

## 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

Analisi vincolistica deposito "Osmannoro"

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO  Ing. Davide Canuti Ord. Ingg. Milano n.21033 RESPONSABILE AMBIENTE	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
--	---	--

RIFERIMENTO PROGETTO			CODICE IDENTIFICATIVO				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	AMB	9111	-0	SCALA -

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

	VISTO DEL COMMITTENTE    IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Giovanni Scottò Lavina	VISTO DEL CONCEDENTE    <b>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</b> DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI
--	---	---

## SOMMARIO

1	PREMESSA .....	2
2	INQUADRAMENTO PROGETTUALE .....	4
3	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E VINCOLI .....	5
3.1	PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE DELLA TOSCANA (PIT) .....	5
3.2	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI FIRENZE (PTCP).....	6
3.3	PIANO STRUTTURALE E REGOLAMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI SESTO FIORENTINO.....	8
3.4	AREE PROTETTE E SITI NATURA 2000.....	9
4	CONCLUSIONI .....	11

## 1 PREMESSA

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).

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.

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.

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.

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 133.500 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.

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:

- 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 pertanto l'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 (maggio 2021).

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, realizzazione pavimentazione, regimazione, raccolta e smaltimento delle acque di dilavamento).

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 presente relazione prende pertanto in considerazione i vincoli ad oggi presenti sull'area del cantiere Osmannoro onde verificare l'assenza di contrasto tra questi e la realizzazione del deposito temporaneo.

## 2 INQUADRAMENTO PROGETTUALE

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.

La proposta progettuale prevede l'utilizzo 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.

Per tale scopo è prevista la realizzazione degli interventi per adeguare l'attuale sedime di cantiere alle esigenze di deposito intermedio (preparazione sottofondo, realizzazione pavimentazione, regimazione, raccolta e smaltimento delle acque di dilavamento, lavar ruote, cancello e apprestamenti per l'accessibilità della viabilità locale).

Le terre e rocce da scavo depositate temporaneamente presso il cantiere Osmannoro saranno inquadrate come sottoprodotti tramite la richiesta di approvazione di una modifica sostanziale (art. 8, comma 2, lettera b) al Piano di Utilizzo ex DM 161/2012 dell'intervento dell'Ampliamento alla terza corsia del tratto di Autostrada A1 tra Barberino e Firenze Nord.

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

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

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 al di sopra di un pacchetto di pavimentazione impermeabile appositamente realizzato composto da uno strato di 20 cm di materiale da rilevato, 30 cm di idoneo materiale granulare e infine uno strato di pavimentazione in conglomerato bituminoso da 6 cm.

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

Il volume complessivo massimo del deposito realizzato risulterà pari a 36.000 mc.

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.

### 3 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E VINCOLI

La verifica del regime vincolistico che interessa l'ambito in cui è localizzata l'area di cantiere di Osmannoro è stata condotta consultando ed analizzando gli strumenti urbanistici vigenti alle diverse scale: dal Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico della Regione Toscana, al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Città Metropolitana di Firenze, fino al Piano Strutturale del Comune (PSC) e il Regolamento Urbanistico Comunale (RUC) di Sesto Fiorentino.

Il contesto normativo nazionale di riferimento è costituito da:

- " D.M. 182/1967 %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+;
- " D.Lgs. n. 42/2004 %Codice dei beni culturali e del paesaggio+;
- " L.R. 1/2005 %Norme per il governo del territorio+;
- " L.R. 39/2000 e smi. %Legge forestale della Toscana+.

#### 3.1 PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE DELLA TOSCANA (PIT)

La Regione Toscana ha scelto a suo tempo, analogamente ad altre regioni italiane, di sviluppare il proprio piano paesaggistico non come piano separato, ma come integrazione al già vigente piano di indirizzo territoriale (PIT), avviando nel 2007 un procedimento a ciò dedicato.

Ad oggi risulta dunque vigente in Toscana un Piano di Indirizzo Territoriale approvato dal Consiglio Regionale il 24 luglio 2007 con Delibera n.72 ed integrato con la disciplina relativa ai beni paesaggistici (Piano Paesaggistico Regionale) attraverso la Deliberazione n.37 del Consiglio Regionale del 27 Marzo 2015.

