

06/10/2023

RELAZIONE TECNICA INTEGRATA

(Progetto Unitario per la realizzazione di area attrezzata per autocaravan)

Ubicazione:

Comune di Scandicci (FI)

Via Dell'Unità d'Italia

Località Ponte di Formicola

Tecnico:

Dott. Arch. Filippo Bacci

INDICE

	Pag.
INDICE	1
INTRODUZIONE	3
PREMESSA	4
Parte I	
RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA	5
1- INQUADRAMENTO DELL'AREA DI INTERVENTO	5
1.1- <u>Ubicazione area di intervento</u>	5
1.2- <u>Inquadramento catastale</u>	6
1.3- <u>Inquadramento urbanistico</u>	7
2- ANALISI DELL'AREA E DEL CONTESTO URBANO	10
2.1- <u>Analisi dell'area di intervento (cenni storici e stato attuale)</u>	10
2.2- <u>Analisi del contesto territoriale e paesaggistico</u>	11
3- ANALISI DEL PROGETTO	14
3.1- <u>Inquadramento dell'intervento</u>	14
3.2- <u>Analisi storico-tipologica dell'intervento e delle sue componenti sostanziali: il viaggio, i mezzi di trasporto, i luoghi dell'accoglienza</u>	15
3.2.1 <u>La cultura del viaggio</u>	15
3.2.2 <u>Il modo di viaggiare – I mezzi di trasporto</u>	17
3.2.3 <u>I luoghi dell'accoglienza</u>	18
3.3- <u>Linee guida e descrizione delle opere di progetto</u>	24
3.3.1 <u>Descrizione delle opere di progetto a carattere generale</u>	24
3.3.2 <u>Descrizione delle opere di progetto a carattere particolare</u>	25

Parte II
RELAZIONE DI INSERIMENTO
PAESAGGISTICO 33

4- VALUTAZIONE DI IMPATTO PAESAGGISTICO	33
4.1- <u>Analisi dei livelli di tutela - Sistema dei vincoli</u>	33
4.2- <u>Analisi di impatto progettuale e di compatibilità paesaggistica</u>	37
4.2.1 <i>Aspetto idrogeolomorfologico</i>	37
4.2.2 <i>Struttura ecosistemica/ambientale</i>	38
4.2.3 <i>Struttura antropica</i>	38
4.2.4 <i>Gli elementi della percezione</i>	39
4.3 - <u>Conclusioni</u>	40

Parte III
RELAZIONE SUGLI ASPETTI AMBIENTALI 41

5- VALUTAZIONE DI IMPATTO PAESAGGISTICO	41
5.1- <u>Valutazione previsionale di clima acustico</u>	41
5.2- <u>Approvvigionamento idrico</u>	42
5.3- <u>Smaltimento acque reflue</u>	44
5.4- <u>Risparmio energetico e utilizzo di fonti di energia rinnovabili</u>	44
5.5- <u>Gestione dei rifiuti</u>	45
5.6- <u>Contenimento dell'inquinamento acustico</u>	46
5.7- <u>Tutela idraulica</u>	46

Allegati:

A.1- RELAZIONE GEOLOGICA	
A.2- RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA	
A.3- PARERE PREVENTIVO POLIZIA MUNICIPALE	
A.3.1- <u>Tav. 1 – Inquadramento generale area di intervento</u>	
A.3.2- <u>Tav. 2 – Particolari di progetto</u>	
A.3.3- <u>Relazione tecnica e fotografica</u>	
A.3.4- <u>All. 4.1</u>	
A.3.5- <u>All. 4.2</u>	
A.3.6- <u>Parere per passo carrabile</u>	
A.4- PARERE PREVENTIVO ALIA Servizi	
A.5- PARERE PREVENTIVO ENEL	
A.6- PARERE PREVENTIVO PUBLIACQUA (acquedotto e fognatura)	
A.7- PARERE PREVENTIVO REGIONE TOSCANA – Sezione Genio Civile	
Idraulico	

INTRODUZIONE

Il sottoscritto Dott. Arch. Filippo Bacci, iscritto all'Ordine degli Architetti della provincia di Pisa al n° 812, con studio professionale in Ponsacco (PI), Via Bagnaia n° 42, in qualità di tecnico incaricato dal Sig. Paolo Bacci, quale legale rappresentante della società Bieffe Srl – Unipersonale, con sede in Crespina Lorenzana (PI), cap 56042, Via G. Galilei n. 2 – Loc. Lavoria, Cod. Fisc./P. Iva 01777920503, proprietaria dei terreni ubicati nel comune di Scandicci (FI) di seguito meglio specificati, redige la presente relazione tecnica integrata che costituisce parte integrante e sostanziale del Progetto Unitario per la realizzazione, su tali terreni, di un'area attrezzata per autocaravan, come previsto e disciplinato dallo strumento urbanistico di governo del territorio attualmente vigente.

PREMESSA

Il progetto in questione nasce dal desiderio dei titolari della società Committente dell'intervento, la società Bieffe srl – Unipersonale, immobiliare del gruppo Caravanbacci, di investire sul territorio di Scandicci in termini di spazi a carattere ricettivo per la vita all'aria aperta, di cui sono storici fautori e promotori a livello regionale e nazionale, attraverso la diretta collaborazione con vari Enti pubblici e privati, e si inserisce, in comunione di intenti, nel quadro più ampio di politica di valorizzazione e promozione del territorio che sta perseguendo l'A.C. di Scandicci soprattutto in prossimità dell'arteria autostradale dell'A1 (che rappresenta senza dubbio un formidabile elemento di comunicazione viaria a carattere nazionale ed internazionale), come testimoniato dall'innovativo progetto infrastrutturale costituito dal sistema parcheggio scambiatore/tramvia.

Scopo congiunto che unisce la Committenza (che sostiene il progetto fino alla sua realizzazione) con l'A.C. (che ha sviluppato e tradotto le proprie politiche turistico-ricettive e dell'accoglienza nella stesura dello strumento urbanistico di governo del territorio attualmente vigente) è “[...] *la realizzazione di un'area attrezzata per autocaravan, connotata da elevato livello qualitativo dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico, della compatibilità ambientale, dei servizi all'utenza.*” [Estratto art. 152 delle NTA del Piano Operativo], che tenga conto quindi del contesto urbanistico e paesaggistico nel quale si inserisce, delle indicazioni di Piano e Paesaggistiche, nonché dell'elevato standard dei servizi offerti da una parte e delle necessarie caratteristiche di sostenibilità economica e finanziaria dell'intervento medesimo dall'altra.

PARTE I

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

1- INQUADRAMENTO DELL'AREA DI INTERVENTO

1.1- Ubicazione area di intervento

L'area di intervento, sulla quale sono previste da realizzarsi le opere di cui alla presente relazione integrata, è ricompresa nell'area di proprietà della società Bieffe Srl-Unipersonale, ed è ubicata in località Ponte di Formicola, in Via Dell'Unità d'Italia, angolo Via Ponte di Formicola [Figg. 1 e 2].



Fig. 1 – Foto aerea di localizzazione area di intervento alla scala urbana

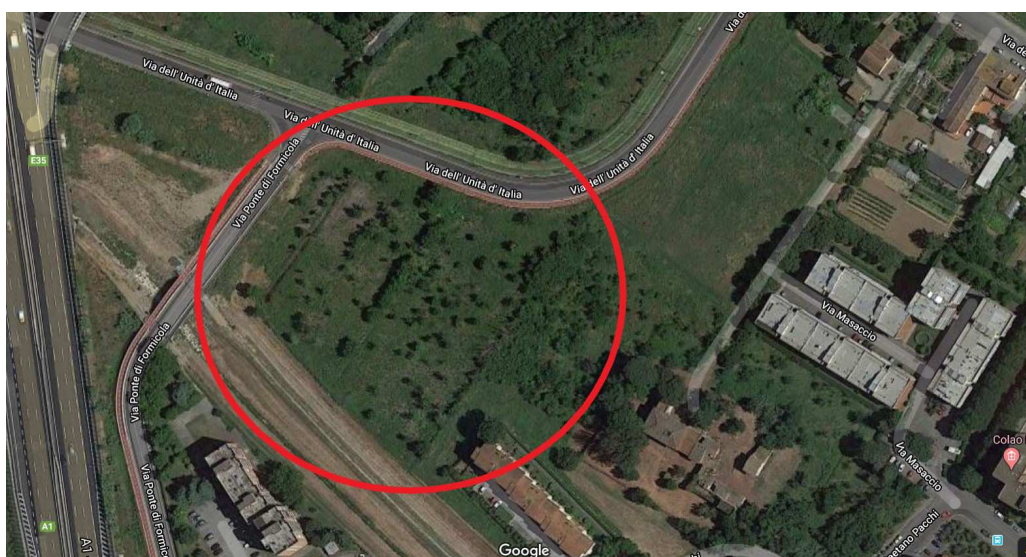


Fig. 2 – Foto aerea di localizzazione area di intervento alla scala di quartiere

1.2- Inquadramento catastale

L'area di intervento in questione è contenuta – come detto - nei terreni di proprietà della società Bieffe Srl-Unipersonale, la cui consistenza complessiva è catastalmente rappresentata al Catasto Terreni del comune di Scandicci al Foglio 16, mappali 1981 e 2621 [Fig. 3].

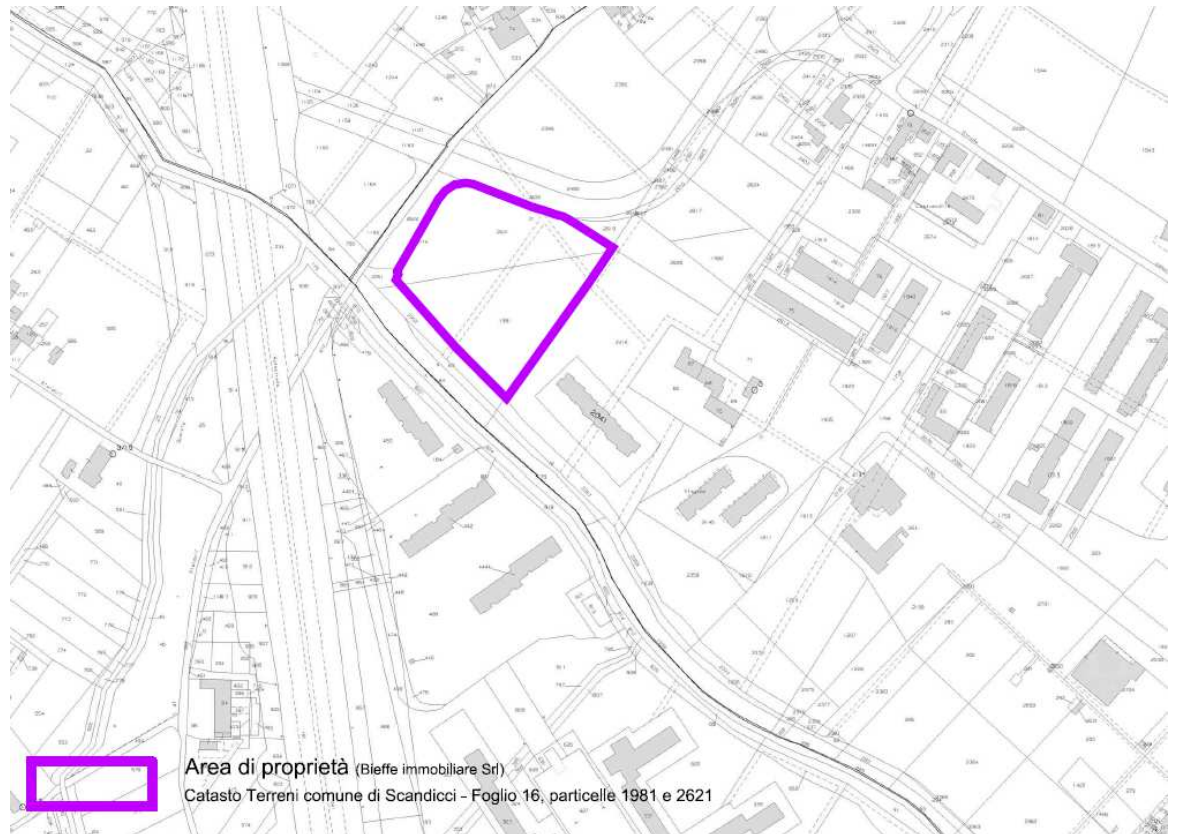


Fig. 3 - Estratto di mappa catastale con evidenziazione dell'area di proprietà

1.3- Inquadramento urbanistico

L'area in questione, nello strumento urbanistico di governo del territorio attualmente vigente, è inquadrata come **“Verde e altre aree private prevalentemente non edificate integrative degli insediamenti”**.

Tale inquadramento urbanistico, è disciplinato dall'art. 120 delle NTA del Piano Operativo, di cui si riporta estratto:

Art. 120 - VERDE E ALTRE AREE PRIVATE PREVALENTEMENTE NON EDIFICATE INTEGRATIVE DEGLI INSEDIAMENTI (estratto)

1. Sono denominate “verde e altre aree private prevalentemente non edificate integrative degli insediamenti” le parti del territorio urbanizzato libere da edifici o manufatti a carattere permanente, ed in genere adibite ad usi complementari alle attività insediate nei tessuti edificati contigui. Costituiscono talora margini incompiuti, in cui non risulta qualitativamente definito il rapporto tra insediamenti urbani e territorio rurale, ed includono parti interstiziali o residuali, in cui si registrano talora usi incongrui e/o situazioni di degrado localizzato. Le aree di cui al presente articolo sono individuate con apposito segno grafico negli elaborati cartografici di livello A su base C.T.R. in scala 1:2.000.

