

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

Descrizione degli interventi e analisi vincolistica

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													Ordinatore:															
RIFERIMENTO PROGETTO				RIFERIMENTO DIRETTORIO					RIFERIMENTO ELABORATO																			
Codice	Commissa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.																
1	19985	LL01	P	D	A	S	G	E	N	0	0	0	0	0	0	0	0	R	A	M	B	9	0	0	3	-	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	-	

	<p>VISTO DEL COMMITTENTE</p> <p>autostrade // per l'italia</p> <p>IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Alberto Baldeschi</p>	<p>VISTO DEL CONCEDENTE</p>  <p>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI</p>
--	---	--

INDICE

1	PREMESSA.....	2
1.1	OBIETTIVI DELL'INTERVENTO.....	2
1.2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE E STATO ATTUALE.....	2
2	CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	4
2.1	IL PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO.....	4
2.1.1	<i>AdS Chianti Est</i>	4
2.1.2	<i>AdS Chianti Ovest</i>	5
2.1.3	<i>Rampa ritorno treni lame</i>	5
2.1.4	<i>Interventi mitigazione ambientale</i>	5
2.2	LA SOLUZIONE PROGETTUALE ALTERNATIVA	6
2.2.1	<i>AdS Chianti Est</i>	7
2.2.2	<i>AdS Chianti Ovest</i>	7
2.2.3	<i>Rampa ritorno treni lame</i>	8
2.2.4	<i>Interventi mitigazione ambientale</i>	8
3	LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO	9
3.1	STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	9
3.1.1	<i>Inquadramento urbanistico</i>	9
3.2	VINCOLI	10
3.2.1	<i>Vincolo paesaggistico</i>	10
3.2.2	<i>Vincolo idrogeologico</i>	13
4	OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEC/VIA 1717/08.....	14
5	CONCLUSIONI.....	15

1 PREMESSA

Nel presente documento viene sinteticamente illustrato il progetto dei piazzali e delle sistemazioni dell'Area di Servizio Chianti, posta lungo l'autostrada A1, al km 305+600 circa in Comune di Bagno a Ripoli (FI).

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

Il Progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale dell'iniziativa ha ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale, di cui al DEC VIA n° 1717 del 17/12/2008. Successivamente, in sede di Conferenza dei Servizi, l'iter approvativo delle tratte iniziale (dal km 300 al km 306) e finale (dal km 313 al km 318) denominate "tratte esterne", è stato separato da quello relativo alla tratta centrale (dal km 306 al km 313 e comprendente la galleria San Donato).

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

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.

Nel presente documento vengono evidenziate le principali modifiche apportate al progetto approvato e le conseguenti variazioni degli impatti sul territorio e sull'ambiente.

1.1 OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

Autostrade per l'Italia S.p.A. ha in corso un piano per migliorare il livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti all'utenza autostradale nelle proprie Aree di servizio.

Per l'Area di Servizio Chianti Est e Ovest, posta alla progr. km 305+600 dell'Autostrada A1, gli interventi di ampliamento e adeguamento erano previsti nel più ampio progetto di potenziamento alla terza corsia della tratta Firenze Sud - Incisa.

Il Progetto Esecutivo delle "tratte esterne" 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'ampliamento dei piazzali dell'AdS, il quale comunque - per quanto detto sopra - ha ottenuto la dichiarazione di Pubblica Utilità.

Parallelamente con lo sviluppo del Progetto Esecutivo delle "tratte esterne" è stata valutata l'ipotesi di prevedere un adeguamento dei piazzali Est ed Ovest dell'AdS, tali da prevedere

un ampliamento della superficie utile ma in maniera 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.

1.2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E STATO ATTUALE

L'AdS Chianti è collocata al km 305+600 dell'Autostrada del Sole, in Comune di Bagno a Ripoli, in prossimità dell'abitato della frazione Antella, posta a sud-ovest e dell'abitato di Osteria Nuova a Nord - Est.



Figura 1.1: Stralcio su ortofotocarta dell'area di intervento

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'A1 esistente. Su ognuno dei due piazzali sono presenti alcuni altri edifici, sia le pensiline "oil" per i mezzi leggeri e per i mezzi pesanti, oltre a due edifici "non oil" 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.



Figura 1.2: 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+418.25 poco distante dall'AdS in direzione Firenze.

