

CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE PER LA REALIZZAZIONE DI UN NUOVO  
INSEDIAMENTO NELL'AREA EX-CASERMA "LUPI DI TOSCANA"

Relazione illustrativa – fase di selezione

## Indice

0. Introduzione	p. 3
1. Relazioni con il contesto	p. 4
2. Mobilità	p. 5
3. Spazio Pubblico e Sostenibilità	p. 7
4. Sviluppo insediativo e programma	p. 9
5. Autonomia funzionale	p.11

## 0. Introduzione

Il ridisegno urbano dell'ambito "Ex Caserma Lupi di Toscana" mira a ristabilire un ordine urbanistico in un contesto altamente frammentato, dove un ampliato concetto dell'*Abitare*, non più ristretto al solo spazio privato, trova sintesi in un'innovativa idea di spazio pubblico concepito come luogo di vita, di circolazione, di scambio, di socialità e di valore naturalistico, conferendo nuovamente all'elemento "strada" il proprio carattere originario.

Il principio progettuale si fonda sull'analisi delle principali direttrici storiche attorno alle quali si svolgeva la vita sociale, e si pone l'obiettivo di "ricucire" un sistema basato proprio sulla qualità urbana che questi spazi collettivi offrivano. Ne deriva un sistema lineare, semplice ma efficace, capace di organizzare attorno a sé tutte le funzioni della città contemporanea.



3 |

Figura 1. Le direttrici storiche e il completamento ideale del sistema. Si propone un principio lineare che valorizza lo spazio aperto e reinterpreta l'unitarietà dello spazio costruito.

Le fasi progettuali sono definite attraverso il processo *Sistema-Infrastruttura-Architettura*.

Attraverso la definizione di un *Sistema* viene delineata una strategia urbanistica di scala metropolitana in cui l'innesto di un principio lineare conta di risolvere le criticità relative al sistema di mobilità, garantendone l'efficienza e la razionalità dei flussi. Esso "ricuce" un contesto urbano frammentato attraverso la reinterpretazione e la valorizzazione dei principi di unitarietà e compattezza rintracciabili in assi strutturanti del sistema insediativo quali la via Scandicci e la via Pisana, garantendo la continuità ecologica tra il fiume Greve e l'area pedecollinare.

L'*Infrastruttura* è costituita dallo spazio pubblico il quale, ospitando una rete di servizi e sottoservizi integrata, pulita ed energeticamente efficiente, caratterizza un disegno urbano orientato alla dimensione ciclo-pedonale ed alla mobilità intelligente.

L'*Architettura*, infine, delinea un sistema tipologico di edifici che si configurano per regolarità volumetrica e differenziazione architettonica nel bilanciamento di un rapporto equilibrato tra spazio aperto e spazio costruito.

La strada smette di essere solo spazio di flusso per tornare ad essere elemento generatore di socialità, ovvero, "Luogo".

## 1. Relazioni con il contesto

Un grande spazio pubblico centrale, in assialità fra l'attuale fermata della Tramvia T1 Nenni-Torregalli e il complesso sanitario San Giovanni di Dio-IRCCS Don Carlo Gnocchi è l'elemento principale del disegno urbano e si presenta come occasione unica di creare un nuovo tassello di città in grado di costruire relazioni solide con le polarità urbane e di rigenerare gli spazi pubblici circostanti.

Lo sviluppo lineare consente di concentrare le volumetrie previste in un'area compatta del sito di progetto, offrendo i presupposti per una sostenibilità economica dell'intervento ed una corretta funzionalità dei servizi e dello spazio pubblico. La proposta, inoltre, consente di liberare circa il 40% dell'attuale area di proprietà pubblica per opere di valorizzazione e deframmentazione del sistema di agricoltura periurbana.

Lo spazio pubblico prevede 2 punti principali di relazione con le polarità esistenti.

Il primo è rappresentato dal nodo intermodale costituito dalla fermata Nenni-Torregalli, dal parcheggio scambiatore e dalla presenza del punto di attestamento del nuovo sistema di mobilità previsto all'interno dell'ambito: un nodo in grado di creare relazioni di mobilità sovralocali oltre che offrire dei percorsi ciclo-pedonali privilegiati in grado di connettersi alla Coop e l'area di Ponte a Greve, al quartiere San Lorenzo a Greve ed alla futura area di trasformazione limitrofa in continuità con il Centro Polisportivo San Giusto-la Bagnese e tutto il sistema naturalistico del fiume Greve.

Il secondo punto, in corrispondenza del piazzale dell'ex palazzina di comando, è definito dalla previsione della fermata principale del nuovo sistema di mobilità, dalla quale è possibile giungere agevolmente alle strutture sanitarie: parte dell'intervento prevede infatti un significativo incremento degli spazi pedonali, un miglioramento dell'arredo urbano ed interventi relativi al sistema di viabilità con l'obiettivo di creare una continuità superficiale fra lo spazio pubblico del nuovo insediamento e il complesso sanitario, agevolando il sistema di accessibilità alle strutture.

