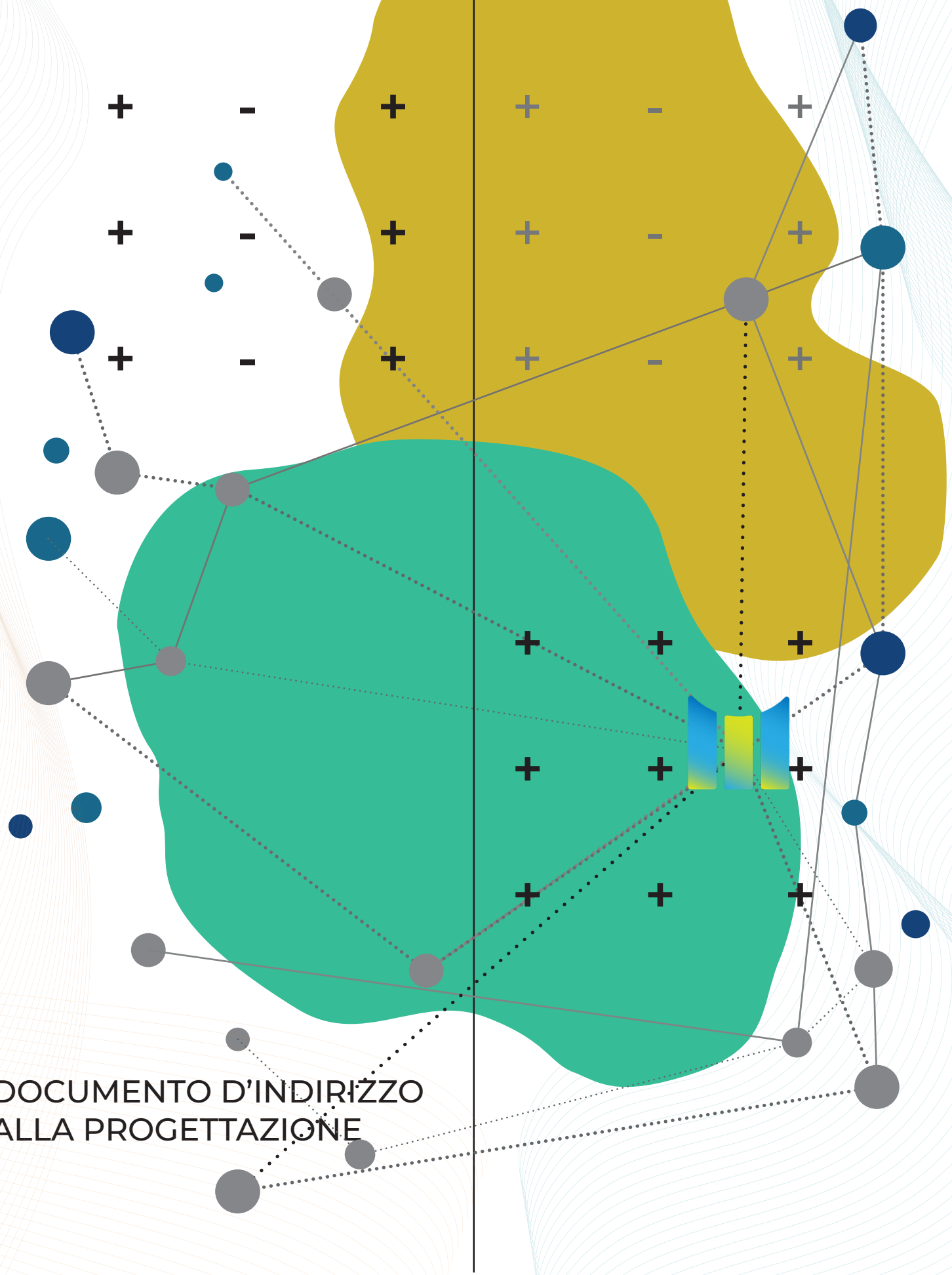


PARCO TRA I MARI

MILAZZO



DOCUMENTO D'INDIRIZZO
ALLA PROGETTAZIONE

COLOPHON



SINDACO DELLA CITTÀ DI MILAZZO

Giuseppe Midili

ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI ED URBANISTICA, AI SERVIZI E AL SERVIZIO IDRICO-INTEGRATO, VERDE PUBBLICO E ARREDO URBANO

Santi Romagnolo

DIRIGENTE DEL 6° SETTORE - 6° SERVIZIO PROGRAMMAZIONE STRATEGICA - FONDI STRUTTURALI - PNRR

Dott. Domenico Lombardo

GRUPPO DI LAVORO

Arch. Carmelo Dragà

Dott.ssa Erica Maiorana

Arch. Lucrezia Muscianisi

Dott.ssa Francesca Santangelo

CONSULENTE AREA BIM

Arch. Marco Montalbano

GRAFICA

Pasticceria Grafica

INDICE

1 PREMESSA

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E STATO DEI LUOGHI

2.1 TAV INQUADRAMENTO NEL CONTESTO URBANO

2.2 TAV PRINCIPALI INFRASTRUTTURE E INQUADRAMENTO

2.3 TAV RISCHI DI INCIDENTE RILEVANTE

3 DESCRIZIONE STORICA

4 ANALISI URBANA E PRG VIGENTE

5 PROGETTO PIAZZA MARCONI

6 OBIETTIVI GENERALI DA PERSEGUIRE ED ESIGENZE DA SODDISFARE

7 INDICAZIONI PROGETTUALI

La presente relazione è redatta ai sensi degli artt. 23 del D. Lgs. n.50/2016 e s.m.i. e dell'art. 15, commi 5 e 6 del D.P.R. n.207/2010 e costituisce il Documento Preliminare alla Progettazione ove vengono definite le Linee Guida per il “recupero e rifunzionalizzazione del sito e degli immobili denominati Ex Stazione Ferroviaria del Comune di Milazzo, individuandone criteri, modalità e tempi».

I presupposti sono desunti dalla delibera di Consiglio Comunale del 11/08/2022 che ha autorizzato l'acquisizione del compendio immobiliare denominato “PV1029 _ RIPR” ubicato in Milazzo in area di circa 27.010 mq confinante con via Acquevole con Piazza Guglielmo Marconi e con via Ciantro, di proprietà della rete ferroviaria italiana; sussistendo un particolare e forte interesse pubblico in considerazione dell'unicità dell'area costituente un polmone verde situato in area del centro ad elevata densità abitativa.

Il presente documento interviene in una fase propedeutica alla definizione dei successivi livelli di progettazione previsti dal D. Lgs. 50/2016, al fine di supportare con i dati raccolti durante il processo l'elaborazione di proposte alternative relativamente al riassetto urbanistico (nuove funzioni) e alla qualità paesaggistica - architettonica del sito inserito nell'intero contesto urbano della Città di Milazzo.

Inquadramento territoriale e stato dei luoghi

L'area oggetto del concorso, che diverrà il futuro **Parco tra i Mari**, è un'area dall'importante stratificazione storica, urbana e sociale della Città di Milazzo.

Posta tra il centro cittadino e l'inizio dell'area periferica, ha visto negli anni molte delle trasformazioni della penisola marmertina.

Nello specifico, l'area, si trova nella zona sud est della città, a circa 800 mt dall'ingresso del porto e 500 mt dall'uscita dell'Asse Viario denominata "Piazza Marconi".

