

AUTOSTRADA (A1) : MILANO – NAPOLI

AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA
BARBERINO DI MUGELLO – INCISA VALDARNO
TRATTO : FIRENZE SUD – INCISA VALDARNO

LOTTO "1"

SISTEMAZIONE AREA OSPEDALE S.M.M ANNUNZIATA PROGETTO DEFINITIVO

DOCUMENTAZIONE GENERALE

Lista di controllo per la valutazione preliminare

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

Ing. Davide Canuti
Ord. Ing. Milano 21033
RESPONSABILE AMBIENTE

IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Marcello Del Bianco
Ord. Ingg. Milano n.A22840

CAPO COMMESSA/PROJECT ENGINEER

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	Commissa	Lotto, Sub- Cod. Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	WBS tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA		Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	---	
1	19985	LLO1	P	D	A	P	GEN	00000	00000	00000	R	GEN	9012	0	SCALA: -

 gruppo Atlantia	PROJECT MANAGER:		SUPPORTO SPECIALISTICO:		REVISIONE	
	Ing. Marcello Del Bianco Ord. Ingg. Milano n.A22840				n.	data
					0	SETTEMBRE 2019
					1	-
					2	-
REDATTO:		VERIFICATO:		3	-	
				4	-	

VISTO DEL COMMITTENTE

autostrade // per l'italia

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
Ing. Alberto Baldeschi

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

AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI, AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA BARBERINO DI MUGELLO . INCISA VALDARNO, TRATTO: FIRENZE SUD . INCISA VALDARNO, LOTTO 1, SISTEMAZIONE AREA PARCHEGGIO OSPEDALE SANTA MARIA ANNUNZIATA DI PONTE A NICCHERI E RELATIVA VIABILITÀ, MODIFICA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO

2. Tipologia progettuale

Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera	Denominazione della tipologia progettuale
<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

Nel seguito vengono descritte le finalità e le motivazioni della proposta di modifica del progetto dell'area di parcheggio dell'ospedale Santa Maria Annunziata di Ponte a Niccheri e la relativa viabilità, posta in prossimità dell'autostrada A1 all'altezza del km 303+000 circa in Comune di Bagno a Ripoli (FI).

L'intervento proposto costituisce una revisione rispetto alla versione approvata in sede di Valutazione di Impatto Ambientale e di Conferenza dei Servizi nell'ambito del più generale progetto di ampliamento alla terza corsia dell'A1 nel tratto compreso tra Firenze Sud ed Incisa.

Il Progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale dell'iniziativa ha ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale, di cui al DEC VIA n° 1717 del 17/12/2008.

Successivamente, in sede di Conferenza dei Servizi, l'iter approvativo delle tratte iniziale (dal km 300 al km 306) e finale (dal km 313 al km 318) denominate "tratte esterne", è stato separato da quello relativo alla tratta centrale (dal km 306 al km 313 e comprendente la galleria San Donato).

Per quanto riguarda la tratta iniziale (entro cui si collocano le modifiche progettuali in oggetto) e finale, è stata raggiunta l'intesa Stato - Regione Toscana di cui al provvedimento finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 7316 del 08/08/2011, a seguito della chiusura della Conferenza dei Servizi approvativa del Progetto definitivo avvenuta in data 31/05/2011, e successivamente la Dichiarazione di Pubblica Utilità emessa con provvedimento ANAS prot. CDG-0068105-P del 14/05/2012..

L'attuale proposta progettuale sviluppa gli interventi che recepiscono tutte le indicazioni formulate dagli enti nell'ambito delle procedure approvativa seguite all'emanazione del Decreto VIA 1717/2008.

In particolare nel progetto proposto sono sviluppati gli interventi contenuti nel progetto preliminare della sistemazione ambientale e funzionale del fosso dell'Antella trasmessi da Autostrade per l'Italia ai fini dell'attemperanza alla prescrizione C.8 contenuta nel DEC/VIA (si dovrà sviluppare una soluzione progettuale tale da permettere un recupero ambientale e funzionale del Borro delle Serre/Borro dell'Antella antistante l'ospedale di Ponte a Niccheri), accertata dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno con nota AdB n.5375 del 29/12/11.

Tali interventi sono quelli relativi alla sistemazione dell'area posta tra il fosso Antella nella zona prospiciente il complesso relativo all'ospedale S. M. Annunziata ed il tracciato autostradale, ed in particolare riguardanti la sistemazione del parcheggio pubblico a servizio del complesso ospedaliero, la deviazione della strada comunale dell'Antella nel tratto compreso tra le due rotatorie di progetto (e relativi rami di innesto a queste ultime), la sistemazione del tracciato attuale della medesima strada nel tratto sotteso alla deviazione di progetto e la realizzazione della vasca per il compenso dei volumi sottratti all'assondazione del fosso Antella in relazione agli interventi di cui sopra.

Come articolato nelle tabelle successive le modifiche progettuali derivano per lo più dalle necessità di mitigazione del rischio idraulico, nonché dalla razionalizzazione e miglioramento funzionale del parcheggio e della viabilità su cui insiste.

Lo sviluppo progettuale della soluzione proposta ha tenuto altresì conto delle prescrizioni contenute nel

DEC VIA n° 1717 del 17/12/2008 specificamente riferite all'adeguamento all'area di parcheggio dell'Ospedale Santa Maria Annunziata.

In questo senso si è ritenuto corretto sottoporre il progetto proposto a Valutazione Preliminare Ambientale in luogo della sola verifica di ottemperanza di competenza del Comitato di Controllo A1 poiché, l'ottemperanza alla prescrizione C8 ha comportato la necessità di prevedere, rispetto al progetto sottoposto alla VIA, opere di sistemazione e recupero ambientale e funzionale del Borro delle Serre/Borro dell'Antella, nonché opera di miglioramento della viabilità di accesso all'Ospedale e del parcheggio, che interessano aree diverse e aggiuntive rispetto a quelle valutate in sede di VIA e che pertanto dovranno essere assentite con una specifica Conferenza dei Servizi.

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)

L'area di parcheggio dell'Ospedale Santa Maria Annunziata di Ponte a Niccheri e la relativa viabilità sono posti in prossimità dell'autostrada A1 all'altezza del km 303+000 circa in Comune di Bagno a Ripoli (FI).

L'attuale Via dell'Antella nel tratto compreso tra le località Ponte a Ema e Antella viaggia parallela all'Autostrada A1 lato carreggiata sud. In corrispondenza dell'Ospedale S.M. Annunziata si hanno da un lato gli accessi da e per l'Ospedale e dall'altro lato gli accessi da e per il parcheggio posto nell'area interclusa tra la viabilità e l'autostrada.