Nel 2011 è stata avviata la redazione del nuovo piano, in forma di integrazione paesaggistica al PIT vigente, che si configura come uno strumento di pianificazione regionale che contiene sia la dimensione territoriale, sia quella paesistica; un piano in cui la componente paesaggistica mantiene comunque una propria identità chiaramente evidenziata e riconoscibile. Rispetto a un PIT già articolato in una parte statutaria e una parte strategica, i contenuti del Piano paesaggistico confluiscono principalmente nello statuto del PIT (con la sola eccezione dei %progetti di paesaggio+, che per la loro natura trovano collocazione nella strategia), ridefinito anche con una nuova articolazione delle invarianti strutturali, elemento chiave del raccordo tra contenuti paesaggistici e contenuti territoriali del piano nel suo insieme.

Come evidenziato nello schema, il piano è organizzato su due livelli, quello regionale e quello d'ambito. Il livello regionale a sua volta è articolato in una parte che riguarda l'intero territorio regionale, trattato in particolare attraverso il dispositivo delle %invarianti strutturali+, e una parte che riguarda invece i %beni paesaggistici+ formalmente riconosciuti in quanto tali.

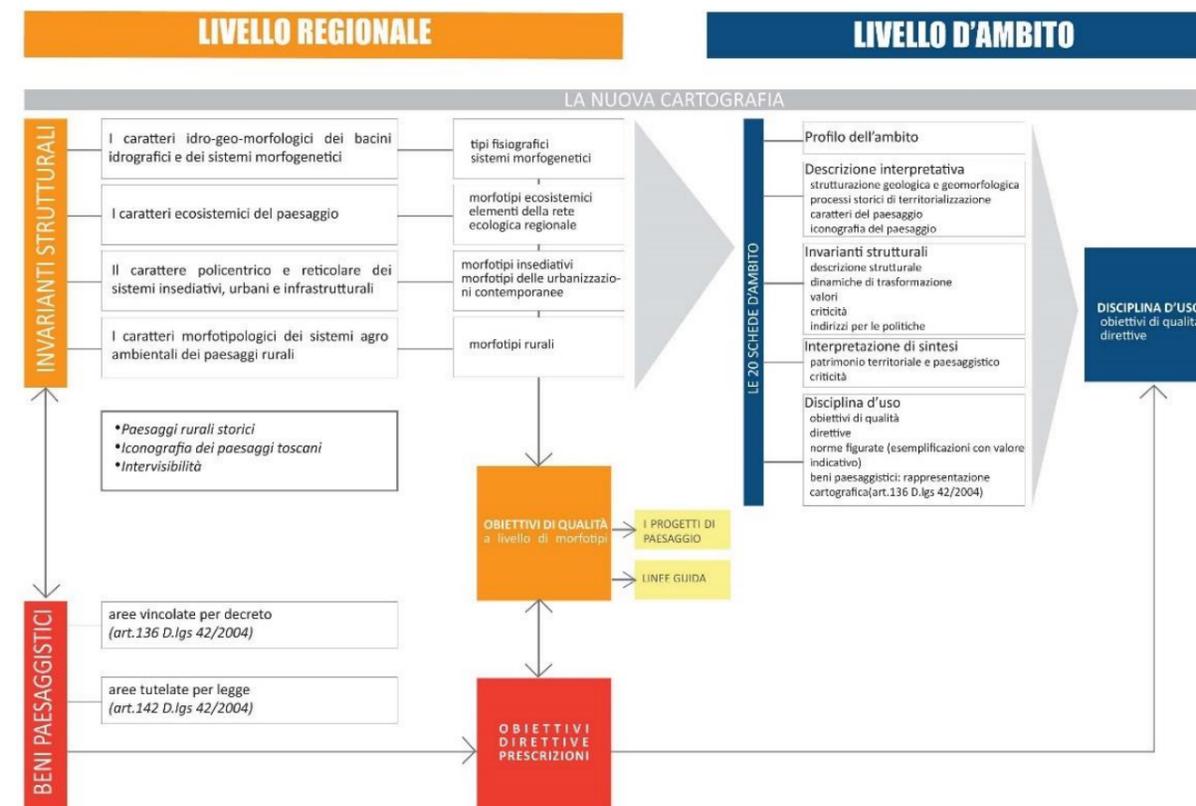


FIGURA 1: SCHEMA DELLA SUDDIVISIONE IN DUE LIVELLI DEL PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE DELLA REGIONE TOSCANA

Ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio D.Lgs 42/2004 (di seguito BCP), il piano contiene la cosiddetta %vestizione+, ovvero la codificazione della descrizione, interpretazione e disciplina dei beni paesaggistici vincolati ai sensi di specifici decreti (art.136 Codice BCP) o di legge (art.142 Codice BCP).