4 |

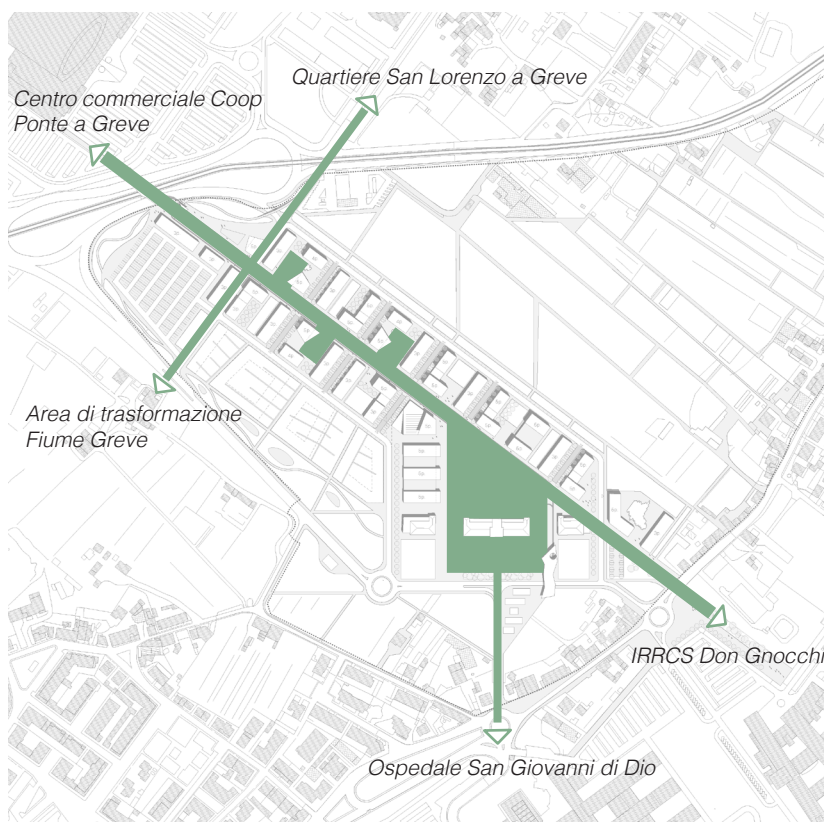


Figura 2. Lo spazio pubblico centrale struttura un sistema di relazioni con il contesto urbano.

## 2. Mobilità

Il progetto di mobilità sviluppa un'ipotesi che prevede il più alto grado di integrazione tra i diversi modi del trasporto pubblico, il parcheggio scambiatore e i percorsi ciclopedonali, nella prospettiva che lo spazio pubblico interferisca in maniera minoritaria con un sistema viabilistico dai carichi importanti data la localizzazione dell'area di intervento lungo le direttrici da/per il centro di Firenze e dalla vicinanza a grandi generatori di traffico.

Lo spazio pubblico centrale ospita un'innovativa linea di trasporto pubblico caratterizzata da un sistema modulare a guida autonoma e dal servizio "on demand": si tratta di elementi elettrici su gomma in grado di modulare la capienza in relazione alla domanda. Tale sistema collega il nodo di interscambio con il piazzale antistante l'ex palazzina di comando, dalla quale è comunque auspicabile una continuazione del servizio fino alle entrate principali delle strutture sanitarie, implementando un anello di servizio che, grazie alla propria peculiarità, può dare corpo ad un sistema di mobilità più capillare ed efficiente.

Rispetto ad una soluzione "su ferro", il sistema qui proposto, modulabile e su gomma, offre un'alternativa economicamente più adattabile ad un percorso dalla lunghezza ridotta oltre che presentare dalle caratteristiche fisiche e di fruizione meglio integrabili ad uno spazio pubblico dalla prevalenza ciclo-pedonale. Non si tratta dunque di una semplice navetta di servizio tra il parcheggio scambiatore e il complesso ospedaliero, quanto piuttosto di un servizio di trasporto pubblico "Smart" per la cittadinanza.

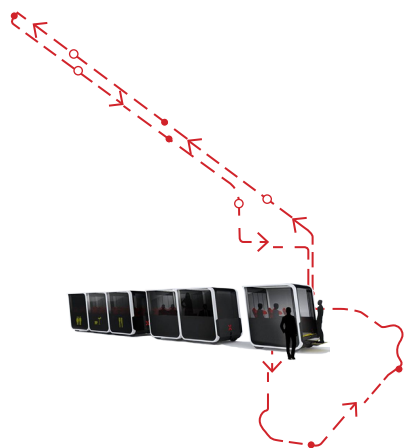


Figura 3. TRASPORTO DI NUOVA GENERAZIONE "NEXT". Il tipo di tracciato si presta ad ospitare sistemi a guida automatica, che nelle versioni modulari possono adattarsi alle variazioni della domanda.

