

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

AUTOSTRADA A1 MILANO – NAPOLI

Tratto Firenze Sud-Incisa

Lotto 2

Stabilizzazione versante in località Fornace di Troghi

(area Piscinale)

Progetto Definitivo

1. Titolo del progetto

Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adequamento tecnico

L'intervento in esame riguarda la "Stabilizzazione di un versante in località Fornace di Troghi (area Piscinale)", esso costituisce modifica del più ampio "Intervento di ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze Sud – Incisa" lungo l'AUTOSTRADA A1 MILANO – NAPOLI, nel Tratto Firenze Sud-Incisa, ricadente, più precisamente nel Lotto 2 denominato "Variante di San Donato".

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/lettera 18	Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato.
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

L'intervento in esame riguarda la "Stabilizzazione di un versante in località Fornace di Troghi (area éiscinale)", esso costituisce una modifica della tipologia costruttiva del tracciato in carreggiata sud del più ampio "Intervento di ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze Sud – Incisa" lungo l'AUTOSTRADA A1 MILANO – NAPOLI, nel Tratto Firenze Sud-Incisa, ricadente nel Lotto 2 denominato "Variante di San Donato" (Vedasi all'Allegato 1_COROGRAFIA) tra le pk 10+000 e 10+500.

L'intervento ha lo scopo di mettere in sicurezza un movimento franoso lungo l'Autostrada A1, nel tratto in ampliamento alla terza corsia Firenze Sud – Incisa, nel Comune di Rignano sull'Arno (FI), già autorizzato (DECVIA n. 11 del 21/1/15) e i cui lavori sono in corso di esecuzione, per il quale, come meglio descritto al capitolo 5, è stato registrato un significativo aumento della velocità di spostamento (mm/mese).

Per la messa in sicurezza di tale fenomeno, si è reso necessario progettare una galleria artificiale, di lunghezza pari a circa 210 m, con relativo strato di ricoprimento superiore, finalizzato alla stabilizzazione dell'intero versante.

L'intervento comprende inoltre la realizzazione di una nuova piazzola di servizio, posta alla Pk 10+500, nella quale sarà posizionato lo shelter funzionale agli impianti di galleria.

La galleria artificiale si inserisce in carreggiata sud dell'A1, in un tratto originariamente previsto a cielo aperto, in trincea.

L'iter approvativo dell'intervento di ampliamento alla terza corsia è stato inizialmente sviluppato sull'intera tratta Firenze sud – Incisa e successivamente diviso in lotti in seguito alla decisione

della CdS (giugno 2010) di proseguire l'iter solo sulle tratte "esterne" divenute Lotto 1 (riferimento all'Allegato 1_COROGRAFIA).

Si riportano gli estremi di approvazione del Lotto 1:

- Parere CTVIA n. 63 del 22/6/08;
- Decreto VIA n. 1717 del 17/12/08, che recepisce le prescrizioni della Regione nelle modalità specificate dal decreto stesso;

E del Lotto 2 (all'interno del quale risulta ricompreso l'intervento qui proposto):

- Parere CTVIA n. 1252 del 7/6/2013
- 21/1/15 Emissione del Decreto VIA n. 11, che recepisce le prescrizioni della Regione ad eccezione di quelle ricomprese o in contrasto;
- Decreto di proroga del termine n. 43 del 20/1/2022.

4. Localizzazione del progetto

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

Come in parte anticipato, l'intervento di stabilizzazione del versante, ovvero la galleria artificiale e relativa sistemazione superficiale, si colloca lungo la nuova carreggiata sud dell'intervento di ampliamento autostradale nel tratto Firenze Sud – Incisa, lotto 2 Variante San Donato, tra l'imbocco Sud della nuova galleria naturale San Donato e il sito di rimodellamento morfologico denominato "il Piscinale" localizzato circa tra le pk 10+000 e 10+500. L'intervento ricade nel comune di Rignano sull'Arno, in prossimità delle frazioni di San Donato in Collina e Troghi (riferimento allegato 2_PLAN_PROG), denominata anche area Piscinale.

L'intervento comprende anche la sistemazione della piazzola di servizio, posta alla Pk 10+500, nella quale saranno posizionati gli shelter funzionali agli impianti di galleria.



Figura - 1 Area di intervento

Piano strutturale e Piano Operativo - Comune di Rignano sull'Arno

Il progetto in esame ricade nel comune di Rignano sull'Arno, il cui Piano Strutturale è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n°53 del 22.12.2014. L'analisi dei vincoli e dei contenuti dello strumento urbanistico conferma quanto già analizzato in sede di VIA e di relativa proroga, ribadendo la coerenza dell'intervento di ampliamento alla terza corsia con gli strumenti di pianificazione.

Come si evince dall'elaborato 7_PS_SISTEMA FUNZ_AMB, nell'ambito dell'adeguamento del Piano Strutturale Comunale è stato infatti recepito il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'infrastruttura Autostradale A1 – Firenze Sud – Incisa, approvato nel 2011, su cui si inserisce l'opera di messa in sicurezza e rimodellamento morfologico, oggetto della presente verifica. L'area di intervento ricade all'interno del "Sistema territoriale 3: corridoio infrastrutturale di Troghi e San Donato" le cui componenti costitutive sono rappresentate principalmente dalla Linea ferroviaria Direttissima "Roma-Firenze" e dall'Autostrada del Sole "A1". Quest'ultima persegue l'obiettivo di salvaguardare il contesto ambientale e paesaggistico interessato dall'infrastruttura e di attenuare il disagio abitativo generato dall'infrastruttura stessa, anche utilizzando i lavori per la realizzazione della terza corsia autostradale.

Infine, si richiama il Piano Operativo del Comune di Rignano sull'Arno che, in conformità al Piano Strutturale e ai piani sovraordinati, disciplina l'attività urbanistica ed edilizia sull'intero territorio comunale (si veda l'allegato 8_PO_DISC_SUOLI). Il Piano è stato approvato con Delibera n.12 del 26/04/2022, successivamente all'approvazione dell'intervento di ampliamento alla terza corsia dell'A1, poi aggiornato alla Variante 1 adottata con Delibera di C.C. n.54 del 20/09/2022, con efficacia a decorrere dal 09/11/2022. Secondo la Variante 1, l'area di intervento interessa le seguenti aree:

- Corridoi infrastrutturali di progetto
- Area con funzione agricola (Art. 106)
- Aree forestali (Art. 109)

Sulle stesse sono richiamate anche le seguenti norme:

- Art. 73 Ambiti per progetti di paesaggio territoriali, nei quali "Le infrastrutture di comunicazione lineare sono ammesse a condizione che siano esplicitamente previste e garantite tutte le misure necessarie al contenimento degli impatti ambientali e visuali."
- Art. 117 Ambiti per progetti di paesaggio territoriali, all'interno dei quali "sono consentite: opere pubbliche coerenti con il progetto di paesaggio (...)"

Si definisce pertanto una sostanziale coerenza dell'intervento proposto con lo strumento urbanistico comunale, anche in considerazione del fatto che le aree interessate dalla variante sono sostanzialmente le medesime del progetto approvato e che la sistemazione superficiale della galleria artificiale favorisce l'inserimento delle opere nel paesaggio come meglio descritto nel par. 5. Caratteristiche del progetto.

Uso del suolo

Come rappresentato nell'elaborato 11_USO DEL SUOLO la variante in esame non determina variazioni significative; infatti, l'area di intervento ricade principalmente all'interno del sedime di cantiere attualmente in essere per la realizzazione dell'ampliamento alla terza corsia dell'A1. Le aree di variante di nuova occupazione sono limitate ad una piccola porzione di terreno (tali aree sono rappresentate nell'allegato 14_CENSIMENTO VEG), classificata come oliveta (codice 223); sulle stesse verrà realizzato il solo rimodellamento morfologico definitivo.

Aree Naturali e Protette, Rete Natura 2000

Come rappresentato nell'elaborato 9_AREE_NAT_PROTETTE l'area di intervento non ricade all'interno né di siti della Rete Natura 2000, né di Riserve e parchi naturali, né di aree classificate a parco di rilevanza nazionale o regionale. I siti d'interesse più prossimi si trovano oltre 6 km di distanza dal sito di intervento, infatti: a Nord Ovest si trovano la Riserva Naturale Statale di Vallombrosa (a circa 12 km di distanza) e le due aree ANPIL (Foresta di Sant'Antonino a circa 13 km e Le Balze a circa 6 km), mentre a Nord Est è situata l'area ANPIL del Torrente Mensola (a circa 9 km di distanza).

Vincoli e tutele

Il sito in esame ricade all'interno del "Vincolo idrogeologico" ai sensi del Regio Decreto n. 3267 del 30 dicembre 1923, nonché ai sensi della L.R. Forestale n°39/2000. (Si veda l'allegato 4_PS_VINCOLI_SOVRACORDINATI). Con riferimento al progetto approvato le autorizzazioni ai fini idrogeologici sono state conseguite nell'ambito della CdS con Provvedimento Finale 7949 del 06/09/2016 e con parere Unione dei Comuni n.4488 del 14/04/16, rinnovato nel 2021 a seguito dei pareri positivi dei Comuni interessati.

