

Lista di controllo per la valutazione preliminare

(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

1. Titolo del progetto

AUTOSTRADA A1 MILANO – NAPOLI

TRATTO FIRENZE NORD – FIRENZE SUD

Ampliamento alla terza corsia Barberino di Mugello – Incisa Valdarno

Modifiche non sostanziali apportate al progetto approvato con DEC VIA n.3914/1999 consistenti nell'ottimizzazione di opere complementari

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 18	Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato (Allegato II), ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato. In particolare trattasi di modifiche non sostanziali apportate al progetto approvato con DEC/VIA 3914/1999 consistenti nelle ottimizzazioni delle opere complementari
<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

Nell'ambito del progetto di ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze nord – Firenze sud sono ricompresi anche alcuni interventi esterni al nastro autostradale, ricadenti nel territorio della provincia di Firenze. Stante il lungo tempo trascorso dall'approvazione, ed a causa delle mutate esigenze del territorio, si è ravvisata la necessità di effettuare una revisione progettuale per parte degli interventi che ad oggi restano da realizzare. La revisione ha comportato la rivisitazione di aree a disposizione per la costruzione delle opere e l'adeguamento al contesto in cui dette opere dovranno sorgere.

In data 23.11.2020, con nota n. 19272, ASPI ha trasmesso a tutti gli Enti la richiesta di attivazione della procedura di cui al D.P.R. n. 383/1994 e s.m.i. relativa ai seguenti interventi:

1. Adeguamento area Parco Pali
2. Pista ciclopedonale nell'area di Certosa
3. Parcheggio Scambiatore di Certosa
4. Adeguamento della Via Cassia
5. Interventi di mitigazione per l'avifauna su barriere FOA
6. Adeguamento strada tra Via di Colleramole e vasche di esondazione
7. Mantenimento viabilità provvisoria di accesso alla cava di Monteripaldi dal cantiere C 7
8. Rinaturalizzazione area di cantiere C 7

9. Sistemazione ambientale area deposito Vingone est

10. Marciapiede Pozzolatico

11. Parcheggio Scambiatore di Osmannoro

Si precisa che 7 interventi derivano da ottimizzazioni apportate dal Proponente, mentre 4 interventi (n. 5, 6, 7 e 10) sono stati inseriti dietro esplicita richiesta del territorio.

Il Ministero delle Infrastrutture, con nota n.20452 del 09.12.2020, ha precisato che la suddetta procedura potrà essere attivata dopo l'espletamento della necessaria verifica da parte del Ministero Ambiente sulla revisione progettuale in argomento.

A tal fine si evidenzia quanto segue.

In primo luogo, si fa presente che le ottimizzazioni apportate dai progetti sopraelencati non generano modifiche sostanziali:

- al quadro prescrittivo derivante dal DEC VIA n.3914/1999 e dalla CdS del 1999;
- ai bilanci dei materiali già approvati nei progetti di gestione delle terre;
- alle condizioni di traffico attuali e negli scenari futuri.

Gli unici interventi che necessitano l'esproprio di nuove aree sono i seguenti:

2. Pista ciclopedonale nell'area di Certosa

3. Parcheggio Scambiatore di Certosa

7. Mantenimento viabilità provvisoria di accesso alla cava di Monteripaldi dal cantiere C7

10. Marciapiede di Pozzolatico

Il Comitato Tecnico di Garanzia, organismo di controllo istituito (ai sensi dell'art. 5 dell'Accordo fra la Regione Toscana, la Provincia di Firenze, i Comuni di Firenze, Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Scandicci, Impruneta e Bagno a Ripoli e la Società Autostrade per l'attuazione degli interventi di potenziamento e messa in sicurezza dell'autostrada A1 nel tratto Firenze Nord- Firenze Sud e delle opere connesse) per sovrintendere alle verifiche sulla realizzazione del progetto, con riguardo alla corretta esecuzione sotto il profilo ambientale, e alle eventuali varianti al progetto, si è espresso favorevolmente sugli interventi sopra richiamati nella seduta del 29 novembre 2019 (cfr. verbale riportato in Allegato 1).

Anche la Regione Toscana - Direzione Ambiente ed Energia - Settore VIA si è già espressa in merito alla compatibilità ambientale delle opere (cfr. parere riportato in Allegato 2).

Si riepilogano nel seguito le valutazioni contenute nel suddetto parere regionale:

1. *Adeguamento area Parco pali - non rientra nel campo di applicazione della normativa VIA, di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 ed al Titolo III della L.R. 10/2010*
2. *Pista ciclopedonale nell'area di Certosa - non rientra nel campo di applicazione della normativa VIA, di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 ed al Titolo III della L.R. 10/2010*
3. *Parcheggio Scambiatore di Certosa - il progetto del parcheggio deve essere oggetto di un procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (art. 19 del d.lgs. 152/2006 ed art. 48 della l.r. 10/2010), di competenza comunale, ai sensi dell'art. 45 bis della l.r. 10/2010*
4. *Adeguamento della Via Cassia - si ritiene che le modifiche alla strada regionale n.2 Cassia non siano sostanziali ai fini della normativa in materia di VIA*
5. *Applicazione adesivi avifauna su barriere FOA - non rientra nel campo di applicazione della normativa VIA, di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 ed al Titolo III della L.R. 10/2010*

6. *Adeguamento strada tra Via di Colleramole e vasche di esondazione - non rientra nel campo di applicazione della normativa VIA, di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 ed al Titolo II I della L.R. 10/2010*
7. *Mantenimento viabilità provvisoria di accesso alla cava di Monteripaldi dal cantiere C 7 - non rientra nel campo di applicazione della normativa VIA, di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 ed al Titolo III della L.R. 10/2010*
8. *Rinaturalizzazione area di cantiere C 7 - non rientra nel campo di applicazione della normativa VIA, di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 ed al Titolo III della L.R. 10/2010*
9. *Sistemazione ambientale area deposito Vingone est - non rientra nel campo di applicazione della normativa VIA, di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 ed al Titolo III della L.R. 10/2010. Si ricorda che il deposito temporaneo dei rifiuti nell'area, deve essere svolto in conformità alla Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 [ope legis]*
10. *Marcia piede Pozzolatico - non rientra nel campo di applicazione della normativa VIA, di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 ed al Titolo III della L.R. 10/2010*
11. *Parcheggio di Osmannoro - non rientra nel campo di applicazione della normativa VIA, di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 ed al Titolo III della L.R. 10/2010. Si ricorda che l'utilizzo del sito quale deposito intermedio delle terre e rocce da scavo deve essere previsto nel Piano di utilizzo approvato dal Ministero dell'Ambiente, [approvazione della modifica sostanziale del PdU lotto 2 di Barberino - Firenze Nord - Determina MATTM prot. DVADEC 298 del 16.9.19]*

In conclusione, la Regione Toscana valuta che gli interventi non rientrano nel campo di applicazione della normativa VIA, ad eccezione del Parcheggio Scambiatore di Certosa (intervento n. 3) per il quale è richiesto un procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA comunale, che è stato avviato da Autostrade per l'Italia in data 26.07.2021 (cfr. Prot. N. 13303).

Con note prot. 1678 del 02/02/2021 e 2061 del 08/02/2021 ASPI ha inviato al MiTE rispettivamente il verbale della seduta del Comitato Tecnico di Garanzia del 29.11.2019 e il parere della Regione Toscana, a supporto della non sostanzialità delle modifiche apportate al progetto.

Il MiTE, con nota n. 16797 del 17.02.2021, ha chiesto di chiarire se gli interventi proposti e oggetto della CdS, siano da considerarsi quale modifica di quanto valutato con i Provvedimenti Direttoriali dello stesso Ministero e di procedere con l'invio dell'istanza di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.

A tal riguardo si specifica che solo gli interventi n. 1, 3, 9 e 11 erano già stati oggetto di valutazione ambientale nell'ambito della VIA e delle successive Verifiche di Ottemperanza effettuate sui Progetti Esecutivi, conclusesi con le seguenti Determinazioni Ministeriali:

- N. 7085/VIA/A.O.13.G. del 5 luglio 2002;
- N. 2189/VIA/A.O.13.G. del 4 marzo 2003;
- N. DSA/2004/0023884 del 27 ottobre 2004.

La presente documentazione, pertanto, valuta le differenze in termini di potenziale impatto ambientale rispetto ai suddetti progetti già approvati dall'ex Ministero dell'Ambiente (oggi MiTE), al netto del Parcheggio Scambiatore di Certosa (intervento n. 3), per il quale, come già anticipato, è stata già avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA Comunale.

Per i restanti interventi (n. 2, 4, 5, 6, 7, 8 e 10), trattandosi di opere aggiuntive non previste nelle precedenti fasi progettuali che, come confermato dal parere regionale, non rientrano nelle categorie di cui al D.Lgs.152/06, non risulta necessario attivare alcuna procedura ambientale.

Ciò premesso, la presente lista di controllo riguarda i seguenti interventi:

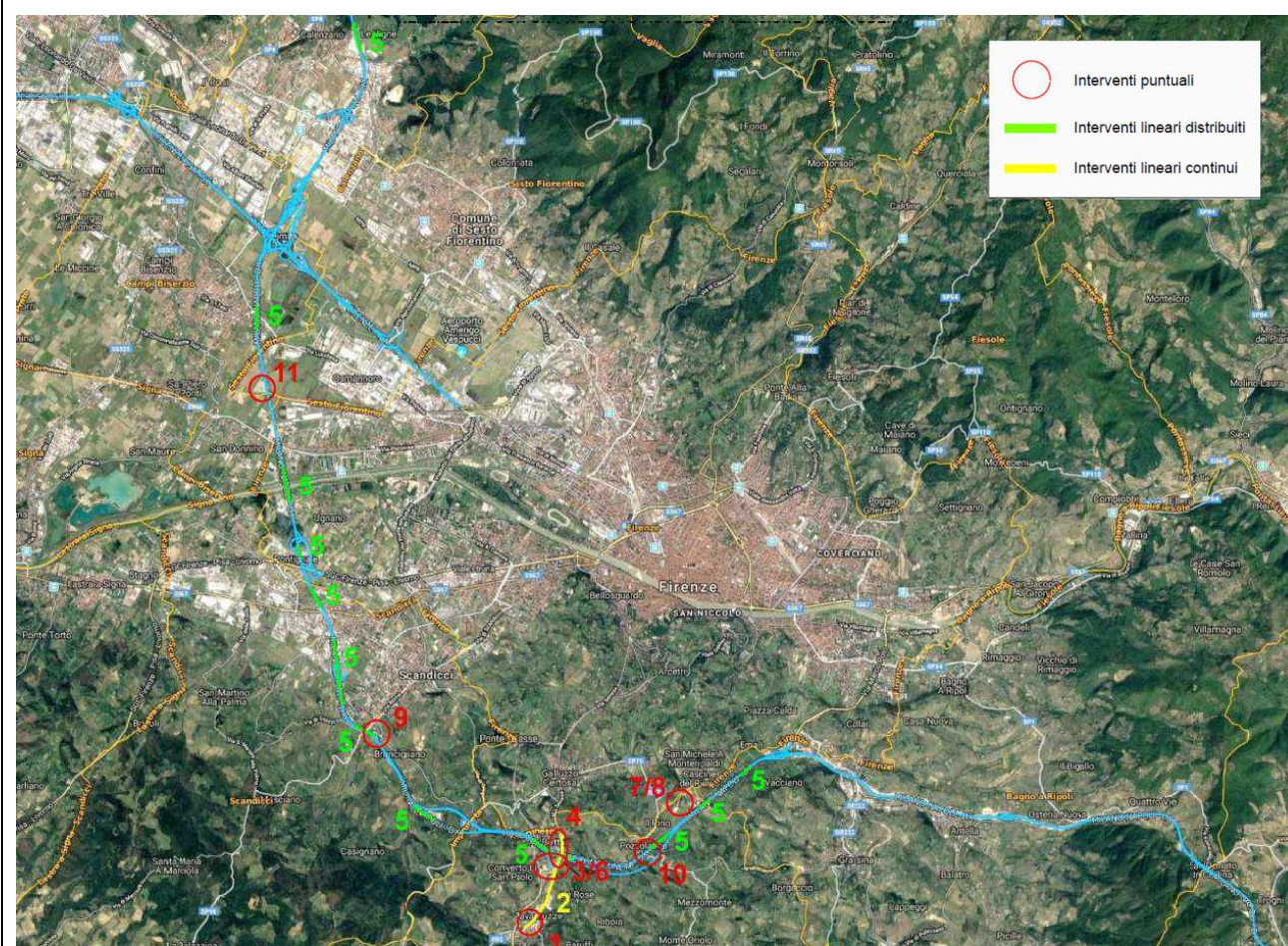
1. Adeguamento area Parco Pali

- 9. Sistemazione ambientale area deposito Vingone est
- 11. Parcheggio di Osmannoro

4. Localizzazione del progetto

A cavallo degli anni sessanta la provincia fiorentina è stata soggetta a vaste e profonde trasformazioni, generate in particolar modo dall'intensa urbanizzazione, che hanno pesantemente mutato la struttura storica del territorio e del paesaggio; tra le opere più significative di quegli anni vi è senz'altro l'autostrada A1 Milano-Napoli.

L'ambito territoriale dell'area interessata da tale progetto interessa la Toscana settentrionale, tra il medio bacino del fiume Arno e l'alta valle del fiume Sieve e più precisamente la provincia di Firenze.



Gli ambiti territoriali principali in qualche modo influenzati dall'autostrada A1 sono: il Mugello, la Piana dell'Arno e le zone collinari a sud dell'Arno. Tali ambiti risultano strettamente connessi ed in continuo mutuo rapporto, sia da un punto di vista visuale che funzionale, rendendo difficile una suddivisione tra aree urbane ed extraurbane, obbligando ad una lettura olistica di un unico grande sistema paesaggistico ed ambientale.

Il Mugello

Il territorio del Mugello è interessato marginalmente dall'autostrada A1 nel suo confine occidentale, a ridosso con il massiccio dei Monti della Calvana ed è contraddistinto da una morfologia di tipo collinare piuttosto

aspra, facendo capo ad un paesaggio di tipo preappenninico, con rilievi di quota media, che arrivano come massimo a circa 500 m in corrispondenza dell'abitato delle Croci di Calenzano.

