

FORMAT DI SUPPORTO SCREENING DI V.INC.A per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività – PROPONENTE**	
Oggetto P/P/P/I/A:	AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI Adeguamento del tratto di attraversamento appenninico tra Sasso Marconi e Barberino di Mugello Bretella di Firenzuola - Miglioramento della sicurezza stradale Progetto Esecutivo
<p> <input type="checkbox"/> Piano/Programma (definizione di cui all'art. 5, comma 1, lett e) del D.lgs. 152/06) <input checked="" type="checkbox"/> Progetto/intervento (definizione di cui all'art. 5, comma 1, lett g) del D.lgs. 152/06) </p> <p> Il progetto/intervento ricade nelle tipologie di cui agli Allegati II, II bis, III e IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. </p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> Si indicare quale tipologia: Allegato II-bis comma 2 "Progetti di infrastrutture" lettera c "Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale" </p> <p> <input type="checkbox"/> No </p> <p> Il progetto/intervento è finanziato con risorse pubbliche? </p> <p> <input type="checkbox"/> Si indicare quali risorse: </p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> No </p> <p> Il progetto/intervento è un'opera pubblica? </p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No </p> <p> <input type="checkbox"/> Attività (qualsiasi attività umana non rientrante nella definizione di progetto/intervento che possa avere relazione o interferenza con l'ecosistema naturale) </p> <p> <input type="checkbox"/> <i>PROPOSTE PRE-VALUTATE (VERIFICA DI CORRISPONDENZA)</i> </p>	

Tipologia P/P/P/I/A:		<input type="checkbox"/> Piani faunistici/piani ittici <input type="checkbox"/> Calendari venatori/ittici <input type="checkbox"/> Piani urbanistici/paesaggistici <input type="checkbox"/> Piani energetici/infrastrutturali <input type="checkbox"/> Altri piani o programmi..... <input type="checkbox"/> Ristrutturazione / manutenzione edifici DPR 380/2001 <input checked="" type="checkbox"/> Realizzazione ex novo di strutture ed edifici <input checked="" type="checkbox"/> Manutenzione di opere civili ed infrastrutture esistenti <input type="checkbox"/> Manutenzione e sistemazione di fossi, canali, corsi d'acqua <input type="checkbox"/> Attività agricole <input type="checkbox"/> Attività forestali <input type="checkbox"/> Manifestazioni motoristiche, ciclistiche, gare cinofile, eventi sportivi, sagre e/o spettacoli pirotecnici, eventi/riprese cinematografiche e spot pubblicitari etc. <input type="checkbox"/> Altro (specificare)							
Proponente:		Autostrade per l'Italia S.p.A.							
SEZIONE 1 - LOCALIZZAZIONE ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE									
Regione: Toscana Comune: Firenzuola Località/Frazione: Selva (Firenzuola)		Prov.: Firenze Contesto localizzativo <input checked="" type="checkbox"/> Centro urbano <input checked="" type="checkbox"/> Zona periurbana <input checked="" type="checkbox"/> Aree agricole <input type="checkbox"/> Aree industriali <input checked="" type="checkbox"/> Aree naturali <input type="checkbox"/>							
Particelle catastali: (se utili e necessarie)		<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							
Coordinate geografiche: (se utili e necessarie)		LAT.	44,11813						
S.R.: WGS 84 (EPSG: 4326)		LONG.	11,28876						
Note: Le coordinate non sono rappresentative dell'intero progetto, ma indicano la porzione di tratto nelle immediate vicinanze all'area della Rete Natura 2000 ossia il Tratto 1 - Strada "Cavet 850".									
Nel caso di Piano o Programma , descrivere area di influenza e attuazione e tutte le altre informazioni pertinenti:									
SEZIONE 2 – LOCALIZZAZIONE P/P/P/I/A IN RELAZIONE AI SITI NATURA 2000									
SITI NATURA 2000									
SIC	cod.	IT _____	denominazione						
ZSC	cod.	IT _____	denominazione						

ZPS	cod.	IT _____	denominazione
<p>È stata presa visione degli Obiettivi di Conservazione, delle Misure di Conservazione, e/o del Piano di Gestione e delle Condizioni d'Obbligo eventualmente definite del Sito/i Natura 2000? <input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No</p> <p>Citare, l'atto consultato:</p>			
<p>2.1 - Il P/P/P/I/A interessa aree naturali protette nazionali o regionali?</p> <p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p>		<p>Aree Protette ai sensi della Legge 394/91: EUAP _____</p> <p>.....</p> <p>Eventuale nulla osta/autorizzazione/parere rilasciato dell'Ente Gestore dell'Area Protetta (se disponibile e già rilasciato):</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	
<p>2.2 - Per P/P/P/I/A esterni ai siti Natura 2000:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sito cod. IT 5140002 ZSC "Sasso di Castro e Monte Beni", distanza dal sito: circa 150 metri - Sito cod. IT 5140003 ZSC "Conca di Firenzuola", distanza dal sito: circa 1700 metri <p>Tra i siti Natura 2000 indicati e l'area interessata dal P/P/P/I/A, sono presenti elementi di discontinuità o barriere fisiche di origine naturale o antropica (es. diversi reticoli idrografici, centri abitati, infrastrutture ferroviarie o stradali, zone industriali, etc.)?</p> <p style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No</p> <p>Descrivere:</p> <p>Le barriere presenti tra il Tratto 1 <i>strada "Cavet 850"</i> e il sito IT 5140002 ZSC "Sasso di Castro e Monte Beni" sono rappresentate dalla SS 65 "della Futa" e dall'abitato "Selva". La strada SS 65 confina con il sito.</p> <p>Riguardo al sito IT5140003 ZSC "Conca di Firenzuola" non sono presenti elementi naturali o antropici di rilievo che creano una discontinuità ambientale tra il sito ed il progetto, ad eccezione della distanza e di una maglia irregolare di strade poderali. Il territorio che separa le due aree, sito Natura 2000 e progetto, è caratterizzato da un ambiente agricolo, con porzioni di bosco, collegate tra loro da filari di alberi ed aree cespugliate.</p>			
<p>SEZIONE 3 – SCREENING MEDIANTE VERIFICA DI CORRISPONDENZA DI PROPOSTE PRE-VALUTATE</p>			
<p>Si richiede di avviare la procedura di Verifica di Corrispondenza per P/P/P/I/A pre-valutati?</p> <p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Se, Sì, il presentare il Format alla sola Autorità competente al rilascio dell'autorizzazione finale del P/P/P/I/A, e compilare elementi sottostanti. Se No si richiede di avviare screening specifico.</i></p>			
<p>PRE-VALUTAZIONI – per proposte già assoggettate a screening di incidenza</p>			
<p>PROPOSTE PRE-VALUTATE:</p> <p>Si dichiara, assumendosi ogni responsabilità, che il piano/progetto/intervento/attività rientra ed è conforme a quelli già pre-valutati da parte dell'Autorità competente per la Valutazione di</p>		<p><input type="checkbox"/> Sì</p>	<p><i>Se, Sì, esplicitare in modo chiaro e completo il riferimento all'Atto di pre-valutazione nell'ambito del quale il P/P/P/I/A rientra nelle tipologie assoggettate positivamente a screening di incidenza</i></p>