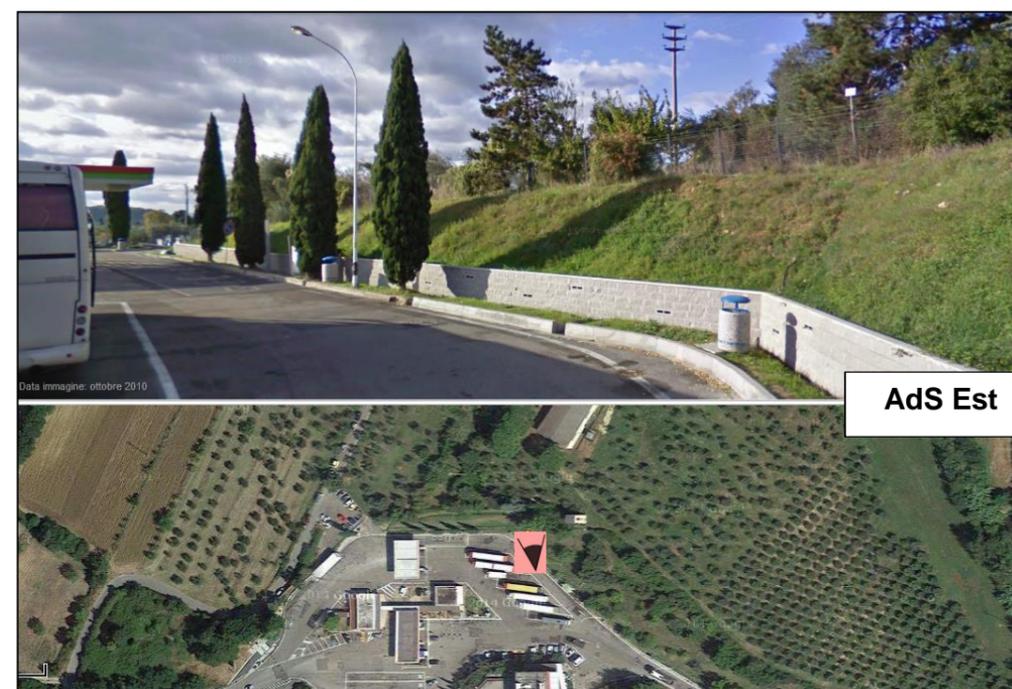


Figura 1.3: AdS Chianti Est . Stato di fatto su ortofotocarta

2 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Il presente capitolo illustra le modifiche progettuali intervenute relativamente agli interventi in studio rispetto al Progetto Definitivo approvato, per quanto riguarda le modifiche intervenute sui piazzali, sulle opere connesse (corsie di servizio, parcheggi dipendenti, viabilità di ritorno treni lame, deviazione strada comunale di via Peruzzi), e sulle sistemazioni dei margini autostradali nei tratti immediatamente prima e dopo l'Area di Servizio, indicativamente tra il km 304+803 e il km 306+292 in linea con il Progetto Esecutivo complessivo dell'intervento.

Sono in articolare 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.

2.1 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 ampliamento 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 ω_{oil} e $\omega_{non\ oil}$ 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 l'asse 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.

