



Comune di Pontassieve

LINEE GUIDA PER L'ATTUAZIONE DELLE EX-AREE FERROVIARIE DI PONTASSIEVE

sviluppate con la collaborazione della facoltà di Architettura dell'Università di Firenze nell'ambito del seminario tematico

DA INFRASTRUTTURA A CITTA'

Strumenti a supporto dei processi di valorizzazione e rigenerazione urbana
delle ex aree ferroviarie di "Borgo Verde" e "Borgo Nuovo" a Pontassieve

01 Introduzione

Il rapporto fra il sistema delle infrastrutture, in particolare di quelle legate alla mobilità su rotaie, e la città è sempre complesso. Le diverse logiche e priorità secondo le quali si organizzano il sistema delle reti e quello urbano determinano una alterità spesso conflittuale.

Le aree legate al sistema ferroviario con i servizi connessi, gli impianti di produzione e manutenzione, le strutture gestionali, hanno dimensioni spesso importanti in termini di superfici e non di rado sono collocate in posizione critica rispetto a centri urbani e a tessuti ormai consolidati.

Quando per la riprogrammazione delle reti, il declassamento delle tratte, lo spostamento o la dismissione dei siti produttivi o degli scali, si ha un cambiamento dell'assetto complessivo, si determina allora la necessità di progettare un nuovo futuro per intere zone di territorio.

Questi luoghi, astratti da un sistema più ampio di relazioni, abbandonata o modificata la loro natura infrastrutturale, si apprestano a divenire nuove parti di città.

La loro trasformazione reinserisce nel sistema urbano nuove risorse di spazi, funzioni e mobilità conferendogli la potenzialità di veri e propri motori di riqualificazione e rinnovamento sociale. La rigenerazione urbana dei luoghi della ferrovia costituisce quindi un'opportunità progettuale per delineare nuovi assetti e quindi anche nuove identità urbane.

Le azioni necessarie all'attuazione di questi programmi di riconversione configurano tuttavia processi di tipo complesso, che fin dalle fasi preliminari coinvolgono una molteplicità di attori e competenze diverse. Per tale motivo il Comune di Pontassieve, apprestandosi ad aggiornare i contenuti del Piano Guida con l'intento di delineare il futuro urbanistico delle aree ex ferroviarie di Borgo Verde e Borgo Nuovo, ha inteso promuovere, di concerto con l'Università degli Studi Firenze (Dipartimento di Architettura), una iniziativa finalizzata ad esplorare le criticità e le potenzialità di una parte strategica del proprio territorio urbano. Il risultato di questo lavoro è sintetizzato nelle presenti linee guida.

La sintesi delle diverse dimensioni del problema ha condotto alla costruzione di uno scenario sufficientemente articolato che è stato basilare per la successiva redazione dell'ipotesi preliminare di masterplan generale.

La valutazione della prospettiva temporale nella quale si colloca questo intervento e la variabilità delle condizioni economiche e di contesto che in tale arco di tempo possono intervenire, unite alla consapevolezza della necessità di cogliere, da parte dell'amministrazione, le opportunità che si possono presentare in futuro per varie ragioni, ha indotto a concepire il prodotto finale non in termini di progetto bloccato, ma piuttosto di strumento supporto all'orientamento delle scelte presenti e future.

La proposta di masterplan di seguito illustrata privilegia pertanto l'individuazione di alcuni aspetti ritenuti fondanti per il processo di trasformazione di questa parte significativa e strategica della città di Pontassieve piuttosto che l'offerta di soluzioni progettuali bloccate.

Gli elementi più significativi vengono rilevati nel riconoscimento e lo studio di specifiche relazioni urbane, nella concezione sistemica degli elementi più caratterizzanti del territorio, nella definizione di alcuni temi guida per la rigenerazione del paesaggio urbano e naturale e nell'individuazione di prioritari aspetti di qualità.

Particolare attenzione viene posta nella definizione delle qualità del sistema degli spazi pubblici (verdi e costruiti) e delle attrezzature ad uso collettivo, interpretate come una nuova infrastruttura per ordinare e rigenerare lo spazio del benessere e della vita sociale.

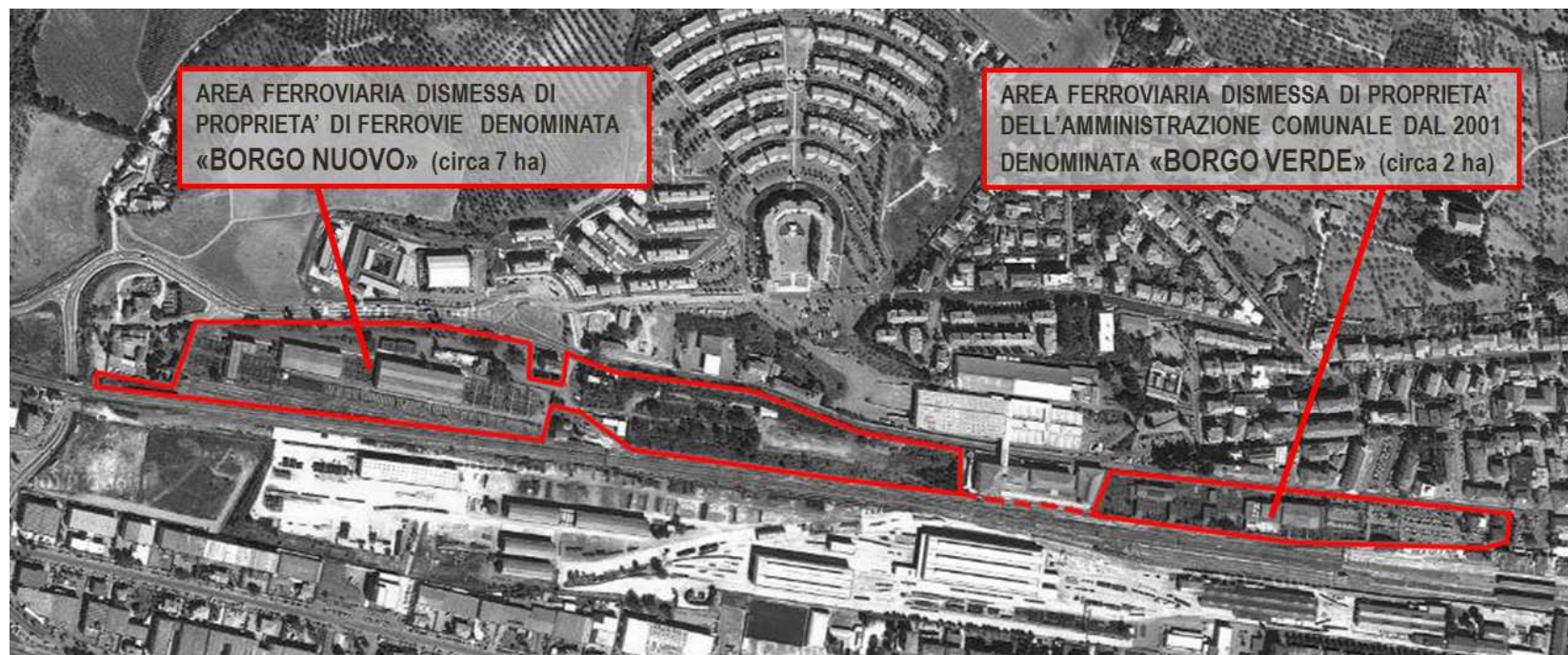
A corredo dell'elaborato planimetrico e di alcuni schemi esplicativi sono redatte anche delle simulazioni volumetriche e tridimensionali per consentire una visualizzazione parzialmente realistica dello studio fatto che forniscono indicazioni ma non soluzioni progettuali e architettoniche definite.

02 Quadro conoscitivo di riferimento

Le aree ferroviarie di Pontassieve, con le Officine Materiale Fisso, sono state, fin dal 1868, una realtà industriale in continua espansione, svolgendo anche una qualificante funzione di sperimentazione tecnologica. Questa realtà industriale è stata una risorsa importante e determinante per l'economia locale, in un'area come la Val di Sieve che ha sofferto, a causa della sua difficile accessibilità, di uno sviluppo industriale marginale, sviluppo che in altri territori avveniva negli anni sessanta e settanta con grande esplosione.

Le aree ferroviarie a Pontassieve hanno anche segnato fortemente lo sviluppo urbanistico della città, impedendo di fatto relazioni e connessioni fra i due sistemi urbani: quello della città storica a nord e quello della città nuova a sud.

Le ex-aree ferroviarie oggetto del futuro processo di riqualificazione sono state denominate "Borgo Verde" e "Borgo Nuovo" ed hanno complessivamente un'estensione di circa 9 ettari.



*Stato
attuale*

P11 - BORGO VERDE

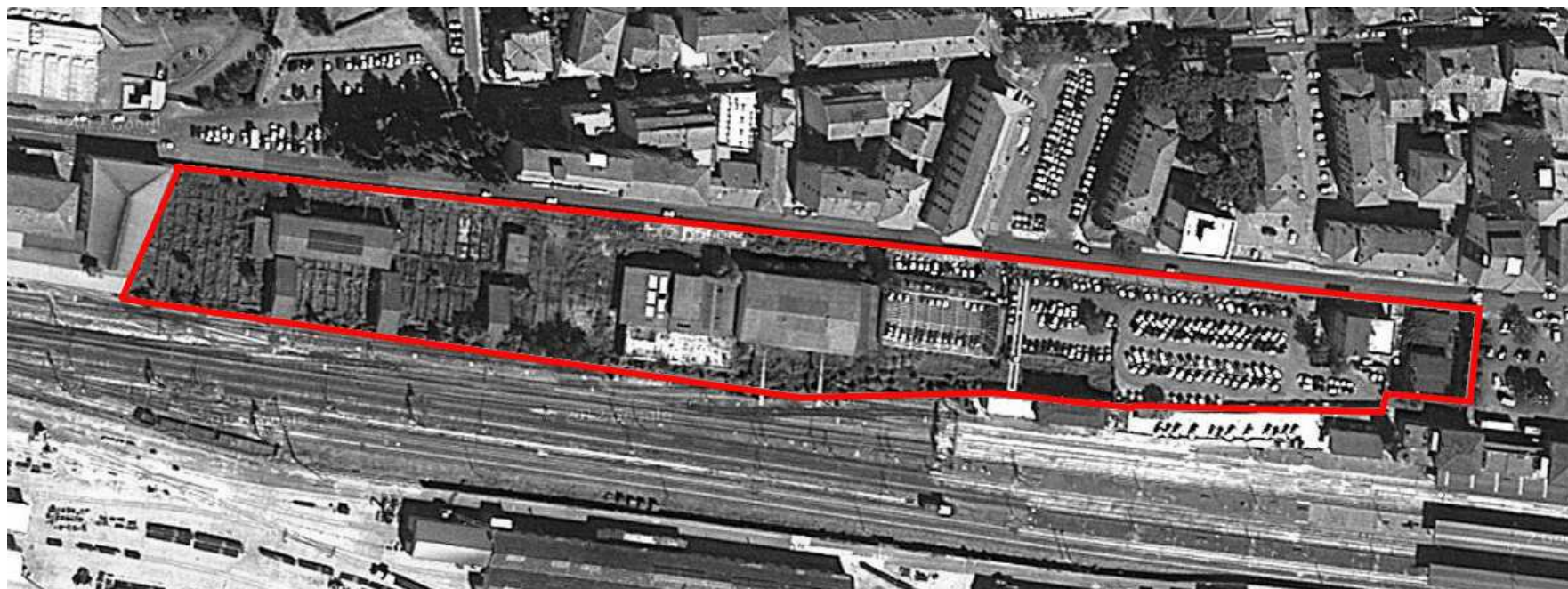
L'area si estende per circa 2 ettari, da piazza Stazione alle "Cantine Ruffino" ed è delimitata dai due assi infrastrutturali tra loro paralleli quali la via Aretina a nord e la linea ferroviaria a sud.

Nel 1985 è cessata l'attività del cantiere ferroviario di saldatura rotaie, funzione alla quale era adibita la maggior parte degli edifici attualmente esistenti. Gli edifici dismessi sono costituiti perlopiù da capannoni a struttura metallica con involucro leggero di eternit o materiale plastico per una volumetria complessiva di circa 23.500 mc.

