

AUTOSTRADA (A1) : MILANO – NAPOLI

AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA
BARBERINO DI MUGELLO – INCISA VALDARNO

TRATTO : FIRENZE SUD – INCISA VALDARNO

LOTTO "1"

PROGETTO DEFINITIVO

A1 – AREA DI SERVIZIO CHIANTI

DOCUMENTAZIONE GENERALE

Lista di controllo per la valutazione preliminare

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

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

**IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE**

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

IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Orlando Mazza
Ord. Ingg. Pavia N. 1496
PROGETTAZIONE NUOVE OPERE AUTOSTRADALI

CODICE IDENTIFICATIVO

RIFERIMENTO PROGETTO				RIFERIMENTO DIRETTORIO						RIFERIMENTO ELABORATO				Ordinatore:														
Codice	Commissa	Lotto, Sub- Cod. Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	WBS tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA		Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	---														
1	19985	LLO1	P	D	A	S	G	E	N	0	0	0	0	0	0	0	0	R	G	E	N	9	0	0	2	-	0	SCALA: -

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

VISTO DEL COMMITTENTE

autostrade // per l'italia

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
Ing. Alberto Baldeschi

VISTO DEL CONCEDENTE



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

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

1. Titolo del progetto
AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI, AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA BARBERINO DI MUGELLO . INCISA VALDARNO, TRATTO: FIRENZE SUD . INCISA VALDARNO, LOTTO 1, AREA DI SERVIZIO CHIANTI, MODIFICA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO

2. Tipologia progettuale	
Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera	Denominazione della tipologia progettuale
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 18	Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato (Allegato II), ove la modifica o l'estensione di per sè sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale
<p>Nel seguito vengono descritte le finalità e le motivazioni della proposta di modifica del progetto dei piazzali e delle sistemazioni dell'Area di Servizio Chianti (nel seguito AdS Chianti), posta lungo l'autostrada A1, al km 305+600 circa in Comune di Bagno a Ripoli (FI).</p> <p>L'intervento proposto costituisce una revisione rispetto alla versione approvata in sede di Valutazione di Impatto Ambientale e di Conferenza dei Servizi nell'ambito del più generale progetto di ampliamento alla terza corsia dell'A1 nel tratto compreso tra Firenze Sud ed Incisa.</p> <p>Il Progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale dell'opera ha ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale, di cui al DEC VIA n° 1717 del 17/12/2008.</p> <p>Successivamente, in sede di Conferenza dei Servizi, l'iter approvativo delle tratte iniziale (dal km 300 al km 306) e finale (dal km 313 al km 318) denominate "tratte esterne", è stato separato da quello relativo alla tratta centrale (dal km 306 al km 313 e comprendente la galleria San Donato).</p> <p>Per quanto riguarda la tratta iniziale (entro cui si collocano le modifiche progettuali in oggetto) e finale, è stata raggiunta l'intesa Stato - Regione Toscana di cui al provvedimento finale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 7316 del 08/08/2011, a seguito della chiusura della Conferenza dei Servizi approvativa del Progetto definitivo avvenuta in data 31/05/2011, e successivamente la Dichiarazione di Pubblica Utilità emessa con provvedimento ANAS prot. CDG-0068105-P del 14/05/2012.</p> <p>Il Progetto Esecutivo della tratta iniziale dell'intero intervento Firenze Sud . Incisa è stato sviluppato solo per la parte relativa all'ampliamento autostradale, al fine di ottenere l'approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e quindi procedere con l'appalto dei lavori, mentre è stato stralciato l'intervento relativo all'adeguamento dei piazzali dell'AdS, il quale comunque - per quanto detto sopra - ha ottenuto la dichiarazione di Pubblica Utilità.</p> <p>In considerazione del mutato scenario macroeconomico avvenuto dal periodo 2008-2012 in poi, con conseguenti impatti sulle abitudini e propensioni al consumo della clientela, si è ritenuto opportuno, tenendo anche conto del processo di ristrutturazione/razionalizzazione della rete delle Aree di Servizio (Atto di Indirizzo del 31.1.2015 e Decreto Interministeriale MIT/MISE del 7.8.2015), rivisitare il progetto originario, proponendone uno maggiormente rispondente alle reali e mutate esigenze dell'utenza.</p> <p>Il progetto di modifica risulta coerente con il citato Atto di Indirizzo anche per l'obiettivo di migliorare il livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti all'utenza autostradale nelle Aree di servizio.</p> <p>Partendo da tale assunto la modifica progettuale si è orientata prioritariamente alla limitazione del consumo di suolo, contenendo l'occupazione di aree non antropizzate e le interferenze con le preesistenze prospicienti le aree di servizio esistenti.</p> <p>L'aumento della superficie utile risulta pertanto più contenuta rispetto al Progetto Definitivo approvato, e comunque tale da garantire comunque un miglioramento della ricettività in termini di razionalizzazione degli spazi disponibili ed aumento degli stalli disponibili, sia per i veicoli leggeri che per quelli pesanti.</p> <p>Inoltre la soluzione progettuale alternativa è geometricamente e funzionalmente definita in funzione dell'adeguata progettazione delle viabilità di emergenza che danno continuità alla corsia di emergenza</p>

lungo i piazzali dell'AdS Chianti.

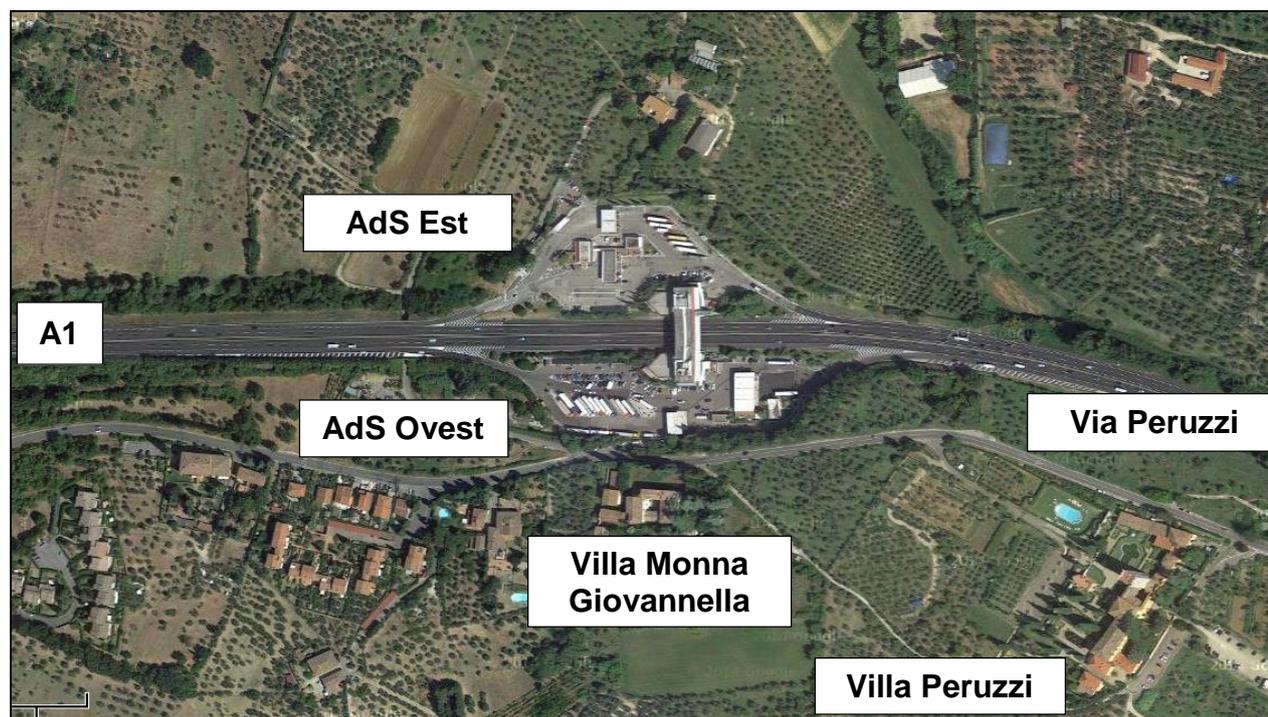
Su tale argomento Autostrade per l'Italia ha richiesto il rilascio della Validazione Tecnica al Ministero delle Infrastrutture che ha espresso parere favorevole con nota n. 14197 del 05/06/2019.

Lo sviluppo progettuale della soluzione alternativa ha tenuto altresì conto delle prescrizioni contenute nel DEC VIA n° 1717 del 17/12/2008 specificamente riferite all'adeguamento delle Aree di Servizio.