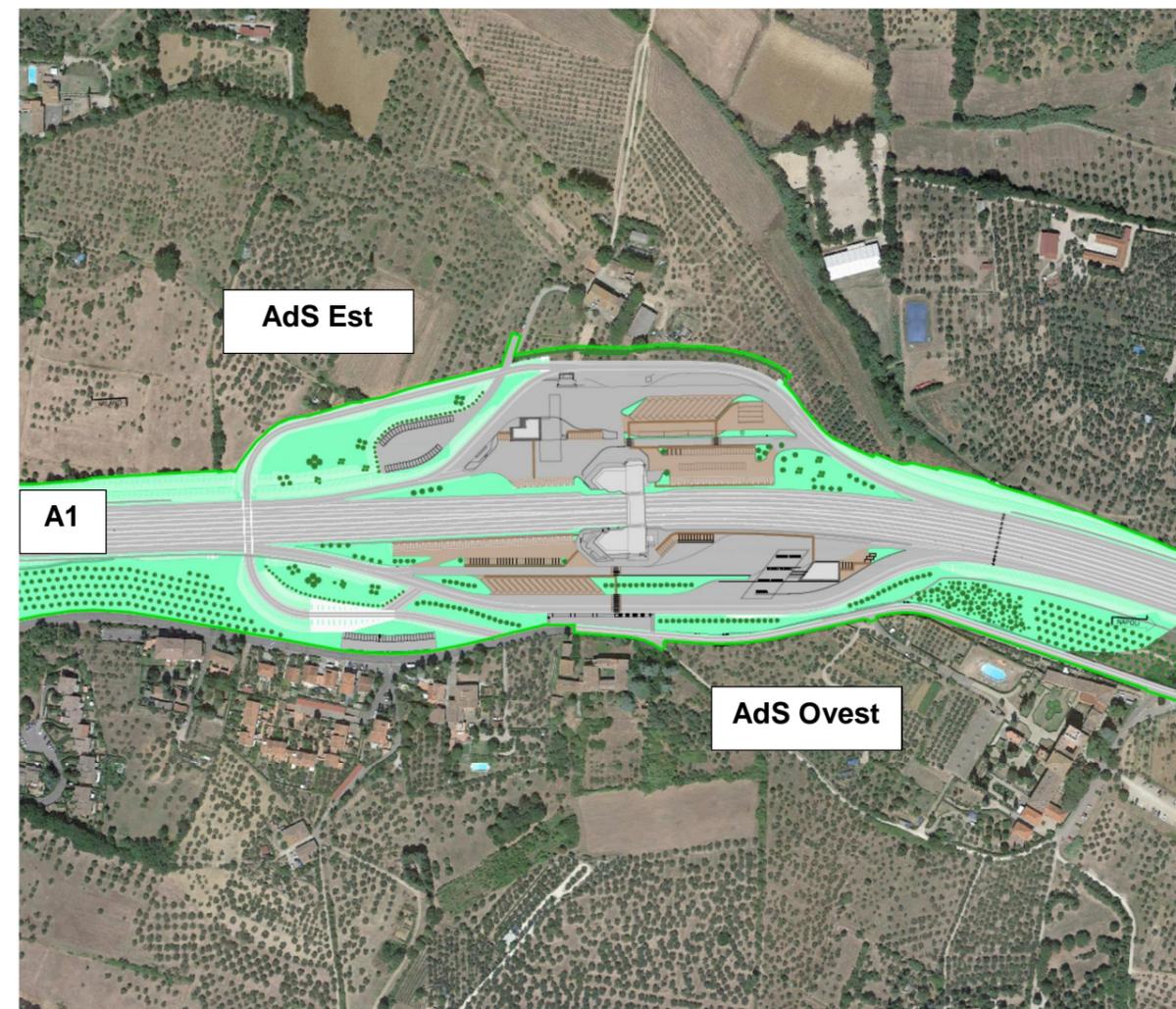


Figura 2.1: Planimetria Progetto Definitivo approvato

2.1.1 AdS Chianti Est

L'ampliamento dell'AdS Chianti 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 Chianti 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.

2.1.2 AdS Chianti Ovest

L'ampliamento 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.

2.1.3 Rampa ritorno treni lame

Il complesso dell'intervento di ampliamento 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.

2.1.4 Interventi mitigazione ambientale

Unitamente agli interventi di ampliamento 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 dell'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 dell'asse autostradale integrando la piantumazione esistente sia lato Firenze e sia lato Incisa, nelle aree intercluse tra l'A1 e la via Peruzzi.

2.2 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.

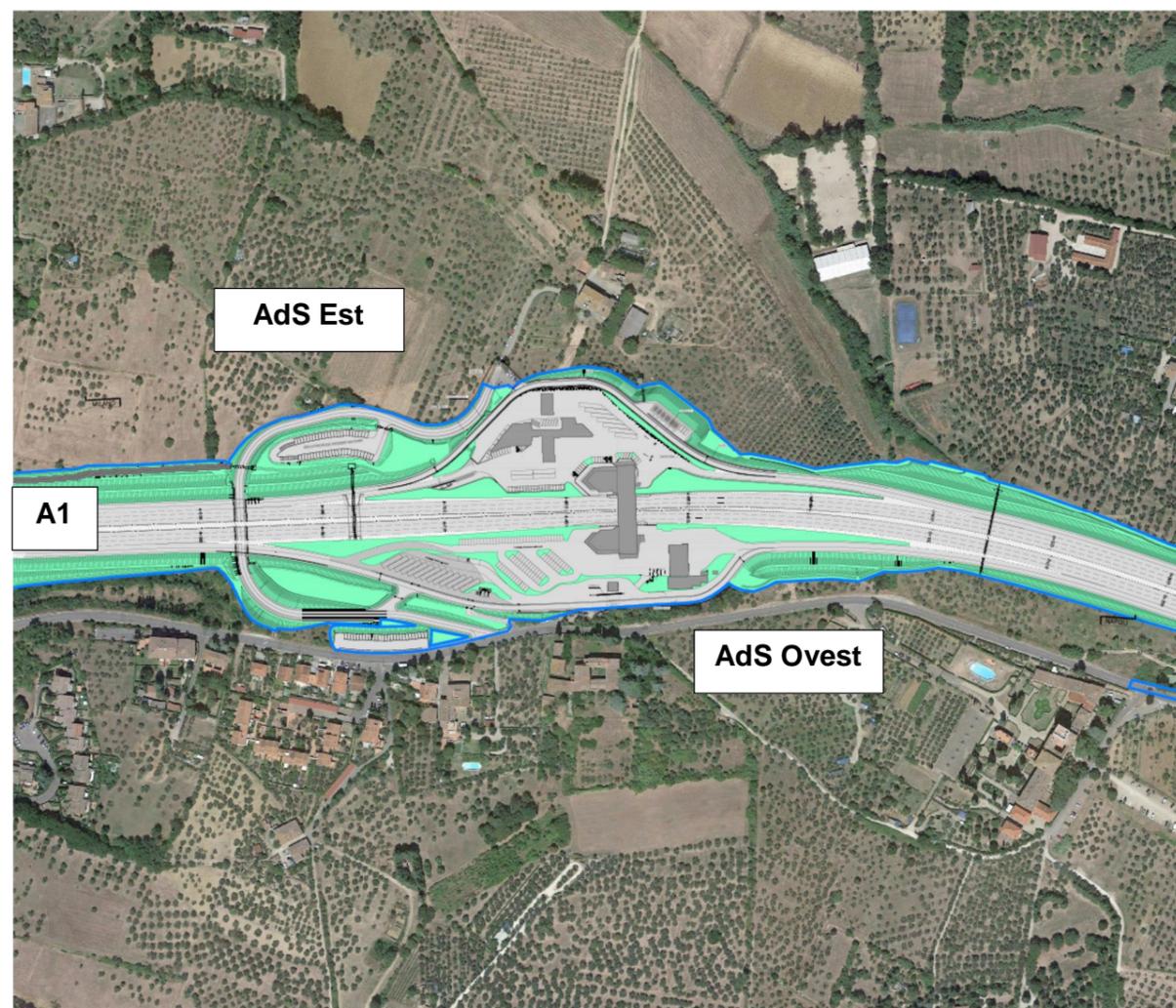


Figura 2.2: Planimetria soluzione progettuale alternativa

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 una 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.

