

AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI TRATTO : BARBERINO - FIRENZE NORD

AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA LOTTO 2

SITO DI DEPOSITO "OSMANNORO"

Valutazione Preliminare ex art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006

DG - DOCUMENTAZIONE GENERALE

PARTE GENERALE

Lista di controllo per la valutazione preliminare

AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI, TRATTO: FIRENZE NORD - FIRENZE SUD
AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA DAL KM 279+000 AL KM 300+785

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

Ing. Pietro Mele
Ord. Ingg. Milano n.A30141

IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Pietro Mele
Ord. Ingg. Milano N. A30141

IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Orlando Mazza
Ord. Ingg. Pavia N. 1496

PROGETTAZIONE NUOVE OPERE AUTOSTRADALI

CODICE IDENTIFICATIVO

RIFERIMENTO PROGETTO		RIFERIMENTO DIRETTORIO					RIFERIMENTO ELABORATO				ORDINATORE
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	--
110051	LL02	VP	DG	GEN	00000	00000	R	GEN	9111	-0	SCALA -

 gruppo Atlantia	PROJECT MANAGER:		SUPPORTO SPECIALISTICO:				REVISIONE	
							n.	data
							0	MARZO 2019
							1	-
							2	-
REDATTO:		VERIFICATO:				3	-	
						4	-	

VISTO DEL COMMITTENTE

autostrade // per l'italia

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
Ing. Giovanni Scotto Lavina

VISTO DEL CONCEDENTE



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto
<i>Autostrada A1 Milano-Napoli - Barberino del Mugello-Incisa Val d'Arno (subtratta Firenze nord-Firenze sud) ampliamento a tre corsie dal km 279+000 al km 300+785</i>

2. Tipologia progettuale	
<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 18	Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato (Allegato II), ove la modifica o l'estensione di per sè sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale
<p>Autostrade per l'Italia sta realizzando gli interventi di Ampliamento alla terza corsia tratto Barberino di Mugello-Firenze Nord dell'Autostrada A1 che, successivamente alle procedure di VIA (conclusasi con DecVIA 897/2007 del 19/11/2007) e Conferenza dei Servizi ai fini della localizzazione, sono stati articolati in diversi Lotti esecutivi (lotto 0, lotto 1, lotto 2).</p> <p>Le gestione terre dei lotti 1 e 2 sta avvenendo secondo i relativi Piani di utilizzo ex DM 161/2012 approvati dal Ministero dell'Ambiente.</p> <p>Nello specifico per il lotto 2 è attualmente previsto un esubero pari a circa 233.355 mc calcolato considerando un coefficiente di rigonfiamento per il passaggio dallo stato in banco allo stato sciolto. Tale materiale in esubero sarà gestito quale rifiuto prevedendone il recupero o lo smaltimento. +Gli scavi di cui trattasi originano interamente da scavi in tradizionale e non derivano dallo scavo tramite fresa della Galleria S. Lucia.</p> <p>Autostrade per l'Italia, nell'ottica di limitare il più possibile la produzione di rifiuti e il ricorso allo smaltimento in discarica o impianti, perseguendo le finalità di cui all'articolo 179, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, ha sviluppato una proposta di gestione integrata di quota parte del materiale in esubero sfruttando l'opportunità di impiegare tale materiale in altri interventi infrastrutturali previsti nel territorio fiorentino.</p> <p>In particolare, la conclusione del processo approvativo dell'Ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze - Pistoia dell'Autostrada A11, la cui Conferenza dei servizi ai fini della localizzazione si è conclusa in data 7/6/2018, permette di prevedere l'impiego di 133.000 mc delle terre e rocce scavate dal Lotto 2 per la realizzazione dei sottofondi dei cantieri e delle viabilità di servizio di tale intervento, evitando la necessità di ricorrere a specifiche forniture da cava.</p> <p>Tramite la gestione integrata degli scavi tra diversi interventi è possibile ottenere un'ottimizzazione dei rispettivi bilanci terre, conseguendo un significativo duplice beneficio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riduzione dell'esubero di materiali dal Lotto 2 con conseguente dimezzamento delle quantità da smaltire come rifiuto; • Riduzione del 100% delle forniture da cava di materiali vergini per la realizzazione delle aree di cantiere e delle viabilità di servizio dell'ampliamento dell'Autostrada A11, per complessivi - 133.000 mc circa. <p>Al fine di gestire il disallineamento temporale tra il momento della produzione delle terre in esubero (estate 2019) e la disponibilità dei siti di cantiere dell'autostrada A11 era necessario individuare delle aree da destinare a depositi in attesa di utilizzo. Per evitare di impiegare nuove aree, sono state individuati due siti già nella disponibilità di Autostrade per l'Italia in quanto sedi di cantieri di altri interventi autostradali, dove realizzare dei siti di deposito intermedio. Tali aree sono prossime all'autostrada A1 e all'autostrada A11 al fine di minimizzare gli impatti derivanti dai trasporti degli scavi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • campo-cantiere Molino di Frassineta, facente parte del progetto originario del Lotto 13 della Variante di Valico, localizzato in prossimità dell'imbocco sud della Galleria Manganaccia in Comune di Barberino del Mugello;

- cantiere Osmannoro, cantiere posta in carreggiata sud dell'autostrada A1 al km 283+700, in Comune di Sesto Fiorentino.

L'intervento in questione riguarda l'ex area di cantiere posta in carreggiata sud dell'autostrada A1 al km 283+700 denominata "Osmannoro", ricompresa nel progetto di ampliamento della tratta di A1 tra Firenze Nord e Firenze Sud, la cui compatibilità ambientale è stata determinata con DEC VIA n. 3914 del 1999 ed è stato approvato con Conferenza di Servizi del 17/06/1999 (Intesa Stato - Regione ex art. 81 D.P.R. n. 616/77 e art. 2 del D.P.R. 383/94 è stata acclarata con provvedimento n. 8942 dell'8/10/1999 del Ministero dei Lavori Pubblici - Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche per la Toscana - Firenze).