Stralcio su ortofotocarta dell'area di intervento

Secondo il Piano Strutturale del Comune di Bagno a Ripoli l'area oggetto di intervento appartiene al sistema territoriale n°1 Fondovalle dell'Arno e dell'Ema, ad alta pressione insediativa e infrastrutturale. Tale sistema territoriale occupa tutto il bordo settentrionale del territorio comunale, a contatto con L'Arno (nord-est) e con L'Ema (nord-ovest). penetra all'interno, nel settore sud-occidentale, fino ai centri abitati di Antella e Capannuccia. I centri abitati principali sono: Bagno a Ripoli, Grassina e Antella. Centri abitati minori: Capannuccia, Ponte a Ema, Rimaggio e Vallina. Borghi rurali: Candeli (settore pianeggiante). Sono presenti inoltre aree industriali quali Scolivigne, Campigliano, Ponte a Ema, Antella, Vallina e servizi di livello sovra comunale tra cui l'Ospedale S. M. Annunziata di Ponte a Niccheri adiacente l'area di intervento.

Per quanto riguarda l'uso del suolo, il sistema territoriale in oggetto è caratterizzato da aree densamente urbanizzate in corrispondenza dei centri abitati, da insediamenti rurali, sparsi e concentrati in borghi e nuclei, presenti soprattutto tra la piana di Ripoli e Vallina e da aree a prevalente utilizzazione agricola, con incolti e situazioni di attesa in prossimità dei centri abitati maggiori. A scala locale l'area di intervento non è limitrofa ad aree protette (ai sensi della LN 394/91) e aree Natura 2000.

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 presente capitolo illustra le modifiche progettuali proposte relativamente agli interventi in studio rispetto al Progetto valutato in sede di procedura VIA.

Sono in particolare evidenziate le modifiche alla configurazione della viabilità alle geometrie del parcheggio e le variazioni alle occupazioni di territorio derivanti dall'inserimento in progetto degli interventi di mitigazione del rischio idraulico ed i connessi effetti sulle componenti ambientali.

IL PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO

Gli interventi relativi al parcheggio e alle viabilità ad esso collegate erano stati inseriti inizialmente nel progetto di ampliamento del tratto Firenze Sud - Incisa pubblicato ai fini VIA in quanto il tracciato di progetto originario si spostava sensibilmente verso il complesso ospedaliero di S. M. Annunziata, abbandonando parzialmente la sede esistente ed invadendo l'area oggi occupata dal parcheggio a servizio del medesimo complesso. Successivamente, a seguito della prima richiesta pervenuta in sede di VIA da parte del Ministero dell'Ambiente, il progetto della sede autostradale è stato modificato al fine di garantire un ampliamento lungo il tratto in questione esclusivamente lato carreggiata nord, mantenendo nel tratto prospiciente l'ospedale S.M. Annunziata e l'abitato di Antella il ciglio della piattaforma oggi esistente.

Tali interventi, opportunamente adeguati al nuovo tracciato autostradale, sono stati però mantenuti al fine di garantire una migliore soluzione per l'intera fascia di territorio presente tra autostrada e ospedale.

Nell'ambito delle integrazioni al progetto e allo Studio di Impatto del complessivo intervento di ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze Sud - Incisa pertanto venne presentata una soluzione progettuale che, in seguito a varie richieste pervenute dagli enti locali, rivedeva la soluzione inizialmente pubblicata.

In particolare le modifiche apportate permettevano di riorganizzare la fascia di territorio influenzata dalla presenza dell'autostrada e dagli interventi connessi nel seguente modo:

- La strada comunale dell'Antella viene mantenuta parallela all'autostrada, lungo il bordo attuale non modificato e viene interrotta alle estremità del parcheggio da due rotatorie.
- La rotatoria verso Ponte a Niccheri ha il compito esclusivo di separare i traffici passanti da quelli diretti all'ospedale.
- La rotatoria verso l'Antella aggiunge anche la funzione di raccogliere i percorsi verso alcuni nuclei edilizi, uno dei quali è posto al di là del fosso.
- La rotatoria ha forma di ovale allungato per potere contenere al suo interno il cancello di Villa Pedriali e alcuni alti cipressi che lo delimitano. In tal modo, la rotatoria richiama un segno importante del territorio, assiale con il viale di lecci che raggiunge la villa al di là dell'autostrada.
- Per quanto riguarda il parcheggio dell'ospedale, esso non viene modificato rispetto all'assetto attuale.

Il progetto sfruttava le potenzialità evolutive consentite dalla collocazione del parcheggio direttamente a contatto con l'ospedale.

L'area sottesa dalla nuova strada comunale permetteva infatti consistenti ampliamenti del parcheggio e una riorganizzazione dei percorsi che rendeva più agevole e sicuro rispetto ad oggi l'arrivo all'ospedale.

Si configurava prefigurare una circolazione a senso unico per il traffico da e per i parcheggi dell'ospedale e una circolazione in entrambi i sensi e in percorso protetto per le ambulanze e i bus.

Dalla parte di monte, una strada sterrata parallela all'autostrada compiva un percorso duale rispetto alla nuova strada comunale dell'Antella, a servizio dei nuclei abitati della zona collinare, così nettamente demarcata dalla giacitura autostradale e intenzionalmente protetta.

La nuova strada raccoglieva i veicoli provenienti da una parte dai nuclei abitati posti in collina verso Ponte a Ema, che non possono più usufruire dell'attuale sottopasso, abolito per l'ampliamento verso monte dell'autostrada e dall'altra, i veicoli provenienti dalla Villa Pedriali e suoi dintorni.

L'estremità est di questo percorso terminava con una piazzola in asse con il viale della villa e in simmetria con il cancello della villa posto al di là dell'autostrada.

Il collegamento con la nuova strada dell'Antella era assicurato dal recupero di un sottopasso all'autostrada esistente e mai utilizzato: l'innesto sulla nuova strada risulta immediato.

Sistemazione morfologica, barriere acustiche e interventi a verde

Sul lato di monte un riempimento colmava i dislivelli esistenti sino a raggiungere il piano campagna. Esso era dedicato nella parte tra la nuova strada vicinale e l'autostrada a contenere un terrapieno con funzioni antirumore. Nella parte esterna la modellazione era di tipo naturalistico.