Nel PIT la sezione 4 a delle Schede dei paesaggi e individuazione degli obiettivi di qualità riferite ai 38 ambiti di paesaggio individuati nel territorio toscano è dedicata ai %Beni paesaggistici soggetti a tutela ai sensi del D.Lgs. 22.01.04, n°42+. Questa sezione delle schede è articolata in 4 parti:

- I. elementi identificativi;
- II. identificazione dei rischi e dei valori e valutazione della loro permanenza;
- III. obiettivi per la tutela e la valorizzazione e indirizzi per la qualità paesaggistica;
- IV. aree gravemente compromesse o degradate (sul tema è stata elaborata anche una cartografia non ancora validata da parte della Direzione Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività culturali): individuazione e obiettivi per il recupero e la riqualificazione.

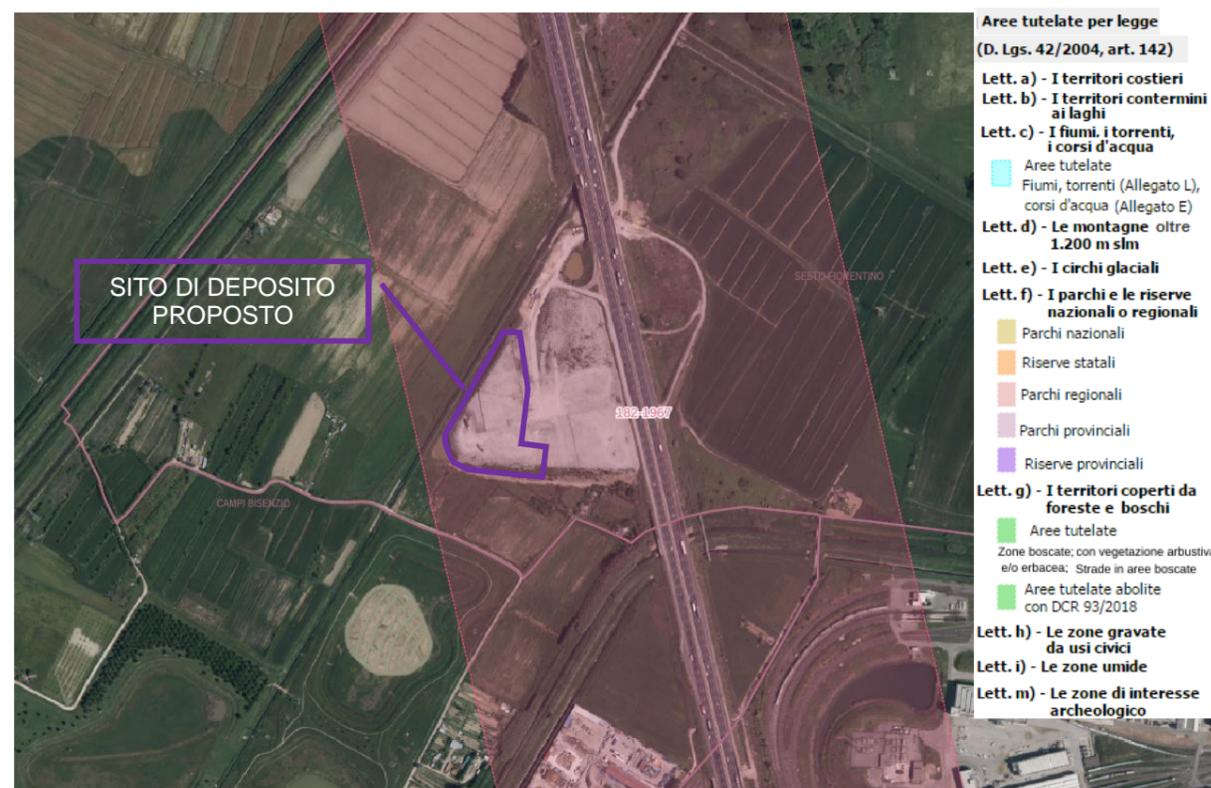


FIGURA 2: STRALCIO DELLA CARTOGRAFIA DEL PIT CON L'AREA DEL CANTIERE OSMANNORO

I beni paesaggistici ex art. 136 interessati in modo diretto dal corridoio autostradale sono identificati da specifici codici.

In particolare, il codice 182-1967 identifica la 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.

Motivazione del vincolo: [5 ] 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.

Come si evince dallo stralcio rappresentato in fig.2, in corrispondenza del cantiere Osmannoro, perimetrata in viola, oltre alla fascia del vincolo 182-1967 non sono presenti altri vincoli.