Incidenza, e pertanto non si richiede l'avvio di uno screening di incidenza specifico? <i>(n.b.: in caso di risposta negativa (NO), si richiede l'avvio di screening specifico)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<i>da parte dell'Autorità competente per la V.Inc.A:</i>
SEZIONE 4 – DESCRIZIONE E DECODIFICA DEL P/P/P/I/A DA ASSOGETTARE A SCREENING		
RELAZIONE DESCRITTIVA DETTAGLIATA DEL P/P/P/I/A		
<p>INQUADRAMENTO AREA</p> <p>L'intervento in oggetto si colloca, dal punto di vista geografico, sull'Appennino Tosco-Romagnolo, in corrispondenza del Passo della Futa, situato all'altitudine di 903 m sopra il livello del mare, che mette in comunicazione la vallata del Mugello con la vallata del fiume Santerno, nel territorio dei Comuni di Barberino di Mugello e di Firenzuola.</p> <p>La viabilità oggetto dello studio si colloca, dal punto di vista geologico e geo-morfologico, in un'area caratterizzata da fenomeni gravitativi di versante.</p> <p>Il territorio in cui si inserisce il tracciato presenta caratteristiche orografiche montane con piani scoscesi e ambiti boschivi con una conurbazione caratterizzata da nuclei abitativi sparsi. La rete infrastrutturale esistente, caratterizzata da una maglia irregolare, è fortemente vincolata dalle caratteristiche geomorfologiche e insediative. La zona risulta di grande rilievo paesaggistico e turistico poiché in corrispondenza del Passo della Futa (903 s.l.m.).</p> <p>PROGETTO</p> <p>Con la Convenzione del 13.12.1990 Società Autostrade si impegnava a corredare il progetto della Variante di Valico, ovvero il potenziamento del tratto di attraversamento Appenninico dell'Autostrada A1 tra Sasso Marconi e Barberino di Mugello, con il "collegamento tra il nuovo svincolo autostradale di Poggiolino (ora Firenzuola-Mugello) e la SS610 in Comune di Firenzuola".</p> <p>A causa di problematiche di carattere idrogeologico riscontrate nel corso dell'iter autorizzativo dell'intervento, la soluzione di nuova viabilità in sotterraneo è stata abbandonata optando per la realizzazione di un miglioramento della sicurezza stradale della viabilità esistente, che colleghi il Comune di Firenzuola con lo svincolo autostradale di Firenzuola-Mugello attraverso la strada "850 CAVET", che dal Torrente Santerno sale all'abitato di Selva, ed attraverso la Strada Statale SS65 "della Futa", nel tratto a cavallo del crinale appenninico compreso tra l'abitato di Selva a nord e quello di Montecarelli a sud.</p> <p>Il presente progetto esecutivo riguarda l'intervento denominato "Bretella di Firenzuola", consistente nel miglioramento della viabilità, nell'innalzamento della sicurezza stradale dell'infrastruttura esistente e all'innalzamento delle performances di velocità di percorrenza, nel tratto appenninico tra Barberino di Mugello e Firenzuola. L'intervento si pone quindi l'obiettivo sia di migliorare le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato, che ha le caratteristiche di strada di montagna, sia di ridurre le problematiche legate alla visibilità in corrispondenza dei punti critici dell'infrastruttura esistente. Nei tratti al di fuori degli interventi di rettifica plano-altimetrica il progetto dell'intervento consiste in una manutenzione straordinaria della viabilità attuale, mediante rifacimento completo della pavimentazione e della segnaletica verticale e orizzontale, nonché la sostituzione e l'integrazione dei dispositivi di ritenuta laddove ritenuto necessario.</p> <p>Il progetto interessa un tratto lungo complessivamente 13,4 km suddiviso in quattro tratti, numerati da nord (nel territorio del Comune di Firenzuola) a sud (svincolo verso casello A1 e abitato di Montecarelli).</p> <p>L'intero progetto non interseca siti di importanza naturalistica, né Aree Protette sia nazionali che regionali, né siti della rete Natura 2000. Solamente un piccolo tratto, situato nei pressi dell'intersezione tra la strada "CAVET 850" e la Strada Statale SS65 "della Futa", passa a circa 150 m dal sito Natura 2000 IT5140002 ZSC "Sasso di Castro e Monte Beni", mentre l'intero "TRATTO 1" corre parallelamente al sito Natura 2000 IT5140003 ZSC</p>		

“Conca di Firenzuola” ad una distanza di 1700 m.

Per tale motivo, di seguito sono descritti solo gli interventi previsti per il “TRATTO 1”.

INTERVENTI:

TRATTO 1 - STRADA “CAVET 850” - Adeguamento sezione trasversale a B=8,50 m - Sviluppo complessivo L=3650 m.

L'intervento si sviluppa sul sedime della viabilità denominata Cavet 850 di cui si prevede l'ampliamento della piattaforma esistente.

- L'intervento è caratterizzato dall'ampliamento della piattaforma stradale esistente, da una sezione pavimentata di 7.50 m ad una sezione corrente di 8.50 m. Il tracciato esistente è caratterizzato da una elevata tortuosità plano-altimetrica, con pendenze longitudinali che superano il 10%. L'intervento prevede l'adeguamento della larghezza del pavimentato per tutto lo sviluppo della viabilità, tra il ponte sul Santerno e l'innesto con la SR65 della Futa. In media l'intervento si estende su un'area lunga m 3650 e larga m 8,50; gli scavi saranno in trincea e presenteranno profondità media pari a m 1,00.
- Gli scavi per la cantierizzazione presenteranno profondità media di m 0,30. Si assume una pendenza trasversale massima pari al 6% (strade a frequente innevamento) da calcolare in relazione al limite superiore di velocità per strade tipo F2 extraurbane.
- In corrispondenza delle curve si prevede l'adeguamento delle pendenze trasversali, al fine di assicurare la pendenza minima del 2.5% concorde al verso della curva; tale valore viene incrementato fino al 6% affinché la velocità limite allo sbandamento verifichi la velocità teorica di progetto limitata a 50 km/h. L'adeguamento delle pendenze trasversali in curva è generalmente sviluppato mantenendo invariate le quote del ciglio interno curva. In corrispondenza delle riprofilature altimetriche puntuali è previsto l'adeguamento delle pendenze trasversali per l'intera estensione del tratto oggetto di variante altimetrica. La variazione della pendenza trasversale dalla curva al rettilineo (in genere pendenza esistente) dovrà verificare il criterio della sovrappendenza longitudinale massima al ciglio. Trattandosi di un intervento di ampliamento, il tracciato di progetto ripercorre l'andamento attuale con rettifili e curve circolari che ricercano la geometria d'asse esistente compatibilmente col lato da ampliare. Gli allargamenti planimetrici sono calcolati al fine di assicurare le distanze di visuale libera per l'arresto in relazione all'andamento della velocità libera del tracciato e tenendo conto di eventuali velocità ammissibili dell'andamento altimetrico.
- Altimetricamente si mantiene sostanzialmente l'andamento altimetrico esistente, ad eccezione di alcune puntuali riprofilature previste al fine di migliorare i raccordi altimetrici. Le quote di progetto contemplano sia le modifiche altimetriche sia le maggiori quote in asse al tracciato conseguenti all'adeguamento delle pendenze trasversali.