A livello della catena montuosa che divide Firenze dal Mugello si evidenziano i due picchi di Monte Morello e Monte Giovi, con quote di circa 800 m, entrambi aree protette.

La matrice geologica principale è rappresentata dai calcari tipo Alberese e Pietraforte, accompagnati da formazioni del Complesso Caotico delle argille scagliose, dell'Indifferenziato ed alluvioni nei fondovalle.

I corsi d'acqua principali hanno solitamente valli abbastanza incise ed andamento circa N/S, ed anche il reticolo idrografico risente del controllo determinato dai litotipi costituenti il substrato roccioso. In questo modo, dove presente la formazione dell'Alberese, il reticolo assume un pattern sub-parallelo in quanto prevalentemente impostato su discontinuità di tipo tettonico, mentre dove i terreni sono più facilmente erodibili esso è ben sviluppato e di tipo sub-dendritico. All'altezza dell'abitato delle Croci di Calenzano passa, con andamento circa W/E, lo spartiacque tra il bacino del F. Sieve e quello del F. Arno; verso il Mugello, a Nord, scorre il Fosso di Ritortolo mentre verso la piana di Firenze scende il T. Marina.

La storia di sudditanza a Firenze, che ne sfruttava le risorse agricole forestali, aiuta a capire come il patrimonio di questa terra sia potuto giungere, con pochissimi mutamenti, sino ai nostri giorni. Il territorio del Mugello si contraddistingue infatti per i propri caratteri di naturalità, con ampi spazi scarsamente antropizzati, boschi in cui dominano le querce, prati pascoli a più alta quota ed una agricoltura marginale. Anche le trasformazioni dell'ultimo dopoguerra hanno contribuito ad accentuare il distacco tra zone urbanizzate, con insediamenti commerciali ed industriali, e le zone rurali e montane.

Le caratteristiche suddette e la vicinanza al capoluogo favoriscono gli spostamenti escursionistici e la crescita del numero di prime e seconde case. Il fondovalle della Sieve rappresenta la direttrice principale della zona, con una discreta urbanizzazione; il maggiore centro funzionale è individuabile nell'abitato di Borgo S. Lorenzo, che ha ampliato nel tempo la sua importanza rispetto al sistema locale in virtù soprattutto della felice collocazione geografica. Le altre realtà insediative sono piccoli centri con borghi rurali e zone di espansione concentrica o lungo le principali strutture lineari esistenti.

La piana dell'Arno

Il paesaggio di questo ambito è tipicamente pianeggiante e ha forma ad imbuto, con asse est - ovest e parte più stretta ad est; le quote prevalenti sono comprese tra 35 e 50 m s.l.m..

Geologicamente è formato da depositi incoerenti, sciolti, costituiti da sabbie, ciottoli, limi ed argille attuali e recenti. L'idrografia è caratterizzata tipicamente dalla presenza del Fiume Arno, protetto da vari ordini di argini più o meno naturali e dai suoi affluenti principali, talvolta con alveo pensile.

I corsi d'acqua di origine collinare sono caratterizzati da regime torrentizio, con alternanza di periodi di magra con ricorrenti fenomeni di esondazione (1991, 1995, 1996).

A causa della conformazione aperta ad ovest questa direttrice è stata soggetta come accennato, a intensi fenomeni di urbanizzazione, che hanno quasi totalmente cancellato ogni testimonianza storica; permangono residui della centuriazione romana, assieme a molti toponimi (via del Termine, Quinto, Sesto, Settimello, etc.) e tratti di viabilità minore per lo più di origine tardo medievale. In particolare sono scomparsi i segni ortogonali all'Arno ed ai suoi affluenti, quali le zone umide e la rete di scolo minore. La porzione est della piana ha viceversa conservato maggiormente i propri caratteri storico insediativi e naturali, potendosi notare ancora i tipici agglomerati urbani lungo la portante fiume-strada-ferrovia, alcune aree golenali anche notevoli e comunque la presenza di aree naturaliformi piuttosto diffuse. Tali caratteri manifestano comunque la tendenza ad essere erosi soprattutto da piccoli insediamenti di edilizia economico-popolare.

In tutta l'area sono assenti aree boschive anche di piccola superficie, che acquistano tuttavia maggior importanza a partire dalla connessione con i sistemi collinari limitrofi.

La zona collinare a nord dell'Arno

Il territorio facente capo all'ambito collinare a nord del Fiume Arno presenta quote comprese tra 70-100 m e 400-450 m s.l.m.. Geologicamente si riscontrano sia formazioni alloctone facenti capo al complesso dell'Alberese-Pietraforte, che formazioni appartenenti al complesso caotico delle argille scagliose e a

formazioni autoctone della sequenza toscana, in particolare rappresentata dall'arenaria macigno oligocenica. Si riscontra anche se meno frequentemente materiale di ambiente fluvio lacustre villafranchiano, spesso interessato da terrazzi a formare zone di transizione tra collina e pianura.

Le colline sono caratterizzate da morfologia dolce, con versanti poco acclivi e crinali a profilo ondulato, a formare un paesaggio con dossi separati da ampie vallate solcate da corsi d'acqua a carattere spesso torrentizio.

Le colture prevalenti sono tipicamente legate alla tradizione toscana della vite e dell'olivo, che si alternano a boschi relegati nei fondivalle più stretti e nei versanti acclivi; questi ultimi prevalgono a quote più elevate e risultano costituiti da formazioni a prevalenza di roverella, leccio e cerro, mentre più in quota a contatto col paesaggio più aspro di tipo appenninico si può avere la sporadica presenza di castagneti e boschi di conifere.

L'antropizzazione di questo paesaggio è molto diffusa, data soprattutto la vicinanza con il capoluogo e la tradizione storica che ha da sempre legato le residenze suburbane con le attività produttive. Ciò è evidenziato dalla struttura insediativa, caratterizzata dal notevole numero delle "case sparse" riadattate a residenza, alcune delle quali di antica origine, che hanno perso la funzione originaria vedendo diminuire la propria identità storica e culturale.

La zona collinare a sud dell'Arno

Le caratteristiche orografiche pongono questo paesaggio a livello della collina medio-bassa, con quote medie attorno ai 150-200 m s.l.m. e picchi sino a 200-300 m s.l.m..

I litotipi prevalenti sono rappresentati sia da formazioni eoceniche calcaree ed argillitiche, appartenenti al complesso Pietraforte Alberese che da argilliti eoceniche del complesso caotico che risultano prevalenti. Tra i complessi autoctoni si verifica la presenza di parte della successione toscana e più di rado dei materiali terrazzati villafranchiani. Il paesaggio è tipicamente dipendente da tali precedenti formazioni geologiche, infatti laddove prevalgono le componenti argilloscistose si hanno forme collinari arrotondate, con formazione di balze ove affiorano le marne, mentre ove vi è presenza di strati più resistenti si hanno pareti di erosione e versanti più ripidi.

Le forme di utilizzazione del suolo, il grado ed il tipo di antropizzazione equivalgono quelle della zona collinare precedente, anche se forse si ha una minore caratterizzazione residenziale a vantaggio di una maggior vocazione produttiva.

Area direttamente interessata dal progetto

L'ambito dell'area direttamente interessata dal progetto di ampliamento autostradale si situa nella Toscana settentrionale. Tale ambito corrisponde approssimativamente al medio bacino del F. Arno ed alle colline a sud di Firenze. Il progetto di potenziamento dell'autostrada A1 tra i caselli di Sesto Fiorentino-Calenzano e Firenze Sud coinvolge 2 ambiti territoriali all'incirca omogenei per le forme del territorio:

- la pianura alluvionale, posta tra i caselli di Sesto Fiorentino-Calenzano e l'inizio della nuova carreggiata sud;
- la fascia collinare, che si colloca tra l'inizio della nuova carreggiata sud ed il casello di Firenze sud.

L'area di **pianura alluvionale** occupa la depressione lacustre di età Villafranchiana conosciuta come bacino di Firenze, che si presenta completamente riempita dai depositi fluvio-lacustri che ricoprono con giacitura sub - orizzontale i terreni pre-lacustri costituenti il substrato.

Da un punto di vista morfologico l'area è assolutamente pianeggiante, caratterizzata da una fascia altimetrica prevalente tra 0 e 100 m s.l.m. e fortemente antropizzata. Attualmente il bacino rappresenta la media valle del F. Arno, all'interno del quale il corso d'acqua scorre in posizione eccentrica (spostato verso il margine meridionale) rispetto al suo asse mediano.

Tutti i corsi d'acqua della pianura, a causa della presenza di insediamenti umani sin dall'antichità, hanno subito spostamenti d'alveo e rettifiche. Sono ancora evidenti le tracce dei paleoalvei, sia del F. Arno che dei suoi affluenti, soprattutto nella zona a Nord dell'abitato di Scandicci.

Un elemento morfologico importante è costituito dalla presenza dei conoidi di deiezione formati dai corsi d'acqua minori allo sbocco nella piana di Firenze. Il più imponente, quello del F. Bisenzio, non è intercettato dal percorso autostradale, che invece attraversa quello costruito dal T. Chiosina, poco sotto il paese di Calenzano ed altre conoidi minori, formati da corsi secondari affluenti del T. Vingone, all'altezza di Scandicci.

L'uso del suolo è sostanzialmente agricolo, con una eterogeneità tra media e bassa, scarsità di siepi e bordure di campi a significare una scarsa variabilità e diversità ambientale.

La struttura insediativa è dominata dall'intensa e recente urbanizzazione; le uniche costruzioni di valore storico-architettonico esistenti sono state assorbite e risultano quasi occluse dai complessi residenziali ed industriali presenti. I tratti di contatto con i paesaggi di montagna e collina si contraddistinguono per la presenza diffusa di costruzioni rurali associate al frazionamento poderale.

Tutta la pianura ed in particolare i tratti ampi lungo la valle dell'Arno, ma anche i fondovalle delle aree collinari e montane, presentano problematiche particolari, connesse in buona parte all'intensa antropizzazione.

Dal dopoguerra ad oggi, infatti, questo territorio ha subito profonde modifiche dell'assetto naturale originario, attraverso le bonifiche, la rettifica e la regimazione dei corsi d'acqua, l'abbandono dei coltivi e la rapida e disorganica urbanizzazione e, in una fase successiva, la costruzione delle reti di infrastrutture di trasporto e di servizio più in generale. Oggi, se una riqualificazione e un riordino del territorio di pianura appare difficile ed estremamente oneroso, è invece possibile e necessaria un'attenta analisi dell'impatto delle nuove opere, che si inseriscono negli spazi residuali di una consistente trasformazione antropica del territorio.

Le **fasce collinari** occupano la porzione terminale del territorio di studio e rappresentano, per le proprie particolari peculiarità, un insieme di alto pregio paesistico e storico, ricco di impronte umane e di valori ambientali.

L'area mostra una morfologia con rilievi ondulati e non molto elevati, generati da litotipi argillitico - marnoso arenacei, che contestualmente determina una certa propensione dei versanti al dissesto gravitativo, tuttavia non grave. Solo in connessione con gli affioramenti del Complesso Caotico si instaurano infatti movimenti gravitativi attivi relativamente più profondi ma sempre di dimensioni arealmente limitate (tratto tra Scandicci e l'uscita autostradale di Firenze Certosa).

I corsi d'acqua presenti sono per buona parte profondamente incisi, mentre il reticolo idrografico non è ben organizzato.

Sotto l'aspetto paesaggistico questo paesaggio è caratterizzato da un sistema di colli e valli ad andamento sinuoso e profilo morbido, che consentono ampie visuali e grande panoramicità. L'uso del suolo è dominato dalla vite a dall'olivo ed in secondo ordine da formazioni boschive localizzate soprattutto nei fondovalle molto stretti e non passibili di coltivazione; l'eterogeneità dell'uso del suolo è tra alta e media e la densità di siepi molto alta, a denotare un ambiente ancora abbastanza integro e ad elevata diversità.

La struttura insediativa comprende un considerevole numero di costruzioni isolate di notevole pregio architettonico, tra le quali si distinguono per il loro valore storico-artistico le ville fiorentine per lo più cinquecentesche e le case torri, che si contraddistinguono per dimensioni, ricchezza dei materiali e soprattutto per il loro valore storico-architettonico. Le altre architetture comprese nel territorio degli altri comuni, di più tarda costruzione, sono per lo più ville ottocentesche, edifici religiosi a carattere rurale e case coloniche dall'evidente semplicità architettonica, con tetti a capanna o a spiovente e con l'inserimento assai frequente della colombaia. Meno frequente risulta la presenza di nuclei abitati a carattere rurale.

Anche questo paesaggio ha subito recentemente vaste modificazioni ed è tuttora in via di trasformazione, pur conservando in larga parte le sue impronte ed i suoi valori tradizionali. L'attività agricola ha infatti modellato nel tempo gli aspetti dominanti delle strutture paesistiche della campagna collinare fiorentina ed in parte l'evoluzione socio-economica degli ultimi decenni, in particolare la scomparsa della mezzadria, l'abbandono delle campagne, la riorganizzazione e l'accorpamento delle unità produttive, hanno alterato il

modello paesistico tradizionale. L'attuale paesaggio collinare esprime dunque numerosi elementi classici e tradizionali, integrati ai nuovi; restano molti edifici rurali, spesso riadattati o in stato di abbandono, ampie superfici con campi nelle loro forme e sistemazioni originarie, strutture più o meno integre dei poderi e delle fattorie. Molti centri storici e strade di vecchia origine occupano le dorsali e le alture e costituiscono aree di attrazione di notevole rilevanza e, al tempo stesso, rappresentano un insieme molto fragile in quanto bastano piccole modificazioni per alterarne fortemente l'integrità.