*2. Il Piano Operativo persegue il riordino e la riqualificazione delle aree di cui trattasi orientandone l'assetto verso ordinamenti morfologici coerenti e riconoscibili che ne rafforzino il ruolo di complementarità paesaggistica e funzionale agli insediamenti. Nelle aree di cui trattasi ogni attività, uso o intervento, oltre a garantire la tutela e/o la valorizzazione degli elementi qualificativi delle componenti identitarie del patrimonio territoriale eventualmente presenti, deve favorire per quanto possibile il raggiungimento dei seguenti obiettivi: - ridefinizione dei margini urbani, garantendo la qualità degli adiacenti spazi non edificati quale elemento di mediazione, anche visiva, fra aree urbanizzate e territorio rurale; - riqualificazione paesaggistica e funzionale, mediante configurazione degli spazi non edificati in coerenza con gli assetti insediativi consolidati e con gli elementi caratterizzanti della trama fondiaria; - manutenzione dell'assetto morfologico e della copertura vegetale dei suoli, favorendo, ove possibile, l'eliminazione di specie infestanti aliene, tra le quali l'*Ailanthus altissima*, in accordo con la normativa regionale; - conservazione, recupero e/o integrazione degli impianti arborei e arbustivi, anche al fine di definire margini e filtri vegetali di protezione e/o riqualificazione degli insediamenti, garantendo in particolare il mantenimento di eventuali elementi vegetazionali tipici, quali siepi e filari alberati, e favorendo la permanenza di relittuali attività agricole volte a prevenire l'insorgenza di usi incongrui o situazioni di degrado; - riordino degli assetti insediativi, anche mediante eliminazione di consistenze edilizie di origine abusiva.*

3. Fatte salve le limitazioni e/o prescrizioni contenute nelle norme di cui ai Titoli III, IV, V e VI, e ferme restando le eventuali disposizioni di dettaglio dettate dalla “Disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni” di cui all'Allegato ‘C’ alle presenti norme, nelle aree disciplinate dal presente articolo sono ammesse le seguenti forme di utilizzazione: - verde privato (sistemazioni a verde di carattere estensivo, giardini, orti, etc.) - spazi di parcheggio ad uso privato con fondo permeabile, in misura correlata alla conduzione delle attività consentite ed in forme compatibili con il contesto di riferimento. Gli interventi connessi con le forme di utilizzazione di cui sopra non devono comunque comportare modifiche sostanziali

*alla morfologia dei terreni. E' altresì consentito il mantenimento delle attività agricole, aziendali o amatoriali, presenti alla data di adozione del presente Piano Operativo, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 162. In specifiche aree individuate con apposito segno grafico negli elaborati cartografici di livello C su base C.T.R. in scala 1:2.000, sono inoltre ammessi i seguenti usi specialistici: - **aree attrezzate per autocaravan, disciplinate dall'art. 152 (punti 4, 5 e 6)**; - aree per il deposito o l'esposizione di merci e/o materiali all'aperto, disciplinate dall'art. 157; - aree per il deposito e lo stoccaggio di materiali edili e/o per la messa in riserva di rifiuti inerti non pericolosi derivanti da demolizione, disciplinate dall'art. 158; - aree per impianti di autodemolizione, disciplinate dall'art. 159. Per la disciplina relativa all'installazione di impianti fotovoltaici a terra si rinvia alle disposizioni di cui all'art. 156.*

Inoltre, in linea con le indicazioni dell'appena citato art. 120 (v. parte in grassetto), porzione dei terreni di proprietà corrispondente ai mappali 1981 e 2621, costituisce un comparto urbanistico che il Piano Operativo di governo del territorio di Scandicci vigente ha denominato area di "Ponte di Formicola", identificandone un uso specialistico ad area attrezzata per autocaravan [fig. 4], disciplinato dall'art. 152, comma 4, 5 e 6 delle N.T.A. del Regolamento Urbanistico, di cui si riporta un estratto:

ARTICOLO 152 – AREE PER CAMPEGGI / AREE ATTREZZATE PER AUTOCARAVAN (estratto)

4. Nell'area individuata con apposito segno grafico negli elaborati di livello C su base C.T.R. in scala 1:2.000, situata in località 'Ponte di Formicola', nei pressi del complesso di Villa 'La Lucciola', è consentita la realizzazione di un'area attrezzata per autocaravan, connotata da elevato livello qualitativo dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico, della compatibilità ambientale, dei servizi all'utenza.

5. Nell'area di cui al punto 4 è prescritto il rispetto delle seguenti disposizioni: - la superficie edificabile (SE) complessiva delle attrezzature di servizio (uffici, spaccio, bar/ristorante, servizi igienici, etc.) non può superare i 400 mq, computati al netto dei servizi igienici di dotazione dell'insediamento. Il Piano Operativo consente la realizzazione di tali attrezzature solo in quanto funzionali ed indispensabili per la conduzione dell'attività insediata. Per tali strutture stabili sono quindi preclusi utilizzi diversi da quelli accessori all'area attrezzata per autocaravan, e comunque da quelli individuati nella convenzione di cui al successivo punto 6. In ipotesi di cessazione dell'attività per tali attrezzature stabili sono consentite le destinazioni d'uso di cui all'art. 87 riferite alle strutture private di interesse pubblico o collettivo; - deve essere garantito il rispetto delle disposizioni di cui all'art. 8, punto 2, lett. a), per quanto riguarda la compatibilità con il "Piano Comunale di Classificazione Acustica" (P.C.C.A.), e di cui all'art. 8, punto 2, lett. b), per quanto riguarda la valutazione dell'esposizione dell'insediamento alle emissioni acustiche dell'Autostrada A1; devono essere altresì adottati idonei accorgimenti per la mitigazione dell'impatto acustico dell'insediamento, a tutela degli edifici residenziali presenti nelle vicinanze; - deve essere garantito il rispetto delle disposizioni di cui all'art. 8, punto 2, lett. g), per quanto riguarda gli scarichi idrici fuori fognatura; - deve essere garantito il rispetto delle disposizioni di cui all'art. 8, punto 2, lett. h)

per quanto riguarda le pratiche di risparmio energetico ed utilizzo di fonti energetiche alternative; - deve essere garantito il rispetto delle disposizioni di cui all'art. 8, punto 2, lett. j) per quanto riguarda la gestione dei rifiuti prodotti dall'insediamento; - gli impianti di illuminazione devono essere rispondenti a criteri di massimo contenimento dell'inquinamento luminoso, con basso fattore di abbagliamento e ridotto consumo energetico; - in tutta l'area devono essere impiegate pavimentazioni amovibili, permeabili o semipermeabili, al fine di consentire agevoli operazioni di recupero ambientale in caso di cessazione dell'attività. Le piazzole per gli autocaravan devono essere realizzate con fondo inerbito o comunque permeabile; - i servizi igienici devono essere ricavati all'interno di strutture realizzate con materiali leggeri, facilmente asportabili in caso di cessazione dell'attività; - deve essere garantita la contestuale esecuzione di interventi finalizzati a garantire un adeguato inserimento nel contesto di riferimento, anche mediante sistemazioni a verde finalizzate alla compensazione ambientale e alla mitigazione degli impatti visuali, facendo ricorso a specie arboree e arbustive autoctone o tipiche dei luoghi. Devono essere mantenute le alberature di alto fusto presenti nell'area, salvo eccezioni debitamente motivate in sede di predisposizione del Progetto Unitario di cui al punto 6.

6. La realizzazione dell'area attrezzata per autocaravan di cui al punto 4 è subordinata all'approvazione di un Progetto Unitario ed alla stipula di una convenzione contenente idonee garanzie sulle modalità di gestione dell'insediamento. La convenzione regola tra l'altro: - la preventiva o contestuale realizzazione di eventuali opere di urbanizzazione funzionali all'insediamento, secondo le indicazioni dei competenti uffici comunali; - la corretta e completa realizzazione delle opere di mitigazione ambientale previste dal Progetto Unitario;



Fig. 4 - Estratto di cartografia di Piano Operativo con evidenziazione area di proprietà (perimetro fucsia pieno) e di intervento per Usi specialistici (blu tratteggiato)

2- ANALISI DELL'AREA E DEL CONTESTO URBANO

2.1- Analisi dell'area di intervento (cenni storici e stato attuale)

L'area di intervento si trova oggi inserita nel tessuto urbano di margine sud-occidentale della città di Scandicci, in zona semi-periferica ed in prossimità del tracciato autostradale dell'A1, compressa dalle propaggini edificate del quartiere Vingone e dalla nuova infrastruttura viaria di Via Dell'Unità d'Italia (che amplifica gli effetti iniziali del tracciato della tramvia) nell'angolo formato dai terrapieni del Vingone e del Ponte di Formicola, e rappresenta uno degli ultimi spazi a verde rimasti ineditati nell'ambito del sistema urbano della pianura.

Tale connotazione di area a verde è rimasta inalterata nel tempo, fino ad oggi; l'area in questione, infatti, è rimasta fino a relativamente pochi anni fa in un contesto sostanzialmente rurale, lontana dal centro sociale ed urbanistico della città di Scandicci e rappresenta una delle ultime aree raggiunte dall'espansione moderna della città stessa, nella quale si registra non sia mai stato realizzato alcun tipo di intervento di tipo edificatorio, né a carattere temporaneo né tantomeno permanente.

Ricerche storiche confermano l'utilizzo a fini agricoli di tale area, la quale originariamente faceva parte integrante di un più ampio appezzamento di terreno, unitamente alla porzione dei terreni ad essa corrispondenti ubicati a nord di Via Dell'Unità d'Italia, che è stato letteralmente "tagliato in due" proprio dalla realizzazione di tale infrastruttura e dal tracciato della tramvia (v. Tav. 2a - foto aeree dal 1996 ad oggi, molto esaustive da questo punto di vista).

Successivamente, ogni attività di coltivazione e manutenzione è evidentemente cessata, lasciando l'area in preda alla crescita spontanea della vegetazione attualmente presente e in uno stato di sostanziale abbandono. L'inserimento in ambito urbano di tale area (nello specifico dell'"UTOE 3 – Vingone") da parte dello strumento urbanistico di governo del territorio ha sancito il definitivo "trasferimento" della medesima in ambito urbano (seppur come area a verde), con la definitiva trasformazione della destinazione d'uso e quindi la fine dell'utilizzo a fini agricoli.

Tuttavia, tracce di utilizzo dell'area a scopo di coltivazione si riscontrano ancora oggi sia in ambito documentale, in particolar modo dalle foto aeree storiche, sia direttamente "sul terreno", laddove sono ancora oggi rintracciabili alcuni fossati

rurali (in direzione sud-ovest nord-est) e la presenza di un pozzo, attualmente in disuso, certamente utilizzato anticamente per l'adduzione dell'acqua per irrigazione, realizzato con un manufatto di discreta fattura, collocato in una posizione rialzata rispetto al piano di campagna (su una sorta di collinetta naturale), e circondato dalle uniche piante di alto fusto con tronco di discrete dimensioni.

La vegetazione attualmente presente è sostanzialmente di tipo spontaneo di natura erbosa ed arbustiva sull'intera superficie, con qualche pianta a più alto fusto, di piccolo tronco, in corrispondenza dei tracciati dei vecchi fossati; le uniche piante più propriamente ad alto fusto e degne di rilievo sono, come già accennato, quelle presenti sulla collinetta intorno al pozzo.

L'assenza di qualsiasi tipo di realizzazione di natura edilizia o di manufatto (ad eccezione del pozzo di cui sopra), l'assenza di qualsivoglia tracciato viario interno e la perdita natura agricola (e colturale) dell'area in questione, con il conseguente abbandono del terreno alla vegetazione spontanea, autorizzano a ritenere che non vi siano al suo interno importanti elementi di particolare valore paesaggistico.

Unica eccezione, può essere rappresentata proprio dalla "collinetta" su cui si erge il vecchio pozzo di cui sopra (e dalla vegetazione arborea che lo circonda), il quale può essere assunto, a ragione, come testimonianza del passato agricolo dell'area in questione.

2.2- Analisi del contesto territoriale e paesaggistico

Come detto già in precedenza, l'area in esame si trova inserita nel quartiere "Vingone" (che prende il nome dal torrente che l'attraversa e da cui trae il nome anche l'ambito urbanistico di appartenenza, l'UTOE 3), ubicato nella zona periferica sud-occidentale della città di Scandicci.

Il contesto territoriale nel quale tale area si trova inserita è quello tipico del tessuto urbano di margine, molto sfrangiato e privo – ad oggi – di una chiara e precisa identità urbanistica e paesaggistica.

Rimasta per lungo tempo un'area a verde, lontana dal centro sociale (e urbanistico) della città di Scandicci, questa porzione di territorio sta conoscendo in questi ultimi anni un progressivo e intenso sviluppo della città, alla media e alla grande scala, che sta determinando un riassetto generale degli spazi urbani.

Elementi antropici fortemente emergenti sono senza dubbio i grandi assi infrastrutturali presenti nell'area e rappresentati dall'autostrada A1 e dal tracciato della tramvia, la cui potenza fisica nell'area in esame è resa amplificata dalla realizzazione, in perfetta adiacenza, del sistema di Via dell'Unità d'Italia e pista ciclabile; tale sistema di reti infrastrutturali, cui si aggiunge necessariamente il Ponte di Formicola con i suoi terrapieni, nonché la nuova viabilità di progetto costituita dal prolungamento di Via Masaccio fino all'immissione di questa in Via dell'Unità d'Italia, unitamente all'elemento a carattere naturalistico più emergente dal punto di vista paesaggistico rappresentato dal torrente Vingone, determinano un complesso sistema di importanti "cesure" del territorio di cui l'area fa parte, che ha come diretta conseguenza la creazione di lotti di terreno ben chiusi e circoscritti e difficilmente rapportabili fra loro (di cui l'area in questione rappresenta un esempio significativo). Contestualmente allo sviluppo infrastrutturale si è assistito all'avanzare delle moderne costruzioni edilizie (con le relative opere di urbanizzazione di pertinenza e di collegamento con il centro urbano), frutto della forza di espansione centrifuga della città di Scandicci degli ultimi 30-40 anni, il quale è andato via via intrecciandosi alle preesistenze storiche territoriali, paesaggistiche ed architettoniche presenti in questo angolo di territorio.

Dal punto di vista del costruito, infatti, si registra la contemporanea presenza sul territorio in questione di complessi edilizi edificati negli anni '60, '70 e '80, a prevalente carattere residenziale di tipo condominiale, costituito principalmente da edifici in linea pluripiano, di scarso valore architettonico e paesaggistico, con edifici storici di notevole pregio architettonico e paesaggistico come Villa Costanza e il complesso ottocentesco di Villa La Lucciola.

Dal punto di vista del verde, si registrano ad oggi ampie aree incolte e non edificate (come quella in esame, peraltro), di scarso pregio paesaggistico, e due contesti "verdi" di notevole pregio di pertinenza delle due principali emergenze architettoniche rappresentate da Villa Costanza e Villa La Lucciola. Tuttavia, il quartiere raggiungerà la sua definizione finale una volta che si saranno completate le varie fasi di sviluppo urbanistico previste dal Piano vigente, che determineranno la riqualificazione a "verde" attrezzato per ricezione di autocaravan dell'area in esame, il recupero del verde di pertinenza del complesso di Villa La Lucciola ed il potenziamento a verde delle adiacenze di Villa Costanza.

Ogni altra area, ad eccezione di quelle sopra citate, attualmente a verde, ed in particolare quella a lato (est) dell'area di intervento, sarà oggetto di specifico piano urbanistico per l'espansione dell'edificato e dello spazio urbanizzato.

Fra le aree a verde si registra, infine, la presenza interessante del percorso pedonale e ciclabile posto sull'argine del Vingone adiacente l'area in esame.

Ultimo elemento antropico di notevole impatto paesaggistico del contesto urbanistico di inserimento dell'area in esame è certamente il parcheggio scambiatore dell'autostrada, il quale, unitamente al parcheggio dei pullman, al parcheggio della tramvia ed il capolinea della linea di quest'ultima, tutti ubicati in situazione di contiguità, costituisce certamente un importante snodo infrastrutturale di servizio per la mobilità altamente strategico, ancorché una presenza piuttosto impattante dal punto di vista paesaggistico.

3- ANALISI DEL PROGETTO

3.1 Inquadramento dell'intervento

L'intervento in questione nasce come attuazione delle previsioni di Piano dello strumento urbanistico di governo del territorio attualmente vigente, che prevede per tale area la realizzazione di un'area attrezzata per autocaravan, e si inserisce in un più ampio ambito di strutture ed attrezzature di cui intende dotarsi il comune di Scandicci al fine di favorire e potenziare il servizio ricettivo del turismo su ruote, proveniente principalmente dall'importantissimo asse viario a carattere nazionale (e sovranazionale) rappresentato dall'autostrada A1 e destinato non solo al proprio territorio comunale, ma anche in rapporto con la città di Firenze, rapporto reso sempre più solido dalla realizzazione della linea della tramvia che in questa zona trova il proprio capolinea.

