

Regolamento Urbanistico



Norme per l'Attuazione - Allegato A

Schede di indirizzo progettuale per la
caratterizzazione e/o la riqualificazione
dello spazio pubblico

Luglio 2013

Progettista e responsabile unico del procedimento
Lorenzo Paoli

Garante della comunicazione
Cinzia Rettori

Settore edilizia e urbanistica:

Cinzia Rettori
Palma Di Fidio
Fabrizio Fissi
Valentina Tonelli
Simona Iommi
Alessandra Chiarotti
Samuele Tacchi
Giulio Pafundi
Luca Zeppi

Contributi di settore

Dirigente Settore OO.PP. Manutenzione
Andrea Martellacci

Settore OO.PP. Manutenzione

Marco Calderini
Carlo Spagna

Ufficio Ambiente
Ilaria Baldi
Paolo Giambini

Traffico - mobilità
Ivonne Montanari

Avvocatura comunale
Claudia Bonacchi

Ufficio di piano
Coordinamento tecnico
Alessandra Guidotti

Collaboratori esterni
Serena Barlacchi
Francesca Masi

Aspetti geologici
Studio associato Geotecnò

Aspetti idraulici
PHYSIS S.R.L. - Ingegneria per l'Ambiente

Aspetti socio-economici
Laboratorio di economia dell'innovazione
dell'Università di Firenze

Sindaco
Simone Gheri

Vice Sindaco / Assessore all'urbanistica:
Alessandro Baglioni



ABACO DELLE INDICAZIONI PROGETTUALI PER LA REALIZZAZIONE DELLA RETE DELLA MOBILITA' ALTERNATIVA NEL COMUNE DI SCANDICCI

RETI DI PERCORSI CICLABILI

Il percorso ciclabile è costituito da una successione di tratti realizzati con differenti tipologie di soluzioni ciclabili, tra loro raccordate affinché ne risulti un percorso continuo, protetto e sicuro, ben accessibile, fluido nella percorrenza, così che il ciclista sia motivato ad imboccarlo ed a preferirlo rispetto a scegliere percorsi paralleli non attrezzati.

La rete di percorsi ciclabili copre per intero il territorio urbano e, dove possibile, tocca i centri limitrofi collegando aree diverse e punti attrattori significativi di frequentazione quotidiana e di pendolarismo (scuole, chiese, stazioni ferroviarie, servizi pubblici, giardini, impianti sportivi, centri commerciali ecc.) in modo da facilitare il più possibile una vasta gamma di spostamenti in bicicletta.

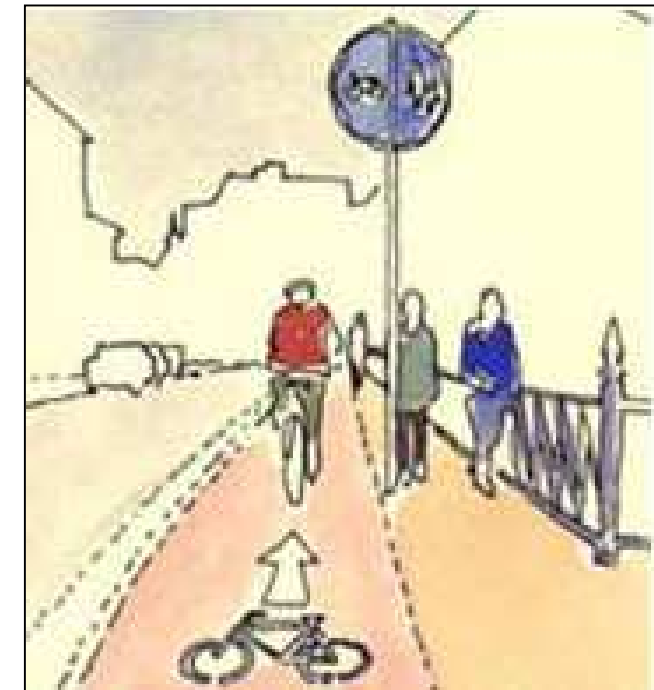
L'ambiente urbano è il luogo nel quale può essere esaltata al massimo la funzione della bicicletta come mezzo di trasporto rapido ed efficiente: il percorso ciclabile inoltre può servire a ricucire quartieri divisi da un'arteria di grande traffico difficilmente attraversabile.

La rete extraurbana nella campagna ha funzione di collegamento con i centri minori, i comuni attigui, le frazioni, le corti rurali, i luoghi di svago e di interesse ambientale e ricreativo, assumendo anche una valenza culturale e per il tempo libero oltre che una funzione di asse di trasporto.

TIPOLOGIE DI PERCORSI CICLABILI

Piste ciclabili

Sono riservate esclusivamente ai ciclisti. Possono essere tracciate con propria sede, parallelamente a strade classificate, oppure lungo le strade con poco traffico. Secondo il Nuovo Codice della Strada le piste ciclabili vengono definite come fasce laterali regolarmente distinte dalla strada, riservate al traffico ciclabile.





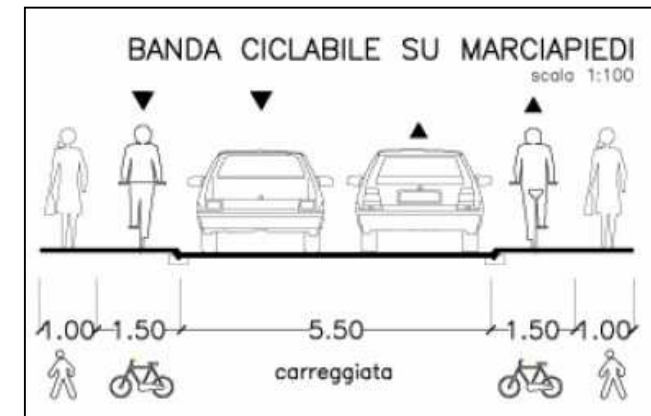
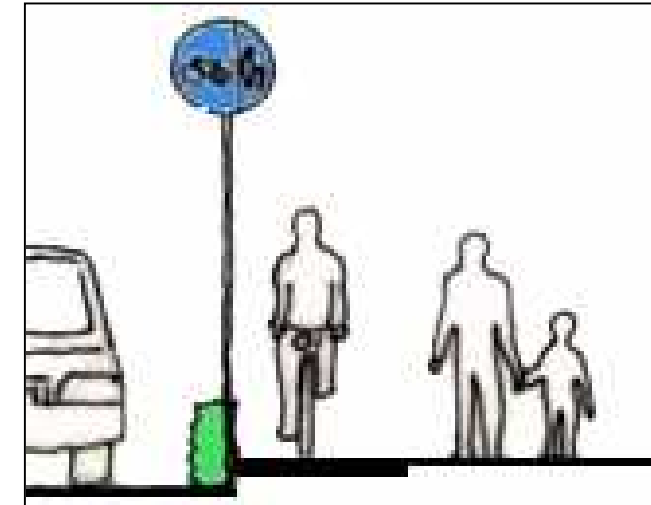
<p>Piste ciclo-pedonali</p>	<p>Utilizzo non promiscuo (transito su strisce riservate per ciclisti e pedoni). Lungo le strade sono consigliabili soltanto se il traffico non supera i 10.000 veicoli al giorno e la velocità non supera gli 80 km/h nonché dove il numero di ciclisti e pedoni è molto ridotto.</p>	
<p>Piste pedo-ciclabili</p>	<p>Utilizzo promiscuo (transito sulla stessa area di ciclisti e pedoni). Sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate al pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati.</p>	



TIPOLOGIE DI SOLUZIONI DI PERCORSI CICLABILI

Percorso a quota del marciapiede

Viene utilizzato a margine di strade molto trafficate e scorrevoli percorse da veicoli che comunemente viaggiano a velocità superiori a quelle consentite.
 Richiede un allargamento del marciapiede a scapito della sede stradale con lo spostamento del cordolo e delle caditoie stradali (intervento molto costo), oppure una riduzione dello spazio destinato ai pedoni se il marciapiede è già sufficientemente largo. In ogni caso è preferibile distinguere la corsia per le biciclette con un colore differente della pavimentazione. E' consigliabile inserire uno spazio di sicurezza di cm 50/70 tra la corsia della bici ed il gradino del marciapiede. La presenza di siepi o barriere metalliche può risultare un utile inserimento.
 Questa soluzione viene spesso realizzata a doppio senso da un solo lato della strada.
 E' importante curare la perfetta realizzazione dell'imbocco che accoglie il ciclista senza possibilità di incertezze. In molti casi il percorso ciclabile come intervento dolce che è in grado di adattarsi alle situazioni esistenti.

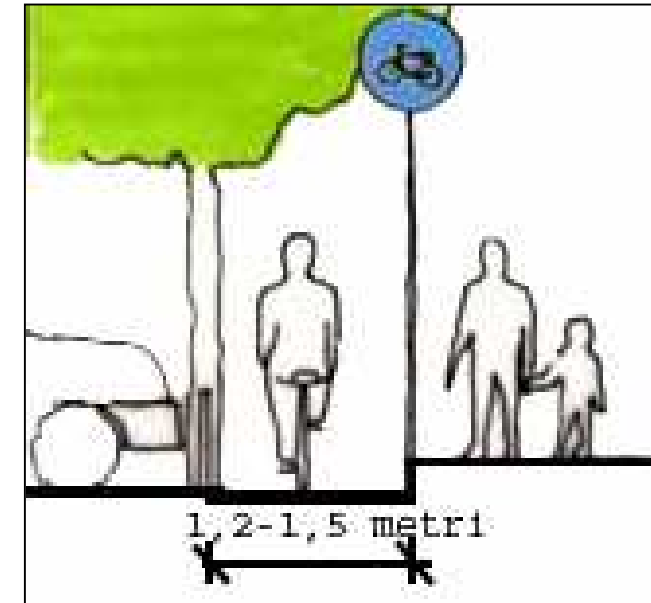




Striscia in bordo strada

Soluzione economica e semplice, consigliata in ambiti urbani densi, ma ordinati, nei quali le auto viaggiano comunque a bassa velocità. Viene utilizzata talvolta per dare continuità alla rete ove non siano possibili soluzioni migliori. E' usata comunemente nelle corsie in contromano. Il percorso ciclabile può essere protetto dal traffico veicolare dalle auto in sosta. E' bene prevedere uno spazio di sicurezza che protegga il ciclista dalle aperture improvvisa della portiera da parte del passeggero. Se il percorso è in contromano la situazione è più sicura perché ciclista ed autista in sosta si vedono reciprocamente ed è meno probabile l'eventuale apertura della portiera.

Rappresenta comunque la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto dovrà essere utilizzata nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare altre tipologie di percorso.