L'area è inoltre soggetta a vincolo paesaggistico agli effetti del D.lgs. 42/ 2004 per decreto (GU n° 182 del 21-07-1967 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una fascia di territorio laterale dell'autostrada sita nel territorio comunale di Calenzano, Barberino di Mugello, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Rignano sull'Arno, Reggello, Incisa Val d'Arno, Bagno a Ripoli, Impruneta, Figline Val d'Arno, Scandicci, Firenze) e per legge agli effetti dell'art. 142 c. 1 lettera g) del Codice per la presenza del bosco. (5_PS_BENI CULTURALI E PAES).

La medesima fascia viene richiamata nel SITAP (Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico) e denominata "Fascia di 300 m ai due lati dell'autostrada del sole di interesse orografico agrari o forestale storico e architettonico sita in 12 comuni con variazioni di confine in 6 di essi (090081/72/64/102/98/97/8) rappresentato nell'estratto SITAP dell'elaborato 13_CARTOG_TAB-8.

Con richiamo all'elaborato del Piano Strutturale "Altri vincoli e limitazioni ex lege" l'area è soggetta a vincolo idrogeologico e ricade in parte nella fascia di rispetto ferroviario relativamente alla tratta in sotterraneo. (6_PS_VINCOLI EX_LEGE).

Tutte le autorizzazioni di cui ai vincoli suddetti sono state acquisite nell'ambito della CdS con Provvedimento Finale 7949 del 06/09/2016.

Sulla base di quanto sopra esposto non risultano situazioni di conflitto alla realizzazione della variante in esame, al netto dell'aggiornamento/perfezionamento delle specifiche autorizzazioni già acquisite sulla base della modifica in oggetto.

PAI e PGRA

Con riferimento al Piano per l'assetto idrogeologico (PAI) vigente, il quale persegue l'obiettivo generale di assicurare l'incolumità della popolazione nei territori dei bacini di rilievo regionale e garantire livelli di sicurezza adeguati rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico e geomorfologico in atto o potenziali, si confermano le valutazioni effettuate in sede di VIA. Nello specifico il PAI frane nel bacino dell'Arno individua l'area di intervento in esame all'interno delle classi di pericolosità P3/PF3 (si veda estratto 10_PAI_FRANE_ARNO). In merito si specifica che dovrebbe essere imminente l'adozione definitiva del PAI "Dissesti Geomorfologici" e delle relative misure di salvaguardia che sostituirà integralmente il piano vigente. Tale aggiornamento dovrebbe ricomprendere una ripermetrazione e riclassificazione dell'area di frana interessata dalla variante, anche in considerazione delle interlocuzioni intervenute con l'Autorità di bacino in merito alla variante in esame.

Infatti, come meglio specificato nella descrizione delle scelte progettuali, nel corso delle lavorazioni per l'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A1 Firenze Sud - incisa, lotto 2B, nel tratto collinare posto più Sud della nuova galleria San Donato, in località Fornace di Troghi (comune di Rignano sull'Arno (FI), il monitoraggio geotecnico periodico ha registrato un significativo aumento della velocità di spostamento (mm/mese) contestualmente alle operazioni di sbancamento necessarie alla successiva realizzazione delle opere di sostegno previste dal progetto approvato. Tali evidenze sono state indicate con nota prot. n. ASPI/RM/2024/0001641/EU del 23/01/2024, trasmessa al Comitato di Controllo A1 e all'Autorità di Bacino dell'Appennino Settentrionale, per la condivisione dello studio geologico e geotecnico integrativo, comprensivo di ipotesi di progetto per la mitigazione delle condizioni di rischio legate al dissesto franoso sopra descritto, oggetto della presente verifica.

In data 14/03/2024 con prot. N°2825/2024 (si veda allegato 16_NOTA_ADB_2825-2024) l'Autorità di Bacino ha espresso parere positivo per l'intervento proposto con prescrizioni relative all'integrazione dell'attuale modalità di scambio dati e confronto tecnico nell'ambito dell'attività del Comitato di Controllo; contestualmente AdB ha informato in merito alla procedura di aggiornamento della mappa di pericolosità del PAI, al momento in corso.

Con riferimento al Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) introdotto dalla Direttiva comunitaria 2007/60/CE (cd. 'Direttiva Alluvioni') con la finalità di costruire un quadro omogeneo a livello distrettuale per la valutazione e la gestione dei rischi da fenomeni alluvionali, in base a quanto disposto dal D.Lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva 2007/60/CE, è stralcio del Piano di Bacino ed ha valore di piano sovraordinato rispetto alla pianificazione territoriale e urbanistica. Alla scala di intero distretto, il PGRA agisce in sinergia con i PAI vigenti.

Allo stato attuale (secondo ciclo di attuazione – fase 3) è stato approvato con i DPCM del 1° dicembre 2022 il primo aggiornamento dei Piani di Gestione del Rischio da Alluvione PGRA 2021-2027 dalla Conferenza Istituzionale Permanente delle Autorità di bacino distrettuali del distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale. Come previsto dalla Direttiva 2007/60/CE e dal D. Lgs. 49/2010, le mappe della pericolosità di alluvioni sono state aggiornate e pubblicate dalle Autorità di bacino distrettuali.

Nello specifico, l'area di intervento è esterna alle aree di pericolosità definite dal PGRA (si veda 13_CARTOG_TAB-8).

Archeologia

L'area in variante ricade nell'area soggetta ad assistenza archeologica denominata N.5 "Area di modifica morfologica del piano campagna" (Comune di Bagno a Ripoli pk 9+710 – 10+680), come da Accordo del 23/1/18 con MIC (ex MIBACT) - Soprintendenza Archeologica per le attività in corso d'opera a cura dell'Appaltatore.

5. Caratteristiche del progetto

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

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

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

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

La modifica progettuale prevede la realizzazione di una galleria artificiale eseguita con il metodo 'Milano' – top down, sfruttando come piedritto di monte i pali già realizzati e, per quello di valle, una nuova paratia di pali con diametro 2000 mm interasse 240 cm lunghezza 35 m. Per la copertura è prevista la realizzazione di un solettone in c.a. di spessore 200 cm. A completamento dell'intervento, sarà effettuato un rimodellamento morfologico dell'area al fine di 'appesantire' il piede del versante interessato dai movimenti gravitativi nonché per migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera. La galleria artificiale avrà una lunghezza, indicativamente di circa 210 m. La galleria artificiale interesserà un tratto della nuova carreggiata sud, in corrispondenza del quale il progetto approvato prevede una configurazione a mezza costa, con un muro di sottoscarpa lato monte. Il progetto approvato prevede inoltre un intervento di riprofilatura mediante sbancamento e sistemazione a verde del tratto intercluso fra la nuova carreggiata sud e le esistenti carreggiate che costituiranno la nuova direzione nord.

Il tratto oggetto di variante si inserisce in corrispondenza di un versante interessato da fenomeni franosi, già noti in sede di progettazione (Piano di Bacino dell'Arno, aree con pericolosità di frana P3 elevata). Per tale motivo è stato previsto un apposito monitoraggio geotecnico periodico di un tratto di versante di un centinaio di metri di lunghezza, posto a monte della prevista paratia multistratificata di controripa.



Figura 1 Monitoraggio geotecnico progetto approvato, localizzazione inclinometri

La modifica progettuale si è resa necessaria in quanto nel corso del 2023, a lavori avviati, durante il monitoraggio geotecnico, i due inclinometri hanno registrato un significativo aumento della velocità di spostamento (mm/mese) contestualmente alle operazioni di sbancamento necessarie alla successiva realizzazione delle opere di sostegno previste dal progetto. Si è pertanto provveduto a sospendere le lavorazioni.

I risultati del monitoraggio inclinometrico hanno permesso di individuare una superficie di deformazione ad una profondità maggiore rispetto alle possibili condizioni di instabilità prevedibili in sede di progettazione. Ciò ha reso necessario studiare possibili varianti progettuali, avendo constatato che la soluzione approvata (pali e ancoraggi) non fosse in grado di contrastare le spinte instabilizzanti.