5 |

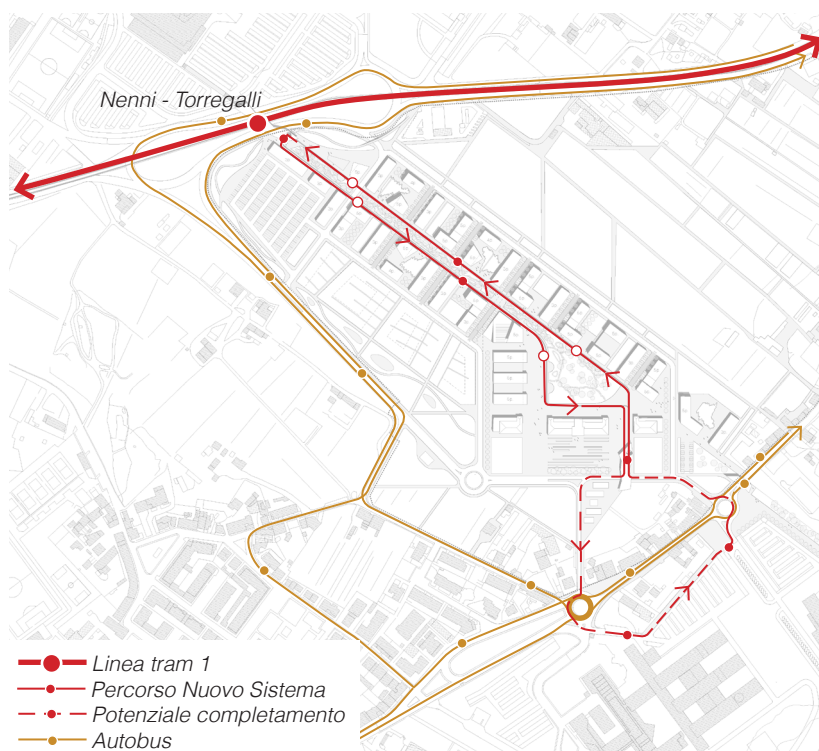


Figura 4. Il nuovo sistema del trasporto pubblico

Per quanto riguarda la viabilità, è previsto il completamento dello Stradone dell'ospedale, proponendo una necessaria variazione che impone l'innesto di una rotonda di accesso al comparto in prossimità dell'ex palazzina di comando ed un sistema di sensi unici in "aggancio" a via Scandicci.

Il nuovo comparto insediativo è servito da un anello viabilistico perimetrale che si dirama dallo Stradone dell'Ospedale in tre punti, garantendo all'intero comparto piena accessibilità carrabile con la presenza di un sistema diffuso di parcheggi interrati e a raso.