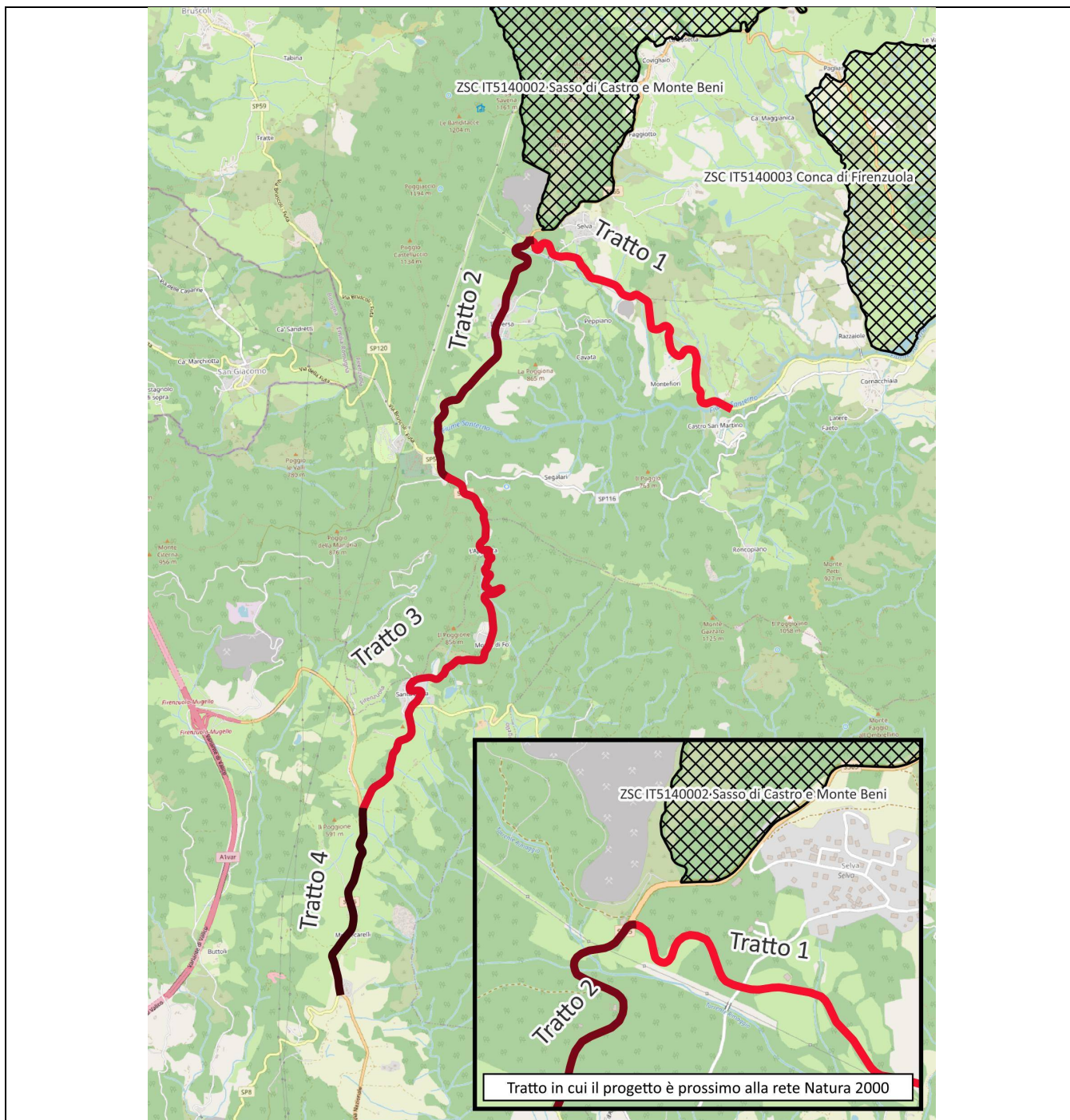


Fig. 1: localizzazione del progetto rispetto ai siti della rete Natura 2000

Nel "Tratto 1" oltre all'allargamento della piattaforma stradale, dall'analisi approfondita delle tavole di progettazione, sono programmate altre opere sotto riportate, con la relativa progressione chilometrica direzione Firenzuola - Barberino di Mugello.

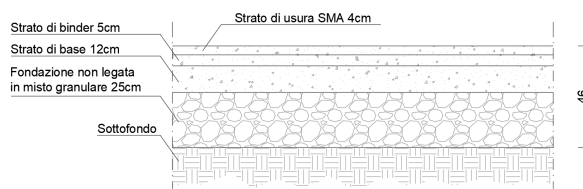
- Progr. Km 0+011 - Tombino circolare (WBS TC101) diametro 120 cm Lunghezza 16,00 m
- Progr. Km 0+482 - Muro in gabbioni (WBS MC101) Lunghezza 46,00 m
- Progr. Km 0+515 - Opera di presidio (WBS IS101) Lunghezza 212,90 m
- Progr. Km 0+593 - Tombino circolare (WBS TC102) diametro 120 cm Lunghezza 21,00 + 8 m
- Progr. Km 0+777 - Opera di presidio (WBS IS105) Lunghezza 102,60 m
- Progr. Km 0+837 - Tombino circolare (WBS TC103) diametro 120 cm Lunghezza 16,00 m
- Progr. Km 1+039 - Opera di presidio (WBS IS102) Lunghezza 252,40 m
- Progr. Km 1+214 - Tombino circolare (WBS TC104) diametro 120 cm Lunghezza 17,00 + 3 m
- Progr. Km 1+382 - Tombino circolare (WBS TC105) diametro 120 cm Lunghezza 16,00 m