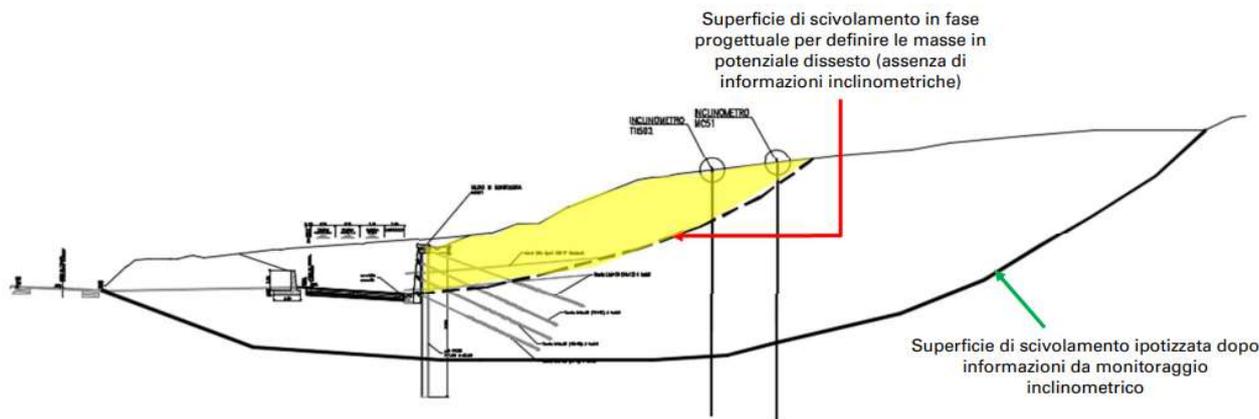


Figura 2 Superficie di scivolamento: progetto approvato e conoscenze successive

La progettazione prevede la realizzazione di una galleria artificiale di circa 210 m con un rimodellamento morfologico dell'area al fine di 'appesantire' il piede del versante interessato dai movimenti gravitativi nonché per migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera.

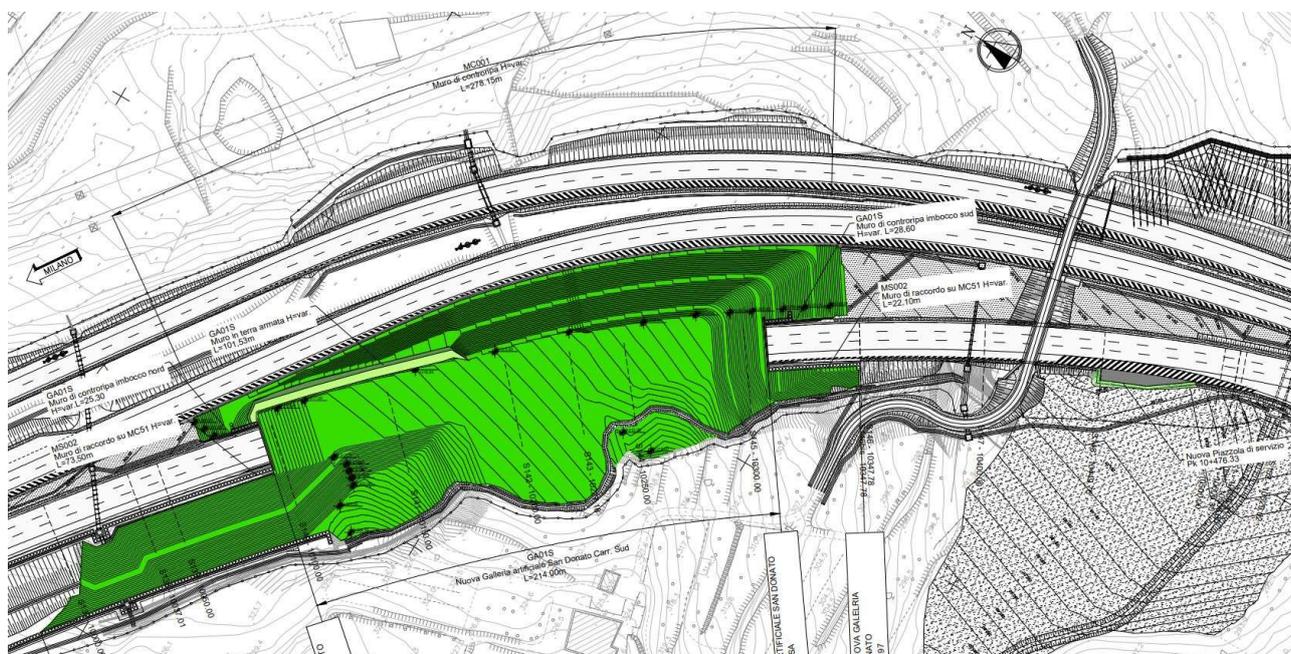


Figura 3 Planimetria di progetto



Figura 4 Profilo carreggiata sud

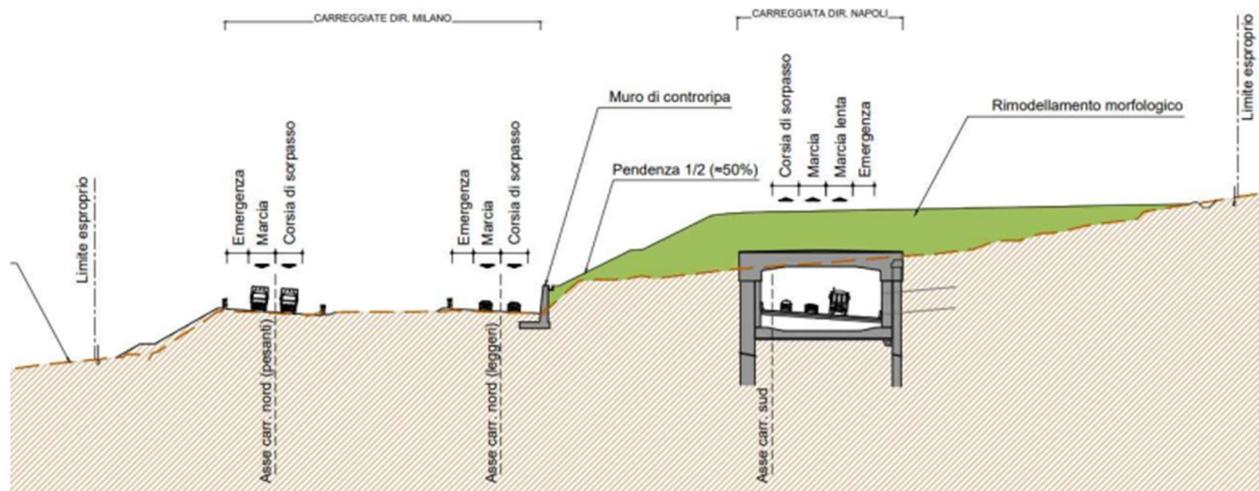
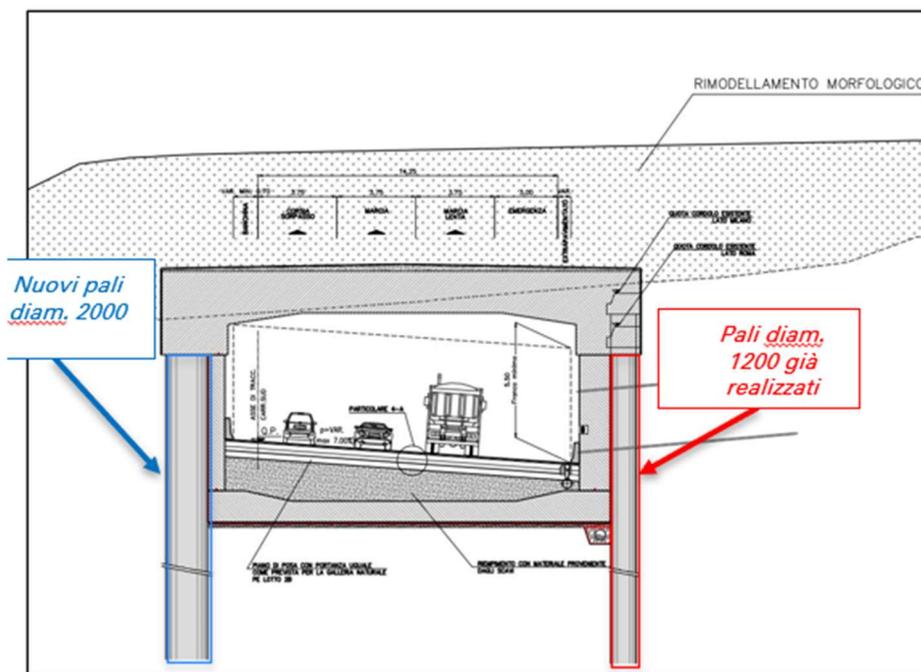


Figura 5 Sezione tipo in galleria artificiale

L'intervento prevede:

- Il mantenimento dei pali già posati (diam. 1200 mm)
- Creazione di una parete di pali di valle (diam. 2000 mm)
- Getto di una soletta di sommità
- Ricarica del terreno precedentemente scavato per ripristinare la geometria di carico del versante ante operam e determinare la presenza di un sovraccarico stabilizzante
- Scavo top-down della galleria artificiale.
- Realizzazione di una soletta di puntamento e della piattaforma autostradale.
- Il tratto coperto ha una lunghezza di circa 210 m.



L'intervento comprende inoltre la realizzazione di una nuova piazzola di servizio, posta alla Pk 10+500, nella quale sarà posizionato lo shelter funzionale agli impianti di galleria.