2.2.1 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).

2.2.2 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.

2.2.3 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.

2.2.4 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 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.

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

3 LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

Nel presente capitolo viene analizzata la struttura territoriale ed il sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette eventualmente presenti nell'area su cui insistono gli interventi, in modo da verificarne la compatibilità, o la possibile interferenza.

L'analisi è stata condotta consultando ed esaminando gli strumenti urbanistici vigenti ai vari livelli: dal Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana con valenza di Piano Paesaggistico Regionale (nel seguito: PIT), passando per il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Firenze (nel seguito: PTCP), fino al Regolamento Urbanistico Comunale (nel seguito: RUC) ed al Piano Strutturale Comunale (nel seguito: PSC) del Comune di Bagno a Ripoli (FI).

3.1 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

3.1.1 Inquadramento urbanistico

Il nuovo RUC del comune di Bagno a Ripoli è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.41 del 21.04.2015. Predisposto ai sensi della LR 01/2005, è il principale atto di governo dell'Amministrazione Comunale. Esso è coerente agli strumenti di pianificazione della Regione Toscana (PIT) e della Provincia di Firenze (PTCP) e disciplina l'intero territorio comunale in conformità al PSC.

Successivamente non sono stati emanati ulteriori atti di governo del territorio né aggiornamento degli strumenti urbanistici.

Gli interventi in oggetto, secondo l'elaborato grafico "Territorio Rurale . Disciplina delle trasformazioni e delle funzioni" del vigente RUC (cfr. Tavola 2), di cui si riporta uno stralcio nel seguito, ricadono in un ambito classificato come *Aree a prevalente funzione agricola* (ai sensi della L.R. 1/2005) (art. 65 delle NTA del RUC).

L'AdS Chianti (Ovest) ricade, inoltre, nelle immediate vicinanze del complesso di Villa Monna Giovannella, classificato dal RUC come *Complesso storico-culturale di rilevanza territoriale (CSC)*. Tali complessi rappresentano elementi espressivi dell'identità locale, che, in coerenza al PSC, sono destinati a costituire strutture polifunzionali strategiche per la promozione delle risorse e delle eccellenze del territorio comunale e del levante fiorentino. Sono costituiti da strutture di elevata qualità storico-culturale e paesaggistica, che, in virtù delle diverse caratterizzazioni, architettoniche e localizzative, sono suscettibili di favorire la promozione del territorio.

Lungo via Peruzzi, a sud dell'AdS Chianti (Ovest) oggetto di adeguamento, si segnala la presenza anche di un'area classificata dal RUC come *Insedimenti esistenti a prevalente carattere residenziale*, quali insediamenti accentrati del territorio rurale, che, per mancanza di strette relazioni strutturali e funzionali con le aree agricole, si configurano come episodi distinti da queste e comunque diversi dai borghi rurali; l'ambito è relativo alla località Petriolo. (art. 51 delle NTA del RUC.)

Il RUC riporta, inoltre, l'indicazione dei progetti definitivi approvati dell'ampliamento dell'Area di Servizio Chianti Est/Ovest. I tracciati dei nuovi tratti viari o di quelli previsti in variante alla viabilità esistente, ovvero a sua integrazione, sono rappresentati dagli elaborati grafici del RUC. Tali tracciati, tuttavia, sono compiutamente definiti dal progetto esecutivo dell'opera

e, ove soggetti a modifica, non costituiscono variante urbanistica se ricadenti nelle fasce di rispetto stradale (art. 76 delle NTA del RUC).