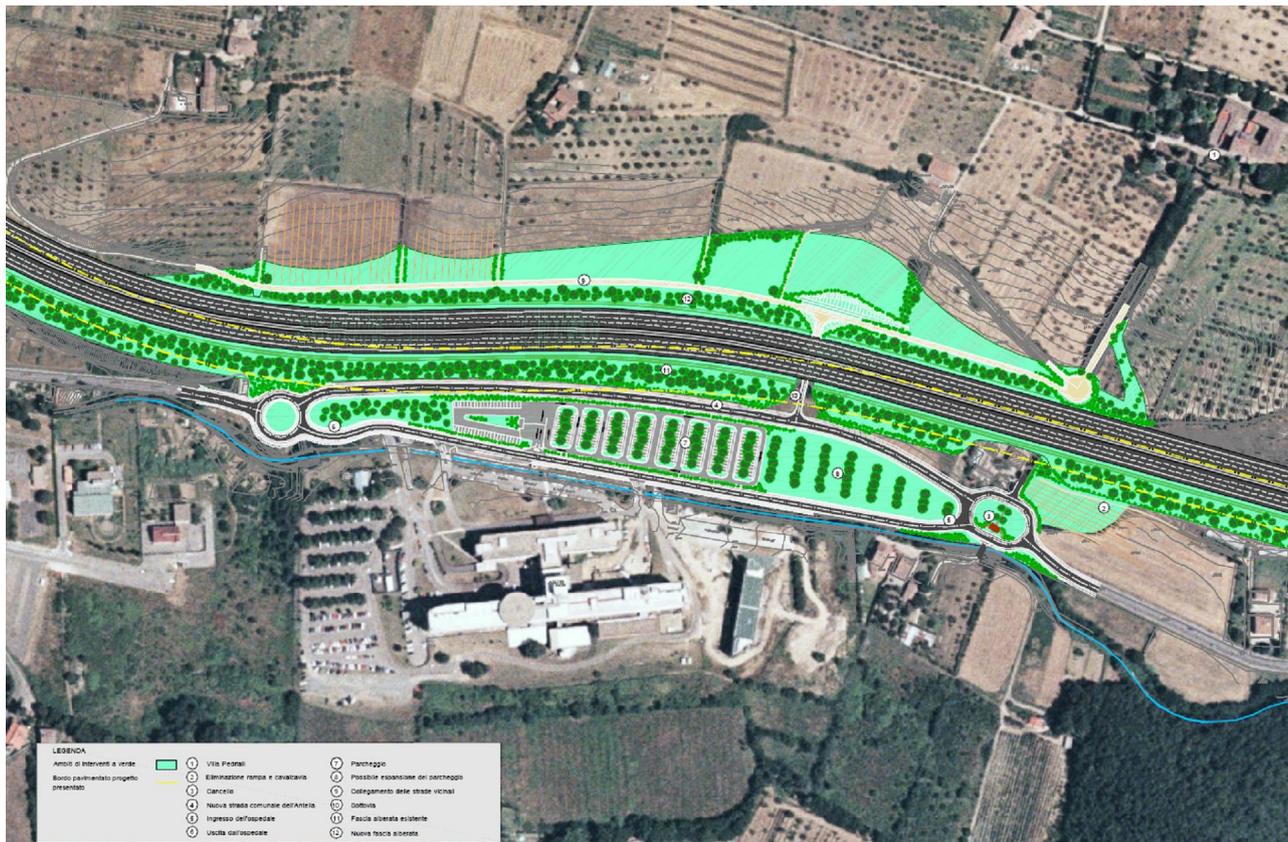
A valle, sul rilevato esistente sede della fascia piantumata che viene mantenuta, era innestata una alta barriera per mitigare l'impatto acustico sull'ospedale.

La sistemazione a verde aveva la finalità di ottimizzare l'inserimento del progetto infrastrutturale nel contesto ambientale e paesaggistico locale, con particolare riguardo per il rapporto con l'insediamento dell'ospedale.

Oltre al mantenimento della fascia arborea sita a ridosso del tracciato autostradale il progetto prevedeva la realizzazione di una analoga fascia alberata lungo la carreggiata nord.

All'interno del parcheggio erano previste piantumazioni lineari, cadenzate secondo il disegno degli stalli.

A monte dell'autostrada, ove viene realizzato il riempimento e la modellazione del terreno era previsto un intervento a prato. Le linee di discontinuità erano sottolineate da interventi arbustivi ed arborei.



Planimetria Progetto Definitivo approvato

LA SOLUZIONE PROGETTUALE PROPOSTA

Rispetto al progetto originario depositato nel corso della procedura di VIA sono state apportate una serie di modifiche derivanti principalmente dalla necessità di mitigare il rischio idraulico connesso alla presenza del Fosso (o Borro) dell'Antella, in ottemperanza alle prescrizione C.8 del Decreto VIA 1717/2008 emanata dall'AdB del Fiume Arno (*si dovrà sviluppare una soluzione progettuale tale da permettere un recupero ambientale e funzionale del Borro delle Serre/Borro dell'Antella antistante l'ospedale di Ponte a Niccheri*).

Pur mantenendo lo schema planimetrico del progetto sottoposto a VIA la progettazione di tali interventi ha comportato anche una rivisitazione della viabilità e del parcheggio, approfondendo e migliorando la funzionalità stradale e l'accessibilità all'ospedale.

In particolare nel progetto proposto mantiene una prima rotonda, posta sulla Via Aretina esistente, lato Ponte a Ema. Da tale rotonda continuano a dipartire due assi stradali: il primo . Asse IN04-c. che ripercorre il sedime della Via Aretina esistente con funzione di collegamento per l'ospedale e il parcheggio; il secondo . Asse IN04-b. che si frappone tra il parcheggio e l'autostrada A1 che verrà percorso dai flussi di traffico in attraversamento. Questi due assi convergono su una seconda rotonda posta lato Antella dal quale ci si ricollega alla viabilità esistente attraverso il ramo . Asse IN04-d. .

Tale rotonda è spostata più a est rispetto alla precedente rotonda ovoidale permettendo di evitare l'interclusione del cancello di Villa Pedriali che viene invece mantenuto al margine nord della via dell'Antella come nella configurazione attuale.

A monte dell'autostrada, l'inserimento di una vasca di compenso ha determinato la revisione della viabilità a servizio dei nuclei abitati della zona collinare (assi IN03 e IN05), non più parallela all'autostrada ma posta al margine settentrionale del previsto intervento di sistemazione morfologica.

In ogni caso non viene modificata l'estensione complessiva dell'intervento.

Viene confermato l'ampliamento del sottovia esistente OP 1995 al km 303+576, sul nuovo ramo . Asse IN04-c. . Mentre l'attuale sottovia posto al km 300+824, di cui inizialmente era prevista l'eliminazione, viene riproposto a uso esclusivamente ciclopedonale, permettendo un agile e sicuro collegamento tra via dell'Antella e il territorio a nord dell'autostrada in continuità con la pista ciclabile prevista tra il parcheggio e l'ospedale che poi continua in direzione dell'abitato di Antella.



Nel seguito sono descritti in modo più ampio gli interventi che compongono la soluzione progettuale proposta.

Parcheggio e viabilità collegate

Il parcheggio dell'ospedale viene riqualificato ed ampliato seguendo l'assetto attuale e riorganizzando e razionalizzando gli stalli del parcheggio. In particolare i parcheggi verranno orientati in direzione nord-sud secondo tre fasce, intercluse tra le strade di circolazione interna, che si estendono a loro volta in direzione est-ovest, e intervallate in due punti da camminamenti pedonali con attraversamenti per permettere una miglior accessibilità e fruizione all'interno del parcheggio. Nella zona nord-est sono presenti anche parcheggi per ciclomotori e moto. Vi sono inoltre spazi adibiti a verde e alberature sparse per consentire l'ombreggiamento, in particolare lungo la fascia sud del parcheggio, dove si presentano più continue. Vengono inoltre riprogettate le pensiline di sosta dell'autobus sia lato parcheggio che lato ospedale.