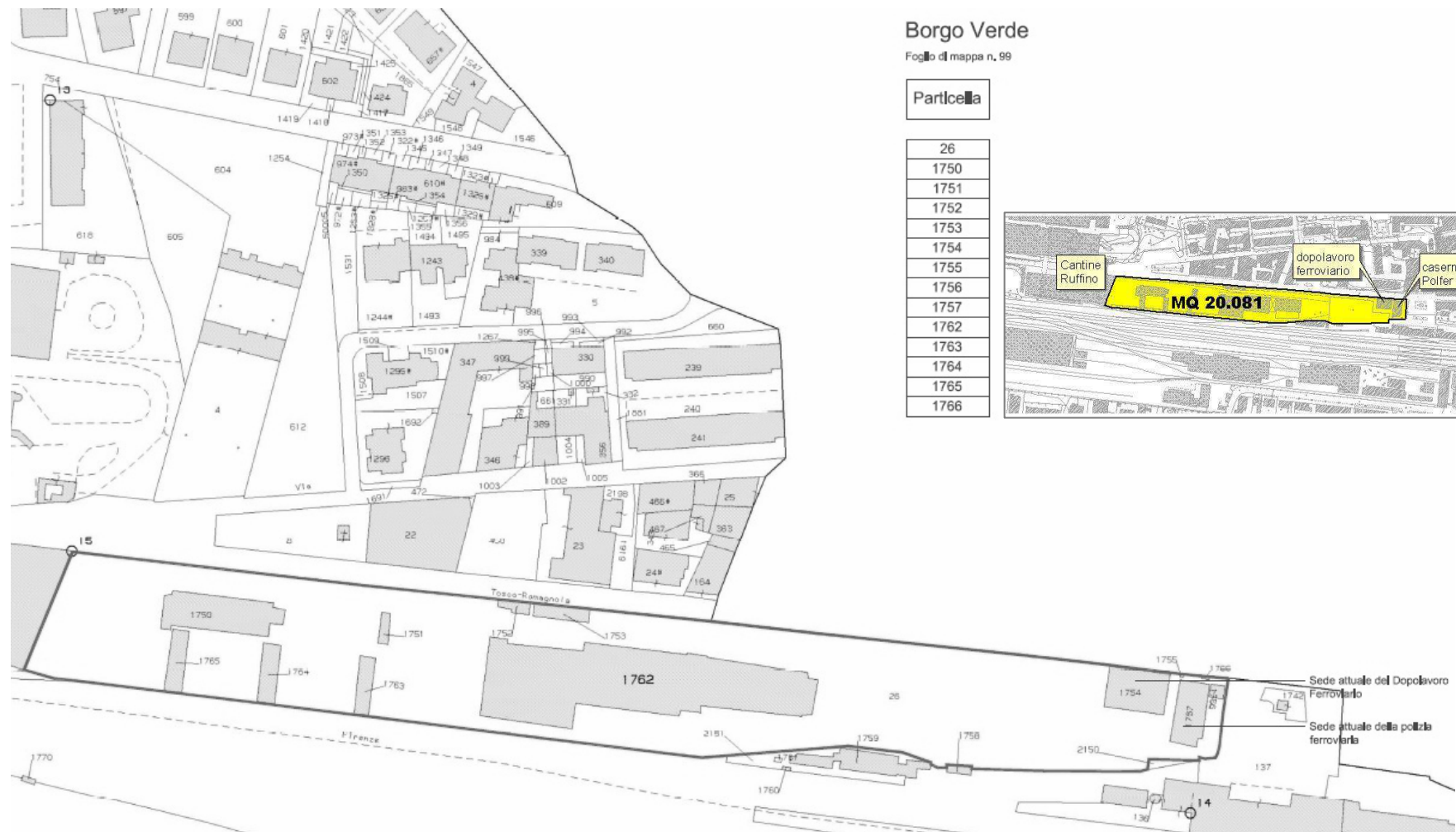
All'estremità est dell'area sono presenti altri due edifici tuttora funzionanti, il primo, di mc 2.700, è costituito dal "*Dopolavoro ferroviario*", il secondo, di mc 1.500, dalla "*Caserma Polfer*".

Il terreno è pianeggiante ed è posto alla stessa quota dei binari ferroviari. Per contro l'affaccio su via Aretina è segnato da un dislivello di circa 3-4 m e da un muro di pietra di altri 2 metri che da via Aretina rende praticamente impercettibile il dislivello anzidetto.

Attualmente soltanto un terzo dell'area è accessibile e viene utilizzata come parcheggio provvisorio libero per un totale di quasi 200 posti auto.



Al catasto terreni del Comune di Pontassieve detto ambito è identificato dal foglio di mappa n. 99 particelle 26, 1750, 1751, 1752, 1753, 1754, 1755, 1756, 1757, 1762, 1763, 1764, 1765 e 1766.

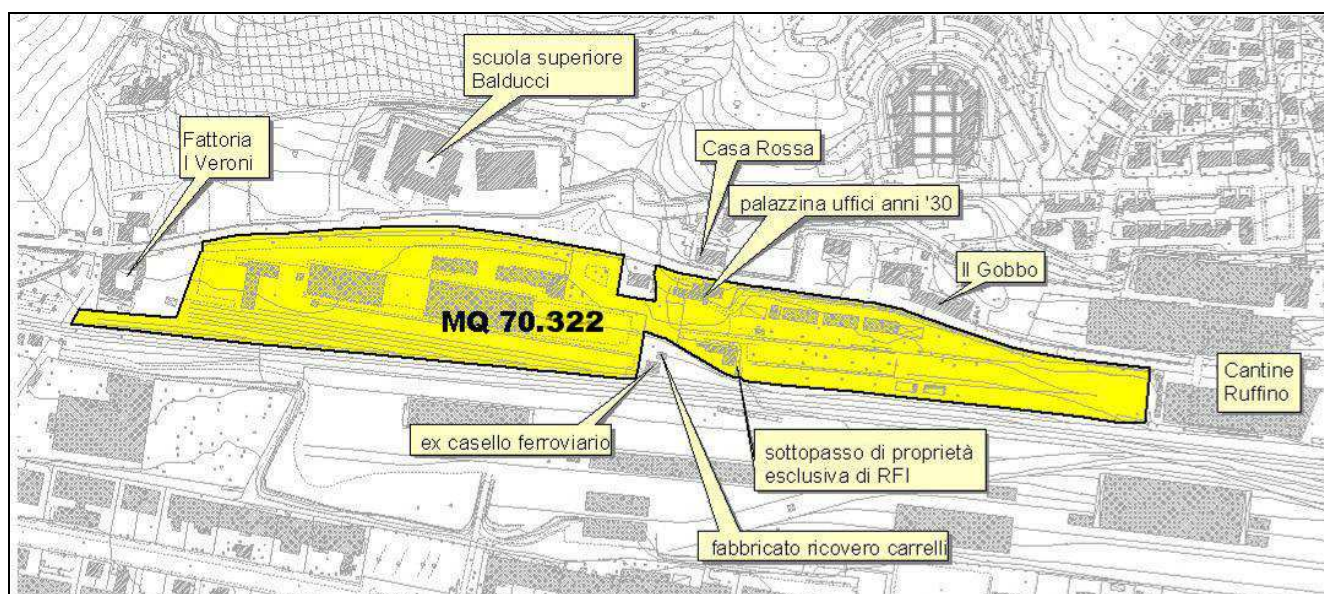


BORGO NUOVO

L'area si estende per circa 7 ettari, dalle “Cantine Ruffino” alla “Fattoria I Veroni” ed è anch'essa delimitata a sud dalla linea ferroviaria e a nord da via Aretina.

In questo tratto, la via Aretina si sviluppa con un profilo plano-altimetrico variabile e leggermente curvilineo. Questo profilo attribuisce all'area una larghezza diversa nonché una differente relazione morfologica con la strada stessa a seconda del punto in cui ci troviamo. Infatti, partendo dalle “Cantine Ruffino”, l'area è caratterizzata dalla minima larghezza e dal massimo dislivello con la via Aretina che in questo raggiunge i 4 metri circa. Proseguendo per le località “Il Gobbo” e “Casa Rossa” il dislivello si riduce a circa 3 metri e la larghezza dell'area aumenta per raggiungere la sua massima dimensione all'altezza del complesso della “Scuola superiore Balducci”. Infine all'altezza della “Fattoria I Veroni” l'area si restringe nuovamente ed il dislivello si riduce a poco più di un metro.

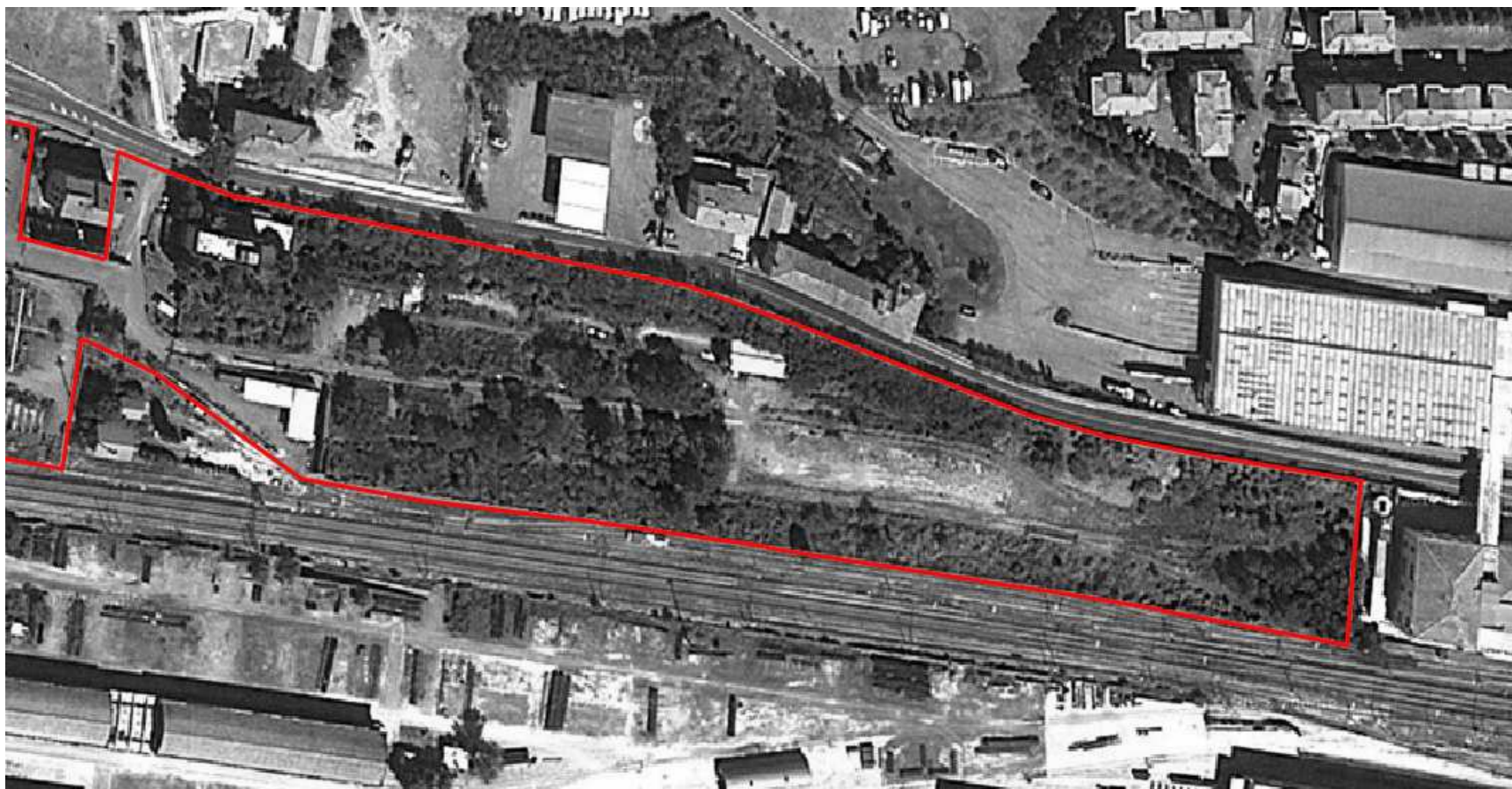
L'area è pianeggiante ed è divisa in due parti distinte tra loro, identificabili da una strozzatura.