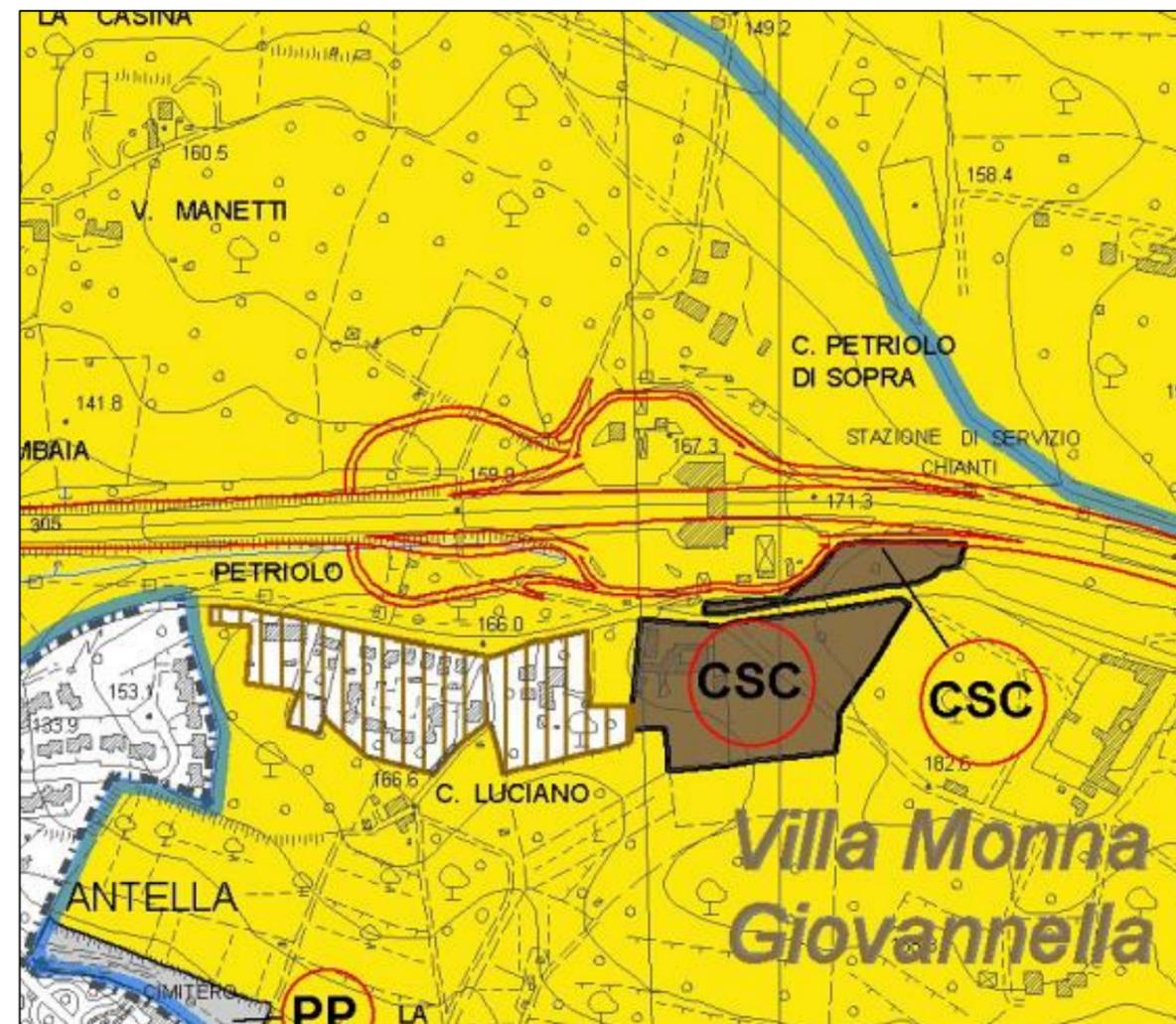


Figura 3.1: Stralcio dal RUC di Bagno a Ripoli, Territorio Rurale . Disciplina delle trasformazioni e delle funzioni

L'elaborato grafico "Tutela dei caratteri qualitativi del territorio . Aree sottoposte a vincoli e limitazioni sovraordinate" del RUC individua le *Fasce di rispetto stradali* che costituiscono le porzioni di territorio suscettibili di utilizzo per l'adeguamento dei tracciati infrastrutturali e/o per la realizzazione di opere di mitigazione degli impatti generati dalle infrastrutture sull'ambiente e sul paesaggio. La loro larghezza è definita sulla base del Nuovo codice della strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, "Nuovo codice della strada"). Nelle fasce di rispetto stradale non sono consentite nuove costruzioni, né ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali. Sono altresì consentite le pratiche agricole, le sistemazioni a verde e,

previo nulla osta dell'ente gestore, la realizzazione di impianti per la distribuzione di carburante, marciapiedi, percorsi pedonali, percorsi ciclabili, parcheggi, depositi o esposizioni di merci e/o materiali all'aperto, impianti tecnologici e simili (art. 76 delle NTA del RUC).