La proposta progettuale prevede l'utilizzo di quota parte di tale area come "sito di deposito intermedio" come definito nel DM 161/2012 art. 1 comma 1 lettera "b", per accogliere temporaneamente le terre e rocce da scavo provenienti dai lavori del Lotto 2 dell'Ampliamento alla terza corsia del tratto di Autostrada A1 tra Barberino e Firenze Nord, per la durata temporale prevista dal relativo Piano di utilizzo delle terre ex DM 161/2012.

Oltre alla sistemazione del sedime del sito di deposito è prevista la realizzazione degli interventi per adeguare l'area alle esigenze di deposito intermedio (preparazione sottofondo, regimazione, raccolta e smaltimento delle acque di dilavamento).

Al fine di prevedere il nuovo sito di deposito intermedio presso Osmannoro nell'ambito del piano di utilizzo ex DM 161/12 del lotto 2 dell'intervento di ampliamento alla terza corsia del tratto Barberino - Firenze nord, approvato con determina DVA n. 7488 del 17/03/2015, sarà presentata specifica istanza di modifica sostanziale del piano di utilizzo stesso ai sensi dell'art. 8, comma 2, lettera c del DM 161/12. Tale istanza viene attivata contestualmente alla presente richiesta di verifica preliminare, rimanendo vincolata al buon esito della stessa.

L'intervento di ampliamento dell'Autostrada A11 è già stato sottoposto a procedura di VIA con esito positivo (DEC VIA n. 134 del 20/05/2016) ed è dotato di Piano di utilizzo ex DM 161/2012 approvato (determinazione direttoriale DVA-2013-0017407 del 24/07/2013) che individua le aree di cantiere e le viabilità di servizio come siti di deposito intermedio nel corso dei lavori (per scavi e scotico dei cantieri) e come siti di destinazione finale al termine dei lavori per i materiali asportati in fase di allestimento dei cantieri e delle viabilità.

Nell'intervento di ampliamento della sede autostradale nel tratto Firenze Nord - Firenze Sud era originariamente prevista la realizzazione di un'area di parcheggio, insistente sull'omonima area di cantiere Osmannoro, per consentire lo scambio dell'utenza tra l'autostrada e la futura linea ferroviaria Firenze - Campi Bisenzio, per agevolare l'accesso al centro della città di Firenze.

Ad oggi Autostrade per l'Italia ha provveduto alla realizzazione delle opere di propria competenza per quanto attiene la prima fase relativa alla realizzazione del piazzale e delle rampe di accesso.

In considerazione del fatto che non si conoscono i termini ed i tempi di realizzazione delle opere ferroviarie di scambio di competenza di altri Enti, si sono determinate condizioni al contorno differenti rispetto l'epoca del progetto ed è possibile ravvisare l'opportunità di destinare l'area ad usi operativi di Autostrade per l'Italia in attesa che si definisca l'effettiva configurazione e funzione finale dell'area.

In particolare, vista la particolare ubicazione dell'area, questa risulta di utilità per le operazioni invernali di Autostrade per l'Italia. Infatti l'area si trova nelle immediate vicinanze ed a sud del tratto di valico fra Firenze e Bologna, notoriamente oggetto di abbondanti nevicate e conseguenti limitazione del traffico ai mezzi pesanti nel periodo invernale.

In tale ottica è stato sviluppato un progetto per la realizzazione di un deposito dei "mezzi neve" della Direzione di Tronco di Autostrade per l'Italia e per permettere l'eventuale sosta di mezzi pesanti in caso di blocco del traffico pesante sulla Variante di Valico.

Tale progetto, pur essendo autonomo rispetto alla presente proposta progettuale e soggetto a un iter autorizzativo separato, è compatibile con la destinazione a sito di deposito temporaneo di quota parte dell'area. In particolare, la realizzazione del sito di deposito intermedio di cui alla presente richiesta di verifica preliminare è geometricamente e funzionalmente compatibile con le previsioni di sistemazione temporanea dell'area di parcheggio Osmannoro:

- il layout dell'area permette l'indipendenza delle aree di lavoro e dei transiti dei mezzi d'opera tra area di deposito e area di parcheggio in configurazione temporanea;
- in occasione dell'utilizzo del parcheggio per i mezzi pesanti in caso di condizioni meteorologiche avverse (abbondanti nevicate) i lavori di abbancamento dei materiali da scavo, se in corso, potranno essere temporaneamente sospesi;
- il deposito insiste su una superficie che nel progetto di sistemazione temporanea è solo in parte destinata alla sosta dei mezzi pesanti, pertanto la riduzione della capacità dell'area di sosta è limitata e non modifica l'utilità di poter sfruttare tale area in situazione di criticità meteorologica;
- il layout dell'area permette la separazione dei flussi di mezzi che potranno usufruire del parcheggio da quelli che transiteranno attraverso l'area di deposito.

La realizzazione e impiego del sito di deposito intermedio sarà inquadrato nell'ambito dei lavori del Lotto 2 dell'Ampliamento del tratto autostradale Barberino . Firenze Nord e, di conseguenza, i relativi lavori saranno sottoposti all'attenzione del Comitato di Controllo istituito presso il MATTM con DVA/DEC/2012/000043 del 29/02/2012.

Infine il successivo trasporto e il deposito delle terre e rocce ai cantieri dell'ampianto dell'autostrada A11 avverrà nell'ambito dei lavori dell'intervento di ampliamento dell'Autostrada A 11 Firenze-Pisa nord - tratto Firenze-Pistoia.

In conclusione, la presente procedura riguarda la possibilità di impiegare quota parte di un'area di cantiere destinata a futura area di parcheggio come area di deposito materiali da scavo in attesa del loro utilizzo finale in progetto già assentito.