Dal punto di vista esecutivo l'intervento si realizzerà in n. 2 fasi:

- Fase 1: durante la quale si prevede la realizzazione dei nuovi pali del 2000, la realizzazione per conci del solettone superiore ed un ricoprimento di 1° fase con terreno del solettone superiore con effetto stabilizzante.
- Fase 2: durante la quale si prevede lo scavo top-down, la realizzazione per conci del puntone, il completamento degli elementi interni alla galleria (pavimentazioni, ecc.) ed il ricoprimento finale con rimodellamento morfologico del terreno.

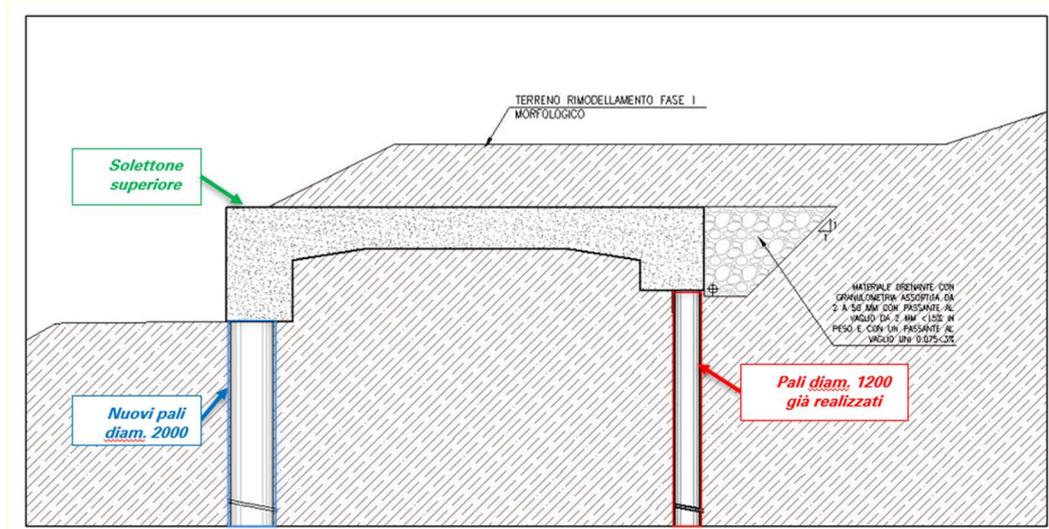


Figura 6 Schema intervento fase 1

Dal punto di vista della fase di cantiere, la modifica progettuale riguarda aree già interessate dalla cantierizzazione, salvo una piccola porzione di terreno (rif. allegato 14_CENSIMENTO VEG) la cui acquisizione sarà necessaria solo nelle fasi finali di sistemazione definitiva. Le lavorazioni che verranno svolte sono analoghe a quelle già previste nell'area, ovvero realizzazione di paratie di pali di grande diametro, in parte già realizzate nell'area, getto di opere in cemento armato, già presenti nell'area e infine attività di scavo e formazione di rilevati e riprofilature del terreno, tutte attività già previste nella configurazione approvata. Dal punto di vista della cantierizzazione non vengono introdotte nuove aree di cantiere fisso e l'accesso alle aree di lavoro avverrà dalle stesse viabilità già previste dal progetto approvato. All'interno delle aree di lavoro, analogamente a quanto avviene per le opere già approvate, le piste di cantiere e le aree operative permeabili saranno adattate e modificate in funzione delle varie fasi esecutive. Il sistema di piste consentirà di garantire, durante la realizzazione della galleria artificiale, l'accessibilità sui diversi fronti di lavoro e delle altre opere previste nel progetto approvato (galleria naturale san Donato, ecc.), senza generare ritardi sulle tempistiche realizzative dell'intero Lotto e quindi variazioni nel cronoprogramma.

Il progetto approvato prevede che la gestione delle terre e rocce di scavo avvenga ai sensi del DM 161/2012 secondo il Piano di Utilizzo approvato con Determina Direttoriale DVA-2013-11238 del 15 maggio 2013 successivo aggiornamento di cui al Decreto MATTM DEC-0000500_07.12.2021.

La variante progettuale non comporta modifiche sostanziali ai sensi dell'art. 08 del DM 161/2012, in quanto la modifica non comporta l'aumento del volume in banco superiore al 20%, bensì comporta una modesta riduzione dei volumi scavati e un aumento del riutilizzo nella stessa WBS di produzione. La modifica non inserisce un nuovo sito di destinazione in quanto l'opera in variante si inserisce nell'ambito del corpo stradale CS60 già previsto come sito di produzione e di destinazione finale. Non si inseriscono inoltre siti di deposito intermedio diversi da quelli già indicati nel Piano di Utilizzo e infine non sono previste tecnologie di scavo diverse da quelle approvate, in quanto la galleria artificiale verrà realizzata tramite scavo meccanizzato con escavatore.

Il volume degli scavi rimane sostanzialmente invariato rispetto al progetto approvato, a meno di una modesta riduzione degli stessi; la realizzazione di un numero maggiore di pali comporta un limitato aumento del materiale da conferire a smaltimento. Infine la nuova configurazione di progetto, che prevede il ricoprimento della galleria, comporta un aumento volume di riutilizzo nel medesimo sito. Dal punto di vista delle risorse necessarie utilizzate, la variante progettuale non comporta modifiche nella tipologia delle risorse, in quanto saranno realizzate opere in calcestruzzo armato già previste per la realizzazione dell'appalto e nello specifico nell'area interessata. Dal punto di vista quantitativo, le opere aggiuntive costituiscono una percentuale ridotta dell'intero progetto approvato e quindi non comportano una variazione significativa a livello di risorse necessarie per realizzarle. Anche per quanto riguarda la produzione di rifiuti, non si avranno variazioni nella tipologia di rifiuti prodotti nell'area, che si prevede essere prevalentemente riconducibili alle attività di costruzione e demolizione (principalmente CER 170504 e 170904), già previsti per l'intero progetto e per le lavorazioni nell'area in esame. Dal punto di vista delle emissioni e degli scarichi, la variante non comporta modifiche o aumenti in quanto si prevedono attività e lavorazioni già previste nel progetto approvato e nell'area interessata dalla modifica. Non sono infatti necessarie nuove aree di cantiere fisso che potrebbero variare la tipologia di emissioni o di scarico.

Con riferimento all'inserimento paesaggistico delle opere, l'intervento di messa in sicurezza dei movimenti franosi lungo il versante collinare del tratto autostradale descritto, diventa l'occasione per rinaturalizzare un tratto autostradale di oltre 200 m di infrastruttura, diversamente all'aperto nel progetto approvato.

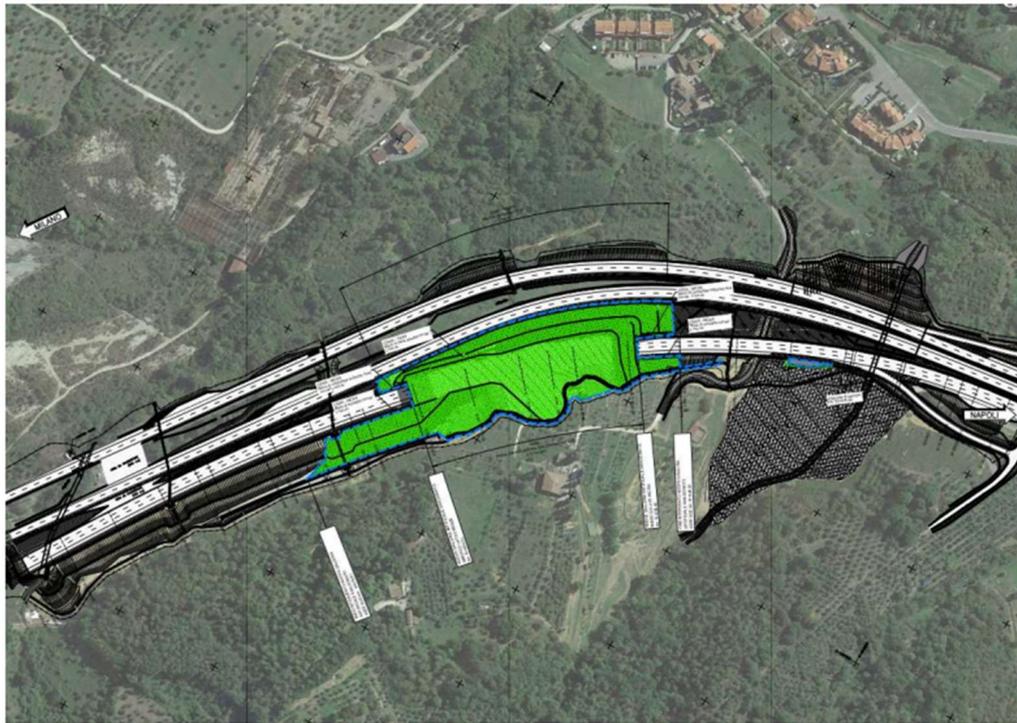


Figura 7 Planimetria di progetto su ortofoto

Sull'estradosso della galleria è necessario distribuire un consistente spessore di terra, fino a 5 m di altezza, per l'efficace stabilizzazione della frana (riferimento a Figura 4 e Figura 5).

