistica, caffetteria, bookshop, uffici amministrativi |
| 04 - Istituto scolastico | |
| 05 - Casa del parco e Casa delle Associazioni | |
| 06 - Impianto di trigenerazione: cogeneratore, uffici amministrativi, centro studi e ricerche energie sostenibili | |

E' proprio l'agricoltura, la ruralità, il fulcro del progetto di rigenerazione dell'Ex Caserma Lupi di Toscana.

La conservazione degli elementi rurali paesaggistici tradizionali, la produzione di biomasse a fini energetici, la gestione delle risorse idriche e la fitodepurazione, l'erogazione di servizi sociali e la creazione di rapporti più diretti tra i produttori agricoli e i consumatori, sono le caratteristiche di questi nuovi modelli agricoli periurbani. Le caratteristiche neo-rurali del nuovo insediamento sono altresì enfatizzate dalla diffusione degli orti urbani nei cortili delle case e dal grande parco agricolo urbano.

Un'agricoltura qualificabile come "infra-urbana", inclusa nel sistema abitato, ha funzioni sociali, contribuisce al mantenimento degli spazi verdi in aree prevalentemente residenziali e tutela il paesaggio creando nuove possibilità economiche e lavorative.



Gli standard e i futuri sviluppi dell'intervento

La sostenibilità è un aspetto importante anche per quanto riguarda la costruzione del nuovo quartiere agro-urbano eco-sostenibile, non solo in termini economici di realizzazione ma di evoluzione e crescita del nuovo insediamento urbano. Per tale ragione, sono state concepite diverse fasi di realizzazione:

Fase 1: oltre la caserma (2020-2025)

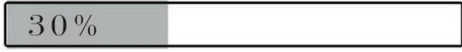
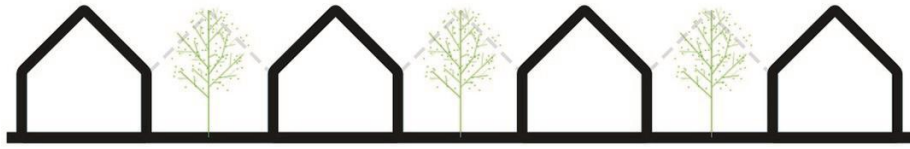
Fase 2: la connessione (2025-2030)

Fase 3: l'adattamento (2030-2035)

Nella prima fase sono stati collocati all'interno dell'area dell'ex caserma 33.000 mq di SUL, di cui il 60 % destinato alla funzione residenziale e il 40% destinato ad altre destinazioni d'uso concentrate soprattutto lungo le nuove direttrici di collegamento e affacciate sui nuovi spazi pubblici. L'intervento realizzato a questo punto risulta completamente autonomo e dotato dei servizi principali, connesso con le infrastrutture al contesto e circondato dal grande parco agricolo. In seconda fase sono poi stati utilizzati 13.000 mq dei 20.000 mq max di SUL in trasferimento previsti (identica proporzione 60-40%) al fine di definire l'assetto del nuovo impianto urbano connettendolo in maniera più decisa al tessuto e alle infrastrutture preesistenti e dando forma al futuro sviluppo dell'edificato. Tutti gli standard previsti dal DM 1444/1968 sono stati garantiti, e ad essi è stata aggiunta una quota tale da poter agevolare la costruzione dei restanti 7000 mq di SUL in atterraggio e permettere così l'auto completamento della città. In questa terza fase ognuno sarà in grado di completare, modificare e adattare la propria abitazione alle esigenze mutevoli della vita garantendo la flessibilità degli spazi e delle funzioni, in accordo sempre con le norme dettate dal RU.

Quindi non solo case ma città, agro-città 2.0, in grado di seguire l'evolversi della vita, una vita 2.0.

Fase 1: 2025



Fase 2: 2030



Fase 3: 2035