Nella sua totalità misura circa 27.000 mq ed è caratterizzata dalla presenza della "vecchia stazione" in attività fino al 1991 quando il tracciato ferroviario e la sua fermata è stato spostata nella parte sud, e più periferica, della città.

L'edificio della vecchia stazione, che misura 72 mt per 18 mt circa, si presenta oggi abbandonato e fatiscente, si affaccia ad est sulla **Piazza Guglielmo Marconi** e ad ovest sul vecchio tracciato ferroviario e su un'edificio residenziale, costruito sulle fondamenta dell'ex centralina della stazione. E' composto da tre corpi di fabbrica a diverse elevazioni separati tra loro da dei passaggi che servivano per far transitare i passeggeri più rapidamente dai binari all'esterno della stazione.

L'area adiacente, oggetto anch'essa del concorso ospita oggi un parcheggio per autobus e automobili, utilizzato particolarmente in estate per il flusso di turisti che, attraversando Milazzo, si reca alle Isole Eolie.

L'importanza del nodo vuole essere uno dei punti fondamentali del nuovo progetto, come collegamento visivo e percettivo sia tra le diverse funzioni esistenti e future, sia tra le diverse zone vicine.

Il Parco romperà, di fatto, la divisione netta tra due quartieri della città, Ciantro e Acqueviola, favorendone i diversi collegamenti che attraverso quest'operazione verranno creati.

La zona, nella sua totalità, si presenta oggi in stato di abbandono e caratterizzato dalla presenza di vegetazione varia e incolta.



Uno dei passaggi tra i diversi corpi di fabbrica dell'ex stazione e tra l'esterno e l'interno della stessa.



Vista e indicazione dell'area oggetto del concorso, in una ripresa attraverso il drone.

Inquadramento nel contesto urbano

3



Area Marina Protetta di
Capo Milazzo

Capo Milazzo

Borgo Antico e Castello

Centro Città e Porto

Area di Connessione e
Zona Industriale

Piana e
Zona Commerciale

Principali infrastrutture e inquadramento



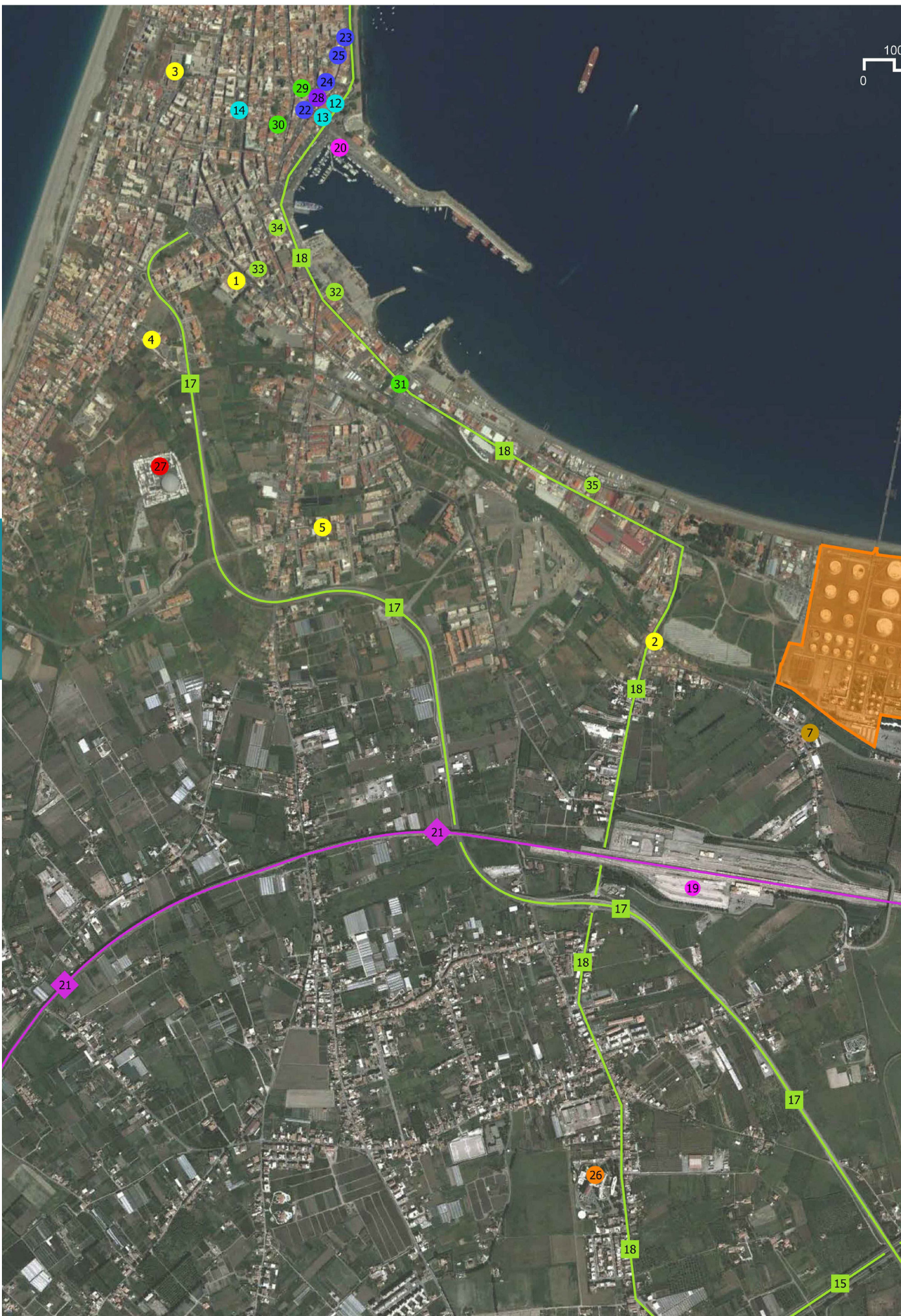
- Legenda
- 📍 Area di progetto
 - Uscita Autostrada E90/A20
 - Stazione Ferroviaria
 - - - Tracciato Ferroviario
 - - - Autostrada A20
 - - - Asse Viario
 - - - SP 72
 - - - SS 113