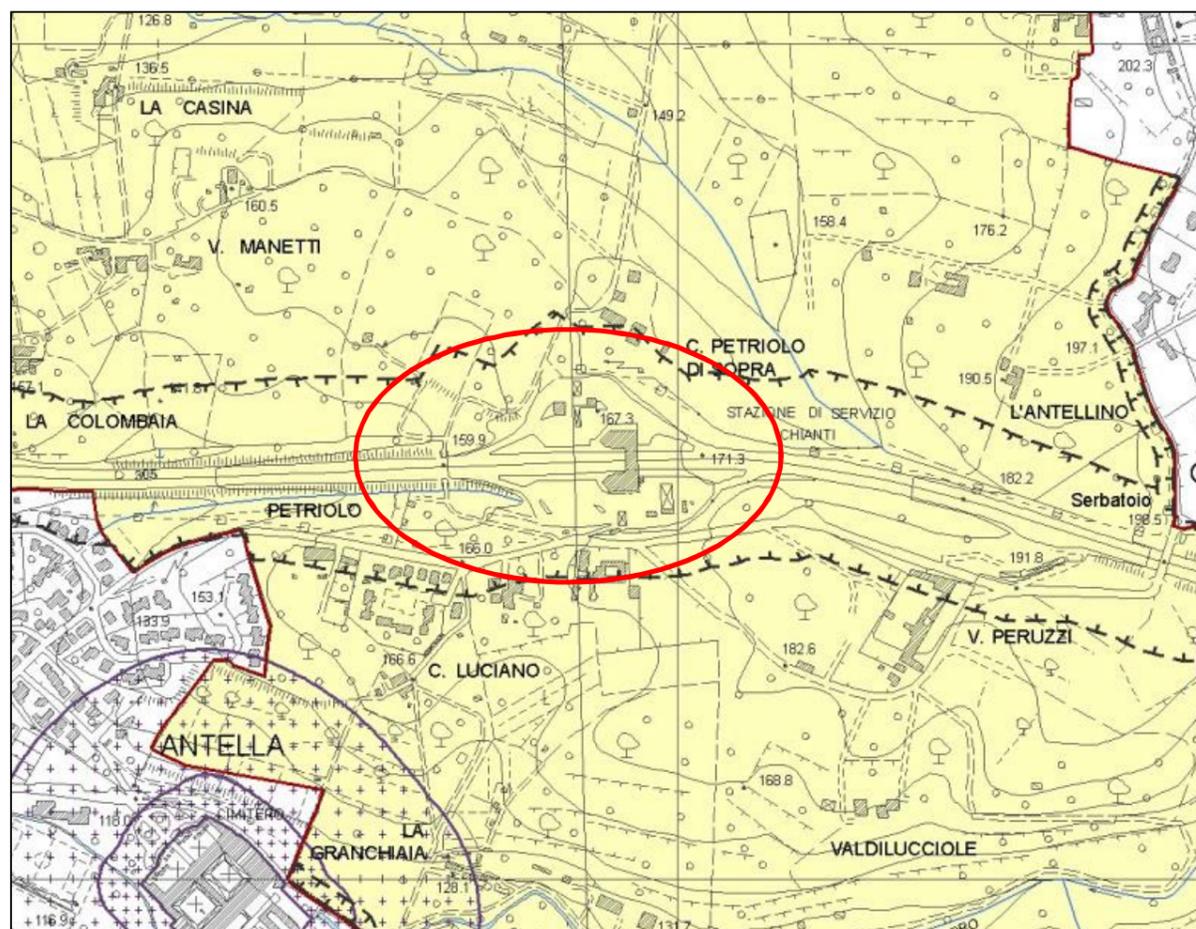


Figura 3.2: Stralcio dal RUC di Bagno a Ripoli, Tutela dei caratteri qualitativi del territorio . Aree sottoposte a vincoli e limitazioni sovraordinate (il perimetro rosso identifica gli ambiti di progetto)

3.2 VINCOLI

3.2.1 Vincolo paesaggistico

Per quanto riguarda l'aspetto vincolistico, è stato preliminarmente consultato il Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (nel seguito: SITAP) del Ministero dei Beni

e delle Attività Culturali e del Turismo (nel seguito: MIBACT), che ha evidenziato la presenza di ambiti sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 e s.m.i.:

- Fascia di 300 m ai due lati dell'Autostrada del Sole (A1) di interesse orografico agrario forestale e architettonico (ai sensi degli artt. 136 e 157 del D:Lgs 42/2004 e s.m.i., e già tutelati ai sensi delle leggi n. 77/1922 e n. 1497/1939).