Nell'invarianza pertanto dei potenziali impatti ambientali della sistemazione a deposito rispetto alla originale destinazione a cantiere già approvata, si determinerebbe un indubbio vantaggio ambientale in termini di ottimizzazione dell'impiego delle risorse naturali: si eviterebbe di gestire come rifiuti gli esuberanti derivanti da un intervento e di approvvigionare da cava i materiali necessari ad un intervento conterminante. Ciò inoltre nel rispetto della configurazione temporanea di area per operazioni invernali e ricovero mezzi pesanti che Autostrade per l'Italia intende proporre parallelamente per l'area di parcheggio in questione. A tal fine oltre il presente pre-screening, relativo alla modifica dell'intervento in cui è ricompresa l'area di Osmannoro, il proponente attiva un'istanza di modifica sostanziale (per inserimento di un nuovo sito di deposito intermedio) del piano di utilizzo dal quale originano i materiali da scavo da depositare ad Osmannoro in attesa di utilizzo, al cui positivo esito è vincolata l'intera iniziativa.

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

La quota parte dell'area del futuro parcheggio di Osmannoro destinata a sito di deposito intermedio per ospitare i materiali provenienti dal lotto 2 della A1 Barberino Firenze Nord in attesa di essere impiegati nell'intervento di terza corsia della A11 tratto Firenze - Pistoia ha un'estensione di 10.000 mq ed è collocata geograficamente in adiacenza alla carreggiata sud dell'autostrada A1 alla progressiva 283+700. L'area interessa il solo Comune di Sesto Fiorentino.

A scala vasta l'ambito territoriale interessato è quello dei lembi residui della Piana Fiorentina interclusi tra i centri abitati e le aree industriali dei comuni di Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Firenze.

A scala locale l'area Osmannoro è collocata tra il Canale Macinante a sud e il Fosso Reale a nord.

Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica evidenziano diverse aree sensibili in cui ricade o a cui è prossimo il sito di intervento.

Ambiti sensibili in cui ricade il sito di intervento

- aree tutelate paesaggisticamente ex art. 136 del DLgs 42/2004 (Zona ai lati dell'autostrada del Sole nei comuni di Barberino di Mugello, Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Firenze, Bagno a Ripoli, Scandicci, Rignano sull'Arno, Reggello, Impruneta, Incisa in Val d'Arno, Figline Valdarno ex DM 23 giugno 1967)
- area perimetrata a rischio R3 (elevato) dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del bacino del fiume Arno per il Fiume Sieve

Ambiti sensibili prossimi al sito di intervento

- ZSC IT5140011 "STAGNI DELLA PIANA FIORENTINA E PRATESE" posto 50 m a sud dell'area di cantiere

La destinazione d'uso dell'area attuale a seguito delle procedure approvative dei lavori di ampliamento autostradale per l'intervento Firenze Nord . Firenze Sud, valutazione di impatto ambientale e conferenza dei servizi, è "area di parcheggio autostradale".

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Il sito di deposito intermedio si estende per 10.000 mq, interessando un'area sostanzialmente pianeggiante.

È prevista l'allocazione complessiva di circa 36.000 mc di terre, che saranno depositate nell'arco di circa 23 mesi e resteranno depositate per un periodo massimo coincidente con la validità del Piano di utilizzo del Lotto 2 (fine maggio 2021).

Per il deposito delle terre e rocce da scavo provenienti dal Lotto 2 si prevede la formazione di un abbancamento con scarpate di pendenza 3 su 1, così determinata per esigenze geotecniche relative al rischio sismico dell'area di intervento (2. Moderato).

Rispetto alla quota terreno l'altezza massima del cumulo sarà circa 5 m e non sono previste banche intermedie.

Il materiale già caratterizzato e rispettoso dei limiti di colonna B, tab. 1, All. 1, parte IV, titolo V del Dlgs 152/06 sarà depositato sul terreno già presente in opera, derivante dagli scavi per la realizzazione dell'ampliamento autostradale Firenze Nord - Firenze Sud, come da progetto approvato. Non è necessario eseguire operazioni di scotico preliminare: il materiale sarà depositato al di sopra di un pacchetto di pavimentazione impermeabile appositamente realizzato composto da uno strato di 20 cm di materiale misto granulare stabilizzato e uno strato di pavimentazione di binder da 6 cm.

In questo modo il materiale depositato è isolato dal sottosuolo impedendo qualunque fenomeno di trasporto dal cumulo al terreno sottostante.

La sommità del cumulo sarà pianeggiante e prevedrà una larghezza di circa 20 m.

Per la raccolta e lo smaltimento delle acque è prevista la realizzazione lungo il lato ovest di un fosso inerbito, mentre lungo il lato est confinante con l'area di parcheggio di progetto di una tubazione interrata.

Il recapito finale avverrà nel fosso esistente di gestione delle acque dilavate dall'autostrada A1 previa filtrazione tramite materassi filtranti.

Il conferimento dei materiali avverrà direttamente tramite il tracciato autostradale esistente che collega i cantieri del Lotto 2 con lo svincolo di accesso al parcheggio di progetto Osmannoro (22 km circa).

Il numero di mezzi che mediamente interesserà l'autostrada A1 per il conferimento del materiale sarà di circa 1 all'ora, ipotizzando l'impiego di mezzi con capacità di 15 mc e una distribuzione omogenea dei trasporti su 10 ore al giorno nel periodo diurno. Tale valore non è significativo rispetto al traffico che normalmente percorre l'autostrada.

Come anticipato, il materiale proveniente dal Lotto 2 avrà già la qualifica di sottoprodotto e non saranno necessarie attività di caratterizzazione, una volta giunto in cantiere verrà scaricato nei pressi dell'abbancamento da realizzare e movimentato tramite gli usuali mezzi di cantiere (pale, grader, rulli, escavatori).

All'accesso del cantiere è prevista la realizzazione di un lavaruote al fine di minimizzare il deposito di materiale sulla viabilità, i camion viaggeranno coperti, si farà ricorso a periodica bagnatura per evitare il sollevamento di polveri.