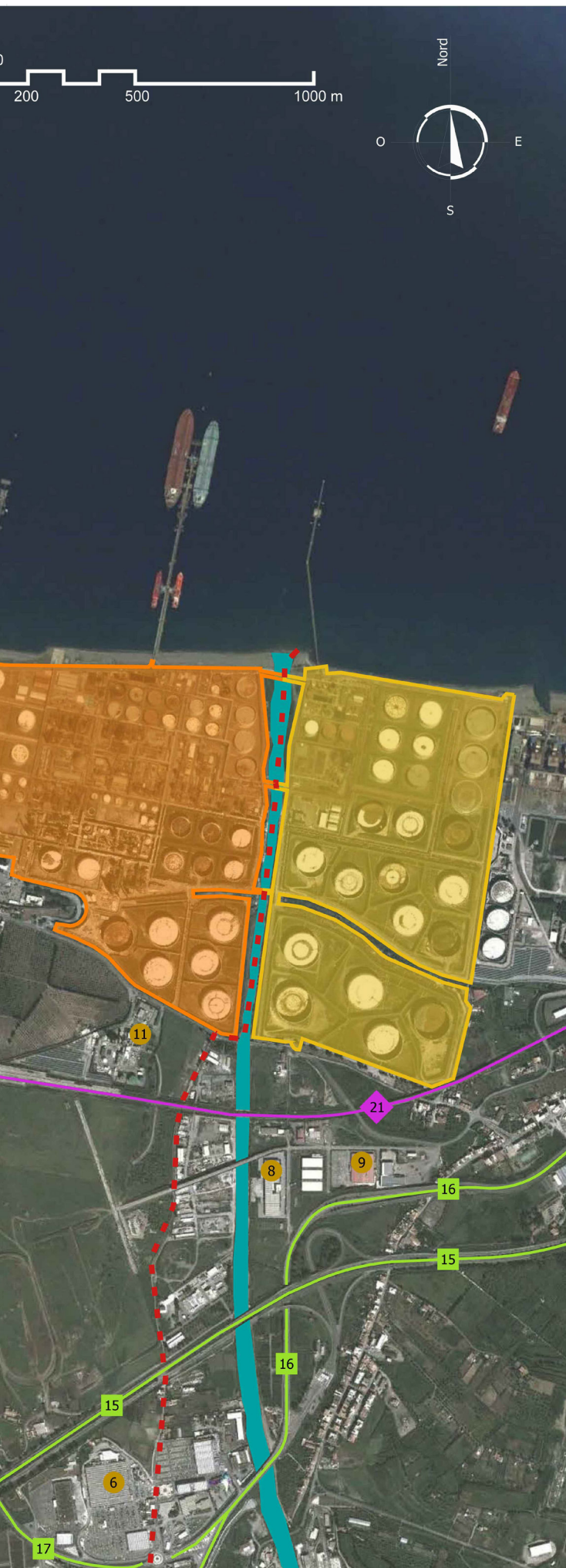


- Legenda
- 📍 Area di progetto
 - - - Delimitazione area
 - - - Area ex Montecatini
 - - - Piazza Marconi

RISCHI DI INCIDENTE
RILEVANTE _ anno 2016

5





LEGENDA

- RAFFINERIA DI MILAZZO S.C.p.A.
Porzione sul territorio del Comune di Milazzo
- RAFFINERIA DI MILAZZO S.C.p.A.
Porzione sul territorio del Comune di San Filippo del Mela

- CONFINE COMUNALE
- FIUME MELA

ELEMENTI VULNERABILI

SCUOLE ●

- 1 ISTITUTO TECNICO MILAZZO "LEONARDO DA VINCI"
- 2 ISTITUTO ISTRUZIONE SECONDARIA SUPERIORE MILAZZO
- 3 I.T.T.S. "ETTORE MAJORANA"
- 4 SCUOLA DELL'INFANZIA E PRIMARIA "DOMENICO PIRAINO"
- 5 SCUOLA PRIMARIA E SECONDARIA "BARONELLO-ZIRILLI"

ATTIVITA' COMMERCIALI E INDUSTRIALI ●

- 6 PARCO COMMERCIALE COROLLA
- 7 HARD DISCOUNT
- 8 SISA
- 9 CARREFOUR
- 10 CENTRALE ENEL
- 11 TERMICA MILAZZO - CENTRALE COGENERAZIONE

EDIFICI PUBBLICI ●

- 12 POLIZIA DI STATO
- 13 MUNICIPIO
- 14 GUARDIA DI FINANZA

STRADE ■

- 15 AUTOSTRADA E90 MESSINA - PALERMO
- 16 STRADA STATALE SS113 STRADA SETTENTRIONALE SICULA
- 17 STRADA PROVINCIALE SP 68 MILAZZO - ASSE VIARIO
- 18 STRADA PROVINCIALE SP 72 PORTO MILAZZO - MILAZZO

STAZIONI FERROVIARIE - PORTI ●

- 19 STAZIONE FERROVIARIA DI MILAZZO
- 20 PORTO SANTA MARIA MAGGIORE

LINEE FERROVIARIE ◆

- 21 LINEA FERROVIARIA PALERMO - MESSINA

CHIESE - MONUMENTI STORICI ●

- 22 CHIESA DEL CARMINE
- 23 CHIESA SAN GIACOMO
- 24 PALAZZO DEI MARCHESI PROTO
- 25 PALAZZO D'AMICO

OSPEDALI ●

- 26 OSPEDALE GENERALE DI MILAZZO

IMPIANTI SPORTIVI ●

- 27 PALAZZETTO DELLO SPORT

CINEMA ●

- 28 CINEMA LIGA

HOTEL ●

- 29 HOTEL "MEDICI"
- 30 HOTEL PALACE "LA CHICCA"
- 31 HOTEL PALACE "SILVANETTA"
- 32 HOTEL "LA BUSSOLA"
- 33 HOTEL "SAN MICHELE"
- 34 HOTEL "PETIT"
- 35 HOTEL "MILAZZO"

L'analisi e lo studio del materiale storico riferito ai luoghi di progetto ha definito l'area della Piazza Stazione un luogo rappresentativo della città di Milazzo, un luogo di forte identificazione sociale in cui sia il residente che il viaggiatore riversavano un forte senso di appartenenza.

Costruito alla fine dell'ottocento, lo scalo ferroviario, voluto fortemente dall'amministrazione di allora, venne posizionato vicino al porto per permettere all'allora economia milazzese di crescere sia per l'attività commerciale e per l'importazione sia per l'esportazione dei prodotti.

In qualità di stazione era un luogo di arrivo, partenza e scambio. Grazie ai collegamenti anche commerciali con le Isole Eolie e con i piccoli centri vicini della Piana aveva un ruolo centrale per tutto l'hinterland.

Un esempio era il trasporto del Limonio che partendo, dalle Isole e Milazzo, arrivava nella piana e Terme Vigliatore dove già a fine del XIX secolo vi erano delle industrie molto sviluppate nella lavorazione di agrumi e fiori, dai quali si ricavano fragranze e essenze.

Negli stessi anni della costruzione dell'ex stazione, proprio per l'impulso che questa aveva dato al territorio, sorse anche nell'area adiacente, l'ex Montacatini, stabilimento realizzato dalla Colla e Concimi di Roma.

Dopo la seconda Guerra Mondiale, durante la quale venne distrutta e poi ricostruita, la fermata ferroviaria di Milazzo divenne fondamentale per la scolarizzazione della zona, avendo la città mamertina l'unica scuola media dopo Villafranca.

Successivamente grazie alla pulsione turistica a cavallo tra gli anni 70 e 80 divenne un nodo fondamentale, anche per raggiungere le vicine Isole Eolie.

L'edificio che rappresentava quest'area, un esempio di architettura dalle linee **Liberty**, era considerata un'architettura ben calata nel contesto urbano e restituiva la sensazione di un esempio di cura e di bellezza.

La stazione ferroviaria entrata in servizio il 20 agosto 1890, disponeva di un fabbricato viaggiatori e di quattro binari passanti, concluse la sua attività nel 1991 con l'ultimo passaggio dei treni determinando la chiusura dell'edificio ed il suo abbandono.

La presenza del vecchio manufatto, oggi in precario stato di mantenimento, pur costituendo una presenza mai sopita del ruolo urbano che tali edifici rivestivano, ha determinato negli anni passati uno scarso interesse urbanistico oltre che una disattenta gestione delle potenzialità che tale edificio poteva rappresentare per il contesto urbano di riferimento.