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)

Le AdS Chianti sono collocate al km 305+600 dell'Autostrada del Sole, in Comune di Bagno a Ripoli (FI), in prossimità dell'abitato della frazione Antella, posta a sud-ovest e dell'abitato di Osteria Nuova a Nord - Est.



Stralcio su ortofotocarta dell'area di intervento

A scala vasta l'ambito territoriale interessato è quello delle ultime frazioni urbane della conurbazione fiorentina, poste lungo i tracciati delle antiche strade di collegamento con la valle dell'Arno tramite il Colle di S. Donato.

A scala locale l'area delle AdS non è limitrofa a corsi d'acqua, né ad aree protette (ai sensi della LN 394/91) e aree Natura 2000.

Gli interventi in oggetto ricadono in un ambito classificato come Aree a prevalente funzione agricola.

La destinazione d'uso finale delle aree di intervento, già modificata dagli esiti della Conferenza dei Servizi del 2001, è aree di pertinenza autostradale.

L'AdS Chianti (Ovest) ricade, inoltre, nelle immediate vicinanze del complesso di Villa Monna Giovannella, classificato dagli strumenti urbanistici come Complesso storico-culturale di rilevanza territoriale.

Lungo via Peruzzi, viabilità locale che separa il margine sud dell'AdS Chianti Ovest, da Villa Monna Giovannella, si segnala la presenza anche di un'area di insediamenti esistenti a prevalente carattere residenziale e dell'insediamento denominato Villa Peruzzi (non oggetto di vincoli).

L'AdS Chianti ricade nell'area tutelata paesaggisticamente ex art. 136 del DLgs 42/2004: Zona ai lati dell'autostrada del Sole nei comuni di Barberino di Mugello, Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Firenze, Bagno a Ripoli, Scandicci, Rignano sull'Arno, Reggello, Impruneta, Incisa in Val d'Arno, Figline Valdarno ex DM 23 giugno 1967.

Alla scala dell'intervento si evidenzia che l'edificio principale dell'AdS è un edificio a ponte posto a cavallo

della sede autostradale, ed accessibile da tutti e due i piazzali, risalente all'epoca della costruzione dell'1 esistente. Su ognuno dei due piazzali sono presenti alcuni altri edifici, sia le pensiline per i mezzi leggeri e per i mezzi pesanti, oltre a due edifici non destinati a magazzino/officina.

L'AdS si colloca in un tratto dell'autostrada caratterizzata da una significativa pendenza longitudinale, pari a circa il 3,50%, lungo la salita che porta al valico ed alla galleria di San Donato. I piazzali esistenti sono invece caratterizzati da una pendenza longitudinale minore, pari a circa 1,50%, aspetto tale da creare un dislivello non trascurabile tra i piazzali e la sede autostradale nella parte in direzione Incisa, mentre sull'altro lato - direzione Firenze - i piazzali e la sede autostradale si trovano sostanzialmente a raso.

Il dislivello generato dalle diverse pendenze di autostrada e piazzali condiziona la pendenza longitudinale delle rampe lato sud (sia quella in entrata in autostrada in direzione Incisa che quella in uscita verso il piazzale Est provenendo da Incisa), che arriva ad avere valori vicini al 5%, e che comporta alcune problematiche sul traffico autostradale specie per la rampa in uscita posta in discesa.

Il territorio entro cui si colloca l'AdS è collinare, con dislivelli significativi lungo l'intero perimetro dei piazzali Est ed Ovest. La parte posta in direzione Firenze si trova ad essere sostanzialmente a raso rispetto al pavimentato, mentre il resto del perimetro del piazzale si trova ad essere ad una quota inferiore rispetto al terreno circostante.

Il piazzale Ovest, di dimensioni ridotte, è contornato per la maggior parte del perimetro da opere di controripa di altezza anche significativa (fino a quattro metri di altezza), mentre il piazzale Est benché anch'esso di quota inferiore rispetto al terreno circostante è caratterizzato dalla presenza di trincee lungo il perimetro.



AdS Chianti Ovest . Stato di fatto su ortofotocarta

In adiacenza al piazzale Ovest, in direzione Firenze, è presente un parcheggio destinato al personale in servizio presso l'AdS.

A sud del piazzale Ovest è presente la strada comunale di via Peruzzi, che collega gli abitati di Antella ed Osteria Nuova tramite uno scavalco dell'autostrada, che deve essere demolito e ricostruito parzialmente spostato nell'ambito dei lavori di ampliamento.

A nord del piazzale Est è presente un complesso di edifici di civile abitazione, posto ad una quota superiore al piazzale e collegato alla via Peruzzi attraverso una strada locale che sottopassa la sede autostradale in corrispondenza del sottovia OP2002 posto alla progr. km 305+418 poco distante dall'AdS in direzione Firenze.



Data immagine: ottobre 2010

AdS Est



AdS Chianti Est . Stato di fatto su ortofotocarta

5. Caratteristiche del progetto

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

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

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

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

Il presente capitolo illustra le modifiche progettuali proposte relativamente agli interventi in studio rispetto al Progetto Definitivo approvato.

Sono in particolare evidenziate le minori occupazioni di territorio ed i connessi effetti sulle componenti ambientali.

Vengono inoltre descritti gli interventi che le compagnie petrolifere in concessione hanno previsto di realizzare autonomamente dal progetto di potenziamento e che sono state sottoposte, o stanno completando, le necessarie procedure approvative, con particolare riferimento all'autorizzazione paesaggistica.

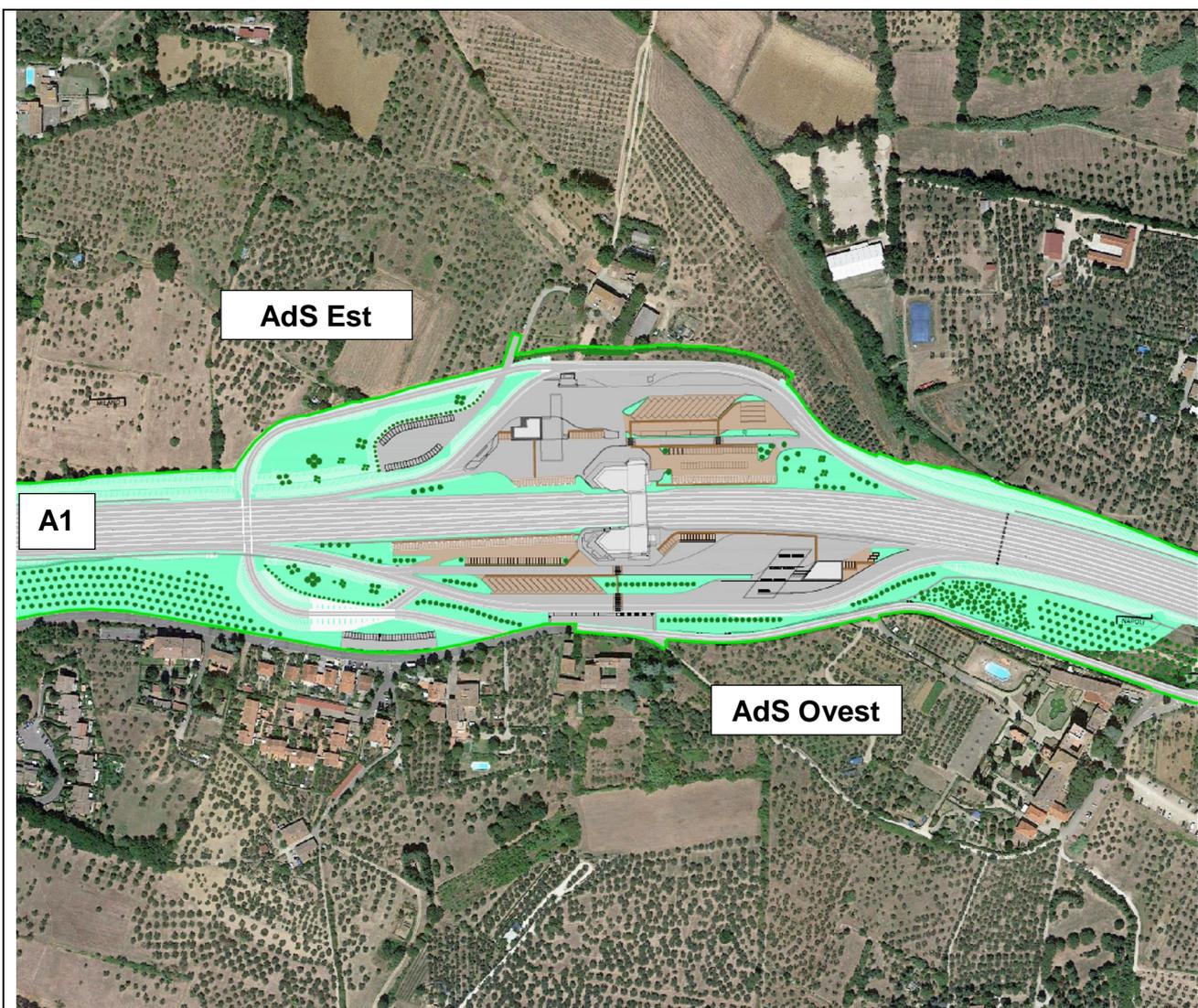
IL PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO

Il Progetto Definitivo approvato prevede l'adeguamento di entrambi i piazzali Est ed Ovest dell'AdS Chianti, attraverso l'ampliamento dei piazzali stessi e la razionalizzazione dei layout interni.