- Progr. Km 1+909 - Tombino circolare (WBS TC106) diametro 120 cm Lunghezza 20,00 m
- Progr. Km 1+985 - Tombino scatolare (WBS TS107) 3x2 m Lunghezza 21,42 m
- Progr. Km 2+158 - Cordolo porta barriera (WBS MS103) Lunghezza 80,00 m
- Progr. Km 2+308 - Tombino circolare (WBS TC108) diametro 120 cm Lunghezza 12,75 m
- Progr. Km 2+353 - Opera di presidio (WBS IS103) Lunghezza 242,60 m
- Progr. Km 2+498 - Tombino circolare (WBS TC109) diametro 120 cm Lunghezza 19,00 m
- Progr. Km 2+508 - Cordolo porta barriera (WBS MS102) Lunghezza 23,90 m
- Progr. Km 2+691 - Tombino circolare (WBS TC110) diametro 120 cm Lunghezza 14,00 m
- Progr. Km 2+781 - Opera di presidio (WBS IS104) Lunghezza 139,40 m
- Progr. Km 2+821 - Tombino scatolare (WBS TS111) 3x2 m Lunghezza 12,50 m
- Progr. Km 3+042 - Tombino circolare (WBS TC112) diametro 120 cm Lunghezza 16,00 + 14,00 m
- Progr. Km 3+241 - Tombino circolare (WBS TC113) diametro 120 cm Lunghezza 15,00 m (intervento nelle vicinanze del sito Natura 2000 IT 5140002)
- Progr. Km 3+319 - Tombino circolare (WBS TC114) diametro 120 cm Lunghezza 15,00 m (intervento nelle vicinanze del sito Natura 2000 IT 5140002)
- Progr. Km 3+321 - Opera di presidio (WBS MS101) Lunghezza 45,00 m (intervento nelle vicinanze del sito Natura 2000 IT 5140002)
- Progr. Km 3+531 - Cordolo porta barriera (WBS MS251) Lunghezza 318,65 m (intervento nelle vicinanze del sito Natura 2000 IT 5140002) quest'opera si trova all'intersezione tra il Tratto 1 e Tratto 2.

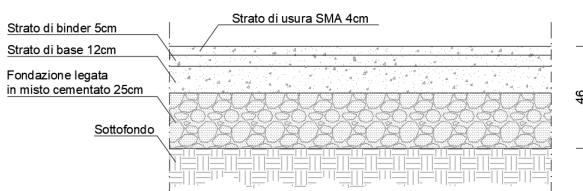
PAVIMENTAZIONI

Per la nuova pavimentazione nel "Tratto 1", codificata come P1A, è previsto l'impiego di un pacchetto di spessore complessivo pari a 46 cm con una sovrastruttura così composta:

- Usura SMA in conglomerato bituminoso (CB) con bitumi modificati tipo Hard di 4 cm;
- Binder in CB con bitumi normali di 5 cm;
- Base in CB con bitumi normali di 12 cm;
- Fondazione non legata in misto granulare di 25 cm.



In corrispondenza di opere idrauliche o strutturali che dovessero essere realizzate sotto la piattaforma stradale al posto della fondazione non legata in misto granulare andrà prevista una fondazione legata in misto cementato di spessore almeno pari a 25 cm.



ANALISI E PREVISIONI DI TRAFFICO

Lo studio del traffico è stato effettuato per la parte di rete stradale presente nel territorio compreso tra le Aree Metropolitane di Bologna e Firenze, in particolare l'area dei Comuni di Firenzuola e Barberino di Mugello.

Finalità dello studio è la fotografia della distribuzione dei flussi veicolari lungo la rete oggetto di intervento sia nello scenario attuale che in quelli programmatici e progettuali per gli orizzonti temporali futuri 2025 e 2035.

In conclusione, il progetto non genera dal punto di vista trasportistico variazioni sul carico veicolare della viabilità interessata rispetto ai corrispondenti scenari programmatici; i modestissimi carichi veicolari previsti

sulla rete di progetto fanno sì che la funzionalità trasportistica della rete di progetto resti sostanzialmente inalterata e cioè ottimale.

BARRIERE DA BORDO LATERALE

La tipologia delle barriere per bordo laterale è quella di barriere metalliche a nastri e a paletti infissi, caratterizzate da un livello di severità di classe A.

Ad eccezione delle barriere di classe N2 e H1, i dispositivi metallici a paletti infissi dovranno avere una larghezza totale del dispositivo non inferiore a 30 cm, per consentirne la corretta installazione in relazione alla presenza sul margine stradale di cordolature ed altri elementi facenti parte del sistema di smaltimento idraulico delle acque di piattaforma.

Ad eccezione delle barriere di classe N2 e H1, dovranno essere impiegati dispositivi con nastro longitudinale principale a tripla onda, in modo da favorire il collegamento tra barriere di diversa tipologia.

Per le barriere di sicurezza metalliche di tipo infisso da doversi installare su bordo rilevato dovranno essere impiegati dispositivi con infissione minima pari a 90 cm.

In linea con il criterio di uniformità (citato all'art.6 del doc in rif.A2) sono state previste, per tutte le tratte stradali, barriere per bordo laterale di classe minima H1 secondo quanto prescritto dalla normativa ai sensi del D.M. 21.06.2004 per strade di classe F e condizioni di traffico III.

La tipologia delle barriere su opera d'arte è quella di barriere metalliche a nastri, dovranno essere impiegati dispositivi con nastro longitudinale principale a tripla onda, in modo da favorire il collegamento tra barriere di diversa tipologia.

Tutte le barriere bordo ponte dovranno essere preferibilmente caratterizzate da classe di severità A. Potrà essere adottata una barriera con livello di severità d'urto B nel caso in cui non risultino disponibili dispositivi della classe e del materiale previsti e con le caratteristiche di deformazione compatibili con le larghezze dei cordoli previsti in progetto (ovvero con la distanza da eventuali ostacoli) rientrante nella classe A. Le barriere per i bordi delle opere d'arte devono essere quelle prescritte dalla normativa per strade di classe F e condizioni di traffico III, di conseguenza, la classe di contenimento, ai sensi del D.M. 21.06.2004, è H2. Per opere di luce inferiore a 2 metri si è previsto di mantenere la barriera bordo laterale corrente sull'opera e di intervenire sui paletti che non possono essere infissi.

SEGNALETICA VERTICALE

Il progetto prevede la costituzione di un sistema segnaletico armonico integrato ed efficace, in grado di garantire, un elevato livello di sicurezza e fluidità della circolazione veicolare. I sostegni per cartelli e targhe di superficie inferiore a 6 m² saranno in ferro tubolare Ø 60mm, in configurazione a palo singolo, multipalo o multipalo con controvento, zincati a caldo per immersione. Le dimensioni delle fondazioni per ciascun tubolare è previsto che non siano inferiori a 50 x 50 cm di base e 70 cm di altezza.