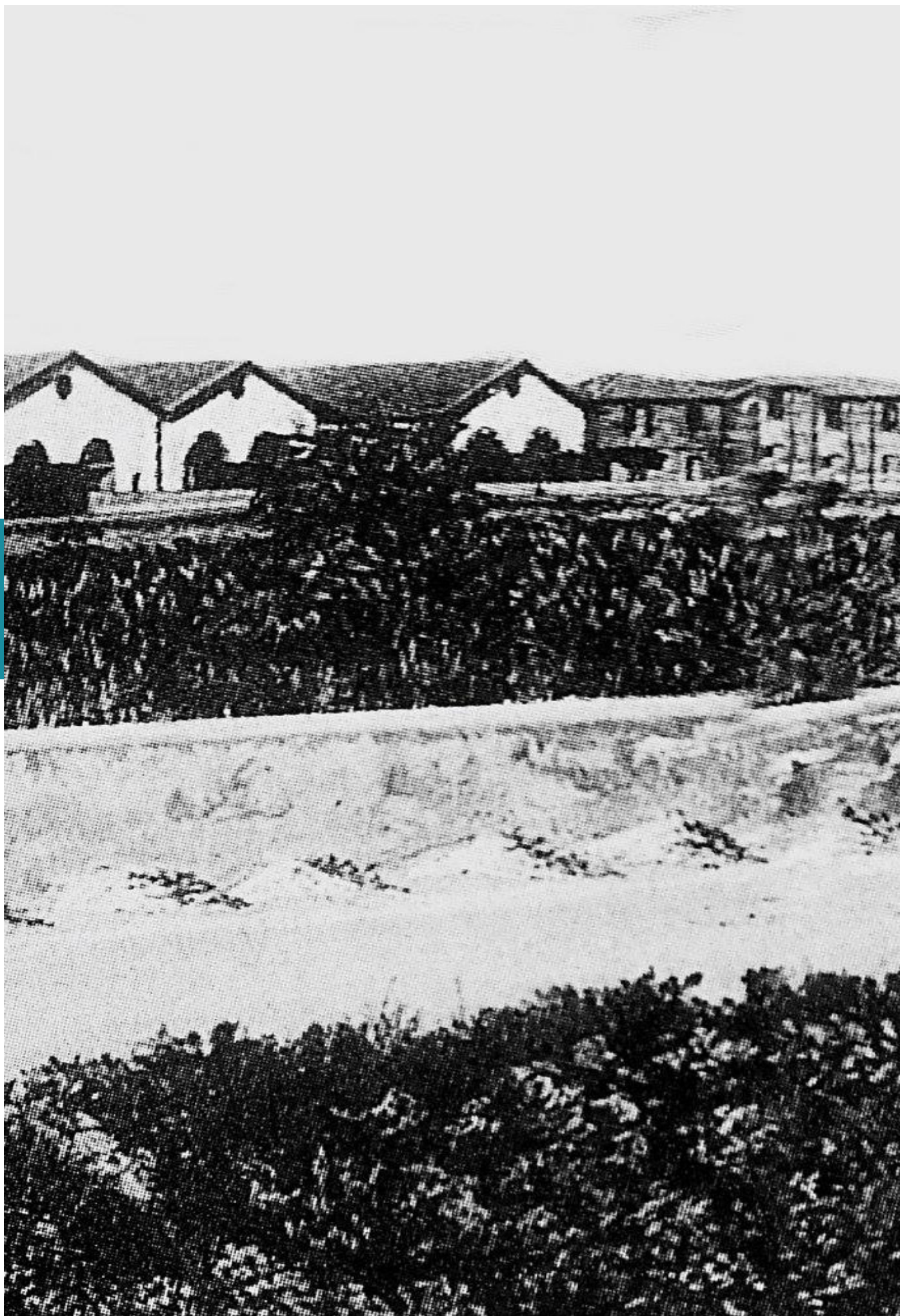


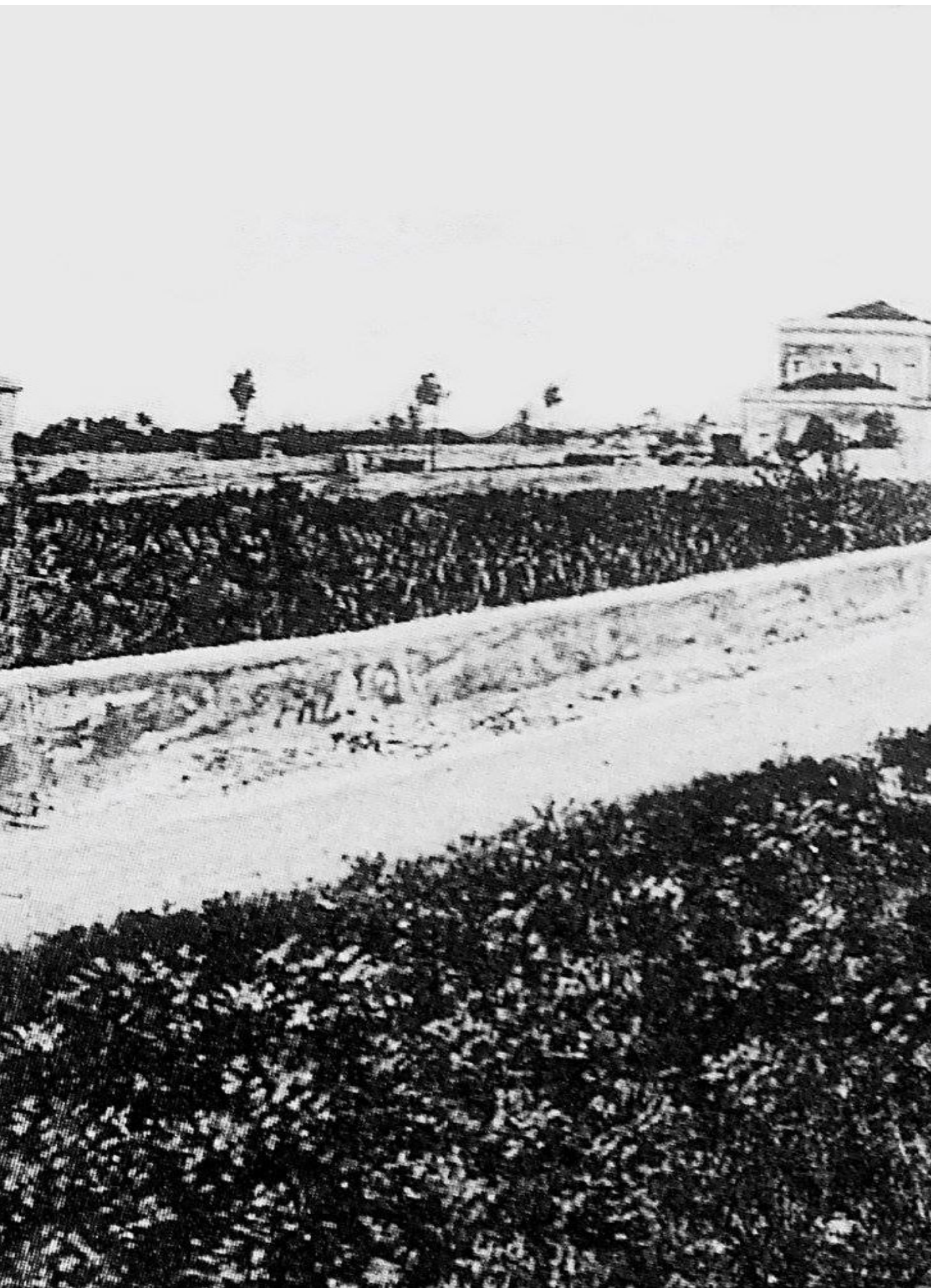
Dettaglio della pensilina in stile Liberty, come si presenta oggi.