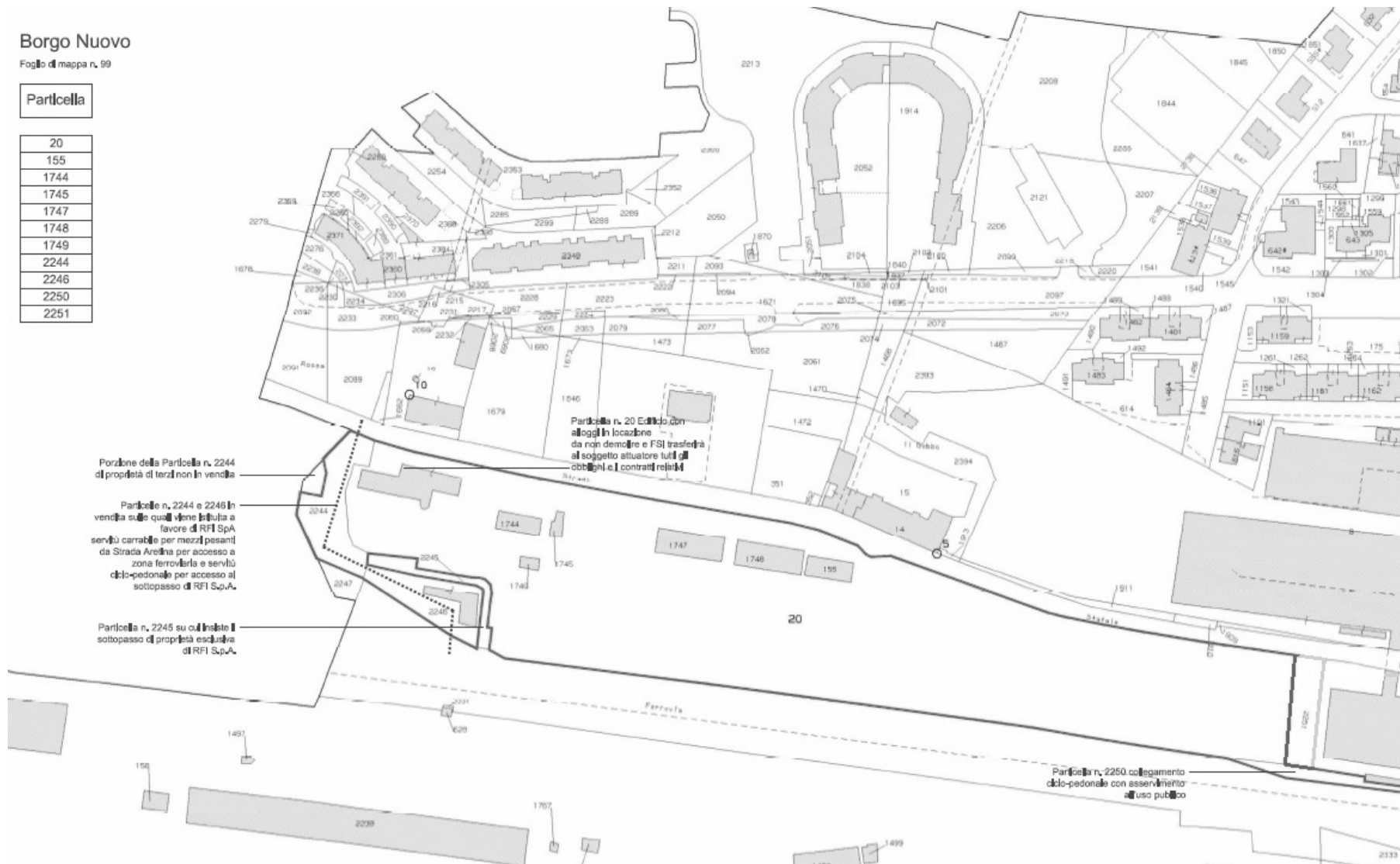
P12 - BORGO NUOVO EST

Borgo Nuovo Est si estende dalle “Cantine Ruffino” alla località “Casa Rossa” e risulta da tempo dismessa. Era adibita a magazzino materiali d'armamento ed è caratterizzata dal fatto di essere libera da edifici, fatta eccezione per qualche deposito a struttura leggera per una volumetria di circa 3.500 mc.

In questo punto, l'area è posta alla stessa quota della ferrovia e da questa separata da una recinzione a maglia.

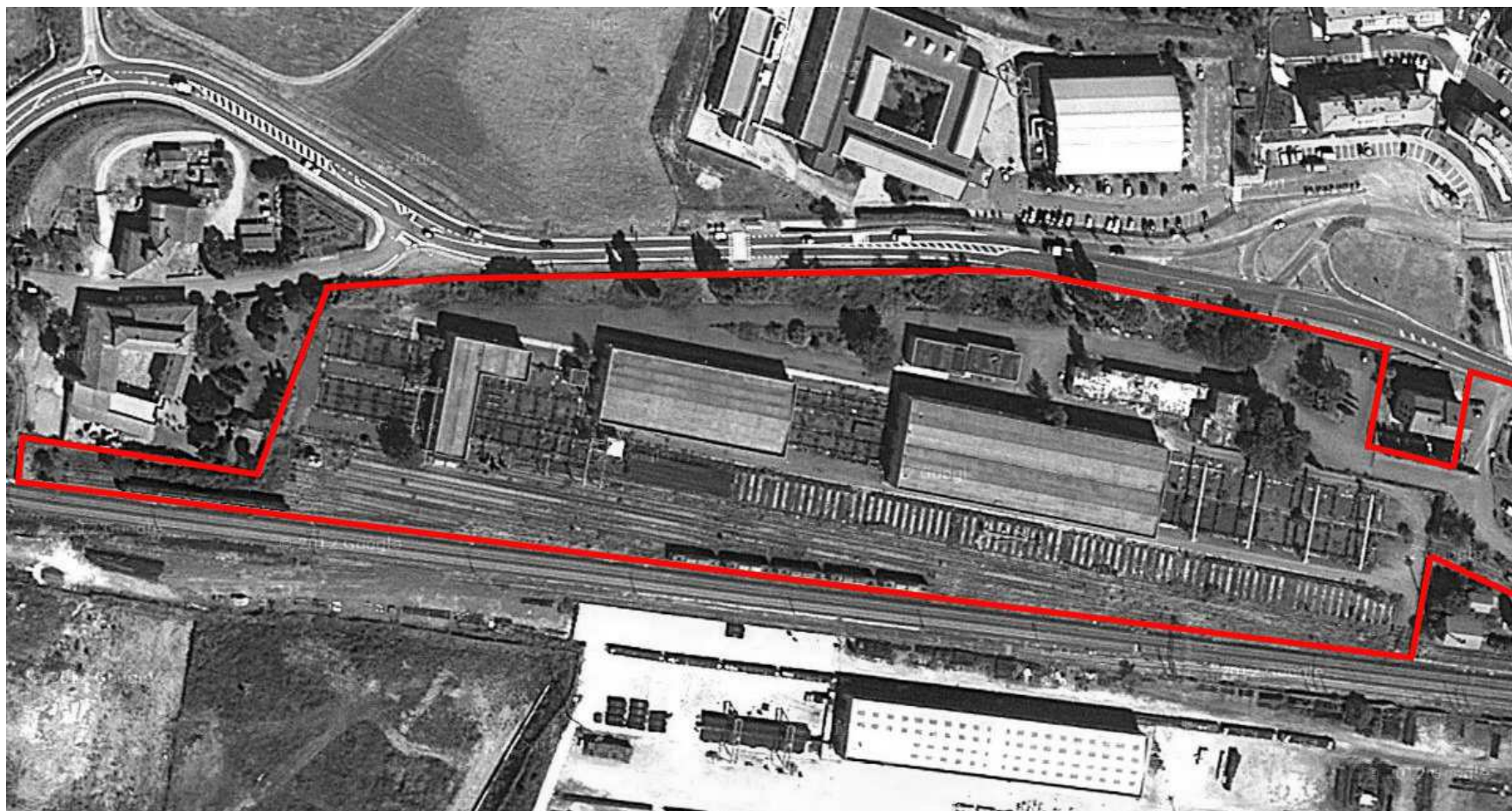


Al catasto terreni del Comune di Pontassieve detto ambito è identificato dal foglio di mappa n. 99 particelle 20, 155, 1744, 1745, 1747, 1748, 1749, 2244, 2246, 2250, 2251.



P13 - BORGO NUOVO OVEST

Borgo Nuovo Ovest si estende dalla località “Casa Rossa” alla “Fattoria I Veroni” ed è caratterizzata da una forte presenza di edifici. L'area è occupata, infatti, da diversi capannoni in cemento armato prefabbricato per una volumetria complessiva di circa 44.500 mc, che furono costruiti nel 1985 per ospitare il nuovo impianto di rigenerazione rotaie, oggi completamente dismesso.



Al catasto terreni del Comune di Pontassieve detto ambito è identificato dal foglio di mappa 98 particelle 86, 138, 432, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 474, 680, 682.



[03 Contenuti precettivi e vincoli

Le presenti linee guida rappresentano una traccia per orientare la futura progettazione; gli unici contenuti di tipo precettivo solo quelli delle schede norma del Regolamento Urbanistico alle quali si rimanda.

Si riportano comunque di seguito i dati più significativi:

DESTINAZIONI COMPATIBILI :

- | | |
|---|--|
| 13. abitazioni ordinarie | 21. attività ricettive |
| 15. abitazioni specialistiche | (SOLO IN BORGO VERDE E BORGO NUOVO EST) |
| 16. abitazioni collettive | 22. attività direzionali |
| 17. manifatture (SOLO IN BORGO NUOVO OVEST) | 23. erogazioni dirette di servizi |
| con esclusione delle industrie a rischio di incidente rilevante o insalubri di classe I | 24. strutture per l'istruzione |
| 19. commercio al dettaglio, limitatamente a: | 25. strutture culturali |
| 19.1. esercizi di vicinato | 26. strutture associative |
| 19.2. medie strutture di vendita | 27. strutture ricreative |
| 19.6. pubblici esercizi | 28. strutture religiose |
| 19.7. mense | 29. strutture sanitarie e assistenziali |
| 19.8. commercio al dettaglio ambulante in aree pubbliche | 32. mobilità meccanizzata |
| 20. attività di supporto al commercio limitatamente a: | 33. mobilità ferroviaria |
| 20.1. magazzini | 35. attrezzature tecnologiche |
| 20.3. esposizioni merceologiche | |

_P11 - Borgo Verde

- Superficie territoriale 20.081 mq

Edificabilità massima ammessa:

- abitazioni SUL 8.000 mq
- altre destinazioni compatibili SUL 9.000 mq
- edificio pubblico SUL 4.000 mq
- quantità minima aree pubbliche 9.000 mq
- posti letto per attività ricettive n.60

Per i parcheggi non è stata indicata una quantità minima, ma un criterio di dimensionamento, che il soggetto attuatore dovrà verificare in relazione a quello che effettivamente proporrà :

- parcheggi privati di pertinenza a tutte le utilizzazioni compatibili
(art.41 sexies L.1150/42 e art.10 Del.CR 137/99) 1 mq ogni 10 mc di Volume di edificio,
maggiorata di 0,05 mq ogni 10 mc di Volume di edificio
utilizzato per commercio al dettaglio – esercizi di vicinato
- parcheggi privati di relazione per utilizzazioni di commercio al dettaglio
(art.10 Del.CR 137/99) 1 mq ogni mq di Superficie di vendita – esercizi di vicinato
1,5 mq ogni mq di Superficie di vendita – medie strutture
- parcheggio pubblico abitazioni
(art. 3.d DM 1444/88) min. 2,5 mq ogni 80 mc di Volume di edificio
- parcheggio pubblico altre utilizzazioni compatibili
(art. 5.2 DM 1444/88) min. 40% della SUL di nuova edificazione
- parcheggio pubblico di interscambio min. 500 posti (in aggiunta ai precedenti)

_P12 - Borgo Nuovo Est

- Superficie territoriale 27.980 mq

Edificabilità massima ammessa:

- abitazioni SUL 15.000 mq
- altre destinazioni compatibili SUL 15.000 mq
- quantità minima aree pubbliche 8.000 mq
- posti letto per attività ricettive n.150