SISTEMAZIONE IDRAULICA

In corrispondenza degli imbocchi e degli sbocchi delle opere idrauliche, sono state previste delle sistemazioni idrauliche al fine di evitare l'instaurarsi di fenomeni erosivi localizzati dovuti alla velocizzazione della corrente. Tali interventi di natura idraulica sono realizzati cercando di utilizzare le soluzioni meno impattanti dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Questo è stato possibile attraverso l'utilizzo di sistemazioni in massi sciolti o legati, e sistemazioni più complesse identificate come inalveazioni. Le prime presentano una sezione trasversale a forma di trapezio, tarata sulle caratteristiche morfologiche del terreno alla sezione di sbocco/imbocco, che permetta il transito della portata in uscita e/o in entrata al tombino evitando fenomeni erosivi a valle e/o a monte dello stesso. Il calcolo della resistenza all'erosione di una sezione è stato eseguito applicando il metodo delle tensioni di trascinamento. Le inalveazioni si sono rese necessarie in quelle sezioni di imbocco e/o sbocco dove la ricucitura con il sedime esistente sarebbe stata di difficile realizzazione con una semplice protezione in massi e nei casi in cui l'estensione longitudinale dell'intervento fosse superiore a 5 m. L'inalveazione, quindi, si presenta come una sistemazione composta da gabbioni di diverse dimensioni, e/o materassi di diverse dimensioni che vengono modulati al fine di adattarsi il più possibile alle caratteristiche dell'incisione nella quale vengono posati. Il fine è quello di offrire una sezione utile che dia continuità tra la sezione di sbocco/imbocco del tombino e l'impluvio a valle o a monte dello stesso. Lungo tutta la sua estensione viene prevista la posa di un geotessile tra il fondo della sistemazione ed il sedime esistente.

SISTEMAZIONE DI DRENAGGIO DELLA PIATTAFORMA

Il sistema di drenaggio delle acque di piattaforma stradale lungo le viabilità di progetto è di tipo aperto. Le acque meteoriche vengono raccolte e convogliate fino al recapito finale costituito da rami di qualsivoglia ordine della rete idrografica naturale o artificiale, purché compatibili quantitativamente e qualitativamente. Nelle aree di parcheggio è stato adottato invece un sistema di tipo chiuso in cui è previsto il trattamento delle acque meteoriche prima del recapito nel corpo idrico. Per la tutela dei corpi idrici superficiali sono previsti sedimentatori prefabbricati e vasche di laminazione.

TOMBINI CIRCOLARI E SCATOLARI

Per quanto riguarda le opere idrauliche di attraversamento del solido stradale sono stati inseriti nuovi tombini circolari di diametro pari a 1200 mm (verificati per una portata associata al periodo di ritorno di 200 anni), costituiti da elementi prefabbricati in cls, con testate e/o pozzetti di monte e di valle in c.a. I tombini idraulici esistenti verranno demoliti, nel caso in cui interferiscano con la realizzazione dei nuovi, oppure dismessi previo riempimento con cls. Per i due tombini scatolari presenti sul Tratto 1 di intervento (WBS TS107 e TS111), realizzati recentemente (fine anni '90), si è potuto verificare che le sezioni idrauliche sono adeguate alle esigenze progettuali, e si è quindi deciso di conservare l'opera esistente, limitando la progettazione al loro prolungamento, con relativa sistemazione delle parti di estremità di imbocco e sbocco.

CANTIERE

Per quanto riguarda l'organizzazione dei cantieri nella tratta di interesse, sulla base delle attività e del personale medio presente in cantiere è stato individuato:

- n.1 campo base/cantiere operativo,

Il campo base sarà trasversale a tutte e sei le zone, mentre i cantieri operativi e le aree di supporto saranno utilizzati prevalentemente per i lavori che ricadono nella zona in cui è stata collocata l'area stessa.

Il campo base /cantiere operativo sarà realizzato lungo il "Tratto 1 - strada 850 CAVET" a progressivo 3+028 ed occuperà una superficie di 8784 mq.

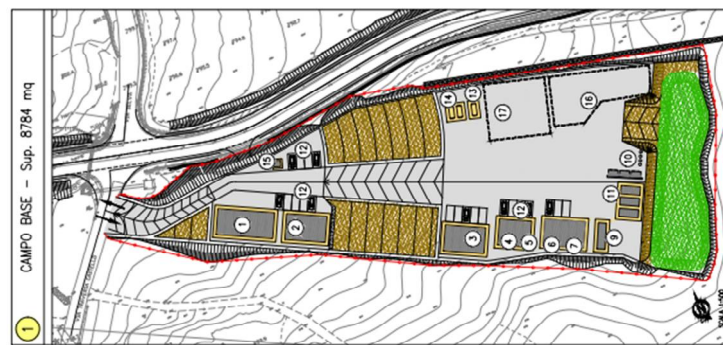


Fig. 2 Campo base

PROGRAMMA LAVORI

I tempi totali di realizzazione dell'opera sono di 1268 giorni naturali consecutivi (circa 42 mesi), comprensivi della Bonifica ordigni bellici e della cantierizzazione, come si evince dal diagramma di sintesi dei lavori riportato di seguito.

Il programma dei lavori prevede di operare in contemporanea su più interventi, che avranno un inizio sfalsato, congruente con l'effettuazione delle attività di bonifica:

- si inizierà dal Tratto T3, che è quello maggiormente impegnativo e quindi di maggiore durata (1090 gnc);
- dopo circa 4 mesi è previsto l'inizio dei lavori per la realizzazione dell'adeguamento del Tratto T4, adiacente e meno impegnativo, e dopo altri 2 mesi circa del Tratto T2;
- l'inizio del Tratto T1, adeguamento della Strada Cavet 850 (che si può effettuare con chiusure del traffico veicolare, che provvisoriamente potrà raggiungere l'abitato di Firenzuola attraverso la SP116), è invece collocato 11 mesi dopo l'inizio del tratto T3.

Le aree di cantiere e tutte le superfici interessate dai lavori per la realizzazione delle opere, saranno oggetto di interventi di recupero ambientale a verde avente funzione di riqualificazione e inserimento paesaggistico a verde. Le aree occupate dai lavori saranno, quindi, oggetto di smantellamento degli apprestamenti/attrezzature/opere provvisori di cantiere, smaltimento di ogni eventuale rifiuto ai sensi delle norme vigenti in materia, oggetto di bonifica del materiale eventualmente ivi riportato per l'approntamento del cantiere, oggetto di ricostituzione della morfologia ante opera e di ripristino della regimazione delle acque, nonché oggetto di riporto del terreno vegetale, precedentemente accantonato e/o opportunamente approvvigionato qualora il precedente non fosse sufficiente, nello spessore finito (dopo riporto e costipamento) originario.

OPERE A VERDE

Le opere a verde hanno l'obiettivo di inserire l'infrastruttura stradale e le sue opere collegate nell'ambiente attraversato, di riqualificare gli ambiti marginali interessati dai lavori, di valorizzare i corridoi ecologici rappresentati dai corsi d'acqua e di recuperare, dal punto di vista ambientale, le aree utilizzate nella fase di cantierizzazione.

Nel "Tratto 1 - strada 850 CAVET", sono previsti:

- Prato su scarpata
- Prato su area di ripristino ambientale
- Prato su area di cantiere

Le aree occupate dai lavori saranno oggetto di smantellamento degli apprestamenti/attrezzature/opere provvisori di cantiere, smaltimento di ogni eventuale rifiuto ai sensi delle norme vigenti in materia, oggetto di bonifica del materiale eventualmente ivi riportato per l'approntamento del cantiere, successivamente tali aree saranno oggetto di interventi di recupero ambientale a verde avente funzione di riqualificazione e inserimento paesaggistico a verde.