1
FOTO STORICHE DELLA
STAZIONE VECCHIA



**LA STAZIONE VECCHIA E
L'AREA EX MONTECATINI**





L'area di concorso comprende diverse destinazioni nello strumento urbanistico comunale attualmente in vigore (PRG 1993, si veda immagine accanto).

L'edificio della vecchia stazione e il suo diretto intorno ricadono in ambito di SP verde attrezzato, il nucleo centrale, che costituisce peraltro la maggiore superficie d'intervento, è interessato da SP finalizzata a parcheggio e infine la porzione ubicata a sud/est rientra in zto "D3" ovvero zona produttiva.

Detta zonizzazione è scandita da viabilità di progetto, ma ad oggi non realizzata.

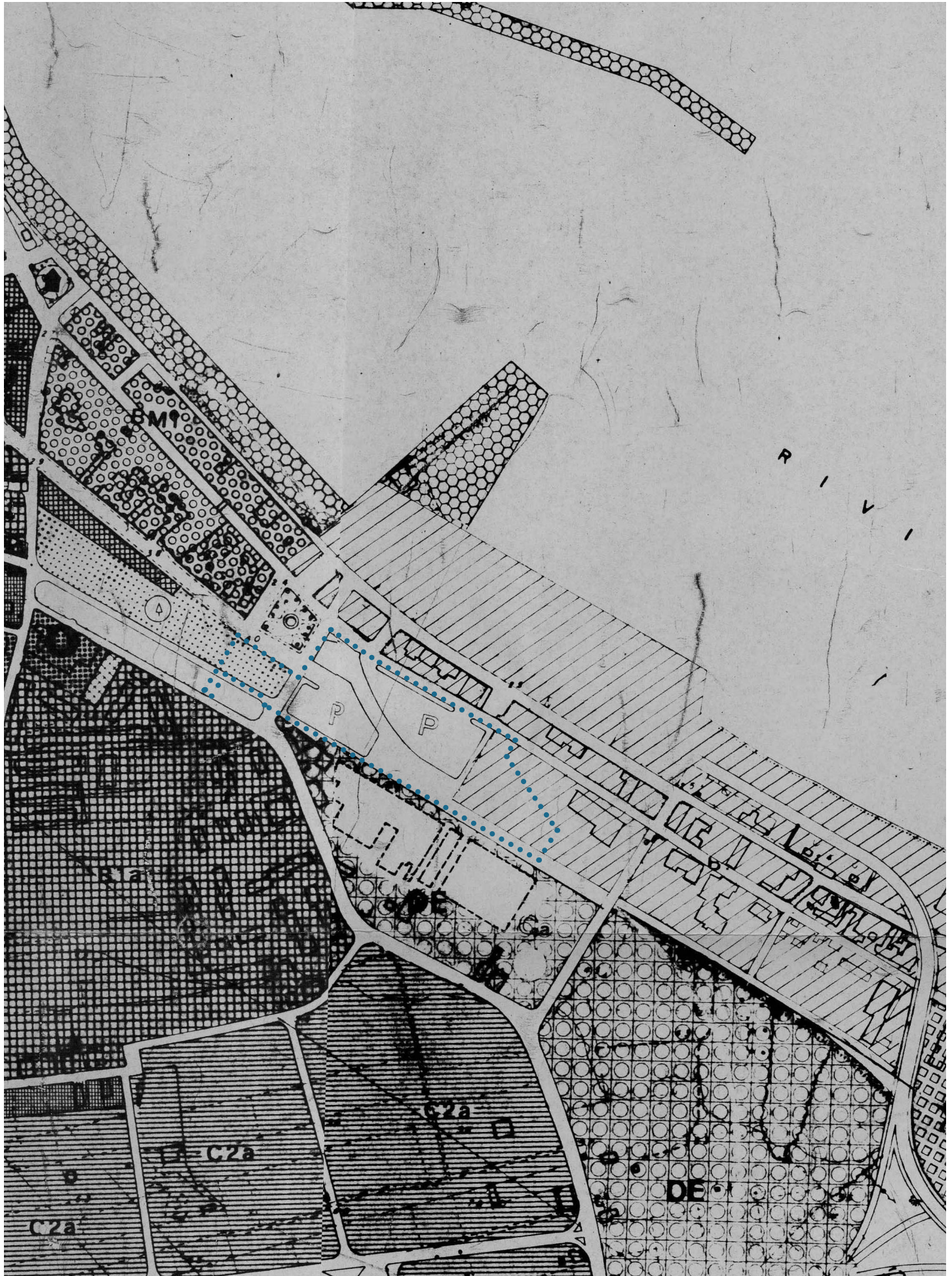
Premessa la vigenza del PRG nonostante la sua vetustà, nonché il reale stato dei luoghi ad oggi, si fa menzione dell'evoluzione della pianificazione comunale in ordine allo Schema di Massima del PRG (SDM 2004, si veda allegato xxx) per una migliore conoscenza da porre a base del concorso.

L'area di progetto in questione, nella previsione di aggiornamento dello strumento urbanistico locale datata 2004 subisce sensibili modifiche, pur mantenendo eguale vocazione collettiva e di servizi pubblici.

L'edificio della vecchia stazione ferroviaria e l'immediato intorno permangono in zona soggetta a servizi pubblici quali verde attrezzato di progetto; il menzionato nucleo baricentrico all'area di che trattasi, ad ora indicato a servizi pubblici quali parcheggi, viene suddiviso in due zone: la superficie destinata a parcheggio viene ridotta in favore di una fascia, invece, deputata a verde - che coincide con la sede dei binari ferroviari dismessi - direttamente prospiciente l'area della ex Montecatini. Infine, la porzione ricadente in zto "D3" viene mutata in SP parcheggio, atto dovuto verosimilmente alla compensazione dell'area testé citata sottratta per essere indirizzata a verde. Catastalmente il lotto si suddivide in otto particelle facenti parte del FG.6 hanno numero: 2610, 2403, 2498, 2500, 2609, 424, 182 e 974.

Ciò detto, l'Amministrazione comunale è in fase di revisione e approvazione del nuovo Piano Regolatore Generale - al momento in fase di redazione, pertanto questa zona subirà delle modifiche in termini di pianificazione e destinazione d'uso, per le quali si rimanda all'ultimo paragrafo di codesto documento.

**STRALCIO PRG
VIGENTE DELL'AREA**



0 75 150 m



PIAZZA MARCONI IL NUOVO PROGETTO

La Piazza Guglielmo Marconi, prospiciente la Vecchia Stazione ferroviaria di Milazzo, è situata in una importante zona di congiunzione tra il porto e il centro cittadino, e tra quest'ultimo e i quartieri della piana.

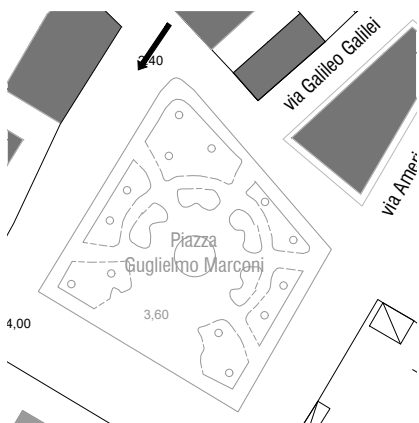
A partire dal 28 novembre 1991, data del passaggio dell'ultimo treno, tanto l'edificio quanto la Piazza della Vecchia Stazione, cominciarono a subire un lento e costante processo di abbandono e conseguente degrado.