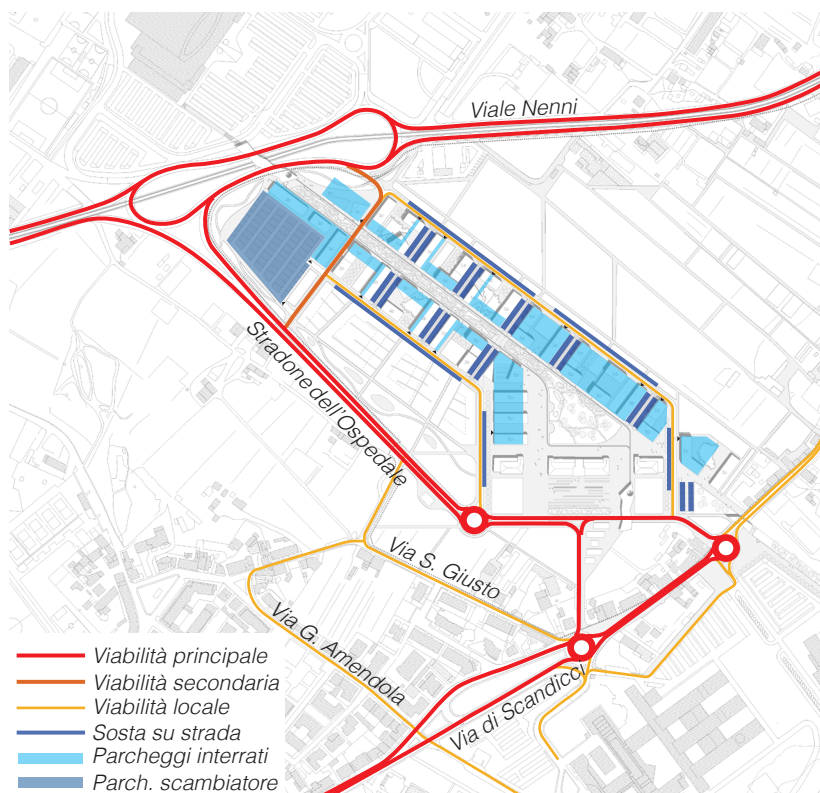
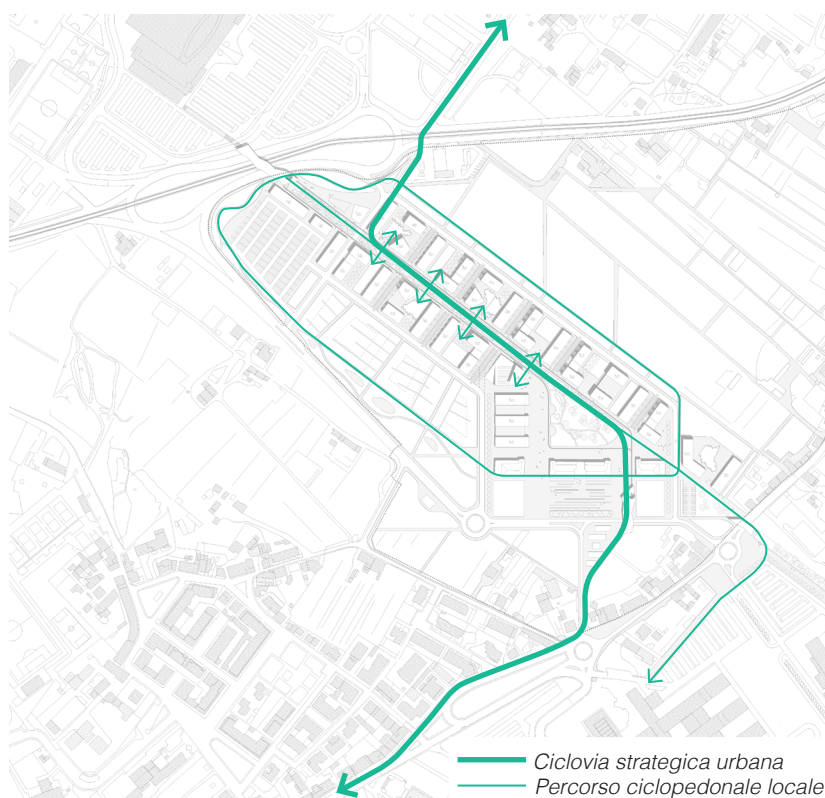


Figura 5. Il nuovo sistema viabilistico.

6 |

La proposta prevede inoltre che l'accesso al parcheggio scambiatore avvenga direttamente dallo svincolo di via P. Nenni, evitando di intaccare i flussi in entrata allo Stradone dell'ospedale da via Nenni (lo Stradone verrà utilizzato solo in uscita del parcheggio scambiatore). La rete ciclopedonale prevede la possibilità di attraversare l'asse centrale congiungendosi alle polarità del contesto, mentre una rete di percorsi ciclabili immersi nel verde di cintura integrano la rete di fruizione locale anche in ambito extraurbano. Presso il nodo intermodale e in molti punti dello spazio pubblico si prevede la presenza diffusa di stalli per il bike-sharing.

Figura 6. La ciclabilità del nuovo comparto.



### 3. Spazio pubblico e sostenibilità

Lo spazio pubblico è l'infrastruttura principale della proposta progettuale e si costituisce come elemento portante dello sviluppo complessivo dell'area.

La caratteristica peculiare è quella di costituirsi come uno spazio urbano contemporaneo dalla natura ciclo-pedonale che dal punto di accesso del nodo Nenni-Torregalli giunge attraverso un percorso lineare alla Piazza "Lupi di Toscana", in corrispondenza dell'ex palazzina di comando valorizzata.

Questo spazio non è un "viale", è *Infrastruttura sociale*: lungo il percorso si alternano una serie di spazi pubblici definiti come "stanze civiche" che possiedono una stretta relazione con gli edifici speciali adiacenti, caratterizzandosi come *cluster* di socialità lungo un percorso lineare. L'articolazione di questo sistema di spazi si conclude con il *cluster* principale: la piazza "Lupi di Toscana" e l'edificio speciale dell'ex palazzina di comando.

Questo spazio è *Infrastruttura di mobilità pubblica*: esso ospita il nuovo sistema di mobilità in maniera del tutto integrata con la circolazione dei pedoni stessi. La convivenza fra il trasporto pubblico e i pedoni si fa generatrice di vita pubblica, oltre che creare un servizio di trasporto ai residenti e non.