Gli interventi in progetto non sono soggetti alle disposizioni di cui al DLgs 105/2015 relativo al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	<hr/>
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	<p>Ampliamento alla terza corsia tratto Firenze Nord . Firenze Sud dell'Autostrada A1: DecVIA 3914/1999</p> <p>Ampliamento alla terza corsia tratto Barberino di Mugello-Firenze Nord dell'Autostrada A1: DecVIA 897/2007 del 19/11/2007)</p> <p>Ampliamento alla terza corsia tratto Firenze . Pistoia dell'Autostrada A11: DecVIA n. 134 del 20/05/2016</p>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	<hr/>
<p>Altre autorizzazioni</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 81 ex DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 LN 241/90</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Approvazione Piano di Utilizzo ex DM 161/2012</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Ampliamento alla terza corsia tratto Firenze Nord . Firenze Sud dell'Autostrada A1: Conferenza di Servizi del 17/06/1999</p> <p>Ampliamento alla terza corsia tratto Barberino di Mugello-Firenze Nord dell'Autostrada A1: Conferenza di Servizi del 16 febbraio 2009</p> <p>Ampliamento alla terza corsia tratto Firenze . Pistoia dell'Autostrada A11: Conferenza di Servizi del 08/11/2017</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ampliamento alla terza corsia tratto Barberino di Mugello-Firenze Nord dell'Autostrada A1: determinazione direttoriale DVA n. 7488 del 17/03/2015</p> <p>Ampliamento alla terza corsia tratto Firenze . Pistoia dell'Autostrada A11: determinazione direttoriale DVA-2013-0017407 del 24/07/2013</p>

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica	<input checked="" type="checkbox"/> Comune di Sesto Fiorentino
<input checked="" type="checkbox"/> Approvazione modifica sostanziale Piano di utilizzo ex DM 161/2012	<input checked="" type="checkbox"/> Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio e del Mare

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in fasce ripariali e dista oltre 80 km dall'area umida tutelata più vicina (Padule di Bolgheri)
2. Zone costiere e ambiente marino		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento dista oltre 26 km dalla costa del Lago di Bilancino e circa 70 km dalla costa tirrenica
3. Zone montuose e forestali		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento è posta a una quota di circa 40 m s.l.m. e non interessa quindi le zone montuose appenniniche. Le aree forestali più vicine distano circa 1,5 km
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento dista 1 km circa dall'area naturale protetta di interesse locale Stagni di Focognano e circa 50 m dalla ZSC IT5140011 STAGNI DELLA PIANA FIORENTINA E PRATESE
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input checked="" type="checkbox"/>		L'area non ricade in zone di territorio designate come vulnerabili da nitrati di origine agricola. L'area ricade in zone di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/2010, con particolare riferimento per il 2017 al limite delle media annua di NO ₂ (stazioni di tipo urbano-traffico FI-Gramsci e FI-Mosse) e ai limiti relativi all'Ozono (tutte le stazioni in Provincia di Firenze). Non si registrano superamenti dei limiti relativi alle polveri PM ₁₀ e PM _{2.5}

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
6. Zone a forte densità demografica		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento è ubicata in comune di Sesto Fiorentino che, per numero di abitanti (49.000 circa nel 2017), non rientra tra le zone a forte densità demografica come codificate al punto 4.3 dell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, pur presentando una densità superiore a 500 ab/kmq
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>		L'area, trovandosi in prossimità del nastro autostradale, interessa il vincolo relativo alle aree tutelate paesaggisticamente ex art. 136 del DLgs 42/2004 (Zona ai lati dell'autostrada del Sole nei comuni di Barberino di Mugello, Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Firenze, Bagno a Ripoli, Scandicci, Rignano sull'Arno, Reggello, Impruneta, Incisa in Val d'Arno, Figline Valdarno ex DM 23 giugno 1967)
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>		L'area di intervento rientra negli ambiti di produzione dei seguenti prodotti DOP e IGP: Cinta Senese DOP Pane toscano DOP Pecorino Toscano DOP Prosciutto Toscano DOP Salamini Italiani alla Cacciatora DOP Agnello del Centro Italia IGP Finocchiona IGP Mortadella Bologna IGP Olio extravergine di oliva Toscano IGP

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade, neppure parzialmente in siti contaminati ufficialmente riconosciuti. Inoltre, le caratteristiche di qualità ambientale dell'area sono testimoniate dagli esiti delle indagini di caratterizzazione ambientale svolte sul materiale che già compone il rilevato del parcheggio
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non è sottoposta a vincolo idrogeologico
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>		L'area di intervento è area perimetrata a rischio R3 (elevato) dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del bacino del fiume Arno
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>		Il Comune di Sesto Fiorentino ricade in Zona 3- In questa zona i forti terremoti sono meno probabili rispetto alla zona 1 e 2.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>		L'intervento è in parte ricompreso all'interno della fascia di pertinenza autostradale.