Per i parcheggi non è stata indicata una quantità minima, ma un criterio di dimensionamento, che il soggetto attuatore dovrà verificare in relazione a quello che effettivamente proporrà :

- parcheggi privati di pertinenza a tutte le utilizzazioni compatibili
(art.41 sexies L.1150/42 e art.10 Del.CR 137/99) 1 mq ogni 10 mc di Volume di edificio,
maggiorata di 0,05 mq ogni 10 mc di Volume di edificio
utilizzato per commercio al dettaglio – esercizi di vicinato
- parcheggi privati di relazione per utilizzazioni di commercio al dettaglio
(art.10 Del.CR 137/99) 1 mq ogni mq di Superficie di vendita – esercizi di vicinato
1,5 mq ogni mq di Superficie di vendita – medie strutture
- parcheggio pubblico abitazioni
(art. 3.d DM 1444/88) min. 2,5 mq ogni 80 mc di Volume di edificio
- parcheggio pubblico altre utilizzazioni compatibili
(art. 5.2 DM 1444/88) min. 40% della SUL di nuova edificazione

_P13 - Borgo Nuovo Ovest

- Superficie territoriale 42.910 mq

Edificabilità massima ammessa:

- abitazioni SUL 5.000 mq
- altre destinazioni compatibili SUL 22.000 mq (comprensivi degli 80.000 mc di manifatture di cui al punto successivo)
- manifatture 80.000 mc
- quantità minima aree pubbliche 12.000 mq

Per i parcheggi non è stata indicata una quantità minima, ma un criterio di dimensionamento, che il soggetto attuatore dovrà verificare in relazione a quello che effettivamente proporrà :

- parcheggi privati di pertinenza a tutte le utilizzazioni compatibili
(art.41 sexies L.1150/42 e art.10 Del.CR 137/99) 1 mq ogni 10 mc di Volume di edificio,
maggiorata di 0,05 mq ogni 10 mc di Volume di edificio
utilizzato per commercio al dettaglio – esercizi di vicinato
- parcheggi privati di relazione per utilizzazioni di commercio al dettaglio
(art.10 Del.CR 137/99) 1 mq ogni mq di Superficie di vendita – esercizi di vicinato
1,5 mq ogni mq di Superficie di vendita – medie strutture
- parcheggio pubblico abitazioni
(art. 3.d DM 1444/88) min. 2,5 mq ogni 80 mc di Volume di edificio
- parcheggio pubblico altre utilizzazioni compatibili
(art. 5.2 DM 1444/88) min. 40% della SUL di nuova edificazione

I vincoli di cui tener conto nella fase di progettazione e che sono stati maggiormente coartanti ai fini della redazione del masterplan sono i seguenti :

- La presenza del vecchio stabilimento dell'azienda vinicola Ruffino la quale determina una strozzatura insanabile per la continuità di un sistema di spazi pubblici e di parco fra le due aree.
- Il limite di rispetto della sede ferroviaria a trenta metri dalla linea dei binari esterni che determina una riduzione significativa della larghezza delle aree suscettibili di edificazione.
- La conservazione di alcuni manufatti tra cui una palazzina degli anni '30 assoggettata a vincolo da parte della competente Soprintendenza territoriale per la tutela dei beni architettonici e del paesaggio.
- Il mantenimento dell'ex-casello ferroviario e fabbricato ricovero carrelli, non oggetto di cessione, ma per i quali si dovrà prevedere asservimento carrabile per mezzi pesanti dalla ss.67.
- Il mantenimento del sottopasso ferroviario a servizio di RFI, non oggetto di cessione, ma per il quale si dovrà prevedere asservimento ciclabile e pedonale dalla ss.67.
- La realizzazione del collegamento ciclopedonale tra Borgo Verde e Borgo Nuovo Est attraverso il corridoio infrastrutturale previsto dietro le cantine Ruffino.
- La salvaguardia dell'insediamento urbano storico della fattoria I Veroni con cui confina ad ovest il comparto, mediante la realizzazione di una fascia di verde arborato di almeno 30 metri da detto confine, entro la quale non ubicare alcun edificio fuori terra.

[04 Il sistema degli obiettivi

Gli obiettivi strategici che l'Amministrazione comunale si prefigge nella riqualificazione dell'area ferroviaria di Pontassieve sono:

a) nuova centralità per Pontassieve e polo dell'area metropolitana

Il primo obiettivo del progetto dovrà quindi essere quello di sviluppare un nuovo assetto urbano che organizzi il complesso delle nuove funzioni da insediare nella forma di sistema policentrico urbano e di area metropolitana e che ristabilisca le interconnessioni con gli altri sistemi o poli urbani.

b) insediamento di imprese innovative

Le caratteristiche della zona, inserita nell'area metropolitana fiorentina, servita da importanti infrastrutture, nonché posta in una cornice di suggestioni storico ambientali che determinano sicuramente un valore aggiunto a tutti i prodotti materiali ed immateriali che lì potranno prodursi, si presta ad ospitare aziende con un'identità improntata all'innovazione e alla valorizzazione dinamica delle eccellenze produttive.

c) insediamento residenziale

La residenza che andrà ad insediarsi nell'area, insieme alle altre funzioni, commerciali, direzionali ed ai servizi dovrà determinare il completamento delle recenti urbanizzazioni del capoluogo dando vita ad un rafforzamento dell'identità urbana.

d) nuove infrastrutture e spazi pubblici

L'area dovrà essere dotata di nuovi collegamenti, di percorsi pedonali e ciclabili che raggiungano tutti i centri di attrazione e che si colleghino ai percorsi esistenti degli altri sistemi urbani, di parcheggi e parcheggi scambiatori, di ampi spazi verdi e degli spazi pubblici che avranno il carattere di tessuto connettivo, diventando il primo elemento di aggregazione del nuovo insediamento.

Sulla base dei risultati della fase analitica e di costruzione di un sistema esigenziale integrato con le diverse istanze rilevate e dai bisogni dell'Amministrazione Comunale di Pontassieve sono stati delineati alcuni obiettivi prioritari. Questi obiettivi si collocano all'interno di una visione generale nella quale si cerca di avviare un percorso teso a definire la personalità di luoghi che si collocano a cavallo fra infrastruttura e città e tendono a ricostruire anche in parte un rapporto con la ferrovia e la sua dimensione produttiva molto presenti nella percezione storica e attuale della comunità di Pontassieve.

Il sistema unitario degli obiettivi generali riguarda entrambe le aree ed è sintetizzabile nei seguenti dieci punti:

_O1 - prefigurazione di un sistema integrato proiettato su scala metropolitana e fortemente correlato al sistema di trasporto ferroviario e intermodale

_O2 - creazione di un nuovo grande parco/spazio pubblico connesso alle polarità presenti

_O3 - costruzione di un sistema di servizi collettivi con funzionalità nuove e attrattive per la città

_O4 - ricomposizione del vuoto attraverso la connessione con gli elementi urbani esistenti

_O5 - valorizzazione e riqualificazione degli elementi a margine (spazi pubblici, percorsi, servizi) e di piazza della stazione come porta della città.

_O6 - realizzazione di un sistema capace di riconnettere gli elementi del paesaggio naturale (collina-fiume) e di quello urbano (vie-piazze)

_O7 - riconfigurazione della via Aretina come strada cittadina con allargamento dello spazio pedonale e ciclabile e collegamenti trasversali al sistema parco

_O8 - conseguimento di una buona permeabilità fisica e visiva fra l'abitato attuale, il sistema del parco urbano e gli elementi di valore ambientale

_O9 - ridefinizione del sistema della mobilità attraverso l'interramento dei parcheggi e l'incremento dello spazio pedonale su più livelli

_O10 - sperimentazione di modelli insediativi innovativi e sostenibili a elevata valenza sociale

[05 Il masterplan

_05.1 I sistemi strutturanti

Il masterplan definisce alcuni sistemi privilegiati con la funzione di supporto ai sottosistemi a essi collegati:
I tre sistemi “strutturanti” sono:

_S1 - sistema del parco urbano della ferrovia

_S2 - sistema del suolo artificiale e di interconnessione

_S3 - sistema della nuova via Aretina

Questi tre sistemi costituiscono i capisaldi del piano e gli elementi capaci di correlare in modo organico tutti gli altri interventi attuativi, sebbene soggetti a modifiche e variazioni nella fase di approfondimento progettuale, esplicitano la necessità di conservare il più possibile la loro unitarietà come strumento per mantenere la coerenza complessiva dell'intervento.

Sulle linee fondamentali così individuate, possono essere articolati in modo più flessibile diversi sottosistemi relativi alle funzioni o alle zone destinate a specifiche attività.

In quanto sottoposti a progettazione da parte di diversi soggetti attuatori i sottosistemi o sistemi correlati, possono essere soggetti a diversi gradi di variabilità. La variabilità può inoltre essere indotta anche dalla mutazione del contesto socio economico di riferimento o da fattori e opportunità che possono insorgere durante il percorso di sviluppo e realizzazione del piano urbanistico di attuazione.

Per le ragioni suddette questi sottosistemi non hanno avuto una definizione specifica ma ne sono state individuate alcune qualità e criteri, puntando l'attenzione su alcuni aspetti particolari. Questi assetti saranno considerati come note d'indirizzo integrative di tutti i criteri normativi, prestazionali e tecnici che attengono alle prescrizioni urbanistiche e a un attento processo di progettazione.



masterplan: i sistemi strutturanti

S3 - sistema della nuova
via Aretina



S2 - sistema del suolo artificiale
e di interconnessione



S1 - sistema del parco-urbano
della ferrovia



 Ambiti pubblici al contorno da riqualificare e connettere al sistema del parco della ferrovia

Per i sistemi strutturanti come pure per i sistemi correlati, sono stati individuati nel masterplan degli allineamenti ai quali è preferibile attenersi per salvaguardare alcune relazioni con il tessuto esistente e con i principali spazi pubblici. Questi tengono conto anche dei vincoli di rispetto imposti dal tracciato ferroviario e dalle costruzioni esistenti nonché da quelle sottoposte a verifica di tutela.

Nello schema sottostante sono riportati i riferimenti essenziali con le principali interconnessioni agli spazi pubblici a margine.



masterplan:sistema degli allineamenti

Limite di inedificabilità dei 30 metri dalla
ferrovia



masterplan:inserimento ambientale

Area Borgo Nuovo

Area Borgo Verde

_S1- sistema del parco-urbano della ferrovia

Il Masterplan prevede la realizzazione di un grande parco urbano che si sviluppa lungo la ferrovia con continuità a partire dalla piazza della Stazione fino alla fattoria i Veroni. Il Parco si colloca nella fascia di rispetto dalla sede ferroviaria e si collega alla via Aretina e quindi a tutto l'abitato di Pontassieve attraverso il sistema S2 d'interconnessione.

Si tratta del primo vero sistema di verde urbano di Pontassieve concepito come elemento di cerniera e relazione fra il sistema collinare e quello del parco fluviale che colma l'attuale carenza di spazi verdi attrezzati e riconduce ad una organicità di relazioni i diversi "episodi verdi" presenti al margine.

Il parco costituisce anche il complemento funzionale a tutte le attività pubbliche e ai servizi previsti nell'area. Si intende infatti che questo non sia soltanto un'area a verde ma un sistema che consente una fruizione integrata degli spazi e delle attività collettive.

Uno dei principi essenziali nella costruzione del parco è proprio la sua relazione diretta e la permeabilità con le diverse funzioni che vi si affacciano. Questo oltre a caratterizzare momenti diversi nella fruizione e nel carattere permette di ampliare le stesse potenzialità degli edifici soprattutto nei mesi estivi ed è per questo raccomandabile che le relazioni progettuali fra questi spazi siano sempre improntate ad una osmosi interno-esterno molto elevata per consentire una buona sinergia e l'incremento delle potenzialità.

Possibili esempi possono essere un parco del Benessere collegato all'edificio pubblico, o un parco degli Eventi prospiciente lo spazio "attrattivo" vicino alla piazza della Stazione.