L'obiettivo primario del progetto di adeguamento è quello di garantire un maggiore numero di stalli sia per i mezzi leggeri sia per quelli pesanti (veicoli commerciali ed autobus), attraverso una maggiore superficie utile dei piazzali nonché attraverso una revisione della sistemazione interna sia delle pensiline degli edifici oil+e non oil+nonché della disposizione degli stalli stessi.

Tale intervento viene previsto unitamente all'inserimento, all'interno dei layout complessivi dell'AdS, della corsia dedicata ai mezzi di soccorso, che sostituisce l'eliminazione della corsia di emergenza lungo la classe autostradale principale in corrispondenza dell'edificio a ponte dell'AdS stessa, la cui dimensione trasversale non permette l'alloggiamento della piattaforma a tre corsie più emergenza per senso di marcia.

Tale corsia, dedicata esclusivamente al transito dei mezzi di servizio e di soccorso, è prevista sul contorno esterno dei piazzali ampliati e collega le rampe di uscita e di entrata in autostrada sia in carreggiata nord sia in sud.



Planimetria Progetto Definitivo approvato

AdS Chiante Est

L'adeguamento dell'AdS Chiante Est era previsto con un significativo incremento della superficie utile prevalentemente lungo la direzione sud (verso Incisa), mentre verso la direzione nord (verso Firenze) il limite del piazzale attuale rimaneva pressoché quello attuale.

Tuttavia l'inserimento della corsia di servizio, posta sul contorno del piazzale ampliato, comportava la necessità, tuttora attuale, di ampliare l'impronta complessiva dell'AdS Chiante Est anche nella direzione Firenze, oltre il limite del pavimentato attuale, nonché nella direzione trasversale all'autostrada, avvicinando il limite del piazzale all'edificio di civile abitazione prospiciente.

In adiacenza al piazzale principale il Progetto Definitivo approvato prevedeva la realizzazione di un parcheggio di servizio, destinato al personale impiegato presso la AdS, ed accessibile con i veicoli dall'esterno attraverso la viabilità locale. Tale parcheggio aveva la finalità di razionalizzare e fornire un adeguato spazio per i veicoli che attualmente vengono parcheggiati lungo la viabilità locale sul lato della carreggiata nord, in quanto più vicina ai locali di servizio a disposizione dei dipendenti dell'AdS.

Sul lato Incisa il terreno attuale è posto ad una quota superiore al piazzale esistente, per cui con l'ampliamento vengono a generarsi una serie di opere di controripa in progetto poste sul perimetro del piazzale esistente.

L'ampliamento comportava inoltre lo spostamento della cabina elettrica a servizio dei due piazzali, la quale viene prevista col riposizionamento entro il piazzale Est, e lo spostamento della cabina ENEL di derivazione dell'alimentazione ai piazzali, il cui riposizionamento è previsto nell'ambito dei lavori della terza corsia.

Nell'ambito dell'intervento era inoltre previsto (tra i lavori della terza corsia ma che riverberano anche sul progetto dei piazzali dell'AdS) l'arretramento della rampa di uscita dall'A1 verso il piazzale Est per chi proviene da Incisa, volto a migliorare la sicurezza del traffico autostradale in quanto questo punto è caratterizzato da una elevata incidentalità.

Il miglioramento della sicurezza veniva attuato arretrando il tronco di manovra della corsia di diversione allontanandolo dall'AdS e spostandolo verso Incisa, in un punto dove viene garantita la visibilità per il cambio corsia (secondo le indicazioni di cui al DM 6792/2001). Tale necessità comportava la realizzazione di una corsia di uscita separata dalla piattaforma autostradale (sebbene stretta adiacenza a quest'ultima) con una pendenza minore rispetto a quella dell'asse autostradale.

AdS Chianti Ovest

L'adeguamento del piazzale Ovest previsto in progetto era stato studiato con l'obiettivo di rispettare diversi vincoli presenti sul territorio interessato. Infatti l'ampliamento del piazzale in oggetto era previsto attraverso l'aumento della dimensione longitudinale parallela alla sede autostradale, mentre in direzione trasversale veniva previsto praticamente il mantenimento della dimensione attuale.

Tale scelta era condizionata dalla presenza della strada comunale di via Peruzzi (Comune di Bagno a Ripoli), di collegamento tra le frazioni di Antella ed Osteria Nuova, che in quel tratto corre parallelamente all'autostrada in posizione planimetrica a ridosso del piazzale esistente. A questo vincolo si aggiunge la presenza, in corrispondenza nel tratto di più stretto affiancamento tra Via Peruzzi e la AdS, del complesso Villa Monna Giovannella con il relativo parco.

Altimetricamente questa si trova sul lato direzione Firenze ad una quota più bassa rispetto alla sede autostradale (ed al piazzale Ovest), ma procedendo verso Incisa sale repentinamente venendosi a trovare in corrispondenza del tratto più vicino all'AdS ad una quota significativamente più alta, fino a raggiungere circa 4 - 5 metri di dislivello.

Ciò permetteva di inserire anche la corsia esterna per i mezzi di servizio, che localmente comportava una riduzione della dimensione trasversale del piazzale rispetto alla situazione attuale, ma che attraverso l'ampliamento e la revisione del layout interno garantiva comunque un aumento del numero di stalli ed una migliore accessibilità all'area e agli edifici oil e non oil.

Il piazzale esistente si trova, sul lato oggetto di ampliamento, ad una quota più bassa rispetto al territorio circostante, per cui ciò comportava la realizzazione di una serie di opere di controripa poste sul contorno del piazzale ampliato. Peraltro per garantire l'ampliamento del piazzale si rendeva necessario prevedere il ritracciamento di una porzione del tracciato di via Peruzzi, sul lato dell'AdS verso Incisa, al fine di creare lo spazio necessario per l'ampliamento del piazzale esistente.

Con l'ampliamento e l'adeguamento del piazzale Ovest era stato inoltre inserito, su richiesta del Comune di Bagno a Ripoli, un collegamento pedonale tra il piazzale e la soprastante area del complesso di Villa Monna Giovannella, allo scopo di rendere fruibile l'area (oggetto di intervento di riqualificazione volta alla promozione turistica - intervento non compreso entro l'ampliamento autostradale) anche da parte del pubblico che staziona presso l'AdS.

A tale scopo era stato previsto, lungo il muro di controripa posto tra il limite del piazzale esistente e la via Peruzzi, un collegamento con la realizzazione di una scala e una rampa per i disabili, in grado di colmare il dislivello altimetrico.

Rampa ritorno treni lame

Il complesso dell'intervento di adeguamento dei piazzali Est e Ovest era completato dalla realizzazione di un nuovo collegamento dei due piazzali, con un nuovo sottopasso posto in posizione adiacente all'esistente che verrà dismesso e chiuso, allo scopo sia di garantire il collegamento del territorio tra il lato carreggiata nord e sud, e sia per permettere ai mezzi di sgombero neve in autostrada (treni lame) di uscire dal piazzale Est provenendo da Incisa, percorrere tale rampa sotto passando l'autostrada e quindi rientrare in autostrada in direzione sud dal piazzale Ovest.

Il collegamento che sostituisce l'esistente si rendeva necessario per garantire pendenze longitudinali minori delle attuali, in considerazione dell'uso previsto per i mezzi spazzaneve durante le operazioni invernali, e per garantire un nuovo sottovia di dimensioni trasversali compatibili con il transito dei mezzi di servizio, in quanto quello attuale non ha dimensioni sufficienti.