Il terreno vegetale dovrà specificatamente presentare le caratteristiche richieste nelle norme tecniche per le opere a verde ed essere messo in opera secondo le modalità in esso stabilite, prevedendo, in particolare, anche gli interventi di miglioramento eventualmente necessari ad ottenerne le caratteristiche ottimali per la crescita e lo sviluppo delle piante. Si sottolinea che lo scotico delle aree interessate dai lavori dovrà essere riutilizzato per il ripristino allo stato originale del suolo superficiale delle aree stesse.

Dopo il riporto di terreno vegetale, si prevedono operazioni d'inerbimento a prato polifita (o a medicaio laddove sia previsto il ripristino ad uso agricolo) mediante idrosemina di un miscuglio di specie autoctone idoneo alle caratteristiche microclimatiche del sito e successivamente dell'impianto delle specie arboree e arbustive previste in progetto nella stagione di riposo vegetativo (fine ottobre – dicembre).

Per maggior dettaglio si rimanda all'elaborato: 119935-0000-PE-DG-GEN-00000-00000-R-GEN-0002-2 (Relazione generale di progetto)

4.3 - Documentazione: allegati tecnici e cartografici a scala adeguata

(barrare solo i documenti disponibili eventualmente allegati alla proposta)

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> File vettoriali/shape della localizzazione dell'P/P/P/I/A <input type="checkbox"/> Carta zonizzazione di Piano/Programma <input checked="" type="checkbox"/> Relazione di Piano/Programma <input checked="" type="checkbox"/> Planimetria di progetto e delle eventuali aree di cantiere <input checked="" type="checkbox"/> Ortofoto con localizzazione delle aree di P/I/A e eventuali aree di cantiere <input checked="" type="checkbox"/> Documentazione fotografica <i>ante operam</i> (in 119935-0000-PE-DG-AMB-AP000-00000-R-AUA-0001-2) | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Eventuali studi ambientali disponibili <input checked="" type="checkbox"/> Relazione tecnico specialistica del censimento della vegetazione e tavola relativa al Tratto 1 <input checked="" type="checkbox"/> Relazione tecnico-specialistica delle opere a verde e tavola relativa al Tratto 1 <input checked="" type="checkbox"/> Relazione tecnico specialistica dei vincoli presenti <input checked="" type="checkbox"/> Tavole "Sintesi delle alterazioni morfologiche piante e sezioni Tratto 1" |
|---|---|

4.2 - CONDIZIONI D'OBBLIGO <i>(n.b.: da non compilare in caso di screening semplificato)</i>	Se, Si , il proponente si assume la piena responsabilità dell'attuazione delle Condizioni d'Obbligo riportate nella proposta.			Condizioni d'obbligo rispettate: <ul style="list-style-type: none"> ➤ CO_GEN_04..... ➤ CO_GEN_07..... ➤ CO_REC_01..... Per maggior dettaglio si rimanda agli elaborati: 119935-LL00-PE-DG-CDA-00000-00000-R-AMB-0101-1 (Capitolato ambientale) 119935-0000-PE-IT-AMB-OV000-00000-R-SUA-0101-1 (Relazione opere a verde)
Il P/P/P/I/A è stato elaborato ed è conforme al rispetto della Condizioni d'Obbligo? <input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Riferimento all'Atto di individuazione delle Condizioni d'Obbligo: Delibera n. 13 del 10-01-2022 Allegato B			
Se, No , perché:				
SEZIONE 5 - DECODIFICA DEL PIANO/PROGETTO/INTERVENTO/ATTIVITA' (compilare solo parti pertinenti)				
È prevista trasformazione di uso del suolo?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> PERMANENTE	<input type="checkbox"/> TEMPORANEA
Se, Si , cosa è previsto: Riguardo alle aree boscate o aree assimilabili a bosco è stato stimato un cambio di destinazione d'uso pari a 73.002 mq. Nello specifico nel "Tratto 1 - strada 850 CAVET" riguardo alle aree boscate o aree assimilabili a bosco è stata stimata una superficie interessata dai lavori pari a 37.796 mq. Per maggior dettaglio si rimanda agli elaborati: 119935-0000-PE-DG-AMB-VG000-00000-R-SUA-0001-1 (Relazione tecnico-scientifica) 119935-0000-PE-DG-AMB-VG000-00000-D-SUA-0002-1 (Tavola del Tratto 1)				
Sono previste movimenti terra/sbancamenti/scavi?	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Verranno livellate od effettuati interventi di spietramento su superfici naturali?		<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
Se, Si , cosa è previsto: L'intervento per l'adeguamento della larghezza del pavimentato per tutto lo sviluppo della viabilità prevede scavi in trincea con profondità media pari a m 1,00. Gli scavi per la cantierizzazione presenteranno profondità media di m 0,30. Lo scotico delle aree interessate dai lavori dovrà essere riutilizzato per il ripristino allo stato originale del suolo superficiale delle aree stesse. Per il progetto in esame, non è prevista sottrazione di suolo per la viabilità di cantiere che utilizzerà le strade esistenti: la strada 850 CAVET esistente e la S.S. 65 della Futa (a valle del Sito Natura 2000).		Se, Si , cosa è previsto:		
Sono previste aree di cantiere e/o aree di stoccaggio materiali/terreno asportato/etc.?		Se, Si , cosa è previsto: Il campo base /cantiere operativo sarà realizzato lungo il "Tratto 1 - strada 850 CAVET" a progressivo 3+028 ed		