Tale assetto vincolistico è conforme al quadro presente all'atto dell'autorizzazione dell'intervento nell'ambito della compatibilità ambientale (DEC VIA n. 3914 del 1999) e della Conferenza di Servizi (1999).

### 3.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI FIRENZE (PTCP)

Il PTC della Provincia di Firenze, approvato con Del.CC n°94 del 15 giugno 1998, adottato dal Consiglio Provinciale di Firenze nel Febbraio 2012, è stato definitivamente approvato con Del.C.P. n°1 del 10 gennaio 2013. A partire dagli orientamenti di fondo espressi dallo Statuto del territorio e sulla base del quadro conoscitivo, assume come obiettivi strategici la conservazione del patrimonio in termini di valori storico-culturali e ambientali-paesistici.

La tutela e valorizzazione del territorio avviene tramite l'articolazione di sette unità paesistiche di livello provinciale, in base alle invarianti strutturali individuate dai sistemi territoriali regionali; su di esse si applica la salvaguardia delle risorse e dei beni territoriali ed ambientali di cui all'art. 3 della LR 1/2005:

- ~ Mugello e Romagna Toscana;
- ~ Val di Sieve;
- ~ Valdarno superiore fiorentino;
- ~ Chianti fiorentino;
- ~ Area fiorentina, entro cui si trova il comune di Sesto Fiorentino;
- ~ Valdarno empoiese;
- ~ Val d'Elza.

Ai fini della presente analisi, si riportano stralci delle carte tematiche relative a:

- “ Vincolo paesaggistico ai sensi della L.431/85, D.Lgs.490/99 e D.Lgs.42/04 con foreste o boschi e territori contermini a laghi e fiumi in recepimento alle prescrizioni del PIT;