La realizzazione del nuovo collegamento comportava l'eliminazione del parcheggio dipendenti posto in adiacenza al piazzale Ovest, comunque inutilizzato e sostituito dalla previsione del parcheggio sul lato opposto all'autostrada, adiacente al piazzale Est (come detto più sopra).

Il Progetto definitivo approvato prevedeva inoltre la realizzazione di un parcheggio lungo la via Peruzzi, a servizio del traffico extra autostradale.

Interventi mitigazione ambientale

Unitamente agli interventi di adeguamento e di razionalizzazione dei piazzali e delle opere connesse, il progetto definitivo approvato prevedeva anche una serie di interventi di mitigazione ambientale. Questi sono relativi alla realizzazione, sia lungo il ciglio autostradale e delle rampe di immissione e diversione, sia lungo il perimetro dei piazzali ampliati, di barriere foniche a mitigazione del livello acustico presso i ricettori posti sia sul lato carreggiata sud (Villa Peruzzi, Villa Monna Giovannella e edifici della parte periferica dell'abitato

della Antella) e sia lato carreggiata nord (edificio civile abitazione prospiciente il piazzale Ovest a quota più elevata).

La tabella seguente riporta le barriere previste:

CODIFICA BARRIERA	ALTEZZA PD 2011 (m)	LUNGHEZZA PD 2011 (m)
FO25	5	156
FO26	4	78
FO27	5	335
FO28	6	153
FO29	5	218
FO30	5	338
FO46	5	309
FO68	4	187

Oltre agli interventi di mitigazione acustica sono previsti anche opere a verde con l'obiettivo di migliorare l'inserimento paesaggistico dei piazzali ampliati nel territorio e delle aree marginali alla carreggiata nei tratti immediatamente prima e dopo l'area di servizio. In particolare erano previste opere a verde sul lato carreggiata sud, atte a mitigare la percezione visiva dell'AdS e della classe autostradale integrando la piantumazione esistente sia lato Firenze e sia lato Incisa, nelle aree intercluse tra la A1 e la via Peruzzi.

LA SOLUZIONE PROGETTUALE ALTERNATIVA

La soluzione progettuale alternativa è geometricamente e funzionalmente definita in funzione dell'adeguata progettazione delle viabilità di emergenza che danno continuità alla corsia di emergenza lungo i piazzali dell'area di servizio Chianti.

Su tale argomento Autostrade per l'Italia ha richiesto il rilascio della Validazione Tecnica al Ministero delle Infrastrutture che ha espresso parere favorevole con nota n. 14197 del 05/06/2019.

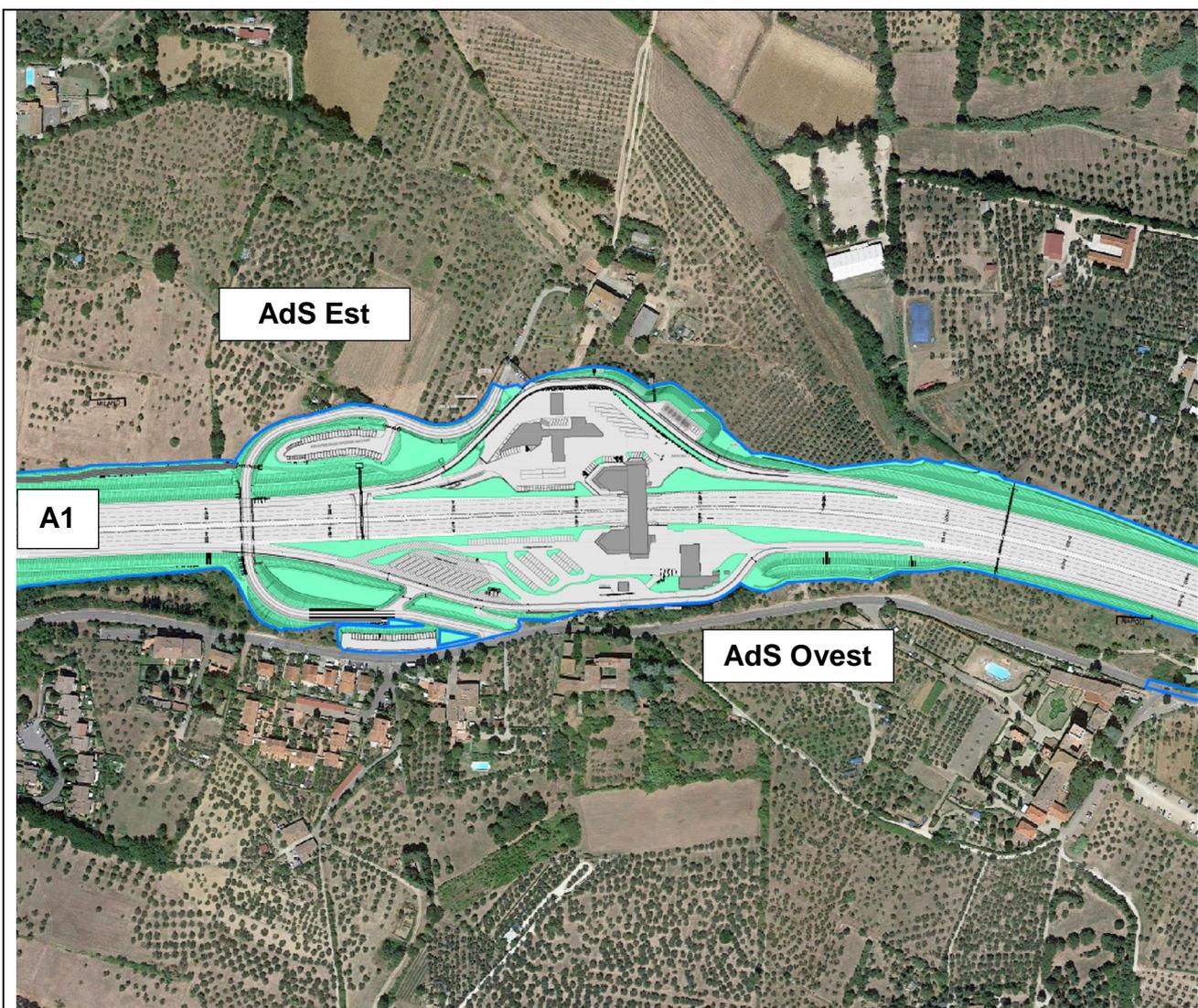
Partendo da tale assunto la variante al Progetto Definitivo si prefigge l'obiettivo di ottimizzare l'organizzazione interna dei piazzali, con un aumento dello standard del servizio, ma con una maggiore attenzione nei confronti del territorio adiacente ai piazzali.

Vengono inoltre adeguate le sistemazioni marginali all'autostrada nell'intero tratto compreso tra il km 304+803 e il km 306+292, in linea con il Progetto Esecutivo complessivo dell'intervento.

La soluzione progettuale alternativa inoltre recepisce i progetti di modifica sviluppati autonomamente dalle compagnie petrolifere in concessione per le parti di pertinenza (pensiline, distributori, edifici di servizio) che hanno già acquisito o in via di acquisizione le necessarie procedure approvative, con particolare riferimento all'autorizzazione paesaggistica.

Il progetto proposto omogeneizza tali interventi con quello complessivo perseguendo un disegno unitario coerente con quanto approvato in Conferenza dei Servizi.

A seguire si riporta uno stralcio della planimetria con i nuovi layout di progetto delle aree di servizio Chianti.



Planimetria soluzione progettuale alternativa

La modifica progettuale introdotta consente una minore occupazione di territorio rispetto alla precedente pari a circa 60.000 mq.

La nuova soluzione, infatti, consente di diminuire la deviazione di via Peruzzi a ridosso del piazzale Ovest rispetto alla soluzione approvata, una volta conclusi i lavori, e lato piazzale Est non viene occupata un'ampia area agricola precedentemente destinata ad ampliamento dell'area di servizio.

L'occupazione complessiva passa quindi da 19,5 ha (di cui 11,9 pavimentati/impermeabili) a 13,5 ha (di cui 7,6 pavimentati/impermeabili), pari a -31% di occupazione di suolo.

AdS Chianti Est

Per quanto riguarda il piazzale Est la variante progettuale prevede di mantenere la medesima superficie utile esistente, con lo stesso perimetro attuale. La necessità di realizzare la corsia esterna di servizio, prevista lungo il perimetro attuale ma esternamente a questo, comporta comunque l'ampliamento del perimetro complessivo.

In ogni caso la configurazione finale risulta più contenuta rispetto alla precedente di 1,7 ha e ospiterà 63 stalli di sosta in meno (di cui 9 per mezzi pesanti/autobus).