5. Caratteristiche del progetto

Come anticipato al punto 3, il presente documento analizza le modifiche apportate ai progetti dei tre interventi che erano già stati oggetto di valutazione ambientale nell'ambito della VIA e delle successive Verifiche di Ottemperanza effettuate sui Progetti Esecutivi:

1. Adeguamento area Parco Pali
9. Sistemazione ambientale area deposito Vingone est
11. Parcheggio di Osmanoro

L'Allegato 3 contiene le planimetrie relative sia alle ottimizzazioni progettuali oggetto di valutazione puntuale sia, a titolo informativo, quelle relative ai restanti interventi non oggetto della lista di controllo già richiamati al punto 3:

- nel primo caso (ossia per gli interventi n. 1, 9 e 11) le planimetrie riportano un confronto tra il progetto approvato e il nuovo progetto;
- nel secondo caso (ossia per i restanti interventi) le planimetrie riportano un confronto tra lo stato attuale del territorio ed il progetto.

Si precisa inoltre che le opere relative alla pista ciclabile (intervento n.2), al parcheggio di Certosa (intervento n. 3) ed alla adiacente via Cassia (intervento n.4) risultano fra loro strettamente legate ed interessano una porzione di territorio fiorentino che risulta di particolare pregio essendo nei pressi della Certosa di Firenze. Per questo motivo dette opere sono state oggetto di attenti approfondimenti fra i progettisti Tecne, la committente ASPI, il Comune di Impruneta e la Soprintendenza di Firenze, al fine di individuarne la soluzione più adatta. Nel corso degli incontri si sono approfonditi in particolare i materiali da utilizzare per la realizzazione delle opere e le soluzioni architettoniche da utilizzare per gli edifici.

Per facilitare le valutazioni dell'Autorità competente, nel seguito si riportano delle tabelle di sintesi relative ai tre interventi oggetto di valutazione. Ciascuna tabella riporta:

- i riferimenti ad eventuali prescrizioni ricevute in sede di VIA, riportate sia nel Decreto VIA che nei pareri endo-procedimentali emessi dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e dalla Regione;
- i riferimenti ad eventuali prescrizioni ricevute in sede di CdS dai Comuni partecipanti;
- la descrizione delle modifiche progettuali introdotte;
- l'eventuale documentazione progettuale di approfondimento.

Codice di riferimento tipologia ottimizzazione		1
Titolo ottimizzazione	<i>PARCO PALI</i>	
Rif. Dec VIA 3914/1999	Stralcio testo prescrizioni	
Nessuna	-	

Soggetti richiedenti	Stralcio testo prescrizioni
Comune Impruneta (CdS)	<p><u>Prescrizione AC9:</u></p> <p>....</p> <p><i>L'attuale area parco pali Enel, dove è prevista la realizzazione di un cantiere, dovrà essere ripristinata ad area a verde attrezzato, parcheggi e viabilità tra la Cassia e il campo sportivo confinante. La suddetta area sarà ceduta gratuitamente al Comune.</i></p>
Descrizione ottimizzazione progettuale introdotta	
<p>Nell'allegato 2 dell'Accordo Procedimentale, che regola l'istituzione di un organo di sorveglianza (Comitato Tecnico di Garanzia - CTG – composto da Regione Toscana, Provincia Firenze, Comuni interessati ed ASPI) per i lavori di terza corsia Firenze Nord-Firenze Sud, stipulato nell'ambito della CdS del 1999, era prevista anche la sistemazione a parco verde a carico di ASPI di un'area denominata "Parco Pali", collocata all'interno dell'abitato di Tavarnuzze, in comune di Impruneta (FI), tra la Via Cassia (viabilità di interesse regionale (S.R.T.), il Torrente Greve e il centro sportivo comunale, in aree abbandonate e per lo più non utilizzate.</p> <p>Nel 2004, il Progetto Esecutivo dell'intervento di ampliamento autostradale alla terza corsia della tratta B, nel quale era inserito anche l'intervento relativo al Parco Pali, è stato sottoposto a Verifica di Ottemperanza che ha dato esito positivo (cfr. Determina N. DSA/2004/0023884 del 27 ottobre 2004).</p> <p>Per accogliere le richieste del Comune era stato opportuno provvedere ad un aggiornamento progettuale che consentisse una migliore gestione e manutenzione delle aree.</p> <p>Si era quindi sviluppato il relativo progetto definitivo, rispondente alle attese del Comune, per poter indire una specifica CdS.</p> <p>Per quanto sopra si è quindi provveduto alla revisione del Progetto Definitivo, che è stato successivamente approvato in CdS Comunale (rif. Delibera del 19.02.2009). Parallelamente si era conclusa la formalizzazione della relativa convenzione (19.07.2011) per la definizione dei reciproci impegni.</p> <p>Tuttavia, successivamente si è ravvisata la necessità di riprogettare le aree inserite in progetto, in quanto non tutte erano nella disponibilità dell'amministrazione comunale. La Tavola 3 riportata in Allegato 3 presenta un confronto tra il nuovo progetto e quello approvato nel 2004.</p> <p>Il progetto del 2004, inoltre, non includeva il parcheggio oltre il Fiume Greve, vicino al centro sportivo Zodiac, che è stato inserito successivamente; le aree a verde adiacenti al lotto recintato escluso dal progetto avevano una superficie di poco superiore.</p> <p>Le opere consistono nella riqualificazione dell'ambito denominato Parco Pali: è prevista la sistemazione dell'area a parcheggio esistente posta a nord-est della Via Cassia, con riorganizzazione degli stalli e dell'area di manovra, perfezionamento del raccordo con le quote delle proprietà private esistenti, realizzazione di un sistema di illuminazione e riconfigurazione accessi da Via Cassia, che fungeranno anche da accesso per i mezzi di manutenzione e soccorso, per i quali è stata studiata una viabilità ad hoc. Verrà realizzato un percorso chiuso che andrà a configurarsi come una pista adatta al pattinaggio, con un'area centrale destinata agli utenti principianti.</p> <p>Il perno del parco è costituito dalla pensilina aperta su tutti i lati, con una copertura trasparente e permeabile costituita da elementi brise soleil in alluminio, che potrà ospitare in futuro dei chioschi o dei piccoli elementi funzionali al parco (punti ristoro, servizi pubblici, punti informativi, ecc...).</p> <p>L'accesso al parco dalla Via Cassia corrisponderà con la fermata del trasporto pubblico. Dalla piazza di accesso, caratterizzata da elementi di illuminazione artistici si accederà a un sistema di rampe secondo i criteri dell'accessibilità.</p> <p>L'accesso dalla Via Cassia coincide anche con l'avvio del percorso ciclabile lungo la proprietà privata di "Enel", che si sdoppia entrando, da un lato, nell'ambito del "teatro di verzura" (spazio da destinare a eventi e spettacoli) e connettendosi al "Ponte Parco Pali", dall'altro, al campo sportivo, unendosi alla ciclabile lungo il fiume Greve partendo dal parcheggio che si andrà a riqualificare.</p> <p>Lo sbarco del ponte oltre il fiume Greve in sponda destra avverrà in corrispondenza di un'area oggi destinata a parcheggio e che sarà riqualificata. Da ultimo l'area gioco e tempo libero sarà costituita da</p>	

una serie prevalente di superfici a prato attraversate da percorsi pedonali permeabili che conletteranno alla passerella pedonale e all'imbocco del sottopasso di connessione con il centro storico.

La superficie occupata dal progetto è di circa 22.500mq, con 3 grandi aree a parco attrezzato nella parte centrale dell'intervento e 2 aree di parcheggio ai lati. Da un punto di vista ambientale le due soluzioni (2004 e 2019) sono simili; le ottimizzazioni proposte mirano a favorire l'inserimento dell'opera nel contesto territoriale e paesaggistico. L'inserimento di camminamenti e aree di sosta non comporta variazioni del verde sostanziali rispetto alla precedente soluzione.

Nel rispetto delle prescrizioni ricevute, è stato realizzato un collegamento ciclopedonale con il parcheggio di Certosa mentre l'area lungo il Fiume Greve, su cui è previsto un ponte, è stata valorizzata con opere a verde.

Eventuale documentazione progettuale di approfondimento

Elaborato PE 2004: STD004-2 - Planimetria Parco Pali
 Elaborato PD 2019: 110138-0000-PD-PU-PRP-00000-00000-D-AUA0201-0 – Planimetria su ortofotopiano
 Allegato 3 – Tavola 3

Codice di riferimento tipologia ottimizzazione	9
---	---

Titolo ottimizzazione	<i>SISTEMAZIONE A VERDE E VASCA VINGONE (SCANDICCI)</i>
------------------------------	---

Rif. Dec VIA 3914/1999	Stralcio testo prescrizioni
-------------------------------	------------------------------------

Nessuna	-
---------	---

Descrizione ottimizzazione progettuale introdotta

Il progetto originario del 2003 prevedeva il mantenimento dell'Area di Parcheggio, per il quale si prevedeva oltre alla sistemazione della pavimentazione e la ridefinizione degli stalli, anche l'illuminazione delle rampe in ingresso e in uscita. Successivamente, a seguito della realizzazione delle dune antirumore nell'ambito dell'ampliamento alla terza corsia della sede autostradale, che hanno separato detta area dall'autostrada rendendone più complessa la sorveglianza, il Proponente ha ritenuto di mantenere detta area ad esclusivo uso tecnico della Direzione di Tronco, proponendone l'interclusione tramite cancelli.

Per mitigarne l'inserimento, è previsto un mascheramento tramite una quinta arborea lungo il fosso Vingone, che era stata richiesta dagli Enti a protezione dell'abitato prossimo all'area "Vingone Est" annessa all'autostrada A1.

Nel 2003, il Progetto Esecutivo dell'intervento è stato sottoposto a Verifica di Ottemperanza che ha dato esito positivo (cfr. Determina N. 23884 del 2004).

Rispetto al progetto approvato, si prevede l'eliminazione dei pali di illuminazione del ramo di ingresso e del ramo di uscita al piazzale, come riportato in Tavola 12 dell'Allegato 3, che mostra un confronto tra il progetto approvato ed il nuovo progetto.

Da un punto di vista ambientale le due soluzioni (2003 e 2019) sono simili; le ottimizzazioni proposte, con l'inserimento del filare arboreo, mirano a limitare l'impatto da un punto di vista visivo.

Eventuale documentazione progettuale di approfondimento

Elaborato PE 2003: STD020-2 - Planimetria di progetto ampliamento A1
 Elaborato PD 2019: 110138_PD_DG_GEN_D_GEN_0004-0 – Planimetria generale
 Allegato 3 – Tavola 12

Codice di riferimento tipologia ottimizzazione	11
Titolo ottimizzazione	PARCHEGGIO OSMANNORO (SESTO FIORENTINO)
Rif. Dec VIA 3914/1999	Stralcio testo prescrizioni
Prescrizione A21	Al fine di allontanare il previsto parcheggio di Osmannoro dall'esistente area naturalistica denominata "Stagni di Gaine", proposta come "Sito di Importanza Comunitaria" (S.L.C.) dovrà essere prevista una nuova collocazione del parcheggio stesso così come indicato dalle integrazioni progettuali trasmesse in data 21 aprile 1999 prevedendo l'espansione del parcheggio verso Nord-ovest anziché verso Sud come invece indicato nella modifica progettuale stessa
Prescrizione A23	Dovrà essere redatto un progetto che preveda la possibilità di realizzare, in corrispondenza del previsto parcheggio di Osmannoro, un nuovo casello autostradale con la relativa viabilità di accesso e di collegamento con la rete esistente
Soggetti richiedenti	Stralcio testo prescrizioni
Ministero per i Beni e le Attività Culturali (VIA)	<p><u>Prescrizione BC1:</u> Parcheggi scambiatori di Osmannoro, Scandicci e Certosa: - dovrà essere sottoposto a questo Ufficio, prima dell'inizio dei lavori, un progetto esecutivo in scala minima 1:100, con le indicazioni di materiale, finiture e colori, che consenta una migliore valutazione dell'inserimento ambientale, con particolare riguardo alla pavimentazione (da realizzare in betonelle drenanti) e all'introduzione di aree verdi alberate e di siepi di schermatura, corredate da impianti di irrigazione automatica per garantire la manutenzione.</p>
Regione Toscana (VIA)	<p><u>Prescrizione R1:</u> ASSETTO TERRITORIALE Al fine di migliorarne le relazioni con l'esistente sistema ambientale circostante si prescrive che in fase di progettazione definitiva sia individuata una nuova collocazione, del previsto parcheggio scambiatore in località Osmannoro trasladolo sul lato ovest della autostrada A1, allontanandolo dall'esistente area naturalistica denominata "Stagni della Piana fiorentina" (Gaine), area umida proposta come "Sito di Importanza Comunitaria" (S.I.C.) in base alla direttiva Habitat del regolamento Life dell'Unione europea e dalla deliberazione del Consiglio Regionale n. 342 del 10.11.1998.</p> <p><u>Prescrizione R2:</u> Inoltre, poiché il tratto autostradale in oggetto dovrà svolgere anche funzione di miglioramento delle relazioni locali nell'area fiorentina, si prescrive che in fase di determinazione del progetto definitivo sia redatto uno studio di fattibilità che preveda la possibilità di realizzare, in corrispondenza del previsto parcheggio scambiatore in località Osmannoro, un nuovo casello autostradale completo della relativa viabilità di accesso e di collegamento con la rete esistente, ed una serie di interconnessioni con la viabilità locale. Tutto ciò risulta necessario per favorire l'ottimizzazione ed il miglioramento delle condizioni ambientali generali del tratto autostradale, creando le condizioni per una diminuzione della concentrazione dei flussi di traffico in entrata ed in uscita dalla medesima infrastruttura, e garantendo una maggiore scorrevolezza del traffico locale. Le interconnessioni che si renderebbero necessarie risultano essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un collegamento tra la zona ovest di Firenze e la circonvallazione sud di Campi Bisenzio;