<p>Percorso autonomo su sede propria</p>	<p>Si realizzano raramente in città, più frequentemente in campagna, su strade già esistenti per usi agricoli, su argini di fiumi, canali, ex ferrovie, ecc. In situazione urbana generalmente si usa la pavimentazione in asfalto; nei campi, nei boschi e lungo i fiumi si può tenere la strada a fondo naturale oppure stabilizzare il terreno con aditivi leganti.</p>	
<p>Uso ciclabile di aree pedonali</p>	<p>Quando la forma, l'estensione ed il grado di affollamento lo consentono, le zone pedonali si prestano bene alla compresenza di ciclisti e pedoni. In alcuni casi, comunque, si rende necessaria una precisa delimitazione del flusso ciclistico evidenziando sulla pavimentazione corsie ed eventuali divieti. Poiché certe zone pedonali sono usate più intensamente nella tarda mattinata o nel tardo pomeriggio, è anche possibile predisporre una limitazione oraria dell'accessibilità ciclabili</p>	
<p>Itinerari ciclabili consigliati</p>	<p>Sono percorsi su strade normali, urbane od extraurbane, che vengono semplicemente consigliate ai ciclisti per qualche loro particolare peculiarità, ad esempio scarso traffico, interesse naturalistico ed ambientale o monumentale. In questi casi si rende necessaria un'apposita segnalazione che indichi al ciclista il percorso consigliato, e all'automobilista la probabile presenza di ciclisti.</p>	

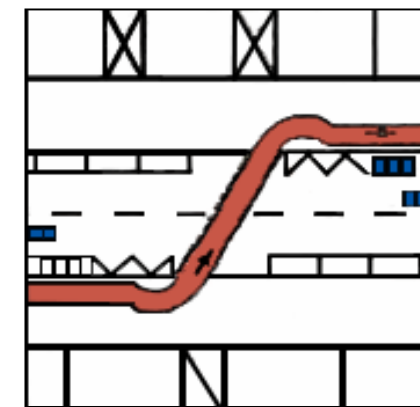
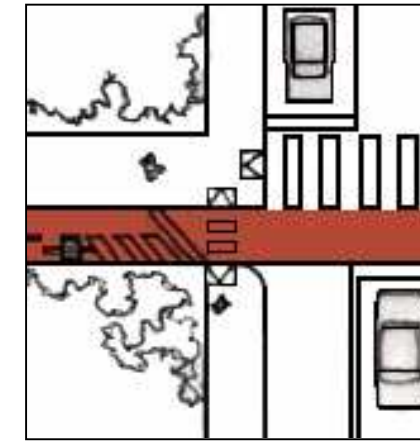




TIPOLOGIE DI SOLUZIONI DI TIPO TECNICO RELATIVE AI PERCORSI CICLABILI

Gli attraversamenti

Gli attraversamenti agli incroci vanno studiati con particolare attenzione cercando di sfruttare gli attraversamenti semaforici pedonali esistenti ai quali vanno affiancati quelli ciclabili. E' sempre consigliato di colorare in rosso la parte della pista ciclabile che attraversa in modo da richiamare l'attenzione di ciclisti ed autisti sulla particolarità della situazione.



La piattaforma stradale

Deve essere garantita la regolarità delle superfici ciclabili, gli apprestamenti per le intersezioni a raso e gli eventuali sottopassi o sovrappassi compresi i loro raccordi, le sistemazioni a verde, le opere di raccolta delle acque meteoriche anche con eventuali griglie, purché quest' ultime non determinino difficoltà di transito per i ciclisti. Nei casi in cui la pista ciclabile non appartenga alla sede stradale o non sia ricavata da un restringimento del marciapiede ma corra su sede propria la pavimentazione assume un'importanza molto rilevante. Devono essere garantiti la permeabilità, bassi costi di manutenzione e costruzione e l'utilizzo di materiali naturali.





La segnaletica

Si consiglia una segnaletica uniforme così da garantire continuità e riconoscibilità all'intero percorso, costituito da diverse soluzioni tipologiche di piste ciclabili. I segnali di indicazione possono essere impiegati come indicazione di località e mete lontane (soprattutto nei pressi di incroci), come indicazione di punti di ristoro o come segnale di indicazione per punti d'interesse generale.

La segnaletica della ciclabile deve essere prevista, secondo il Codice Stradale, e viene posta presso gli incroci (segnali di Stop, Precedenza, Attraversamenti, ...), all'inizio e alla fine della ciclabile (Divieto di transito con eccezione autorizzati), in zone di pericolo (Traffico promiscuo, ...), come divieti (divieto di passaggio, ...).

Oltre ai tradizionali cartelli (segnaletica verticale) alle strisce, (segnaletica orizzontale) e agli impianti semaforici, le indicazioni degli attraversamenti ciclabili possono essere evidenziati attraverso colonnine luminose alle testate degli elementi spartitraffico fisicamente invalicabili, delineatori di corsia, ecc.





<p>Provvedimenti di sicurezza</p>	<p>Con pochi e semplici interventi si può dare maggiore sicurezza; soprattutto in prossimità delle scuole per aumentare la sicurezza dei bambini. Gli attraversamenti pedonali possono essere migliorati attraverso la segnaletica orizzontale e verticale, in funzione del tipo di strada, o con un attraversamento rialzato in bitume o pietra. Le intersezioni delle piste ciclabili dovranno avvenire ortogonalmente alla strada e dovranno essere ben visibili e segnalate. Si eviterà sempre la presenza di ostacoli fissi contigui ai tracciati. Le barriere laterali verranno adottate solo dove strettamente necessario. Dovranno essere assolutamente evitati avvallamenti locali sulla pista ciclabile (pozzanghere, cedimenti, ecc.)</p>	
<p>Tutela ambientale</p>	<p>Nel caso di piste su sede propria il tracciato deve essere scelto in modo tale che l'impatto nel paesaggio venga minimizzato. Le barriere laterali saranno possibilmente in legno o verranno sostituite ove possibile da siepi. Le scarpate verranno rinverdite e rimboschite.</p>	
<p>Attrezzature e illuminazione</p>	<p>Nelle aree di sosta devono essere presenti le rastrelliere per la sosta dei velocipedi e, specialmente sulle piste ad utilizzazione turistica, panchine e zone d'ombra, preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile ogni 5 km di pista, punti telefonici od in alternativa indicazione dei punti più vicini. L'illuminazione della sede ciclabile è un particolare importante per la sicurezza del ciclista. Nei percorsi urbani le chiome degli alberi fanno spesso ombra sui marciapiedi creando situazioni di pericolo. Nei percorsi extraurbani è necessario ponderare bene la scelta di realizzare l'illuminazione in relazione alle previsioni di utenza in quanto il costo dell'impianto di illuminazione risulta generalmente pari alla realizzazione del percorso stesso.</p>	





DIMENSIONAMENTI MINIMI

Larghezza

Pista ciclabile ad una corsia:	20+110+20 cm
Pista ciclabile a due corsie:	25+200+25 cm
Pista ciclabile ad una corsia con ostacoli rigidi da entrambe le parti:	50+110+50 cm
Pista ciclabile a due corsie con ostacoli rigidi da entrambe le parti:	50+200+50 cm
Pedociclabili	25+350+25 cm
Ciclopdonali: la pista ciclabile viene allargata come minimo	120 cm

Pendenza del tracciato

Di regola la pendenza longitudinale max. sarà del	5 %
Pendenza longitudinale max. del 12 % ammessa solo per brevi tratti	12 m
Pendenza longitudinale max. del 6 % ammessa solo per brevi tratti	100 m
Max. pendenza trasversale (per scarico acque)	2,5 %

Fascia di separazione dalla strada

Fascia di protezione rinverdita , larghezza minima	80 cm
Cordonata visiva, larghezza minima (solo nel caso di velocità di traffico ridotte)	30 cm





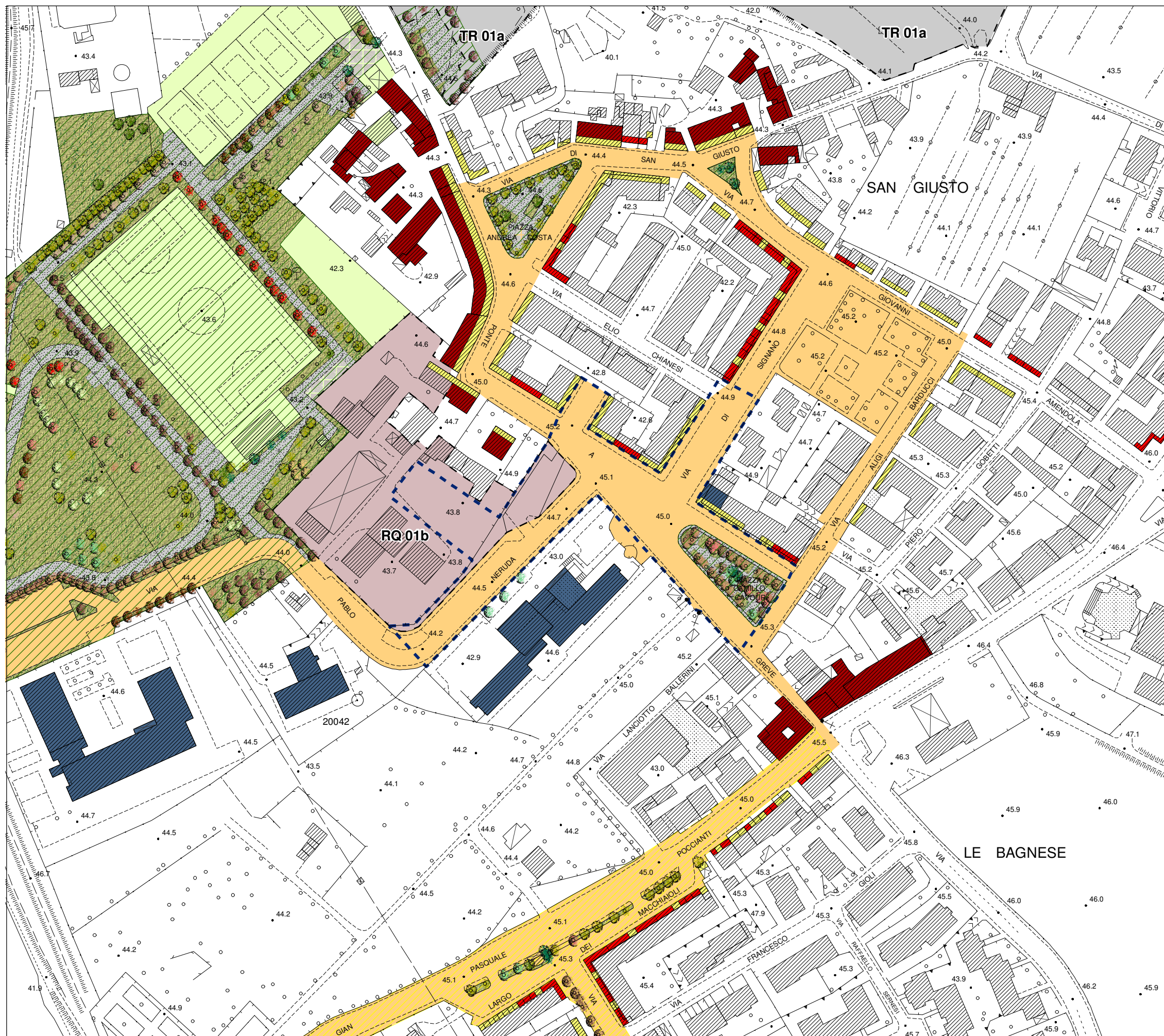
<p>SCHEDE DI INDIRIZZO PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO San Giusto, piazza Camillo Cavour, via Neruda, area opifici dismessi</p>	<p>SP01a</p>
--	---------------------

DESCRIZIONE	<p>San Giusto, piazza Camillo Cavour, via Neruda, area opifici dismessi</p> <p>L'area si situa alla confluenza di diversi assi attrattori: una piazza, un'insieme di esercizi commerciali, due scuole, un parco e un impianto sportivo e un'area di riqualificazione. Settimanalmente nell'area di parcheggio si svolge il mercato rionale. Gli assi viari sono sovradimensionati rispetto al carico di traffico, che aumenta notevolmente solo nell'orario di uscita delle scuole.</p>
FINALITA'	<p>Il progetto deve tendere alla ricostituzione di un insieme di spazi pubblici restituiti al beneficio della comunità. In particolare le azioni progettuali sono indirizzate verso la ricostituzione di una rete di spazi pubblici, attraverso la valorizzazione di un sistema di fruizione integrato.</p> <p>L'intervento di riqualificazione si pone i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ricostituire la continuità nel disegno e nella fruizione degli spazi pubblici che costituiscono l'area di intervento; ✓ avviare un percorso di riqualificazione integrata che riconnetta l'area degli ex-opifici dismessi (ambito di riqualificazione dell'assetto insediativi previsto dal RU, per l'area RQ01b) con il tessuto urbano al quale appartiene, restituendo a San Giusto una nuova centralità; ✓ mettere in relazione reciproca le attrezzature collettive presenti nell'area: scuole, impianti sportivi e parco fluviale; ✓ costituire una connessione funzionale e fisica con San Giusto e il resto della città; ✓ integrare la rete della viabilità alternativa (piste ciclabili, percorsi pedonali e linea tranviaria) all'interno di un sistema di collegamenti a scala urbana e territoriale (percorsi artistici e culturali) ✓ integrare l'uso carrabile con l'uso ciclo-pedonale riducendo, dove necessario, la sezione stradale; restituendo porzioni di spazio pubblico ad un uso stanziale, avvalendosi di accorgimenti nella progettazione delle piste ciclabili legati agli aspetti vegetazionali e a quelli di arredo urbano, segnalando alcuni allineamenti utili alla ricostituzione del tessuto urbano scomposto (cfr. dettaglio nelle indicazioni progettuali dell'area); <p>salvaguardare l'attuale uso di alcune porzioni di questo spazio, legate alla presenza periodica di mercati rionali o di altre attività analoghe.</p>
INVARIANTI STRUTTURALI	<p>Le invarianti strutturali individuate dal PS e disciplinate dal RU che hanno rilevanza e incidenza sulla costruzione delle linee progettuali dello spazio pubblico sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑ Patrimonio edilizio presente al 1940 (art. 59) ☑ Elementi ordinatori dello spazio pubblico (art. 63)