La rinaturalizzazione del versante collinare, sopra e lungo il fianco della galleria artificiale, consente di ridurre sensibilmente lo spiccato dei muri di controripa in elevazione fuori terra bordo autostrada, con significativo beneficio in termini paesaggistici. Si ricorda infatti che il progetto autorizzato, prevedeva per lo stesso tratto un lungo muro controripa alto circa 7 m.

All'imbocco nord della galleria di progetto lo spessore del terreno si riduce gradualmente con una dolce e naturale pendenza dell'1/6, pari a circa il 17%, che ammette anche una efficace sistemazione arboreo-arbustiva.

Analogamente anche per l'imbocco sud della galleria lo spessore di terreno di 5 m sopra l'estradosso della galleria si riduce gradualmente con pendenza dell'1/3, pari a circa il 33%, anch'essa idonea ad accogliere una sistemazione arboreo-arbustiva.

Trasversalmente alla galleria, il terreno di ricoprimento segue, per quanto possibile, il profilo naturale del versante collinare originario, limitando le pendenze lungo il piedritto lato nuove carreggiate nord all'1/2, pari a scarpate con pendenza al 50% interrotte da banche sub orizzontali ogni 5 m di dislivello. Per un tratto di ricoprimento del fianco galleria, limitato a circa 90 m, è stato necessario prevedere delle terre armate rinverdite di altezza variabile, in ragione del progressivo avvicinamento dei tracciati delle future carreggiate in direzione nord e in direzione sud.

Le superfici verticali dei muri andatori agli imbocchi di galleria, nonché i muri di sostegno dell'abbancamento, saranno verniciati con grigio RAL 7044 a finitura opaca, mentre le sommità degli stessi saranno prive di velette di coronamento, in ottemperanza al parere prot. 17183 del 20-09-2018 della Soprintendenza per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato (parere di ottemperanza alle prescrizioni DECVIA n. B.12-B.14).

In corrispondenza degli imbocchi di galleria, per contenere il terreno di ricoprimento, si realizzerà un incremento progressivo dell'altezza del muro di 7 m lungo la nuova carreggiata sud, già previsto e autorizzato nel progetto di ampliamento alla terza corsia del tratto in oggetto.

La realizzazione delle opere a verde previste in corrispondenza del ricoprimento della galleria con rimodellamento morfologico, è prevista in due fasi:

- nel 1° anno idrosemina di rinverdimento finalizzata ad ostacolare l'erosione del suolo vegetale;
- nel 2°anno realizzazione delle sistemazioni consolidanti, con tappezzanti / arbustiva o arboreo / arbustiva, secondo quanto indicato nella planimetria delle opere a verde (riferimento allegato 12_OP_VERDE).

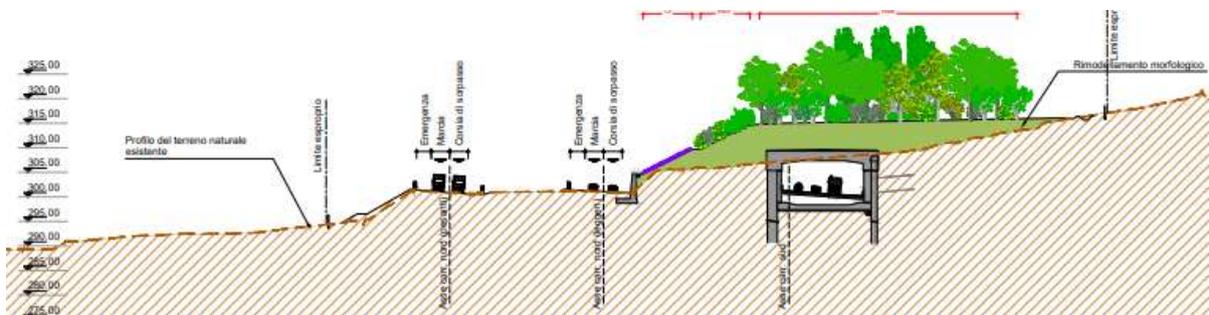


Figura 8 Sezione di progetto con opere a verde

Nei foto-inserimenti di seguito riportati è possibile osservare l'opera realizzata comprensiva del rimodellamento morfologico e delle opere a verde.



Figura 9 Foto inserimento 1 – vista dalla località Troghi sopra SP1, Via Fiorentina



Figura 10 Foto inserimento 2 – vista dalla piazzola di emergenza della carreggiata nord

Nei seguenti foto inserimenti è possibile invece osservare la differenza tra il progetto approvato e la variante proposta rispettivamente.



Figura 11 Foto inserimento 3 – vista aerea dalla località Troghi progetto approvato



Figura 12 Foto inserimento 4 vista aerea dalla località Troghi della galleria artificiale

Come già riportato, l'intervento qui proposto costituisce una variazione della tipologia costruttiva per un breve segmento del tracciato in carreggiata sud del più ampio "Intervento di ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze Sud – Incisa", tratto autostradale già approvato, mediante sostituzione, di un tratto in trincea all'aperto con una galleria artificiale. L'intervento è funzionale alla stabilizzazione del versante in cui si inserisce ed è quindi completato dalle opere di sistemazione superficiale del versante stesso. Pertanto, con riferimento alla fase di esercizio, non si configurano

variazioni nella funzionalità dell'opera e dell'infrastruttura in cui è inserita. Nello specifico, non comportando variazioni dei flussi di traffico, non si prevedono variazioni delle emissioni indotte dall'infrastruttura (inquinanti atmosferici e rumore).

Inoltre, la galleria artificiale rappresenta un elemento schermante del rumore, come risulta dal confronto riportato nella seguente figura nella quale si evidenzia un miglioramento del clima acustico atteso presso i 3 ricettori residenziali più prossimi (in verde) ed una sostanziale coerenza dei risultati per i ricettori presso i nuclei abitati di San Donato in collina e Troghi in territorio comunale di Rignano sull'Arno (in celeste).



■	Edifici con una riduzione del valore di emissione atteso in facciata superiore a -1 dBA rispetto al valore definito nello scenario di progetto
■	Edifici con valore atteso in facciata sostanzialmente coerente rispetto a quello definito nello scenario di progetto: ovvero con scostamento compreso tra -1 e +1 dBA
■	Edifici con un incremento del valore di emissione atteso in facciata superiore a +1 dBA rispetto al valore definito nello scenario di progetto

Figura 11 Scostamento impatti attesi ai ricettori – Ambito Nuova Galleria Artificiale (tratteggio rosso)

Con riferimento all'interferenza con aree boscate ed alberature l'area di intervento è soggetta a vincolo paesaggistico per legge agli effetti dell'art. 142 c. 1 lettera g) del Codice per la presenza del bosco per cui i territori coperti da foreste e da boschi (...). L'autorizzazione alla trasformazione del bosco è stata acquisita nell'ambito della CdS. In sede di elaborazione della presente variante è emersa quindi la necessità di integrare il censimento vegetazionale in relazione alle aree di occupazione aggiuntiva. Dalle risultanze è emerso che le piante censite e interferite con il nuovo assetto, ricadono in zone agricole, non boscate. Le piante interessate sono n. 7 esemplari arborei, di cui n. 5 esemplari di ulivo (*Olea europaea*). Le alberature rilevate non rientrano nella fattispecie dell'art. 55 del Reg. Forestale e pertanto non è necessaria ai sensi della predetta legge la relativa autorizzazione al taglio (da parte della Città Metropolitana/Provincia). Si evidenzia comunque il regime di tutela previsto dall'art. 107 del Piano Operativo, che vieta la riduzione delle alberature nelle aree ricomprese nei "Paesaggi agrari e pastorali di interesse storico" e dell'art. 63, comma 1, del Regolamento Edilizio Comunale, che prescrive la tutela e conservazione di tutte le alberature, nonché la loro sostituzione in caso di abbattimento. Al riguardo si rimanda al progetto delle opere a verde che prevede la piantumazione di essenze arboree e arbustive (riferimento allegato 12_OP_VERDE).

Si specifica, infine, che né il progetto infrastrutturale approvato, né la variante qui proposta sono soggetti alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015.

Valutazione Comparativa delle modifiche proposte rispetto al progetto approvato

La seguente tabella confronta, in modo sintetico, il progetto sottoposto a VIA con il progetto comprendente le soluzioni in variante proposte e sopra descritte, che si ricorda discendono da interventi di messa in sicurezza del movimento franoso lungo l'Autostrada A1. Si ricorda che le modifiche proposte non variano la strategia di localizzazione delle aree di cantiere prevista nel progetto approvato, i presidi ambientali e le misure gestionali, già esaminate in sede di VIA.