Il giardino all'italiana con siepi e arbusti che avrebbero dovuto caratterizzare le aiuole geometriche che costituiscono il disegno della piazza, ha con il tempo lasciato il posto a un'area contraddistinta da una vegetazione disomogenea, ben lontana dagli schemi originari e in contrasto con le caratteristiche del luogo.

La piazza, a seguito dell'abbandono della Vecchia Stazione, non ha più costituito un vero e proprio luogo di aggregazione e risulta oggi scarsamente frequentata dalla cittadinanza.

È caratterizzata dalla presenza di alberature ad alto fusto, che hanno nel tempo provocato diversi danni alla pavimentazione del piazzale e costituiscono in alcuni casi pericoli ancora più seri, basti pensare al recente sradicamento causato dal forte vento di uno dei grandi pini presenti nel perimetro della piazza. Nonostante il piazzale non sia più vissuto come un tempo, è comunque bene tenere in considerazione che trovandosi in una zona di collegamento tra il centro e la periferia, le strade attorno ad esso sono caratterizzate da un discreto flusso veicolare.

I "Lavori di Riqualificazione della Piazza Marconi", si inseriscono all'interno di un insieme di opere di riqualificazione e rigenerazione urbana di cui fa parte anche il nuovo **Parco tra i Mari**, oggetto del concorso, finalizzate a interventi preordinati al riuso e alla rifunzionalizzazione di aree pubbliche.



Planimetria dell'esistente



Con il progetto di Piazza Marconi si intende dare un nuovo volto a un luogo caratterizzato attualmente dal degrado, dall'abbandono e dal disinteresse collettivo. Seguendo gli standard previsti dalla nuova generazione del restyling di piazze e aree pubbliche, l'obiettivo è quello di trasformare la piazza in un moderno e tecnologico luogo di aggregazione. La progettazione ha tenuto conto delle trasformazioni che hanno determinato nel tempo l'aspetto attuale della Piazza, soprattutto dopo il bombardamento avvenuto durante la Seconda Guerra Mondiale e la conseguente ricostruzione.



Foto storica della fontana di Piazza Marconi e del fronte della Stazione Vecchia, dopo la ricostruzione a seguito della Seconda Guerra Mondiale.

La nuova progettazione tiene conto dei segni, della collocazione e dell'importanza a livello sociale e collettivo che ha avuto in qualità di spazio pubblico Piazza Marconi, e ne trasforma e ridisegna le caratteristiche in un'ottica contemporanea volta soprattutto al futuro.

Non è da sottovalutare la funzione del filtro verde posto tra la piazza e la trafficata via XX Luglio, che nelle previsioni progettuali viene accentuato, proprio per evitare l'interferenza tra il traffico veicolare e le attività della piazza.

Il marciapiede sul lato nord-est, che ha da sempre ospitato una importante fermata per il trasporto pubblico locale ed extracittadino, manterrà tale funzione e sarà impreziosito da vasche con giochi d'acqua, riprendendo idealmente un altro degli elementi che nel passato hanno caratterizzato la piazza, ovvero la fontana circolare posta al centro del disegno della piazza.

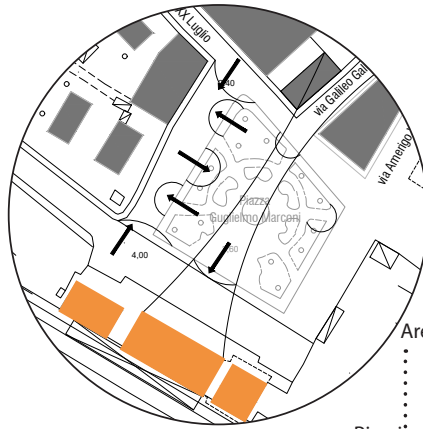
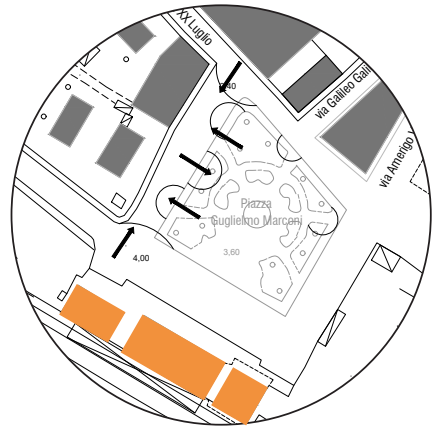
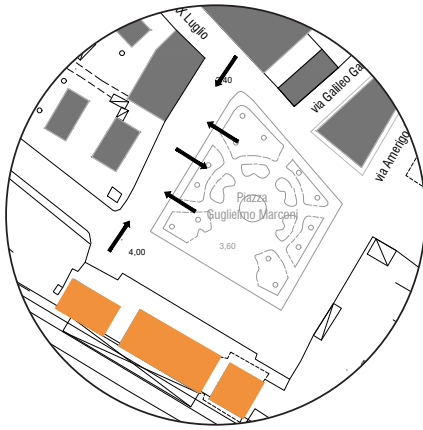
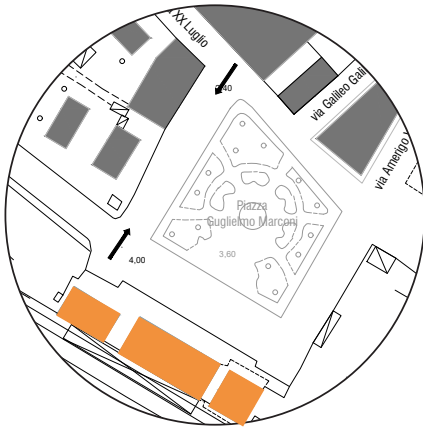
Al centro della piazza, proprio dove si trova la fontana, troverà posto un altro segno distintivo: una "mezzaluna" che lascia la straccia del passato, indica la suddivisione delle funzioni della piazza e si trasforma in corpo luminoso.

Il progetto prevede una integrazione nel disegno della superficie della piazza, con conseguente interdizione al passaggio dei veicoli, del tratto di strada che collega via XX Luglio a via Alcide de Gasperi. In corrispondenza dell'attuale sede stradale, è previsto un vero e proprio salotto urbano, tecnologico e versatile, in grado di offrire tanto di momenti di relax, quanto di ospitare altre tipologie di iniziative, in modo da rispondere alle esigenze attuali ma soprattutto a quelle del lungo periodo e delle generazioni future. Gli spazi e il programma funzionale sono pensati per favorire la continuità d'uso nelle diverse ore del giorno e della notte, individuando zone utili ai bambini, ai giovani e agli anziani nella quotidianità e in occasione di mercatini, sagre, feste.

In riferimento agli obiettivi architettonici, tecnologici ed ecologici, è previsto l'utilizzo di una tipologia di pavimentazione drenante, al fine di non impattare negativamente sul consumo di suolo e garantire una corretta gestione delle acque piovane, ma anche il ricorso a sistemi di illuminazione pubblica a basso consumo e in grado di garantire l'autosufficienza energetica della piazza, con l'installazione di sistemi di produzione e accumulo, quali ad esempio gli "alberi del vento".