SISTEMA DELLA FRUIZIONE	<p>Il sistema della fruizione si struttura in base alla caratterizzazione attuale dell'area di progetto ed al suo potenziale uso da parte degli abitanti. In particolare si elencano alcuni nodi della fruizione di qualità:</p> <p>☑ LUOGHI DI SOCIALIZZAZIONE. Piazza Cavour e i due ambiti compresi all'interno dell'area di riqualificazione degli ex opifici dismessi. In particolare per piazza Cavour si prevede l'allargamento della piazza, da realizzarsi con la pedonalizzazione del tratto stradale compreso tra via di Signano e via di Barducci. Per lo spazio di risulta che si affaccia su via Neruda si prevede l'allestimento di uno ambito multifunzionale adatto ad ospitare il mercato rionale e ad accogliere in alternativa altre attività di quartiere. Per l'ambito parzialmente intercluso nell'area di riqualificazione inoltre si prevede l'accoglienza di attività ricreative e culturali da realizzarsi attraverso la predisposizione di attrezzature di arredo urbano (panchine, chioschi, ecc.).</p> <p>☑ PARCHEGGIO. Si prevede la realizzazione di un'area destinata a parcheggio, limitrofa a via Neruda e all'area di riqualificazione.</p> <p>☑ LUOGHI DI ATTRAVERSAMENTO. Si individuano come luoghi di attraversamento le porzioni di tessuto connettivo incluse nell'ambito di intervento. Si prevede una fruizione di qualità legata alla riqualificazione funzionale e morfologica dell'ambito urbano nel quale si inseriscono. Il raggiungimento di tale obiettivo potrebbe essere realizzato anche attraverso la riduzione della carreggiata stradale e la gestione a traffico limitato, nel tentativo di riportare la vita tra le case facendo diventare la strada, un'estensione delle abitazioni.</p>
--------------------------------	--

INDICAZIONI PROGETTUALI	PAVIMENTAZIONE	E' consigliabile differenziare la pavimentazione per distinguere gli ambiti di fruizione dettagliatamente specificati nel punto precedente. . E' necessario porre particolare attenzione alla coerenza degli interventi per gli ambiti di fruizione individuati, adottando soluzioni progettuali che garantiscano una maggiore integrazione fra diversi tipi di pavimentazioni. Per unificare lo spazio e permetterne un uso flessibile si consiglia inoltre di non utilizzare differenze di quota nella messa a punto del progetto.
	ILLUMINAZIONE	Nella scelta e nel posizionamento degli elementi illuminanti è opportuno privilegiare tipologie adeguate ai tipi di fruizione individuati precedentemente. In particolare è consigliabile orientare la progettazione verso soluzioni compatibili con un uso pedonale e ciclabile di questi spazi. (cfr. la voce <i>Attrezzature e illuminazione</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci").
	VEGETAZIONE	L'area di intervento si sviluppa nelle vicinanze di un parco urbano attrezzato di grandi dimensioni e di una piazza recentemente ristrutturata con numerose specie arboree. Si consiglia pertanto un utilizzo degli elementi vegetazionali limitato alla selezione di alberature particolarmente adatte ai margini stradali (come il bagolaro e il platano) per sottolineare gli allineamenti, indicati nella scheda grafica. La scelta di elementi arborei deve tenere conto delle tipologia di essenze rilevate in prossimità dell'area, di cui si trova ampia documentazione nei materiali conoscitivi del piano (Schedatura dei caratteri costitutivi dello spazio pubblico o di uso pubblico). Si prevede comunque la possibilità di introdurre piante ornamentali o esotiche funzionali al progetto o alla caratterizzazione dei luoghi.





INDICAZIONI PROGETTUALI	ARREDO URBANO	Tenendo conto delle indicazioni progettuali precedentemente definite, si prevede il ricorso alle seguenti soluzioni: <input checked="" type="checkbox"/> <i>architetture leggere: chioschi, pensiline, ecc.</i> Il sistema della fruizione definito precedentemente richiede la progettazione di architetture leggere per l'allestimento e la caratterizzazione di alcuni luoghi, in particolare della piazza che si affaccia sulla via Neruda e che accoglierà il mercato settimanale. <input checked="" type="checkbox"/> <i>sedute e attrezzature.</i> Si prevede inoltre l'installazione delle tradizionali attrezzature di arredo urbano di sostegno alla fruizione di questi spazi e allo svolgimento di attività di socializzazione.
	ALLINEAMENTI	Al fine di rafforzare alcuni orientamenti progettuali volti alla riqualificazione funzionale e morfologica si suggerisce di accogliere le indicazioni relative agli allineamenti individuati dalle schede grafiche. Pertanto, esclusivamente con valore di orientamento, si definiscono tre principali assi: due formati dai prolungamenti dei lati maggiori di piazza Cavour e uno sostenuto dal restringimento di via Neruda.
	MOBILITA' ALTERNATIVA E SEGNALETICA	La realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili costituisce un segmento della rete della mobilità alternativa dell'area urbana e di influenza urbana nel territorio comunale. Rafforza la caratterizzazione del progetto dello spazio pubblico, costituendo un collegamento fra spazi verdi, attrezzature collettive e centralità urbane. Tende a soddisfare in particolare le esigenze di un'utenza differenziata con particolare riguardo per quelle di bambini e ragazzi, connesse alla presenza nella zona di attrezzature scolastiche. Per facilitare lo scambio fra la mobilità ordinaria e mobilità alternativa si suggerisce la predisposizione di una segnaletica che illustri opportunamente i percorsi e i punti focali che le piste ciclabili o la viabilità pedonale congiungono. (cfr. le voci <i>Segnaletica, Provvedimenti di sicurezza e Gli attraversamenti</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci"). Si consiglia di utilizzare le seguenti tipologie individuate nell'abaco: <ul style="list-style-type: none"> ▪ percorso a quota del marciapiede, ▪ striscia in bordo strada






 Perimetrazione dell'area di progetto
 Spazi di uso pubblico rilevate

 Aree di trasformazione
 Aree di riqualificazione

 Tessuto connettivo
 Elementi ordinatori dello spazio pubblico
 Patrimonio edilizio presente al 1940

 Aree sportive
 Edifici religiosi
 Edifici di interesse pubblico
 Edifici scolastici

Destinazioni di uso dei piani terra
 Residenza e usi connessi
 Centro ricreativo culturale
 Usi commerciali, direzionali e piccolo artigianato



Perimetrazione dell'area di progetto

Aree di trasformazione

Aree di riqualificazione

Fruizione

Tessuto connettivo - Luoghi di attraversamento

Luoghi di socializzazione

Sosta attrezzata

Parcheggio

Giardino

Parco urbano

Spazio per il mercato

Piste ciclabili

Allineamenti

Alberature presenti in prossimità dell'area (riferimenti per l'inserimento di elementi arborei)

Platano spp

Bagolaro

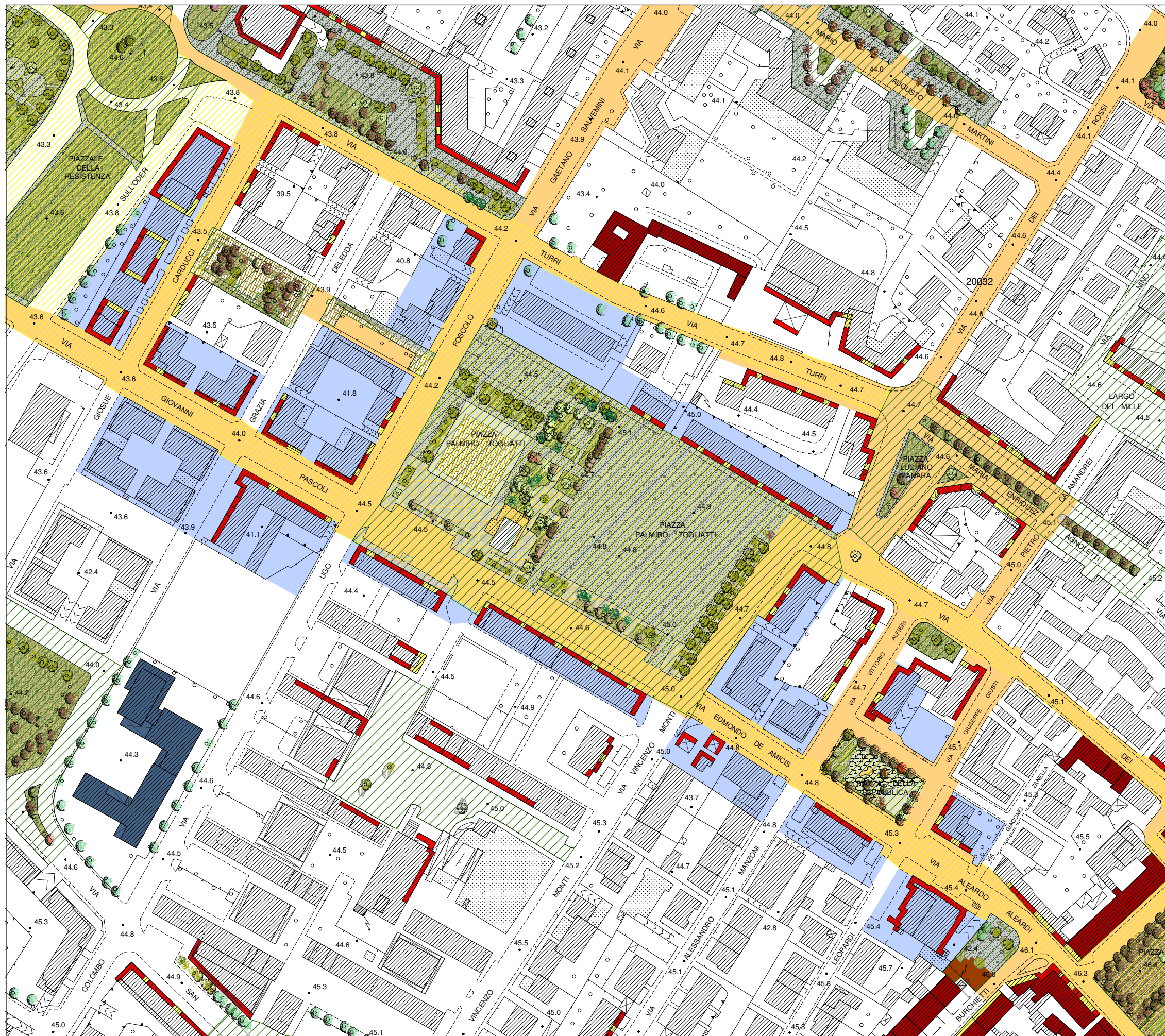


<p>SCHEDA DI INDIRIZZO PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO <i>Piazza Togliatti</i></p>	<p>SP02a</p>
---	---------------------