	<ul style="list-style-type: none"> • un collegamento tra la viabilità prevista nel Comune di Sesto Fiorentino e quella prevista dal P.RG. del Comune di Firenze in località Le Piagge; • un collegamento dell'asse delle Industrie" nel territorio di Prato con la circonvallazione Sud del Comune di Campi Bisenzio e di questa con gli insediamenti produttivi in località Osmannoro Comune di Sesto Fiorentino. <p>Tale previsione progettuale dovrà inoltre verificare le condizioni di funzionalità del nuovo sistema viario che si verrà a costituire e le potenziali modificazioni dei flussi di traffico in direzione del centro urbano di Firenze.</p> <p>La realizzazione di questo intervento risponderebbe inoltre all'obiettivo di potenziare l'accessibilità tra territorio e sistema autostradale già contenuto nello Schema Strutturale dell'Area Metropolitana di FI PO PT approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale Toscano n. 212/90.</p>
<p>Comune Sesto Fiorentino (CdS)</p>	<p><u>Prescrizione AC12:</u> Verrà progettato e realizzato il fornace posto in prossimità del parcheggio scambiatore dell'Osmannoro, necessario per la futura ferrovia Firenze-Campi Bisenzio.</p> <p><u>Prescrizione AC13:</u> Verrà prodotto uno studio di fattibilità, esteso alle viabilità di Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, che valuti l'opportunità di realizzare una nuova uscita autostradale, in connessione con il previsto parcheggio scambiatore di Osmannoro e con il sistema produttivo e commerciale di Osmannoro.</p>
<p>Descrizione ottimizzazione progettuale introdotta</p>	
<p>Il parcheggio scambiatore di Osmannoro era stato inserito nel progetto di realizzazione della 3° corsia A1 tratta Firenze Nord - Firenze Sud, perché nell'area del parcheggio era prevista la realizzazione da parte di RFI di un nuovo collegamento ferroviario intermodale per Firenze (linea Firenze - Campi Bisenzio). Tuttavia, tale infrastruttura ferroviaria non è stata realizzata né si ha notizia della sua imminente realizzazione e finanziamento.</p> <p>Nel 2001, il Progetto Esecutivo dell'intervento, che recepiva le prescrizioni ricevute in sede di VIA, è stato sottoposto a Verifica di Ottemperanza che ha dato esito positivo (cfr. Determina N. 7085/VIA/A.O.13.G. del 5 luglio 2002).</p> <p>Considerato che la realizzazione del parcheggio d'interscambio gomma - ferro per l'accesso a Firenze se realizzato così come da progetto senza la necessaria ferrovia costituirebbe un'opera incompiuta, non funzionale e soggetta a degrado, anche in attesa della realizzazione della suddetta ferrovia, il Proponente ha presentato, nella seduta del CTG del 16 gennaio 2018, una variante al progetto approvato, che prevede una nuova destinazione dell'area del parcheggio scambiatore di Osmannoro.</p> <p>Il progetto prevede l'utilizzo dell'area quale deposito delle attrezzature invernali e sosta dei mezzi neve della Direzione di Tronco di Autostrade per l'Italia, nonché area di sosta per mezzi pesanti nel caso di eventi nevosi particolarmente intensi. Tale soluzione non compromette il completamento dell'originaria previsione e consente nel transitorio di ridurre il rischio in caso di eventi invernali avversi per congestione del traffico sulla sede autostradale e sulle relative viabilità connesse.</p> <p>Il Proponente garantisce che, nel caso di infrastrutturazione dell'area del parcheggio di Osmannoro che consenta uno scambio modale con altro mezzo di trasporto (treno, tramvia, ...altro), verrà realizzato il parcheggio scambiatore originariamente previsto dal progetto di ampliamento alla 3° corsia, adeguandolo opportunamente.</p> <p>Il CTG, in data 17 aprile 2018, ha espresso parere favorevole, a condizione che "ASPI e gli Enti interessati, contestualmente all'approvazione del progetto ... sottoscriveranno un'intesa, nelle forme amministrative che verranno congiuntamente approfondite, nella quale siano riportate le motivazioni e le funzionalità della soluzione transitoria e le garanzie di ASPI al successivo completamento e ripristino dell'area di Osmannoro oggetto d'intervento alle funzioni di parcheggio scambiatore, adeguandolo alle modalità di trasporto che saranno definite successivamente, purché gli studi trasportistici e di sostenibilità dell'intervento configurino una possibile sostenibilità dell'intervento stesso."</p>	

Nel progetto del 2001 il parcheggio presentava una configurazione con stalli per autovetture e per bus ed un possibile successivo collegamento con una futura viabilità esterna.

La versione aggiornata, ad uso operazioni invernali, prevede una disposizione in due aree, di cui una ad uso tecnico della DT4 e l'altra per i mezzi pesanti che dovessero essere bloccati da particolari condizioni meteo. Questa soluzione prevede quinte arboree per schermare l'area protetta degli Stagni di Gaine.

Il progetto prevede:

- completamento e riconfigurazione delle rampe di uscita ed entrata oggi esistenti per l'uso del cantiere;
- pavimentazione del piazzale (con finitura a binder);
- modifica delle barriere autostradali nella rampa di uscita verso nord e inserimento di barriere di sicurezza all'interno del piazzale e rampe;
- segnaletica orizzontale e verticale;
- completamento della rete di raccolta idraulica per le rampe e piazzale, con l'inserimento di disoleatori prima dello scarico nel reticolo idraulico;
- realizzazione di un fabbricato posto neve per il ricovero dei mezzi;
- illuminazione dell'area del piazzale;
- inserimento opere a verde.

La Tavola 13 riportata in Allegato 3 riporta un confronto tra il progetto approvato ed il nuovo progetto.

Da un punto di vista ambientale le due soluzioni (2001 e 2019) sono simili; le ottimizzazioni proposte mirano a mitigare l'impatto sul territorio, legato alla vicinanza dell'opera all'area protetta degli Stagni di Gaine.

Eventuale documentazione progettuale di approfondimento

Parere favorevole CTG del 17 aprile 2018

Elaborato PE 2001: STD085-1 - Planimetria di progetto

Elaborato PD 2019: 110138-PD-PS-AMB-D-SUA0003-0 – Planimetria di progetto

Allegato 3 – Tavola 13

Le opere oggetto del presente documento si configurano come modifiche non sostanziali, in quanto si tratta di ottimizzazioni del progetto già approvato in VIA o di interventi che non comportano impatti ambientali significativi.

Si evidenzia inoltre che il progetto approvato interessava un'estensione delle aree maggiore rispetto alla nuova soluzione proposta.

La valutazione delle interferenze del progetto con il contesto ambientale è estesa ai tre interventi oggetto di ottimizzazione rispetto a quanto precedentemente approvato (cfr. Tabella 9 seguente), ossia:

1. Parco Pali

9. Sistemazione a verde e vasca Vingone (Scandicci)

11. Parcheggio Osmannoro (Sesto Fiorentino)

La tabella di confronto che segue esplicita in modo sintetico le modifiche non sostanziali introdotte per tali tre interventi.

Confronto delle opere complementari già inserite nel progetto approvato con le ottimizzazioni introdotte		
PROGETTO APPROVATO	PROGETTO CON OTTIMIZZAZIONI	CONFRONTO
1. Parco Pali		
Riqualificazione ambito: sistemazione dell'area a parcheggio, con percorsi e accessi, e a parco	Riqualificazione ambito: sistemazione dell'area a parcheggio, con percorsi e accessi, e a parco	Da un punto di vista ambientale le due soluzioni sono simili; le ottimizzazioni proposte mirano a favorire l'inserimento dell'opera nel contesto territoriale e paesaggistico. L'estensione delle zone a verde non varia sostanzialmente rispetto alla soluzione precedente, per l'inserimento di diversi camminamenti e aree di sosta. Nel rispetto delle prescrizioni ricevute, l'intervento del Parco Pali ed il parcheggio di Certosa sono stati collegati tramite un percorso ciclopedonale posto in adiacenza all'esistente via Cassia.
9. Sistemazione a verde e vasca Vingone (Scandicci)		
Realizzazione vasca scarrabile con struttura in c.a. per la raccolta dei rifiuti	Realizzazione vasca scarrabile con struttura in c.a. per la raccolta dei rifiuti, schermata con l'inserimento di una quinta arborea lungo il fosso Vingone	Da un punto di vista ambientale le due soluzioni sono simili; le ottimizzazioni proposte, con l'inserimento del filare arboreo, mirano a limitare l'impatto da un punto di vista visivo.
11. Parcheggio Osmannoro (Sesto Fiorentino)		
Realizzazione parcheggio scambiatore	Realizzazione parcheggio per sosta mezzi pesanti e mezzi neve.	Da un punto di vista ambientale le due soluzioni sono simili; le ottimizzazioni proposte mirano a mitigare l'impatto sul territorio, legato alla vicinanza dell'opera all'area protetta degli Stagni di Gaine.

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	Decreto VIA D.M. n. 3914 del 7 settembre 1999
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Intesa Stato-Regione ex art. 81 D.P.R. n. 616/77 e art. 2 del D.P.R. 383/94 <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	Provvedimento n. 8942 dell'8/10/1999 del Ministero dei Lavori Pubblici – Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche per la Toscana – Firenze <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

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:

Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Intesa Stato-Regione ex art. 81 D.P.R. n. 616/77 e art. 2 del D.P.R. 383/94 <input type="checkbox"/> _____	Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti <input type="checkbox"/> _____

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	x		Ricadono nelle Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lett.c) del D.Lgs. 42/2004 gli interventi: <ul style="list-style-type: none">• 1.Parco Pali• 9.Sistemazione a verde e vasca Vingone• 11.Parcheggio Osmannoro Da questo punto di vista, non vi sono modifiche rispetto a quanto approvato.
4. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	X	Nessun intervento è localizzato in prossimità della costa.
5. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	X	Nessun intervento è interessato da un'Area boscata, tutelata ai sensi dell'art. 142 c. 1 lettera g) del Codice

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. 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)	x	<input type="checkbox"/>	<p>L'intervento 11.Parcheggio Osmannoro (Sesto F.no) è localizzato all'interno del Parco agricolo della Piana, un'area protetta inclusa nella rete europea delle IBA (Important Bird Area, Heath e Evans 2000) e, in alcune zone, nel "SIR 45 Stagni della piana fiorentina e pratese", che si estende per una superficie totale di ettari 1.902,31 e comprende i comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Signa, Poggio a Caiano nella provincia di Firenze e Prato nella provincia omonima.</p> <p>Il SIR si sovrappone in alcuni punti al Sito della Rete Natura 2000, che è stato classificato SIC/ZPS con D.G.R. 644/2004, denominato "Stagni della Piana fiorentina e pratese" IT5140011 ai sensi della Direttiva 92/43/CEE Habitat e ZPS ai sensi della Direttiva 2009/147/CE versione codificata Uccelli nonché Sito di Importanza Regionale SIR 45 ai sensi della L.R. 56/2000.</p> <p>L'intervento 11 è adiacente a una porzione del Sito IT5140011; la relativa istanza per la Verifica di Incidenza è stata inviata da Autostrade per l'Italia in data 04.08.2021 (cfr. Prot. N.13978) ed in data 14.10.2021 è stata chiusa dichiarando l'incidenza non significativa.</p>
7. 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 type="checkbox"/>	x	
8. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	x	
9. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	x	<input type="checkbox"/>	Secondo il Piano Strutturale del Comune di Impruneta, l'intervento 1.Parco Pali, interessa Aree di protezione paesistica e/o storico ambientale . Da questo punto di vista, non vi sono modifiche rispetto a quanto approvato.
10. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	x	<input type="checkbox"/>	L'intervento 11 – Parcheggio di Osmannoro rientra in un'area già destinata a viabilità, posta all'interno di un'ampia area appartenente al Parco Agricolo della Piana. Da questo punto di vista, non vi sono modifiche rispetto a quanto approvato.
11. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	x	

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
12. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nessuna delle opere previste sarà interessata dalla presenza di un vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.3267 del 1923.
13. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Secondo l'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale, nel P.G.R.A. dell' UoM Arno, gli interventi 1. Parco Pali e 11 Parcheggio di Osmannoro insistono su aree a Pericolosità fluviale 2. Da questo punto di vista, non vi sono modifiche rispetto a quanto approvato.
14. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La zona sismica in cui ricadono tutti gli interventi, indicata nell'OPCM n. 3274/2003, aggiornata con la Del. GR Toscana n°421 del 26.06.2014. è la 3 - Zona con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti. L'accelerazione [ag] con probabilità di superamento del 10% in 50 anni è 0,05<ag≤0,15 g. Da questo punto di vista, non vi sono modifiche rispetto a quanto approvato.
15. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento 11. Parcheggio di Osmannoro rientra nella fascia di notevole interesse pubblico, in quanto posto nelle vicinanze dell'Autostrada A1, vincolata da RD182/1967, che identifica come bellezza paesaggistica una "fascia di metri 300 ai due lati della Autostrada del Sole di interesse orografico agrario forestale storico e architettonico sita in dodici comuni in provincia di Firenze: 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. Da questo punto di vista, non vi sono modifiche rispetto a quanto approvato.