E' testimonianza di questa volontà di dotarsi di strutture ricettive/distributive in chiave attrazione turistica e promozione del territorio la realizzazione del parcheggio scambiatore di servizio diretto con l'autostrada, che fa sistema con la stazione capolinea della tramvia, e la scelta dell'ubicazione dell'area da destinarsi ad area attrezzata per autocaravan ancora in tale area, in prossimità dello scambiatore e del tracciato autostradale.

Tale politica ricettiva, legata alla principale arteria di scorrimento veicolare moderna del nostro Paese, quale è senz'altro l'autostrada A1, mutua sul territorio comunale di Scandicci oggi quella che si è sempre spontaneamente manifestata fin dall'antichità sui principali tracciati viari che nei secoli sono stati realizzati in Italia (ed in Europa), dalle prime strade consolari romane alle strade che si sono aggiunte negli anni del Medio Evo prima e del Rinascimento poi, fino a tutto l'Ottocento, per motivi commerciali e religiosi prima ancora che turistici. Se inizialmente, infatti, soprattutto sui principali tracciati di origine romana, si sono sviluppati agglomerati a carattere urbano da iniziali accampamenti, in un contesto di civiltà ancora decisamente stanziale, a partire dal periodo medievale, con la nascita della cultura del viaggio e con il conseguente sviluppo di una nuova ulteriore macro-viabilità, nascono anche i luoghi di sosta lungo le principali direttrici che collegano tali agglomerati urbani, che nel frattempo sono diventati villaggi e poi città.

Il progetto di cui trattasi si ritiene si possa inquadrare pertanto come parte integrante di questo processo secolare di luoghi dell'accoglienza lungo le principali direttrici viarie, di cui costituisce una naturale evoluzione, che vede perpetuata la tradizionale filosofia dell'accoglienza appunto declinata secondo canoni di contemporaneità.

3.2- Analisi storico-tipologica dell'intervento e delle sue componenti sostanziali: il viaggio, i mezzi di trasporto, i luoghi dell'accoglienza

Alla luce dell'inquadramento dell'intervento di progetto di area attrezzata per autocaravan come illustrato al punto precedente, si ritiene interessante (e, perché no, propedeutico dal punto di vista delle linee guida del progetto) tracciare un'analisi storica in merito a tale forma di architetture, sorte in conseguenza e funzione della loro particolare destinazione d'uso di luoghi dell'accoglienza in corrispondenza dei grandi assi viari, nel contesto più ampio delle componenti sostanziali da cui tali architetture hanno avuto origine: la cultura del viaggio e i mezzi di trasporto.

3.2.1 La cultura del viaggio

La pratica del viaggio, come oggi lo intendiamo, affonda le sue origini nel lontano Medioevo: fu infatti in questo periodo che in tutta Europa pellegrini, mercanti, artisti e avventurieri cominciarono ad intraprendere viaggi lunghissimi a scopo religioso, culturale ed economico.

In questo nuovo sviluppo culturale della pratica del viaggio, anche prima di affermarsi come meta privilegiata del *Grand Tour*, l'Italia costituì sempre una tappa importante sia per i pellegrini diretti in Terra Santa che per i viaggiatori e i mercanti diretti in Oriente, ma fu solo a partire dal XVI secolo che alcuni pellegrini cominciarono a dimostrare interessi nuovi oltre a quelli religiosi, prestando maggiore attenzione a quello che il viaggio stesso poteva offrirgli. Molti diari del tempo mostrarono allora una nuova attrazione verso le città, i monumenti, i costumi e gli usi delle popolazioni incontrate.

Il viaggio cominciò così a trasformarsi da mero pellegrinaggio a ricerca di 'piacere' per la conoscenza di luoghi sconosciuti: proprio il viaggio a Roma, ad esempio, anche quando vennero meno i dominanti caratteri di pellegrinaggio che gli appartenevano, restò una tappa fondamentale nella vita di molti, nuovi viaggiatori, divenendo occasione mondana e, nel corso del XVI secolo, anche meta laica ed erudita. Tuttavia, ancora agli inizi di questo secolo, i viaggiatori spesso guardavano a stento ciò che li circondava e, se lo facevano, davano alla loro testimonianza un carattere pragmatico (ad esempio un libro di conti ad informarci sulle merci e sui

prezzi in vigore) o parziale come una raccolta di *mirabilia*, da cui l'uomo 'medievale' era incline a vedersi circondato.

Nei primi anni del XVI secolo furono i pellegrini i più attivi nel lasciare testimonianze scritte dei loro viaggi, ma a partire dalla prima metà del Cinquecento alcuni viaggiatori eruditi giunsero in Italia attratti dal fascino dell'antico e spinti dall'entusiasmo per lo studio dei classici, che potevano essere meglio conosciuti nelle biblioteche e nelle università italiane. Questa trasformazione di gusto è da ricercare nella diffusione del 'sentire' rinascimentale, che portò ad un radicale mutamento del concetto che l'uomo aveva di se stesso: secondo una innovata concezione dell'individuo, arte, cultura e scienza acquisirono allora un ruolo determinante e la formazione letteraria e artistica divenne momento fondamentale di crescita nella vita delle classi aristocratiche. Una tale rivoluzione culturale alterò inevitabilmente il modo di concepire il viaggio: i santuari e luoghi sacri persero gradualmente il loro primato di tappe fondamentali durante i pellegrinaggi, cedendolo, invece, alle città d'arte dell'Europa centrale e mediterranea. In questa nuova ottica mutarono radicalmente non solo gli 'scopi' del viaggio, ma anche le sue mete. Si diffuse infatti la pianificazione di itinerari anche in luoghi da sempre estranei a quelli governati dalla chiesa, percorsi per ottenere "le indulgenze"; l'obiettivo primario divenne quello di arricchire la propria formazione culturale, acquisendo una nuova sensibilità per l'arte o per le scoperte scientifiche. Così a partire dal Cinquecento fino ai primi anni del Seicento, il viaggio finì per acquisire un ruolo decisivo nella società europea e acquistò definitivo valore per le sue intrinseche proprietà tra XVII e XVIII secolo.

Indipendentemente dalla soddisfazione di un qualche bisogno specifico, si propose esso stesso come unico e solo fine, in nome di una curiosità fattasi più audace, del sapere e della conoscenza. Questa idea innovativa cominciò a diffondersi in Europa sul finire del XVI secolo e si incarnò velocemente nella moda del 'viaggio in Italia'. Esso, pur praticato da tempo, si configurò come istituzione solo alla fine del secolo successivo, quando divenne la tappa privilegiata di un *giro* che i giovani rampolli dell'aristocrazia europea, gli artisti e gli uomini di cultura, cominciarono a intraprendere con regolarità.

Come descritto da Montaigne, il *precursore* del viaggio in Italia:

Il cavaliere De Jaucourt, redigendo per l'*Encyclopédie* le voci 'Viaggio' e 'Viaggiatore', fece risaltare il carattere formativo dell'esperienza di viaggio, sottolineando come soltanto dall'osservazione diretta della realtà e dalla sua comprensione potesse derivare un arricchimento di conoscenze che i libri, da soli, non consentivano di ottenere: "Nei viaggi il fine principale che ci si deve porre è senza dubbio quello di esaminare i costumi, le abitudini, il genio delle altre nazioni, il loro gusto dominante, le arti, le scienze, le manifatture e il commercio".

Fu il prete cattolico Richard Lassels, nel suo *Voyage of Italy or a Compleat Journey Through Italy* (1670), ad adottare per primo l'espressione *Grand Tour* in trascrizione francese, un neologismo che a partire da quella data fu adottato universalmente: con questo nome si indicò dunque il viaggio di istruzione, intrapreso dagli eredi delle case aristocratiche di tutta Europa, che aveva come fine la formazione del giovane gentiluomo e la cui meta classica era l'Italia e in particolare Roma.

Ciò che la maggioranza dei viaggiatori ammirava di più dell'Italia era la visione di una sorta di "museo a cielo aperto" dove la quantità esorbitante delle opere d'arte, le vestigia del più autorevole passato del mondo con la ricchezza dei suoi siti archeologici, il lascito ancora palpitante del Rinascimento, raccolto nelle biblioteche e vivo nei monumenti dell'arte, erano richiami potentissimi e inattaccabili.

Con il diffondersi delle idee illuministiche, si intensificarono ulteriormente quei viaggi che avevano l'obiettivo di far entrare il viaggiatore a contatto con popolazioni,

culture e aree geografiche poco note, spinto dal desiderio di effettuare un'analisi razionale dei diversi aspetti della vita umana. Fu proprio in questo contesto culturale che il *Grand Tour* perse la sua caratteristica elitaria e la sua connotazione strettamente educativa in favore di un movimento interclassista volto al soddisfacimento di un desiderio personale di rinnovamento.

Ai rampolli delle classi aristocratiche europee si unirono, infatti, i più facoltosi membri della borghesia: questa, divenuta ormai la classe dirigente d'Europa, ambiva sempre più ad affermare la propria condizione di agiatezza vivendo l'esperienza del viaggio come unica e irripetibile.

Dopo il Congresso di Vienna (1815) l'Italia romantica fu oggetto di nuovi miti e il viaggio, con la modernizzazione della società, acquistò ritmi e valori diversi. Man mano che il viaggio in Italia andava consolidandosi, si assistette ad un caratteristico e allo stesso tempo paradossale progressivo restringimento degli obiettivi formativi che spingevano i *touristes* ad intraprendere questo viaggio.

Infatti, con la diffusione delle idee del Romanticismo e con la seconda rivoluzione industriale (1750-1850) emerse anche un altro aspetto prettamente sensitivo e naturalistico del viaggio che si affiancò o sostituì del tutto quello formativo. Il viaggio divenne quindi un *sentimental travel*, un cammino in se stessi, nelle turbe dell'animo, che si risolveva a volte in quei soggiorni prolungati a tal punto da diventare definitivi e in un rapporto con il luogo di adozione che prendeva spesso le forme di una vera e propria 'appropriazione amorosa'.

Un altro aspetto nuovo del viaggiare ottocentesco fu la ricerca, da parte di chi intraprendeva il viaggio, di una comodità sempre maggiore: il viaggio nel *comfort* rappresentò il pensiero borghese di poter viaggiare senza compromettere la propria identità e indicava la volontà di beneficiare degli aspetti terapeutici del viaggio senza modificare le proprie abitudini.

Lentamente, il *Grand Tour* perse progressivamente il suo significato di formazione trasformandosi in viaggio terapeutico consigliato dai medici per risolvere varie patologie o semplicemente in momento di puro svago e diletto.

In questo nuovo concepire, la scoperta del viaggio fu sempre meno personale e più sintonizzata sulle informazioni predisposte dalle guide, ormai stereotipate, che divennero indispensabile strumento del viaggiatore, che non organizzava più in proprio, ma veniva condotto per mano alla scoperta del paese visitato; si andò così a creare il fenomeno, tuttora vitale, del turismo organizzato e di massa.

3.2.2 Il modo di viaggiare – I mezzi di trasporto

E' la posizione sociale del viaggiatore a determinare il suo modo di viaggiare: "durante il viaggio, l'ampiezza del seguito, i veicoli e i cavalli; durante le soste, la comodità del soggiorno". Grazie ai continui miglioramenti della rete viaria, nell'arco cronologico piuttosto ampio entro cui si dispiegò la moda del viaggio in Italia, si osservano costanti progressi nella praticità, nella velocità e nell'efficienza dei mezzi di trasporto.

Il mezzo continentale più diffuso tra i *touristes* era la carrozza: essa diventò un vero e proprio *status-symbol*, oggetto di una trattativa sempre più minutamente regolamentata. I signori esibivano una carrozza padronale, la cui imponenza era delegata a preannunciare la ricchezza del suo possessore; i meno abbienti potevano scegliere tra la diligenza pubblica, che era lenta e poco confortevole, il viaggio per

'cambiatura' o il noleggio di un mezzo affidato ai buoni uffici di un vetturino che ne era il proprietario.

La soluzione di viaggio più lussuosa e preferita dal viaggiatore del *Grand Tour* era dunque la carrozza padronale, mentre al viaggiatore che non poteva permettersi una carrozza di proprietà, si presentava l'alternativa della diligenza postale. Fu proprio verso la fine del XVI secolo che cominciarono a comparire le prime carrozze di posta in sostituzione delle carrette fino ad allora in uso.

Se non si volevano correre le poste, ma non ci si potevano permettere i costi di una vettura propria, gravati dalla tassa doganale di passaggio di Stato in Stato, altra opzione più economica era il viaggio 'per cambiatura'. Esso prevedeva, una volta presa in affitto la vettura da un carrozziere, il noleggio dei cavalli da parte dei mastri di posta, secondo il numero dei passeggeri e il peso dei loro bagagli, con l'assistenza di uno o più postiglioni (in genere uno ogni due cavalli), quando non vi fosse la presenza di un proprio vetturino. Tale sistema prevedeva il cambio dei cavalli e dei postiglioni (o del vetturino) ad ogni tappa del viaggio, alla stazione di posta: fatto il tragitto fra le due tappe, i cavalli che avevano viaggiato, stanchi, tornavano indietro alla stazione di partenza al passo col postiglione o il vetturino, mentre i viaggiatori ripartivano con cavalli freschi fino alla stazione successiva, dove avveniva la stessa cosa; e così via per ogni tappa fino a destinazione.

L'industria del viaggio divenne un vero e proprio *business*, allora come ora, e l'offerta fu molto variegata, soprattutto lungo i percorsi che presto divennero le principali arterie del viaggio in Italia.

Il mondo che ruotava intorno al viaggio era quindi caratterizzato dalla presenza di vari personaggi, più o meno ben visti dai viaggiatori, fra i quali si citano, a puro titolo di cronaca, quelli già accennati del postiglione e del vetturino (o cocchiere), i quali, pur con modalità diverse, avevano il compito di guidare la carrozza (i postiglioni direttamente sui cavalli, mentre, con lo sviluppo delle carrozze e la creazione di un sedile ad essi dedicato, i vetturini su tale sedile direttamente dalla carrozza) e quello del corriere (che lavorava a servizio dei viaggiatori, aveva un proprio cavallo ed aveva il compito di "correre" innanzi alla carrozza, anticipandone l'arrivo a destinazione per verificare le condizioni del luogo, la disponibilità dei servizi richiesti e sbrigare ogni formalità in luogo del committente).

Inoltre, è interessante sottolineare come fin dai primi inizi dell'epoca del *Grand Tour*, nacque lo strumento essenziale per il viaggiatore rappresentato dalle guide, scritte ed illustrate, via via sempre più precise e dettagliate, in conseguenza diretta alle sempre più precise e dettagliate (e diversificate) aspettative ed esigenze dei vari viaggiatori.

3.2.3 I luoghi dell'accoglienza

Parallelamente allo sviluppo dei mezzi di trasporto, si sviluppano anche le architetture e i servizi per l'ospitalità.