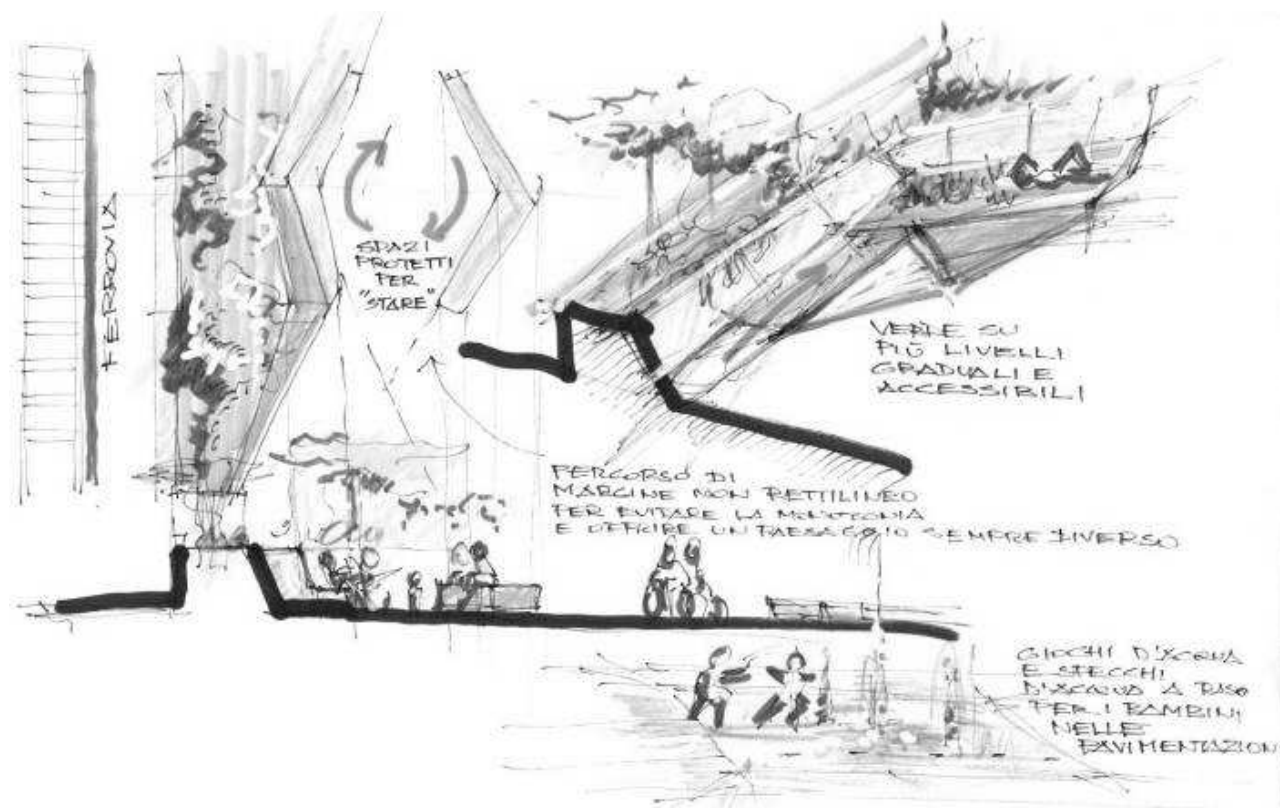
Con questa logica si perseguono anche gli obiettivi di rendere vitale il parco in ogni momento e quindi anche nelle ore serali migliorandone così la sicurezza e la fruibilità complessiva incrementandone l'attrattività e quindi la quantità di utenti presenti nelle diverse ore della giornata e della sera.

Il parco presenta un'accentuata morfologia lineare, nonostante ciò deve tendere a configurarsi come area verde estremamente vitale per lo svagarsi e lo "stare". Per questo sarebbe preferibile non ricalcare i consueti e talvolta banali esempi del giardino pubblico, ma studiarlo come nuovo paesaggio di margine fra città e natura, con particolare attenzione alle essenze utilizzate, alle geometrie, alle attrezzature e le illuminazioni, utilizzando anche modelli derivati da riuscite esperienze internazionali.

Alcuni essenziali criteri di riferimento possono essere:

- la visibilità come tema di progetto
- la sicurezza
- la protezione dalla ferrovia con una parte rialzata molto naturalizzata
- la non monotonia (scomposizione del percorso lineare)

- la geometria variabile e dettata dalla necessità di realizzare episodi diversi
- la creazione di spazi di relazione con sedute e attrezzature poste in modo da favorire il contatto (concetto del salotto all'aperto)
- la possibilità di svolgere attività fisica all'aria aperta (jogging, bici, ginnastica)
- la differenziazione dei percorsi nelle quote e nel disegno (evitando la riduzione a vialetti), soprattutto lungo la ferrovia
- la progettazione del verde e delle alberature secondo progressivi gradi di naturalizzazione (più naturalistici verso la ferrovia e più regolati nel progressivo avvicinamento al costruito)
- l'uso di arredi e illuminazione di qualità contemporanea sia come materiali che come tecnologie



_S₂ - sistema del suolo artificiale e di interconnessione

Questo sistema assolve due funzioni prioritarie:

- 1- alloggiare nella parte interrata e semi interrata tutti i parcheggi pubblici e di servizio e le stazioni tecniche per rendere pedonale tutta la parte soprastante
- 2- creare le connessioni fra il sistema della via Aretina allargata e il sistema del parco liberando dal traffico veicolare il piano di vita e ricomponendo le differenze di quota attualmente esistenti fra il livello della via Aretina e la sottostante area ferroviaria.

Il suolo artificiale assume geometrie e connotazioni diverse nelle due aree di Borgo Verde e Borgo Nuovo, ma si pone come spazio urbano a cerniera fra l'edificato esistente e il parco.

In considerazione anche del tempo di realizzazione probabilmente differito dei singoli interventi di edificazione, la costruzione del suolo artificiale deve prevedere la possibilità di una realizzazione per stralci successivi, senza che tuttavia questo ne possa compromettere la funzionalità nelle fasi intermedie. È infatti difficilmente ipotizzabile proprio in virtù della differenza dei soggetti attuatori coinvolti in relazione alle singole funzioni, che il suolo artificiale possa avere una sua unitaria e compiuta realizzazione. Questo dipende in buona parte dalle esigenze di realizzazione dell'edificato, dalle sue scansioni temporali e dalla necessità di adattarsi a precisi quadri esigenziali talvolta non precisamente identificabili all'inizio di un percorso così complesso e articolato.

A tal fine nel Masterplan è ipotizzata per ciascuna area una scansione del suolo artificiale basata sul rapporto con alcune geometrie e allineamenti identificati sulla base della morfologia del tessuto esistente e sulla base delle volumetrie individuate nel Regolamento Urbanistico.

Al termine di ogni stralcio di realizzazione del suolo artificiale è importante siano realizzati i sistemi di discesa e collegamento fra la via Aretina e il parco in modo da consentire la piena fruibilità dei tre sistemi.

Altre caratteristiche del suolo artificiale:

Rapporto con i parcheggi interrati e seminterrati

Recuperando la quota della via Aretina, il nuovo suolo consente, nella parte sottostante, la realizzazione di parcheggi scambiatori e di pertinenza delle residenze e delle diverse attività. In alcune parti, come ad esempio nel Borgo Verde, la via Aretina si trova per alcuni tratti a

un livello oltre quattro metri superiore rispetto al piano della ferrovia, favorendo la realizzazione di più piani di parcheggio con un intervento di scavo relativamente ridotto.

Il suolo artificiale dovrà essere posto in comunicazione con i livelli sottostanti del parcheggio attraverso ampie prese di luce e affacci per garantire l'ingresso di luce naturale, migliorare gli aspetti percettivi e la sensazione di sicurezza, e creare ove possibile anche delle zone con vegetazione.

Il margine dei parcheggi rivolti verso il parco dovrà essere permeabile alla luce, e, ospitare funzioni finalizzate a rendere il parco un luogo attrattivo e gradevole per ogni tipo di attività legata al tempo libero, sull'esempio dei più interessanti parchi cittadini europei.

Accessibilità

Le discese dalla quota strada al parco dovranno conformarsi come piani inclinati con pendenze tali da consentire la più ampia accessibilità, e avere spazi di sosta intermedi attrezzati.

Integrabilità e flessibilità

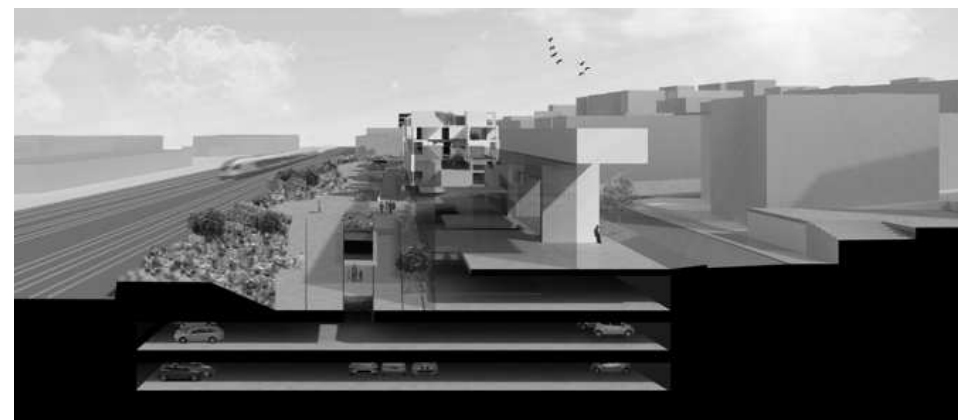
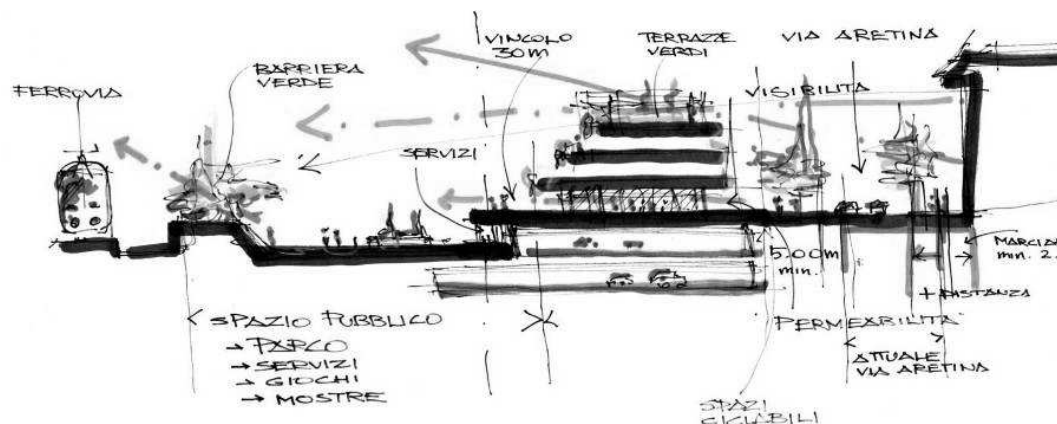
Si suggerisce che nell'impostazione di dettaglio del piano siano individuate dimensioni e delle modularità di riferimento per entrambe le aree, in particolare di Borgo Verde, per rendere più agevole l'integrazione nel tempo e la coordinazione fra le diverse parti.

_S3 - sistema della via Aretina

L'attuale via Aretina per la conformazione dei suoi margini si presenta come una strada di scorrimento con ridotti marciapiedi e confini inattraversabili sul lato della ferrovia. In conseguenza a questi fattori gli stessi fronti prospicienti la ferrovia si sono connotati con pochissimi servizi e strutture commerciali e una ridotta qualità urbana. Le differenze di quota creano inoltre un ostacolo alla continuità dello spazio pubblico e una difficoltà di collegamento che si configura come un'ulteriore barriera. Di fatto la via Aretina è sempre stata una strada principale di attraversamento con gli indotti fattori di degrado tipici di un'arteria con un'elevata intensità di traffico e un ridotto carattere urbano. Con la realizzazione della circonvallazione il carico di traffico si è molto ridotto, ma a causa del limite dell'area ferroviaria non è stato possibile alcun tipo di riqualificazione né della sede stradale né dell'intorno.