Questo spazio è *Infrastruttura verde*. Elemento prevalente nello spazio pubblico è una lunga fascia continua ma sempre permeabile di verde caratterizzato da un elevato tasso di naturalità: alberature ad alto fusto, piante autoctone e piccoli dislivelli topografici caratterizzano questa fascia di natura.

Un elemento che si configura come vettore ecologico, il cui valore ricade anche nel benessere degli abitanti contribuendo alla regolazione del microclima, favorendo il riuso e il drenaggio delle acque meteoriche attraverso un sistema di bio-filtraggio e trattenimento, contribuendo inoltre all'assorbimento di CO<sub>2</sub>.

7 |

Figura 7. Lo spazio urbano dell'asse centrale.



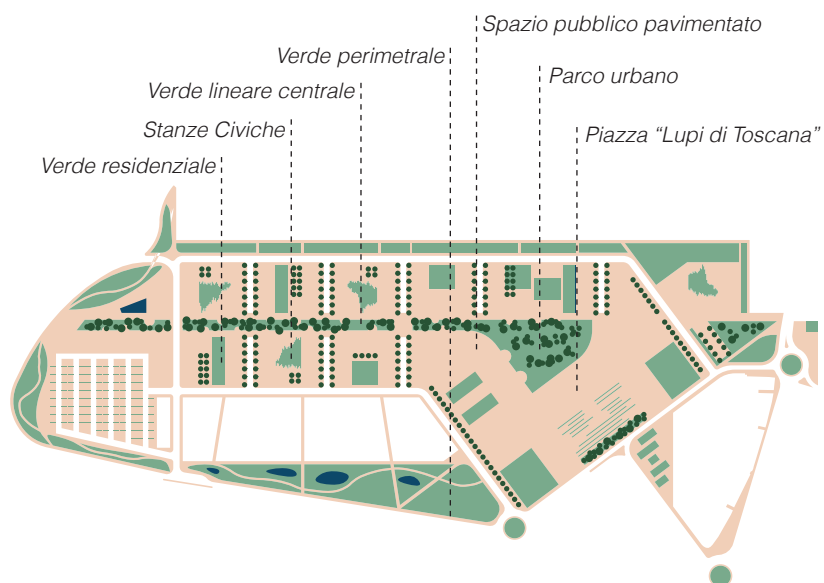


Figura 8. Lo spazio pubblico centrale e le aree verdi.

8 |

La fascia verde è permeabile e fruibile, e lungo il suo sviluppo “assorbe” piccole superfici adatte ad ospitare aree ricreative o sedute esterne delle attività ristorative e commerciali ospitate dai nuovi edifici affacciati lungo l’asse centrale.

Se la proposta prevede di portare lungo l’asse portante dello spazio pubblico l’elemento caratterizzato dal più alto valore naturalistico per le connessioni ecologiche, il metabolismo urbano e il benessere umano, lungo il perimetro esterno è previsto un sistema verde di cintura anch’esso dotato di valenza ecologica.

Lo sviluppo progettuale “ricalca” idealmente le direzionalità della trama poderale del paesaggio agricolo fiorentino di cui è ancora possibile scorgerne i segni. Questo sviluppo consente di recuperare e di riportare alla luce il sistema agricolo sul quale la Caserma era stata realizzata come corpo estraneo, valorizzando un contesto sul quale sorge la possibilità per uno sviluppo sostenibile di un parco agricolo periurbano, non più come spazio di risulta, ma come vero e proprio paesaggio agricolo attivo e accessibile dalla cittadinanza tramite una griglia di percorsi interni.

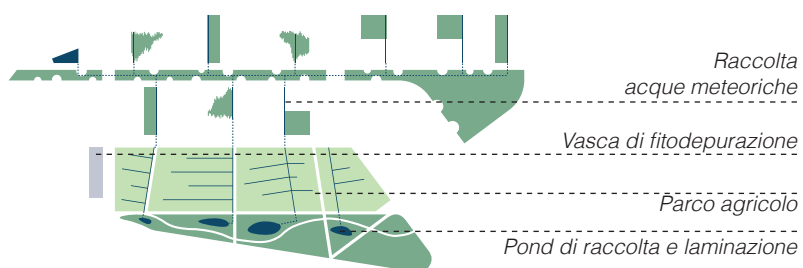


Figura 9. Il sistema di raccolta delle acque meteoriche gli spazi dedicati all’agricoltura periurbana.