Il progetto si pone i seguenti macro obiettivi:

- Migliorare la percezione del parcheggio e la sua funzionalità;
- Aumentare l'accessibilità;
- Ridisegnare l'aspetto complessivo del parcheggio e degli spazi pertinenti.

La sezione stradale è stata rimodellata per migliorare la qualità degli spazi. Le scelte di arredo, materiali, essenze vegetali, illuminazione, forma e disegno degli spazi sono finalizzate a massimizzare il comfort all'utilizzatore e a ridurre la necessità di cura e manutenzione, spesso di difficile gestione per un'amministrazione comunale; agevolare la regolare pulizia e manutenzione ne garantisce il corretto funzionamento nel tempo. Spazi pubblici utilizzabili, sgombri e puliti appaiono più sicuri, invitano alla frequentazione e a mantenere comportamenti civili. Al contrario disfunzioni, degrado, sporcizia, rischio di aumento degli incendi, portano alla svalutazione di uno spazio e stimolano comportamenti criminali o vandalici.

Progetto del verde

Il verde urbano svolge funzioni di riduzione del rumore, ecologiche, ricreative, culturali, sociali e di riqualificazione urbana, queste ultime legate sia ad aspetti estetici sia di benessere psicofisico. Gli alberi possono procurare miglioramento visivo dell'ambiente, possono costituire un elemento distintivo dell'area, incorniciare viste e panorami o nascondere edifici mediocri, minimizzare l'impatto del traffico e dei parcheggi e ombreggiare aree aperte. Alcuni alberi possono essere elemento di attrazione in alcune fasi dell'anno per la loro corteccia, le fioriture o il fogliame.

Il progetto del verde della soluzione progettuale proposta ha cercato di ottimizzare lo spazio disponibile, trovando un equilibrio tra il numero di stalli e la presenza di essenze arboree e aiuole.

L'inserimento di vegetazione in aree come quelle a parcheggio è un tema delicato, aggravato nel caso specifico dalla vicinanza dell'autostrada (sito fortemente antropizzato) e dalla funzione ospedaliera (che porta a ritenere opportuna l'esclusione di alberi che producono pollini allergici).

Per realizzare gli obiettivi ed i criteri progettuali descritti nella relazione tecnico-specialistica, si sono definite diverse tipologie di opere a verde. Le soluzioni sono state ricercate tra le piante arboree di seconda grandezza (*Paulownia tomentosa*), ove possibile per dimensione delle aiuole e profondità del terreno, ovvero tra le piante arboree di terza grandezza (*Cercis siliquastrum*). In tutte quelle porzioni che non presentano le problematiche delle aree destinate alla sosta sono stati inseriti alberi di prima grandezza (*Celtis australis*).

Si è prestata particolare attenzione a dotare gli alberi di aiuole di un'ampiezza sufficiente da garantire una certa superficie permeabile e consentire lo sviluppo delle radici, e alla distanza tra esemplari, che varia a seconda della specie, come riportato nelle tavole. Per proteggere fusto e radici il cordolo in c.a. che delimita le aiuole ha un'altezza fuori terra di 30 cm, così da impedire ai veicoli di entrare in contatto con il tronco degli alberi.

La rivisitazione del progetto del verde della sistemazione del parcheggio dell'ospedale non modifica quanto previsto nel progetto definitivo complessivo dell'intero intervento di ampliamento autostradale del tratto Firenze Sud. Incisa approvato in Sede di Conferenza dei Servizi.

Materiali e finiture

Nell'ambito della progettazione della nuova soluzione della sistemazione del parcheggio dell'ospedale è stata approfondita la definizione dei materiali e delle finiture delle opere e degli arredi che lo costituiscono.

In considerazione del contesto territoriale e della presenza di specifici vincoli paesaggistici attraverso il progetto della pavimentazione, dell'arredo urbano e della vegetazione, sono previsti interventi migliorativi dell'area attuale del parcheggio ai fini di un miglioramento percettivo e funzionale.

I differenti arredi si relazionano tra loro in termini di disegno, colore e posizionamento, ma prima di tutto rispondono alla relazione tra forma e funzioni dello spazio.

Le scelte dei materiali di pavimentazione sottolineano la gerarchia delle aree, differenziando forme e materiali e consentendo di riordinare e riqualificare lo spazio urbano. Il colore divide gli spazi per funzione: il grigio scuro dell'asfalto è associato ai corselli carrabili, mentre il grigio chiaro indica la sosta (dei veicoli o delle persone) o la percorrenza pedonale. Gli stalli sono realizzati mediante tappetini di usura di colore grigio chiaro, marciapiedi, percorsi ed aree di sosta pedonali sono in cemento con finitura rigata a spazzola e i complementi (es. cordoli, scivoli disabili) sono elementi prefabbricati in cemento, sempre di colore grigio chiaro.

Gli arredi sono pochi e caratterizzanti, accomunati del materiale, con minima necessità di manutenzione e resistenti agli atti vandalici, accessibili e sicuri.

Intersezioni a rotatoria

In progetto sono previste due rotatorie entrambe con diametro della circonferenza esterna pari a 39m e pertanto riconducibili, secondo il DM2006 a rotatorie compatte.

In progetto è stata prevista la realizzazione di una corona rotatoria di larghezza 7.00m, banchina in destra e in sinistra rispettivamente di larghezza 0.50m e 1.00m, marciapiede in destra (se presente) pari a 1.50m.

Vasche di recupero

A seguito delle richieste formulate nel corso delle procedure approvative seguite alla procedura di VIA sono state inserite in progetto una serie di vasche finalizzate al recupero dei volumi tolti all'erosione e all'incremento dell'impermeabilizzazione.

In particolare il progetto di sistemazione del parcheggio dell'ospedale prevede l'esecuzione di n. 4 vasche di recupero dei volumi tolti all'erosione e di compenso dell'incremento di impermeabilizzazione specificamente correlate agli interventi sul parcheggio e sulla viabilità connessa.

In particolare si tratta di 3 invasi di laminazione (Vasche 1, 2 e 3 nella figura successiva), in destra idraulica del Torrente Antella, in prossimità dell'area parcheggio, tra le due viabilità previste. Si è quindi deciso di realizzare vasche profonde 1 metro con scarpate a pendenza 3/1.

Una quarta vasca (Vasca 4 nella figura successiva) verrà realizzata all'interno di un terreno di proprietà del comune posto poco a valle della zona ospedaliera, in sinistra idraulica del Fosso dell'Antella.

In questa zona il fosso risulta arginato con un argine alto circa 1 m rispetto al piano campagna. Inoltre tale quota risulta di poco inferiore rispetto al livello di piena duecentennale fornito dal modello idraulico contenuto nel PAI.