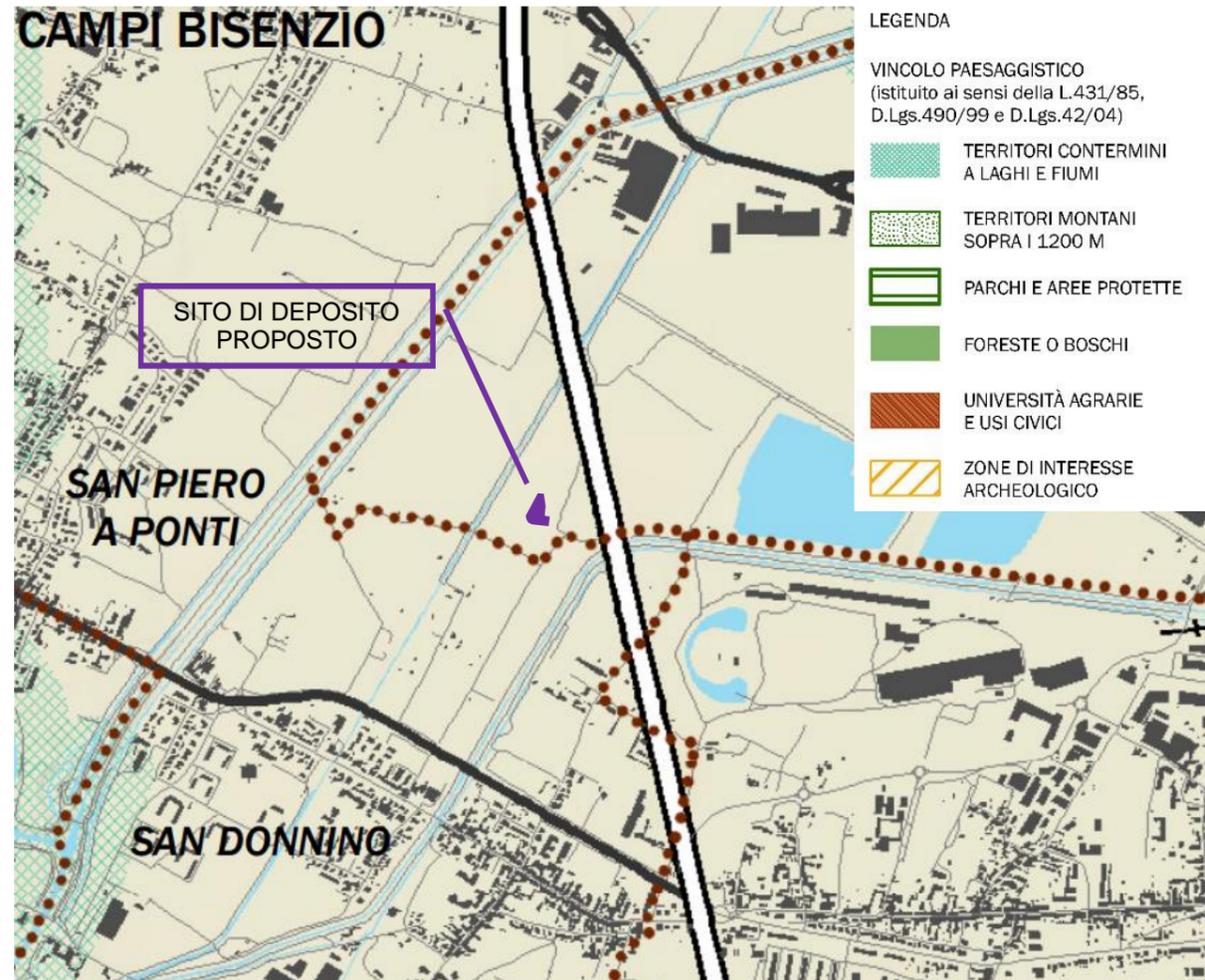


FIGURA 3: STRALCIO DELLA CARTOGRAFIA DEL PTCP CON I BENI PAESAGGISTICI

- “ Carta del vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923 contestualmente ai territori coperti da foreste e da boschi ai sensi del D.Lgs. 42/04 e L.R. 39/2000;



FIGURA 4: STRALCIO DELLA CARTOGRAFIA DEL PTCP CON IL VINCOLO IDROGEOLOGICO

Carta dei beni culturali contenente vincolo paesaggistico istituito ai sensi della L. 1497/39, D.Lgs. 490/99 e D.Lgs. 42/04 e individuazione dell'edificato storico.