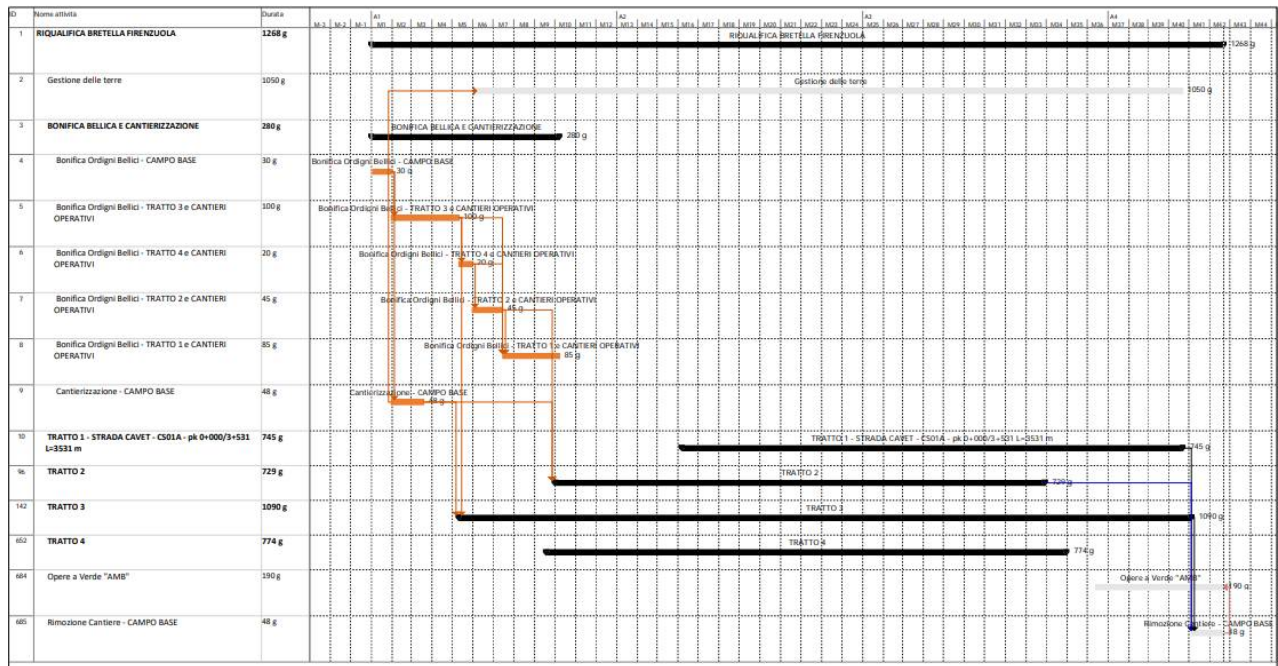
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	occuperà una superficie di 8.784 mq, attualmente ad uso agricolo. L'area sarà sottoposta a lavori di scavo, lo scotico sarà impiegato successivamente per il ripristino del suolo superficiale. Il recupero dell'area prevede inoltre la semina di prato. Per maggior dettaglio si rimanda agli elaborati: 119935-0000-PE-IT-PRS-PL000-00000-D-STD-0231-1 (Planimetria di Progetto Tratto 1) 119935-0000-PE-DG-INO-00000-00000-D-STD-0004-1 (Planimetria generale su ortofotopiano – Tavola 1) 119935-1000-PE-CD-ACN-CB001-10000-D-STD-0301-1 (Planimetria Campo Base) 119935-1000-PE-CN-ACN-CB001-10000-D-IDR-0201-1 (Campo Base: Planimetria reti idrauliche)		
È necessaria l'apertura o la sistemazione di piste di accesso all'area?	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	Le piste verranno ripristinate a fine dei lavori/attività?	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Se, Si , cosa è previsto:		Se, Si , cosa è previsto:	
È previsto l'impiego di tecniche di ingegneria naturalistica e/o la realizzazione di interventi finalizzati al miglioramento ambientale? <input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Se, Si , descrivere: Nel "Tratto 1 - strada 850 CAVET", sono previsti: - Prato su scarpata - Prato su area di ripristino ambientale - Prato su area di cantiere Le aree di cantiere e, in generale, le superfici interessate dai lavori per la realizzazione delle opere non da queste ultime fisicamente occupate in quanto ad esse destinate, saranno oggetto di interventi di recupero ambientale a verde avente funzione di riqualificazione e inserimento paesaggistico a verde. Le aree di cantiere precedentemente agricole saranno ripristinate ad uso agricolo, con inerbimento finale a medicaio. Lo scotico delle aree interessate dai lavori sarà riutilizzato per il ripristino allo stato originale del suolo superficiale delle aree stesse. Tale suolo di scotico accantonato sarà gestito come previsto nelle norme tecniche del CSA di progettazione esecutiva, prevedendo, in particolare, cumuli di limitata altezza opportunamente protetti dall'erosione mediante una semina di un miscuglio di graminacee e leguminose. Dopo il riporto di terreno vegetale si prevedono operazioni d'inerbimento a prato polifita (o a medicaio laddove sia previsto il ripristino ad uso agricolo) mediante idrosemina di un miscuglio di specie autoctone idoneo alle caratteristiche microclimatiche del sito. È previsto l'utilizzo di almeno 400 kg di semente per ha. Miscugli analoghi potranno essere		

	<p>usati per l'idrosemina delle scarpate. In questo caso saranno sufficienti 200 kg di semente/ha.</p> <p>Per maggior dettaglio si rimanda agli elaborati: 119935-0000-PE-IT-AMB-OV000-00000-R-SUA-0101-1 (Relazione opera a verde) 119935-0000-PE-IT-AMB-OV000-00000-D-SUA-0103-1 (Tavola Tratto 1)</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Specie vegetali</p>	<p>È previsto il taglio/esbosco/rimozione di specie vegetali?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p> <p>Se, SI, descrivere: Sulla base del censimento della vegetazione è emerso che 19 alberi isolati risultano in abbattimento su un totale di 72 censiti. Per quanto riguarda le alberature in filare, 9 dei 13 filari censiti risultano interferenti con le aree di intervento. Gli esemplari costituenti i filari arborei (per un totale di 601 piante) vengono tutti considerati cautelativamente oggetto di compensazione con sostituzione 1:1 ai sensi dei regolamenti edilizi comunali. Risultano in abbattimento 620 alberi che necessitano di relativa autorizzazione comunale e 6 (tra le piante singole isolate) di questi 620 alberi necessitano anche di autorizzazione da parte della Città Metropolitana di Firenze ai sensi degli artt. 55 e 56 del Regolamento Forestale della Toscana.</p> <p>Riguardo alle aree boscate o aree assimilabili a bosco è stato stimato un cambio di destinazione d'uso pari a 73.002 mq.</p> <p><u>Nello specifico, nel "Tratto 1 - strada 850 CAVET" per le aree boscate o aree assimilabili a bosco è stata stimata una superficie interessata dai lavori pari a 37.796 mq mentre per quanto concerne i filari sono interessate due unità, per un totale di circa 120 piante.</u></p> <p>Per maggior dettaglio si rimanda agli elaborati: 119935-0000-PE-IT-AMB-OV000-00000-R-SUA-0101-1 (Relazione opere a verde) 119935-0000-PE-IT-AMB-OV000-00000-D-SUA-0103-1 (Tavola tratto 1)</p>
<p>La proposta è conforme alla normativa nazionale e/o regionale riguardante le specie vegetali alloctone e le attività di controllo delle stesse (es. eradicazione)?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p>	<p>Sono previsti interventi di piantumazione/rinverdimento/messa a dimora di specie vegetali?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p> <p>Se, SI, cosa è previsto: Nelle aree previste a prato, la scelta delle sementi erbacee è stata definita, oltre che dei criteri ecologici, anche tenendo conto della capacità colonizzatrice, di formare un rivestimento rapido e continuo e di migliorare il terreno, dando garanzie di longevità e stabilità nel tempo. Le specie scelte sono autoctone e coerenti con il contesto fitoclimatico dell'area di intervento.</p> <p>Il Prato polifita che verrà utilizzato avrà la seguente composizione media, finalizzata ad attecchire anche in situazioni di forte aridità:</p> <p>Graminacee (70%)</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Cynodon dactylon</i> (Gramigna) 15% - <i>Brachypodium pinnatum</i> (Paleo comune) 10% - <i>Bromus matridensis</i> (Forasacco dei muri) 15% - <i>Festuca arundinacea</i> (Festuca) 15% - <i>Poa bulbosa</i> (Fienarola bulbosa) 15% <p>Leguminose (30%)</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Anthyllis vulneraria</i> (Vulneraria comune) 10% - <i>Coronilla varia</i> (Cornetta ginestrina) 10%