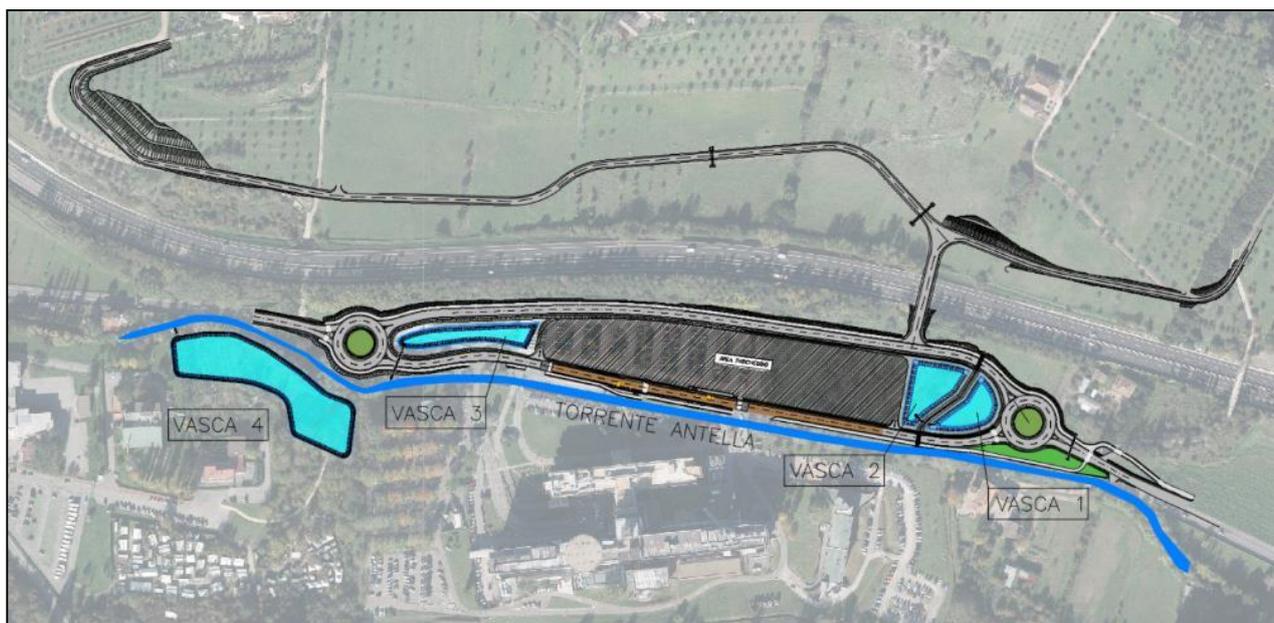
Per permettere il corretto funzionamento della cassa di espansione ed evitare di allagare le zone limitrofe, si è previsto lo spostamento dell'argine esistente con la realizzazione di uno nuovo che correrà attorno alla vasca di progetto ed avrà quota sommitale pari a quella dell'esistente.

In tale modo la vasca inizierà a funzionare anche per eventi di piena non eccezionali e l'abitato limitrofo continuerà ad essere protetto dall'argine in maniera analoga a quanto avviene ora.

Al contrario, nel caso si lasciasse l'argine nella posizione attuale, la vasca funzionerebbe solo per eventi eccezionali (quasi duecentennali), mentre nel caso in cui si andasse a collegare la cassa di espansione direttamente al fosso con un tombino, senza prevedere lo spostamento dell'argine, si andrebbe ad aumentare il rischio nella zona abitata considerato che l'acqua all'interno della cassa, raggiunto il livello del terreno, esonderebbe.

Come richiesto dall'AdB Arno, all'interno della vasca è contenuto anche il volume tolto all'esondazione dell'area compresa tra la rotatoria in sinistra ed il parcheggio dell'Antella.

Il volume complessivo potenzialmente laminabile è quindi circa 6900 m^3 e data la profondità di 1 metro e le estensioni planimetriche delle vasche, la quota massima di riempimento degli invasi sarà di circa 85cm, il che porta ad avere un franco di sicurezza durante l'evento critico maggiore di 15cm. Essendo le vasche realizzate completamente in scavo, non ci sarà bisogno di realizzare delle opere di sfioro per controllare il riempimento.



Individuazione vasche di laminazione della sistemazione del parcheggio dell'ospedale

In base a un ulteriore confronto avvenuto con AdB Fiume Arno nel Novembre 2016, sono state espresse le seguenti richieste di modifica al progetto:

- La rotatoria in sinistra (direzione Ponte a Ema-Rotatoria 1) dovrà essere realizzata in sicurezza idraulica (franco nullo sul livello di piena Tr 200 anni). I raccordi con le viabilità esistenti e con quella di progetto dovranno essere realizzati in modo tale da raccordarsi il prima possibile con la quota dell'esistente o con la quota terreno per ridurre al minimo i volumi tolti all'esondazione.
- Si dovrà garantire la sicurezza idraulica dell'ampliamento del sottovia esistente SC04, ciò implicherà che la livelletta della nuova viabilità dovrà salire al disopra del livello di piena duecentennale sia a sinistra che a destra del sottovia, e nella zona tra questi due punti di massimo dovrà prevedersi un argine di protezione (o più probabilmente un muro per ridurre le occupazioni in pianta) per garantire la chiusura idraulica.
- Per quanto riguarda la rotatoria in destra (direzione abitato dell'Antella-Rotatoria 2) andrà valutata la sua fattibilità a raso, compatibilmente con la necessità di innalzare la nuova viabilità in approccio al sottovia SC04 per realizzare la chiusura idraulica descritta al punto precedente. Nel caso non si riuscisse, al posto della rotatoria si dovrà realizzare un innesto a T, con relativa corsia di accumulo, fruibile esclusivamente dalle ambulanze.
- Il parcheggio dovrà essere realizzato completamente a raso.

Le richieste formulate dall'AdB Arno sono state recepite nella soluzione progettuale proposta.

Inoltre nell'area di intervento sono presenti due vasche per il recupero delle aree impermeabilizzate (VC.01 e VC.02 nella figura seguente) inserite nel progetto di ampliamento della terza corsia dell'autostrada A1

successivamente alla procedura VIA, già approvate in sede di Conferenza dei Servizi nel 2011. Il volume complessivo delle due vasche è pari circa 6100 m³, e insistono su una superficie di circa 4900 m².



OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEC/VIA 1717/08

Le modifiche progettuali apportate all'intervento in esame implicano un aggiornamento delle modalità di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel DEC VIA n° 1717 del 17/12/2008 già espone nel Progetto Definitivo approvato in Conferenza dei Servizi nel 2011.