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

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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Per quanto riguarda Parco Pali e la sistemazione della vasca Vingone, le opere in progetto rappresentano una risistemazione di aree già utilizzate, senza nuove occupazioni di suoli. Parco Pali, in particolare, rispetto al progetto approvato, presenta in più la sistemazione di 2 aree attualmente utilizzate a parcheggio, che vengono risistemate ed equipaggiate con opere a verde, nonché il Ponte sul fiume Greve. Il parcheggio di Osmannoro si trova in stretta aderenza con l'infrastruttura autostradale ed è sagomato per ridurre al minimo l'ingombro e l'occupazione di suolo. La destinazione d'uso dell'area prima della realizzazione del cantiere era agricola e tale destinazione è mutata in "Rete viaria da realizzare" nel sistema infrastrutturale dal R.U. Comunale di Sesto F.no. Non si prevedono, in tutti i 3 casi, rilevati, per cui si manterrà la topografia alla quota esistente.		Gli interventi previsti occupano superfici di territorio limitate e sono posizionati nell'ambito morfologico definito come "L'area fiorentina" soggetta a fenomeni di urbanizzazione che hanno in gran parte cancellato la struttura storica del territorio; l'intervento di Vingone, in comune di Scandicci, fa parte della piana dell'Arno, mentre gli interventi in comune di Impruneta della zona collinare a sud dell'Arno (Chianti Fiorentino). Si tratta di aree già interessate dalla presenza dell'edificato, periurbane, in cui le nuove opere mirano a valorizzare gli elementi di pregio naturalistici attraverso l'inserimento di elementi paesaggistici: in parco pali le opere a verde lungo il fiume Greve, le piantumazioni lungo il torrente Vingone vicino la vasca e le barriere verdi verso gli stagni a Osmannoro	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non è previsto l'utilizzo di risorse rinnovabili o di scarsa disponibilità.		<i>Perché:</i>	
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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Non si prevede alcuno stoccaggio. Non si prevede trasporto di materiali pericolosi, se non asfalti, cemento ed inerti per la realizzazione dell'intervento di Parco Pali e del parcheggio di Osmannoro.		La realizzazione dei parcheggi e delle nuove viabilità comporta una scarifica del terreno superficiale che non va a interferire con la falda superficiale esistente. In fase di cantiere il consumo di acqua è limitato alle operazioni di pulizia e/o eventuale trattamento a calce delle terre esistenti per i sottofondi. Le lavorazioni avverranno con la consueta bagnatura per limitare la produzione di polveri	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input 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?	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	Nel caso del Vingone si tratta di un intervento di piantumazione di opere a verde; non si prevede la produzione di alcun tipo di rifiuto		<i>Perché:</i>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto potrà generare limitate produzioni di polveri in fase di cantiere. In fase di esercizio le emissioni sono legate al traffico veicolare transitante nei parcheggi di Parco Pali e di Osmannoro. Il progetto ha previsto tutti gli accorgimenti per minimizzare i rischi.		<i>Perché:</i> Nella fase di cantiere nella procedura di sicurezza del cantiere sono codificate procedure per limitare i rischi di incidenti e, qualora si verificassero, per limitare le interazioni con la popolazione residente e l'ambiente circostante.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Per quanto riguarda Vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose e termiche, gli interventi sono localizzati in aree già occupate da sedi stradali esistenti e quindi urbanizzate, non si prevede alcun impianto aggiuntivo, pertanto non introdurrà particolari modificazioni rispetto alla situazione attuale. Nel caso della vasca Vingone, l'inserimento delle alberature a protezione di alcuni ricettori prospicienti potrebbe apportare un beneficio per quanto concerne il clima acustico e atmosferico. La sistemazione di Parco Pali non determinerà grosse variazioni del clima acustico, in quanto l'intervento sui parcheggi non modifica le destinazioni d'uso attuali. Per quanto riguarda il parcheggio di Osmannoro, infine, ricalca la posizione e la distribuzione del precedente progetto autorizzato, che comunque si trovava a ridosso dell'autostrada, in una zona dove non sono presenti ricettori. È ipotizzabile quindi che in entrambi i casi non si determini un incremento del rumore attuale.		<i>Perché:</i> Sia per la tipologia di interventi che per il contesto in cui si collocano, si può ritenere che gli effetti sulle componenti antropiche siano molto limitati.	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input 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>	
del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No

<p>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>	<p>Descrizione: L'intervento 11 -parcheggio Osmannoro è localizzato all'interno del Parco agricolo della Piana, un'area protetta gestita dalle province di Firenze e Prato (art.3 LR 56/00), che, pur essendo costituita da un territorio di intensa urbanizzazione, mantiene ancora oggi aree ad uso agricolo, terreni adibiti a pascolo e campi incolti nonché una serie di micro-ambienti relittuali idonei per la sosta e la nidificazione dell'avifauna. Le tipologie ambientali prevalenti sono zone umide fra cui prati umidi e specchi d'acqua, con rari pascoli e boschetti igrofilo, ex bacini estrattivi. La Piana, inclusa nella rete europea delle IBA (Important Bird Area, Heath e Evans 2000), in alcune zone, è compresa nel "SIR 45 Stagni della piana fiorentina e pratese", che si estende per una superficie totale di ettari 1.902,31 e comprende i comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Signa, Poggio a Caiano nella provincia di Firenze e Prato nella provincia omonima. Il SIR si sovrappone in alcuni punti al Sito della Rete Natura 2000, che è stato classificato SIC/ZPS con D.G.R. 644/2004, denominato "Stagni della Piana fiorentina e pratese" IT5140011 ai sensi della Direttiva 92/43/CEE Habitat e ZPS ai sensi della Direttiva 2009/147/CE versione codificata Uccelli nonché Sito di Importanza Regionale SIR 45 ai sensi della L.R. 56/2000. La parte di sito in provincia di Firenze comprende l'Area Naturale Protetta di Interesse Locale (ANPIL) "Stagni di Focognano", che corrisponde all'Oasi WWF omonima e l'ANPIL "Podere La Querciola"; la parte di competenza pratese comprende invece l'ANPIL "Cascine di Tavola". l'intervento 11 è adiacente a una porzione del Sito IT5140011. L'area protetta è costituita da un Sistema di zone umide artificiali disperse in una matrice altamente antropizzata, di facile fruibilità, nell'ambito dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e comprende <i>residue aree di sosta per gli uccelli lungo una importante rotta migratoria. Comprende anche l'unica area boscata planiziale di estensione significativa dell'intera piana tra Firenze e Pistoia</i></p>		<p>Perché: Seppure non sia stata introdotta alcuna modifica nell'ubicazione del parcheggio già approvato, la vicinanza del parcheggio di Osmannoro con il sito protetto ha imposto la redazione della Relazione per la Verifica di Incidenza. A livello progettuale è stata modificata la forma del parcheggio (layout interno) per inserire maggiori una fascia filtro a mitigazione e per allontanare l'area pavimentata il più possibile dagli stagni.</p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Si</p>	<p><input type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Si</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>
	<p>Descrizione: Come detto al punto precedente, il parcheggio di Osmannoro è adiacente al</p>		<p>Perché: La vicinanza del parcheggio di Osmannoro con il sito protetto ha</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?	
<p>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?</p>	<p>Sito della Rete Natura 2000, che è stato classificato SIC/ZPS con D.G.R. 644/2004, denominato “Stagni della Piana fiorentina e pratese” IT5140011 ai sensi della Direttiva 92/43/CEE Habitat e ZPS ai sensi della Direttiva 2009/147/CE versione codificata Uccelli nonché Sito di Importanza Regionale SIR 45 ai sensi della L.R. 56/2000.</p> <p>L’area protetta è costituita da un Sistema di zone umide artificiali disperse in una matrice altamente antropizzata, di facile fruibilità, nell’ambito dell’area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia e comprende <i>residue aree di sosta per gli uccelli lungo una importante rotta migratoria. Comprende anche l’unica area boscata planiziale di estensione significativa dell’intera piana tra Firenze e Pistoia. Varie specie nidificanti minacciate (importante sito per Himantopus himantopus). Area di svernamento di importanza regionale per Tachybaptus ruficollis e per Gallinula chloropus. Sono presenti anche alcune specie palustri ormai rare. Interessante presenza, tra i rettili, dell’Emys orbicularis, anche con una popolazione ridotta. Fra gli invertebrati è presente il Lepidottero Lycaena dispar</i></p>		<p>imposto la redazione della Relazione per la Verifica di Incidenza dalla quale è emerso che non sussistono impatti significativi.</p>	
<p>11. Nell’area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Il Parco Pali si sviluppa in adiacenza al fiume Greve, su cui viene realizzato il nuovo ponte di collegamento con il parcheggio, che sarà equipaggiato con opere di mitigazione lungo le sponde.</p>		<p>Perché: Non sono previsti nuovi scarichi nel Fiume, in quanto non vengono realizzate nuove superfici pavimentate rispetto all’attuale In ogni caso, da questo punto di vista, non vi sono modifiche rispetto a quanto approvato.</p>	
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Parco Pali è localizzato lungo la Via Cassia, che è una strada extraurbana principale; il parcheggio di Osmanoro è posto in adiacenza all’autostrada A1 La vasca Vingone è anch’essa localizzata in prossimità dell’A1. Sono entrambe infrastrutture di scorrimento suscettibili a elevati livelli di traffico.</p>		<p>Perché: La tipologia degli interventi previsti è tale per cui non si prevede alcun incremento del traffico della zona. Pertanto, gli effetti sull’ambiente possono ritenersi nulli</p>	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> 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?	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> Il progetto di Parco Pali mira a riqualificare un'area adiacente alla via Cassia e a valorizzarne la fruizione pubblica. Le altre due aree sono adiacenti all'autostrada, in un contesto di limitata intervisibilità.		<i>Perché:</i> La localizzazione dei progetti in esame è tale per cui essi risultano abbastanza decentrati. L'intervento di Parco Pali si ritiene che abbia anzi un impatto positivo sul territorio in termini di inserimento paesaggistico e di fruizione del contesto.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le aree occupate da parco Pali e parcheggio di Osmannoro sono già antropizzate, rispetto ai progetti approvati non sono previste ulteriori occupazioni di suolo non antropizzato, come anche nella Vasca sul Vingone.		<i>Perché:</i> Non si prevede impatto negativo legato alla perdita di suolo non antropizzato.	
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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto di Parco Pali è localizzato in una zona ora semi abbandonata ai margini del comune di Impruneta, in un'area urbanizzata detta Tavernuzze di cui andrà a costituire il centro di attrazione. Gli altri due progetti sono in aree scarsamente urbanizzate, a ridosso di infrastrutture di servizio.		<i>Perché:</i> Si attendono risvolti positivi, in quanto le zone periferiche hanno necessità di segni ordinatori, di poli di attrazione che qualificano gli spazi e creino aggregazione contro l'urbanizzazione incondizionata. In ogni caso, da questo punto di vista, non vi sono modifiche rispetto a quanto approvato.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

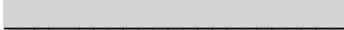
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> Per gli interventi di Parco Pali e del Parcheggio di Osmannoro è stato eseguito un Censimento dei ricettori all'interno dell'area di studio, costituita dalla striscia di terreno di larghezza pari a circa 300 m per ciascun lato dal ciglio di ogni progetto. Per quanto riguarda Parco Pali, i ricettori sensibili si trovano al di fuori della fascia analizzata; per il parcheggio di Osmannoro, non sono stati individuati ricettori.</p> <p>Riguardo alla vasca del Vingone – poiché l'intervento previsto consiste nella piantumazione di alberature, non è stato fatto uno studio acustico, ma è stato verificato che nell'abitato antistante non siano presenti edifici sensibili.</p>		<p><i>Perché:</i> Non si prevedono impatti dei progetti sul clima acustico di eventuali ricettori sensibili in quanto questi ultimi sono assenti o comunque lontani dagli interventi in oggetto.</p> <p>In particolare, per quanto riguarda Parco Pali, tali strutture sono lontane e localizzata oltre la via Cassia.</p>	
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?	X Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	X No
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 type="checkbox"/> Si X No		<input type="checkbox"/> Si X No	
	<p><i>Descrizione:</i> Dall'analisi del territorio effettuata non si riscontrano aree soggette a inquinamento o danno ambientale.</p>		<p><i>Perché:</i></p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>	
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenze, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le aree interessate dai progetti in esame non presentano particolari criticità ambientali. Il P.G.R.A. dell'UoM Arno riporta che gli interventi 1. Parco Pali e 11 Parcheggio di Osmannoro insistono su aree a Pericolosità fluviale 2. Da un punto di vista sismico tutti gli interventi ricadono in Zona 3 - con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti.		<i>Perché:</i> Gli impatti previsti sono pressoché nulli in quanto i territori interessati non presentano particolari criticità	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Ad oggi non si prevedono progetti che possano avere effetti cumulativi con i nostri in oggetto.		<i>Perché:</i>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono previsti effetti di natura transfrontaliera		<i>Perché:</i>	

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>			
<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1	Verbale seduta Comitato Tecnico di Garanzia del 29 novembre 2019	-	Verbale DEFINITIVO CTG 29-11-2019 REV 1
2	Parere Regione Toscana	-	n. 149477 del 06/04/2021
3	Planimetrie 11 interventi	Varie	Allegato 3_Planimetrie

4	Elaborati dei progetti oggetto di VPA (n. 1, 9 e 11) – Planimetrie di progetto	Varie	Allegato 4_Elaborati
5	Stralci pianificazione	Varie	Allegato 5

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.

Allegato 1

verbale seduta CTG del 29 novembre 2019

COMITATO TECNICO DI GARANZIA

(Art. 5 dell'Accordo, fra Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comuni di: Firenze, Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Scandicci, Impruneta e Bagno a Ripoli e Autostrade per l'Italia S.p.A. relativo all'attivazione degli interventi di potenziamento e messa in sicurezza dell'Autostrada A/1 nel tratto Firenze Nord - Firenze Sud e delle opere connesse, sottoscritto in data 17/6/1999).

Verbale della seduta del 29 novembre 2019

Con nota della Regione Toscana prot. n. 435113 del 22/11/2019 è stato convocato il Comitato Tecnico di Garanzia per il giorno 15 novembre 2019, con il seguente ordine del giorno:

- 1) Approvazione della Bozza del verbale della riunione del 15 novembre 2019;
- 2) PMA - III trimestre Luglio - Settembre 2019;
- 3) Procedimento in corso circa le verifiche acustiche nelle tratta A e C;
- 4) Monitoraggio dei lavori - *Progetti opere "collaterali" all'autostrada A1 tra cui:*
 - *Barriere fonoisolanti per la tutela della avifauna;*
 - *Parcheggio Osmannoro;*
- 5) Verifica di ottemperanza;
- 6) Varie ed eventuali.