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p>Descrizione: la realizzazione del deposito non comporta modifiche permanenti alla destinazione d'uso del suolo, ma modifica temporaneamente l'attuale destinazione ad area di parcheggio. È prevista la temporanea modifica dello stato dei luoghi a seguito della formazione del deposito di terre</p>		<p>Perché: Come riportato nelle tavole allegate, l'attuale destinazione d'uso del sito di deposito è l'area di parcheggio autostradale. La realizzazione del deposito avverrà sul piano di posa del futuro parcheggio e non ne modificherà la conformazione né i confini attuali e finali. È prevista solo la temporanea modifica della morfologia a seguito della realizzazione del sito di deposito. Non si produrranno effetti ambientali significativi sull'ambiente interessato dal deposito, diversi da quelli potenzialmente prodotti dalla realizzazione del parcheggio approvato.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Il sito di deposito consentirà di impiegare nell'intervento di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A11 tra Firenze e Pistoia materiali da scavo necessari alla realizzazione di parte delle opere previste originati dal lotto 2 della Barberino . Firenze Nord che altrimenti sarebbero stati gestiti come rifiuti, in quanto in esubero. Pertanto l'intervento proposto non comporta utilizzo di risorse naturali bensì ne consente il risparmio sia in termini di mancato smaltimento che in termini di mancato approvvigionamento. La Per la predisposizione del sito di intervento e la sua gestione non sono previsti lavori significativi che comportino consumo di risorse.</p>		<p>Perché: non essendo prevista alcuna sottrazione di suolo, né l'impiego di altre risorse naturali per la predisposizione del sito di intervento e la sua gestione si escludono effetti ambientali negativi e significativi. Si evidenzia inoltre che la realizzazione del sito di deposito intermedio proposto permette la riduzione dell'esubero di materiali dal Lotto 2 con conseguente dimezzamento delle quantità da smaltire come rifiuto e la riduzione di circa il 77% (da 134.000 mc circa a 31.000 mc) delle forniture da cava di materiali vergini per la realizzazione delle aree di cantiere e delle viabilità di servizio dell'ampliamento dell'autostrada A11. Non saranno occupate aree vergini per la realizzazione del deposito in attesa di utilizzo ma saranno utilizzate temporaneamente aree già approvate ed utilizzate come cantieri.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?				
	<p>Descrizione: Il sito di deposito consentirà l'allocatione temporanea di terre e rocce da scavo derivanti dai lavori del Lotto 2 del potenziamento autostradale tra Barberino e Firenze Nord consentendo una ottimizzazione del bilancio integrato dei materiali da scavo di due iniziative ed il risparmio di risorse naturali. L'introduzione del nuovo sito di deposito sarà oggetto di modifica sostanziale del relativo Piano di utilizzo ex DM 161/2012. La predisposizione del sito di intervento e la sua gestione non comporteranno l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o tali da destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana.</p>		<p>Perché: Vista l'assenza di sostanze o materiali potenzialmente nocivi per la salute umana e l'ambiente, non si prevedono potenziali effetti ambientali significativi. Le terre e rocce da scavo che verranno depositate nell'area Osmannoro saranno già state sottoposte a caratterizzazione ambientale per garantire la qualità ambientale attesa in base alle modalità di indagine previste nel Piano di utilizzo approvato ex DM 161/2012.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p>Descrizione: Il sito di deposito consentirà l'allocazione temporanea di terre e rocce da scavo derivanti dai lavori del Lotto 2 del potenziamento autostradale tra Barberino e Firenze Nord consentendo una ottimizzazione del bilancio integrato dei materiali da scavo di due iniziative ed il risparmio di risorse naturali. L'introduzione del nuovo sito di deposito sarà oggetto di modifica sostanziale del relativo Piano di utilizzo ex DM 161/2012. Per la predisposizione del sito di intervento e la sua gestione non sono previsti lavori significativi che comportino la produzione di rifiuti. Pertanto l'intervento proposto non comporta produzione di rifiuti bensì ne consente una riduzione in termini di mancato smaltimento degli esuberi di materiale da scavo dal lotto 2 della Barberino . Firenze Nord.</p>		<p>Perché: l'area destinata alla realizzazione del futuro parcheggio Osmannoro è già stata predisposta per la sistemazione finale dopo l'utilizzo come area di cantiere per i lavori dell'ampliamento Firenze Nord . Firenze Sud. Il piano di posa del sito di deposito è quindi già conformato, ed essendo composto da apposito materiale per rilevato non è necessario prevedere scotticamenti o rimodellazioni preliminare. Non è quindi prevista la produzione di rifiuti solidi di alcun genere, sia durante la fase di realizzazione del deposito, sia nel corso del suo esercizio, che consiste nel mantenimento temporaneo delle terre depositate. Al contrario la realizzazione del sito permetterà di contenere la produzione di rifiuti (terre non riutilizzabili) dal Lotto 2.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p>Descrizione: Per il deposito delle terre e rocce da scavo provenienti dal Lotto 2 si prevede la formazione di un abbancamento con scarpate di pendenza 3 su 1. Il materiale sarà depositato sul terreno già presente in opera e non è necessario eseguire operazioni di scotico preliminare. Il materiale una volta giunto in cantiere viene scaricato nei pressi dell'abbancamento da realizzare, e movimentato tramite gli usuali mezzi di cantiere (pale, grader, rulli, escavatori). Per la raccolta e lo smaltimento delle acque è prevista la realizzazione lungo il lato ovest di un fosso inerbito, mentre lungo il lato est confinante con l'area di parcheggio di progetto di una tubazione interrata. Il recapito finale avviene nel fosso esistente di gestione delle acque dilavate dall'autostrada A1 previa filtrazione tramite materassi filtranti. Da quanto sopra consegue che le uniche emissioni previste sono relative alle polveri nel corso dei lavori di movimentazione delle terre e rocce da scavo. Con riferimento agli scarichi idrici derivanti dal dilavamento delle superfici del deposito, si evidenzia che gli stessi non sono aggiuntivi rispetto a quelli che comunque avvengono dall'attuale sedime e avverranno nella configurazione finale del parcheggio in quanto non è prevista l'occupazione e l'impermeabilizzazione di superfici aggiuntive.