DESCRIZIONE	<p>Piazza Togliatti</p> <p>Piazza P. Togliatti, definita dall'asse via G. Pascoli-via E. De Amicis in direzione est-ovest e da via U. Foscolo in direzione nord-sud rappresenta la più estesa piazza della città. Il fronte perimetrale è costituito da edifici medio alti, interessati con continuità al piano terreno da attività commerciali, terziarie e pubblici esercizi. La superficie accoglie molteplici attività differenziate nel tempo e nello spazio, pur non presentando sistemazioni articolate corrispondenti. Di rilievo particolare per le dimensioni è l'utilizzazione a parcheggio di superficie relativo a circa la metà dell'area.</p>
FINALITA'	<p>Il progetto di sistemazione della piazza P. Togliatti costituisce uno dei più importanti interventi sullo spazio pubblico della città in quanto un nodo fondamentale del sistema dello spazio pubblico stesso su cui si punta per il potenziamento dell' "effetto città" assunto nel Piano strutturale come obiettivo centrale della più generale strategia di riqualificazione di Scandicci.</p> <p>L'azione progettuale dovrà perseguire prioritariamente i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ rafforzare il ruolo di "costola" della centralità urbana riconosciuto all'asse via A. Aleardi-via E. De Amicis-via G. Pascoli sul quale si affacciano classicamente "a bandiera" la piazza del Comune Vecchio, la piazza Togliatti e la nuova piazza prevista nell'ambito della costruzione del nuovo centro (progetto Rogers); ✓ nell'ambito della sequenza delle tre piazze che si verrà a determinare, la piazza Togliatti potrebbe assumere il ruolo di un luogo "quotidiano", individuando conseguentemente attività e sistemazioni; ✓ scomporre la dimensione eccessiva della piazza attuale in più ambiti, senza con questo voler determinare minuziosamente spazi e sistemazioni per ogni atto sociale o attività funzionale previsti; ✓ perseguire una riqualificazione morfologica dell'edificazione perimetrale con particolare riferimento al trattamento delle facciate; ✓ eliminare il parcheggio di superficie e realizzare un parcheggio sotterraneo con accessi lungo il lato nord; ✓ definire una "piazza del mercato" con strutture in parte chiuse in parte solo coperte a costituire una cornice dello spazio scoperto e al tempo stesso raccordo e "messa in scala" nei confronti degli edifici al contorno; ✓ definire una seconda piazza a carattere più civico lungo via Foscolo, sempre con strutture leggere perimetrali, e con un vertice corrispondente con l'attuale struttura socio-culturale esistente e separata dalla prima da un setto arboreo (in parte esistente).
INVARIANTI STRUTTURALI	<p>Le invarianti strutturali individuate dal PS e disciplinate dal RU che hanno rilevanza e incidenza sulla costruzione delle linee progettuali dello spazio pubblico sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Patrimonio edilizio presente al 1940 (art. 59) <input checked="" type="checkbox"/> Elementi ordinatori dello spazio pubblico (art. 63)

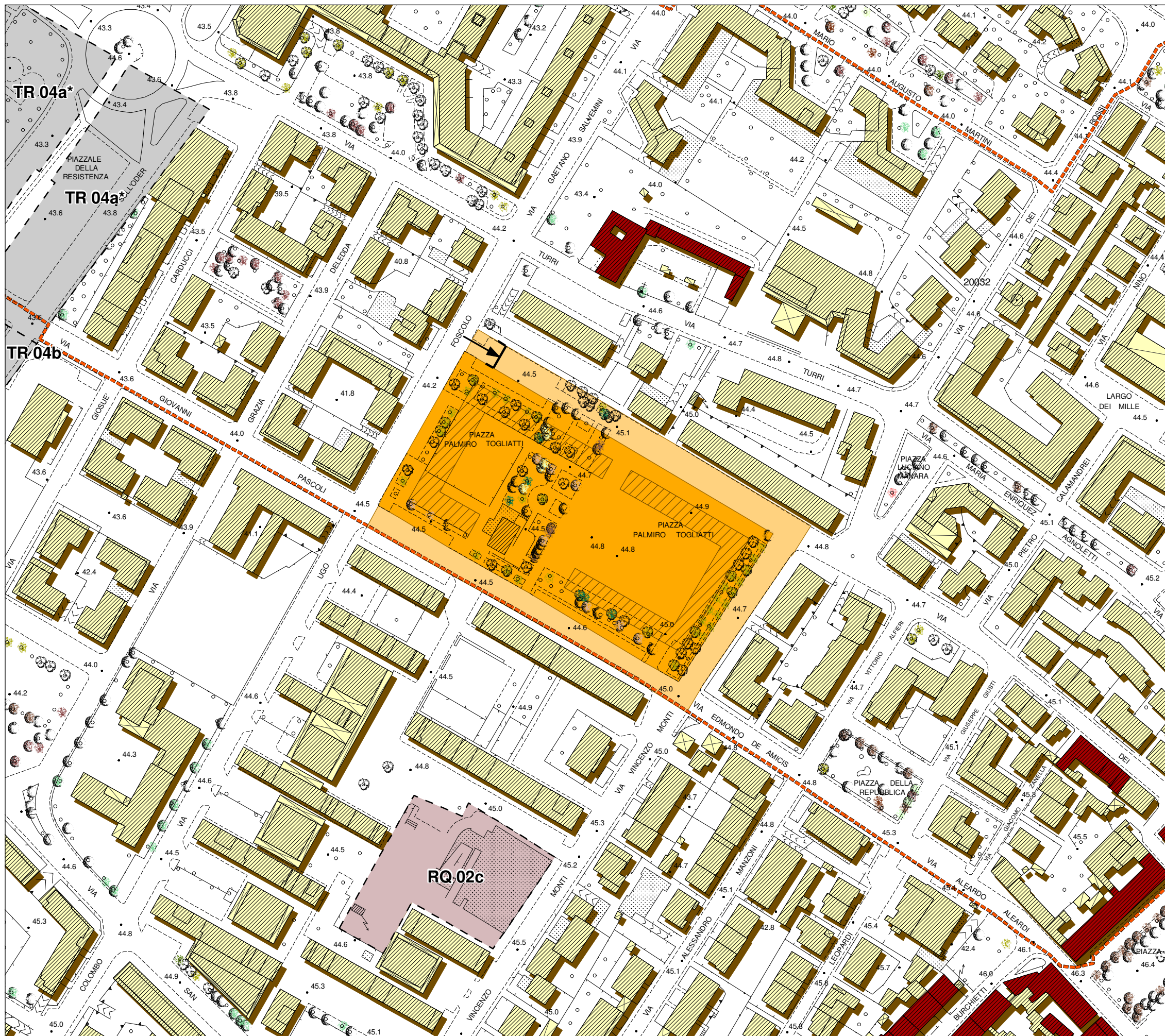
SISTEMA DELLA FRUIZIONE	<p>L'insieme delle azioni progettuali relative alla riqualificazione della piazza Togliatti devono conseguire i seguenti principali aspetti qualificanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un spazio di sosta, socializzazione e relax integrato dal boschetto e dalla struttura socio culturale; - uno spazio di sosta, mercato in parte al coperto, socializzazione e gioco libero anche in parti coperte lateralmente aperte; - un percorso tangente caratterizzato come asse di connessione agli altri luoghi della centralità urbana di forte riconoscibilità e preordinato all'esercizio di momenti di socializzazione a livello di intera città; - parcheggio di attestamento a livello interrato.
--------------------------------	---

INDICAZIONI PROGETTUALI	PAVIMENTAZIONE	La scelta delle pavimentazioni dovrà sostenere la duplice esigenza di rendere riconoscibili, da una parte, le aree in cui sarà suddiviso lo spazio, sia pure in modo da poterne ricomporre l'unitarietà rispetto alla scala urbana e, dall'altra, di esprimere l'appartenenza all'asse delle "tre piazze" del quale è già stata realizzata la riqualificazione e la pedonalizzazione. Un dislivello marcato da un cordonato potrà essere mantenuto solo nei confronti delle sedi carrabili.	INDICAZIONI PROGETTUALI	ARREDO URBANO	Gli elementi di arredo, più propriamente le architetture della piazza, dovranno svolgere una supplenza del ruolo che nella piazza storica svolgevano le architetture al contorno, data la modesta caratterizzazione di quelle presenti, nei confronti delle quali il piano attiva strategie di riqualificazione morfologica e estetica dei fronti. Gli inserimenti nello spazio della piazza dovranno denunciare la loro contemporaneità, fungendo anche da paradigmi progettuali rivolte agli interventi derivanti dalla disciplina speciale messa in atto dal Regolamento Urbanistico sui tessuti al contorno. Gli elementi collocati lungo via De Amicis dovranno avere caratteri omogenei comuni all'intero asse.
	ILLUMINAZIONE	L'uso dell'illuminazione dovrà essere tale da adeguarsi agli usi pedonali, sia di sosta che di transito. In particolare si dovrà curare l'effetto di sottolineare gli elementi bassi perimetrali finalizzati a chiudere lo spazio delle piazze, lasciando in "ombra" gli edifici circostanti. Dovrà risultare poi evidente la linearità e il ruolo urbano dell'asse delle "tre piazze" con elementi unificati lungo l'intero percorso. In particolare è consigliabile orientare la progettazione verso soluzioni compatibili con un uso pedonale e ciclabile di questi spazi. (cfr. la voce <i>Attrezzature e illuminazione</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci").		ALLINEAMENTI	Gli allineamenti del progetto di riqualificazione della piazza dovranno essere inseriti e coerenti con gli ordinamenti geometrici presenti nel tessuto prossimo e nella piazza stessa. Fra questi, un ruolo ordinatore principale è attribuito alla via De Amicis in quanto asse di relazioni urbane tra il vecchio e il nuovo centro. L'impianto geometrico complessivo dovrà esprimere una chiara leggibilità di origine e direzioni in rapporto al ruolo di generatore anche morfologico che si intende attribuire allo spazio pubblico.
	VEGETAZIONE	Il carattere di questa piazza dovrà essere legato marcatamente al suo ruolo di spazio civico e di mercato e pertanto caratterizzato soprattutto da elementi artificiali piuttosto che naturali. La presenza di alberature dovrà avere forma chiaramente geometrica quasi un edificio di alberi a separare le due piazze, oltre che il suo bordo sul lato est. La scelta di elementi arborei deve tenere conto delle tipologia di essenze rilevate in prossimità dell'area, di cui si trova ampia documentazione nei materiali conoscitivi del piano (Schedatura dei caratteri costitutivi dello spazio pubblico o di uso pubblico). Si prevede comunque la possibilità di introdurre piante ornamentali o esotiche funzionali al progetto o alla caratterizzazione dei luoghi.		MOBILITA' ALTERNATIVA E SEGNALETICA	Lo spazio della piazza dovrà essere pedonale e ciclabile e la mobilità meccanizzata dovrà essere limitata all'accesso e uscita dal parcheggio sotterraneo sul lato nord. Nel caso che lungo via De Amicis debba essere mantenuta una circolazione veicolare, dovranno essere esclusi completamente i parcheggi e la carreggiata portata alla misura strettamente necessaria con pavimentazione uguale a quella impiegata nelle parti limitrofe della piazza. La pista ciclabile che corre in fronte agli edifici perimetrali lungo il lato sud, deve rispondere ai criteri e requisiti indicati nell'"Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci". Per facilitare lo scambio fra la mobilità ordinaria e mobilità alternativa si suggerisce la predisposizione di una segnaletica che illustri opportunamente i percorsi e i punti focali che le piste ciclabili o la viabilità pedonale congiungono. (cfr. le voci <i>Segnaletica, Provvedimenti di sicurezza e Gli attraversamenti</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci"). Si consiglia di utilizzare le seguenti tipologie individuate nell'abaco: <ul style="list-style-type: none"> ▪ percorso a quota del marciapiede ▪ striscia in bordo strada



-  Perimetrazione dell'area di progetto
-  Spazi di uso pubblico rilevate
-  Aree di trasformazione
-  Aree di riqualificazione
-  Tessuto connettivo
-  Elementi ordinatori dello spazio pubblico
-  Patrimonio edilizio presente al 1940
-  Aree sportive
-  Edifici religiosi
-  Edifici di interesse pubblico
-  Edifici scolastici
- Destinazioni di uso dei piani terra**
-  Residenza e usi connessi
-  Centro ricreativo culturale
-  Usi commerciali, direzionali e piccolo artigianato
-  Aree soggette a discipline speciali (art.86)