Il giorno 29 novembre 2019 alle ore 10.00, il Comitato Tecnico di Garanzia si è riunito presso il centro manutenzione della Soc. Autostrade per l'Italia S.p.A., uscita di Scandicci con la presenza di:

- | | | |
|--------------------------|----------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | Ing. Marco Ierpi | - Regione Toscana - Presidente del Comitato; |
| <input type="checkbox"/> | Ing. Livia Corazziari | - Autostrade per l'Italia S.p.A; |
| <input type="checkbox"/> | Ing. Furio Cruciani | - Autostrade per l'Italia S.p.A; |
| <input type="checkbox"/> | Arch. Alberto Migliori | - Comune di Firenze; |
| <input type="checkbox"/> | Ing. Carlo Ferrante | - Città Metropolitana di Firenze; |
| <input type="checkbox"/> | Arch. Andrea Martellacci | - Comune di Scandicci; |
| <input type="checkbox"/> | Arch. Leonello Corsinovi | - Comune di Impruneta; |
| <input type="checkbox"/> | Ing. Luciano Fabiano | - Comune di Campi Bisenzio; |
|
 | | |
| <input type="checkbox"/> | Dott. Antongiulio Barbaro | - Responsabile ARPAT Supporto tecnico CTG; |
|
 | | |
| <input type="checkbox"/> | Geom. Antonio Collacchioni | - Regione Toscana; |

ASSENTI:

- | | | |
|--------------------------|------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Ing. Giovanni Becattini | - Regione Toscana/Associazioni Ambientaliste; |
| <input type="checkbox"/> | Dott.ssa Alessandra Pasquali | - Autostrade per l'Italia S.p.A; |

Sono inoltre presenti:

- | | | |
|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> | Dott. Christos Karabatsos | - ARPAT; |
| <input type="checkbox"/> | Dott. Tanini Nicola | - Comune di Calenzano; |
| <input type="checkbox"/> | Ing. Ilenia Iacopozzi | - Comune di Bagno a Ripoli; |

Alla presente riunione sono stati invitati, con la nota di convocazione prot. n. 435113 del 22/11/2019, anche i rappresentanti del Comune di Calenzano, di Bagno a Ripoli e Sesto Fiorentino, in quanto interessati dai lavori di "*Mitigazione avifauna barriera acustiche*", oltre alla nuova sistemazione dell'area del *parcheggio di Osmannoro* ubicato nel Comune di Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio.

Punto 1) dell' OdG – Verbale della riunione del 15/11/2019;

Il Comitato approva il verbale della riunione del 15 novembre 2019, con le integrazioni segnalate da ARPAT, ASPI, arch. Corsinovi e arch. Migliori.

2) PMA - III trimestre Luglio - Settembre 2019

Non esaminato

Punto 3) – Post Operam Acustica tratta A, B e C

Non esaminato

Punto 4) - Monitoraggio dei lavori – Progetti opere “collaterali” all’autostrada A1

SPEA con l'ausilio di proiezione, illustra i progetti indicati sotto, relativi alle opere collaterali ai lavori della terza corsia autostradale :

1. Parco Pali;
2. Pista ciclopedonale (Impruneta);
3. Parcheggio Certosa (Impruneta);
4. Adeguamento SS 2 Cassia e area tra carreggiate A1 (Impruneta);
5. Mitigazione avifauna barriere acustiche (Calenzano, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino, Firenze, Scandicci, Impruneta e Bagno a Ripoli);
6. Collegamento Colliera - Vasche (Impruneta);
7. Mantenimento viabilità C7 Monteripaldi (Firenze, Impruneta);
8. Sistemazione finale cantiere C7 (Impruneta);
9. Sistemazione a verde e vasca Vingone (Scandicci);
10. Marciapiede Pozzolatico (Impruneta);
11. Parcheggio Osmannoro (Sesto Fiorentino);
12. dei progetti delle opere collaterali ai lavori per la terza corsia autostradale Firenze Nord Firenze Sud, che ancora rimangono da realizzare.

Il Presidente in merito al parcheggio di Osmannoro ricorda che il CTG si è già espresso in data 17 aprile 2018. come risulta dall’Allegato n. 2 al verbale del CTG di pari data, dal quale si evince tra l’altro che ASPI e gli Enti interessati dovranno sottoscrivere *“un’intesa, nelle forme amministrative che verranno congiuntamente approfondite, nella quale siano riportate le motivazioni e le funzionalità della soluzione transitoria e le garanzie di ASPI al successivo completamento e ripristino dell’area di Osmannoro oggetto d’intervento alle funzioni di parcheggio scambiatore, adeguandolo alle modalità di trasporto che saranno definite successivamente, purché dagli studi trasportistici e di sostenibilità dell’intervento configurino una possibile sostenibilità dell’intervento stesso.”*

Terminata la presentazione ASPI consegna ai presenti copia del CD della stessa, ricordando che i progetti illustrati saranno oggetto di conferenza di servizi.

Il Presidente chiede ad ASPI di assicurare che una copia del CD sia depositato presso la Segreteria Tecnica.

IL CTG prende atto delle soluzioni di variante progettuale dei vari casi sopra elencati, senza sostanziali osservazioni, ed invita ASPI a procedere presso il MIT per avviare le procedure d’intesa, nell’ambito delle quali i medesimi progetti saranno valutati dagli Enti territoriali interessati e dai Soggetti che sovrintendono le norme di limitazione d’uso del territorio interessato.

Il CTG invita ASPI a trasmettere copia dei CD anche all'ing. Giovanni Becattini, al Comune di Sesto Fiorentino e al Comune di Calenzano.

Punto 5) - dell'odg – Disposizioni speciali per le imprese

Non trattato nella seduta

Punto 6) dell'odg - Varie ed eventuali

Calendario

Il CTG fissa la data della prossima riunione per il giorno 16 dicembre 2019;

Ordine del Giorno della riunione del 16 dicembre 2019

- 1) Approvazione della Bozza del verbale della riunione del 29 novembre 2019;
- 2) PMA - III trimestre Luglio - Settembre 2019;
- 3) Procedimento in corso circa le verifiche acustiche nelle tratta A e C;
- 4) Monitoraggio dei lavori.
- 5) Verifica di ottemperanza;
- 6) Varie ed eventuali;

La riunione termina alle ore 12.30

VISTO, SI APPROVA

Ing. Marco Ierpi

Arch. Alberto Migliori

Ing. Furio Cruciani

Ing. Livia Corazziari

Arch. Leonello Corsinovi

Ing. Carlo Ferrante

Arch. Andrea Martellacci

Ing. Luciano Fabiano

AC/

Allegato 2

parere Regione Toscana - Settore VIA in merito alla compatibilità ambientale delle opere



Alla Direzione Politiche Mobilità,
Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale
Settore Programmazione Viabilità

Oggetto: DPR n. 383/94 e ss. mm. ii. - “Progetto definitivo Autostrada A1 MI-NA - Ampliamento alla terza corsia tratto: Firenze Nord – Firenze sud - N° 11 interventi esterni al nastro autostradale ricadenti nel territorio fiorentino” (Class. 440). Istante: Autostrade per l’Italia S.p.A. (Concessionaria). - Richiesta di integrazioni.

Facendo seguito alla Vs prot. n° 79615 del 23/02/2021, con la quale si chiede di trasmettere un parere in merito alla procedura di cui al D.P.R. 383/94 attivata con nota prot. n. 3266 del 16/02/2021 dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Provveditorato Interregionale alle OO.PP. Toscana Marche Umbria su richiesta della Società Autostrade per l’Italia S.p.A., relativamente al progetto definitivo in oggetto,

richiamata di seguito la normativa e la documentazione di riferimento in tema di tutela della natura:

- le Direttive comunitarie “Habitat” n. 43/92 e “Uccelli” n. 147/09;
- il DPR 357/97 e ss.mm.ii.;
- il D.lgs. n. 152/06;
- il D.M. del 17 Ottobre 2007 e il D.M. 24/05/2016 del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- la L.R. 30/15 e ss.mm.ii., che in particolare:
 - all’art. 5, definisce le aree di collegamento ecologico funzionale, come individuate nel PIT, fra le componenti del Sistema regionale della biodiversità, soggette a disciplina speciale in quanto funzionali alla tutela delle specie ed habitat di interesse conservazionistico;
 - all’art. 7, precisa che le stesse sono finalizzate a garantire la continuità fisico-territoriale ed ecologico-funzionale fra gli ambienti naturali e la connettività fra popolazioni di specie animali e vegetali, assicurando la coerenza del sistema regionale della biodiversità e del sistema regionale delle aree naturali protette, ed inoltre, in un’ottica di reciproca funzionalità, concorrono a garantire la conservazione del patrimonio naturalistico regionale;
 - all’art. 75, precisa che gli enti competenti all’approvazione di piani o interventi incidenti sulle aree di collegamento ecologico funzionale definiscono le misure necessarie a mitigare gli eventuali effetti negativi sulla coerenza del sistema regionale della biodiversità e del sistema regionale integrato delle aree naturali protette; tali misure di mitigazione sono realizzate a carico dei soggetti proponenti del Piano o dell’intervento;
- il formulario standard Natura 2000 del sito IT5140011 - Stagni della Piana Fiorentina e Pratese ;
- la Del.C.R. n. 37/15 di integrazione al PIT/PPR, che approva la rete delle aree di collegamento ecologico funzionale di cui alla L.R. n. 30/15, e i cui Abachi delle invariabili strutturali raccomandano di *attivare progetti di riqualificazione ambientale e paesaggistica e di deframmentazione, con particolare riferimento ... ai “corridoi ecologici costieri e fluviali da riqualificare”*;
- la Strategia Regionale per la biodiversità, approvata con Del.C.R. n. 10/15 nell’ambito del P.A.E.R.;
- le Dell.G.R. nn. 644/04, 454/08, 1223/15, 119/18 e 505/18 e relativi allegati;

visionata la documentazione tecnica presentata dal proponente per l'attivazione della procedura di cui in oggetto, e **appurato**, in particolare che:

- il progetto comprende i seguenti interventi, esterni al nastro autostradale e ricadenti nel territorio della Città Metropolitana di Firenze:
 - 01-Parco Pali - Intervento urbanistico in località di Tavarnuzze (FI);
 - 02-Pista Ciclopedonale - nell'area di Certosa;
 - 03-Parcheggio scambiatore Certosa;
 - 04- Adeguamento SS Cassia - area Certosa;
 - 05- Mitigazione Avifauna barriere acustiche;
 - 06- Adeguamento Strada di collegamento tra via Colleramole e Vasche esondazione;
 - 07- Mantenimento viabilità provvisoria accesso cava di Monteripaldi da cantiere C7;
 - 08- Recupero e inserimento Ambientale cantiere C7;
 - 09- Sistemazione finale area di deposito Vingone Est;
 - 10- Marciapiede di Pozzolatico;
 - 11- Parcheggio scambiatore di Osmanoro,
- trattasi di una revisione progettuale per parte degli interventi, ancora da realizzare, previsti nelle prescrizioni contenute nell'Intesa Stato-Regione Toscana del 17 giugno 1999 relativa al progetto di ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze nord – Firenze sud, approvato dal Provveditorato OO.PP. con Provvedimento n°8942 del 8 ottobre 1999: a causa del lungo tempo trascorso dall'approvazione e delle mutate esigenze del territorio per il quale tali interventi erano destinati, è stata necessaria una revisione progettuale che ha comportato la rivisitazione di aree a disposizione per la costruzione, la modifica dei corridoi infrastrutturali e l'adeguamento al contesto;
- **l'intervento 01- Parco Pali - Intervento urbanistico in località di Tavarnuzze (FI):** si colloca all'interno dell'abitato di Tavarnuzze, nel Comune di Impruneta (FI), tra la Via Cassia, il Torrente Greve e il centro sportivo comunale, in aree attualmente abbandonate e per lo più non utilizzate; oltre il T. Greve si sviluppa l'Autostrada A1 con il raccordo Fi-Si. Il progetto prevede la riqualificazione dell'intera area individuando un'area a parco, un'area spettacoli (anfiteatro), un'area di verde attrezzato, un'area gioco e tempo libero, pista ciclopedonale lungo il Fiume Greve e riqualificazione della pista di pattinaggio esistente con realizzazione di una pensilina ombreggiante; inoltre è previsto un parcheggio con accesso alla via Cassia per gli utenti del parco e il rifacimento della sola pavimentazione per il parcheggio esistente situato a sud-est, lungo via Grandi. Il progetto prevede altresì:
 - la realizzazione di un sottopasso pedonale lungo la via Cassia,
 - del Ponte Pali sul fiume Greve (lunghezza 41.60 m) con utilizzo pedonale e ciclabile finalizzato a collegare l'area riqualificata con il parcheggio in via Achille Grandi;
 - di un ponte in affiancamento alla Via Cassia (L=10,70 ml), darà invece continuità alla pista ciclopedonale nel tratto adiacente alla via Cassia.

Nell'ambito dell'intervento è previsto l'abbattimento di esemplari di *Robinia Pseudoacacia*, *Ailanthus altissima*.

Il progetto delle opere a verde prevede:

- la piantagione di alberature di *Cupressus sempervirens* "Pyramidalis", *Quercus robur* e *Carpinus betulus*, *Malus* "Rudolph", *Pterocarya fraxinifolia*, *Catalpa bignonioides*;
- per l'area adibita a giardino formale è stato scelto di rimuovere la compagine boscata e di integrare la zona a giardino formale con l'area a teatro, prevedendo la realizzazione di quinte sceniche costituite da siepi sempreverdi di *Carpinus Betulus* topiate di diversa altezza e di diverso trattamento;
- **l'intervento 02-Pista Ciclopedonale - nell'area di Certosa:** si colloca nel territorio del Comune di Impruneta: parte in località Tavarnuzze in corrispondenza di Via Cassia 160/A e termina in località Bottai, costeggiando il fiume Greve per un primo tratto (Tratto A) e successivamente la via Cassia (Tratto B e Tratto C). Tale percorso costituisce un ampliamento dei percorsi esistenti e si inserisce in un progetto più ampio di modifica della viabilità della via Cassia. L'itinerario è interamente bidirezionale e si sviluppa per una lunghezza di complessiva di circa 1206 m, in parte in sede propria, in parte in corsia riservata su marciapiede e in carreggiata, in parte in sede promiscua con i pedoni.

Nell'ambito dell'intervento dell'itinerario ciclopedonale è previsto l'abbattimento di alcuni alberi, tra i quali esemplari di *Robinia Pseudoacacia*;

- **l'intervento 03-Parcheggio scambiatore Certosa**: ha una estensione di circa 36.765 mq (escluso il sedime del Fiume Greve) ed è delimitato a nord l'Autostrada A1 del Sole, a nord-ovest dal Fiume Greve, a ovest dallo svincolo di uscita dall'Autostrada di Firenze Certosa, a sud da una rotonda che collega diverse strade urbane e ad est dalla Via Cassia. Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio a raso di almeno 300 posti auto, 10 posti per bus, un'architettura di servizio e un'area verde attrezzata ed alberata. Le linee guida, che hanno stabilito i vincoli e gli obiettivi del progetto sin dalla sua elaborazione preliminare, prevedono altresì il mantenimento della cassa di espansione del Fiume Greve a nord-ovest dell'area. Attualmente l'area ospita nella zona a sud un'area adibita a parcheggio pubblico di circa 105 posti auto e a nord uno spazio verde degradante che si connette alla cassa di espansione; il terreno è caratterizzato da vegetazione arbustiva sul perimetro, un'area verde a manto erboso nella zona nord e da un gruppo di alberi a medio-alto fusto in prossimità del fiume.