Con la riconversione dell'area ferroviaria si aprono le possibilità per una radicale trasformazione della via Aretina. L'obiettivo posto nel masterplan è di realizzare un grande *boulevard* cittadino con un traffico a bassa velocità, marciapiedi ampi anche oltre due metri e mezzo, con vegetazione e spazi ciclabili. Il piano terra delle nuove costruzioni con negozi, servizi, locali pubblici e piccoli laboratori artigianali darà un nuovo carattere cittadino alla strada e contribuirà a rivitalizzare anche le attività presenti sull'altro fronte.

Per questo la sede stradale sarà allargata e distanziata dagli edifici esistenti in modo da ritrovare lo spazio necessario per i nuovi ampi marciapiedi, le cui pavimentazioni per le parti più dense di attività attraverseranno la sede stradale con funzione di rallentatori del traffico veicolare.



05.2. Il sottosistema dell'edificato

Il sistema dell'edificato pone come requisito di base il livello qualitativo delle costruzioni sia sotto il profilo ambientale sia sotto quello del risparmio energetico. Si danno per scontati una generale qualità ecocompatibile, con l'attenzione all'uso di fonti energetiche rinnovabili e all'introduzione di dispositivi atti ad avviare meccanismi virtuosi di valorizzazione della risorsa idrica e della gestione dei rifiuti. Si individuano tuttavia delle qualità morfologiche, funzionali e di relazione con l'esistente sintetizzabili in:

permeabilità fisica

L'edificato non deve precludere la permeabilità fisica fra la via Aretina e il sistema del parco. Il piano terra deve essere attraversabile in molti punti arricchiti con attività attrattive in modo da realizzare la più ampia osmosi fra i due sistemi. Anche nel caso d'interventi monofunzionali tale permeabilità deve essere attentamente progettata e valorizzata.

_permeabilità visiva

Le nuove costruzioni non devono costituire una barriera visiva verso il parco né al piano terra né ai livelli superiori. Per i piani terra gli attraversamenti dovranno tutti favorire la visione e la percezione dell'area verde curandone la prospettiva eventualmente anche attraverso lievi variazioni di livello.

Il profilo superiore degli edifici dovrà contemplare diminuzioni di livello in più punti per aprire la vista verso il verde e le colline senza costituire un ostacolo continuo davanti all'abitato esistente.



_mix funzionale

Le diverse funzioni previste nelle schede norma di Regolamento Urbanistico devono essere miscelate negli edifici secondo la loro compatibilità, tuttavia si possono identificare due criteri di riferimento:

Criterio 1: utilizzo dei piani terra non ad uso residenziale per favorire l'inserimento di attività a carattere urbano: negozi, laboratori artigiani, locali pubblici, spazi associativi, servizi, etc..

Criterio 2: inserimento di alcune funzioni pubbliche o diverse anche ai livelli superiori degli edifici in modo da ottenere una miscellanea funzionale sia in senso "orizzontale" che "verticale".

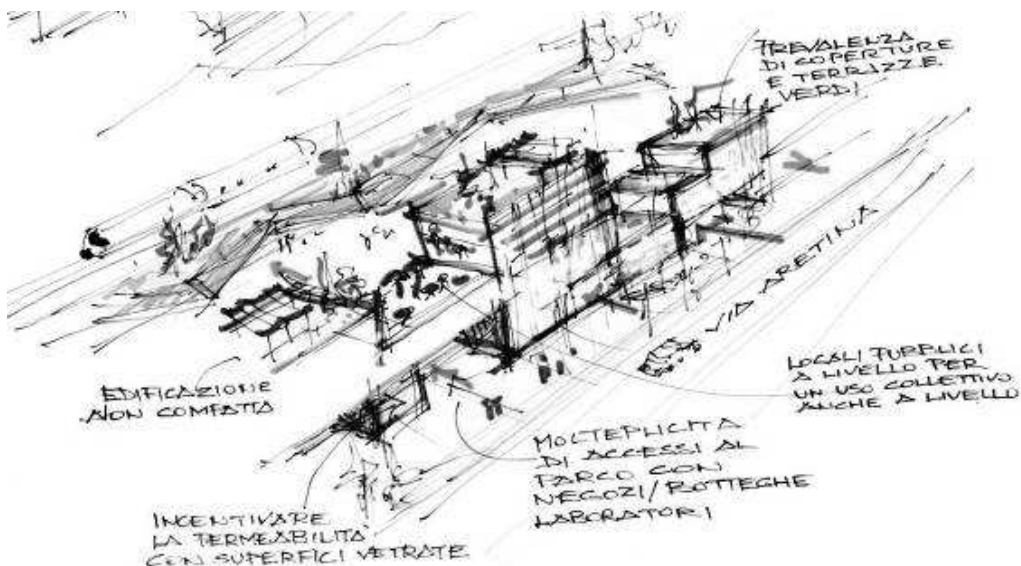
Questo tipo di rapporto ha da sempre connotato la parte storica delle città costituendone la ricchezza e la vitalità, con una stratificazione e addizione progressiva che si è persa nel monofunzionalismo dei quartieri dormitorio o degli altrettanto scostanti centri uffici e centri commerciali. Una "zonizzazione" troppo accentuata delle funzioni potrebbe in questo caso non riprodurre una sorta di "effetto città" che il

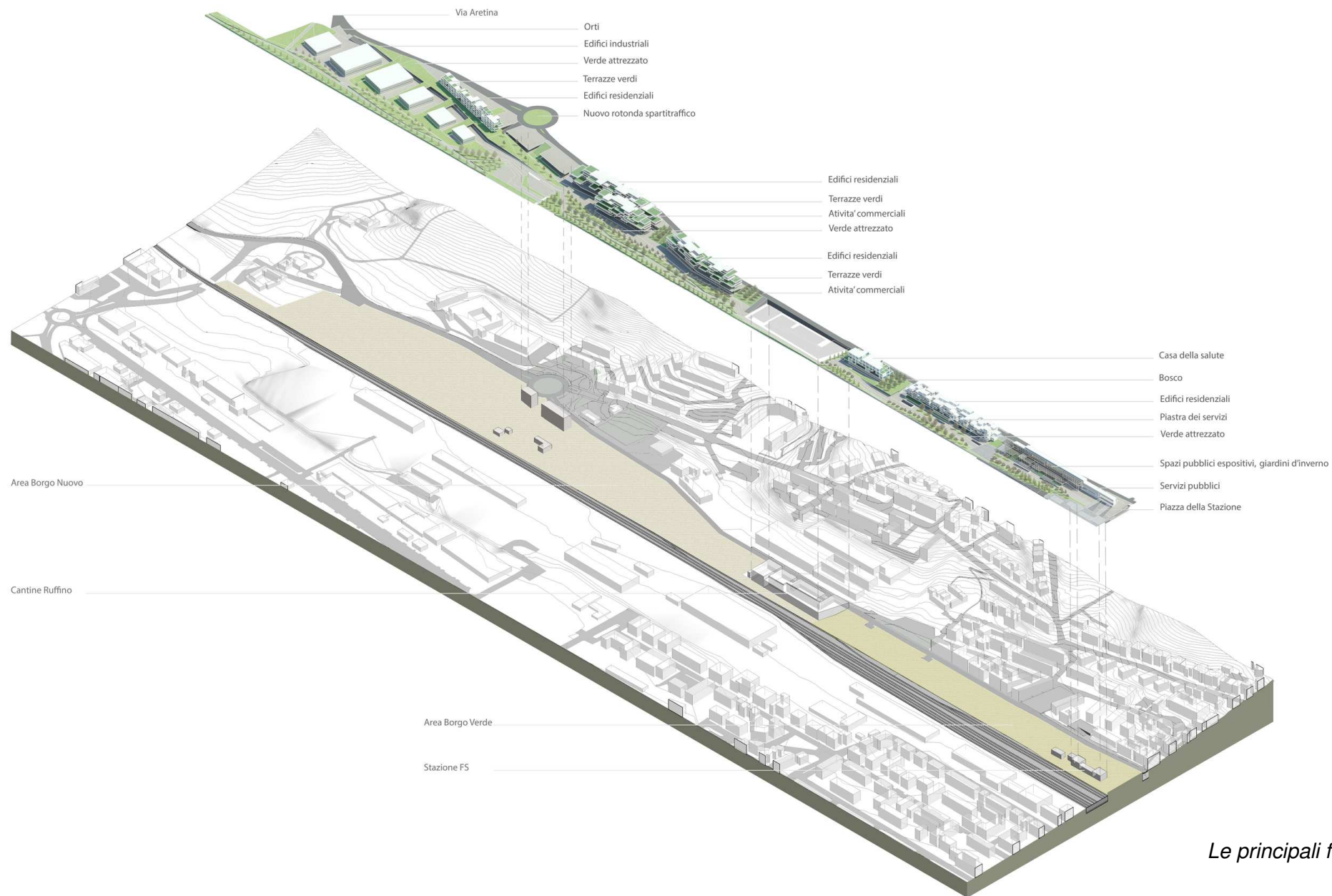
masterplan si propone. Con la realizzazione dei nuovi Borghi dell'area ferroviaria si dovrebbe mirare a ricomporre una continuità con la città esistente nei suoi aspetti migliori cogliendo al contempo l'opportunità di realizzazione di alcuni grandi spazi che in essa non sono rintracciabili.

La riproduzione di vecchi legami quali quelli fra la residenza, la bottega dell'artigiano, il "bar all'angolo" (magari sulla terrazza), il negozio di fiducia, il piccolo ristorante all'ultimo piano, studi di professionisti e artisti, gallerie e altri spazi di lavoro, si ritiene vadano valorizzati per il loro forte impatto sulla socialità, rileggendoli magari in veste nuova e integrando anche le tipologie più innovative degli spazi lavoro a rotazione o del *co-working*.

verde in quota

Il masterplan lavora per sua impostazione molto sul principio della relazione fra i livelli e sulla loro sequenzialità e interazione. Il parco costituisce un primo livello che gradualmente si trasferisce alla quota del suolo artificiale per divenire nella progressione sempre più costruito fino in alto alle terrazze e alle coperture, variando il modo in cui è progettato e la sua dimensione d'uso, da pubblico a semi-pubblico a privato. Il sistema del parco urbano è forse il primo dei sistemi strutturanti e si ritiene che debba coinvolgere il costruito attraverso un uso estensivo del verde pensile e attraverso ampi spazi di vita all'aperto. Questo ridurrà l'impatto dei consistenti volumi da realizzare e offrirà una migliore qualità ambientale e abitativa.