Planimetria di progetto



Area libera dinamica
Sport/eventi/manifestazioni/fiere

Sosta scooter e biciclette

Pensilina fermata autobus

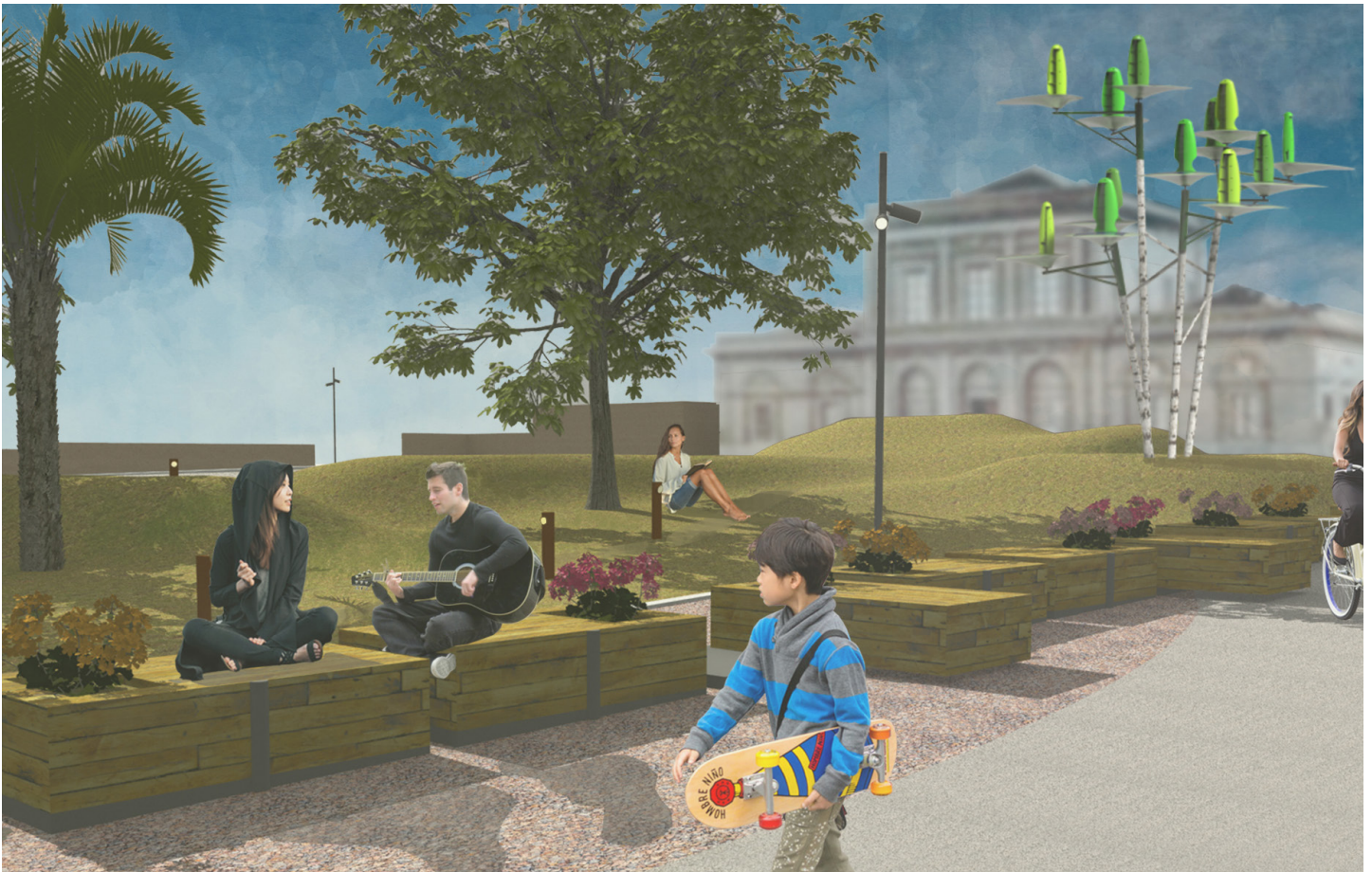
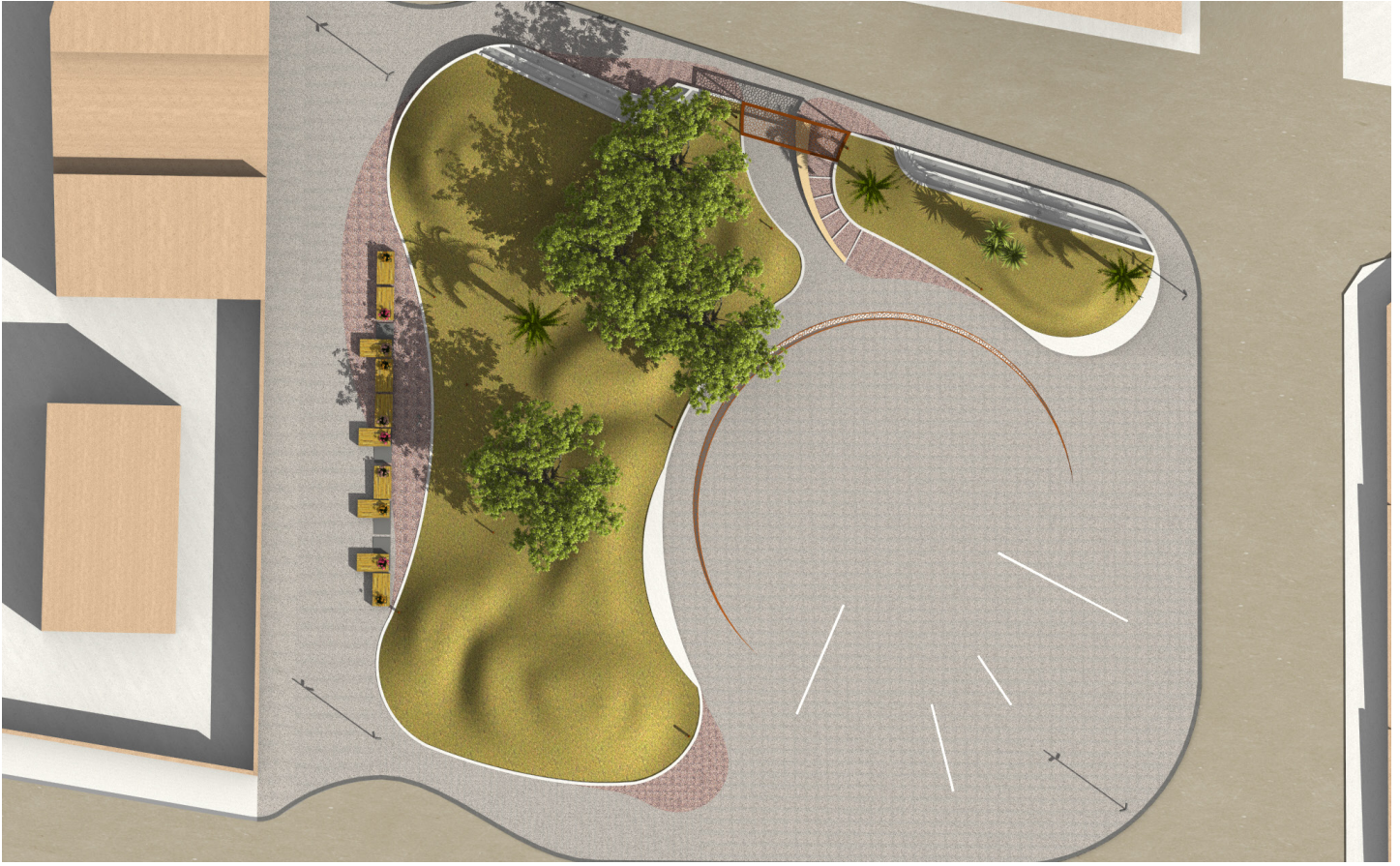
Area sedute spostabili

Area Parco Cani

Fontane d'acqua

Ricarica scooter e bici elettriche





OBIETTIVI GENERALI

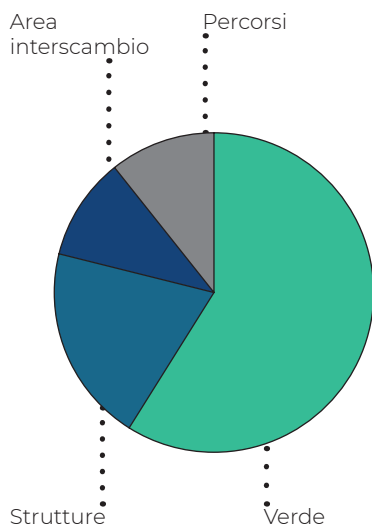


Grafico percentuali destinazione superficie

La proposta progettuale dell'area, nella sua estensione e complessità, dovrà rispondere a diverse esigenze quanto sociali quanto urbane.