L'ospitalità, cioè l'accoglienza di un forestiero per concedergli cibo, alloggio per la notte e protezione, è una delle situazioni relazionali più antiche nella storia del genere umano. Il suo sviluppo può essere sintetizzato come un lungo cammino dall'ospitalità gratuita a quella a pagamento. La prima forma di ospitalità fu infatti quella concessa gratuitamente allo straniero di passaggio, secondo modalità presenti nelle società primitive e in tutte le grandi civiltà del passato, dagli egizi, ai greci e ai romani. I motivi dell'accoglienza erano essenzialmente due: uno religioso, alla base della buona accoglienza riservata allo straniero, che proprio perché sconosciuto poteva anche essere un emissario divino, ed uno utilitaristico, poiché permetteva la diffusione di scambi commerciali; infatti la comunicazione e le relazioni economiche

tra le diverse popolazioni avevano alla base l'istituzione dell'ospitalità gratuita con la quale non si concedeva solamente un alloggio, ma anche protezione dai pericoli. Nel mondo antico erano generalmente i cittadini facoltosi a ricevere gli stranieri, predisponendo a tale funzione una parte della propria casa o un edificio annesso; questa forma di ospitalità gratuita era considerata obbligatoria e costituiva un costo non indifferente per le comunità e per i privati cittadini che dovevano concederla. In epoca romana, per rendere meno gravoso tale onere per i singoli e ripartirlo fra tutta la comunità, vennero realizzati i primi alloggi pubblici per ospiti ufficiali: questa fu probabilmente l'origine delle 'foresterie' dove gli ospiti ricevevano vitto e alloggio gratuiti. In Grecia, tra il VI e il V secolo, fecero la loro comparsa anche le locande che fornivano alloggio a pagamento, anche se si trattava per lo più di locali malfamati, simili a bordelli o covi di malviventi, così come descritto da alcune commedie di Aristofane. Anche in epoca imperiale romana l'organizzazione alberghiera a pagamento si rivolse quasi esclusivamente a una clientela umile e varia (soldati, mercanti, mulattieri) e le locande (denominate *hospitium*, *deversorium*, *stabulum*) si diffusero notevolmente nelle città e lungo le vie principali di comunicazione.

Da quanto sopra descritto, è lecito affermare che il sistema ricettivo dell'epoca antica restò perlopiù essenzialmente legato all'ospitalità gratuita; il passaggio definitivo all'ospitalità a pagamento si ritiene sia avvenuto soltanto in piena epoca medievale e fu parallelo allo sviluppo dell'economia di scambio. Infatti, dall'analisi di alcuni studiosi, emerge come l'ospitalità gratuita conservasse almeno sino all'XI secolo un ruolo centrale, tanto che i diversi diritti nazionali ribadirono l'obbligo universale di accoglienza nei confronti dei viaggiatori di ogni specie e classe sociale. In questi secoli divenne inoltre importante una nuova forma di ospitalità gratuita, quella religiosa, praticata in monasteri, ospedali e *xenodochia*; attorno al IV secolo, i cristiani avviarono la costruzione di strutture per l'accoglienza dei viaggiatori annesse ai monasteri o come edifici indipendenti; pur essendo nati per ospitare i pellegrini, gli *xenodochia* ben presto si aprirono anche ai poveri, ai vecchi, agli orfani e ai malati, tanto da confondersi con gli ospizi e gli ospedali.

Il progressivo affermarsi dell'ospitalità a pagamento avvenne tra il XII e il XIV secolo, anche se già nella letteratura e nelle cronache di X si possono rintracciare testimonianze dell'abitudine a ricompensare le famiglie ospitanti con doni. Fu soprattutto nelle città italiane e della Francia meridionale che l'intensificarsi dei commerci e della mobilità delle persone spinse ad individuare nuove forme di ospitalità: fu allora che cominciarono a venire aperte le taverne (inizialmente solo per la mescita), gli alberghi e le locande (per il pernottamento e vettovagliamento) e la figura dell'oste, che spesso svolgeva funzioni non ammesse di fonte creditizia, mediazione, deposito di merce, assunse un ruolo di primo piano.

Il panorama delle locande medievali si presentava molto differenziato; alcune non erano altro che casupole in legno o pietra, con un grande fuoco centrale attorno al quale prendevano posto per la notte viaggiatori, animali e merci, altre erano meglio attrezzate, disponendo di stanze separate per la notte e fornendo anche il vitto servito in un'apposita sala da pranzo. In genere comunque tali edifici non differivano molto dalle private abitazioni; nelle regioni più sviluppate d'Europa, come la Francia e l'Italia, era possibile trovare locande meglio arredate e più accoglienti.

Le architetture per l'accoglienza sono da ritenersi quindi in parte figlie delle antiche strutture ricettive medievali, con un progressivo miglioramento dei servizi dell'ospitalità che si andarono ad adeguare alle richieste di viaggiatori che, prima sporadici, si fecero via via sempre più numerosi ed esigenti. Di conseguenza, il servizio di ospitalità, configurandosi in epoca moderna come una vera e propria

attività economica professionale, rifletteva la complessità sociale, adattandosi di volta in volta alla domanda precisa e mutevole dei viaggiatori in transito.

Quando nel Cinquecento cominciò a diffondersi la moda del viaggio di istruzione, la presenza di numerose locande caratterizzava ormai tutte le principali strade di comunicazione europee. Da questo momento, e fino alla prima metà dell'Ottocento, al viaggiatore straniero che intraprendeva il viaggio in Italia con la carrozza di proprietà o attraverso l'uso dei vetturini, era doveroso l'alloggio tra una città e l'altra nelle osterie, nelle locande o nelle stazioni di posta che incontrava lungo il proprio cammino.

Non è pretesa di questi cenni avere carattere esaustivo sulla presenza e la quantità di queste architetture lungo le principali vie di percorrenza regionali; ci si propone semplicemente di dare una sommaria descrizione tipologica delle stesse al fine di evidenziare i principali (e spesso ricorrenti) caratteri architettonici che le caratterizzavano, alla luce di una funzione ed una destinazione d'uso dei propri spazi che andava via via sempre più unificandosi.

Una prima interessante rappresentazione iconografica dell'aspetto delle architetture per l'alloggiamento nella nostra regione al momento dell'arrivo in Italia di Montagne, ci è offerta da alcune piante di Popoli e Strade redatte dai Capitani di Parte Guelfa e pertinenti agli anni 1580-1595. Ad un'attenta lettura delle stesse, nel solo territorio fiorentino contiamo ben quaranta osterie per molte delle quali viene data un'indicazione toponomastica o prediale. Le piante si fanno apprezzare per la loro valenza topografica e catastale e riportano, con un "linguaggio prospettico-vedutistico proprio della cartografia rinascimentale", iconografie peculiari per ogni tipologia di edificio rappresentato (opifici, tabernacoli, chiese), a volte scendendo nei dettagli architettonici-volumetrici degli stessi.

La lettura delle piante permette una prima analisi della distribuzione delle osterie lungo le arterie principali del Granducato: esse si sviluppavano spesso in prossimità di importanti crocevie o nelle immediate vicinanze di centri abitati ed offrivano ristoro nei dintorni di luoghi fortificati o ville importanti del territorio. Sulle strade più trafficate, alcune osterie potevano trovarsi a poca distanza le une dalle altre, come avveniva ad esempio sulla strada Romana in località della Sambuca, dove erano presenti nei pressi del ponte della Pesa due osterie, una situata all'inizio del centro abitato e l'altra, più ad est, che sorgeva isolata oltre il fiume.

Alcuni di questi edifici, nati sovente da iniziativa privata per rispondere alla forte richiesta di alloggio in particolari nodi viari toscani, vennero presto inglobati dalle "fattorie" di pertinenza granducale per una migliore gestione e controllo del territorio. L'analisi distributiva delle osterie permette di individuare il maggior numero di questi edifici sulla via Romana, appunto, la più frequentata da viaggiatori, mercanti e pellegrini fin dai secoli del basso medioevo: vi si riconoscono in particolare l'osteria del Galluzzo, di Montebuoni, della fonte a Petroio, le due osterie già nominate della Sambuca, di Montecorfoli, del Bargino, di Poppiano e della Querciola di Staggia; continuando sulla via denominata Romana del Chianti è possibile riconoscere l'Osteria di Giulio nei pressi della Castellina, luogo detto Mala Frasca e di Fonterutoli.

Le osterie dislocate su questa strada maestra (tinteggiata in alcune piante in colore rosso ad indicarne il ruolo di vertice assunto nella gerarchia della viabilità del Granducato) si mostrano imponenti e ben raggiungibili: ben quattro di questi edifici presentano ampi porticati a piano terra, come possiamo notare nell'iconografia dell'osteria del Galluzzo, di quella di Montebuoni, del Bargino e dell'osteria della Querciola al confine di Siena. Come già accennato per il territorio italiano ed europeo, la riconoscibilità attraverso l'apposizione di insegne e la presenza di ampi loggiati per il ricovero delle carrozze e dei cavalli e il riparo dalle intemperie per i

viaggiatori furono una caratteristica precipua di queste architetture stradali destinate all'ospitalità.

Non sappiamo se tutte le osterie rappresentate sulle piante assolvessero a funzione di pernottamento o fossero soltanto dei semplici luoghi di sosta breve dove poter far riposare i cavalli e godere di un pasto caldo e di un bicchiere di vino. Per questa epoca così remota è plausibile ipotizzare la netta prevalenza di strutture anguste, scomode, sporche, 'ibride' e ben poco specializzate, destinate all'accoglienza di uomini e bestie e capaci di fornire 'servizi' utili sia per i viaggiatori che per gli abitanti del circondario: ad esse si affiancavano spesso le botteghe, come quella del fabbro, del maniscalco, del macellaio e del beccaio che a volte occupavano lo stesso edificio delle osterie e che sono individuabili dall'iconografia ricorrente per questo tipo di fabbrica, rappresentata con la tipica apertura a T.

Fin dalla fine del Cinquecento, le numerose osterie disposte sul territorio preso in considerazione svolgevano una precisa funzione (quella dell'accoglienza, appunto) ma non avevano una definita connotazione architettonica. Si trattava di architetture per lo più spontanee caratteristiche dei luoghi in cui esse stesse sorgevano, che potevano presentare varie caratteristiche (botteghe o grandi porticati) ma si trattava per lo più di luoghi ibridi, in cui non esisteva alcuna distinzione di classe sociale.

Affianco alle antiche osterie e locande nate in epoca tardo medievale sulle strade di Toscana e spesso proprio all'interno di questi vetusti edifici, vennero a collocarsi a partire dalla prima metà del XVII secolo le cosiddette "stazioni di posta".

Il servizio di posta, diffuso in tutta Europa dalla metà del XVI secolo, era destinato ad assolvere il compito di trasporto delle lettere e dei messaggi; a partire dalla fine di questo secolo, le poste furono organizzate per adempiere anche il compito del trasporto delle persone, prima con l'organizzazione di stazioni nelle quali fosse possibile trovare un cambio di cavalli freschi, ristoro e accoglienza; successivamente furono predisposte all'interno di esse vere e proprie vetture che, partendo da luoghi fissi ad ore stabilite, effettuavano un percorso predeterminato con soste in particolari stazioni. Seppur con diverse caratteristiche 'territoriali', le stazioni di posta italiane furono collocate ad una distanza compresa tra le cinque e le dodici miglia le une dalle altre: una 'posta', ossia un tratto da percorrere senza soste intermedie, aveva una lunghezza variabile a seconda delle difficoltà che si potevano incontrare lungo il percorso. Tutti gli itinerari italiani più importanti furono quindi divisi in tratti, cioè in poste, gestite autonomamente dai diversi Stati e territori in cui la penisola era frastagliata, in base al numero dei quali si pagava anche il trasporto.

La "Sovrintendenza Generale delle Poste" in Toscana venne istituita nel 1607 a seguito di un provvedimento del Granduca di Toscana del 1566.

Nel corso del XVII secolo il "viaggiar per posta" nelle strade toscane (definite appunto "strade postali") fu organizzato sempre meglio: furono istituiti servizi funzionali tra una città e l'altra con partenza anche in numero di due o tre volte la settimana con carrozza a quattro ruote per sei o più viaggiatori, oltre, naturalmente, al trasporto dei sacchi delle lettere.

Sulle strade di Toscana, le stazioni di posta vennero inizialmente collocate all'interno di edifici che già assolvevano a funzione di accoglienza, come antiche locande o vecchie osterie. Trattandosi di edifici svolgenti funzione pubblica funzionale alle esigenze di accoglienza della strada, dovevano rispettare alcuni criteri basilari come, per esempio, quello della visibilità anche da lontano e della facciata con l'insegna: la riconoscibilità dell'edificio infatti, attraverso l'apposizione delle insegne granducali che ne designavano la proprietà, era da considerarsi una sorta di tutela per i viaggiatori. Per quanto riguarda la tipologia architettonica, esse non differivano molto le une dalle altre ma, nei casi peggiori, potevano anche presentarsi come stalle o pagliai. Il modello progettuale più diffuso, con le dovute varianti locali, era

semplice e compatto, funzionale alle esigenze cui era destinato, fornito degli annessi indispensabili e distribuito su due o più livelli: usualmente cucina, stalle, rimessa per carrozze e luoghi di servizio si trovavano a pian terreno, mentre le camere da letto e i “luoghi comodi” (al massimo uno o due per piano) erano distribuiti ai piani superiori; ai fienili era spesso riservata l’area del sottotetto, più asciutta.

Più in particolare, le soluzioni planimetriche delle stazioni di posta tenevano conto dell’esigenza di separare gli spazi destinati agli animali da quelli destinati alla sosta ed al ristoro dei viaggiatori e da quelli degli ‘inservienti’ del viaggio (postiglioni e vetturini), ma purtroppo a volte, a causa della esiguità degli spazi, questo non era possibile. In genere queste locande erano dotate di una enorme sala situata a piano terra all’ingresso principale che ospitava tutti su numerose panche vicine a tavoli, riscaldata da un gran caminetto sul quale si cuoceva il cibo: tutto questo conferiva un’aria di sicura accoglienza e di protezione. Anche al primo livello lo spazio si distribuiva attorno ad una sala centrale, usualmente corrispondente a quella a piano terra, dalla quale si dipartivano le camere, servite da un corridoio comune; queste erano attrezzate con una bacinella con una brocca d’acqua e un telo, più o meno grezzo, per asciugarsi: spesso una sola camera era ad uso di più ospiti, separati da una tenda. Alcune camere, le più grandi, erano dotate di camino e riservate ad ospiti di più alto lignaggio. Per quanto riguarda i servizi igienici, i cosiddetti “luoghi comodi”, nelle condizioni più favorevoli erano comuni e situati ad ogni piano, oppure disposti solamente a piano terra nelle stazioni più piccole e disagiati.

Questa distribuzione “funzionale” degli ambienti corrisponde ad una tipologia frequente e diffusa anche nel resto d’Italia, ma si possono trovare anche soluzioni ibride o più articolate in caso di edifici di maggiore rilevanza o di spazi più angusti. Nella quasi totalità dei casi, le stazioni di posta erano generalmente circondate da stabili di servizio come stalle e fienili, e potevano accogliere botteghe utili come quella del fabbro e del maniscalco, che spesso si trovavano all’interno della fabbrica; indispensabili per la funzionalità delle stesse erano anche grandi cortili con fogne, scarichi e pozzi. Elemento ricorrente, soprattutto nei passi di montagna, era anche il portico per ripararsi da pioggia, neve e vento: esso consentiva l’accesso diretto alle stalle e costituiva uno spazio di sosta durante il cambio dei cavalli.

Affianco ed in funzione di queste architetture sorsero spesso anche piccole chiese o cappelle per il servizio del postiere o dei viaggiatori di passaggio.