In particolare, gli spazi verdi compresi fra il nuovo comparto e lo Stradone sono propulsori di un sistema di agricoltura urbana in cui i nuovi residenti godono della possibilità di esercitare l’orticoltura e provvedere al fabbisogno alimentare *Km0* attraverso un mercato locale, innescando un processo di valenza sociale oltre che di valenza ecologica. Il fabbisogno idrico di questo sistema viene soddisfatto attraverso il ciclo idrologico: le acque meteoriche vengono convogliate nel sistema di riciclo e filtraggio delle acque meteoriche, sgravando il carico del sistema di collettamento classico, utilizzando le stesse per l’orticoltura e altri usi civili. Dei *pond* naturali regolano il flusso idrologico e favoriscono la purificazione dell’acqua drenata in falda.



#### 4. Sviluppo insediativo e programma

Il sistema insediativo prevede uno sviluppo dell'edificato lungo l'asse principale mantenendo con esso un contatto continuativo e generando una rigorosa griglia che scandisce un ritmo regolare fra spazio aperto e spazio costruito.

Una matrice di progetto definisce un disegno unitario le cui architetture, seguendo le regole dettate dalla matrice stessa, si differenziano per garantire varietà e qualità al progetto urbano nel suo complesso.

La matrice è concepita per essere estremamente efficiente dal punto di vista dell'accessibilità pubblica attraverso l'asse centrale, ma anche dal punto di vista della mobilità privata: tutti gli edifici sono serviti dall'anello viabilistico dal quale è possibile accedere ad un sistema capillare di parcheggi a raso in corrispondenza dei fronti edificati oltre che ai parcheggi interrati utilizzabili tramite rampe di accesso "assorbite" dagli edifici stessi, tutelando la qualità degli spazi esterni.

Gli spazi aperti che la matrice insediativa genera ospitano in maniera alternata le "stanze civiche" e i giardini residenziali dalla natura più "riservata", rispondere alle diverse esigenze che la dimensione abitativa oggi richiede.

9 |

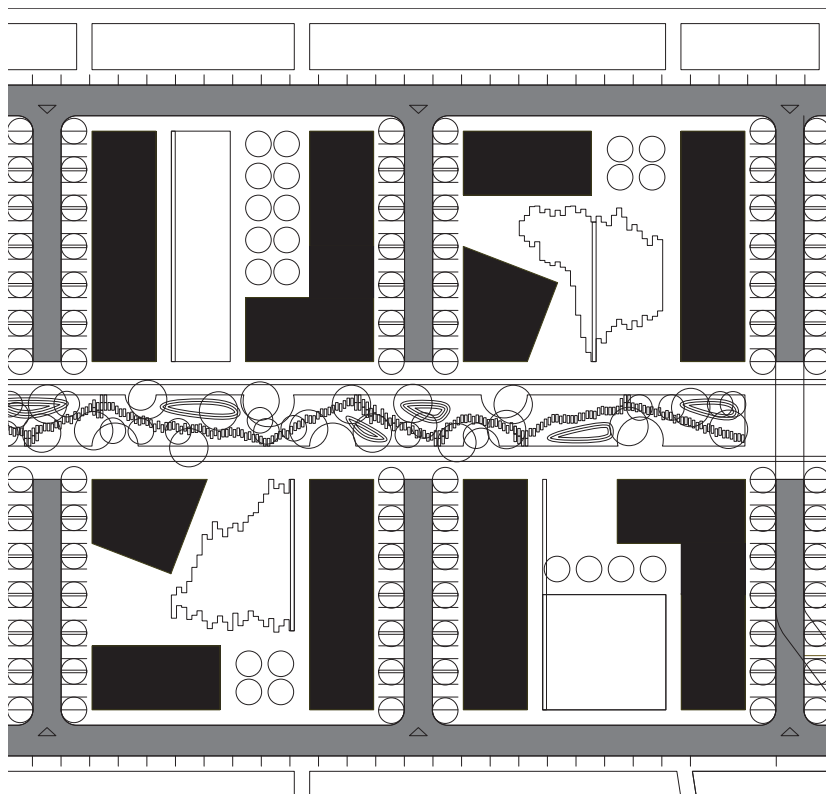


Figura 10. La matrice insediativa.

Il progetto prevede un elevato grado di mixità funzionale. Il programma complessivo del progetto urbano è così ripartito:

Tabella 1. Ripartizione funzionale progetto complessivo.