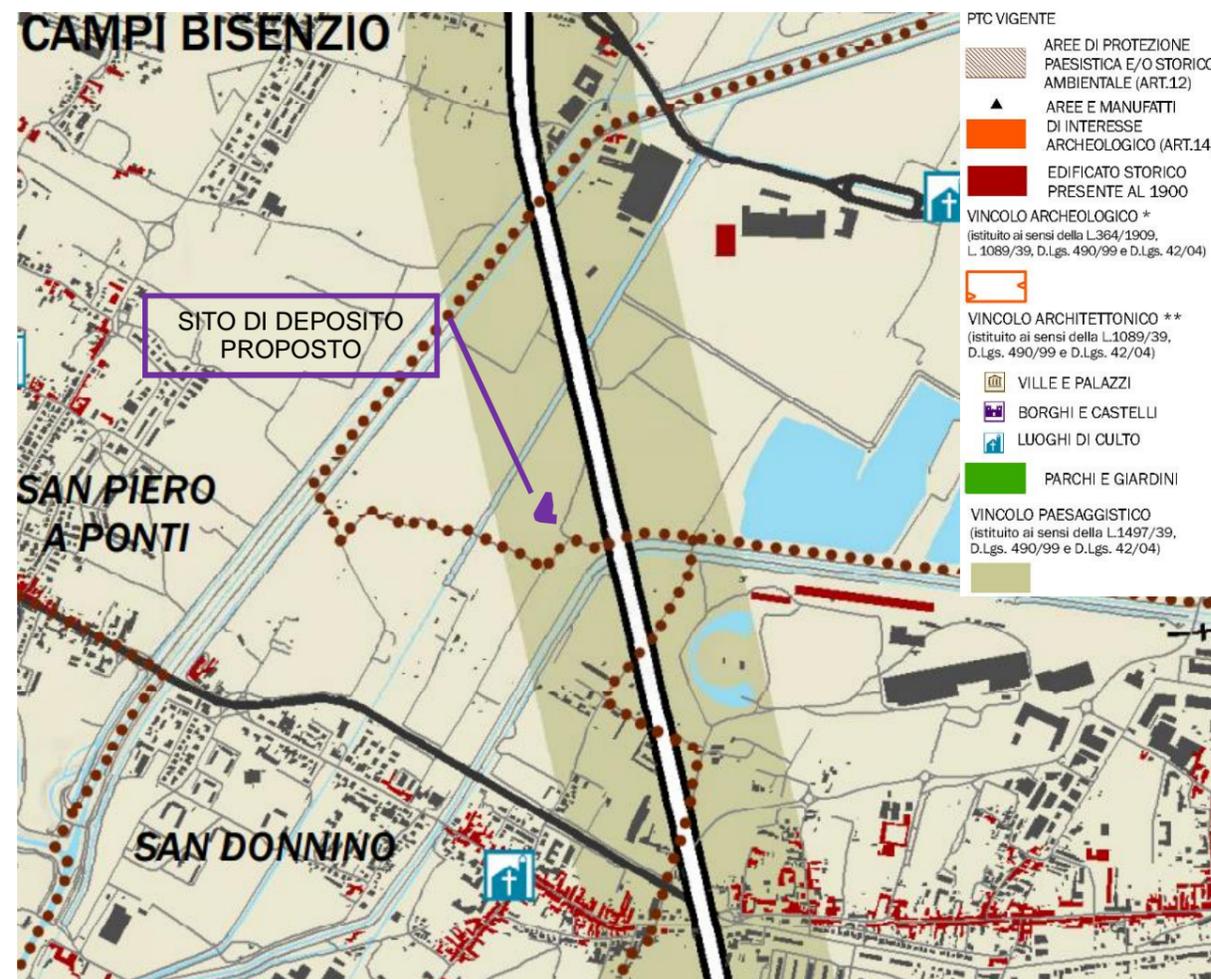


FIGURA 5: STRALCIO DELLA CARTOGRAFIA DEL PTCP CON I BENI CULTURALI

Inoltre, il PTCP recepisce nel quadro conoscitivo gli elementi territoriali rispetto ai quali sono disposte fasce di rispetto in base alle leggi vigenti (art. 35 NdA).

Come evidenziato già nella pianificazione regionale, sull'area interessata dagli interventi (perimetrata in magenta negli stralci), non insistono altri vincoli oltre a quello del corridoio autostradale.

Anche in questo caso, l'assetto vincolistico ricalca il quadro presente al 1999 all'atto dell'autorizzazione dell'intervento in Conferenza di Servizi, nell'ambito della quale sono state acquisite le autorizzazioni di legge.

### 3.3 PIANO STRUTTURALE E REGOLAMENTO URBANISTICO DEL COMUNE DI SESTO FIORENTINO

L'intervento in oggetto insiste sul solo territorio del Comune di Sesto Fiorentino.

Il Piano strutturale parte da una accurata descrizione del territorio, l'assume come fondativa delle scelte di lungo periodo (lo Statuto dei luoghi) e la traduce:

- in un sistema di regole, finalizzato a garantire la tutela delle risorse territoriali, la preservazione delle loro qualità e la prevenzione dei rischi;
- nell'individuazione delle principali trasformazioni, affidate all'iniziativa dei diversi soggetti che agiscono sul territorio e rese coerenti dall'attività di impulso e di controllo svolta dall'Amministrazione comunale.