Inoltre, la necessità di adeguare la cabina elettrica a servizio dei due piazzali ai più moderni standard impiantistici, comporta la necessità di realizzare una piazzola posta sul lato Incisa, alla medesima quota del piazzale, entro la quale alloggiare appunto la nuova cabina, che viene spostata rispetto alla posizione attuale, adiacente a quella prevista in progetto ma ad una quota superiore e difficilmente accessibile.

In tale configurazione viene comunque previsto l'arretramento della corsia di diversione in carreggiata nord, al fine di garantire migliori standard di sicurezza per chi proviene da Incisa, come da Progetto Definitivo approvato, ritracciando la rampa nel tratto terminale coerentemente con il nuovo layout.

In progetto è riproposta la barriera acustica FO69 prevista nel progetto definitivo (sviluppo L= 115m e altezza

pari a 4.00 m).

AdS Chianti Ovest

Nella configurazione oggi proposta viene mantenuta l'ipotesi di ampliamento del piazzale Ovest lato Firenze, in considerazione della esigua superficie del piazzale attuale ed alla necessità di prevederne una riorganizzazione per far fronte alla scarsa ricettività ed alla costante carenza di spazi per lo stazionamento specie dei mezzi pesanti.

Tuttavia, nello spirito di revisione del progetto al fine di evitare una serie di impatti sul territorio circostante, l'ampliamento del piazzale in direzione Incisa è stato limitato, rispetto alla configurazione del PD approvato.

Tale soluzione prevede la realizzazione di un'opera di controripa di lunghezza circa 18 m ed altezza 5.30m in prossimità dell'attuale pensilina oil esistente ed un muro di sottoscarpa di sviluppo circa 50 m e altezza pari a 2.50m nel tratto in più stretto affiancamento alla via Peruzzi.

La soluzione adottata consente di eliminare la deviazione di via Peruzzi nel tratto in affiancamento all'AdS.

La configurazione finale risulta più contenuta rispetto alla precedente di 4,3 ha e ospiterà 31 stalli di sosta in meno.

La riconfigurazione del piazzale include anche l'eliminazione del collegamento pedonale tra il piazzale e la soprastante area del complesso di Villa Monna Giovannella, ritenuto non più in linea con le modalità di fruizione dell'area.

Rampa ritorno treni lame

Il progetto in esame prevede per quanto riguarda la viabilità di ritorno dei treni lame la stessa soluzione prevista per il progetto definitivo salvo non deviare più via Peruzzi, mantenendo il parcheggio pubblico lungo la stessa.

Interventi mitigazione ambientale

Conseguentemente alla revisione del layout sono state riviste in termini geometrici anche le sistemazioni a verde mantenendo comunque la funzione di migliorare l'inserimento paesaggistico dei piazzali ampliati nel territorio. L'eliminazione dell'ampliamento verso via Peruzzi, e il relativo spostamento, non rende più necessari gli interventi tra le aree intercluse tra A1 e Via Peruzzi stessa, in quanto vengono mantenute, o in alcuni casi ripristinate se interessate dai lavori, le alberature preesistenti.

Complessivamente le aree a verde di progetto subiscono una leggera riduzione da 7,6 ha (PD 2011) a 5,9 ha (PD 2019), ma l'incidenza di aree a verdi sul totale dell'occupazione finale aumenta di 5 punti percentuali, dal 39% al 44%.

In sintesi l'intervento di adeguamento del progetto proposto non solo limita l'occupazione e l'impermeabilizzazione totale del territorio, ma è composto da una quota maggiore di aree verdi e permeabili.

Per la tutela dal rumore la configurazione delle barriere foniche viene garantita anche con il progetto di variante, in funzione della necessità di mitigare l'impatto acustico sui ricettori posti lungo la fascia autostradale.

La tabella seguente riporta le modifiche apportate, in particolare si evidenziano:

" la barriera FO46, precedentemente stralciata dal Progetto Esecutiva viene reintrodotta nella posizione già delineata nel progetto precedente a seguito dell'eliminazione dell'ampliamento lato Firenze: la barriera è posizionata sul ciglio dell'esistente viabilità (Via Peruzzi) per la mitigazione dei ricettori posti oltre Via Peruzzi prima dell'AdS Ovest. La mitigazione acustica sui tali ricettori viene migliorata, in parte grazie anche all'innalzamento da 5m a 6m della barriera FO27;

" la barriera FO28 viene mantenuta nella posizione prevista in precedenza PE (leggermente allungata verso ovest sempre migliorare la mitigazione dei ricettori oltre Via Peruzzi);

" la barriera FO29 viene mantenuta nella posizione prevista in PE (innalzamento a 6m per compensare il leggero accorciamento dovuto alla revisione dell'innesto della corsia di accelerazione);

" per la barriera FO30 si prevede l'innalzamento rispetto al progetto precedente e il posizionamento sulla paratia che confina il sedime ampliato dell'AdS Chianti Ovest al fine di confermare i livelli acustici previsti nel progetto precedente per i ricettori restrostanti;

" la barriera FO68 viene eliminata a seguito della modifica dell'ampliamento dell'AdS Est ed è sostituita dalla barriera FO 69

CODIFICA BARRIERA	ALTEZZA PD 2011 (m)	LUNGHEZZA PD 2011 (m)	ALTEZZA PROGETTO MODIFICA PROPOSTA (m)	LUNGHEZZA PROGETTO MODIFICA PROPOSTA (m)
FO25	5	156	5	156
FO26	4	78	4	78
FO27	5	335	6	274
FO28	6	153	6	207
FO29	5	218	6	198
FO30	5	338	6	369
FO46	5	309	5	309
FO68	4	187	ELIMINATA	
FO69	NON PRESENTE		4	115

OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEC/VIA 1717/08

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

In particolare si riportano nel seguito le modalità di ottemperanza alle prescrizioni applicabili al progetto delle Aree di Servizio:

~ Prescrizione b.2 (MIBAC)

TESTO PRESCRIZIONE: Per quanto riguarda l'area della stazione di servizio Chianti, le modifiche progettuali appaiono migliorative rispetto alla precedente proposta, soprattutto per quanto concerne l'eliminazione delle due rotoatorie e il consistente aumento di ampiezza della fascia di vegetazione arborea a protezione di villa Monna Giovannella. Si prende pertanto atto dei miglioramenti apportati, raccomandando tuttavia, nelle successive fasi di approfondimento progettuale, di prestare adeguata attenzione alla qualità architettonica delle opere previste, quali impianti e fabbricati complementari, stazioni di rifornimento, ripari per le superfici di parcheggio, ecc. si raccomanda, inoltre, di prestare altrettanta adeguata attenzione alla qualificazione delle finiture delle superfici di transito, di manovra, ecc., evitando, laddove consentito, spianate di asfalto su superfici eccessivamente estese, e prevedendo adeguata presenza di verde

Gli aspetti relativi alla qualità architettonica dei manufatti e delle finiture verranno sviluppati nel corso della progettazione esecutiva, mentre si evidenzia come non solo l'occupazione complessiva passa da 19,5 ha a 13,5 ha, pari a -31% di occupazione di suolo, ma che l'incidenza di aree a verdi sul totale dell'occupazione finale aumenta di 5 punti percentuali, dal 39% al 44%.

In sintesi l'intervento di ampliamento del progetto proposto non solo limita l'occupazione e l'impermeabilizzazione totale del territorio, ma è composto da una quota maggiore di aree verdi e permeabili.

~ Prescrizione d.4 (REGIONE TOSCANA)

TESTO PRESCRIZIONE: La mitigazione acustica dell'infrastruttura deve essere integrata con quanto necessario a proteggere i ricettori anche dal rumore prodotto dalla sosta e dalla circolazione dei veicoli all'interno della area di servizio e dell'area di sosta %San Donato+

Conseguentemente alla revisione del layout sono state riviste le mitigazioni acustiche, per la tutela dal rumore la configurazione delle barriere foniche viene garantita anche con il progetto di variante, in funzione della necessità di mitigare l'impatto acustico sui ricettori posti lungo la fascia autostradale.

L'aggiornamento delle simulazioni acustiche e l'adeguamento delle mitigazioni acustiche hanno comportato una modifica dei livelli attesi presso i ricettori.

Grazie alle modifiche apportate alle barriere, per tutti i ricettori si stimano livelli pari o inferiori rispetto allo studio acustico del progetto definitivo.