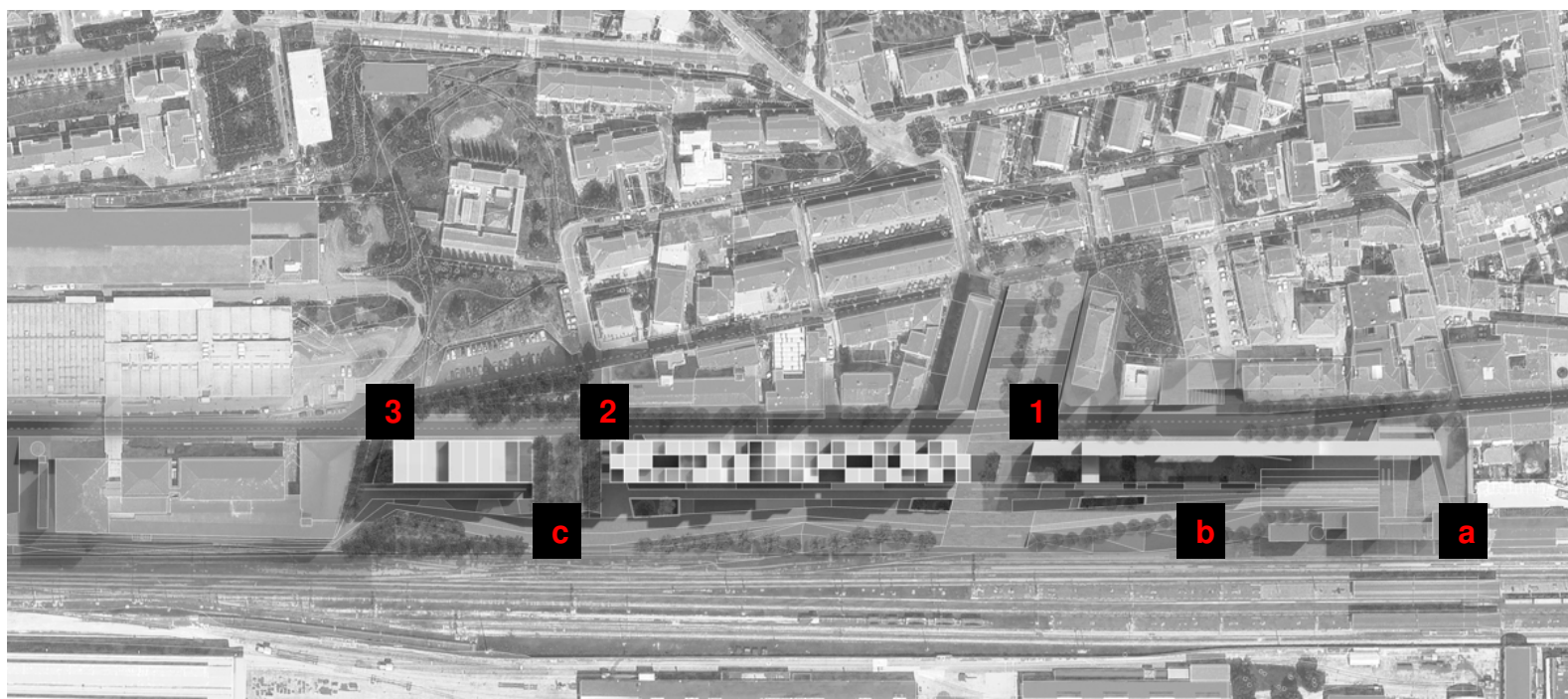
Le principali funzioni

Area Borgo Verde

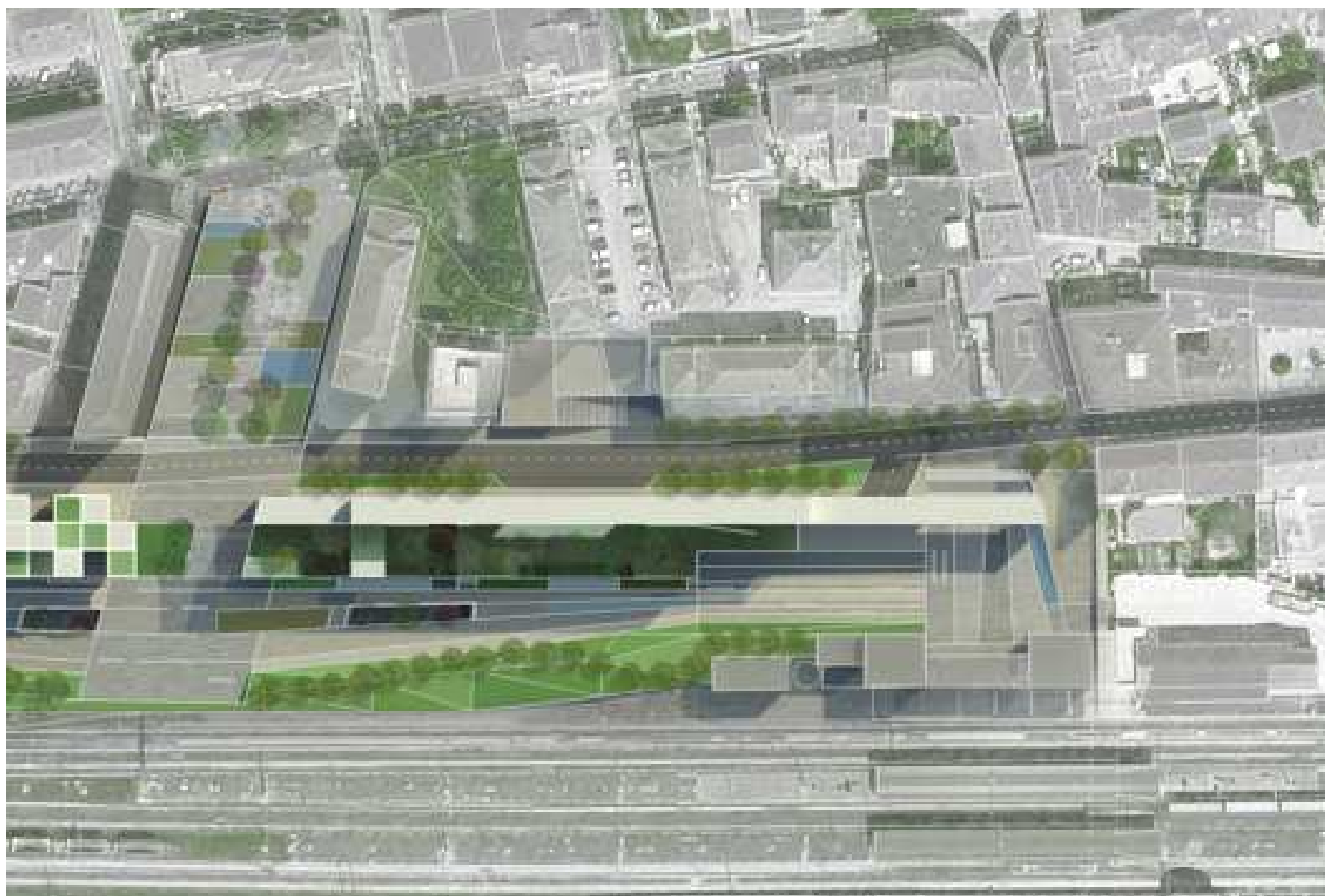
Nell'Area di Borgo Verde sono individuati tre momenti caratterizzanti:

1. La spina dei servizi collettivi con la rinnovata piazza della stazione (a), lo spazio attrattivo con il giardino d'inverno e il parco della socialità e degli eventi (b);
2. Il sistema della residenza integrato con le altre funzioni non residenziali previste nel piano
3. l'edificio pubblico con lo spazio e il parco del benessere (c)

Questi elementi sono concepiti come episodi di un sistema costruito lineare e continuo, a cerniera fra il tessuto esistente e il parco della ferrovia, realizzato sopra il sistema del suolo artificiale e scandito dai collegamenti con gli spazi pubblici da riqualificare di piazza della Stazione, di Piazza Gramsci e di piazzale Ruffino con il Parco della Rimembranza.



Masterplan: Borgo Verde e le funzioni principali: 1 spina dei servizi collettivi con il grande spazio attrattivo a giardino d'inverno 2 edilizia residenziale e servizi 3 edificio pubblico e area del benessere a la nuova piazza della stazione b il 'parco degli eventi', area della socialità c 'parco della salute' e del wellness



*La piazza della
stazione e la spina
dei servizi con il
“giardino d’inverno”*

Piazza della stazione e lo "spazio attrattivo"

La piazza della Stazione costituisce un elemento strategico come porta di accesso al Borgo Verde, ma più in generale alla città di Pontassieve. Non può essere sottovalutato che proprio il collegamento ferroviario proietta la dimensione degli interventi sulla scala metropolitana ed è tuttora il sistema di trasporto privilegiato per connettere Pontassieve con le altre realtà urbane, Firenze *in primis*. La sua importanza potrà essere ulteriormente incrementata se saranno intrapresi auspicabili processi di riconversione della linea a logiche tipo tram-treno e di implementazione della mobilità intermodale.

Nel Masterplan la piazza è messa in continuità con il sistema del parco e del suolo artificiale. Per favorire questa dinamica gli edifici dei servizi e dello spazio attrattivo sono tenuti sul margine verso la via Aretina e definiscono una linea attrezzata che arriva a inquadrare la piazza ampliandola, coinvolgendola e valorizzandola come testata di tutto l'intervento.

La proposta prevede anche una trasformazione dell'attuale piano inclinato in un sistema a più livelli collegati con pendenze compatibili con una piena accessibilità. Si ritiene che un'ampia parte della piazza possa essere tenuta alla quota della stazione e del parco in modo da conferire una sufficiente planarità allo spazio.

Tutta la parte di Borgo Verde che va da piazza della Stazione a Piazza Gramsci è dedicata alle utilizzazioni compatibili. Si tratta della parte più importante e più "urbana" di tutto l'intervento di rigenerazione in quanto la più strettamente connessa al centro della città ed è pensata proprio come una sua naturale prosecuzione. Vi potrebbero essere collocate attività legate all'uso collettivo e potrebbero essere individuati quegli spazi per la socialità e lo sviluppo che attualmente non è possibile ricavare nel costruito consolidato del centro.

Anche se in termini di sola schematizzazione nel masterplan si formula l'ipotesi che un sistema edificato lineare possa essere configurato come elemento di regolazione del rapporto fra la via Aretina, il parco e la piazza. Questo sistema, indipendentemente dalla definizione progettuale che avrà negli sviluppi successivi, potrebbe ospitare alcune funzioni pubbliche ora disperse sull'area (quali l'edificio del Dopo Lavoro Ferroviario e quello della Polizia Ferroviaria) ed altre ancora individuate dall'Amministrazione Comunale, integrandole con funzioni più correlate alla costruzione dell'attiguo "spazio attrattivo".

Questo forte elemento costruito ospita anche tutta una parte tecnica e di servizio che permette di liberare e rendere più flessibile il progetto dello spazio attrattivo, incorpora le discese ai parcheggi sottostanti e gli spazi per la fermata dei bus e dei taxi.

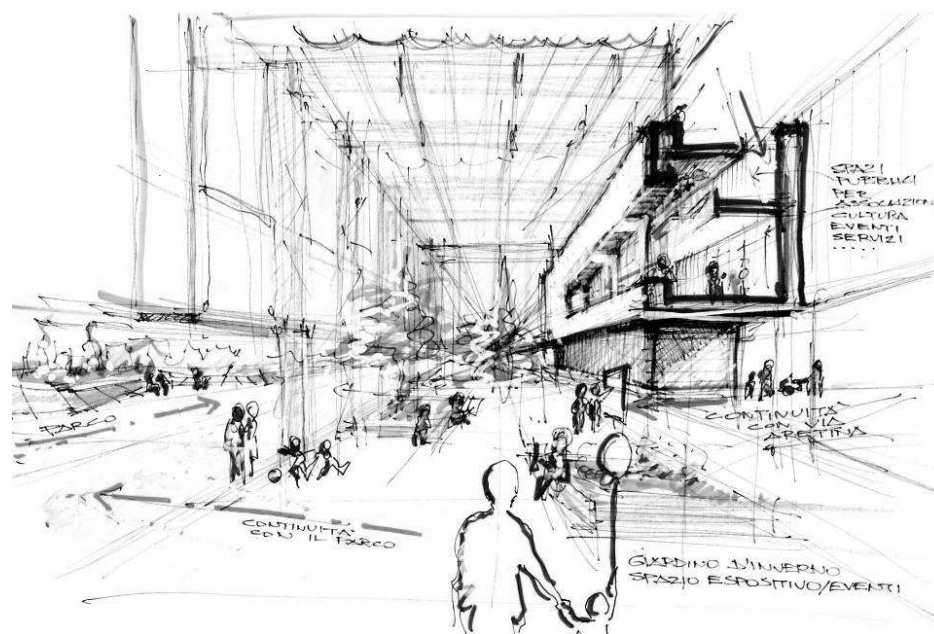


Simulazione in render di uno dei possibili assetti per la nuova piazza della Stazione che si apre verso il parco della ferrovia e lo “spazio attrattivo”

Lo spazio di attrazione

L'idea di collocare nell'area un grande volume, concepito come elemento di attrazione per tutta la città, nasce da più ordini di considerazioni. La prima è che per valorizzare l'intervento in un contesto più ampio sia necessario ipotizzare l'innesto di funzioni significative capaci di attirare gli interessi e le risorse della parte economica e produttiva presente sul territorio. Per far questo è necessario prefigurare una disponibilità di spazi e volumi sufficientemente ampi e rappresentativi da risultare adeguati alle diverse possibilità che si possono presentare. La seconda è che al momento non vi è nella città di Pontassieve un luogo o un edificio con tali caratteristiche, capace di offrire la possibilità di realizzare eventi e creare situazioni di una certa importanza in presenza di adeguate dotazioni tecnologiche e impiantistiche e di una buona accessibilità.

La visualizzazione proposta nel masterplan è quella di un grande giardino d'inverno, trasparente, con episodi verdi all'interno e dotato di grandi aperture nella parte inferiore per mezzo delle quali viene messo in contatto diretto con il parco per divenire un unico grande spazio multifunzionale per eventi, mostre, produzioni culturali e rappresentazioni nei mesi estivi.