Le regole del piano (prescrizioni, direttive e norme di salvaguardia) sono contenute nello Statuto dei luoghi e sono riferite ai sistemi e subsistemi (le parti, o gli insiemi di elementi, del territorio, riconosciute in ragione dei caratteri distintivi determinati dalle relazioni fra gli elementi territoriali e le comunità ivi insediate) e alle Utoe (gli ambiti di riferimento per la definizione delle trasformazioni previste).

Il Piano Strutturale è stato adottato con delibera consiliare n°46 del 10.07.2003 e approvato con delibera consiliare n°18 del 30 marzo 2004. Successivamente sono state apportate due varianti nel 2011 e 2014 che non hanno modificato quanto previsto dal PSC per l'ambito in studio.

L'area in cui è previsto il deposito fa parte del sistema del territorio aperto e in particolare del sottosistema delle aree agricole di pianura.

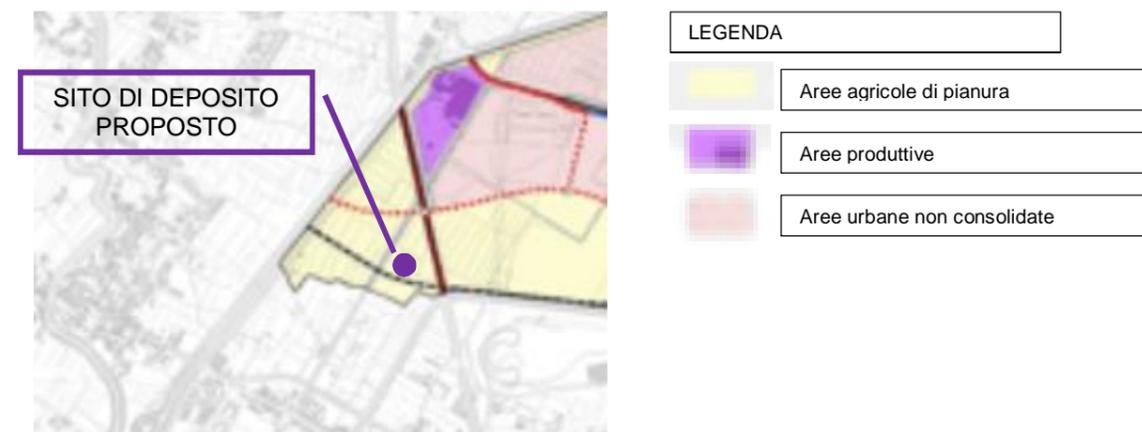


FIGURA 5: STRALCIO DEL PSC DI SESTO FIORENTINO È TAVOLA 2B SUBSISTEMI

Il Regolamento Urbanistico costituisce il principale strumento attuativo del Piano Strutturale del Comune di Sesto Fiorentino: il secondo Regolamento Urbanistico, adottato con Deliberazione Consiliare n. 35 del 18/04/2013, e approvato con Deliberazione Consiliare n. 6 del 28/01/2014, è divenuto efficace in data 26 marzo 2014.



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 dei presidi idraulici 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.

#### 4 CONCLUSIONI

L'esame della pianificazione e dell'assetto dei vincoli a livello regionale, provinciale e comunale non evidenzia elementi di novità e di incoerenza rispetto al quadro dei vincoli presente all'atto dell'autorizzazione dell'intervento nell'ambito della Conferenza di Servizi del 1999.

In particolare, dall'analisi della pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale non emergono elementi di contrasto con la destinazione dell'area.

Proprio l'autorizzazione dell'intervento di ampliamento Firenze nord . Firenze Sud ha comportato la modifica della destinazione d'uso del suolo da %agricolo+a %per infrastrutture da realizzare+.

È stata verificata la distanza dal sito dalle aree protette, in particolare quelle appartenenti alla rete Natura2000, per l'area protetta più vicina, ZSC IT5140011 %STAGNI DELLA PIANA FIORENTINA E PRATESE+, sono stati esclusi impatti sugli habitat e sulle specie tutelate.

In conclusione si evidenzia la completa compatibilità della proposta progettuale di realizzare un deposito temporaneo con il sistema dei vincoli ambientali e con la destinazione d'uso dell'area di intervento.