Perimetrazione dell'area di progetto

Aree di trasformazione

Aree di riqualificazione

Fruizione

Tessuto connettivo - Luoghi di attraversamento

Luoghi di socializzazione - spazi per il mercato

Sosta attrezzata

Parcheggio

Giardino

Parco urbano

Ingresso al parcheggio sotterraneo

Piste ciclabili

Allineamenti

Alberature presenti in prossimità dell'area (riferimenti per l'inserimento di elementi arborei)

- Tiglio spp
- Ippocastano
- Ligustro
- Mirabolano



<p>SCHEDA DI INDIRIZZO PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO Casellina, piazza Giuseppe di Vittorio e aree limitrofe</p>	<p>SP05a</p>
---	---------------------

DESCRIZIONE	<p>Casellina, piazza Giuseppe di Vittorio e aree limitrofe</p> <p>L'area si situa alla confluenza di due assi attrattori dell'area urbana: via Donizzetti e via Pisana. Costituisce uno snodo importante di collegamento tra la città storica lineare sviluppata lungo via Pisana e la città contemporanea articolata nella piana. Accoglie alcuni eventi urbani di rilevanza sociale (circolo arci) e fisica che si manifestano in un mix di funzioni e servizi potenzialmente nodale nella riorganizzazione dello spazio pubblico e nella progettazione di un sistema della fruizione di qualità.</p> <p>Al momento l'area presenta alcune problematiche rilevanti relative al carico di traffico e alla conseguente inadeguatezza dello spazio al tipo di utenza; alla mancanza di una coerenza del disegno e nell'organizzazione degli spazi e alla loro promiscuità funzionale connessa alla compresenza di una piazza, di una viabilità a forte concentrazione di traffico e di alcuni parcheggi non delimitati.</p>
FINALITA'	<p>Il progetto deve tendere alla ricostituzione di una centralità dello spazio pubblico come snodo tra la città antica e la città contemporanea in grado di riconnettere e valorizzare il sistema urbano dello spazio pubblico e la rete della mobilità alternativa di attraversamento e fruizione della città.</p> <p>L'intervento di riqualificazione si pone i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ricostituire la continuità nel disegno e nella fruizione degli spazi pubblici che costituiscono l'area di intervento; ✓ avviare un percorso di riqualificazione integrata che riconnetta la piazza di Casellina con il tessuto storico e con la città contemporanea, restituendo all'area coerenza funzionale, ruolo sociale e qualità urbana e morfologica; ✓ costituire una connessione funzionale e fisica con il resto della città; ✓ integrare la rete della viabilità alternativa (piste ciclabili, percorsi pedonali) all'interno di un sistema di collegamenti a scala urbana e territoriale (percorsi artistici e culturali) ✓ integrare l'uso carrabile con l'uso ciclo-pedonale riorganizzando la sezione stradale restituendo porzioni di spazio pubblico ad un uso stanziale, avvalendosi di accorgimenti nella progettazione delle piste ciclabili legati agli aspetti vegetazionali e a quelli di arredo urbano, segnalando alcuni allineamenti utili alla ricostituzione del tessuto urbano scomposto (cfr. dettaglio nelle indicazioni progettuali dell'area); ✓ salvaguardare l'attuale uso di alcune porzioni di questo spazio, legate al ruolo sociale di alcuni luoghi e all'identità locale di questo luogo.
INVARIANTI STRUTTURALI	<p>Le invarianti strutturali individuate dal PS e disciplinate dal RU che hanno rilevanza e incidenza sulla costruzione delle linee progettuali dello spazio pubblico sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Patrimonio edilizio presente al 1940 (art. 59) <input checked="" type="checkbox"/> Elementi ordinatori dello spazio pubblico (art. 63)

SISTEMA DELLA FRUIZIONE	<p>Il sistema della fruizione si struttura in base alla caratterizzazione attuale dell'area di progetto ed al suo potenziale uso da parte degli abitanti.</p> <p>In particolare si elencano alcuni nodi della fruizione di qualità:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> LUOGHI DI SOCIALIZZAZIONE. Piazza Giuseppe di Vittorio, area limitrofe al viuzzo di Casellina, aree limitrofe a via Giordano.</p> <p>In particolare si prevede la riprogettazione e l'arredo urbano delle aree limitrofe al viuzzo di Casellina e a via Giordano allo scopo di definire e valorizzare due luoghi di incontro e socializzazione che conferiscano qualità urbana e sociale. Si prevede inoltre l'accoglienza di attività ricreative e culturali da realizzarsi attraverso la predisposizione di attrezzature di arredo urbano (panchine, chioschi, ecc.).</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> PARCHEGGIO. Si prevede il riordino e la parziale realizzazione di un'area destinata a parcheggio compresa tra via Giordano e viuzzo di Casellina orientata al liberare gli spazi circostanti (restituendoli ai pedoni) dalla presenza disordinata di automobili.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> LUOGHI DI ATTRAVERSAMENTO. Si individuano come luoghi di attraversamento le porzioni di tessuto connettivo incluse nell'ambito di intervento.</p> <p>Si prevede una fruizione di qualità legata alla riqualificazione funzionale e morfologica dell'ambito urbano nel quale si inseriscono. Il raggiungimento di tale obiettivo potrebbe essere realizzato anche attraverso il riequilibrio delle carreggiate stradali e la gestione a traffico limitato, la progettazione di percorsi ciclabili, nel tentativo di riportare la vita tra le case facendo diventare la strada, un'estensione delle abitazioni. In particolare si prevede la pedonalizzazione del viuzzo di Casellina per caratterizzare maggiormente la dimensione di socializzazione restituita all'interno ambito di intervento.</p>
--------------------------------	--

INDICAZIONI PROGETTUALI	PAVIMENTAZIONE	E' consigliabile differenziare la pavimentazione per distinguere gli ambiti di fruizione dettagliatamente specificati nel punto precedente. . E' necessario porre particolare attenzione alla coerenza degli interventi per gli ambiti di fruizione individuati, adottando soluzioni progettuali che garantiscano una maggiore integrazione fra diversi tipi di pavimentazioni. Per unificare lo spazio e permetterne un uso flessibile si consiglia inoltre di non utilizzare differenze di quota nella messa a punto del progetto.
	ILLUMINAZIONE	Nella scelta e nel posizionamento degli elementi illuminanti è opportuno privilegiare tipologie adeguate ai tipi di fruizione individuati precedentemente. In particolare è consigliabile orientare la progettazione verso soluzioni compatibili con un uso pedonale e ciclabile di questi spazi. (cfr. la voce <i>Attrezzature e illuminazione</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci").
	VEGETAZIONE	L'area di intervento si sviluppa nelle vicinanze di un parco urbano attrezzato di grandi dimensioni e di una piazza recentemente ristrutturata con numerose specie arboree. Si consiglia pertanto un utilizzo degli elementi vegetazionali limitato alla selezione di alberature particolarmente adatte ai margini stradali (come il pino il cipresso e il frassino) per sottolineare gli allineamenti, indicati nella scheda grafica. La scelta di elementi arborei deve tenere conto delle tipologia di essenze rilevate in prossimità dell'area, di cui si trova ampia documentazione nei materiali conoscitivi del piano (Schedatura dei caratteri costitutivi dello spazio pubblico o di uso pubblico). Si prevede comunque la possibilità di introdurre piante ornamentali o esotiche funzionali al progetto o alla caratterizzazione dei luoghi (come il mirabolano e il ligustro).

INDICAZIONI PROGETTUALI	ARREDO URBANO	Tenendo conto delle indicazioni progettuali precedentemente definite, si prevede il ricorso alle seguenti soluzioni: <input checked="" type="checkbox"/> <i>architetture leggere: chioschi, pensiline, ecc.</i> Il sistema della fruizione definito precedentemente richiede la progettazione di architetture leggere per l'allestimento e la caratterizzazione di alcuni luoghi, in particolare delle aree limitrofe al viuzzo di Casellina e a via Giordano . <input checked="" type="checkbox"/> <i>sedute e attrezzature.</i> Si prevede inoltre l'installazione delle tradizionali attrezzature di arredo urbano di sostegno alla fruizione di questi spazi e allo svolgimento di attività di socializzazione.
	ALLINEAMENTI	Al fine di rafforzare alcuni orientamenti progettuali volti alla riqualificazione funzionale e morfologica si suggerisce di accogliere le indicazioni relative agli allineamenti individuati dalle schede grafiche. Pertanto, esclusivamente con valore di orientamento, si definiscono tre assi principali: uno come prolungamento di via Giordano per la definizione dell'asse di attraversamento principale, due formati dai prolungamenti di via di Casellina e di via Giordano per la delimitazione dell'area destinata a parcheggio.
	MOBILITA' ALTERNATIVA E SEGNALETICA	La realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili costituisce un segmento della rete della mobilità alternativa dell'area urbana e di influenza urbana nel territorio comunale. Rafforza la caratterizzazione del progetto dello spazio pubblico, costituendo un collegamento fra spazi verdi, attrezzature collettive e centralità urbane. Tende a soddisfare in particolare le esigenze di un'utenza differenziata con particolare riguardo per quelle di bambini e dei ragazzi. Per facilitare lo scambio fra la mobilità ordinaria e mobilità alternativa si suggerisce la predisposizione di una segnaletica che illustri opportunamente i percorsi e i punti focali che le piste ciclabili o la viabilità pedonale congiungono. (cfr. le voci <i>Segnaletica, Provvedimenti di sicurezza e Gli attraversamenti</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci"). Si consiglia di utilizzare le seguenti tipologie individuate nell'abaco: <ul style="list-style-type: none"> ▪ percorso a quota del marciapiede, ▪ striscia in bordo strada. ▪ uso ciclabile di aree pedonali



Perimetrazione dell'area di progetto

Aree di trasformazione

Aree di riqualificazione

Fruizione

Tessuto connettivo - Luoghi di attraversamento

Luoghi di socializzazione

Sosta attrezzata

Parcheggio

Giardino

Parco urbano

Piste ciclabili

Allineamenti

Alberature presenti in prossimità dell'area (riferimenti per l'inserimento di elementi arborei)

Pino spp

Cipresso spp

Frassino spp

Mirabolano

Ligustro



<p>SCHEDE DI INDIRIZZO PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO <i>Largo Spontini e aree limitrofe</i></p>	<p>SP05b</p>
--	---------------------