Il viaggio ‘per posta’, cioè con mezzi pubblici che sostavano nelle stazioni fisse, fu molto diffuso nei secoli del *Grand Tour* e dalla metà del Settecento furono stampati diversi manuali e molte carte di viaggio che contenevano mappe con i percorsi, indicazioni sui luoghi dove si effettuavano i cambi di cavalli e annotazioni sui punti più difficili da superare nel viaggio: vi erano elencati i guadi, le montagne, le distanze tra i centri principali e a volte anche i prezzi dei servizi offerti dalle stesse stazioni di posta.

Le strutture destinate a ‘stazione di posta’ sono dunque da ritenersi dirette ‘discendenti’, nel contesto del vasto panorama europeo, delle osterie nate in epoca basso medievale per l’ospitalità a pagamento di viandanti, mercanti e pellegrini (di cui troviamo traccia ancora oggi, anche sul territorio di Scandicci, con utilizzi rimasti più o meno immutati) e, a buon ragione, gli antenati delle moderne evoluzioni di questa tipologia di luogo dell’accoglienza.

Dall’analisi appena svolta sull’evoluzione storica dei luoghi dell’accoglienza nei due aspetti per noi più interessanti della destinazione d’uso e della cifra architettonica, si ricava piuttosto chiaramente che l’aspetto architettonico di queste strutture non assumeva particolare valenza, né ha portato alla nascita di una tipologia propria, se

non nelle connotazioni identificative specifiche della destinazione che rivestivano: erano certamente legati alla tradizione edificatoria del luogo, ma l'aspetto preminente che emergeva era – come detto - soprattutto legato alla funzione che dovevano svolgere e alla funzionalità degli spazi, interni ed esterni, in un continuo adattarsi alle esigenze dei viaggiatori che vi si avvicendavano, che mutavano col passare del tempo in ragione delle mutare dei mezzi di trasporto, delle condizioni del viaggio e dei viaggiatori, e più in generale delle condizioni sociali e culturali di contorno. Fra le caratteristiche architettoniche ricorrenti si evidenzia la struttura distributiva degli ambienti interni, le pensiline esterne per la protezione dalle intemperie, e la visibilità e la riconoscibilità anche da lontano, con la presenza determinante delle insegne poste in facciata.

Per terminare, infine, questa lunga analisi sui luoghi dell'accoglienza lungo i principali tratti viari, a sottolinearne l'attualità (ancora oggi) e la valenza simbolica oltretutto l'interesse vero e proprio, si ritiene estremamente interessante e pertinente citare un'opera architettonica contemporanea la cui genesi di realizzazione rafforza ed attualizza più che mai il concetto antico di strutture ricettive (o comunque di interesse del viaggiatore) ubicate in prossimità dei principali assi viari appunto, oltretutto in considerazione del fatto che l'asse viario in questione è lo stesso di cui al nostro progetto: l'opera di cui stiamo parlando è la cosiddetta "chiesa sull'autostrada" e l'arteria viaria è proprio l'Autostrada del Sole "A1", in prossimità della quale è ubicata anche l'area dell'intervento in esame.

Dedicata al Santo patrono di Firenze, San Giovanni Battista, la chiesa si trova nei pressi del casello "Firenze Nord" dell'A1, precisamente nel comune di Campi Bisenzio, e fu edificata dalla società che aveva realizzato l'Autosole in prossimità del suddetto tracciato viario per commemorare i numerosi lavoratori che proprio sul tracciato di questa lunghissima arteria autostradale avevano perso la vita durante le fasi della costruzione.

L'incarico venne affidato – com'è noto - all'architetto pistoiese Giovanni Michelucci, già autore della Stazione Ferroviaria di Santa Maria Novella, che con questo edificio realizzò una delle opere architettoniche italiane più importanti degli anni '60.

Consacrata nel 1964, la chiesa di San Giovanni Battista si articola su una superficie coperta di circa 3.500 metri quadri, raggiungendo un'altezza massima pari a 26 metri. La peculiare forma, assolutamente dinamica e fuori dagli schemi tradizionali, ricorda quella di una tenda: qualcosa di temporaneo dunque, che evoca il tema del viaggio, inteso come percorso fisico ma anche e soprattutto spirituale.

Nelle intenzioni stesse dell'architetto, infatti, l'edificio altro non è che un riparo, **un luogo di accoglienza per viaggiatori di ogni razza e religione**, a cui la chiesa è pronta a dare asilo e conforto: "Mi sono reso conto che una tale costruzione - dichiarò lo stesso Michelucci - avrebbe potuto costituire, per se stessa, un luogo d'incontro tra uomini di ogni paese quando, provenuti da ogni parte del continente, percorse le nostre autostrade, sostano per una tappa quasi sempre inevitabile e necessaria, a Firenze".

3.3- Linee guida e descrizione delle opere di progetto

Il progetto generale di area attrezzata per autocaravan si basa sugli stessi concetti di luogo di accoglienza del turista analizzati in precedenza dal punto di vista storico e tipologico, ovviamente attualizzati alla contemporaneità, ed è volto essenzialmente alla specifica accoglienza del viaggiatore su veicoli ricreazionali, quali sono appunto gli autocaravan, ponendosi come obiettivo il fornire tutte le migliori condizioni per un soggiorno ideale per tale tipologia di turismo in un luogo di elevata qualità.

3.3.1 Descrizione delle opere di progetto a carattere generale

A carattere generale, il progetto in questione prevede:

- Una zona di ingresso/uscita, sia carrabile che pedonale, attestante direttamente su Via Dell'Unità d'Italia;
- La suddivisione funzionale del comparto in due macroaree, identificabili con quella d'ingresso, nella quale trova luogo il fabbricato principale, con le proprie aree esterne di pertinenza, dedicata al pubblico utilizzo e ai principali servizi del centro e l'area della ricezione vera e propria, che si raggiunge oltrepassando delle barriere (cancelli/sbarre) per la quale è garantita una situazione di maggior privacy e percorsi dedicati chiusi al pubblico;
- Aree attrezzate per la sosta dell'autocaravan e lo svago all'aperto del viaggiatore sotto forma di piazzole dotate dei principali servizi ai mezzi (quali acqua potabile, energia elettrica, sistema wi-fi, ecc.) e per il soggiorno all'aria aperta delle persone in aree relax connesse a ciascuna piazzola per autocaravan, ben protette e delimitate e chiuse al pubblico; sia le piazzole per autocaravan che le connesse aree relax sono previste ombreggiate da piante di alto fusto ad esse dedicate;
- Un sistema di viabilità interna al comparto che garantisce una distribuzione capillare e la raggiungibilità di ogni suo ambito, consentendo una comoda percorribilità anche a mezzi di notevoli dimensioni (come possono essere certi autocaravan);
- Un sistema di servizi ed attrezzature distribuite all'interno del comparto sia nel fabbricato principale (reception, ufficio informazioni, bar, ristorante, market del food, market di altri generi di prodotti, locale infermeria, servizi igienici aperti al pubblico, ecc), sia sparsi nel contesto dell'area destinata all'ospitalità (piscina e solarium, sauna, zona barbecue, area di svago per cani, ecc.);

- Un sistema di n. 2 blocchi di servizi igienici ubicati all'interno del comparto e distribuiti in maniera tale da garantire, agli ospiti che ne vorranno usufruire, percorrenze non eccessive da ogni punto del campeggio;
- Un fabbricato minore, posto a cavallo fra l'area d'ingresso/servizi aperta al pubblico e l'area della ricezione, previsto da destinarsi alla dimora di un guardiano/manutentore (stabile) di tutto il campeggio, a garantire al medesimo un costante (ed elevato) livello di sicurezza ed efficienza;
- Un sistema del verde che, oltre a valenze di tipo paesaggistico, garantisca ombreggiatura (sia a tutte le piazzole per autocaravan sia alle aree di relax dei viaggiatori ad esse annesse), oltre che schermatura acustica e visiva.

3.3.2 *Descrizione delle opere di progetto a carattere particolare*

Nel particolare delle soluzioni previste, il progetto prevede un insieme di opere a carattere primario sull'area quali:

- Pulizia generale dell'area;
- Potatura e scotico di tutta la vegetazione erbacea e arbustiva (a carattere prevalentemente infestante) cresciuta spontaneamente a seguito del non utilizzo dell'area e contestuale recupero e mantenimento di tutte le piante ad alto fusto originarie dell'area che si inquadrino nella progettualità generale, ed in particolar modo quelle attualmente presenti sulla "collinetta" ove è ubicato il vecchio pozzo;
- Livellamento della superficie del terreno con piccole opere di movimento terra, ad eccezione della collinetta del pozzo, che manterrà intatta la propria fisionomia altimetrica (alla luce delle caratteristiche attuali del terreno, tali opere di movimento terra saranno di entità estremamente limitata);
- Stesura di tessuto non tessuto perlomeno nelle superfici destinate alla viabilità interna di tutto il comparto;
- Realizzazione di un pacchetto di rilevato tramite stesura di materiale riciclato certificato su tutta l'area per uno spessore medio di circa 30-40 cm;
- Stesura di tutti i sotto-servizi in scavo su tutta l'area;
- Realizzazione delle superfici di finitura delle varie aree tramite stesura o posa dei materiali di progetto (come descritto di seguito).

Sul pacchetto di opere a carattere primario appena descritto è previsto quindi di realizzare le seguenti opere di caratterizzazione del progetto:

- Un sistema di accessi carrabile e pedonale collegato direttamente a un'arteria viaria di primaria importanza (com'è Via dell'Unità d'Italia); l'accesso pedonale è previsto separato da quello carrabile, e quest'ultimo è previsto di dimensioni tali (circa 8,50 mt. di passaggio netto) da garantire un doppio senso di percorrenza contemporanea dei veicoli, in entrata e in uscita, ed è altresì previsto arretrato rispetto alla viabilità pubblica di una distanza media di oltre 8 mt., in modo da consentire lo stazionamento di un autocaravan anche di dimensioni maxi senza invadere il tracciato dell'adiacente pista ciclabile;
- un'ampia area di ingresso aperta al pubblico dove trovano luogo i parcheggi della struttura e degli addetti alla medesima, con relativi spazi di manovra; per tale area è prevista una finitura superficiale della pavimentazione esterna in autobloccante allettato su sabbia di colore corallo, che determini una sorta di continuità cromatica col colore della pista ciclabile, a richiamarne il significato di luogo di transito particolare e tutelato;
- una palazzina principale della superficie coperta di circa 360 mq che ospita le principali funzioni e servizi collettivi destinati all'utenza da parte agli ospiti dell'area attrezzata ubicata nell'area di ingresso al comparto e dotata di un'area esterna di pertinenza (destinata principalmente a parcheggi e viabilità) anch'essa destinata all'utenza da parte degli ospiti; tale edificio è previsto costituito da un piano fuori terra, di un'altezza utile interna di circa 4,80 mt., da un piano interrato della stessa identica superficie di quello fuori terra ma con altezza utile non superiore a 2,40 mt., oltre al livello della copertura, prevista piana, ancora della stessa superficie, dotata di un parapetto perimetrale di altezza di oltre 1,00 mt. Al piano terra sono previsti – come detto – i principali spazi per la gestione e la fornitura di servizi per gli ospiti, ed in particolare: attraversata una bussola a vetri di ingresso formata da un sistema di doppi infissi, il progetto prevede una hall centrale con zone sedute (lounge), una reception (con la quale si comunica anche dall'esterno, data la posizione d'angolo rivolta verso l'entrata dei mezzi nel centro), due uffici informazioni, un'area bar ristorante (dotata di propri locali di esclusiva pertinenza, quali: un locale cucina/preparazione con angolo magazzino, un locale spogliatoio per gli addetti con locale wc dedicato), un minimarket (o spaccio di prodotti alimentari), un market vero e proprio (per la vendita di tutti i prodotti inerenti il mondo degli autocaravan), ed infine, attraverso due vani disimpegno, tre locali servizi igienici di pubblico utilizzo ed un locale infermeria. Il piano seminterrato, data l'altezza, è previsto da utilizzarsi

essenzialmente a parcheggio riservato agli addetti del campeggio e deposito dei materiali di consumo e di vendita, oltre ad un locale tecnico (sede delle principali terminazioni impiantistiche del fabbricato), mentre il livello di copertura (dalla superficie piana - come detto – ed un parapetto perimetrale di altezza superiore al metro), è previsto di ospitare pannelli solari e fotovoltaici e le eventuali terminazioni impiantistiche che non dovessero trovare alloggio nel vano tecnico del piano seminterrato. Ancora in copertura è previsto di ubicare un vano di sbarco al piano (con extracorsa) dell'ascensore interno di collegamento fra i livelli del fabbricato; l'altro elemento di distribuzione interna verticale è rappresentato da una scala di collegamento fra il piano terra e il piano seminterrato. La struttura portante del fabbricato è prevista in c.a. e le tamponature cieche con murature in laterizio; gli infissi esterni sono previsti in pvc o alluminio a taglio termico, di color antracite, con vetri camera di spessori in linea con le attuali normative in fatto di risparmio energetico e di comfort acustico; le finiture esterne delle facciate del fabbricato sono previste rivestite con materiale ceramico effetto legno dal formato a listoni montati in orizzontale nella parte centrale, rivestite in materiale ceramico bianco le zoccolature, intonacate e pitturate di colore bianco le altre parti; la copertura è prevista rivestita in superficie con materiale ceramico di colore cotto.

- una casa del guardiano della superficie coperta di circa 40 mq, di un solo piano fuori terra, dall'altezza interna utile non inferiore a 2,70 mt., ubicata a cavallo fra l'area di ingresso aperta al pubblico e l'area della ricezione (con accessi a e da entrambi queste aree), composta da un vano principale (composto a sua volta da due aree di utilizzo, una per la zona giorno e l'altra per uno spazio notte) ed un bagno. Le caratteristiche della struttura portante, dei tamponamenti ciechi, degli infissi e delle altre caratteristiche/finiture esterne sono del tutto simili a quelle del fabbricato principale.
- una zona di scarico delle acque reflue degli autocaravan, anch'essa ubicata nell'area esterna di pertinenza del fabbricato principale, nelle immediate vicinanze del varco di ingresso all'area ricettiva, formata da una piazzola con basamento in massetto in cemento con rete elettrosaldata, pavimentata con materiale ceramico stuccato (per garantire la massima lavabilità della superficie e quindi le migliori condizioni di igiene) e griglia centrale, e due muri perimetrali di altezza non inferiore ai 2,00 mt. (sui due lati di contatto con l'area ricettiva, a garanzia di privacy e decoro), uno dei quali dotato di tubazione di scarico delle

acque nere e adduzione di acqua potabile per il carico dell'autocaravan e la pulizia della piazzola stessa;

- un sistema di varchi, formato da cancelli o sbarre in legno o metallo, di filtro fra l'area di ingresso di pertinenza del fabbricato principale aperta al pubblico e l'area ricettiva vera e propria;
- una viabilità interna del campeggio dedicata all'area ricettiva di larghezza non inferiore a 6,00 mt., per lo più in regime di senso unico di percorrenza, che garantisce il raggiungimento di tutte le piazzole in condizioni di assoluta comodità (e manovrabilità); tale viabilità è prevista da realizzarsi con una finitura superficiale in ghiaia naturale (dalla colorazione quindi sulle tonalità dei grigi) di piccola pezzatura, in modo da garantire caratteristiche di sicurezza e comfort per la percorribilità, e al tempo stesso permeabilità totale delle superfici;
- un sistema di piazzole destinate alla ricezione basato su un modulo-tipo formato da due sub-superfici (connesse fra loro) per ciascuna piazzola, una destinata allo stazionamento dell'autocaravan e una destinata al relax degli ospiti dell'autocaravan, immediatamente adiacente alla prima. Tutto il sistema delle piazzole di accoglienza (quindi stalli + aree relax) è previsto da realizzarsi con una finitura della superficie in erba naturale (ovviamente totalmente permeabile) al fine di dare una continuità visiva in chiave "green" degli spazi di sosta; si ritiene altresì importante sottolineare come questo sistema di piazzola "stallo + area relax" gioca un ruolo fondamentale anche nella manovrabilità dei mezzi in entrata ed in uscita dalle piazzole stesse, garantendo sempre una superficie laterale libera.
- un sistema di n. 2 blocchi servizi igienici (blocco A e blocco B), ubicati in posizioni studiate in termini di equidistanza rispetto alle varie piazzole del centro, dotati ciascuno di locali wc, lavabi con specchio, locali docce con anti-doccia/spogliatoio, sia per gli uomini che per le donne (separatamente) in ciascun blocco, oltre a pilozzi per bucato e lavabi per stoviglie ubicati all'esterno dei medesimi, le cui caratteristiche progettuali sono state concepite in rispondenza ai disposti della normativa vigente, a partire dalla legge regionale 20 dicembre 2016, n. 86 (Testo Unico del sistema turistico regionale) e dal relativo Regolamento di attuazione 7 agosto 2018 n. 47/R,.