La tabella seguente riporta le modifiche apportate:

CODIFICA BARRIERA	ALTEZZA PD 2011 (m)	LUNGHEZZA PD 2011 (m)	ALTEZZA PROGETTO MODIFICA PROPOSTA (m)	LUNGHEZZA PROGETTO MODIFICA PROPOSTA (m)
FO25	5	156	5	156
FO26	4	78	4	78
FO27	5	335	6	274
FO28	6	153	6	207
FO29	5	218	6	198
FO30	5	338	6	369
FO46	5	309	5	309
FO68	4	187	ELIMINATA	
FO69	NON PRESENTE		4	115

Di conseguenza è rimasto invariato il numero di superamenti previsti rispetto alla configurazione del progetto definitivo approvato e non risulta necessario prevedere alcuna verifica di intervento diretto in più rispetto a quanto già definito nelle progettazioni precedenti e nelle relative fasi approvative.

“ Prescrizione d.20 (REGIONE TOSCANA)

TESTO PRESCRIZIONE: Il proponente deve attrezzare l'area di servizio Chianti almeno del 30% degli stalli in modo da consentire la sosta dei camion a motore spento, superando i disagi che, nella situazione attuale, gravano sugli abitanti di Antella. Allo stato attuale, infatti, i motori rimangono accesi anche durante le soste notturne per garantire il funziona delle celle frigorifere. Analoga misura deve essere adottata per l'area di sosta "San Donato"

Si conferma che il progetto di adeguamento delle Aree di Servizio Chianti prevedrà l'installazione di colonnine per la ricarica dei mezzi pesanti in quantità tali da conseguire la soglia del 30% indicata nella prescrizione.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Ampliamento alla terza corsia tratto Firenze Sud . Incisa Valdarno dell'Autostrada A1: DEC VIA n° 1717 del 17/12/2008
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
<p>Altre autorizzazioni</p> <input checked="" type="checkbox"/> Localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 81 ex DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 LN 241/90	Ampliamento alla terza corsia tratto Firenze Sud . Incisa Valdarno dell'Autostrada A1: Conferenza di Servizi del 31/05/2011
<input checked="" type="checkbox"/> Dichiarazione di Pubblica Utilità	Provvedimento ANAS prot. CDG-0068105-P del 14/05/2012
<input checked="" type="checkbox"/> Approvazione Piano di Utilizzo ex DM 161/2012	Provvedimento di approvazione prot. DVA-2013- 0011238 del 15/05/2013
<input checked="" type="checkbox"/> Validazione tecnica tracciati corsie di emergenza esterne alle aree di servizio	Parere favorevole del Ministero delle Infrastrutture espresso con nota n. 14197 del 05/06/2019
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica strutture operatore petrolifero ADS Chianti Ovest	Comune di Bagno a Ripoli (FI), Autorizzazione Paesaggistica n. 15 del 15/03/2018

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica	Comune di Bagno a Ripoli
<input checked="" type="checkbox"/> Modifica della localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 81 ex DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 LN 241/90	Ministero delle Infrastrutture

8. Aree sensibili e/o vincolate			
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 checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in fasce ripariali e dista oltre 80 km dall'area umida tutelata più vicina (Padule di Bolgheri)
2. Zone costiere e ambiente marino		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento dista oltre 26 km dalla costa del Lago di Bilancino e circa 85 km dalla costa tirrenica
3. Zone montuose e forestali		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento è posta a una quota di circa 160 m slm e non interessa quindi le zone montuose appenniniche. Le aree forestali più vicine distano circa 1,5 km
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento dista 12 km circa dalla ZSC IT5140008 Monte Morello, e 14 km circa dalla ZSC-ZPS IT5140011 STAGNI DELLA PIANA FIORENTINA E PRATESE.
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input checked="" type="checkbox"/>		L'area non ricade in zone di territorio designate come vulnerabili da nitrati di origine agricola. L'area ricade in zone di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/2010, con particolare riferimento per il 2017 al limite delle media annua di NO2 (stazioni di tipo urbano-traffico FI-Gramsci e FI-Mosse) e ai limiti relativi all'Ozono (tutte le stazioni in Provincia di Firenze). Non si registrano superamenti dei limiti relativi alle polveri PM10 e PM2.5

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

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

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
6. Zone a forte densità demografica		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento è ubicata in comune di Bagno a Ripoli (FI) che, per numero di abitanti (26.000 circa nel 2017), non rientra tra le zone a forte densità demografica come codificate al punto 4.3 dell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, anche in termini di densità (351 ab/kmq)
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>		L'area, trovandosi in prossimità del nastro autostradale, interessa il vincolo relativo alle: aree tutelate paesaggisticamente ex art. 136 del DLgs 42/2004 (Zona ai lati dell'autostrada del Sole nei comuni di Barberino di Mugello, Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Firenze, Bagno a Ripoli , Scandicci, Rignano sull'Arno, Reggello, Impruneta, Incisa in Val d'Arno, Figline Valdarno ex DM 23 giugno 1967)
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>		L'area di intervento rientra negli ambiti di produzione dei seguenti prodotti DOP e IGP: Cinta Senese DOP Pane toscano DOP Pecorino Toscano DOP Prosciutto Toscano DOP Salamini Italiani alla Cacciatora DOP Agnello del Centro Italia IGP Finocchiona IGP Mortadella Bologna IGP Olio extravergine di oliva Toscano IGP

8. Aree sensibili e/o vincolate

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
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>		<p>Alcune porzione delle Aree di Servizio Chianti risultano segnalati come Siti Contaminati.</p> <p>Per tali aree gli operatori petroliferi hanno da tempo avviato le procedure di bonifica previste dalla normativa, in particolare</p> <p>AdS Chianti Est: le attività di bonifica sono state svolte tra il 2011 e il 2018. Con decreto dirigenziale della Regione Toscana n. 8089 del 25/05/2018 è stata certificata l'avvenuta bonifica del sito senza ulteriori prescrizioni in merito</p> <p>AdS Chianti Ovest: allo stato attuale è in corso la bonifica del sito sviluppata in due fasi. Una prima fase prevedeva l'esercizio di un sistema di Multi Phase Extraction ed è stata conclusa, mentre allo stato attuale è in corso la fase 2 che prevede l'esecuzione di scavi per lo smaltimento dei terreni contaminati, approvata dal Comune di Bagno a Ripoli con la Determinazione n. 787 del 21/09/2017 modificata dalla Determinazione n. 454 del 24/04/2019</p>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)		<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non è sottoposta a vincolo idrogeologico
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>		L'area di intervento è esterna alle aree di rischio mappate dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del bacino del fiume Arno
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>		Il Comune di Bagno a Ripoli ricade in Zona 3- In questa zona i forti terremoti sono meno probabili rispetto alla zona 1 e 2.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>		L'intervento è interno alla fascia di pertinenza autostradale.