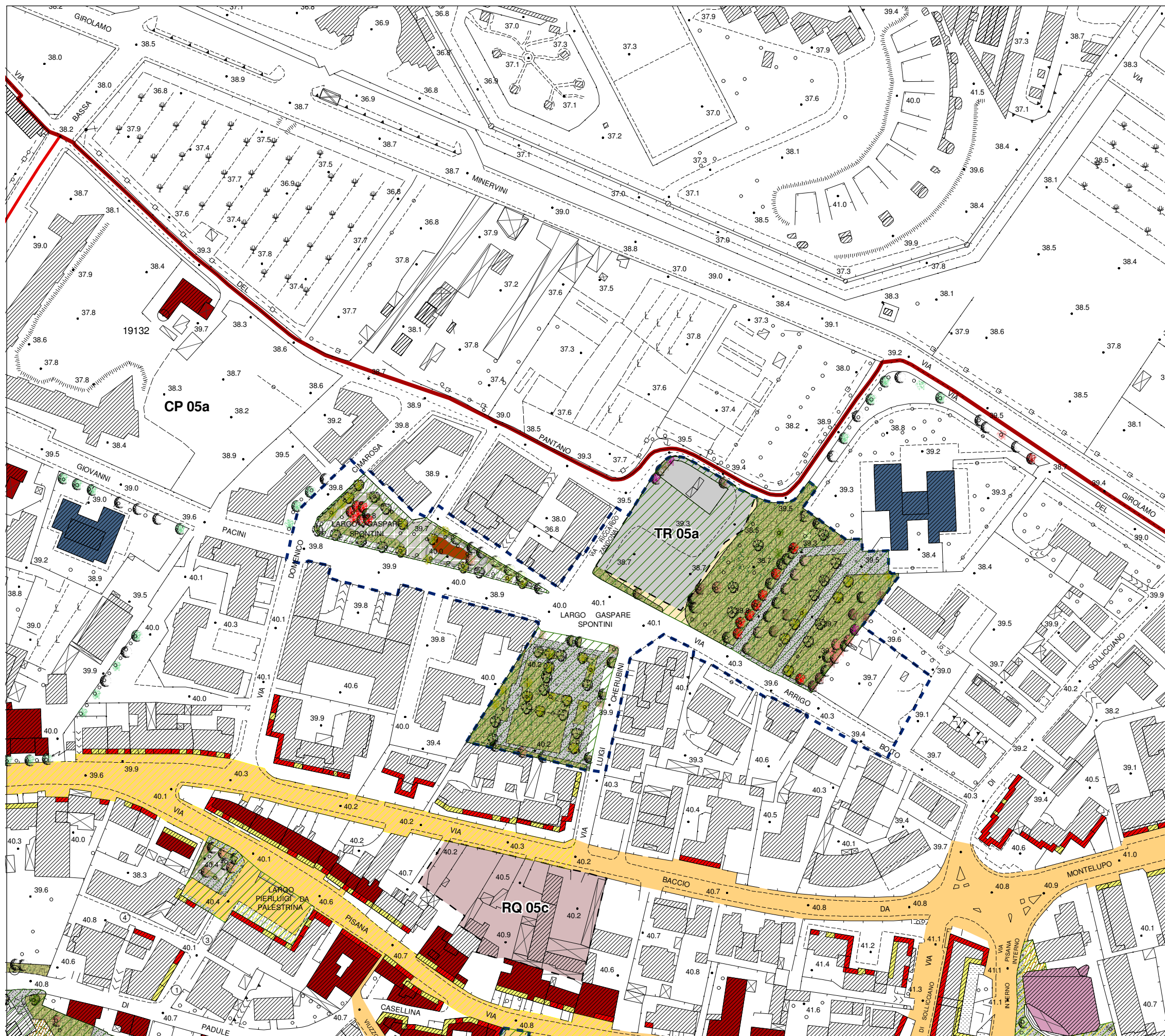
DESCRIZIONE	<p>Largo Spontini e aree limitrofe</p> <p>L'area costituisce uno snodo rilevante di natura morfologica e funzionale di un'area limitrofa al confine comunale dell'Utoe 5.</p> <p>Incluse ampie porzioni di spazi verdi, ovvero slarghi stradali, un'area non costruita caratterizzata dalla presenza di alberature di vario tipo, una frazione di tessuto urbano non progettato all'interno dell'area di trasformazione TR05a (Largo Spontini) e oggetto di previsioni specifiche del RU.</p> <p>Al momento l'area presenta alcune problematiche rilevanti, relative al carico di traffico e all'inadeguatezza delle sezioni stradali rispetto alla promiscuità di usi presenti o potenzialmente presenti nell'area.</p>
FINALITA'	<p>Il progetto deve tendere alla ricostituzione di una centralità dello spazio pubblico come sistema della fruizione integrata e complementare, in grado di rispondere alle esigenze di quartiere e di dialogare con l'intero sistema urbano.</p> <p>L'intervento di riqualificazione si pone i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ricostituire la continuità nel disegno e nella fruizione degli spazi pubblici che costituiscono l'area di intervento; ✓ avviare un percorso di riqualificazione integrata che riconnetta il sistema di aree pubbliche organizzate intorno a Largo Spontini, con l'ambito di trasformazione previsto dal Ru (TR05a – Largo Spontini), con il tessuto storico e con la città contemporanea, restituendo all'area coerenza funzionale, ruolo sociale e qualità urbana e morfologica; ✓ costituire una connessione funzionale e fisica con il resto della città; ✓ integrare la rete della viabilità alternativa (piste ciclabili, percorsi pedonali) all'interno di un sistema di collegamenti a scala urbana e territoriale (percorsi artistici e culturali) ✓ integrare l'uso carrabile con l'uso ciclo-pedonale riorganizzando la sezione stradale restituendo porzioni di spazio pubblico ad un uso stanziale, avvalendosi di accorgimenti nella progettazione delle piste ciclabili legati agli aspetti vegetazionali e a quelli di arredo urbano, segnalando alcuni allineamenti utili alla ricostituzione del tessuto urbano scomposto (cfr. dettaglio nelle indicazioni progettuali dell'area); ✓ salvaguardare l'attuale uso di alcune porzioni di questo spazio, legate al ruolo sociale di alcuni luoghi e all'identità locale di questo luogo
INVARIANTI STRUTTURALI	<p>Le invarianti strutturali individuate dal PS e disciplinate dal RU che hanno rilevanza e incidenza sulla costruzione delle linee progettuali dello spazio pubblico sono le seguenti:</p> <p><input type="checkbox"/> Patrimonio edilizio presente al 1940 (art. 59)</p> <p><input type="checkbox"/> Elementi ordinatori dello spazio pubblico (art. 63)</p>



SISTEMA DELLA FRUIZIONE	<p>Il sistema della fruizione si struttura in base alla caratterizzazione attuale dell'area di progetto ed al suo potenziale uso da parte degli abitanti.</p> <p>In particolare si elencano alcuni nodi della fruizione di qualità:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> LUOGHI DI SOCIALIZZAZIONE. Area limitrofa a via Luigi Cherubini, area litrofa a via Giovanni Pacini.</p> <p>In particolare si prevede la riprogettazione e l'arredo urbano di quegli ambiti che al momento costituiscono degli slarghi stradali: le aree limitrofe a via Luigi Cherubini e a via Giovanni Pacini. Lo scopo è quello di definire e valorizzare due luoghi di incontro e di socializzazione che conferiscano qualità urbana e sociale. In questi luoghi si prevede l'<i>accoglienza</i> di attività ricreative da realizzarsi attraverso la predisposizione di attrezzature di arredo urbano (panchine, chioschi, ecc.). Si prevede inoltre l'inclusione, nel sistema della fruizione dello spazio pubblico di quartiere, dell'area non costruita che fronteggia via Arrigo Boito e si sviluppa accanto all'ambito di trasformazione di Largo Spontini. Questo spazio potrebbe diventare un piccolo parco attrezzato di quartiere connesso anche con il sistema delle attrezzature pubbliche.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> PARCHEGGIO. Si prevede il riordino della situazione attuale</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> LUOGHI DI ATTRAVERSAMENTO. Si individuano come luoghi di attraversamento le porzioni delle sedi stradali incluse nell'ambito di intervento.</p> <p>Si prevede una fruizione di qualità legata alla riqualificazione funzionale e morfologica dell'ambito urbano nel quale si inseriscono. Il raggiungimento di tale obiettivo potrebbe essere realizzato anche attraverso il riequilibrio delle carreggiate stradali la progettazione di percorsi ciclabili, nel tentativo di riportare la vita tra le case facendo diventare la strada, un'estensione delle abitazioni.</p>
--------------------------------	--





INDICAZIONI PROGETTUALI	PAVIMENTAZIONE	E' consigliabile differenziare la pavimentazione per distinguere gli ambiti di fruizione dettagliatamente specificati nel punto precedente. E' necessario porre particolare attenzione alla coerenza degli interventi per gli ambiti di fruizione individuati, adottando soluzioni progettuali che garantiscano una maggiore integrazione fra diversi tipi di pavimentazioni. Per unificare lo spazio e permetterne un uso flessibile si consiglia inoltre di non utilizzare differenze di quota nella messa a punto del progetto.
	ILLUMINAZIONE	Nella scelta e nel posizionamento degli elementi illuminanti è opportuno privilegiare tipologie adeguate ai tipi di fruizione individuati precedentemente. In particolare è consigliabile orientare la progettazione verso soluzioni compatibili con un uso pedonale e ciclabile di questi spazi. (cfr. la voce <i>Attrezzature e illuminazione</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci").
	VEGETAZIONE	Si consiglia pertanto un utilizzo degli elementi vegetazionali limitato alla selezione di alberature particolarmente adatte ai margini stradali (come il pino il cipresso e il frassino) per sottolineare gli allineamenti, indicati nella scheda grafica. Per l'allestimento del parco di quartiere attrezzato, si consiglia la riorganizzazione delle essenze presenti nell'area e l'infittimento della piantumazione. La scelta di elementi arborei deve tenere conto delle tipologia di essenze rilevate in prossimità dell'area, di cui si trova ampia documentazione nei materiali conoscitivi del piano (Schedatura dei caratteri costitutivi dello spazio pubblico o di uso pubblico). Si prevede comunque la possibilità di introdurre piante ornamentali o esotiche funzionali al progetto o alla caratterizzazione dei luoghi.

INDICAZIONI PROGETTUALI	ARREDO URBANO	Tenendo conto delle indicazioni progettuali precedentemente definite, si prevede il ricorso alle seguenti soluzioni: <input checked="" type="checkbox"/> <i>architetture leggere: chioschi, pensiline, ecc.</i> Il sistema della fruizione definito precedentemente richiede la progettazione di architetture leggere per l'allestimento e la caratterizzazione di alcuni luoghi, in particolare del piccolo parco di quartiere che si svilupperà tra la scuola e via Arrigo Boito, e della zona in cui si organizzerà la fermata dell'autobus. <input checked="" type="checkbox"/> <i>sedute e attrezzature.</i> Si prevede inoltre l'installazione delle tradizionali attrezzature di arredo urbano di sostegno alla fruizione di questi spazi e allo svolgimento di attività di socializzazione.
	ALLINEAMENTI	Al fine di rafforzare alcuni orientamenti progettuali volti alla riqualificazione funzionale e morfologica, si suggerisce di accogliere le indicazioni relative agli allineamenti individuati dalle schede grafiche. Pertanto, esclusivamente con valore di orientamento, si definiscono due assi principali: uno lungo via Arrigo Boito e via Giovanni Pacini, l'altro lungo il fianco dell'area di trasformazione che fiancheggia il potenziale parco di quartiere.
	MOBILITA' ALTERNATIVA E SEGNALETICA	La realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili costituisce un segmento della rete della mobilità alternativa dell'area urbana e di influenza urbana nel territorio comunale. Rafforza la caratterizzazione del progetto dello spazio pubblico, costituendo un collegamento fra spazi verdi, attrezzature collettive e centralità urbane. Tende a soddisfare in particolare le esigenze di un'utenza differenziata con particolare riguardo per quelle di bambini e ragazzi, connesse alla presenza nella zona di attrezzature scolastiche. Per facilitare lo scambio fra la mobilità ordinaria e mobilità alternativa si suggerisce la predisposizione di una segnaletica che illustri opportunamente i percorsi e i punti focali che le piste ciclabili o la viabilità pedonale, congiungono. (cfr. le voci <i>Segnaletica, Provvedimenti di sicurezza e Gli attraversamenti</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci"). Particolare attenzione dovrebbe essere posta alla segnalazione e all'organizzazione per la sosta, della fermata dell'autobus (capolinea) di Largo Spontini su via Riccardo Zandonai. Si consiglia di utilizzare le seguenti tipologie di piste ciclabili individuate nell'abaco: 1-percorso a quota del marciapiede, <ul style="list-style-type: none"> ▪ striscia in bordo strada ▪ uso ciclabile di aree pedonali

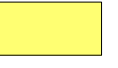




 Perimetrazione dell'area di progetto
 Spazi di uso pubblico rilevate

 Aree di trasformazione
 Aree di riqualificazione

 Tessuto connettivo
 Elementi ordinatori dello spazio pubblico
 Patrimonio edilizio presente al 1940

 Aree sportive
 Edifici religiosi
 Edifici di interesse pubblico
 Edifici scolastici

Destinazioni di uso dei piani terra
 Residenza e usi connessi
 Centro ricreativo culturale
 Usi commerciali, direzionali e piccolo artigianato