Elemento	Progetto VIA (DECVIA prot. 00011 del 21.01.2015)	Variante Proposta	Confronto
Tracciato carreggiata sud dalla pk 9+978 a pk 10+347	Tracciato in trincea, con muri di controripa, previsto rimodellamento morfologico tra le carreggiate esistenti e la nuova carreggiata Sud dell'Autostrada A1.	Inserimento di una nuova galleria artificiale per la messa in sicurezza del movimento franoso individuato durante l'ampliamento dell'Autostrada A1 e rimodellamento morfologico dell'area per 'appesantire' il piede del versante interessato dai movimenti gravitativi e di raccordo con il rimodellamento previsto dal progetto approvato in sede di VIA.	MIGLIORATIVO Si migliorano le condizioni di sicurezza dell'infrastruttura mediante stabilizzazione della frana. Si coglie inoltre l'occasione di rinaturalizzare il versante collinare consentendo di ridurre l'impatto dei muri di controripa in elevazione fuori terra, previsti nel progetto approvato, con benefici di carattere paesaggistico-percettivo.
Cantiere e viabilità di cantiere	Prevista l'area di cantiere relativa al cantiere di imbocco San Donato Sud e l'area AM07 per il rimodellamento morfologico lungo la carreggiata Sud.	Non saranno introdotte nuove aree di cantiere fisso e l'accesso alle aree di lavoro avverrà dalle stesse viabilità già previste dal progetto approvato.	INVARIATO
Espropri	Definiti in sede di progettazione comprendono l'impronta autostradale e le aree oggetto di rimodellamento morfologico.	La variante proposta prevede l'acquisizione di una piccola porzione di terreno, necessaria nelle fasi finali di sistemazione definitiva per il rimodellamento morfologico, pari a circa 1.554 mq. Si veda l'allegato 14_CENSIMENTO VEG)	VARIAZIONE NON SIGNIFICATIVA
Consumo di suolo	Corrispondente all'impronta autostradale.	Le aree di nuova acquisizione, di estensione limitata, sono funzionali al rimodellamento morfologico e verranno interessate da sistemazioni a verde. Anche la copertura della galleria sarà interessata dalla messa a dimora di esemplari arbustivi e arboreo/arbustivi.	MIGLIORATIVO Aumentano le superfici a verde

Paesaggio e ambiti naturalistici	Previsto rimodellamento morfologico lungo la carreggiata Sud dell'Autostrada A1 di inserimento paesaggistico.	Il progetto prevede il rimodellamento morfologico dell'area per 'appesantire' il piede del versante interessato dai movimenti gravitativi, raccordandosi con il rimodellamento previsto dal progetto approvato in sede di VIA a una quota superiore.	MIGLIORATIVO Elevazione fuori terra con benefici di carattere paesaggistico-percettivo.
Rumore	Lo Studio acustico presentato in sede di VIA non ha evidenziato necessità di interventi di mitigazione nel tratto considerato	La galleria artificiale è elemento schermante del rumore. Dall'approfondimento condotto è emersa una sostanziale coerenza dei risultati rispetto allo scenario di progetto approvato. Nel dettaglio il confronto presso i nuclei abitati di San Donato in collina e Troghi, riferito ai ricettori residenziali mostra un miglioramento superiore a 1dB per n. 3 recettori.	SOSTANZIALMENTE INVARIATO con un miglioramento > 1dB per n. 3 recettori
Opere a verde	Previste limitatamente al rimodellamento morfologico a tergo dei muri controripa.	Previste in corrispondenza del ricoprimento della galleria artificiale e di tutto il rimodellamento morfologico del versante, funzionali alla stabilizzazione dello stesso.	MIGLIORATIVO

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	<input checked="" type="checkbox"/> DEC VIA prot. 00011 del 21.01.2015
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Localizzazione dell'opera ex art. 81 DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 Legge 241/90 e DPR 383/94 <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input checked="" type="checkbox"/> CDS - Decreto di Intesa Stato-Regione di cui al provvedimento finale emesso dal Ministero delle Infrastrutture prot. 007949 del 06/09/2016 <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"/> Paesaggistica <input checked="" type="checkbox"/> Vincolo idrogeologico <input checked="" type="checkbox"/> Conferenza dei Servizi	<input checked="" type="checkbox"/> Comune di Rignano sull'Arno <input checked="" type="checkbox"/> Comune di Rignano sull'Arno <input checked="" type="checkbox"/> Comune di Rignano sull'Arno

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La modifica illustrata non ricade entro zone umide, riparie o foci dei fiumi. (si veda estratto mappa Geoscopio della Regione Toscana dell'elaborato 13_CARTOG_TAB-8)
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento in oggetto si trova a una distanza dalla costa maggiore di circa 90 km
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento non risulta collocata in zona montuosa. Come valutato in sede di VIA, l'area è soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 c.1 lett. g) del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. ovvero "i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento (...)". Si veda l'estratto dal SITAP nell'elaborato 13_CARTOG_TAB-8 Già acquisita autorizzazione paesaggistica in CdS da perfezionare con la modifica.

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

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

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade entro Riserve e parchi naturali, né all'interno di siti della Rete Natura 2000 e non ricade all'interno di aree classificate a parco di rilevanza nazionale o regionale. Si veda l'elaborato 9_AREE_NAT_PROTETTE
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nell'area è previsto un sito di monitoraggio ambientale per il controllo della componente atmosfera, nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale del più ampio progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1. Le misure di monitoraggio effettuate in fase ante operam e corso d'opera non hanno evidenziato criticità.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento in oggetto non attraversa zone a forte densità demografica. La nuova galleria artificiale ricadrà nell'area di fondovalle di Troghi e valico di San Donato, con insediamenti distribuiti lungo la viabilità principale di impianto storico e di tipo sparso. Infatti, le località più prossime e popolate sono San Donato in Collina (circa 450) abitanti e Troghi (circa 780 abitanti).
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Come richiamato al punto 3 e alle valutazioni in sede di VIA, l'area di intervento è soggetta a vincolo paesaggistico per decreto agli effetti del D.lgs. 42/ 2004 (GU n° 182 del 21-07-1967 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una fascia di territorio laterale dell'autostrada, che include il territorio comunale di Rignano sull'Arno e per legge agli effetti dell'art. 142 c. 1 lettera g) del Codice per la presenza del bosco per cui i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dagli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018). Si veda l'elaborato 13_CARTOG_TAB-8. Già acquisita autorizzazione paesaggistica in CdS da perfezionare con la modifica.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intero territorio Toscano è caratterizzato dalla presenza di produzioni agricole dell'Olio extravergine d'oliva Toscano IGP. Si veda l'estratto dal GEOSCOPIO – Regione Toscana nell'elaborato 13_CARTOG_TAB-8
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento non ricade, neppure parzialmente, all'interno di aree classificate come siti contaminati. Si segnala comunque la presenza dell'Area ex Montecchi in Via vecchia di San Donato, Località Troghi, situata a circa 220 m dalla nuova galleria artificiale. Si veda l'elaborato 13_CARTOG_TAB-8
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Come valutato in sede di VIA l'intervento ricade aree sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. 3267/23 e in parte in ree sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi della Legge Regionale Forestale - L.R. 39/2000. Si veda l'elaborato 4_PS_VINCOLI_SOVRACORDINATI. Già acquisita autorizzazione in CdS da perfezionare con la modifica.
11. 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 il Piano di Assetto Idrogeologico - PAI frane nel bacino dell'Arno (rif. Piano di Bacino regionali, anno 2023) l'intervento ricade in aree con media propensione al dissesto e con pericolosità di frana elevata. Si veda l'elaborato 10_PAIFRANE_ARNO L'area di intervento è invece esterna alle aree di pericolosità definite dal PGRA. Si veda l'estratto mappa della pericolosità da alluvione fluviale e costiera, dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale, si veda l'elaborato 13_CARTOG_TAB-8. Già acquisito parere positivo dell'Autorità di Bacino sulla modifica in oggetto.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	3	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento ricade nel Comune di Rignano sull'Arno (Classe sismica 3, bassa pericolosità, si veda l'elaborato 13_CARTOG_TAB-8

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

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La galleria artificiale oggetto della presente verifica si è resa necessaria per la messa in sicurezza di un movimento franoso lungo l'Autostrada A1, pertanto l'intervento, ricade all'interno della fascia di rispetto autostradale.</p> <p>Con richiamo all'elaborato del Piano Strutturale" Altri vincoli e limitazioni ex lege" l'area ricade in parte nella fascia di rispetto ferroviario relativamente alla tratta in sotterraneo dell'alta velocità Milano-Napoli. Si veda l'elaborato 6_PS_VINCOLI EX_LEGE.</p>