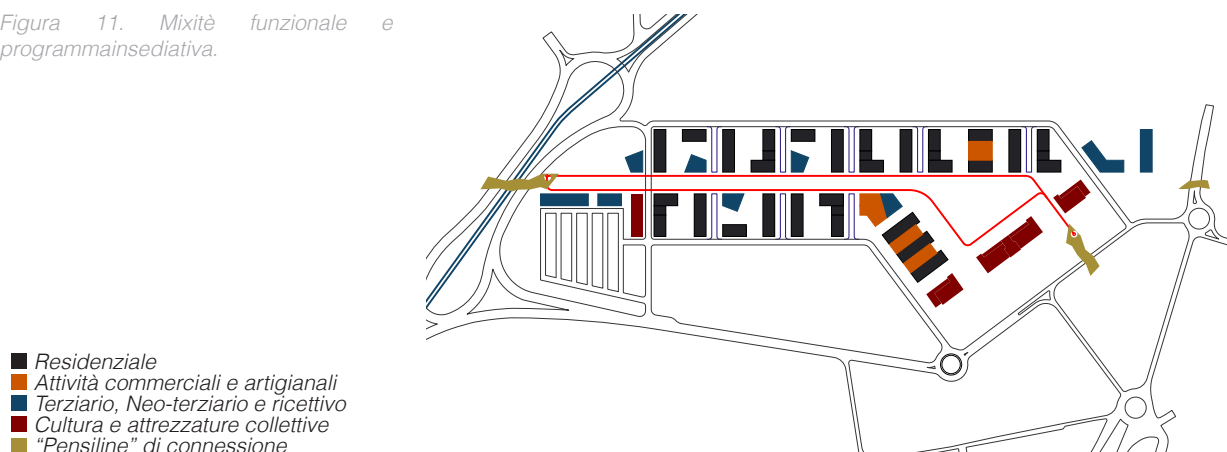
Residenziale	33.500 mq SUL (22.000 Social Housing)
Commerciale	7.500 mq SUL
Uffici/terziario/sanitario	12.000 mq SUL
Sociale/istruzione/culturale	6.500 mq SUL
<b>TOT</b>	<b>53.000 mq SUL + 6.500 a standard</b>

La disposizione del programma multifunzionale privilegia un contenuto di funzioni attrattive ai due vertici dell'asse sia per sfruttarne la migliore accessibilità, che per rafforzare i due punti intermodali del sistema, mentre il "cuore" del progetto ospita le funzioni più domestiche e culturali.

In prossimità del nodo intermodale vengono concentrate la maggior parte delle funzioni di carattere terziario, neo-terziario e ricettivo, mentre lungo l'asse centrale viene alternato al sistema di residenze un sistema di edifici speciali che gravitano sulle piazze dello spazio pubblico caratterizzati da funzioni più in linea con il carattere di socialità ed economia urbana, quali *Start-up*, spazi di *co-working*, ecc. culminando con la grande piazza e i tre edifici recuperati dell'ex palazzina di comando adibiti alle principali attività culturali e sociali. Nella prospettiva di rafforzare la funzione socio/sanitaria del complesso ospedaliero, nei 2 nuovi edifici più prossimi a via Scandicci è possibile strutturare una forma di residenzialità per parenti dei lungodegenti, appartamenti per studenti legati alle strutture sanitarie o ai dipendenti stessi, oltre alla possibilità di collocarvi piccole attività ambulatoriali o di carattere di ricerca/sanitarie in stretta connessione con le strutture ospedaliere e riabilitative esistenti. Tali edifici sono collocati in immediata adiacenza con il sistema ospedaliero, oltre che in prossimità della fermata del trasporto pubblico, in modo da rafforzarne il valore di polo sanitario d'eccellenza.

Figura 11. Mixità funzionale e programmainsediativa.

10 |



Le residenze, sia libere che di housing sociale, si collocano negli edifici lungo l'asse centrale e perimetralmente lungo la Piazza "Lupi di Toscana". I piani terra degli edifici residenziali sono dedicati alle attività commerciali, artigianali e sociali di vario genere, oltre che ospitare atrii d'ingresso e funzioni residenziali ad uso comune.

I nuovi edifici previsti sono di 3, 4 o 5 piani fuori terra e sono concepiti per garantire i massimi standard di abitabilità garantendo un affaccio anche sulle aree verdi limitrofe ed una corretta esposizione solare.

## 5. Autonomia funzionale

Il progetto prevede la possibilità di rendere flessibile l'operazione urbanistica nella prospettiva di garantire l'autonomia funzionale del comparto di proprietà pubblica. La flessibilità realizzativa che la proposta definisce (si veda relazione economica) è legata ad un disegno urbano unitario.

All'interno delle singole fasi è possibile procedere per *step* funzionali praticabili grazie alla suddivisione in "blocchi realizzativi" che, a prescindere dalla realizzazione degli altri, godono di piena funzionalità ed accessibilità, sia ciclo-pedonale che veicolare e logistica.