Perimetrazione dell'area di progetto

Aree di trasformazione

Aree di riqualificazione

Fruizione

Tessuto connettivo - Luoghi di attraversamento

Luoghi di socializzazione

Sosta attrezzata

Parcheggio

Giardino

Parco urbano

Piste ciclabili

Allineamenti

Alberature presenti in prossimità dell'area (riferimenti per l'inserimento di elementi arborei)

Pino spp

Cipresso spp

Frassino spp



<p>SCHEDA DI INDIRIZZO PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO Via di Castelpulci e aree limtrofe</p>	<p>SP09a</p>
--	---------------------

DESCRIZIONE	<p>Via di Castelpulci e aree limtrofe</p> <p>L'area costituisce un elemento di discontinuità di qualità nel sistema e nel paesaggio della città industriale. Rappresenta una traccia ancora forte e identificata, delle connessioni tra il sistema delle ville organizzato nel territorio aperto, e la matrice insediativa storica che caratterizza il patrimonio insediativo urbano di Scandicci. Conserva un ruolo di connessione tra il territorio aperto e sistema urbano.</p> <p>Le criticità dell'area sono connesse alla natura monofunzionale del tessuto urbano circostante caratterizzato dalla presenza di insediamenti produttivi. Il traffico e il disordine nella fruizione di questa parte della città insistono e contaminano l'asse di qualità (via di Castelpulci) che conduce alla villa di Castelpulci, potenziale polo funzionale della città.</p>
FINALITA'	<p>Il progetto deve tendere alla ricostituzione di un'asse della fruizione di qualità che riconnetta e valorizzi il legame tra territorio aperto e città. L'obiettivo è quello di favorire la riscoperta dei beni patrimoniali del territorio da parte degli abitanti attraverso la riorganizzazione della fruizione di questi luoghi in tal modo restituiti al beneficio della comunità. In particolare le azioni progettuali sono indirizzate verso la ricostituzione di una rete di spazi pubblici, attraverso la valorizzazione di un sistema di fruizione integrato.</p> <p>L'intervento di riqualificazione si pone i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ricostituire la continuità nel disegno e nella fruizione degli spazi che costituiscono l'area di intervento; ✓ individuare un polo turistico funzionale della città orientato alla valorizzazione dell'intero patrimonio territoriale e all'organizzazione della fruizione di qualità. ✓ avviare un percorso di riqualificazione integrata che riconnetta l'asse di Castelpulci e i suoi ambiti limitrofi, con il tessuto urbano e con il territorio al quale appartiene, regalando all'area industriale un elemento di qualità ✓ mettere in relazione reciproca le attrezzature collettive presenti nell'area: scuole, impianti sportivi e parco fluviale; ✓ costituire una connessione funzionale e fisica con il resto della città; ✓ integrare la rete della viabilità alternativa (piste ciclabili, percorsi pedonali e linea tranviaria) all'interno di un sistema di collegamenti a scala urbana e territoriale (percorsi artistici e culturali) ✓ integrare l'uso carrabile con l'uso ciclo-pedonale riducendo o riorganizzando, dove necessario, la sezione stradale; restituendo porzioni di spazio pubblico ad un uso stanziale, avvalendosi di accorgimenti nella progettazione delle piste ciclabili legati agli aspetti vegetazionali e a quelli di arredo urbano, segnalando alcuni allineamenti utili alla ricostituzione del tessuto urbano scomposto (cfr. dettaglio nelle indicazioni progettuali dell'area);
INVARIANTI STRUTTURALI	<p>Le invarianti strutturali individuate dal PS e disciplinate dal RU che hanno rilevanza e incidenza sulla costruzione delle linee progettuali dello spazio pubblico sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑ Patrimonio edilizio presente al 1940 (art. 59) ☑ Elementi ordinatori dello spazio pubblico (art. 63)

SISTEMA DELLA FRUIZIONE	<p>Il sistema della fruizione si struttura in base alla caratterizzazione attuale dell'area di progetto ed al suo potenziale uso da parte degli abitanti.</p> <p>In particolare si elencano alcuni nodi della fruizione di qualità:</p> <p>☑ LUOGHI DI SOCIALIZZAZIONE. L'intero asse di Castelpulci e in particolare i due ambiti che rispettivamente, si aprono lungo il torrente Vingone e si affacciano su via Pisana. Per entrambi gli ambiti si prevede l'organizzazione di stazioni di sosta per il ristoro con l'allestimento di chioschi o altre architetture leggere, e soprattutto l'allestimento di servizi per l'affitto di biciclette, il posizionamento di chioschi (infopoint) informativi per le escursioni lungo i percorsi turistico culturali segnalati dal Regolamento urbanistico.</p> <p>☑ PARCHEGGIO. Si prevede l'organizzazione e il ridisegno del parcheggio di pertinenza dell'area produttiva per un uso condiviso tra il servizio all'area produttiva nei gironi feriali e l'organizzazione di un'offerta turistica nelle giorni festivi: il parcheggio potrebbe infatti svolgere una funzione determinante nell'organizzazione della fruizione turistica ciclo-pedonale dell'area di progetto e a partire da questa, dell'intero territorio. Potrebbe inoltre diventare un parcheggio scambiatore tra automobili e biciclette.</p> <p>☑ LUOGHI DI ATTRAVERSAMENTO. Si individua come luogo di attraversamento l'intero asse di via di Castelpulci.</p> <p>Si prevede una fruizione di qualità legata alla riqualificazione funzionale e morfologica dell'ambito urbano nel quale si inseriscono. Il raggiungimento di tale obiettivo potrebbe essere realizzato attraverso l'organizzazione della carreggiata, la valorizzazione e l'integrazione della cortina arborata compatibilmente con l'inserimento di percorsi pedonali e piste ciclabili</p>
--------------------------------	---

INDICAZIONI PROGETTUALI	PAVIMENTAZIONE	E' consigliabile differenziare la pavimentazione per distinguere gli ambiti di fruizione dettagliatamente specificati nel punto precedente. E' necessario porre particolare attenzione alla coerenza degli interventi per gli ambiti di fruizione individuati, adottando soluzioni progettuali che garantiscano una maggiore integrazione fra diversi tipi di pavimentazioni. Per unificare lo spazio e permetterne un uso flessibile si consiglia inoltre di non utilizzare differenze di quota nella messa a punto del progetto.
	ILLUMINAZIONE	Nella scelta e nel posizionamento degli elementi illuminanti è opportuno privilegiare tipologie adeguate ai tipi di fruizione individuati precedentemente. In particolare è consigliabile orientare la progettazione verso soluzioni compatibili con un uso pedonale e ciclabile di questi spazi. (cfr. la voce <i>Attrezzature e illuminazione</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci").
	VEGETAZIONE	L'area di intervento si sviluppa in un'area degradata del tessuto urbano dal punto di vista del sistema del verde. Si consiglia pertanto un utilizzo degli elementi vegetazionali limitato alla selezione di alberature particolarmente adatte ai margini stradali (come le alberature sempreverdi, il cipresso e l'abete) per sottolineare gli allineamenti, indicati nella scheda grafica. Si suggerisce di selezionare le stesse essenze arboree per corredare le piste ciclabili dove necessario. La scelta di elementi arborei deve tenere conto delle tipologie di essenze di pregio rilevate in prossimità dell'area, di cui si trova ampia documentazione nei materiali conoscitivi del piano (Schedatura dei caratteri costitutivi dello spazio pubblico o di uso pubblico).

INDICAZIONI PROGETTUALI	ARREDO URBANO	Tenendo conto delle indicazioni progettuali precedentemente definite, si prevede il ricorso alle seguenti soluzioni: <input checked="" type="checkbox"/> <i>architetture leggere: chioschi, pensiline, ecc.</i> Il sistema della fruizione definito precedentemente richiede la progettazione di architetture leggere per l'allestimento e la caratterizzazione di alcuni luoghi, in particolare dei due ambiti a monte e a valle di via di Castelpulci. <input checked="" type="checkbox"/> <i>sedute e attrezzature.</i> Si prevede inoltre l'installazione delle tradizionali attrezzature di arredo urbano di sostegno alla fruizione di questi spazi e allo svolgimento di attività di socializzazione.
	ALLINEAMENTI	Al fine di rafforzare alcuni orientamenti progettuali volti alla riqualificazione funzionale e morfologica, si suggerisce di accogliere le indicazioni relative agli allineamenti individuati dalle schede grafiche. Pertanto, esclusivamente con valore di orientamento, si definisce un allineamento dominante lungo via di Castelpulci, che contribuisce a delimitare i due ambiti che si aprono lungo il torrente Vingone e via Pisana.
	MOBILITA' ALTERNATIVA E SEGNALETICA	La realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili costituisce un segmento della rete della mobilità alternativa dell'area urbana e di influenza urbana e del territorio aperto. Rafforza la caratterizzazione del progetto dello spazio pubblico, costituendo un collegamento fra spazi verdi, centralità e linearità urbane, e sistema culturale e turistico territoriale. Tende a soddisfare in particolare le esigenze di un'utenza differenziata con particolare riguardo per quelle di bambini, dei ragazzi, degli abitanti in generale e dei turisti, connesse con l'offerta culturale dell'area. Per facilitare lo scambio fra la mobilità ordinaria e mobilità alternativa si suggerisce la predisposizione di una segnaletica che illustri opportunamente i percorsi e i punti focali che le piste ciclabili o la viabilità pedonale congiungono. (cfr. le voci <i>Segnaletica, Provvedimenti di sicurezza e Gli attraversamenti</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci"). Si consiglia di utilizzare le seguenti tipologie individuate nell'abaco: <ul style="list-style-type: none"> ▪ percorso autonomo su sede propria, ▪ itinerari ciclabili consigliati



-  Perimetrazione dell'area di progetto
-  Spazi di uso pubblico rilevate
-  Aree di trasformazione
-  Aree di riqualificazione
-  Tessuto connettivo
-  Elementi ordinatori dello spazio pubblico
-  Patrimonio edilizio presente al 1940
-  Aree sportive
-  Edifici religiosi
-  Edifici di interesse pubblico
-  Edifici scolastici
- Destinazioni di uso dei piani terra**
-  Residenza e usi connessi
-  Centro ricreativo culturale
-  Usi commerciali, direzionali e piccolo artigianato



Perimetrazione dell'area di progetto

Aree di trasformazione

Aree di riqualificazione

Fruizione

Tessuto connettivo - Luoghi di attraversamento

Luoghi di socializzazione

Sosta attrezzata

Parcheggio

Giardino

Parco urbano

Piste ciclabili

Allineamenti

Alberature presenti in prossimità dell'area (riferimenti per l'inserimento di elementi arborei)