</p>		<p>Perché: L'uso dell'area di Osmannoro come deposito in attesa di utilizzo dei materiali da scavo originati dal lotto 2 della Barberino . Firenze Nord rientrerà nell'ambito dei lavori dell'ampliamento autostradale del medesimo tratto e saranno sottoposti all'attenzione del relativo Comitato tecnico ed all'applicazione delle disposizioni di gestione ambientale dei cantieri adottate per i lavori principali. È pertanto previsto il controllo delle emissioni polverulente tramite operazioni di bagnatura, copertura dei cassoni e utilizzo di lavaruote . Le acque di dilavamento sono tutte raccolte e trattate tramite filtrazione con materassi filtranti prima del rilascio nel recapito finale.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p>Descrizione: Per il deposito delle terre e rocce da scavo provenienti dal Lotto 2 si prevede la formazione di un abbancamento tramite gli usuali mezzi di cantiere (pale, grader, rulli, escavatori). L'operatività di tali mezzi genererà emissioni acustiche e l'immissione nel suolo di vibrazioni. I lavori verranno svolti solo nel periodo diurno. Non sono previste emissioni di radiazioni elettromagnetiche, né luminose, o termiche.</p>		<p>Perché: Le emissioni acustiche e vibrazionali determinate dall'operatività dei mezzi di cantieri non produrrà effetti negativi significativi in quanto l'area del futuro parcheggio Osmannoro risulta lontana da qualsiasi insediamento urbano, in particolare i ricettori residenziali più vicini sono posti a oltre 600m di distanza, oltre il Fosso Macinante. In prossimità dell'area del sito di deposito non sono presenti ricettori sensibili. I lavori verranno comunque svolti solo nel periodo diurno e saranno sottoposti all'applicazione delle disposizioni relative al contenimento degli impatti acustici e vibrazionali contenute nel Capitolato Ambientale adottato per l'ampliamento autostradale Barberino . Firenze Nord.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: La realizzazione del sito di deposito prevede la collocazione delle terre e rocce da scavo derivanti dai lavori del Lotto 2 del potenziamento autostradale tra Barberino e Firenze Nord, I materiali da scavo da allocare saranno già stati caratterizzati per verificare il possesso delle caratteristiche di qualità ambientale. Il materiale sarà depositato sul terreno già presente in opera, derivante dagli scavi per la realizzazione dell'ampliamento autostradale Firenze Nord . Firenze Sud, come da progetto approvato. Non vi sarà pertanto necessità di scotico preliminare e di regolazione del profilo. Il materiale sarà depositato al di sopra di un pacchetto di pavimentazione impermeabile appositamente realizzato . e la realizzazione di regimazione preliminare delle acque di dilavamento.</p>		<p>Perché: Le terre e rocce da scavo che verranno depositate nell'area Osmannoro saranno già state sottoposte a caratterizzazione ambientale per garantire la qualità ambientale attesa in base alle modalità di indagine previste nel Piano di utilizzo approvato ex DM 161/2012. Inoltre le acque di dilavamento sono raccolte e trattate tramite filtrazione con materassi filtranti prima del rilascio nel recapito finale. La presenza del pacchetto di pavimentazione garantisce l'impermeabilizzazione del sito e la separazione del materiale depositati dal terreno sottostante. Il progetto pertanto non comporterà rischi di contaminazione del terreno o delle acque superficiali e sotterranee</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<p>Descrizione: Per il deposito delle terre e rocce da scavo provenienti dal Lotto 2 si prevede la formazione di un abbancamento con scarpate di pendenza 3 su 1. Il materiale una volta giunto in cantiere viene scaricato nei pressi dell'abbancamento da realizzare, e movimentato tramite gli usuali mezzi di cantiere (pale, grader, rulli, escavatori). Non è previsto l'impiego di mezzi e/o tecnologie potenzialmente causa di incidenti industriali o che coinvolgano sostanze pericolose.</p>		<p>Perché: La tipologia di operazioni da eseguire e di mezzi impiegati esclude la possibilità di incidenti con effetti sulla salute pubblica e sull'ambiente.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p>Descrizione: come indicato in Tabella 8 l'area di intervento dista 1 km circa dall'area naturale protetta di interesse locale Stagni di Focognano e circa 50 m dalla ZSC IT5140011 STAGNI DELLA PIANA FIORENTINA E PRATESE</p>		<p>Perché: nell'ambito delle attività di progettazione dell'area di parcheggio Osmano, all'interno del progetto di ampliamento a tre corsie tra Firenze nord e Firenze sud, è stato effettuato uno specifico studio per la valutazione di incidenza i cui contenuti possono ritenersi validi anche per il deposito temporaneo in esame ed applicabili anche ai potenziali impatti sull'ANPIL Stagni di Focognano, posta a distanza maggiore. In particolare, al fine di valutare l'incidenza dell'intervento sul Sito Natura 2000 sono stati identificati gli elementi che possono introdurre impatti sullo stesso a partire dai fattori perturbativi riconosciuti a livello europeo e, dopo aver analizzato le caratteristiche della ZSC IT5140011, sono stati identificati habitat, habitat di specie e specie vulnerabili alle attività di cantiere ed all'esercizio. Gli interventi non interferiscono direttamente con habitat di interesse comunitario, dal momento che l'intervento è esterno alla ZSC. Nel raggio di circa 500 m dall'area di intervento sono presenti 3 habitat di interesse comunitario che sono vulnerabili all'inquinamento delle acque superficiali e alla diffusione di specie invasive. La realizzazione dell'intervento non produrrebbe effetti significativamente negativi sugli habitat sopra evidenziati, in termini di inquinamento delle acque superficiali, dal momento che il progetto ha previsto degli accorgimenti al fine di minimizzare gli impatti inquinanti del piazzale sull'ambiente circostante. Dalla disamina delle specie faunistiche riportate nel formulario standard, di cui all'art. 4 della Direttiva 2009/147/CE ed all'Allegato II della Direttiva 92/43/CE, sono risultate vulnerabili alcune specie presenti sul territorio. La significatività dell'incidenza è stata valutata sulla base del trend della popolazione della specie, del livello di idoneità dell'area interessata dalla realizzazione dell'intervento nei confronti delle specie ritenute vulnerabili, della tipologia di intervento e della distanza dell'area stessa dagli ambiti di maggiore valenza ecologica ed eco sistemica. L'analisi di incidenza effettuata, applicabile anche all'intervento in esame, ha escluso il verificarsi di effetti significativi negativi sulla zona ZSC prossima all'ambito di intervento, sono esclusi di conseguenza potenziali impatti sull'area protetta Stagni di Focognano posta a distanze maggiori.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?	