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>	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Rispetto al progetto approvato, le modifiche in oggetto prevedono l'inserimento di una nuova galleria artificiale per la messa in sicurezza di un movimento franoso individuato durante la realizzazione dell'Autostrada A1 e il rimodellamento morfologico dell'area per 'appesantire' il piede del versante interessato dai movimenti gravitativi, raccordandosi con il rimodellamento previsto dal progetto approvato in sede di VIA. Rispetto al progetto approvato la destinazione d'uso dell'area rimane invariata ricadendo in area di pertinenza autostradale, in una configurazione a mezza costa.</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica progettuale non comporta l'acquisizione di aree aggiuntive, salvo una piccola porzione di limitata estensione, per la sistemazione finale. Si veda l'elaborato 14_CENSIMENTO VEG). Non viene modificata la cantierizzazione, né la tipologia di lavorazioni necessarie alla realizzazione dell'opera e di conseguenza non ci si attendono ulteriori impatti in fase di costruzione, rispetto a quelli già valutati. Dal punto di vista della sistemazione finale, si migliorano le condizioni di sicurezza per la stabilizzazione della frana e, nel contempo, si coglie l'occasione di rinaturalizzare il versante collinare consentendo di ridurre l'impatto dei muri di controripa in elevazione fuori terra con benefici di carattere paesaggistico -percettivo.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto non prevede l'utilizzo di risorse naturali con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili. I soli aspetti che determinano l'utilizzo di risorse naturali sono quelli riguardanti la fase di costruzione e concernono le materie prime da costruzione.</p>		<p><i>Perché:</i> Il fabbisogno di materie prime (inerti per calcestruzzi, acciai, etc.) può ritenersi sostanzialmente invariato se rapportato al progetto complessivo valutato in sede di VIA. Si escludono effetti ambientali legati a tale aspetto.</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<p><i>Descrizione:</i> La tipologia di opera non prevede l'utilizzo né la produzione di sostanze nocive per la salute e l'ambiente. In fase di cantiere non è prevista movimentazione né stoccaggio di materiali inquinanti /pericolosi. Le uniche sostanze potenzialmente inquinanti sono rappresentate dai liquidi carburanti e lubrificanti utilizzati nei mezzi di cantiere.</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali non comportano variazioni rispetto a quanto precedentemente autorizzato. La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali debbano essere gestite sostanze o materiali nocivi. Saranno inoltre adottati tutti gli accorgimenti e le buone pratiche necessari a evitare sversamenti accidentali dei liquidi potenzialmente inquinanti utilizzati nei macchinari di cantiere, come descritto nel SIA e già previsto dal Capitolato Ambientale redatto per l'intero progetto approvato.</p>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i> La fase di costruzione dell'opera comporterà la produzione di rifiuti provenienti dall'attività di demolizione e costruzione, quali principalmente perforazione e scapitozzatura dei pali e adeguamento degli esistenti, come già previsto dal progetto approvato. La modifica proposta non comporta variazioni significative in termini quantitativi rispetto a quanto già previsto.</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica progettuale non introduce processi costruttivi che portano alla produzione di rifiuti diversi da quelli previsti dal progetto approvato, riconducibili alle attività di costruzione e demolizione. La gestione dei rifiuti in fase di costruzione avverrà nel rispetto della normativa vigente, delle prescrizioni VIA e di quanto indicato dal Capitolato</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?	
	In fase di esercizio i rifiuti previsti sono collegati alla fase di manutenzione e utilizzo dell'infrastruttura autostradale e non subiscono variazioni relativamente alla modifica in oggetto.		Ambientale redatto per il progetto approvato, che contiene un insieme di accorgimenti e disposizioni aggiuntive finalizzate alla tutela ambientale.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le emissioni inquinanti generate in fase di esercizio, sono state valutate nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1. Le emissioni prodotte in fase di costruzione sono sostanzialmente rappresentate da emissioni polverulente, generate nel corso della fase di realizzazione e dall'insieme delle attività che comportano la movimentazione delle terre.</p>		<p><i>Perché:</i> Considerata la natura della variante proposta, la quale non modifica funzionalmente la tratta, non si prevedono variazioni nelle emissioni di inquinanti veicolari in fase di esercizio. Con riferimento alla fase di costruzione si confermano le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti, compresi quelli connessi alle emissioni polverulente; tali misure sono impartite all'impresa esecutrice, tramite uno specifico Capitolato Ambientale. Si conferma l'impostazione delle misure gestionali e degli interventi previsti al fine del contenimento degli impatti in fase di costruzione, anche per le modifiche introdotte. L'area di intervento rientra, inoltre, nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale del più ampio progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1 presidiato dal Comitato di Controllo A1, finalizzato a verificare eventuali impatti sui ricettori.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Sono previste emissioni acustiche per la fase di cantiere legate all'attività di</p>		<p><i>Perché:</i> Gli impatti in fase di cantiere legati alle emissioni acustiche dei mezzi</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>macchinari e mezzi impiegati nelle varie lavorazioni.</p> <p>Le emissioni acustiche in fase di esercizio risultano invariate in quanto non si ha variazione dei flussi di traffico, in ogni caso la galleria artificiale è elemento schermante del rumore.</p> <p>Le emissioni luminose sono legate alla necessità di illuminazione dei tratti stradali, realizzata in termini di sicurezza della circolazione.</p> <p>Il progetto in fase di esercizio non genererà emissioni termiche né radiazioni elettromagnetiche.</p>		<p>impiegati per la costruzione delle nuove opere saranno di entità e durata limitate, reversibili e mitigabili con azioni dirette sui mezzi e sui macchinari utilizzati. Inoltre gli impatti sono analoghi a quelli già valutati per il progetto approvato. Le lavorazioni saranno gestite nel rispetto di quanto previsto dal DEC VIA e dal Capitolato Ambientale che definisce specifiche modalità operative finalizzate alla mitigazione degli impatti acustici e vibrazionali in fase di cantiere. L'area di intervento rientra, inoltre, nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale del più ampio progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1, finalizzato a verificare eventuali impatti sui ricettori e presidiato dal Comitato di Controllo A1..</p> <p>Con riferimento alla fase di esercizio dall'approfondimento condotto è emersa una sostanziale coerenza dei risultati rispetto allo scenario di progetto ed il miglioramento per 3 ricettori residenziali.</p> <p>Per quanto riguarda gli altri impatti in fase di esercizio, la modifica inserita non comporta variazioni rispetto a quanto già approvato.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: I rischi di contaminazione del terreno o delle acque, superficiali e/o sotterranee,</p>		<p>Perché: Le modifiche progettuali non comportano alcun potenziale nuovo impatto sul</p>	