L'edificio pubblico - spazio della salute e del benessere

La previsione di Regolamento Urbanistico di realizzare un edificio pubblico di grandi dimensioni nell'area di Borgo Verde si è orientata sempre più negli ultimi anni verso l'ipotesi della "Casa della salute", ciò anche in virtù di un protocollo d'intesa tra l'Amministrazione Comunale di Pontassieve e l'Azienda Sanitaria Locale.

L'obiettivo è quello di concentrare nella casa della salute i diversi presidi sanitari presenti nel territorio intercomunale, intenzione recepita nel masterplan identificando una precisa area qualificabile come spazio del benessere e della salute. Nel fare questo non è stata focalizzata l'attenzione sulla singola funzione ma si è teso individuare una connotazione funzionale e una qualità per una parte specifica del parco. Qui potranno essere collocate, in concomitanza o in alternativa secondo gli scenari futuri che si andranno a prefigurare, tutte quelle attività o funzioni legate al benessere della persona e della collettività, quali la cura e l'assistenza, ma anche la prevenzione, la riabilitazione e la rigenerazione personale, l'associazione e il sostegno, la promozione della stili di vita salutari, il supporto alle utenze deboli, lo studio di approcci *human centered*, lo sport e l'attività fisica, l'alimentazione biologica, la vendita e la diffusione di prodotti, la comunicazione sociale o altre ancora che possono derivare successivamente da una attenta analisi dei bisogni.

La stessa porzione di 'parco della salute' presente nell'area potrà connotarsi con questa valenza e costituire un momento di specifica sperimentazione progettuale degli spazi aperti legati a questi temi.

In tal modo si prefigura un'ipotesi di lavoro i cui scenari sono ancora da definire ma che riteniamo, proprio attraverso una ricchezza e integrazione funzionale, potrà costituire una parte urbana vissuta per l'intera quotidianità, evitando le possibili ricadute negative di una mono funzionalità a uso esclusivamente sanitario.

La sistemazione ipotizzata, nella parte estrema di Borgo Verde in prossimità dell'azienda vinicola Ruffino, consente di gestire meglio le necessità di accesso per i diversi tipi di mezzi legati all'uso sanitario limitando le interferenze con la parte più densa di funzioni e persone che si trova invece vicino alla Stazione. La casa della salute si viene a trovare anche al centro di una tranquilla fascia di vegetazione che va dalla ferrovia al parco della rimembranza.



Le residenze i servizi e la “casa della salute”

Lo spazio residenziale

La residenza con servizi e altre funzioni compatibili viene collocata nel tratto fra Piazza Gramsci e il Parco della Rimembranza, in corrispondenza all'edificato antistante per restituire una dimensione urbana alla via Aretina. Il doppio fronte, opportunamente distanziato, con negozi, attività e servizi, ampi marciapiedi, ciclabili e verde trasforma questo tratto della via Aretina da strada di margine a grande via cittadina.

La schematizzazione riportata nel masterplan identifica un sistema abitativo lineare vincolato da un lato dal limite di rispetto dalla ferrovia e dall'altro dalla necessità di allargamento della sede stradale di via Aretina. Quello disegnato non è da interpretare come una soluzione ma come una sorta di griglia, ovviamente variabile, all'interno della quale i successivi progetti di approfondimento andranno a definire pieni, vuoti, altezze e profili.

Nella progettazione si terrà conto delle indicazioni fornite al precedente punto "04.2 Sistema dell'edificato" per migliorarne la compatibilità con l'esistente e perseguire obiettivi di qualità abitativa e urbana. Una particolare ricerca tipologica e tecnologica potrebbe inoltre conferire a questo nuovo quartiere residenziale un carattere dimostrativo e d'innovazione al cui proposito potrebbe rivelarsi interessante, sulla scorta di quanto fatto da comuni e consorzi in Europa, l'esplorazione in atto da parte del Comune per finanziare nell'area un grande intervento di housing sociale.

Le simulazioni in render mostrano, senza entrare nel merito delle caratteristiche dei futuri progetti solo uno dei molteplici scenari possibili con le attuali quantità in gioco.

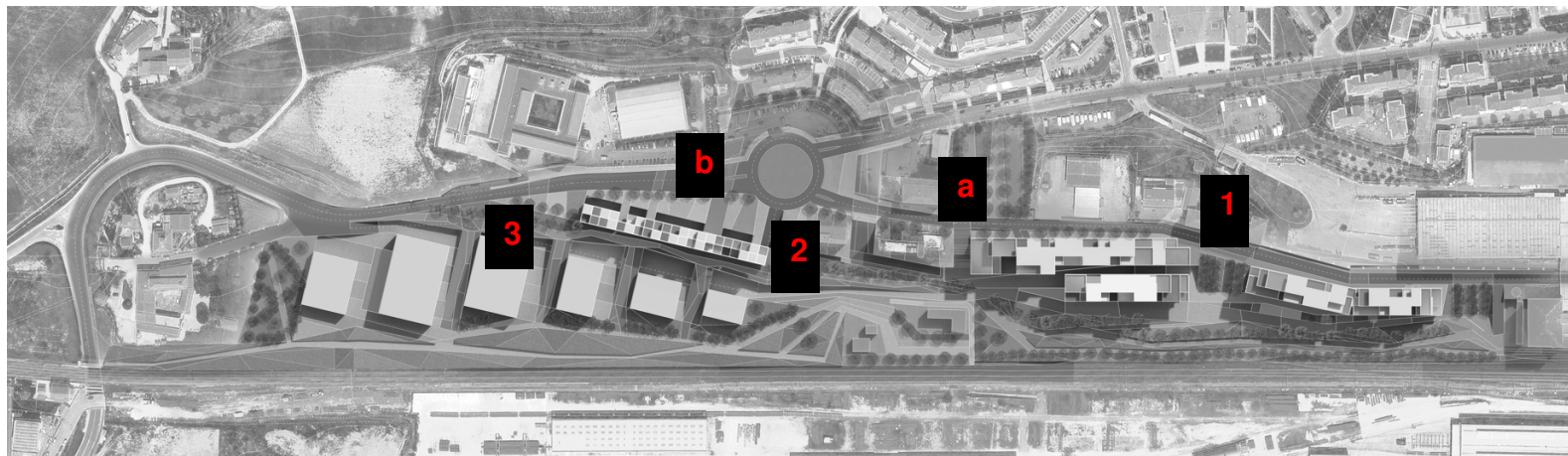


Area Borgo Nuovo

Lo scenario dell'area di Borgo Nuovo risulta definito in modo più preciso per quanto riguarda i sistemi strutturanti, mentre in relazione al sistema dell'edificato presenta un grado maggiore di indeterminatezza legato alla possibilità di installare funzioni produttive nell'area ovest. E' stata quindi ipotizzata una ripartizione e dislocazione funzionale in rapporto alla morfologia dell'area, che ha anche una maggiore profondità, alle caratteristiche dei luoghi e ad alcune emergenze presenti al contorno.

Il sistema della via Aretina ha l'elemento più significativo nel nuovo assetto con la rotatoria all'inizio di via Raffaello Sanzio. L'intervento alla viabilità si collega a quelli ipotizzati per il suolo artificiale per dare maggiore significatività a questo primo punto di accesso a Pontassieve coinvolgendo nel disegno anche gli spazi pubblici al contorno. Anche per gli spazi pubblici presenti in prossimità della "Casa Rossa" è stata ipotizzata la connessione al parco della ferrovia.

Per quanto attiene alle funzioni compatibili delle schede norma di Regolamento Urbanistico è previsto che nella parte ovest di Borgo Nuovo possa permanere la vocazione produttiva, che è stata pertanto inserita nell'ipotesi di masterplan con il dimensionamento massimo di previsione.



Masterplan: Borgo Nuovo le funzioni principali: 1- Residenze, servizi e altre funzioni 2- Residenze, servizi e altre funzioni 3- Produttivo compatibile a- lo spazio pubblico con la "Casa Rossa" b- la nuova piazza d'ingresso a Pontassieve



*Masterplan:
residenze, ricettivo,
servizi, commercio*



*Masterplan:
residenze, servizi,
commercio con la
piazza
d'interscambio la
nuova rotatoria
d'ingresso a
Pontassieve,
l'ipotesi di un
possibile
insediamento
produttivo e il
parco della
produzione*

La piazza della rotonda e il nuovo accesso a Pontassieve

All'ipotesi di realizzazione di una rotonda di accesso all'inizio di via Raffaello Sanzio nel Masterplan è associata una revisione più complessiva del suo intorno finalizzata a coinvolgere in un disegno più unitario anche lo spazio pubblico antistante i recenti insediamenti residenziali. Il suolo artificiale tenuto a livello della via Aretina con gli edifici che si aprono verso l'interno del Borgo Nuovo si realizza una piazza dal tono più urbano attraverso la quale si entra nel Parco della ferrovia. La nuova piazza con un ampio spazio pedonale che ospita servizi, locali e negozi integra i pochi esercizi ora presenti in tutta la parte nuova del quartiere di Mezzana e si configura come nuova porta di accesso a Pontassieve. Vi potranno trovare spazio noleggi di bici, postazioni di *car sharing* e le fermate dei bus ora costrette al margine della via Aretina con grave disagio per gli studenti dell'istituto Balducci e del traffico veicolare. Una particolare attenzione dovrà essere posta nella gestione e il disegno del sistema degli attraversamenti.

Attraverso la piazza si accede anche in modo pedonale all'area e al parco della produzione mentre sotto a essa sono ospitati i parcheggi e gli accessi carrabili.

Lo spazio della produzione

La previsione di un insediamento a carattere produttivo comporta il rischio di un isolamento di una parte dell'area dal contesto più generale del Borgo Nuovo. Le esigenze funzionali di uno stabilimento talvolta poco collimano con le altre realtà insediative e possono tendere a proporre di nuovo la barriera ora esistente fra la via Aretina e il parco della ferrovia oltre a produrre una disomogeneità difficilmente controllabile nei suoi esiti. Tuttavia la realtà produttiva è anche elemento determinante nello sviluppo socioeconomico della città al cui suo tessuto si è spesso integrata e la sua presenza nell'area ex ferroviaria di Pontassieve è un fatto in parte consolidato.

Il masterplan nell'accogliere l'indicazione dell'Amministrazione sulla possibile permanenza a Borgo Nuovo di una parte di edifici industriali ha inteso svolgere una riflessione sulle modalità attraverso le quali questi potessero inserirsi senza interrompere il sistema di relazioni fra l'abitato, la via Aretina e il parco della ferrovia impostate per le altre parti dell'area ferroviaria.

Si è visto quindi nel progetto del suolo artificiale l'elemento capace salvaguardare queste relazioni regolando e ordinando a esigenze potenzialmente diverse e con sviluppi spaziali e funzionali al momento solo in parte prefigurabili.

Come una sorta di hub il suolo artificiale ipotizzato nel masterplan, definisce attraverso un sistema a pettine (elemento di permanenza) una sequenza spazi per la produzione al cui interno è lasciata libertà di organizzazione planimetrica e funzionale (elementi di variabilità).

Il sistema si compone di ampi percorsi verdi che partendo dallo spazio pubblico posto a livello della via Aretina consentono un collegamento pedonale e ciclabile con la quota del parco. Sotto a questi percorsi, i consistenti volumi disponibili potrebbero ospitare depositi, parcheggi, vani tecnici o quanto altro a servizio dei singoli stabilimenti.

Si tratta in questo caso in particolare di suggestioni e suggerimenti frutto di un'esplorazione preliminare del problema che dovranno essere in seguito verificate. Per un'area artigianale le esigenze di produzione condizionano fortemente lo sviluppo e la connotazione della stessa, ma d'altra parte tali esigenze cambino considerevolmente in funzione dell'attività che vi si potrebbe insediare, pertanto non è possibile in questa fase approfondire certi aspetti senza prescindere da tali esigenze.

Un'ulteriore opportunità potrebbe essere costituita da scelte tendenti ad una omogenea, caratterizzazione degli impianti produttivi, magari legandoli in modo preciso ad alcune realtà locali e che lo stesso parco antistante potrebbe connotarsi come parco della produzione con spazi di mercato ed esposizione per la promozione e la diffusione.