In particolare si riportano nel seguito le modalità di ottemperanza alle prescrizioni applicabili al progetto del Parcheggio dell'Ospedale S. M. Annunziata:

" Prescrizione c.8 (Autorità di Bacino del Fiume Arno)

TESTO PRESCRIZIONE: si dovrà sviluppare una soluzione progettuale tale da permettere un recupero ambientale e funzionale del Borro delle Serre/Borro dell'Antella antistante l'ospedale di Ponte a Niccheri

Il progetto proposto sviluppa e dettaglia il progetto preliminare della sistemazione ambientale e funzionale del fosso dell'Antella trasmesso da Autostrade per l'Italia ai fini dell'ottemperanza alla prescrizione C.8 contenuta nel DEC/VIA (si dovrà sviluppare una soluzione progettuale tale da permettere un recupero ambientale e funzionale del Borro delle Serre/Borro dell'Antella antistante l'ospedale di Ponte a Niccheri), accertata in data 01 Dicembre 2011 dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno (nota AdB n.5375 del 29/12/11)..

Come riportato nel paragrafo precedente il progetto in esame recepisce ulteriori richieste formulate dall'AdB Arno nel corso del confronto avvenuto nel Novembre 2016.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Ampliamento alla terza corsia tratto Firenze Sud . Incisa Valdarno dell'Autostrada A1: DEC VIA n° 1717 del 17/12/2008
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<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	Ampliamento alla terza corsia tratto Firenze Sud . Incisa Valdarno dell'Autostrada A1: Conferenza di Servizi del 31/05/2011
<input checked="" type="checkbox"/> Dichiarazione di Pubblica Utilità	Provvedimento ANAS prot. CDG-0068105-P del 14/05/2012
<input checked="" type="checkbox"/> Approvazione Piano di Utilizzo ex DM 161/2012	Provvedimento di approvazione prot. DVA-2013- 0011238 del 15/05/2013

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	Comune di Bagno a Ripoli
<input checked="" type="checkbox"/> Modifica della localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 81 ex DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 LN 241/90	Ministero delle Infrastrutture

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>
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 24 km dalla costa del Lago di Bilancino e circa 83 km dalla costa tirrenica
3. Zone montuose e forestali		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento è posta a una quota di circa 160 m slm 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 10 km circa dalla ZSC IT5140008 Monte Morello+ e 12 km circa dalla ZSC-ZPS 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 NO2 (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 PM10 e PM2.5

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

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
6. Zone a forte densità demografica		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento è ubicata in comune di Bagno a Ripoli (FI) che, per numero di abitanti (26.000 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, anche in termini di densità (351 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) aree tutelate ex art. 142 d.lgs 42/2004 Lett. c: Fiumi, torrenti e corsi d'acqua vincolo architettonico Villa Pedriali ex art. 10 d.lgs 42/2004
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 interessa siti contaminati.
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"/>		<p>L'area di intervento è ricompresa nelle aree di rischio mappate dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del bacino del fiume Arno.</p> <p>Nella mappa della pericolosità idraulica del PGRA, l'area interessata dagli interventi ricade quasi totalmente all'interno di P3 (pericolosità idraulica alta) ad eccezione di una fascia più distante dal Torrente Antella, che ricade in P2 (pericolosità idraulica media) e P1 (pericolosità idraulica bassa).</p> <p>Nella mappa del rischio di alluvione le aree interessate alla progettazione ricadono quasi totalmente in R1 (rischio basso) e R2, ad eccezione di alcune piccole aree a rischio R3 ed R4</p>
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 Bagno a Ripoli 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 (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>		L'intervento è interno alla fascia di pertinenza autostradale e stradale.