### *Comparto di proprietà pubblica*

Nell'ipotesi di intervento esclusivo in area pubblica è prevista la demolizione degli edifici della caserma ad esclusione dell'edificio vincolato e dei due laterali, e la realizzazione di una SUL corrispondente a 33.000 mq così suddivisi:

-21.500 mq residenza (di cui 18.000 per social housing)

-5.000 mq commerciale

-6.500 mq Uffici/terziario/sanitario

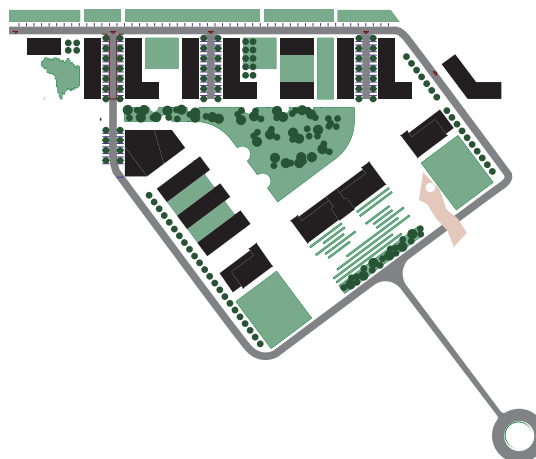
-5.000 mq standard per cultura, istruzione e attrezzature collettive

La viabilità è realizzata parzialmente rispetto al disegno generale, ma serve efficacemente l'impianto insediativo. Si sottolinea inoltre come il funzionamento prescinde anche dal completamento dello Stradone dell'Ospedale.

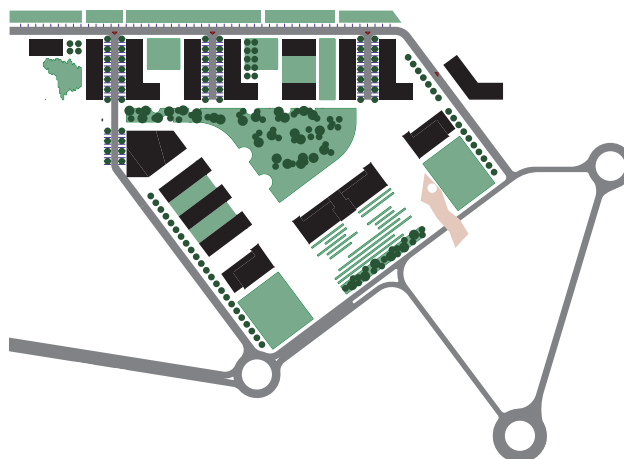
*Tabella 2. Ripartizione funzionale comparto di proprietà pubblica.*

11 |

*Figura 12. L'autonomia funzionale del comparto di proprietà pubblica in assenza del completamento dello Stradone dell'ospedale.*



*Figura 13. L'autonomia funzionale del comparto di proprietà pubblica innestata sul completamento dello stradone dell'ospedale.*



### Completamento del progetto

Le aree di proprietà privata sono funzionali alla realizzazione completa del progetto urbano attraverso la realizzazione di ulteriori 20.000 mq di SUL provenienti da perequazione urbanistica, così suddivisi:

Tabella 3. Ripartizione funzionale comparto di proprietà privata.

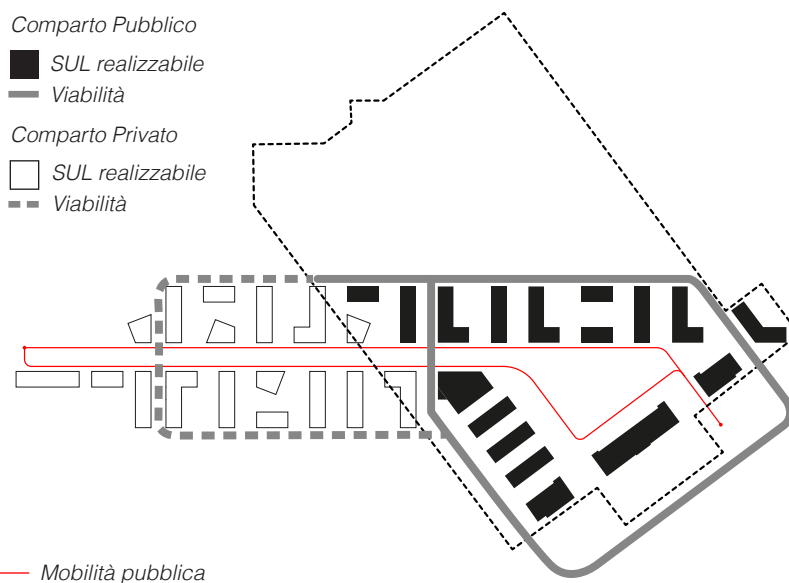
-12.000 mq residenza (di cui 4.000 per social housing)

-2.500 mq commerciale

-5.500 mq Uffici/terziario/sanitario

-1.500 mq standard per cultura, istruzione e attrezzature collettive

Figura 14. La suddivisione dell'operazione urbanistica.



La viabilità stradale è completata e il sistema di relazioni con il contesto è pienamente funzionante.