L'area di progetto è attraversata, sul lato ovest, dal Fiume Greve e include sul lato nord e sul lato sud due fossi di scolo che costeggiano il lotto immettendosi nel fiume. Il progetto preliminare sviluppato tiene in considerazione la fascia di esondazione del fiume Greve che occupa una superficie, all'interno del lotto, di circa 5.700 mq; quest'area sarà parzialmente disboscata e sarà resa accessibile da una rampa carrabile che dovrà garantire la manutenzione dell'alveo del fiume (i volumi sottratti all'esondazione naturale della Greve verranno recuperati, così come concordato con il Genio Civile di Firenze, nella cassa di espansione sul T. Cesto in Comune di Figline Valdarno). I due fossi saranno mantenuti e non saranno interrati, ma saranno modificati secondo le necessità progettuali. Lo scarico finale delle acque meteoriche, a seguito di trattamento, avverrà nel Fiume Greve; per il parcheggio secondario a sud, le acque verranno immesse nel fosso perimetrale esistente, eventualmente riprofilato ove necessario, che a sua volta si immette nel Fiume Greve. Le acque ricadenti sulla superficie del parcheggio principale e sulle viabilità nell'intorno della pensilina saranno invece immesse, a seguito di trattamento, in un nuovo fosso che recapita le stesse al Fiume Greve.

Il progetto delle opere a verde prevede:

- l'idrosemina per le zone perimetrali ed i terrapieni;
- i suffrutici ;
- gli arbusti disposti in isole più distanti rispetto al bordo aiuola: *Laurus nobilis*, *Pistacia lentiscus*, *Cistus*;
- le alberature che vedono l'alternarsi di *Prunus avium* , *Cupressus sempervirens*, *Pinus pinea*, *Quercus ilex*, *Olea europea* e *Acer campestre* .

Non sembrano previste barriere contro l'accesso della piccola fauna ai piazzali di parcheggio, né barriere verdi come schermo per la fauna protetta del torrente.

- **l'intervento 04- Adeguamento SS Cassia - area Certosa**: si colloca nel Comune di Impruneta (FI) e prevede la risistemazione di tre rami della rotatoria situata in uscita del casello autostradale Firenze Impruneta, l'adeguamento della Via Cassia a una strada di categoria C2 .

Come complemento alle attività di adeguamento stradale è prevista la sistemazione a verde dell'area interclusa fra le carreggiate autostradali con aree inerbita e con messa a dimora di *Spartium junceum* L. La zona oggetto di intervento è caratterizzata dalla presenza del fiume Greve, tuttavia le lavorazioni non prevedono interventi sull'alveo o sulle pertinenze;

- **l'intervento 05- Mitigazione Avifauna barriere acustiche**: è finalizzato a mitigare l'impatto sull'avifauna delle barriere antirumore trasparenti presenti lungo il tratto di autostrada A1 compreso fra l'uscita sud della Galleria del Colle nel Comune di Calenzano (FI) e il casello di Firenze sud nel Comune di Bagno a Ripoli (FI), interessando circa 5.800 m di barriere. I comuni interessati dal progetto sono Calenzano, Campi Bisenzio, Firenze, Scandicci, Impruneta e Bagno a Ripoli in provincia di Firenze. La soluzione progettuale individuata consiste nell'applicazione di strisce orizzontali, grazie ad una pellicola adesiva con finitura sabbiata opaca in PVC polimerico calandrato, in strisce di altezza cm 2 equidistanziate a cm 10 .

- **l'intervento 06- Adeguamento Strada di collegamento tra via Colleramole e Vasche esondazione**: prevede l'adeguamento del tratto di strada, che va da Via Colleramole fino allo stradello d'argine del Fiume Greve nel Comune di Impruneta, che in passato ha avuto la funzione di viabilità di cantiere per l'esecuzione dell'imbocco della galleria ed al momento ancora utilizzata sia per accedere ad una vasca di espansione in adiacenza al Fiume . In particolare gli interventi riguardano l'adeguamento dell'attuale tracciato alla normativa vigente (per consentire anche l'accesso dei mezzi di soccorso), il risanamento del pacchetto di pavimentazione, il drenaggio acque superficiali e di piattaforma, l'installazione di nuove barriere di sicurezza.

Sono previste opere di rinverdimento delle scarpate di progetto mediante idrosemina ; l'inserimento di eventuali impianti arborei e arbustivi marginali di specie autoctone aventi l'obiettivo di inserire l'area nell'ambiente interessato viene rimandato ad una successiva fase progettuale;

- **l'intervento 07- Mantenimento viabilità provvisoria accesso cava di Monteripaldi da cantiere C7:** interessa i comuni di Firenze e di Impruneta e prevede l'adeguamento a viabilità definitiva con traffico unidirezionale dell'attuale viabilità di cantiere, per consentire anche il traffico di mezzi pesanti in modo da poter raggiungere una zona industriale poco vicina.
- **l'intervento 08- Recupero e inserimento Ambientale cantiere C7:** prevede il recupero ambientale dell'area attualmente adibita a campo cantiere denominato "C7", ubicata fra Via di Lanciola e l'autostrada A1, in prossimità della località Cascine del Riccio nel Comune di Impruneta (FI). Attualmente l'area di cantiere è occupata da uffici e alloggi per gli operai; la pavimentazione è in asfalto e nell'area sono presenti tutti i servizi necessari per gli alloggi come elettricità, acqua potabile e fognatura. L'intervento di recupero e inserimento ambientale prevede la rimodellazione morfologica del versante per ripristinare lo stato *ante operam*, l'adeguamento dell'attuale innesto con la viabilità laterale con posizionamento di accesso in centro curva, la realizzazione di opere di drenaggio del versante con scarico finale nel Fosso Cascine del Riccio e la sistemazione finale a verde con filari di alberi e cespugli per ripristinare la situazione *ante operam*.
Nello specifico, dopo gli interventi di rimozione del cantiere e dei relativi apprestamenti e pavimentazioni fino al terreno naturale, rimodellamento dell'area per ottenere la configurazione morfologica originale comprensiva di regimazione delle acque e riporto finale di terreno per uno spessore finito di almeno 50 cm (dopo riporto e costipamento), sono previste opere di rinverdimento mediante idrosemina di un medicaio in ragione di 400 kg/ha e impianti arborei e arbustivi marginali di specie autoctone: una bordura di salici (salice da vimini e rosso) lungo il lato dell'area di cantiere prospiciente il fosso delle Cascine del riccio, alla quale è affiancato un impianto arboreo di Pioppo bianco, mentre sul lato opposto dell'area è previsto un cespuglieto arborato con Roverella, al quale è affiancato un filare di cipressi in continuità di quello esistente e presente nell'area a nord rispetto a quella di cantiere oggetto di intervento;
- **l'intervento 09- Sistemazione finale area di deposito Vingone Est:** prevede il mantenimento dell'attuale uso a deposito dell'area attualmente utilizzata come area logistica dalla Direzione di Tronco di Firenze, ubicata nel Comune di Scandicci. Il progetto di variante in questione prevede la realizzazione di una schermatura arborea lato Torrente Vingone, la realizzazione dell'impianto di illuminazione del piazzale (eliminando i pali di illuminazione del ramo di ingresso e del ramo di uscita) e la realizzazione al centro del piazzale di una vasca scarrabile con struttura in c.a. per la raccolta dei rifiuti.
Le opere a verde consistono in impianti arborei di *Populus nigra var. italica* (pioppo cipressino) e di *Tilia cordata* (tiglio selvatico);
- **l'intervento 10- Marciapiede di Pozzolatico:** riguarda la realizzazione di un nuovo camminamento pedonale, costituito da un tracciato largo 1,50 m e lungo circa 80 m, in località Pozzolatico nel Comune di Impruneta (FI). L'area oggetto di intervento è costituita da una fascia della pertinenza autostradale ubicata sulla copertura della galleria artificiale Pozzolatico dell'Autostrada A1 in adiacenza alla strada provinciale "Imprunetana per Pozzolatico". Essa attualmente si presenta invasa da vegetazione spontanea prevalentemente arbustiva, con predominio di Rovo selvatico, ed in minima parte da giovani esemplari arborei di Pioppo e Robinia. Per l'esecuzione del camminamento sarà necessario ripulire l'area interessata dall'intervento dalla vegetazione presente, mediante il taglio e la rimozione.
L'opera sarà completata con la messa a dimora, a valle e a monte del camminamento, di arbusti di Rosa Canina e *Spartium junceum* disposti in monofilare misto, e con la realizzazione di prato sulle restanti aree interessate dall'intervento;
- **l'intervento 11- Parcheggio scambiatore di Osmannoro:** ricade nel tratto Firenze Nord - Firenze Sud dell'Autostrada A1 Milano-Napoli, all'interno del Comune di Sesto Fiorentino per quel che riguarda le rampe e la maggior parte del piazzale, mentre una minima parte del piazzale ricade nel Comune di Campi Bisenzio, in posizione baricentrica e ravvicinata a tre areole della ZSC/ZPS Stagni della Piana Fiorentina e Pratese.
Il progetto originario del parcheggio scambiatore di Osmannoro (approvato in C.d.S. nel 1999) era compreso fra le opere di ampliamento della sede autostradale Firenze Nord - Firenze Sud. L'intervento prevedeva la realizzazione di un'area di parcheggio per consentire lo scambio dell'utenza tra l'autostrada e la futura linea ferroviaria Firenze - Campi Bisenzio, per agevolare l'accesso al centro della città di Firenze. 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, delle rampe di collegamento con l'autostrada, dei fossi di guardia lungo il perimetro del piazzale esistente e delle vasche di raccolta e convogliamento delle acque (una a nord e l'altra a sud-ovest rispetto al piazzale); tuttavia, non essendo nota la reale tempistica attuativa della ferrovia di scambio sopra citata, il progetto prevede di destinare provvisoriamente l'area ad usi operativi di Autostrade per l'Italia:

vista la particolare ubicazione, l'area verrà utilizzata per il deposito dei “mezzi neve” della Direzione di Tronco e per permettere l'eventuale sosta di mezzi pesanti in caso di blocco del traffico pesante sulla Variante di Valico. La nuova configurazione consente di sfruttare l'area per usi analoghi agli originari, senza pregiudicarne in futuro il completamento come parcheggio scambiatore all'atto della realizzazione delle necessarie opere ferroviarie. Per rendere fruibile l'area nella nuova configurazione si prevede l'adeguamento degli innesti sull'autostrada, la pavimentazione delle nuove rampe e dotazione delle stesse con le opere di finitura necessarie per la segnaletica verticale ed orizzontale, la pavimentazione del piazzale, il completamento barriere di sicurezza e la realizzazione del nuovo fabbricato posto neve. Il progetto prevede la sistemazione finale delle opere a verde mediante interventi di raccordo con la vegetazione autoctona attraverso la formazione di una macchia arborea ed arbustiva e interventi di caratterizzazione paesaggistica (formazioni lineari) come elemento di mitigazione rispetto l'area umida Gaine, Non sembrano previste barriere contro l'accesso della piccola fauna ai piazzali di parcheggio e alle carreggiate, né barriere verdi come schermo per la fauna protetta verso i sistemi seminaturali all'intorno.

considerato che, in relazione alla componente **flora, fauna ed ecosistemi**, le verifiche condotte presso le aree d'intervento hanno portato ai seguenti riscontri:

• **intervento 01-Parco Pali - Intervento urbanistico in località di Tavarnuzze (FI):**

- le aree interessate dall'intervento in questione non ricadono all'interno né di aree naturali protette (A.N.P.I.L., Riserve, Parchi) né di Siti della Rete Natura 2000 (Z.S.C. o Z.P.S di cui alle Dir. C.E. n. 43 del 1992 e n. 147/09); in particolare esse distano circa 10,1 km dalla ZSC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e circa 9,4 km dall'ANPIL APFI10 “Torrente Terzolle”;
- la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'Invariante II “i caratteri ecosistemici dei paesaggi”) dell'Integrazione al P.I.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta:
 - l'area interessata dalla realizzazione delle opere prevalentemente come *area urbanizzata* del sistema della *superficie artificiale* ed in parte all'interno di *nuclei di connessione ed elementi forestali isolati della rete degli ecosistemi forestali*; essa è inoltre compresa all'interno di un *corridoio ecologico fluviale da riqualificare* nell'ambito degli *elementi funzionali della Piana FI-PO-PT*;
 - il raccordo Fi-Si dell'autostrada A1 come *barriera infrastrutturale principale da mitigare* degli *elementi funzionali* nell'ambito della *Piana FI-PO-PT*;
 - l'intervento si pone a ridosso del torr. Greve;

• **intervento 02-Pista Ciclopedonale - nell'area di Certosa:**

- le aree interessate dalla realizzazione della ciclopista non ricadono all'interno né di aree naturali protette (A.N.P.I.L., Riserve, Parchi) né di Siti della Rete Natura 2000 (Z.S.C. o Z.P.S di cui alle Dir. C.E. n. 43 del 1992 e n. 147/09); esse distano circa 9,4 km dalla ZSC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e circa 7,6 km dall'ANPIL APFI10 “Torrente Terzolle”;
- la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'Invariante II “i caratteri ecosistemici dei paesaggi”) dell'Integrazione al P.I.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta:
 - il tratto A all'interno di *nuclei di connessione ed elementi forestali isolati della rete degli ecosistemi forestali* a confine con l' *area urbanizzata* del sistema della *superficie artificiale*;
 - i tratti B e C in parte all'interno di *nuclei di connessione ed elementi forestali isolati della rete degli ecosistemi forestali*, in parte all'interno di un *nodo degli agroecosistemi della rete degli ecosistemi agropastorali* ed in parte all'interno dell' *area urbanizzata* del sistema della *superficie artificiale*;
 - tutta l'area d'intervento all'interno di un *corridoio ecologico fluviale da riqualificare* nell'ambito degli *elementi funzionali della Piana FI-PO-PT*;
 - l'autostrada A1 ed il raccordo Fi-Si come *barriere infrastrutturali principali da mitigare* degli *elementi funzionali* nell'ambito della *Piana FI-PO-PT*;
 - il Fiume Greve (appartenente al reticolo idrografico e di gestione di cui alla L.R. 79/2012 e D.C.R.T. n. 28//2020) come *corridoio fluviale da riqualificare*;