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.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: la sistemazione del parcheggio dell'ospedale modifica l'attuale configurazione dei luoghi andando ad occupare aree attualmente non antropizzate. In ottemperanza alla prescrizione C.8 del DecVIA 1717/2008 sono previsti interventi per la riduzione del rischio idraulico del Fosso dell'Antella</p>		<p>Perché: Come riportato alla Tabella 5 la nuova configurazione proposta per la sistemazione del parcheggio riduce le modifiche allo stato fisico dei luoghi già valutate in sede di VIA, con l'eccezione delle aree destinate alla vasca di laminazione n.4 prevista in ottemperanza alla prescrizione C.8 (4.175 mq).</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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: per la sistemazione del parcheggio dell'ospedale si prevede di occupare ulteriori aree rispetto alla situazione attuale soprattutto per riorganizzare la viabilità esistente e realizzare le vasche di laminazione e di compenso per la mitigazione del rischio idraulico. Per la realizzazione fisica degli interventi (parcheggio, viabilità, impianti) si prevede un modesto utilizzo di risorse naturali quali materiali da costruzione, acqua per la preparazione del calcestruzzo, energia per la realizzazione degli interventi e l'esercizio delle opere nella configurazione di progetto. Tali consumi non sono comunque significativi e sono riconducibili a quelli di un comune intervento civile/edilizio</p>		<p>Perché: come indicato al punto 1 il progetto di modifica prevede una riduzione dell'occupazione di suolo per la riorganizzazione della viabilità, mentre si prevede l'occupazione di nuove aree per la realizzazione delle vasche di compenso e laminazione VC.02 e Vasca 4, quest'ultima prevista in ottemperanza alla prescrizione C.8. Relativamente alle altre risorse utilizzate per l'esecuzione degli interventi di adeguamento (piazze, edifici tecnici, impianti) non sono previsti scostamenti significativi rispetto al progetto valutato in sede di VIA.</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
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: L'esecuzione dei lavori di sistemazione del parcheggio dell'ospedale 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. Si evidenzia che la gestione dei materiali di scavo avverrà secondo quanto previsto nel Piano di Utilizzo ex DM 161/2012 dell'intero intervento di ampliamento alla terza corsia Firenze Sud . Incisa, in cui sono inseriti i volumi degli scavi relativi alla sistemazione del parcheggio e le relative modalità di caratterizzazione, deposito e movimentazione.</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 scavate per i lavori di sistemazione saranno gestite in base alle modalità di indagine previste nel Piano di utilizzo approvato ex DM 161/2012.</p>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Per la sistemazione del parcheggio dell'ospedale si prevede l'esecuzione di scavi per la realizzazione delle vasche di laminazione e compenso e la produzione di rifiuti da demolizione derivanti dalla rimozione delle strutture esistenti (parcheggio e viabilità attuali). Tali produzioni non sono comunque significative e sono riconducibili a quelle di un comune intervento civile/edilizio</p>		<p>Perché: il progetto di sistemazione del parcheggio dell'ospedale prevede un incremento della produzione di scavi rispetto a quanto previsto nel progetto valutato in sede di VIA in seguito all'insediamento delle vasche per la mitigazione del rischio idraulico richiesto dalla prescrizione C.8 del DecVIA 1717/2008 (per complessivi 6.900 mc). Complessivamente sono previsti scavi per 36.400 mc che comunque risultano marginali rispetto ai quantitativi totali previsti nel Piano di Utilizzo approvato (circa 1%) I rifiuti da demolizione derivanti dalla rimozione di delle strutture esistenti (cordoli, banchine, pensiline, impianti tecnologici) rimarranno sostanzialmente i medesimi previsti nel progetto originario (circa 2.000 mc).</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
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p>Descrizione: Per la sistemazione del parcheggio dell'ospedale si prevede l'esecuzione di limitati scavi per l'ampliamento dei piazzali, la produzione di rifiuti da demolizione derivanti dalla rimozione delle strutture esistenti e la realizzazione dei nuovi interventi (parcheggio e viabilità attuali) riconducibili a quelli di un comune intervento civile/edilizio. Da quanto sopra consegue che le uniche emissioni previste sono relative alle polveri e agli scarichi delle macchine operatrici nel corso dei lavori di demolizione, scavo e costruzione delle nuove opere. L'esecuzione di dei lavori di adeguamento non comporteranno l'emissione in atmosfera di sostanze 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 significative emissioni inquinanti legate alla nuova configurazione prevista per l'area di servizio, non diverse da quelle associate alla soluzione originaria del progetto approvato, non si prevedono potenziali effetti ambientali significativi. I lavori di sistemazione del parcheggio dell'ospedale rientreranno nell'ambito dei lavori dell'ampliamento autostradale Firenze Sud . Incisa 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 pulverulente tramite operazioni di bagnatura, copertura dei cassoni e utilizzo di lavaruote.</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 la sistemazione del parcheggio dell'ospedale si prevede l'esecuzione di limitati scavi per l'ampliamento dei piazzali e la produzione di rifiuti da demolizione derivanti dalla rimozione delle strutture esistenti e la realizzazione dei nuovi interventi (parcheggio e viabilità attuali) riconducibili a quelli di un comune intervento civile/edilizio. Tali attività verranno realizzate tramite gli usuali mezzi di cantiere (pale, grader, rulli, escavatori). L'operatività di tali mezzi genererà emissioni acustiche e l'emissione 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 produrrà i medesimi effetti in quanto il progetto di modifica non comporta una variazione sostanziale delle aree occupate, e quindi gli interventi da realizzare, rispetto alla soluzione già valutata in sede di VIA. 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 Firenze Sud. Incisa e al controllo del relativo del relativo Comitato tecnico.</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
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?	<p>Descrizione: Per la sistemazione del parcheggio dell'ospedale si prevede l'esecuzione di limitati scavi per l'ampliamento dei piazzali e la produzione di rifiuti da demolizione derivanti dalla rimozione di delle strutture esistenti e la realizzazione dei nuovi interventi (parcheggio e viabilità attuali) riconducibili a quelli di un comune intervento civile/edilizio. Tali attività verranno realizzate tramite gli usuali mezzi di cantiere (pale, grader, rulli, escavatori). Non si prevedono pertanto rischi di contaminazione del terreno e delle acque nel corso dei lavori. In fase di esercizio del parcheggio e delle viabilità post adeguamento si evidenzia che i piazzali (pavimentati e impermeabili) saranno dotati di un sistema di raccolta e trattamento delle acque già definito a seguito dello svolgimento della procedura di VIA e di autorizzazione in Conferenza dei Servizi.</p>		<p>Perché: Gli interventi di sistemazione del parcheggio dell'ospedale previsti nel progetto di modifica sono analoghi alla soluzione già approvata e di conseguenza i già limitati rischi di interferenza con il terreno e le acque superficiali o sotterranee vengono parimenti ridotti. Il progetto prevede la realizzazione del medesimo sistema di raccolta e trattamento delle acque definito a seguito dello svolgimento della procedura di VIA e di autorizzazione in Conferenza dei Servizi. Pertanto gli impatti risultano invariati rispetto alla soluzione precedente.</p>	
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 la sistemazione del parcheggio dell'ospedale si prevede l'esecuzione di limitati scavi per l'ampliamento dei piazzali e la produzione di rifiuti da demolizione derivanti dalla rimozione di delle strutture esistenti e la realizzazione dei nuovi interventi (parcheggio e viabilità attuali) riconducibili a quelli di un comune intervento civile/edilizio. Tali attività verranno realizzate 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. In ogni caso le modalità di costruzione e di esercizio della soluzione proposta sono analoghe a quelle della soluzione originaria del progetto valutato in sede di VIA.</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 risulta molto distante da aree tutelate per motivi ecologici (aree naturali protette e Aree Natura 2000). L'area del parcheggio ricade nella fascia di territorio contermina all'autostrada A1 sottoposta a vincolo paesaggistico 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) e nella fascia di tutela ex art. 142 d.lgs 42/2004 Lett. c (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua). La sistemazione della viabilità connessa al parcheggio inoltre lambisce il vincolo architettonico di Villa Pedriali (art. 10 d.lgs 42/2004)</p>		<p>Perché: La progettazione sistemazione del parcheggio dell'ospedale è stata mirata alla ricerca di soluzioni progettuali di qualità al fine di garantire il migliore inserimento nel contesto territoriale dei nuovi interventi fin dalla procedura di VIA. In considerazione del contesto territoriale e della presenza di specifici vincoli paesaggistici attraverso il progetto della pavimentazione, dell'arredo urbano e della vegetazione, sono previsti interventi migliorativi dell'area attuale del parcheggio ai fini di un miglioramento percettivo e funzionale. Il recepimento delle prescrizioni contenute nel DecVIA n° 1717 del 17/12/2008 e l'interlocuzione con la locale Soprintendenza ha permesso una prima approvazione del progetto in Conferenza dei Servizi. Il progetto di modifica è stato sviluppato in coerenza con il progetto precedente e permette una riduzione dell'interferenza degli interventi di adeguamento con il territorio circostante, e migliorando l'inserimento paesaggistico complessivo. Si evidenzia in particolare la significativa riduzione dell'interferenza con il portale di accesso a Villa Pedriali che nella versione del progetto valutata in sede di VIA risultava intercluso nella rotatoria lato Antella, mentre ora mantiene il posizionamento ai margini della strada come nella configurazione attuale.</p>	