Più in particolare, partendo dal valore dei requisiti minimi in termini di servizi per aree attrezzate indicati nell'Allegato F del Regolamento 47/R, qui riassunti:

- 1 WC ogni 20 ospiti
- 1 doccia chiusa ogni 30 ospiti
- 1 lavandino con specchio ogni 20 ospiti
- 1 lavabo per stoviglie ogni 50 ospiti
- 1 pilozzo per il bucato ogni 60 ospiti

e calcolato il numero virtuale di ospiti di riferimento secondo la normativa sopra richiamata (n. piazzole x 4 ospiti cad.) nel modo seguente: n. 83 piazzole di progetto x 4 ospiti ciascuna = 332 ospiti totali, è stato previsto un dimensionamento numerico dei servizi più richiesti dagli ospiti oltre a quanto in stretta dotazione del camper (quali le docce chiuse con spogliatoio e i lavabi per gli ospiti, per le stoviglie e per il bucato) decisamente superiore ai requisiti minimi, al fine di garantire un livello qualitativo più importante, che, in relazione ai livelli di classificazione indicati nell'Allegato F del suddetto Regolamento 47/R in relazione ai campeggi determina il seguente inquadramento:

Tipo di servizio	Dotazione minima per 332 ospiti	Dotazione di progetto	Livello di classificazione
WC	17	20	1 stella
Doccia chiusa	11	16	3 stelle
Lavello con specchio	17	25	3 stelle
Lavabo per stoviglie	7	26	4 stelle
Pilozzo per bucato	6	17	4 stelle

Tali blocchi servizi sono, infine, previsti da realizzarsi in materiali leggeri (telai strutturali e pannellature di tamponamento prefabbricati in legno o similare) appoggiate su gettata in cls e facilmente amovibili. Le finiture delle facciate esterne saranno effetto legno, mentre le coperture (previste del tipo "a capanna") saranno effetto cotto;

- aree destinate ad attrezzature di svago e di relax degli ospiti del centro all'interno dell'area ricettiva, quali:
 - un'area solarium all'aperto, in area dedicata e schermata, ubicata nell'angolo al margine meridionale del comparto (nelle vicinanze dell'argine del Vingone), con piscina rettangolare delle dimensioni di vasca di 13,00 mt. x 6,00 mt ca.

- due saune: una da interno, prevista da collocarsi in un locale ad essa dedicato nel contesto del blocco servizi igienici A e una da esterno, posta nell'area solarium della piscina;
 - un locale lavanderia di servizio al centro dotato di macchine lavatrici ed asciugatrici;
 - un'area barbecue, ubicata in zona occidentale del comparto, dotata di barbecue appunto e di tavoli e sedute da verde pubblico in configurazione fissa;
 - un'area di svago per cani, debitamente recintata, ubicata nei pressi del blocco servizi vicino alla casa del guardiano;
- un sistema del verde di tutto il comparto, studiato in collaborazione con l'Università degli Studi di Pisa, Facoltà di Agraria (con la quale la ditta Caravanbacci, futuro gestore dell'area, vanta collaborazioni ormai da diversi anni in molti ambiti riguardanti progetti per il turismo all'aria aperta), che si basa su alcuni concetti di fondo, quali: il recupero della vegetazione esistente ad alto fusto in linea con la progettualità del verde (che è stata la vera e propria matrice progettuale di tutto il comparto, inserita nella situazione originaria delle direttrici di ubicazione dei filari delle piante cresciute spontaneamente lungo i vecchi fossati), il completamento della vegetazione ad alto fusto su tutto il comparto (per motivi di ombreggiatura delle piazzole e paesaggistici di ripristino della percezione visiva del luogo, e per schermare visivamente ed acusticamente) da porre in essere con la scelta di essenze autoctone, di sicuro attecchimento nell'area in questione e facile manutenzione, sufficientemente alte da permettere lo stazionamento di persone e mezzi sotto di esse, e con una chioma sufficientemente ampia da garantire il suddetto utilizzo; tali essenze sono state così identificate e ubicate: il taglio comune nell'area di ingresso di pubblico utilizzo, il bagolaro nelle piazzole ricettive quale ombreggiante degli stalli degli autocaravan, il gelso nelle piazzole ricettive quale ombreggiante delle aree relax degli ospiti adiacenti agli stalli degli autocaravan;
 - una recinzione perimetrale del comparto costituita da elementi di varia natura a seconda del tratto: lungo tutto il lato nord-est, direttamente confinante con via dell'Unità d'Italia (e l'eventuale prolungamento di via Masaccio), per motivi di sicurezza (essendo questa l'unica parte esposta a traffico carrabile), la recinzione perimetrale è prevista da realizzarsi con un cordolo in c.a. dell'altezza di circa 30 cm su cui è previsto di inserire profili a "C" in metallo, ed è pensata delle

caratteristiche analoghe alla recinzione perimetrale che cinta l'area del parcheggio scambiatore, a mutuarne il linguaggio di affaccio su strada di transito della rete pubblica; sui rimanenti tre lati, rispettivamente sud-est, sud-ovest e nord-ovest, con pali in legno o metallo infissi nel terreno e rete a maglia sciolta, che nel tratto in fregio al torrente Vingone sarà mantenuta ad una distanza di 10,00 mt. dal piede dell'argine e sarà dotata di un cancello che consente il passaggio di mezzi di soccorso per la salvaguardia e la tutela del lungo argine; su tutto il perimetro del comparto, poi, con la sola eccezione dell'area dei cancelli d'ingresso, immediatamente all'interno della recinzione perimetrale, il progetto prevede il completamento del concetto di separazione e di filtro che quest'ultima svolge tramite la piantumazione di una siepe arborea di essenza *Pyracantha* a costituire una schermatura verde continua; tale scelta si ritiene produca una molteplice valenza: una barriera visiva dall'esterno verso il comparto (volta a mitigare pressoché totalmente l'effetto campeggio), una condizione di maggior privacy per gli ospiti del centro ed un livello ulteriore di sicurezza per questi ultimi, data la caratteristica spinosità del tipo di essenza scelta, che impedisce l'attraversabilità della medesima da parte non solo di persone ma anche di animali (anche di piccola taglia), ed ancora una condizione di maggior comfort acustico, atta a smorzare ulteriormente sia i rumori esterni al centro a favore dei clienti, sia quelli dei clienti del centro a favore delle residenze circostanti;

- Un sistema di divisione delle piazzole all'interno dell'area ricettiva costituita da staccionate in legno il cui modulo base è previsto formato da due montanti laterali, su cui poggia un traverso e il cui spazio centrale è riempito da due assi incrociati a forma di "X", dalla forma e caratteristiche analoghe alla staccionata che costeggia la pista ciclabile (il cui disegno è stato utilizzato anche per la transennatura che costeggia il tracciato della tramvia in tutto il tratto fronteggiante il comparto, ancorché quest'ultima sia realizzata in metallo) a mutuarne e prolungarne l'immagine anche all'interno del comparto;
- Un sistema della comunicazione e della cartellonistica che consiste, alla grande scala, essenzialmente in un insegna orizzontale prevista da installarsi sulla copertura del fabbricato principale (e più precisamente sui lati nord-est e nord-ovest) e un totem previsto da installarsi nella zona di ingresso all'area, alla sinistra del cancello carrabile (ai piedi della collinetta col pozzo); a tali dispositivi è demandata la funzione di consentire una comoda e veloce visibilità e riconoscibilità dell'area soprattutto a favore di coloro che non sono residenti in

zona o che comunque non hanno la conoscenza del luogo (come verosimilmente sarà la totalità dei fruitori futuri del centro), ciò anche al fine di evitare che mezzi di dimensioni ingombranti, come sono gli autocaravan, si trovino a girovagare per le vie della zona alla ricerca delle indicazioni dell'area attrezzata, anche in considerazione del fatto che spesso viaggiano in comitive; a tale proposito, occorre tuttavia precisare come il sistema del verde previsto dalla progettualità, composto principalmente da un'importante rete di piante ad alto fusto, con essenze che raggiungeranno ben presto altezze anche superiori a quello dei dispositivi della comunicazione di cui sopra, costituisca un filtro naturale a tali dispositivi e un elemento di sicura mitigazione in termini paesaggistici;

- Un'isola ecologica posta nelle vicinanze del cancello carrabile, in corrispondenza della collinetta del pozzo, che consenta una comoda (e schermata) gestione dei rifiuti che verranno prodotti secondo le linee guida del gestore del servizio;

PARTE II

RELAZIONE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO

4- VALUTAZIONE DI IMPATTO PAESAGGISTICO

4.1- Analisi dei livelli di tutela - Sistema dei vincoli

Dal punto di vista della tutela e del sistema dei vincoli, ai sensi della normativa nazionale e regionale di disciplina dei beni paesaggistici, l'area di intervento in questione ricade in area soggetta a tutela paesaggistica dichiarata di notevole interesse pubblico con D.M. 20 gennaio 1965, nonché con D.M. 23 giugno 1967 [Fig. 6].



Fig. 6 - Estratto di cartografia di Piano Strutturale

Nell'area di cui trattasi si applicano pertanto le disposizioni di cui agli artt. 3 e 4 della "Disciplina dei beni paesaggistici" di cui all'Allegato 'B' alle Norme per l'Attuazione del Piano Operativo.

Più in particolare:

- l'area in questione si inserisce in una più ampia porzione di territorio comunale dichiarata *di notevole interesse pubblico ai fini paesaggistici* con il D.M. 20 gennaio 1965 (pubblicato sulla G.U. n. 36 del 11.02.1965), avente per oggetto la *“zona collinare e di parte della pianura sita nel comune di Scandicci (Firenze)”*, che corrisponde ad una vasta area che interessa parte della dorsale e dei versanti collinari e pedecollinari settentrionali, oltre ad ampie aree urbanizzate di pianura. Il provvedimento ministeriale di tutela di cui sopra è recepito nel PIT/Piano Paesaggistico Regionale con il Codice Identificativo di Vincolo 36-1965 e Codice Regionale Vincolo 9048212 e la denominazione *“Zona collinare e parte della pianura con caratteristiche silvoagronomiche e monumenti storici sita nel comune di Scandicci”*, ed ha la seguente motivazione:

“La zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, per le sue caratteristiche silvoagronomiche e per la presenza di monumenti di alto valore storico quale il Castello dell'Acciaiuolo, la villa Pasquali, la villa Turenne, la chiesa di Mosciano, Castel Pulci ed altri, costituisce un insieme di grande valore estetico e tradizionale, nonché un quadro naturale di eccezionale importanza.”

Ai sensi del sopracitato PIT/Piano Paesaggistico Regionale, tale provvedimento di tutela rientra nella tipologia di cui all'art. 136, comma 1, lettere c) e d) del D. Lgs.42/2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) e si fissano gli obiettivi di tutela e le strategie per il controllo delle trasformazioni come indicato nei punti che si riportano qui di seguito (estratto art. 3 dell'Allegato B delle NTA):

5. Per la tutela e valorizzazione della struttura idrogeomorfologica (geomorfologia / idrografia naturale / idrografia artificiale) il P.I.T. / Piano Paesaggistico Regionale individua i seguenti obiettivi con valore di indirizzo:

- a) [1.a.1] tutelare la conformazione geomorfologica del paesaggio;
- b) [1.a.2] tutelare il sistema idrografico naturale costituito dal fiume Greve, dal torrente Vingone e dalla vegetazione riparia;
- c) [1.a.3] mantenere, quale emergenza naturale di valore paesistico, gli ecosistemi lungo i suddetti corsi d'acqua minori, con particolare riferimento alla vegetazione riparia, fatta salva l'esigenza di efficiente scorrimento delle acque all'interno dell'alveo.

6. Per la tutela e valorizzazione della struttura ecosistemica/ambientale (componenti naturalistiche / aree di riconosciuto valore naturalistico) il P.I.T. / Piano Paesaggistico Regionale individua i seguenti obiettivi con valore di indirizzo:

- a) [2.a.1] tutelare e migliorare il valore ecologico della matrice forestale collinare, nonché mantenere le aree coperte da vegetazione boschiva, le essenze arboree isolate e le piante ornamentali per la funzione che svolgono dal punto di vista estetico-percettivo e idrogeologico;
- b) [2.a.2] conservare le relittuali aree agricole e limitare lo sviluppo urbanistico e l'impegno di suolo al di fuori del territorio urbanizzato, orientando gli eventuali interventi in aree già urbanizzate;
- c) [2.a.3] migliorare la qualità delle acque del fiume Greve e tutelare il reticolo idrografico minore e relativi ecosistemi.