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

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p>Descrizione: la realizzazione dell'adeguamento dell'AdS Chianti modifica l'attuale configurazione dei luoghi andando ad occupare aree attualmente non antropizzate. Si specifica che nell'area di intervento non sono presenti corpi idrici, quindi nessuna modifica sarà apportata al reticolo idrografico</p>		<p>Perché: Come riportato alla Tabella 5 la nuova configurazione proposta per l'area di servizio riduce le modifiche allo stato fisico dei luoghi già approvate in sede di VIA e CDS. In particolare si prevede una riduzione dell'occupazione di suolo totale del 31%, e di quello impermeabilizzato del 36%. Con la realizzazione del progetto nella nuova configurazione proposta si ridurranno gli impatti già previsti sul territorio</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<p>Descrizione: per la realizzazione dell'adeguamento delle AdS si prevede di portare l'occupazione di aree a oggi non antropizzate a 13,5 ha, di cui circa la metà impermeabilizzate e metà aree verdi. Per la realizzazione fisica degli interventi di adeguamento (piazzali, edifici tecnici, impianti) si prevede un modesto utilizzo di risorse naturali quali materiali da costruzione, acqua per la preparazione del calcestruzzo, energia per la realizzazione degli interventi e l'esercizio delle AdS nella configurazione ampliata. Tali consumi non sono comunque significativi e sono riconducibili a quelli di un comune intervento civile/edilizio</p>		<p>Perché: come indicato al punto 1 il progetto di modifica prevede una significativa riduzione dell'occupazione di suolo, e in particolare di quello impermeabilizzato (-36%). Il contenimento della consistenza dell'adeguamento permette inoltre di ridurre anche le quantità di risorse utilizzate per l'esecuzione degli interventi di adeguamento (piazzali, edifici tecnici, impianti). Complessivamente quindi il progetto proposto riduce significativamente il consumo di risorse rispetto al progetto già autorizzato.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<p>Descrizione: L'esecuzione dei lavori di adeguamento non comporteranno l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o tali da destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana. Si evidenzia che la gestione dei materiali di scavo avverrà secondo quanto previsto nel Piano di Utilizzo ex DM 161/2012 dell'intero intervento di ampliamento alla terza corsia Firenze Sud . Incisa, in cui sono inseriti i volumi degli scavi relativi all'adeguamento delle AdS Chianti e le relative modalità di caratterizzazione, deposito e movimentazione. Si specifica infine che la bonifica del sito inquinato localizzato presso l'AdS Chianti Ovest è in via di esecuzione tramite procedura indipendente dai lavori di ampliamento autostradale e di adeguamento della stessa AdS.</p>		<p>Perché: Vista l'assenza di sostanze o materiali potenzialmente nocivi per la salute umana e l'ambiente, non si prevedono potenziali effetti ambientali significativi. Le terre e rocce da scavo che verranno scavate per i lavori di adeguamento saranno sottoposte a caratterizzazione ambientale per garantire la qualità ambientale attesa in base alle modalità di indagine previste nel Piano di utilizzo approvato ex DM 161/2012.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p>Descrizione: Per la realizzazione dell'adeguamento delle AdS Chianti si prevede l'esecuzione di limitati scavi per l'ampliamento dei piazzali e la produzione di rifiuti da demolizione derivanti dalla rimozione delle strutture esistenti (cordoli, banchine, pensiline, impianti tecnologici). In questo senso si evidenzia che gli interventi principali, ovvero i rifacimenti degli impianti di distribuzione dei carburanti sono svolti autonomamente dagli operatori petroliferi in base a specifiche autorizzazioni rilasciate dal Comune di Bagno a Ripoli e sono indipendenti dal progetto di adeguamento dell'AdS. Tali produzioni non sono comunque significative e sono riconducibili a quelle di un comune intervento civile/edilizio</p>		<p>Perché: il progetto di modifica dell'adeguamento delle AdS prevede un contenimento della produzione di scavi rispetto a quanto previsto nel progetto definitivo approvato, mentre i rifiuti da demolizione derivanti dalla rimozione di delle strutture esistenti (cordoli, banchine, pensiline, impianti tecnologici) rimarranno sostanzialmente i medesimi previsti nel progetto originario.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p>Descrizione: Per la realizzazione dell'adeguamento delle AdS Chianti si prevede l'esecuzione di limitati scavi per l'ampliamento dei piazzali, la produzione di rifiuti da demolizione derivanti dalla rimozione delle strutture esistenti e la realizzazione dei nuovi interventi (pavimentazioni, cordoli, banchine, pensiline, impianti tecnologici) riconducibili a quelli di un comune intervento civile/edilizio. Da quanto sopra consegue che le uniche emissioni previste sono relative alle polveri e agli scarichi delle macchine operatrici nel corso dei lavori di demolizione, scavo e costruzione delle nuove opere. L'esecuzione dei lavori di adeguamento non comporteranno l'emissione in atmosfera di sostanze che potrebbero essere nocive per la salute umana o per l'ambiente, o tali da destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana.</p>		<p>Perché: Vista l'assenza di significative emissioni inquinanti legate alla nuova configurazione prevista per l'area di servizio, non diverse da quelle associate alla soluzione originaria del progetto approvato, non si prevedono potenziali effetti ambientali significativi. I lavori di realizzazione dell'adeguamento delle AdS rientrano nell'ambito dei lavori dell'ampliamento autostradale Firenze Sud - Incisa e saranno sottoposti all'attenzione del relativo Comitato tecnico ed all'applicazione delle disposizioni di gestione ambientale dei cantieri adottate per i lavori principali. È pertanto previsto il controllo delle emissioni pulverulente tramite operazioni di bagnatura, copertura dei cassoni e utilizzo di lavaruote.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p>Descrizione: Per la realizzazione dell'adeguamento delle AdS Chianti si prevede l'esecuzione di limitati scavi per l'ampliamento dei piazzali e la produzione di rifiuti da demolizione derivanti dalla rimozione delle strutture esistenti e la realizzazione dei nuovi interventi (pavimentazioni, cordoli, banchine, pensiline, impianti tecnologici) riconducibili a quelli di un comune intervento civile/edilizio. Tali attività verranno realizzate tramite gli usuali mezzi di cantiere (pale, grader, rulli, escavatori). L'operatività di tali mezzi genererà emissioni acustiche e l'emissione nel suolo di vibrazioni. I lavori verranno svolti solo nel periodo diurno. Non sono previste emissioni di radiazioni elettromagnetiche, né luminose, o termiche.</p>		<p>Perché: Le emissioni acustiche e vibrazionali determinate dall'operatività dei mezzi di cantiere produrrà minori effetti negativi in quanto il progetto di modifica riduce sensibilmente le aree occupate, e quindi gli interventi da realizzare, rispetto alla soluzione già approvata. I lavori verranno comunque svolti solo nel periodo diurno e saranno sottoposti all'applicazione delle disposizioni relative al contenimento degli impatti acustici e vibrazionali contenute nel Capitolato Ambientale adottato per l'ampliamento autostradale Firenze Sud. Incisa e al controllo del relativo del relativo Comitato tecnico.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p>Descrizione: Per la realizzazione dell'adeguamento delle AdS Chianti si prevede l'esecuzione di limitati scavi per l'ampliamento dei piazzali e la produzione di rifiuti da demolizione derivanti dalla rimozione di delle strutture esistenti e la realizzazione dei nuovi interventi (pavimentazioni, cordoli, banchine, pensiline, impianti tecnologici) riconducibili a quelli di un comune intervento civile/edilizio. Tali attività verranno realizzate tramite gli usuali mezzi di cantiere (pale, grader, rulli, escavatori). Non si prevedono pertanto rischi di contaminazione del terreno e delle acque nel corso dei lavori. In fase di esercizio delle AdS post adeguamento si evidenzia che i piazzali (pavimentati e impermeabili) saranno dotati di un sistema di raccolta e trattamento delle acque già definito a seguito dello svolgimento della procedura di VIA e di autorizzazione in Conferenza dei Servizi. Relativamente alle aree destinate alla distribuzione dei carburanti si evidenzia che le procedure di bonifica svolte e in corso, nonché gli interventi di adeguamento degli impianti comporteranno la rimozione delle situazioni di contaminazione create negli anni di esercizio e un rinnovamento di tutti i sistemi impiantistici per la distribuzione dei carburanti. Peraltro tali interventi sono autonomi rispetto al progetto di adeguamento e sono svolti in base a uno specifico piano di ammodernamento della rete di stazioni di servizio previste lungo la rete autostradale di Autostrade per l'Italia</p>		<p>Perché: Gli interventi di adeguamento delle AdS previsti nel progetto di modifica sono contenuti rispetto alla soluzione già approvata e di conseguenza i già limitati rischi di interferenza con il terreno e le acque superficiali o sotterranee vengono parimenti ridotti. Il progetto prevede la realizzazione del medesimo sistema di raccolta e trattamento delle acque definito a seguito dello svolgimento della procedura di VIA e di autorizzazione in Conferenza dei Servizi. Pertanto, considerando anche la minore impermeabilizzazione del sito di intervento, gli impatti saranno minori rispetto alla soluzione precedente.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?	
	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?				
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"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Il sito di intervento non è prossimo ad alcuna area sensibile dal punto di vista ecologico. Tra le aree non incluse nella Tabella 8 si segnala a circa 4,7 km la presenza dell'ANPIL APF106 TORRENTE MENSOLA		Perché: Le distanze dalle aree sensibili dal punto di vista ecologico (tutelate o meno) sono tali da escludere qualsiasi tipo di interferenza derivante dei lavori di adeguamento delle AdS	