Abete spp

Cipresso spp



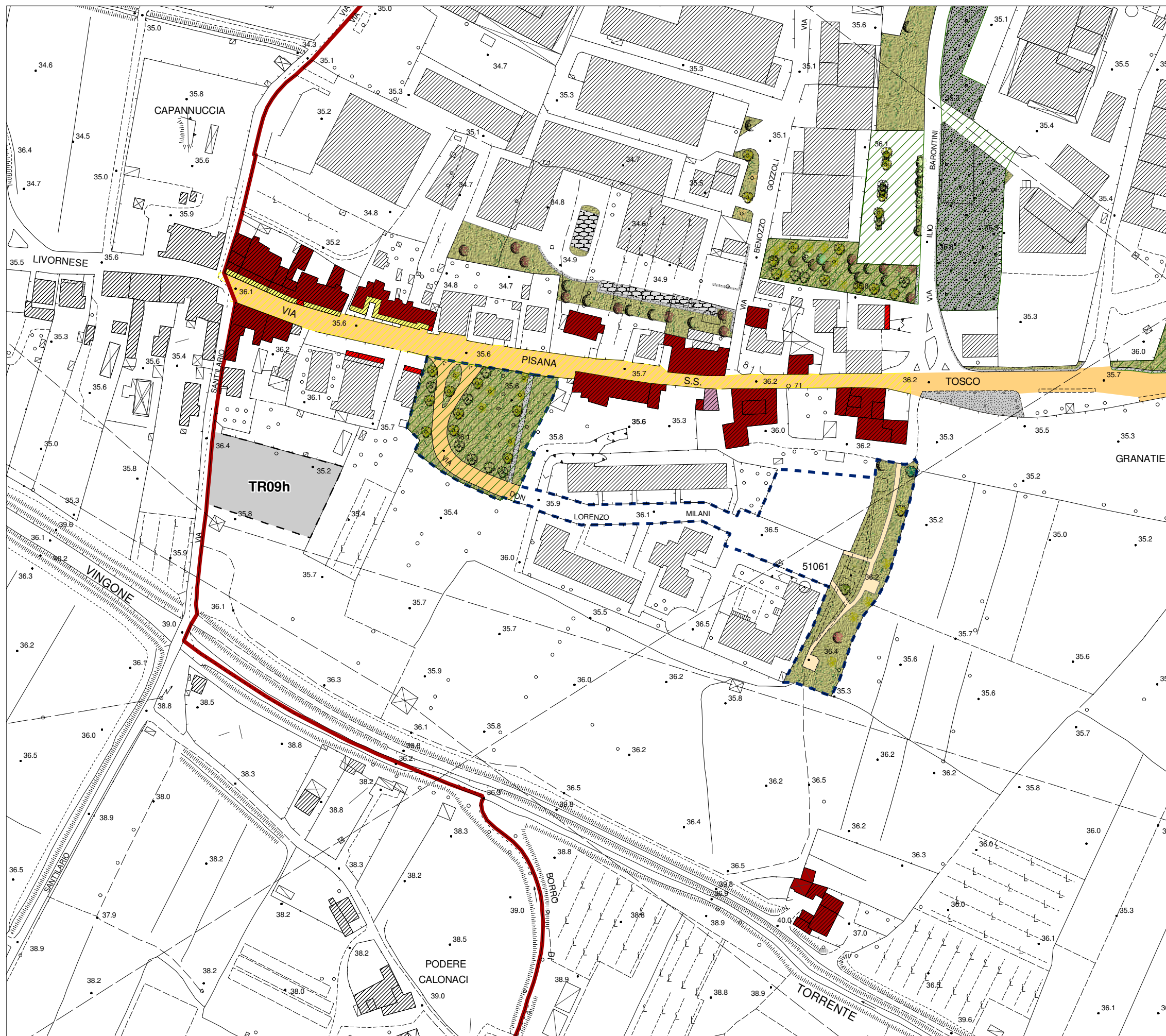
<p>SCHEDA DI INDIRIZZO PROGETTUALE DELLO SPAZIO PUBBLICO Capannuccia, via Pisana, via Lorenzo Milani e aree limitrofe</p>	<p>SP09b</p>
--	---------------------

DESCRIZIONE	<p>Capannuccia, via Pisana, via Lorenzo Milani e aree limitrofe</p> <p>L'area si sviluppa lungo via Pisana articolandosi nell'interno verso sud intorno a via Lorenzo Milani. Coincide con l'ultimo nucleo insediativo della piana, prima del confine con il comune di lastra a Signa.</p> <p>Si trova compressa all'interno di un tessuto prevalentemente industriale. È carente di servizi, di luoghi pubblici e di spazi verdi attrezzati, pur ospitando un centro ricreativo culturale.</p> <p>È sottoposta ad un carico di traffico inadeguato alla natura e all'identità del luogo.</p>
FINALITA'	<p>Il progetto deve tendere alla ricostituzione di sistema della fruizione di qualità che riconnetta e valorizzi il legame tra territorio aperto e città attraverso la riorganizzazione di questi luoghi in tal modo restituiti al beneficio della comunità.</p> <p>L'intervento di riqualificazione si pone i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ricostituire la continuità nel disegno e nella fruizione degli spazi (slarghi e strade) che costituiscono l'area di intervento; ✓ avviare un percorso di riqualificazione integrata che ricomponga, articolandone le funzioni e ridisegnandone i profili morfologici, l'area di intervento in relazione con il tessuto urbano al quale appartiene; ✓ costituire una connessione funzionale e fisica e il resto della città e in particolare con i borghi storici di San Colombano e di Badia a Settimo, a nord della piana; ✓ integrare la rete della viabilità alternativa (piste ciclabili, percorsi pedonali e linea tranviaria) all'interno di un sistema di collegamenti a scala urbana e territoriale (percorsi artistici e culturali), concentrandosi sul sistema dei borghi storici che costituisce l'identità storico insediativa di Scandicci; ✓ integrare l'uso carrabile con l'uso ciclo-pedonale riorganizzando, dove necessario, la sezione stradale; restituendo porzioni di spazio pubblico ad un uso stanziale, avvalendosi di accorgimenti nella progettazione delle piste ciclabili legati agli aspetti vegetazionali e a quelli di arredo urbano, segnalando alcuni allineamenti utili alla ricostituzione del tessuto urbano scomposto (cfr. dettaglio nelle indicazioni progettuali dell'area);
INVARIANTI STRUTTURALI	<p>Le invarianti strutturali individuate dal PS e disciplinate dal RU che hanno rilevanza e incidenza sulla costruzione delle linee progettuali dello spazio pubblico sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Patrimonio edilizio presente al 1940 (art. 59) <input checked="" type="checkbox"/> Elementi ordinatori dello spazio pubblico (art. 63)

SISTEMA DELLA FRUIZIONE	<p>Il sistema della fruizione si struttura in base alla caratterizzazione attuale dell'area di progetto ed al suo potenziale uso da parte degli abitanti.</p> <p>In particolare si elencano alcuni nodi della fruizione di qualità:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> LUOGHI DI SOCIALIZZAZIONE. L'area compresa fra via Pisana a via Lorenzo Milani. In particolare per quest'area si prevede l'organizzazione e il disegno di una piazza per la sosta stanziale e lo svolgimento di alcune attività ricreative e culturali che consentano di restituire al piccolo nucleo insediativo un centro di riferimento. Si prevede infatti l'allestimento di un ambito multifunzionale adatto ad ospitare varie iniziative che comprendano il mercato rionale o in alternativa altre attività di quartiere da realizzarsi attraverso la predisposizione di attrezzature di arredo urbano (panchine, chioschi, ecc.).</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> PARCHEGGIO. Si prevede la riorganizzazione dei parcheggi esistenti.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> LUOGHI DI ATTRAVERSAMENTO. Si individuano come luoghi di attraversamento, le porzioni di tessuto incluse nell'ambito di intervento, lungo via Pisana e via Milani, che si caratterizzano per il loro ruolo di connessione tra i luoghi di socializzazione individuati e lo spazio verde attrezzato che conclude via Milani e ospita una porzioni significativa della rete ciclabile urbana collegata ai nuclei storici della piana.</p> <p>Si prevede una fruizione di qualità legata alla riqualificazione funzionale e morfologica dell'ambito urbano nel quale si inseriscono.</p> <p>Il raggiungimento di tale obiettivo potrebbe essere realizzato anche attraverso il ridisegno delle sedi stradali e la gestione del traffico.</p>
--------------------------------	--

INDICAZIONI PROGETTUALI	PAVIMENTAZIONE	<p>E' consigliabile differenziare la pavimentazione per distinguere gli ambiti di fruizione dettagliatamente specificati nel punto precedente.</p> <p>E' necessario porre particolare attenzione alla coerenza degli interventi per gli ambiti di fruizione individuati, adottando soluzioni progettuali che garantiscano una maggiore integrazione fra diversi tipi di pavimentazioni.</p> <p>Per unificare lo spazio e permetterne un uso flessibile si consiglia inoltre di non utilizzare differenze di quota nella messa a punto del progetto.</p>
	ILLUMINAZIONE	<p>Nella scelta e nel posizionamento degli elementi illuminanti è opportuno privilegiare tipologie adeguate ai tipi di fruizione individuati precedentemente. In particolare è consigliabile orientare la progettazione verso soluzioni compatibili con un uso pedonale e ciclabile di questi spazi. (cfr. la voce <i>Attrezzature e illuminazione</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci").</p>
	VEGETAZIONE	<p>L'area di intervento si sviluppa in una zona priva di attrezzature e verde, ma a contatto con il territorio aperto. Si consiglia pertanto un utilizzo degli elementi vegetazionali limitato alla selezione di alberature particolarmente adatte ai margini stradali (come il pino, il cipresso e il frassino) per sottolineare gli allineamenti, indicati nella scheda grafica. Le stesse essenze arboree possono essere utilizzate per l'arredo della costituenda piazza e il corredo delle piste ciclabili nel giardino che si articola in testa a via Milani. La scelta di elementi arborei deve tenere conto delle tipologie di essenze presenti nel territorio aperto e di quelle rilevate in prossimità dell'area, di cui si trova ampia documentazione nei materiali conoscitivi del piano (Schedatura dei caratteri costitutivi dello spazio pubblico o di uso pubblico).</p>

INDICAZIONI PROGETTUALI	ARREDO URBANO	<p>Tenendo conto delle indicazioni progettuali precedentemente definite, si prevede il ricorso alle seguenti soluzioni:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <i>architetture leggere: chioschi, pensiline, ecc.</i> Il sistema della fruizione definito precedentemente richiede la progettazione di architetture leggere per l'allestimento e la caratterizzazione di alcuni luoghi, in particolare della piazza delimitata da via Pisana e via Milani.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <i>sedute e attrezzature.</i> Si prevede inoltre l'installazione delle tradizionali attrezzature di arredo urbano di sostegno alla fruizione di questi spazi e allo svolgimento di attività di socializzazione.</p>
	ALLINEAMENTI	<p>Al fine di rafforzare alcuni orientamenti progettuali volti alla riqualificazione funzionale e morfologica si suggerisce di accogliere le indicazioni relative agli allineamenti individuati dalle schede grafiche. Pertanto, esclusivamente con valore di orientamento, si definisce un asse di allineamento utile alla delimitazione della piazza.</p>
	MOBILITA' ALTERNATIVA E SEGNALETICA	<p>La realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili costituisce un segmento della rete della mobilità alternativa dell'area urbana e di influenza urbana e del territorio aperto.</p> <p>Rafforza la caratterizzazione del progetto dello spazio pubblico, costituendo un collegamento fra spazi verdi, centralità e linearità urbane, e sistema culturale e turistico territoriale.</p> <p>Tende a soddisfare in particolare le esigenze di un'utenza differenziata con particolare riguardo per quelle di bambini, dei ragazzi, degli abitanti.</p> <p>Per facilitare lo scambio fra la mobilità ordinaria e mobilità alternativa si suggerisce la predisposizione di una segnaletica che illustri opportunamente i percorsi e i punti focali che le piste ciclabili o la viabilità pedonale, congiungono. (cfr. le voci <i>Segnaletica, Provvedimenti di sicurezza e Gli attraversamenti</i> dell'allegato "Abaco delle indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel comune di Scandicci").</p> <p>Si consiglia di utilizzare le seguenti tipologie individuate nell'abaco:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ percorso autonomo su sede propria ▪ itinerari ciclabili consigliati ▪ striscia in bordo strada



-  Perimetrazione dell'area di progetto
-  Spazi di uso pubblico rilevate
-  Aree di trasformazione
-  Aree di riqualificazione
-  Tessuto connettivo
-  Elementi ordinatori dello spazio pubblico
-  Patrimonio edilizio presente al 1940
-  Aree sportive
-  Edifici religiosi
-  Edifici di interesse pubblico
-  Edifici scolastici
- Destinazioni di uso dei piani terra**
-  Residenza e usi connessi
-  Centro ricreativo culturale
-  Usi commerciali, direzionali e piccolo artigianato



Perimetrazione dell'area di progetto

Aree di trasformazione

Aree di riqualificazione

Fruizione

Tessuto connettivo - Luoghi di attraversamento

Luoghi di socializzazione

Sosta attrezzata

Parcheggio

Giardino

Parco urbano

Piste ciclabili

Allineamenti

Alberature presenti in prossimità dell'area (riferimenti per l'inserimento di elementi arborei)

Pino spp

Cipresso spp

Frassino spp