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>	
	<p>potenzialmente generati dall'opera in progetto, sono da ricondurre alla sola fase di realizzazione. La causa primaria di modifica delle caratteristiche qualitative delle acque e dei suoli è riconducibile alla dispersione di eventuali sostanze inquinanti riconducibili a olio motore/carburante utilizzato nei mezzi di lavoro, che potrebbero essere accidentalmente sversate sul suolo e/o veicolate dalle acque meteoriche di dilavamento delle aree pavimentate dei cantieri. Tale impatto è già stato valutato nell'ambito della procedura di Impatto Ambientale del progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1.</p> <p>Con riferimento alla fase di esercizio, al fine di evitare il determinarsi di detto rischio il progetto sottoposto a VIA prevede un sistema di drenaggio chiuso con presidi finalizzati al trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia.</p>	<p>sistema di protezione del suolo/sistema idrico rispetto a quanto stimato per il progetto autorizzato. Le attività di costruzione saranno gestite adottando tutti gli accorgimenti finalizzati alla tutela delle acque sotterranee e superficiali, come indicato nel Capitolato Ambientale. L'area di intervento rientra, inoltre, nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale del più ampio progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1 presidiato dal Comitato di Controllo A1.</p>	
<p>8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</p>	<p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali possano determinarsi rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana e l'ambiente. In ogni caso saranno messi in atto tutti gli accorgimenti,</p>	<p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> La corretta impostazione e gestione delle operazioni di cantiere e delle diverse fasi di lavorazione possono minimizzare, fino ad annullarlo pressoché completamente, il rischio di incidenti. L'applicazione di tecniche progettuali collaudate favorisce inoltre</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?	
	previsionali e gestionali, previsti per legge.		la durata e la sicurezza delle opere in fase di esercizio.	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento in esame, in analogia al progetto approvato, interessa aree classificate a bosco (Art. 142 lettera g del D.Lgs. 42/2004, e ricade in aree vincolate per decreto agli effetti del D.lgs. 42/ 2004 (GU n° 182 del 21-07-1967 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una fascia di territorio laterale dell'autostrada, che include il territorio comunale di Rignano sull'Arno, per i quali si rende necessaria l'autorizzazione paesaggistica. Non si segnala la presenza di ulteriori elementi tutelati o di valore ecologico nelle immediate vicinanze dell'intervento.		<i>Perché:</i> Con riferimento all'inserimento paesaggistico delle opere, l'intervento di messa in sicurezza dei movimenti franosi lungo il versante collinare del tratto autostradale descritto, diventa l'occasione per rinaturalizzare un tratto autostradale di oltre 200 m di infrastruttura, diversamente all'aperto. La variante proposta permette, tramite la messa a dimora di specie arboree ed arbustive sulla copertura, di rinaturalizzare tale tratto.	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di intervento o in aree limitrofe non si rileva la presenza di zone sensibili dal punto di vista ecologico.		<i>Perché:</i> Le modifiche proposte non comportano effetti aggiuntivi rispetto a quanto già valutato nell'ambito del progetto approvato in sede di VIA.	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area sono presenti rii secondari, non facenti parte del reticolo idrografico regionale ai sensi del RD 523/1904. Gli stessi sono interessati dall'autostrada esistente e dal progetto approvato, nel quale erano		<i>Perché:</i> I corsi d'acqua secondari interessati dalla variante erano già interessati da interventi di prolungamento di opere idrauliche esistenti e necessarie alla risoluzione delle interferenze idrografiche con l'autostrada	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<p>pertanto previsti gli interventi di risoluzione delle interferenze idrografiche. Con riferimento alle acque sotterranee il progetto approvato prevede la realizzazione di dreni sub orizzontali, la cui raccolta era prevista lungo la piattaforma autostradale. Tali dreni sono confermati nella variante proposta, con la sola differenza che per gli stessi deve essere previsto anche un sistema di collettamento per il convogliamento delle acque nel medesimo recapito finale.</p>		<p>A1 esistente e con il progetto di ampliamento approvato. La modifica introdotta non comporta variazioni significative sui corsi d'acqua secondari. Anche con riferimento al regime delle acque sotterranee la variante proposta non introduce variazioni rispetto a quanto già valutato nel progetto 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><i>Descrizione:</i> La variante proposta si innesta su parte del tracciato autostradale dell'A1, tratto Firenze Sud-Incisa, in corrispondenza della carreggiata Sud.</p>		<p><i>Perché:</i> Sì conferma quanto analizzato in sede di VIA.</p>	
<p>13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'intervento è situato in località Piscinale nel Comune di Rignano sull'Arno. I maggiori punti di intervisibilità sono rappresentati dal territorio collinare di San Donato in Collina, l'affaccio lungo Via Vecchia Aretina a margine dell'area dismessa dell'ex fornace Montecchi e la località Poggio a Grilli posizionata al di sopra di essa e infine la località Troghi in posizione opposta alla variante in esame.</p>		<p><i>Perché:</i> Dal momento che la realizzazione dell'intervento avverrà nel sedime del cantiere esistente localizzato lungo la carreggiata Sud dell'A1, si ritiene ragionevole affermare che non vi siano variazioni significative rispetto a quanto già analizzato nel SIA. L'inserimento di opere a verde sulla copertura della galleria artificiale migliorerà l'inserimento ambientale dell'opera.</p>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> Come valutato in sede di VIA il consumo di suolo si verifica prevalentemente in corrispondenza del sedime della nuova infrastruttura stradale il cui progetto è stato approvato in detta procedura di VIA		<i>Perché:</i> Non si prevede una variazione significativa in termini di perdita di suolo non antropizzato in quanto le aree di nuova acquisizione sono di estensione limitata e funzionali al rimodellamento morfologico, quindi interessate da sistemazioni a verde. Inoltre, anche la copertura della galleria sarà interessata dalla messa a dimora di esemplari arbustivi e arboreo/arbustivi.	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La tratta oggetto di variante non interessa direttamente zone densamente abitate o antropizzate, ma risulta inserita in un contesto caratterizzato dalla presenza di edificazioni sparse.		<i>Perché:</i> Le modifiche in progetto non comportano impatti negativi aggiuntivi rispetto alla situazione valutata in sede di VIA. L'adozione di opportune misure di mitigazione in fase di esecuzione dei lavori (quali ad es. bagnature, teli antipolvere, ed eventualmente barriere antirumore), già previste in sede di VIA, consentirà di garantire un elevato livello di	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
			sicurezza alla popolazione residente nelle immediate vicinanze dell'intervento.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti ricettori sensibili, all'interno delle fasce di pertinenza acustica considerate.		<i>Perché:</i> Le modifiche proposte non interessano ricettori sensibili, confermando quanto analizzato in sede di VIA.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di intervento non sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità. Il progetto approvato interessa un'area classificata a bosco, per la quale si è reso necessario procedere all'autorizzazione paesaggistica.		<i>Perché:</i> Le modifiche introdotte con la variante hanno reso necessario eseguire il censimento vegetazionale sulle aree di occupazione aggiuntiva. Dal censimento eseguito è emerso che le piante censite e interferite con il nuovo assetto di cantiere, per tipologia di alberature, ricadono in zone agricole, non boscate. Le piante interessate sono n. 7 esemplari arborei, di cui n. 5 esemplari di ulivo (<i>Olea europaea</i>).	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area è previsto un sito di monitoraggio ambientale per il controllo della componente atmosfera. Le misure di monitoraggio effettuate in fase ante operam e corso d'opera non hanno evidenziato criticità.		<i>Perché:</i> E' comunque previsto il mantenimento del sito di monitoraggio per tutta la durata del corso d'opera. L'area di intervento rientra, inoltre, nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale del più ampio progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A1 presidiato dal Comitato di Controllo A1	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<p><i>Descrizione:</i> Dal punto di vista geomorfologico l'area di Piscinale in località Fornace di Troghi retrostante l'infrastruttura autostradale è caratterizzata da pendii poco acclivi, sui quali le cartografie di settore identificano alcuni corpi di frana di medio-piccole dimensioni, disposti anche su pendenze molto deboli. Tuttavia, i successivi studi di dettaglio e il posizionamento di due inclinometri in fase ante opera monitoraggio strumentale hanno rilevato dei movimenti franosi in profondità del versante che hanno reso necessaria la presente variante proposta.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto ha l'obiettivo principale di prevedere la messa in sicurezza del movimento franoso mediante della galleria artificiale e degli interventi di rimodellamento morfologico descritti al punto 5 della presente Lista.</p>	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'intervento proposto sarà eseguito nell'ambito dei lavori già autorizzati e previsti per l'ampliamento della sede autostradale dell'A1 e non sono noti altri progetti/attività esistenti o approvati tali da determinare effetti cumulativi.</p>		<p><i>Perché:</i> La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni, né in fase di cantiere né in fase di esercizio, rispetto alle valutazioni già effettuate in sede di VIA. Il sistema di piste già assentito consentirà di garantire, durante la realizzazione della galleria artificiale, l'accessibilità sui diversi fronti di lavoro e delle altre opere previste nel progetto approvato (galleria naturale san Donato, ecc.), senza generare ritardi sulle tempistiche realizzative dell'intero Lotto.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato nel centro Italia a notevole distanza dal confine e dai territori stranieri più prossimi.		<i>Perché:</i> Considerata la distanza del progetto dal confine di stato e la natura degli impatti potenziali indotti, fortemente localizzati e temporanei, non si ritiene che gli stessi siano suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera.	

10. Allegati

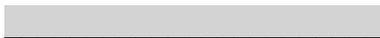
Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale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

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

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Corografia generale intervento	1:5.000	1_COROGRAFIA
2	Planimetria di progetto, prospetto e profilo longitudinale	1:500 varie	2_PLAN_PROG
3	Planimetria di confronto: Planimetria SIA, Planimetria di progetto	1:500 varie	3_PLAN_CONFRONTO
4	estratto Piano Strutturale Rignano sull'Arno - Carta dei Vincoli sovra ordinati	1:10.000	4_PS_VINCOLI_SOVRAORDINATI
5	estratto Piano Strutturale Rignano sull'Arno - Quadro conoscitivo beni culturali, paesaggistici e ambientali di cui al d.lgs 42/2004	1:10.000	5_PS_BENI CULTURALI E PAES
6	estratto Piano Strutturale Rignano sull'Arno - Quadro conoscitivo – "Altri Vincoli e/o limitazioni "ex lege"	1:10.000	6_PS_VINCOLI_EX_LEGE

7	estratto Piano Strutturale Rignano sull'Arno - Sistema funzionale infrastrutturale	1:10.000	7_PS_SISTEMA FUNZ_AMB
8	Estratto Piano Operativo disciplina dei suoli e degli insediamenti - territorio urbanizzato e rurale	1:10.000	8_PO_DISC_SUOLI
9	estratto Aree naturali e protette, e Rete Natura 2000	1: 100.000	9_AREE_NAT_PROTETTE
10	estratto PAI frane nel bacino dell'Arno	1:10.000	10_PAI_FRANE_ARNO
11	estratto dell'uso del suolo	1:10.000	11_USO DEL SUOLO
12	Planimetria e sezioni trasversali caratteristiche	varie	12_OP_VERDE
13	Cartografia di supporto alla Tabella 8	varie	13_CARTOG_TAB-8
14	planimetria Censimento vegetazionale su progetto	1:200	14_CENSIMENTO VEG.
15	Planivolumetrico su ortofoto	1:2.000	15_PLAN_ORTOFOTO
16	Nota prot. N°2825/2024 di riscontro dell'Autorità di Bacino	-	16_NOTA_ADB_2825-2024

II/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.