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?	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: In prossimità dell'AdS Chianti non sono presenti corpi idrici potenzialmente interferiti dai lavori di adeguamento		Perché: L'assenza di corpi potenzialmente impattati esclude qualsiasi interferenza con la qualità delle acque superficiali o sotterranee dell'intervento di adeguamento delle AdS. Si evidenzia comunque che il nuovo progetto permette una significativa riduzione delle aree pavimentate, per circa 4,3 ha in meno rispetto al progetto precedente, pari a -36%.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Escludendo l'autostrada A1 Milano - Napoli di cui fa parte il sito di intervento, si segnala che l'AdS Chianti ovest ha come limite meridionale Via Peruzzi, importante collegamento tra le frazioni del Comune di Bagno a Ripoli e poi, oltre il Colle S. Donato, quelle di Rignano		Perché: Il progetto originario di adeguamento dell'AdS Chianti Ovest approvato in VIA e CDS prevedeva il ritracciamento di una porzione del tracciato di via Peruzzi, sul lato dell'AdS verso Incisa, al fine di creare lo spazio necessario per l'ampliamento del piazzale esistente. Il progetto di modifica proposto, riducendo l'ampliamento dei piazzali consente di eliminare la deviazione di via Peruzzi, eliminando l'interferenza con la viabilità locale in fase di cantiere e la modifica del tracciato originario nella configurazione finale di esercizio.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p>Descrizione: L'intervento riguarda due aree di servizio che per loro funzione e collocazione presentano un'elevata fruizione pubblica, peraltro in un contesto territoriale dotato di valori paesaggistici importanti, testimoniati dalla fascia di vincolo che circonda l'autostrada A1 (Zona ai lati dell'autostrada del Sole nei comuni di Barberino di Mugello, Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Firenze, Bagno a Ripoli, Scandicci, Rignano sull'Arno, Reggello, Impruneta, Incisa in Val d'Arno, Figline Valdarno ex DM 23 giugno 1967). Per questi motivi la progettazione dell'adeguamento dell'AdS Chianti è stata mirata alla ricerca di soluzioni progettuali di qualità al fine di garantire il migliore inserimento nel contesto territoriale dei nuovi interventi fin dalla procedura di VIA. Il recepimento delle prescrizioni contenute nel DecVIA n° 1717 del 17/12/2008 e l'interlocuzione con la locale Soprintendenza ha permesso l'approvazione del progetto in Conferenza dei Servizi.</p>		<p>Perché: Il progetto di modifica è stato sviluppato in coerenza con il progetto precedente e permette un significativo contenimento dell'interferenza degli interventi di adeguamento con il territorio circostante, eliminando una significativa occupazione di suolo e l'interferenza con la viabilità locale, prossima al bene tutelato di Villa Monna Giovannella. L'adeguamento previsto in progetto garantisce comunque l'obiettivo di migliorare il livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti all'utenza autostradale nelle Aree di servizio.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<p>Descrizione: L'adeguamento delle AdS avviene per lo più sui sedimi attuali, per l'ampliamento vengono comunque interessate aree attualmente non antropizzate.</p>		<p>Perché: Come riportato alla Tabella 5 e 8 il progetto proposto modifica in riduzione le modifiche allo stato fisico dei luoghi già approvate in sede di VIA e CDS. In particolare si prevede una riduzione dell'occupazione di suolo totale del 31%, e di quello impermeabilizzato del 36%. Con la realizzazione del progetto modificato si riduce pertanto l'occupazione di suolo non antropizzato già approvata.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?	
	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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 checked="" type="checkbox"/> No		<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Il Regolamento Urbanistico Comunale del comune di Bagno a Ripoli non prevede altri interventi di modifica dell'uso del suolo oltre all'ampliamento autostradale già approvato.		Perché: L'assenza di previsioni urbanistiche sulle aree limitrofe a quelle di intervento esclude l'interferenza tra l'adeguamento delle AdS e altri interventi sul territorio.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?		<input checked="" type="checkbox"/> No		<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: L'area di intervento è ubicata in comune di Bagno a Ripoli che, per numero di abitanti (26.000 circa nel 2017), non rientra tra le zone a forte densità demografica come codificate al punto 4.3 dell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015., anche per il parametro della densità (inferiore a 500 ab/kmq).		Perché: L'assenza di aree densamente abitate permette di escludere interferenze significative tra la realizzazione dell'intervento e le aree urbane. Peraltro il progetto di modifica riduce sensibilmente le aree occupate (-30%) e quindi in generale le interferenze con il territorio.	
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 checked="" type="checkbox"/> No		<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Le AdS Chianti sono distanti da qualsiasi tipo di ricettori sensibili.		Perché: L'assenza di ricettori sensibili in prossimità dell'area di intervento permette di escludere potenziali impatti dovuti a emissioni acustiche, atmosferiche e vibrazionali. I lavori verranno comunque svolti solo nel periodo diurno e saranno sottoposti all'applicazione delle disposizioni relative al contenimento degli impatti acustici e vibrazionali contenute nel Capitolato Ambientale adottato per l'ampliamento autostradale Firenze Sud - Incisa.	
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 checked="" type="checkbox"/> No		<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: L'adeguamento delle AdS Chianti avviene per lo più sui sedimenti esistenti e gli ampliamenti previsti interessano aree a destinazione agricola. Non vengono quindi interessate aree dotate di elementi di particolare qualità o con presenza di risorse naturali importanti.		Perché: Non essendo coinvolte aree con risorse sensibili né di particolare qualità si possono escludere impatti ambientali significativi. Peraltro il progetto di modifica riduce sensibilmente le aree occupate (-30%) e quindi in generale le interferenze con il territorio.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? . Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: L'area ricade in zone di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/2010, con particolare riferimento per il 2017 al limite delle media annua di NO2 (stazioni di tipo urbana-traffico FI-Gramsci e FI-Mosse) e ai limiti relativi all'ozono (tutte le stazioni in Provincia di Firenze). Non si registrano superamenti dei limiti relativi alle polveri PM10 e PM2.5.</p>		<p>Perché: Le criticità relative alla qualità dell'aria non comprendono l'inquinamento da polveri, ovvero le emissioni potenzialmente maggiormente connesse con la realizzazione dell'adeguamento delle AdS. Il progetto di modifica prevede una significativa riduzione dell'estensione dell'intervento e quindi anche delle conseguenti emissioni derivanti dai lavori e anche dall'esercizio delle AdS ampliate in quanto è prevista una riduzione degli stalli di sosta. I lavori verranno comunque svolti rispettando le disposizioni relative al contenimento dell'inquinamento atmosferico contenute nel Capitolato Ambientale adottato per l'ampliamento autostradale Firenze Sud . Incisa.</p>	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Il Comune di Bagno a Ripoli ricade in Zona 3- In questa zona i forti terremoti sono meno probabili rispetto alla zona 1 e 2. Dagli studi effettuati, il progetto non risulta ubicato in una zona soggetta a subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse.</p>		<p>Perché: Il progetto di adeguamento delle AdS non prevede la realizzazione di strutture particolarmente soggette al rischio sismico, ma per lo più piazzali, cordoli, banchine, pensiline. In ogni caso per lo sviluppo della progettazione definitiva ed esecutiva verranno adottate le pertinenti normative in materia di rischio sismico. Non si ravvisano potenziali effetti ambientali significativi negativi connessi al progetto in relazione ad aspetti di subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse diversi da quelli associabili alla soluzione originaria del progetto definitivo approvato.</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 checked="" type="checkbox"/> Si	No	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: L'adeguamento delle AdS Chianti fa parte del progetto originario di ampliamento autostradale del tratto Firenze Sud . Incisa pertanto non vi sono effetti cumulativi non previsti con altri progetti. L'assenza di previsioni urbanistiche di altri interventi sul territorio elimina la possibilità di effetti cumulativi con altre tipologie di interventi.</p>		<p>Perché: L'assenza di previsioni urbanistiche sulle aree limitrofe a quelle di intervento esclude l'insorgenza di effetti cumulativi sulle componenti ambientali tra l'adeguamento delle AdS e altri interventi sul territorio, mentre le sovrapposizioni con i lavori di ampliamento autostradale sono già state valutate nel corso della procedura approvativa relativa all'intero intervento e in ogni caso vengono ridotte con il contenimento dell'ampliamento dei piazzali delle AdS.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? . Perché?	
	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	Descrizione: Il sito di intervento risulta distante oltre 160 km dal territorio estero più vicino, costituito dalla Corsica.		Perché: Viste le distanze in gioco (nonché l'assenza di un collegamento diretto via terra) e l'entità delle lavorazioni da svolgere, non sono ipotizzabili potenziali effetti ambientali significativi di natura transfrontaliera.	

10. Allegati

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	PLANIMETRIE DI PROGETTO 2011/2019 SU ORTOFOTOCARTA	1:2.000	119985-LL01-PD-AS-GEN-00000-00000-D-AMB9001-0
2	CONFRONTO STATI SOVRAPPOSTO SU RILIEVO	1:500	119985-LL01-PD-AS-GEN-00000-00000-D-AMB9002-0
3	Descrizione degli interventi e analisi vincolistica	-	119985-LL01-PD-AS-GEN-00000-00000-R-AMB9003-0

Il/La dichiarante


(documento informatico firmato digitalmente)

ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.