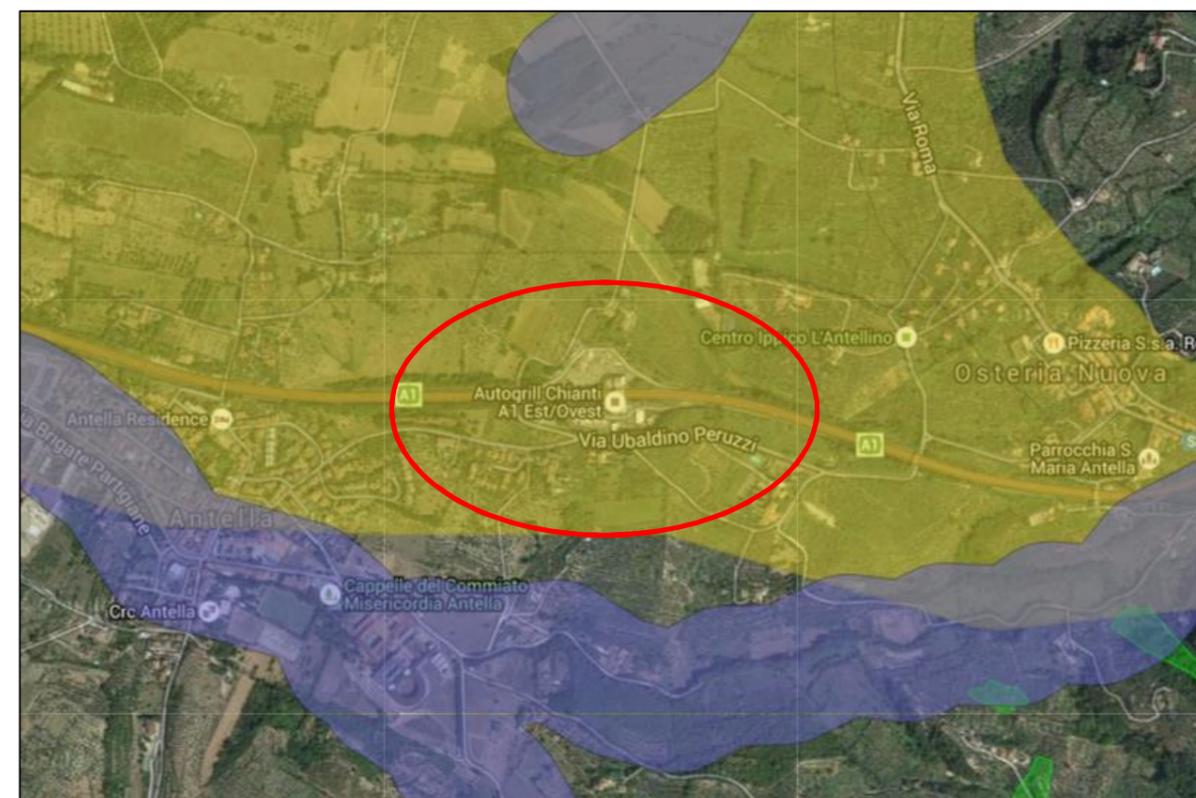


Figura 3.3: Estratto dal SITAP del MIBACT (il perimetro rosso identifica gli ambiti di progetto)

Successivamente l'analisi è stata approfondita con la verifica della pianificazione territoriale alle diverse scale, partendo da quella regionale attraverso il PIT della regione Toscana, approvato dal Consiglio regionale il 24 luglio 2007 con delibera n. 72 e pubblicato sul Burt n. 42 del 17 ottobre 2007. Con Deliberazione Consiglio Regionale 2 luglio 2014, n. 58 è stata adottata l'integrazione del PIT con valenza di Piano Paesaggistico, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della Legge Regionale 3 gennaio 2005, n.1 (Norme per il governo del territorio). Tale integrazione è stata approvata con Deliberazione di Consiglio Regionale, n. 37 del 27 marzo 2015, ai sensi dell'articolo 19 della Legge Regionale 10 novembre 2014, n. 65 (Norme per il governo del territorio) che ha abrogato la Legge Regionale 3 gennaio 2005, n. 1.

La cartografia del PIT ha evidenziato i medesimi ambiti emersi dal SITAP del MIBACT, tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

Nello specifico la *Zona ai lati dell'Autostrada del Sole*, di ampiezza pari a 300 metri per ciascun lato dell'autostrada (ai sensi dell'art. 136, lett. d, del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.), ha notevole interesse pubblico perché, per le più varie formazioni orografiche, agrarie e forestali, unite a ricordi storici, alle espressioni architettoniche dei secoli passati che lasciarono nelle costruzioni, sia modeste che monumentali, documenti insostituibili della nostra vita nazionale, forma una serie di quadri naturali di compiuta bellezza godibili dall'intero percorso dell'Autostrada del Sole che la attraversa.

Il PIT individua, inoltre, ai lati dell'autostrada in prossimità dell'AdS Chianti, alcuni ambiti classificati come *Territori coperti da foreste e da boschi* (ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. g, del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.).

Un ulteriore elemento meritevole di attenzione è rappresentato da Villa Monna Giovannella a sud dell'AdS Chianti Ovest in prossimità di via Peruzzi, tutelato ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i..