Un nuovo parco, pensato al modo della scuola spagnola che ospiti al suo interno spazi di socialità, al chiuso e all'aperto, sviluppo commerciale di tipo circolare (dal produttore al consumatore), spazi e aree dedicate allo sport ed al benessere della persona ed un area con la doppia funzione di nodo intermodale funzionale al nuovo sviluppo di mobilità e di parcheggio.

La parte a verde, che indicativamente non dovrà essere inferiore al sessanta per cento della superficie totale, dovrà ospitare essenze arboree, tappezzanti, alberature autoctone e mediterranee, con la previsione di uno sviluppo il più naturale possibile, in linea con le direttive sul verde pubblico dei CAM.

I percorsi interni e perimetrali al parco dovranno essere pensati per tutta la tipologia di utenti e permeabili e potranno prevedere anche percorsi sportivi.

Le nuove strutture, sia ricettive e commerciali sia dedicate ai servizi, dovranno essere pensate in modo da rispondere all'esigenza tecnologica e compositiva, comunque in linea con le direttive dei CAM e di sviluppo futuro.

La superficie destinata risulta il 10% che può svilupparsi in elevazione attraverso l'aumento della cubatura.

Alle nuove strutture si affiancherà il recupero, strutturale e tecnologico, degli edifici dell'ex stazione che, sviluppandosi come quinta della nuova Piazza Guglielmo Marconi, sarà la prima presentazione verso il centro urbano e l'ingresso alla città per chi utilizzerà in nodo intermodale.

Da stazione, non luogo per eccellenza, a luogo di scambio effettivo, di convivialità e socialità.

Lo sviluppo dell'intera area dovrà rispettare una linea compositiva e configurativa unica, in armonia tra le diverse funzioni e i differenti spazi.

Un luogo contemporaneo, nella più alta eccezione del termine, in cui la divisione classica della giornata in 8 ore, già obsoleta, non esista più.

La superficie dovrà essere suddivisa, in maniera indicativa, in:

- 60% di area a verde;
- 20% per l'area di interscambio;
- 10% per le strutture;
- 10% per i percorsi.

Il nodo di interscambio, individuato a sud-est o a nord-est del lotto potrà sviluppare in elevazione la parte di parcheggio, in modo da tenere libero il piano terra utilizzabile come un vero punto di connessioni e di scambio per chi arriva a Milazzo dalla stazione ferroviaria e per chi arriva in automobile dall'autostrada A20.

Le indicazioni e definizioni della parte energetica dovranno riguardare tutta l'area, hub e parcheggio incluso, per rendere del tutto autosufficiente e sostenibile il nuovo Parco.

L'Amministrazione comunale e gli uffici tecnici stanno, nel periodo in cui il presente testo viene scritto, lavorando al nuovo Piano Regolatore Generale.

Attraverso il nuovo strumento è stato individuato un nuovo collegamento, pubblico, che dalla stazione ferroviaria arrivi alla vecchia stazione presente nell'area di progetto.

Tale collegamento servirà a diminuire la distanza tra il centro cittadino e la stazione e per facilitare i collegamenti turistici nonché di tutte quelle persone che per motivi di studio e/o lavoro utilizzano il treno come mezzo di spostamento.

La prospettiva dell'Amministrazione comunale è quella di commutare le zone "servizi pubblici" rientranti nel novero degli standard urbanistici ex DM 1444/1968, nonché quelle produttive attuali, in area "F" ovvero di zone destinate ad attrezzature e servizi di interesse urbano e territoriale, con indice di fabbricabilità pari a 1,5 mc/mq, riallocando quindi i suddetti standard in area urbana con maggiore necessità e/o carenza, in zone strategiche della città.

In questa cornice pianificatoria, il progetto da avanzarsi dovrà ugualmente fornire una chiara indicazione delle specifiche zonizzazioni oggetto di concorso, ma avrà un grado di libertà propositiva non strettamente legata al quadro urbanistico attuale. La proposta che risulterà vincitrice potrà attuarsi nell'ampia prospettiva della nuova annunciata zonizzazione "F" del redigendo PRG, ovvero sottoporsi a procedura di **variante urbanistica semplificata** necessaria per la conformità urbanistica alla pianificazione vigente, qualora sussistesse ancora in fase di appalto l'attuale PRG con la relativa zonizzazione anzidetta. Ciò vorrà dire in sintesi che, a concorso concluso, secondo le esigenze dell'operatore e della stazione appaltante, il Piano Urbanistico potrà essere modificato - nel rispetto delle modalità e dei termini di legge - limitatamente all'area di progetto di concorso consentendo, così, la piena attuazione del progetto vincitore di concorso e degli interessi pubblici che porta con sé.



Gli obiettivi del progetto dovranno essere perseguiti mediante il rispetto dei seguenti criteri:

- Sostenibilità ambientale da ricercare attraverso l'adozione di tecnologie innovative finalizzate all'ottenimento dell'autonomia energetica delle singole componenti della soluzione progettuale proposta, con particolare riferimento a soluzioni mirate al generale contenimento dei consumi energetici anche con l'eventuale ricorso a fonti rinnovabili nonché all'adozione di tecnologie impiantistiche a risparmio energetico;
- Qualità e originalità della soluzione proposta con particolare attenzione alla riconoscibilità e innovazione delle soluzioni architettoniche, dei materiali, delle finiture, dell'illuminazione e delle sistemazioni esterne;
- Chiarezza ed esaustività nella rappresentazione progettuale;
- Utilizzo di materiali in tutto o in parte riciclati, naturali e/o rigenerabili, anche di provenienza locale in modo da ridurre i trasporti;
- Manutenibilità, durabilità, particolarità di materiali e componenti e controllabilità delle prestazioni nel tempo e per tutto il ciclo di vita dell'opera, con particolare riferimento a soluzioni mirate all'ottenimento dell'economicità della gestione e della manutenzione;
- Sostenibilità in termini di risparmio energetico ed idrico e riduzione delle emissioni di CO₂;
- Incrementare e valorizzare il patrimonio del verde pubblico, considerando i noti e importanti benefici sulla salute umana e sull'ambiente, mediante un approccio sistematico, integrato ed innovativo alla gestione del verde intesa sia come manutenzione dell'esistente e sua valorizzazione e sia come realizzazione del nuovo, applicando una logica di sistema con una visione olistica proiettata sul lungo termine piuttosto che mirata all'immediato e alla gestione delle emergenze.



Foto dell'area con vista l'ex Montecatini