7. Per la tutela e valorizzazione della struttura antropica (insediamenti storici / insediamenti contemporanei /viabilità storica / viabilità contemporanea / impianti ed infrastrutture / paesaggio agrario) il P.I.T. / Piano Paesaggistico Regionale individua i seguenti obiettivi con valore di indirizzo:

- a) [3.a.1] tutelare i nuclei storici della collina, della pianura e gli aggregati lineari lungostrada di impianto storico, nonché l'intorno territoriale, ovvero ambito di pertinenza paesaggistica, ad essi adiacente, mantenendo la leggibilità dell'impianto morfologico e non alterando le relazioni figurative tra

- l'insediamento storico e il suo intorno territoriale, i caratteri storico-architettonici del patrimonio edilizio, al fine di salvaguardarne l'integrità storico-culturale, la percezione visiva e la valenza identitaria;
- b) [3.a.2] assicurare la permanenza nei nuclei storici collinari dei luoghi d'incontro per la comunità, del riconoscimento delle identità locali, dei luoghi e delle funzioni che ne rafforzino l'identità e la permanenza;
- c) [3.a.3] migliorare la dotazione di servizi e di strutture didattico-informative e documentaristiche per la fruizione dei nuclei storici e dei beni culturali presenti.
- d) [3.a.4] tutelare gli edifici, i complessi architettonici e i manufatti di valore storico e architettonico, ivi inclusa l'edilizia rurale di valore testimoniale;
- e) [3.a.5] conservare i caratteri morfologici, tipologici, architettonici delle ville e i relativi giardini/parchi nelle loro configurazioni storiche, nonché le relative aree di pertinenza paesaggistica;
- f) [3.a.6] conservare le relazioni (gerarchiche, funzionali, percettive) tra ville padronali, case coloniche, viabilità storica e campagna;
- g) [3.a.7] conservare integralmente i parchi e i giardini storici;
- h) [3.a.8] tutelare il patrimonio archeologico; All'obiettivo di cui alla lettera h) non sono riferite specifiche prescrizioni d'uso. Si vedano al riguardo le disposizioni di cui all'art. 9 della presente disciplina.
- i) [3.a.9] garantire che gli interventi di trasformazione urbanistica e edilizia non compromettano gli elementi strutturanti il paesaggio, concorrano alla qualificazione del sistema insediativo, assicurino qualità architettonica e rappresentino progetti di integrazione paesaggistica;
- l) [3.a.10] conservare e valorizzare i percorsi della viabilità storica, quali elementi di connessione tra insediamenti, beni culturali e territorio aperto (con particolare riferimento ai loro caratteri strutturali/tipologici, alle opere d'arte, alle dotazioni vegetazionali, che tendono a qualificare l'identità e la riconoscibilità dei percorsi stessi);
- m) [3.a.11] mantenere gli assetti figurativi del paesaggio agrario tradizionale costituito da appezzamenti con impianti di oliveti tradizionali, sistemazioni di versante sulle pendici collinari alternate a macchie boscate ben definite, elementi naturali lineari (filari di alberi e siepi), salvaguardandone le relazioni storicamente consolidate di tipo funzionale e percettivo con gli insediamenti storici;
- n) [3.a.12] gestire correttamente le trasformazioni del paesaggio agrario e tutelare gli assetti figurativi di quello tradizionale, mantenendo e recuperando le aree terrazzate e le isole di coltivi.

8. Per la tutela e valorizzazione degli elementi della percezione (visuali panoramiche 'da' e 'verso', percorsi e punti di vista panoramici e/o di belvedere / strade di valore paesaggistico) il P.I.T. / Piano Paesaggistico Regionale individua i seguenti obiettivi con valore di indirizzo:

- a) [4.a.1] salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono da e verso la collina;
- b) [4.a.2] conservare l'integrità percettiva, la riconoscibilità e la leggibilità dei borghi/nuclei e delle emergenze storiche e architettoniche di alto valore iconografico, l'integrità percettiva degli scenari da essi percepiti e delle visuali panoramiche che riguardano tali insediamenti;
- c) [4.a.3] conservare i punti di sosta di interesse panoramico accessibili al pubblico.

- l'area in questione si inserisce altresì in una più ampia porzione di territorio comunale dichiarata *di notevole interesse pubblico ai fini paesaggistici* con il D.M. 23 giugno 1967 (pubblicato sulla G.U. n. 182 del 21.07.1967), avente per oggetto la *“fascia di territorio laterale all'Autostrada del Sole sita nel territorio comunale di Calenzano, Barberino di Mugello, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Rignano, Reggello, Incisa Val d'Arno, Bagno a Ripoli, Impruneta, Figline Val d'Arno, Scandicci, Firenze”*, comprendente parti collinari e porzioni urbanizzate dei quartieri di Vingone e Casellina [Fig. 6].

Il provvedimento ministeriale di tutela di cui sopra è recepito nel PIT/Piano Paesaggistico Regionale con il Codice Identificativo di Vincolo 182-1967 e Codice Regionale Vincolo 9048104 e la denominazione *“Fascia di metri 300 ai due lati dell'Autostrada del Sole di interesse orografico, agrario, forestale, storico e architettonico, sita in dodici comuni con variazioni di confine in sei di essi”*, ed ha la seguente motivazione:

“La zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, per le più varie formazioni orografiche, agrarie e forestali, unite a ricordi storici, alle espressioni architettoniche dei secoli passati che lasciarono nelle costruzioni, sia modeste che monumentali, documenti insostituibili della nostra vita nazionale, forma una serie di quadri naturali di compiuta bellezza godibili dall'intero percorso dell'Autostrada del Sole che l'attraversa.”

Ai sensi del sopracitato PIT/Piano Paesaggistico Regionale, tale provvedimento di tutela rientra nella tipologia di cui all'art. 136, comma 1, lettera d) del D. Lgs.42/2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio) e si fissano gli obiettivi di tutela e le strategie per il controllo delle trasformazioni come indicato nei punti che si riportano qui di seguito (estratto art. 4 dell'Allegato B delle NTA):

5. Per la tutela e valorizzazione della struttura ecosistemica/ambientale (componenti naturalistiche / aree di riconosciuto valore naturalistico) il P.I.T. / Piano Paesaggistico Regionale individua i seguenti obiettivi con valore di indirizzo:

- a) [2.a.1] conservare il mosaico di agroecosistemi e boschi caratteristico dell'area di vincolo;
- b) [2.a.2] tutelare la vegetazione ripariale e l'integrità degli ecosistemi torrentizi intersecati dall'asse stradale;
- c) [2.a.3] ridurre l'effetto di barriera ecologica realizzato dall'asse stradale e mitigare l'impatto dell'asse stradale su aree umide di pianura e su habitat forestali appenninici;
- d) [2.a.4] conservare i valori naturalistici ed i caratteri costitutivi del sistema di Siti Natura 2000 ed ANPIL presenti nell'area *buffer* vincolata.

6. Per la tutela e valorizzazione della struttura antropica (insediamenti storici / insediamenti contemporanei /viabilità storica / viabilità contemporanea / impianti ed infrastrutture / paesaggio agrario) il P.I.T. / Piano Paesaggistico Regionale individua i seguenti obiettivi con valore di indirizzo:

- a) [3.a.1] tutelare gli assetti figurativi del paesaggio agrario tradizionale.
- b) [3.a.2] garantire che gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia non compromettano la leggibilità dei quadri naturali godibili dall'intero percorso dell'Autostrada del Sole e i valori da essi espressi assicurino qualità architettonica e rappresentino progetti di integrazione paesaggistica.

7. Per la tutela e valorizzazione degli elementi della percezione (visuali panoramiche 'da' e 'verso', percorsi e punti di vista panoramici e/o di belvedere / strade di valore paesaggistico) il P.I.T. / Piano Paesaggistico Regionale individua il seguente obiettivo con valore di indirizzo:

- a) [4.a.1] salvaguardare e valorizzare le visuali panoramiche che si aprono dell'Autostrada del Sole verso le più varie formazioni orografiche, agrarie e forestali e verso il paesaggio silvano arricchito da borghi o emergenze o semplici costruzioni rurali, che rappresentano documenti insostituibili della nostra vita nazionale.

Non risultano presenti ulteriori vincoli di valenza paesaggistica sovrapposti a quelli appena evidenziati.

Estendendo l'analisi ad ulteriori ambiti, si registra che una sottile striscia di terreno sul lato sud-occidentale dell'area in esame, confinante col Vingone, ricade in Ambito perifluviale, mentre si precisa che l'area nel suo insieme non è sottoposta a vincolo idrogeologico.

Infine, dal punto di vista della pericolosità idraulica, si precisa che l'area in questione non è inquadrata in pericolosità alta, ma è posta in Pericolosità idraulica media (I.2) [Fig. 7].

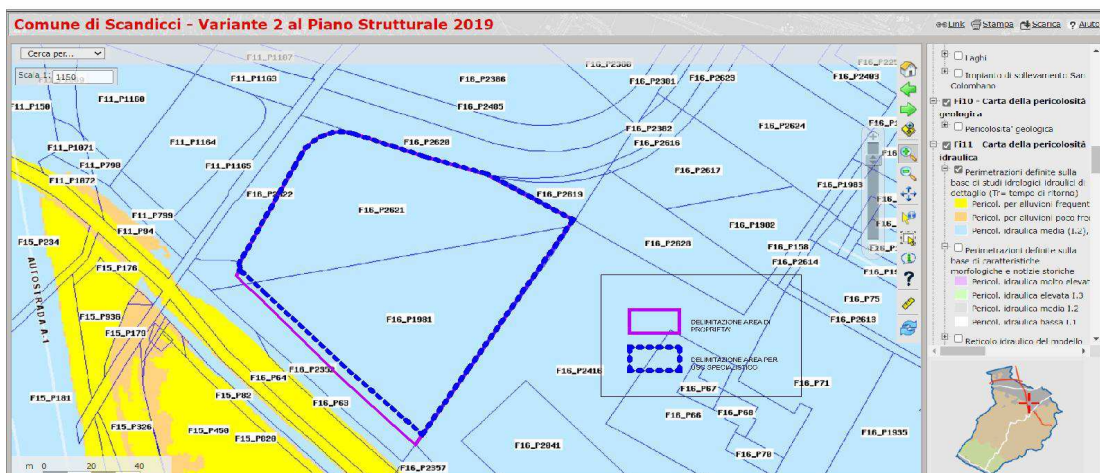


Fig. 7 - Estratto di cartografia di Piano Strutturale – Particolare pericolosità idraulica

4.2- Analisi di impatto progettuale e di compatibilità paesaggistica

Alla luce delle opere descritte in precedenza previste da realizzarsi con l'intervento in questione, confrontando i vari aspetti delle medesime con gli obiettivi di tutela e le strategie per il controllo delle trasformazioni espresse dal PIT e fatte proprie dallo strumento di governo del territorio agli artt. 3 e 4 della NTA del PO (così come precedentemente riassunte), si precisa quanto segue:

4.2.1 Aspetto idrogeomorfologico

- non viene modificata la conformazione geomorfologica dell'area [1.a.1]; il progetto prevede, infatti, semplicemente il livellamento dell'area stessa tramite opere di movimento terra di entità assolutamente trascurabile, considerata la situazione dello stato attuale dei terreni sostanzialmente già sufficientemente pianeggiante e regolare su tutta la superficie; si riscontra, a questo proposito, la presenza di una piccola e circoscritta "collinetta" in prossimità della pista ciclabile di Via dell'Unità d'Italia, in posizione pressoché centrale del lato nord dell'area di progetto (immediatamente a sinistra, entrando, del cancello

d'ingresso al centro previsto dalla progettualità), leggermente rialzata rispetto al livello di quota dei terreni, sulla quale troneggia un pozzo preesistente, che sarà mantenuta dal progetto nella stessa situazione attuale; ancora a tale proposito, si precisa altresì che tutta la terra eventualmente mossa dalle opere di livellamento del terreno verrà interamente recuperata ed utilizzata in loco;

- non viene modificato il sistema idrografico naturale del torrente Vingone, né sono previsti interventi sulla vegetazione riparia di quest'ultimo [1.a.2];
- oltre a quanto specificato al punto precedente, si precisa che vengono mantenuti tutti gli ecosistemi presenti lungo il suddetto corso d'acqua [1.a.3].

4.2.2 Struttura ecosistemica/ambientale

- l'intervento non è ubicato in contesto di matrice forestale collinare né in area coperta da vegetazione boschiva; nell'area di intervento, inoltre, non sono presenti essenze arboree isolate o piante ornamentali di particolare valore estetico-percettivo o idreogeologico [2.a.1]; le uniche piante di un qualche interesse naturalistico presenti nell'area in questione sono quelle ubicate sulla "collinetta" che ospita il pozzo preesistente, ed insieme alla suddetta "collinetta" e al pozzo, anche le piante di cui sopra saranno salvaguardate e mantenute nella loro attuale dimora;
- l'area di intervento non è un'area agricola; nel nuovo strumento urbanistico di governo del territorio è inserita in area urbanizzata (nello specifico dell'UTOE 3 – Vingone), pur come area a verde, con previsione di sviluppo come area attrezzata per autocaravan, e pertanto si precisa come l'intervento in questione non rappresenti un impegno del suolo al di fuori del territorio urbanizzato [2.a.2];
- l'intervento non riguarda le acque del fiume Greve né pregiudica il reticolo idrografico minore [2.a.3]; si precisa, inoltre, come nell'area in questione non siano presenti situazioni naturalistiche quali siepi alberate, vegetazione ripariale, piccoli nuclei forestali, grandi alberi camporili, piccoli laghetti o pozze.

4.2.3 Struttura antropica

- in relazione alla struttura antropica, si precisa che l'intervento in questione non si realizza nel contesto di nuclei storici della collina, né della pianura, né lineari lungostrada di impianto storico, né nell'immediato intorno territoriale quale ambito di pertinenza paesaggistica [3.a.1] [3.a.2] [3.a.3];

- si precisa altresì che l'intervento in questione non riguarda preesistenze edificate (di cui non si registra presenza alcuna sull'intera area), quali fabbricati o manufatti, né storici né contemporanei, né alcuno di natura rurale [3.a.4];
- ancora non riguarda ville o complessi monumentali e relativi parchi, orti o giardini di valore storico-architettonico, né alcun edificio storico di pertinenza, quali fattorie, case coloniche e annessi agricoli [3.a.5] [3.a.6] [3.a.7];
- nell'area di intervento (e più in generale in tutta l'area di proprietà) non vi sono riscontri di testimonianze archeologiche [3.a.8];
- e ancora, l'intervento in questione non si inserisce nel contesto di alcuna viabilità storica [3.a.10], né si colloca in area agricola, né collinare né di pianura [3.a.11] [3.a.12]; a questo proposito, si precisa come nella progettualità si tenga conto della tradizione agricola che ha avuto in passato l'area in questione attraverso la piantumazione di un sistema di piante autoctone ad alto fusto con andamento lineare di filare, secondo le originali linee direttrici dei campi coltivati;
- infine, nello specifico del punto [3.a.9], si precisa che l'intervento in questione, letto in chiave di trasformazione urbanistica, non compromette alcun elemento strutturante il paesaggio, ma, anzi, alla luce delle caratteristiche evidenziate nella progettualità, si ritiene ripristini e valorizzi gli elementi storicizzati dell'area di intervento, concorra alla qualificazione del sistema insediativo, assicuri qualità architettonica e rappresenti un progetto di sicura integrazione paesaggistica;

4.2.4 *Gli elementi della percezione*

- data la particolare ubicazione dell'area su cui è previsto da attuarsi, il progetto in questione non pregiudica alcuna visuale panoramica che si apre da e verso la collina [4.a.1], non limitandone o occludendone alcuna; la sua ubicazione, inoltre, è tale da non minare l'integrità percettiva né la leggibilità di alcuna delle emergenze storiche e architettoniche di alto valore iconografico presenti sul territorio [4.a.2];
- ancora, data la particolare ubicazione dell'area di progetto, si ritiene che le trasformazioni e le opere previste da realizzarsi non interferiscano negativamente con le visuali panoramiche, né limitandole, né occludendole, né sovrapponendosi in modo incongruo con gli elementi significativi del paesaggio [4.c.1];
- per gli stessi motivi, si ritiene che ogni elemento pubblicitario, cartellone o totem non interferisca con visuali panoramiche, né è previsto da collocarsi in prossimità di beni architettonici tutelati [4.c.2]; ancora in relazione agli elementi della

comunicazione previsti dalla progettualità (due insegne sul fabbricato principale e un totem all'ingresso del centro), tutti all'interno dell'area del campeggio, si ritiene che questi siano notevolmente schermati (e mitigati) dal sistema del verde di piante ad alto fusto previste dalla progettualità all'interno dell'area e soprattutto - ai fini della presente analisi - perimetralmente alla medesima;

- i sistemi e i metodi di illuminazione previsti da installarsi nelle opere di progetto prospicienti la via pubblica e gli spazi pubblici (ma in generale nell'intero comparto) garantiranno la qualità e la compatibilità con il contesto, evitando l'esaltazione scenografica del singolo edificio a favore di una luce diffusa e soffusa [4.c.2];
- si precisa inoltre come l'intervento in questione sia previsto da effettuarsi su un'area non punto di sosta per visuali panoramiche [4.a.3];
- ancora in merito agli elementi della percezione, e nello specifico della relazione dell'area di intervento con l'autostrada A1, si precisa che tale area è completamente fuori dalla visuale che si ha percorrendo la sede autostradale in entrambi i sensi di marcia, nascosta com'è dal torrente Vingone e le sue arginature a sud e dal terrapieno del Ponte di Formicola a ovest. Sempre in relazione al tracciato autostradale, considerato in entrambi i sensi di marcia, se tali elementi di occlusione della visuale impediscono la percezione anche delle opere previste dalla progettualità, rappresentano – al tempo stesso – per queste ultime una “naturale” barriera al rumore, liberando l'area di intervento (e più in generale tutta l'area di proprietà) dalla necessità di una eventuale installazione dedicata a tale scopo.