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?	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Il sito di intervento non è prossimo ad alcuna area sensibile dal punto di vista ecologico. Tra le aree non incluse nella Tabella 8 si segnala a circa 4,7 km la presenza dell'ANPIL APF106 %ORRENTE MENSOLA</p>		<p>Perché: Le distanze dalle aree sensibili dal punto di vista ecologico (tutelate o meno) sono tali da escludere qualsiasi tipo di interferenza derivante dei lavori di sistemazione del parcheggio dell'ospedale</p>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	Descrizione: Il Fosso dell'Antella in sede artificiale tra la Via dell'Antella e l'ospedale S. M. Annunziata.		Perché: Il Fosso dell'Antella è prospiciente l'area di intervento ma non viene fisicamente interessato dai lavori con l'esclusione delle opere di scarico delle vasche di laminazione. Le acque di scolo del territorio, del parcheggio e della viabilità esistente scaricano attualmente nel medesimo Fosso.	
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"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Escludendo l'autostrada A1 Milano - Napoli di cui fa parte il sito di intervento, si segnala che l'ospedale S. M. Annunziata è prospiciente alla Via dell'Antella, importante collegamento tra le frazioni del Comune di Bagno a Ripoli e poi, oltre il Colle S. Donato, quelle di Rignano		Perché: Il progetto valutato in sede di VIA di sistemazione del parcheggio dell'ospedale prevedeva il riposizionamento di Via dell'Antella lato nord del parcheggio verso l'autostrada A1. Tale configurazione è confermata nel progetto proposto. In questo modo si allontana la sorgente di rumore locale dall'ospedale, contribuendo, assieme alle mitigazioni acustiche previste lungo l'autostrada a migliorare il clima acustico del ricettore.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: L'intervento riguarda un parcheggio e viabilità pubblici che per loro funzione e collocazione presentano un'elevata fruizione pubblica, peraltro in un contesto territoriale dotato di valori paesaggistici importanti, testimoniati dalla fascia di vincolo che circonda l'autostrada A1. Per questi motivi la progettazione della sistemazione del parcheggio è stata mirata alla ricerca di soluzioni progettuali di qualità al fine di garantire il migliore inserimento nel contesto territoriale dei nuovi interventi fin dalla procedura di VIA.		Perché: Il progetto di modifica è stato sviluppato in coerenza con il progetto precedente e permette una riduzione dell'interferenza degli interventi di adeguamento con il territorio circostante. La riduzione dell'occupazione di suolo per la riorganizzazione della viabilità permette di ridurre le interferenze con gli ambiti vincolati e con l'area tutelata di Villa Pedriali, migliorando l'inserimento paesaggistico complessivo.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?</i>	
non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	Descrizione: la sistemazione del parcheggio dell'ospedale modifica l'attuale configurazione dei luoghi andando ad occupare aree attualmente non antropizzate. In ottemperanza alla prescrizione C.8 del DecVIA 1717/2008 sono previsti interventi per la riduzione del rischio idraulico del Fosso dell'Antella		Perché: Come riportato alla Tabella 5 la nuova configurazione proposta per la sistemazione del parcheggio riduce le modifiche allo stato fisico dei luoghi già valutate in sede di VIA, con eccezione delle aree per la realizzazione delle vasche di compenso e laminazione VC.02 e Vasca 4, quest'ultima prevista in ottemperanza alla prescrizione C.8 .	
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?	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Il Regolamento Urbanistico Comunale del comune di Bagno a Ripoli non prevede altri interventi di modifica dell'uso del suolo oltre all'ampliamento autostradale e relative opere connesse già approvato.		Perché: L'assenza di previsioni urbanistiche sulle aree limitrofe a quelle di intervento esclude l'interferenza tra la sistemazione del parcheggio e altri interventi sul territorio.	
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
	Descrizione: L'area di intervento è ubicata in comune di Bagno a Ripoli che, per numero di abitanti (26.000 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., anche per il parametro della densità (inferiore a 500 ab/kmq).		Perché: L'assenza di aree densamente abitate permette di escludere interferenze significative tra la realizzazione dell'intervento e le aree urbane. Peraltro il progetto di modifica non modifica le aree occupate e quindi in generale le interferenze con il territorio rispetto a quanto già valutato in sede di VIA.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali,	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?	
scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	Descrizione: L'area di intervento è prospiciente all'ospedale S. M. Annunziata in quanto le opere da realizzare sono al servizio dello stesso al fine di migliorarne l'accessibilità		Perché: la configurazione della viabilità e del parcheggio non risulta modificata sensibilmente rispetto a quanto già valutato in sede di VIA. Si evidenzia che il progetto prevede l'allontanamento della viabilità locale dall'edificio dell'ospedale: in questo modo si allontana la sorgente di rumore locale, contribuendo, assieme alle mitigazioni acustiche previste lungo l'autostrada a migliorare il clima acustico del ricettore I lavori verranno 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 Firenze Sud - Incisa.	
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?	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: la sistemazione dell'ospedale avviene per lo più sui sedimi esistenti e gli interventi aggiuntivi previsti interessano aree a destinazione agricola o incolte. Non vengono quindi interessate aree dotate di elementi di particolare qualità o con presenza di risorse naturali importanti.		Perché: Non essendo coinvolte aree con risorse sensibili né di particolare qualità si possono escludere impatti ambientali significativi. Peraltro il progetto di modifica non modifica le aree occupate e quindi in generale le interferenze con il territorio rispetto a quanto già valutato in sede di VIA, con l'eccezione delle aree destinate alla delle vasche di compenso e laminazione VC.02 e Vasca 4, quest'ultima prevista in ottemperanza alla prescrizione C.8	
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 emissioni potenzialmente maggiormente connesse con la realizzazione dei lavori per la sistemazione del parcheggio. I lavori verranno comunque svolti rispettando le disposizioni relative al contenimento dell'inquinamento atmosferico contenute nel Capitolato Ambientale adottato per l'ampliamento autostradale Firenze Sud . Incisa.	
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	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?
condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	Descrizione: Il Comune di Bagno a Ripoli 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: Il progetto di sistemazione del parcheggio dell'ospedale non prevede la realizzazione di strutture particolarmente soggette al rischio sismico, ma per lo più piazzali, cordoli, banchine, pensiline. In ogni caso per lo sviluppo della progettazione definitiva ed esecutiva verranno adottate le pertinenti normative in materia di rischio sismico. 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 diversi da quelli associabili alla soluzione originaria del progetto definitivo approvato.
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: la sistemazione del parcheggio dell'ospedale fa parte del progetto originario di ampliamento autostradale del tratto Firenze Sud . Incisa pertanto non vi sono effetti cumulativi non previsti con altri progetti. L'assenza di previsioni urbanistiche di altri interventi sul territorio elimina la possibilità di effetti cumulativi con altre tipologie di interventi.		Perché: L'assenza di previsioni urbanistiche sulle aree limitrofe a quelle di intervento esclude l'insorgenza di effetti cumulativi sulle componenti ambientali tra la sistemazione del parcheggio dell'ospedale e altri interventi sul territorio, mentre le sovrapposizioni con i lavori di ampliamento autostradale sono già state valutate nel corso della procedura approvativa relativa all'intero intervento e non sono modificati con il progetto proposto di sistemazione del parcheggio
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	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 l'assenza di un collegamento diretto via terra) e l'entità delle lavorazioni da svolgere, non sono ipotizzabili potenziali effetti ambientali significativi di natura transfrontaliera.

10. Allegati			
<p>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.</p> <p>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)</p>			
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	PLANIMETRIE DI PROGETTO	1:1.000	119985-LL01-PD-AP-GEN-

	VIA/PROPOSTO SU RILIEVO		00000-00000-D-AMB9011-0
2	CONFRONTO STATI SOVRAPPOSTO SU RILIEVO	1:1.000	119985-LL01-PD-AP-GEN- 00000-00000-D-AMB9012-0
3	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI E ANALISI VINCOLISTICA	-	119985-LL01-PD-AP-GEN- 00000-00000-R-AMB9013-0

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.