	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: il sito di intervento è di fatto contornato dalla ZSC IT5140011 come indicato in Tabella 8 e l'area naturale protetta di interesse locale Stagni di Focognano+ dista circa 1 km dal sito di deposito.		Perché: l'analisi di incidenza già condotta e riportata al punto 9, applicabile all'intervento in esame, esclude impatti negativi sulla zona ZSC prossima all'ambito di intervento, sono esclusi di conseguenza potenziali impatti su aree protette poste a distanze maggiori come l'ANPIL Stagni di Focognano.	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: A scala locale l'area Osmannoro è collocata tra il Canale Macinante a sud e il Fosso Reale a nord, ovvero due canali artificiali. Il fiume più vicino è l'Arno posto a circa 2 km a sud dell'area di intervento.		Perché: La realizzazione dell'intervento non produce effetti significativamente negativi sui corpi idrici superficiali e sotterranei, dal momento che il progetto ha previsto l'impostazione del deposito su uno strato di pavimentazione impermeabile (garantisce la separazione del materiale depositato dal terreno sottostante) e la previsione di presidi idraulici (fossi, collettori e materassi filtranti) al fine di minimizzare i potenziali impatti del dilavamento del deposito sull'ambiente idrico circostante.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Il parcheggio Osmannoro è limitrofo all'autostrada A1 Milano - Napoli dalla quale si accede con rampe dedicate.		Perché: Il conferimento dei materiali avverrà direttamente tramite il tracciato autostradale esistente che collega il cantiere Cornocchio del Lotto 2 con lo svincolo di accesso al futuro parcheggio di progetto Osmannoro (22 km circa). Il numero di mezzi che mediamente interesserà l'autostrada A1 per il conferimento del materiale non è significativo rispetto al traffico che normalmente percorre l'autostrada.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p>Descrizione: Per quanto collocato all'interno dell'area tutelata paesaggisticamente ex art. 136 del DLgs 42/2004 (Zona ai lati dell'autostrada del Sole nei comuni di Barberino di Mugello, Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Firenze, Bagno a Ripoli, Scandicci, Rignano sull'Arno, Reggello, Impruneta, Incisa in Valdarno, Figline Valdarno ex DM 23 giugno 1967), a scala vasta l'ambito territoriale interessato è quello dei lembi residui della Piana Fiorentina interclusi tra i centri abitati e le aree industriali dei comuni di Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Firenze. La visibilità dall'autostrada verso il territorio non presenta particolari elementi di intervisibilità, essendo la visibilità dall'autostrada rivolta verso la Piana e non verso la Città di Firenze. Le aree limitrofe all'area di intervento non presentano caratteristiche di fruizione pubblica</p>		<p>Perché: la realizzazione del sito di deposito temporaneo comporta una modifica morfologica temporanea e reversibile, non compromettendo i valori di intervisibilità tutelati dal vincolo presente lungo il tracciato autostradale</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<p>Descrizione: L'area di deposito è localizzata in un'area impiegata quale cantiere e destinata ad area di parcheggio. L'area di deposito non comporta pertanto perdita di suolo non antropizzato, ma modifica temporaneamente l'attuale destinazione ad area di parcheggio.</p>		<p>Perché: Come riportato nelle tavole allegate l'attuale destinazione d'uso del sito di deposito è l'area di parcheggio autostradale. La realizzazione del deposito avverrà sul piano di posa del futuro parcheggio e non ne modificherà la conformazione né i confini attuali e finali. È pertanto esclusa la perdita di suolo non urbanizzato.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<p>Descrizione: Il progetto originario del parcheggio scambiatore di Osmannoro, insistente sull'omonima area di cantiere, prevede la realizzazione di un'area di parcheggio per consentire lo scambio dell'utenza tra l'autostrada e la futura linea ferroviaria Firenze - Campi Bisenzio, per agevolare l'accesso al centro della città di Firenze. In considerazione del fatto che non si conoscono i termini ed i tempi di realizzazione delle opere ferroviarie di scambio di competenza di altri Enti, vi è l'opportunità di destinare l'area ad area funzionale alle operazioni invernali di Autostrade per l'Italia in attesa che si definisca l'effettiva configurazione e funzione finale dell'area.</p>		<p>Perché: In relazione alla destinazione dell'area ad area di parcheggio, Autostrade per l'Italia ha provveduto alla realizzazione delle opere di propria competenza per quanto attiene la prima fase relativa alla realizzazione del piazzale e delle rampe di accesso al progetto per la realizzazione di un deposito dei mezzi neve+ della Direzione di Tronco e per permettere l'eventuale sosta di mezzi pesanti in caso di blocco del traffico pesante sulla Variante di Valico è stato sviluppato in modo autonomo rispetto alla presente proposta progettuale e prevede un iter autorizzativo separato. Per tali motivi la realizzazione del sito di deposito intermedio non interferisce né con la sistemazione finale del sito come da progetto attualmente approvato né con la realizzazione dell'area operativa per le operazioni invernali ed il suo esercizio.</p>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: L'area di intervento è ubicata in comune di Sesto Fiorentino che, per numero di abitanti (49.000 circa nel 2017), non rientra tra le zone a forte densità demografica come codificate al punto 4.3 dell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015., pur presentando una densità superiore a 500 ab/kmq</p>		<p>Perché: L'ambito territoriale interessato dall'intervento è quello dei lembi residui della Piana Fiorentina interclusi tra infrastrutture di trasporto e le aree industriali dei comuni di Sesto Fiorentino, campi Bisenzio e Firenze. Le località urbane più vicine sono le frazioni S. Donnino (600 m ca verso sud), S. Pietro a Ponti (900 m circa verso ovest) e S. Martino (1,1 km circa verso nord ovest). Il centro urbano di Sesto Fiorentino dista circa 4 km verso nord est.