		<p>- <i>Trifolium pratense</i> (Trifoglio violetto) 10</p> <p>Miscugli analoghi potranno essere usati per l'idrosemina delle scarpate.</p> <p>Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati: 119935-0000-PE-IT-AMB-OV000-00000-R-SUA-0101-1 (Relazione opere a verde) 119935-0000-PE-IT-AMB-OV000-00000-D-SUA-0103-1 (Tavola tratto 1)</p>	
Specie animali	<p>La proposta è conforme alla normativa nazionale e/o regionale riguardante le specie animali alloctone e la loro attività di gestione?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO</p>	<p>Sono previsti interventi di controllo/immissione/ripopolamento/allevamento di specie animali o attività di pesca sportiva?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO</p> <p>Se, Si, cosa è previsto: </p> <p>Indicare le specie interessate:</p>	
Mezzi meccanici	<p>Mezzi di cantiere o mezzi necessari per lo svolgimento dell'intervento</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pale meccaniche, escavatrici, o altri mezzi per il movimento terra: ➤ Mezzi pesanti (Camion, dumper, autogrù, gru, betoniere, asphaltatori, rulli compressori): ➤ Mezzi aerei o imbarcazioni (elicotteri, aerei, barche, chiatte, draghe, pontoni): 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Escavatore ➤ Camion ➤ Betoniere ➤ Rulli ➤ compressori ➤ Asphaltatori ➤ Bobcat ➤ Autogrù

Fonti di inquinamento e produzione di rifiuti	<p>La proposta prevede la presenza di fonti di inquinamento (luminoso, chimico, sonoro, acquatico, etc.) o produzione di rifiuti?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p>	<p>La proposta è conforme alla normativa nazionale e/o regionali di settore?</p> <p style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p> <p>Descrivere:</p> <p>La presenza di fonti di inquinanti e la produzione di rifiuti è dovuta dalle attività di cantiere e dai mezzi meccanici in movimento, tale fonte è temporanea e localizzata lungo l'area di intervento.</p> <p>Sia in fase di cantierizzazione sia durante i lavori, saranno presi tutti i provvedimenti (attivi, passivi e gestionali) necessari a minimizzare gli impatti sulla componente aria, acqua, rumore e vibrazioni, così come previsto dalla normativa vigente e nel Capitolato Ambientale.</p> <p>La procedura di gestione dei materiali delle terre da scavo è svolta ai sensi degli artt. 183 e 184bis del DLgs 152/2006 e smi e secondo i criteri dettati dal DPR 120/2017. Nell'ottica quindi di maggior tutela dell'interesse ambientale, le terre da scavo sono in tal modo qualificate come sottoprodotti, in riferimento all'art. 184bis (Sottoprodotto) del DLgs 152/2006 e del DPR 120/2017, e riutilizzate nell'ambito dell'intervento. Tutti i materiali da scavo, che non rispettano le condizioni esposte per il riutilizzo in sito o in siti diversi da quello di scavo, saranno invece sottoposti alle disposizioni vigenti in materia di rifiuti riportate nella Parte IV "Norme in materia di gestione dei rifiuti e di bonifica dei siti inquinanti", ai sensi dell'art. 183 comma 1 lett. a) del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.</p> <p>La procedura di gestione dei rifiuti prodotti dalle attività di cantiere è svolta ai sensi di quanto disciplinato dalla parte IV del Decreto Legislativo n. 152/2006 e s.m.i, con riferimento anche al D.Lgs. 116/2020.</p> <p>Per maggior dettaglio si rimanda all'elaborato: 119935-LL00-PE-DG-CDA-00000-00000-R-AMB-0101-1 (Capitolato ambientale)</p>	
	Interventi edilizi	<p><input type="checkbox"/> Permesso a costruire</p> <p><input type="checkbox"/> Permesso a costruire in sanatoria</p> <p><input type="checkbox"/> Condono</p> <p><input type="checkbox"/> DIA/SCIA</p> <p><input type="checkbox"/> Altro</p>	<p>Estremi provvedimento o altre informazioni utili:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
Manifestazioni	<p>➤ Numero presunto di partecipanti:</p> <p>➤ Numero presunto di veicoli coinvolti nell'evento (moto, auto, biciclette, etc.):</p> <p>➤ Numero presunto di mezzi di supporto (ambulanze, vigili del fuoco, forze dell'ordine, mezzi aerei o navali):</p> <p>➤ Numero presunto di gruppi elettrogeni e/o bagni chimici:</p>		<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>

Attività ripetute	Descrivere:
L'attività/intervento si ripete annualmente/periodicamente alle stesse condizioni? <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
La medesima tipologia di proposta ha già ottenuto in passato parere positivo di V.Inc.A? <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	Possibili varianti - modifiche:
Se, Si , allegare e citare precedente parere in "Note".	Note:
SEZIONE 6 - CRONOPROGRAMMA AZIONI PREVISTE PER IL P/P/P/I/A	
Descrivere: I tempi totali di realizzazione dell'opera sono di 1268 giorni naturali consecutivi (circa 42 mesi), comprensivi della Bonifica ordigni bellici e della cantierizzazione, come si evince dal diagramma di sintesi dei lavori riportato di seguito. Il programma dei lavori prevede di operare in contemporanea su più interventi, che avranno un inizio sfalsato, congruente con l'effettuazione delle attività di bonifica: <ul style="list-style-type: none"> - si inizierà dal Tratto T3, che è quello maggiormente impegnativo e quindi di maggiore durata (1090 gnc); - <u>l'inizio del Tratto T1, adeguamento della Strada Cavet 850 (che si può effettuare con chiusure del traffico veicolare, che provvisoriamente potrà raggiungere l'abitato di Firenzuola attraverso la SP116), è invece collocato 11 mesi dopo l'inizio del tratto T3.</u> <u>Per maggior dettaglio si rimanda agli elaborati:</u> 119935-0000-PE-DG-GEN-00000-00000-R-GEN-0002-2 (Relazione generale di progetto) 119935-0000-PE-DG-GEN-00000-00000-S-CAP-0001-2 (Diagramma lavori)	



Ditta/Società	Proponente/ Professionista incaricato	Firma e/o Timbro	Luogo e data
Autostrade per l'Italia S.p.A.			

(compilare solo le parti necessarie in relazione alla tipologia della proposta)

** le singole Regioni e PP.AA possono adeguare, integrare e/o modificare le informazioni presenti nel presente Format sulla base delle esigenze operative o peculiarità territoriali, prevedendo, se del caso, anche Format specifici per particolari attività settoriali.