• **intervento 03-Parcheggio scambiatore Certosa:**

- il lotto d'intervento non ricade all'interno né di aree naturali protette (A.N.P.I.L., Riserve, Parchi) né di Siti della Rete Natura 2000 (Z.S.C. o Z.P.S di cui alle Dir. C.E. n. 43 del 1992 e n. 147/09); esso dista circa 9,6 km dalla ZSC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e circa 8 km dall'ANPIL APFI10 “Torrente Terzolle”; è posto a ridosso del torr. Greve;

- la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'Invariante II “i caratteri ecosistemici dei paesaggi”) dell'Integrazione al P.I.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta:
 - l'area in parte all'interno di un *nodo degli agroecosistemi della rete degli ecosistemi agropastorali* e in parte all'interno dell'*area urbanizzata* del sistema della *superficie artificiale*; essa è inoltre compresa all'interno di un *corridoio ecologico fluviale da riqualificare* nell'ambito degli *elementi funzionali* della *Piana FI-PO-PT*;
 - l'autostrada A1 ed il raccordo Fi-Si come *barriere infrastrutturali principali da mitigare* degli *elementi funzionali* nell'ambito della *Piana FI-PO-PT*;
 - il Fiume Greve come *corridoio fluviale da riqualificare*;
- **intervento 04- Adeguamento SS Cassia - area Certosa:**
 - l'area d'intervento non ricade all'interno né di aree naturali protette (A.N.P.I.L., Riserve, Parchi) né di Siti della Rete Natura 2000 (Z.S.C. o Z.P.S di cui alle Dir. C.E. n. 43 del 1992 e n. 147/09); essa dista circa 9,4 km dalla ZSC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e circa 7,6 km dall'ANPIL APFI10 “Torrente Terzolle”;
 - la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'Invariante II “i caratteri ecosistemici dei paesaggi”) dell'Integrazione al P.I.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta:
 - l'area all'interno di un *corridoio ecologico fluviale da riqualificare* nell'ambito degli *elementi funzionali* della *Piana FI-PO-PT*; essa inoltre ricade in parte all'interno di un *nodo degli agroecosistemi della rete degli ecosistemi agropastorali*, in parte all'interno dell' *area urbanizzata* del sistema della *superficie artificiale*, in parte all'interno di *nuclei di connessione ed elementi forestali isolati* della *rete degli ecosistemi forestali*;
 - l'autostrada A1 ed il raccordo Fi-Si come *barriere infrastrutturali principali da mitigare* degli *elementi funzionali* nell'ambito della *Piana FI-PO-PT*;
 - il Fiume Greve come *corridoio fluviale* all'interno degli *ecosistemi palustri e fluviali*;
- **intervento 05- Mitigazione Avifauna barriere acustiche:**
 - la barriera acustica indicata nell'elaborato “Corografia degli Interventi” come “intervento 2” (della lunghezza di 76 m) **lambisce** il sito **ZSC/ZPS IT5140011** “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e l'ANPIL APFI04 “Stagni di Focognano”; la barriera “intervento 3” (lunghezza di 76 m) si colloca a circa 165 m dal medesimo sito e dall'ANPIL APFI04;
 - la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'Invariante II “i caratteri ecosistemici dei paesaggi”) dell'Integrazione al P.I.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta:
 - gli interventi in parte in corrispondenza dell'*area urbanizzata* del sistema della *superficie artificiale*, in parte all'interno di *matrici agroecosistemiche di pianura urbanizzata* e di *agroecosistemi intensivi della rete degli ecosistemi agropastorali*, in parte all'interno di *nuclei di connessione ed elementi forestali isolati* e di *corridoi ripariali* della *rete degli ecosistemi forestali*;
 - parte delle barriere (dall'intervento 1 all'intervento 11) all'interno di un'*area critica per processi di artificializzazione* nell'ambito degli *elementi funzionali* nell'ambito della *Piana FI-PO-PT*;
 - l'autostrada A1 come *barriera infrastrutturale principale da mitigare* degli *elementi funzionali*, in prossimità di *direttrice di connettività da ricostituire* nell'ambito della *Piana FI-PO-PT*;
- **l'intervento 06- Adeguamento Strada di collegamento tra via Colleramole e Vasche esondazione:**
 - la viabilità oggetto d'intervento non ricade all'interno né di aree naturali protette (A.N.P.I.L., Riserve, Parchi) né di Siti della Rete Natura 2000 (Z.S.C. o Z.P.S di cui alle Dir. C.E. n. 43 del 1992 e n. 147/09); essa dista circa 9,5 km dalla ZSC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e circa 8,3 km dall'ANPIL APFI10 “Torrente Terzolle”;
 - la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'Invariante II “i caratteri ecosistemici dei paesaggi”) dell'Integrazione al P.I.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta:
 - l'area all'interno di un *corridoio ecologico fluviale da riqualificare* nell'ambito degli *elementi funzionali* della *Piana FI-PO-PT*; essa inoltre ricade in parte all'interno di un *nodo degli agroecosistemi della rete degli ecosistemi agropastorali* e in parte all'interno dell' *area urbanizzata* del sistema della *superficie artificiale*;
 - il Fiume Greve come *corridoio fluviale* all'interno degli *ecosistemi palustri e fluviali*;

- **intervento 07- Mantenimento viabilità provvisoria accesso cava di Monteripaldi da cantiere C7:**
 - l'area d'intervento non ricade all'interno né di aree naturali protette (A.N.P.I.L., Riserve, Parchi) né di Siti della Rete Natura 2000 (Z.S.C. o Z.P.S di cui alle Dir. C.E. n. 43 del 1992 e n. 147/09); essa dista circa 9,3 km dalla ZSC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e circa 5,7 km dall'ANPIL APFI06 “Torrente Mensola”;
 - la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'Invariante II “i caratteri ecosistemici dei paesaggi”) dell'Integrazione al P.I.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta:
 - l'area in parte all'interno di un *nodo degli agroecosistemi della rete degli ecosistemi agropastorali* e in parte all'interno dell' *area urbanizzata* del sistema della *superficie artificiale*;
 - parte della viabilità oggetto d'intervento area all'interno di un *corridoio ecologico fluviale da riqualificare* nell'ambito degli *elementi funzionali* della *Piana FI-PO-PT*;
 - il Fiume Ema (appartenente al reticolo idrografico e di gestione di cui alla L.R. 79/2012 e D.C.R.T. n. 28//2020) come *corridoio fluviale* all'interno degli *ecosistemi palustri e fluviali*;
- **l'intervento 08- Recupero e inserimento Ambientale cantiere C7:**
 - l'area di cantiere non ricade all'interno né di aree naturali protette (A.N.P.I.L., Riserve, Parchi) né di Siti della Rete Natura 2000 (Z.S.C. o Z.P.S di cui alle Dir. C.E. n. 43 del 1992 e n. 147/09); essa dista circa 9,8 km dalla ZSC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e circa 6,1 km dall'ANPIL APFI06 “Torrente Mensola”;
 - la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'Invariante II “i caratteri ecosistemici dei paesaggi”) dell'Integrazione al P.I.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta l'area all'interno di un *nodo degli agroecosistemi* a confine con un *agroecosistema intensivo* della *rete degli ecosistemi agropastorali*;
- **l'intervento 09- Sistemazione finale area di deposito Vingone Est:**
 - l'area d'intervento non ricade all'interno né di aree naturali protette (A.N.P.I.L., Riserve, Parchi) né di Siti della Rete Natura 2000 (Z.S.C. o Z.P.S di cui alle Dir. C.E. n. 43 del 1992 e n. 147/09); essa dista circa 5,4 km dalla ZSC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e circa 8 km dall'ANPIL APFI10 “Torrente Terzolle”;
 - la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'Invariante II “i caratteri ecosistemici dei paesaggi”) dell'Integrazione al P.I.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta:
 - l'area all'interno di un *nodo degli agroecosistemi della rete degli ecosistemi agropastorali* a confine con l' *area urbanizzata* del sistema della *superficie artificiale*;
 - l'autostrada A1 come *barriera infrastrutturale principale da mitigare* degli *elementi funzionali* nell'ambito della *Piana FI-PO-PT*;
 - il Torrente Vingone e il vicino Borro Soglia (appartenenti al reticolo idrografico e di gestione di cui alla L.R. 79/2012 e D.C.R.T. n. 28//2020) come *corridoi fluviali* all'interno degli *ecosistemi palustri e fluviali*;
- **l'intervento 10- Marciapiede di Pozzolatico:**
 - l'area d'intervento non ricade all'interno né di aree naturali protette (A.N.P.I.L., Riserve, Parchi) né di Siti della Rete Natura 2000 (Z.S.C. o Z.P.S di cui alle Dir. C.E. n. 43 del 1992 e n. 147/09); essa dista circa 5,4 km dalla ZSC/ZPS IT5140011 “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese” e circa 10,4 km dall'ANPIL APFI06 “Torrente Mensola”;
 - la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'Invariante II “i caratteri ecosistemici dei paesaggi”) dell'Integrazione al P.I.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta:
 - il terreno all'interno di *nuclei di connessione ed elementi forestali isolati* della *rete degli ecosistemi agropastorali* a confine con l' *area urbanizzata* del sistema della *superficie artificiale*;
 - l'autostrada A1 come *barriera infrastrutturale principale da mitigare* degli *elementi funzionali* nell'ambito della *Piana FI-PO-PT*;
- **l'intervento 11- Parcheggio scambiatore di Osmannoro:**
 - l'area si colloca in prossimità di tre delle areole costituenti il **sito ZSC/ZPS IT5140011** “Stagni della Piana Fiorentina e Pratese”: come indicato nello Studio per la Valutazione di Incidenza prodotto dal proponente (elaborato “35-PS-AMB-00000-00000-R-SUA0500-0”) *la porzione d'intervento più prossima al sito è la rampa “A” che dista circa 30 m dall'area umida Gaine (facente parte della ZSC); la porzione sud dell'area*

a parcheggio dista invece circa 50 m dalla Cassa di Laminazione San Donnino (rientrante anch'essa nel Sito Natura 2000); l'area dista, inoltre, circa 800 m dall' ANPIL APFI04 "Stagni di Focognano";

- la Carta della Rete Ecologica Regionale (elaborazione grafica dell'Invariante II "i caratteri ecosistemici dei paesaggi") dell'Integrazione al P.I.T. con valore di Piano Paesaggistico rappresenta:
 - l'area all'interno di un'area critica per processi di artificializzazione, in prossimità di direttrici di connettività da ricostituire nell'ambito della Piana FI-PO-PT; essa ricade inoltre all'interno di una matrice agroecosistemica di pianura urbanizzata della rete degli ecosistemi agropastorali a confine con zone umide nell'ambito degli ecosistemi palustri e fluviali;
 - l'autostrada A1 come barriera infrastrutturale principale da mitigare degli elementi funzionali,
- la sopra citata Del.G.R. n. 119/18 detta precise indicazioni procedurali per la Valutazione d'incidenza, incluso il pagamento degli oneri istruttori, limitati all'intervento del parcheggio scambiatore Osmannoro;

dato atto che non sono stati compilati i modelli 5, 10 e 11 scaricabili alla pag. WEB <https://www.regione.toscana.it/-/nulla-osta-e-valutazioni-di-incidenza-ambientale> ;

- per gli interventi posti in siti confinanti col torr. Greve si chiedono integrazioni riguardanti:
 - le aree di compensazione idraulica che debbano eventualmente essere realizzate, e in particolare: la loro dislocazione e la possibilità di dedicarle anche a miglioramenti della funzionalità ecologica del territorio, prevedendovi opportuni lavori di ordinaria manutenzione che non interferiscano con le specie protette che potrebbero colonizzarle;
 - informazioni circa l'eventuale presenza di specie legnose invasive, comprensiva dell'indicazione delle modalità per evitarne l'ulteriore diffusione e delle azioni di recupero ambientale (specie vegetali ed ecotipi da impiegare, ecc);
 - la disposizione di quinte vegetali sempreverdi di separazione tra le aree dedicate alla libera fruizione e quelle di competenza fluviale, al fine di migliorare le condizioni di funzionalità ecologica del torrente;
 - per l'intervento 11- Parcheggio scambiatore di Osmannoro dovrà essere attivata la procedura di valutazione di incidenza, mediante:
 - il formulario per VincA - **mod. 5** (reperibile su <http://www.regione.toscana.it/-/nulla-osta-e-valutazioni-di-incidenza-ambientale>);
 - l'attestazione di **assolvimento del bollo** in modo virtuale per la presentazione dell'istanza e per il rilascio del provvedimento finale (per complessivi € 32,00) - **mod. 10** (reperibile su www.regione.toscana.it/-/nulla-osta-e-valutazioni-di-incidenza-ambientale);
 - la dichiarazione del valore delle opere da realizzare - **mod. 11** (reperibile su <http://www.regione.toscana.it/-/nulla-osta-e-valutazioni-di-incidenza-ambientale>);
 - l'attestazione di avvenuto versamento degli **oneri istruttori** (se dovuti).
- Lo Studio per la Valutazione di Incidenza prodotto dal proponente (elaborato "35-PS-AMB-00000-00000-R-SUA0500-0") dovrà essere integrato dai seguenti approfondimenti tecnici inerenti:
- il recupero ambientale, mediante specie proprie di ambienti umidi oltre che con ecotipi locali, delle aree di compensazione idraulica;
 - le barriere volte a impedire l'accesso alla piccola fauna protetta alle carreggiate e al piazzale di sosta;
 - le barriere verdi volte a limitare il disturbo agli ambienti seminaturali al contorno;
 - il monitoraggio faunistico e vegetazionale riguardante l'esito del recupero ambientale delle citate aree di compensazione idraulica.

Cordiali saluti

Settore Tutela della Natura e del Mare
Il Dirigente
(Ing. Gilda Ruberti)