</p>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: L'area di Osmannoro risulta lontana da qualsiasi insediamento urbano, in particolare i ricettori residenziali più vicini sono posti a oltre 600m di distanza, oltre il Fosso Macinante. In prossimità dell'area del sito di deposito non sono presenti ricettori sensibili.</p>		<p>Perché: L'assenza di ricettori in prossimità del sito di deposito permette di escludere potenziali impatti sulla popolazione dovuti a emissioni acustiche, atmosferiche e vibrazionali. I lavori verranno comunque svolti solo nel periodo diurno e saranno sottoposti all'applicazione delle disposizioni relative al contenimento degli impatti acustici e vibrazionali contenute nel Capitolato Ambientale adottato per l'ampliamento autostradale Barberino - Firenze Nord.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: L'ambito territoriale interessato è quello dei lembi residui della Piana Fiorentina interclusi tra i centri abitati e le aree industriali dei comuni di Sesto Fiorentino, campi Bisenzio e Firenze. Oltre alla presenza della ZSC Stagni di Focognano non sono presenti aree interessate da risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità.		Perché: Non essendo prevista alcuna sottrazione di suolo, né l'impiego di altre risorse naturali per la predisposizione del sito di intervento e la sua gestione, si escludono effetti ambientali negativi e significativi su risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità.	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: L'area ricade in zone di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/2010, con particolare riferimento per il 2017 al limite delle media annua di NO2 (stazioni di tipo urbana-traffico FI-Gramsci e FI-Mosse) e ai limiti relativi all'Ozono (tutte le stazioni in Provincia di Firenze). Non si registrano superamenti dei limiti relativi alle polveri PM10 e PM2.5.		Perché: Le criticità relative alla qualità dell'aria non comprendono l'inquinamento da polveri, ovvero le eventuali uniche emissioni potenzialmente connesse con la realizzazione del sito di deposito. I lavori verranno comunque svolti rispettando le disposizioni relative al contenimento dell'inquinamento atmosferico contenute nel Capitolato Ambientale adottato per l'ampliamento autostradale Barberino . Firenze Nord.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Il Comune di Sesto Fiorentino ricade in Zona 3- In questa zona i forti terremoti sono meno probabili rispetto alla zona 1 e 2. Dagli studi effettuati, il progetto non risulta ubicato in una zona soggetta a subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse.		Perché: L'area interessata dagli interventi in oggetto ricade in zone caratterizzate da rischio sismico moderato - 2. Le geometrie dei rimodellamenti previsti, comunque, sono tali da mitigare gli effetti di un evento sismico in accordo alle verifiche di normative previste. Non si ravvisano potenziali effetti ambientali significativi negativi connessi al progetto in relazione ad aspetti di subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<p>Descrizione: La realizzazione del sito di deposito intermedio insiste sull'area destinata al futuro parcheggio autostradale di Osmannoro. E' prevista la possibilità di destinare parte dell'area ad area funzionale per le operazioni invernali della Direzione per Tronco di Autostrada per l'Italia.</p>		<p>Perché: La soluzione secondo la quale, nell'incertezza realizzativa dell'opera ferroviaria, si configuri l'area di Osmannoro, originariamente destinata ad area di parcheggio, ad area di supporto alle operazioni invernali e, contemporaneamente, ad area di deposito delle terre del lotto 2 della Barberino . Firenze Nord coniuga diverse esigenze senza generare potenziali effetti cumulati significativi. Le funzioni sono infatti tra di loro compatibili sia dal punto di vista realizzativo che di esercizio. In particolare, la realizzazione del sito di deposito intermedio è geometricamente e funzionalmente compatibile con le previsioni di sistemazione temporanea dell'area di parcheggio Osmannoro: ~ il layout dell'area permette l'indipendenza delle aree di lavoro e dei transiti dei mezzi d'opera tra area di deposito e area di supporto alle operazioni invernali; ~ in occasione dell'utilizzo del parcheggio per i mezzi pesanti in caso di condizioni meteorologiche avverse i lavori di abbancamento dei materiali da scavo potranno essere temporaneamente sospesi; ~ la riduzione della capacità del dell'area di sosta è limitata e non modifica la sua utilità in situazione di criticità meteorologica; ~ il layout dell'area permette la separazione dei flussi di mezzi che potranno usufruire dell'area di sosta da quelli diretti all'area di deposito. La realizzazione dell'area di deposito, in considerazione degli accorgimenti progettuali e delle modalità gestionali (pavimentazione impermeabile, regimazione e trattamento delle acque, bagnatura, ecc.), non produrrà effetti ambientali significativi sia in senso assoluto che in senso cumulato. Di contro, la realizzazione dell'area di deposito consentirà di ottimizzare il bilancio integrato dei materiali da scavo delle due iniziative di ASPI in territorio Toscano, la A1 Barberino . Firenze Nord e la A11 Firenze . Pistoia, in modo da ridurre la produzione di rifiuti ed il consumo di risorse naturali.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?				
	Descrizione: il sito di intervento risulta distante oltre 160 km dal territorio estero più vicino, costituito dalla Corsica		Perché: Viste le distanze in gioco (nonché la presenza di un collegamento diretto via terra) e l'entità delle lavorazioni da svolgere non sono ipotizzabili potenziali effetti ambientali significativi	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	COROGRAFIA DEGLI INTERVENTI E INDICAZIONE DELLE VIABILITÀ DI ACCESSO	Varie	110051-LL02-VP-DG-GEN-00000-00000-D-GEN9112-0
2	PLANIMETRIA DI PROGETTO DEPOSITO Í OSMANNOROÎ	Varie	110051-LL02-VP-DG-GEN-00000-00000-D-GEN9113-0
3	ANALISI VINCOLISTICA DEPOSITO Í OSMANNOROÎ	-	110051-LL02-VP-DG-GEN-00000-00000-R-AMB9111-0

Il/La dichiarante

(documento informatico firmato digitalmente

ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.