4.3 - Conclusioni

Per i motivi appena esposti, quindi, si ritiene che le opere in questione siano compatibili con il contesto paesaggistico circostante, determinino un impatto non di contrasto con le caratteristiche dell'area in questione e del territorio circostante e non ricorrano conseguentemente particolari motivazioni (di natura paesaggistica, appunto) per la valutazione di ulteriori opere di contestualizzazione e mitigazione rispetto a quanto previsto dalla progettualità dell'intervento.

PARTE III

RELAZIONE SUGLI ASPETTI AMBIENTALI

5- VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

5.1- Valutazione previsionale di clima acustico **(compatibilità con il P.C.C.A.)**

La progettualità generale dell'intera area sarà tale da rispettare il Piano Comunale di Classificazione Acustica vigente al momento della richiesta di Permesso di Costruire, alla quale richiesta sarà allegato specifico progetto di impatto acustico generale, con la verifica dei requisiti acustici passivi e del clima acustico dell'area, sia in relazione al contesto residenziale al contorno, sia col tracciato autostradale.

A tale proposito, ed in considerazione del fatto che la stessa destinazione di area ricettiva con pernottamento degli ospiti – oltre alla normativa di riferimento, ovviamente - impone un certo controllo acustico complessivo, si evidenzia fin d'ora come siano state effettuate precise scelte progettuali di mitigazione dell'impatto acustico (attivo e passivo) dell'area stessa tramite importanti schermature a verde, rappresentate sia da una siepe perimetrale alta e molto folta (affinché possa rivestire anche un ruolo di schermatura visiva, oltreché acustica, nonché di protezione antintrusione di persone e animali) sia da un sistema di filari di alberi ad alto fusto che, oltre a garantire un'ombreggiatura studiata per le varie destinazioni d'uso dell'area, costituisce un'ulteriore effetto mitigatorio in termini di impatto acustico. Ciò è maggiormente vero ed efficace nel caso della schermatura acustica dai rumori provenienti dal tracciato autostradale, che è posto a ovest sud-ovest dell'area; tale ubicazione, infatti, coincide con un orientamento di maggior irradiazione solare, e pertanto tutta la fascia meridionale dell'area (in entrambi i tratti di sud-est e sud-ovest) è prevista piantumata su tutto il perimetro da un sistema continuo di piante ad alto fusto, oltre alla siepe perimetrale continua. Ancora in relazione all'impatto acustico dell'autostrada, si registra infine come anche l'ubicazione dell'area e la morfologia del terreno circostante, nello specifico dei terrapieni del ponte di Formicola e dell'argine del Vingone, costituiscano barriera visiva e acustica naturale,

trovandosi l'area in esame in una naturale depressione del terreno di alcuni metri rispetto a tali terrapieni.

Ed ancora in relazione al tracciato autostradale, si registra la presenza, su tutto il tratto dell'A1 che attraversa l'abitato di Scandicci, di barriere antirumore installate dalla Società Autostrade, costituite da alte pannellature in vetro trasparente.

Tutti gli accorgimenti appena descritti, pertanto, sia di tipo naturale (terreno in depressione rispetto ai terrapieni di Ponte di Formicola e di Vingone, entrambi lato autostrada), sia già esistenti (barriere antirumore autostradali) che di progetto (siepe alta e continua perimetrale + sistema continuo di piante ad alto fusto), autorizzano a ritenere pressoché trascurabile l'impatto acustico dell'autostrada nei confronti del campeggio.

Dal punto di vista dell'impatto acustico del campeggio in relazione agli edifici residenziali presenti nelle vicinanze, infine, si ritiene di fare le ulteriori seguenti considerazioni.

Le attività diurne previste da effettuarsi nell'area per camper in esame sono sostanzialmente di tipo veicolare, di movimentazione di camper a velocità pari al passo d'uomo, di attività di relax all'aperto delle persone ospiti del campeggio (attività questa a carattere fortemente stagionale) e di attività di vario genere previste da svolgersi all'interno del fabbricato principale dei servizi.

Le attività notturne sono, di contro, pressoché inesistenti, essendo chiuso il fabbricato principale dei servizi posto al centro del campeggio ed essendo tutta la fascia perimetrale del medesimo una zona di stazionamento dei camper in regime di pernottamento degli occupanti.

Pertanto, alla luce di tali attività (diurne e notturne) previste da svolgersi, si ritiene di poter valutare un impatto acustico nei confronti delle circostanze di entità estremamente limitato, le cui opere progettuali di mitigazione descritte in precedenza certamente garantiscono il rispetto dei valori di emissioni acustiche ammessi per tale area.

5.2- Approvvigionamento idrico

Dal punto di vista dell'approvvigionamento idrico, si precisa che la zona è servita da pubblico acquedotto, la cui rete è collocata in scavo lungo Via Dell'Unità d'Italia e

pertanto, trattandosi di un nuovo insediamento, si procederà con l'allacciamento a tale rete.

In caso di stato di non esercizio o di non corretto dimensionamento – alla data della richiesta di allaccio - della rete pubblica presente in zona per assorbire l'intervento in oggetto, ed in attesa quindi della possibilità di allaccio del centro alla medesima, si provvederà alla realizzazione di un nuovo pozzo, che fungerà da fonte di approvvigionamento di tutto il centro, previo trattamento dell'acqua per i vari usi, fino alla potabilizzazione della stessa.

In ottemperanza alle indicazioni contenute nel Piano Operativo, inoltre, è prevista dal progetto la realizzazione di una rete duale per il riutilizzo delle acque pluviali per usi compatibili secondo il parametro indicato di 2 mc ogni 30 mq di Superficie Coperta (SC).

Tale indicazione normativa è stata recepita dalla progettualità generale tramite la realizzazione di una vasca interrata di raccolta ubicata al di sotto dei parcheggi adiacenti al fabbricato principale – lato sud -, la cui dimensione è prevista dal progetto non inferiore ai 38 mc, come da calcolo seguente:

- Superficie Coperta fabbricato principale:	360 mq
- Superficie Coperta casa del guardiano:	40 mq
- Superficie Coperta complessiva di n. 2 blocchi servizi:	170 mq
<hr/>	
Totale Superficie Coperta	570 mq

Da cui si ricavano le misure minime della vasca di raccolta pari a:

$$570/30 \times 2 = 38 \text{ mc}$$

A partire, quindi, dal dato di riferimento di cui sopra, e dalle dimensioni del luogo di ubicazione della medesima, è stata prevista una vasca di progetto dalla seguenti caratteristiche dimensionali:

$$4,00 \text{ mt.} \times 8,50 \text{ mt.} \times 1,50 \text{ mt. (profondità)} = 51 \text{ mc } [> 38 \text{ mc}]$$

5.3- Smaltimento acque reflue

Dal punto di vista dello smaltimento delle acque reflue è importante premettere l'inquadramento delle stesse ai sensi della normativa di riferimento, che assimila le acque reflue di un'area attrezzata per autocaravan ad acque reflue domestiche, come evidenziato al Punto 13 della Tabella 1, Allegato 2, del DPGR 8 settembre, n. 46/R, Regolamento di attuazione della legge regionale 31 maggio 2006, n. 20 "Norme per la tutela delle acque dall'inquinamento".

A tale proposito, si precisa altresì come l'area di progetto sia servita da pubblica fognatura nella sede stradale di Viale dell'Unità d'Italia, e pertanto, ai sensi delle indicazioni del Regolamento Urbanistico, trattandosi di un nuovo insediamento, si procederà con l'allacciamento alla medesima.

Il sistema di pretrattamento a piè di utenza sarà progettato in conformità alle disposizioni contenute nel Regolamento del Servizio Idrico Integrato e del parere preventivo rilasciato da Publiacqua, i cui disposti sono stati recepiti nella progettualità generale.

5.4- Risparmio energetico e utilizzo di fonti energetiche alternative

In relazione alla normativa sul risparmio energetico, si precisa che la progettualità dei due fabbricati principali (centro servizi e casa del guardiano), edificati in forza alla capacità edificatoria prevista dalle NTA, prevede prestazioni di isolamento termico degli involucri secondo valori di trasmittanza termica ancora più stringenti rispetto alla normativa vigente, ed una dotazione impiantistica altamente efficiente interamente alimentata da fonti energetiche alternative. Espressa richiesta della Committenza, infatti, è il raggiungimento dell'autosufficienza energetica di entrambi. In relazione all'utilizzo di fonti di energia alternative, si precisa che per il raggiungimento di tale obiettivo è prevista l'installazione di pannelli solari e fotovoltaici in copertura di entrambi i suddetti fabbricati principali (debitamente schermati alla vista dal parapetto perimetrale della linea di cordolo), che tutti i dispositivi di illuminazione esterna delle varie zone del campeggio saranno dotati di pannelli fotovoltaici integrati (e quindi totalmente autosufficienti dal punto di vista energetico), e che, compatibilmente con le normative urbanistiche e nel rispetto del

vincolo paesaggistico, e previa acquisizione dei relativi permessi, saranno eventualmente installati ulteriori pannelli fotovoltaici sulle coperture dei due manufatti dei servizi igienici e su eventuali pensiline ombreggianti dei posti auto degli ospiti nei parcheggi posti nella zona centrale di pertinenza esterna del fabbricato principale.

Per dare un riferimento indicativo circa un dimensionamento di massima degli impianti da fonti rinnovabili, considerando esclusivamente l'installazione di pannelli fotovoltaici sulla copertura dei due fabbricati o principali (centro servizi e casa del guardiano), si riassumono i seguenti dati orientativi di progetto:

- Centro servizi: n. 16 pannellature di 3,00 mt. x 1,60 mt. ciascuna = 76,80 mq
- Casa del guardiano: n. 7 pannellature di 2,00 mt. x 1,10 mt. ciascuna = 15,40 mq

Che determinano una superficie totale di oltre 92 mq (92,20 mq).

Considerata, ora, una resa (media) per mq di pannelli ad alta efficienza di nuova generazione di circa 0,22 kW/mq, si ottiene:

$$92,00 \text{ mq} \times 0,22 \text{ kW/mq} = 20 \text{ kW.}$$

Vale a dire un valore di produzione di 20 kW, volta a coprire il 100% del fabbisogno energetico di entrambi i suddetti fabbricati principali.

A questo proposito, ed al fine di comprendere meglio l'attenzione della Committenza verso le fonti di energia rinnovabile, ritengo interessante esporre un dato relativo alla sede Caravanbacci di Lavoria, che nel periodo 01/04/2020 – 31/03/2021 ha venduto alla rete pubblica circa 24.000 kW, prodotti dal proprio impianto fotovoltaico.

5.5- Gestione dei rifiuti

La gestione dei rifiuti del centro sarà effettuata in rispondenza alle indicazioni della Società incaricata del servizio.

A tale proposito, si fa presente come la progettualità generale dell'area attrezzata abbia recepito fedelmente le indicazioni contenute nel parere preventivo di fattibilità che l'Ente gestore ha rilasciato, cui si rimanda per ogni ulteriore chiarimento, prevedendo cioè un'isola ecologica dedicata al margine settentrionale dell'area, capace di contenere tutte le tipologie di contenitori necessari per la raccolta differenziata e adeguati spazi e percorsi per i mezzi di raccolta.

Tale isola ecologica è prevista all'interno dell'area di proprietà, in prossimità dell'ingresso principale, debitamente schermata alla vista di ospiti e passanti, il cui utilizzo può avvenire esclusivamente dall'interno dell'area attrezzata.

Al fine, poi, di prevenire e scongiurare fenomeni di abbandono incontrollato o incongruo di rifiuti, si precisa che l'area suddetta è prevista dalla progettualità sottoposta a specifica sorveglianza, sia attiva (con la presenza del guardiano del campeggio, con servizio sia diurno che notturno) sia passiva (tramite un circuito di telecamere esterne dedicate).

5.6- Contenimento dell'inquinamento luminoso

Dal punto di vista del contenimento dell'inquinamento luminoso, si fa presente come la progettualità generale preveda, sia nel rispetto della normativa vigente sia in linea con la destinazione dell'area, emissioni luminose notturne di bassa intensità.

Trattandosi, infatti, di uno spazio ricettivo con pernottamento notturno degli ospiti, tutte le zone dell'area attrezzata, e soprattutto quelle interne delle piazzole e della viabilità interna, sono pensate servite da dispositivi illuminanti di servizio bassi, con fonti luminose rivolte verso il basso, di bassa intensità e a basso consumo energetico. Saranno comunque garantite le condizioni di spostamento in sicurezza visiva da parte degli ospiti.

5.7- Tutela idraulica

Ai fini della tutela idraulica sia dell'area attrezzata che delle aree limitrofe, è stato condotto uno specifico studio idrologico e idraulico da parte dell'Ing. Davide Settesoldi, cui si rimanda per ogni chiarimento in merito, finalizzato alla progettazione di un sistema di smaltimento delle acque di falda superficiale e meteoriche nel rispetto del principio di invarianza idraulica.

Tale Studio ha determinato una soluzione progettuale di una rete di tubazioni in scavo, da realizzarsi nel contesto delle opere dei vari sottoservizi previste dalla progettualità generale, che prevede il convogliamento delle acque di falda superficiale e meteoriche in un recettore naturale superficiale identificato con il torrente Vingone.

A tale proposito, si precisa che è stato ottenuto uno specifico parere preventivo di fattibilità da parte della Regione Toscana – Sez. Genio Civile Idraulico, con il quale si autorizza, oltre all'attraversamento di aree di proprietà demaniale con la condotta di uscita di tali acque, l'immissione delle stesse nel Vingone, secondo le modalità indicate nello studio idraulico dell'ing. Settesoldi.

Ponsacco, 06/10/2023.

Il Tecnico
Arch. Filippo Bacci