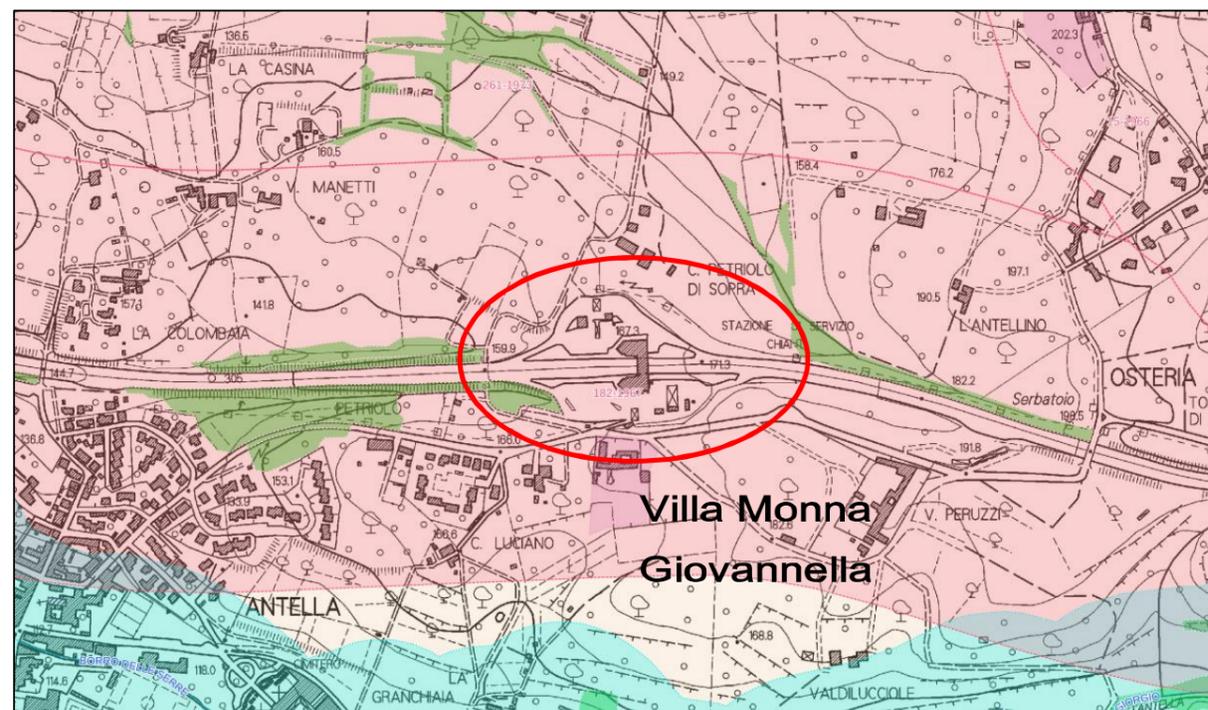


Figura 3.4: Stralcio dal PIT della Regione Toscana (il perimetro rosso individua gli ambiti di progetto)

Per un ulteriore livello di approfondimento ci si è avvalsi del PTCP della Provincia di Firenze. Il PTCP è lo strumento di pianificazione che definisce l'assetto del territorio. Approvato dalla Provincia nel 1998, ai sensi della L.R. 5/95 Norme per il governo del territorio come l'atto di programmazione con il quale la Provincia esercita, nel governo del territorio, un ruolo di coordinamento programmatico e di raccordo tra le politiche territoriali della Regione e la

pianificazione urbanistica comunale. La L.R. 3 gennaio 2005 n.1 Norme per il governo del territorio ha profondamente innovato la normativa sul governo del territorio e con essa il quadro degli strumenti della pianificazione territoriale e la loro modalità di formazione. Ciò ha richiesto la revisione del PTCP anche al fine di consentire un rinnovato dialogo tra la pianificazione provinciale e i nuovi strumenti urbanistici comunali.

Con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 1 del 10/01/2013 è stata approvata la variante di adeguamento del PTCP, ai sensi dell'art.17 della L.R. 1/05. L'avviso relativo all'approvazione è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana n. 11 del 13/03/2013. Lo strumento di pianificazione in oggetto ha acquistato efficacia dalla data di tale pubblicazione. La Legge Regionale 10 novembre 2014, n. 65 ha successivamente abrogato la L.R. 1/05.

Il PTCP vigente si compone di più documenti, il più rilevante dei quali è la Carta dello Statuto del Territorio, in scala 1:20.000, che costituisce l'elaborato progettuale di pianificazione cui approda l'analisi conoscitiva del territorio. Ad esso è collegato l'elaborato Statuto del Territorio e Norme di attuazione, ove sono contenute norme, prescrizioni, criteri e direttive per la pianificazione urbanistica a livello comunale.

La Carta dello Statuto del Territorio (cfr. Tavola 1) evidenzia come gli ambiti di progetto interessino *Aree fragili del territorio aperto*. Tali aree sono caratterizzate da forme di antropizzazione, testimonianze di colture agrarie, ecosistemi naturali, la cui scomparsa o depauperazione costituirebbe la perdita di un rilevante bene della collettività. Le aree fragili necessitano di politiche e di azioni coordinate e finalizzate alla valorizzazione delle caratteristiche sopra descritte, nonché di azioni speciali di programmazione e di intervento da inserire nel Piano Locale di Sviluppo Rurale provinciale (PLSR), in coordinamento con le altre politiche di settore (biodiversità, faunistico-venatorie, parchi, rete ecologica) (art. 11 delle NTA del PTCP).

Come già emerso in precedenza dall'analisi del PIT, anche il PTCP indica la presenza di *Immobili ed aree di notevole interesse pubblico*, relativamente a Villa Monna Giovannella. La Carta dello Statuto del Territorio del PTCP riporta, a titolo ricognitivo, i manufatti e i siti vincolati ai sensi delle leggi 364/09, 1089/39 e dei decreti legislativi 490/99 e 42/04, nonché le aree archeologiche vincolate ai sensi della L. 1089/39. Gli immobili e le aree riconosciute di notevole interesse pubblico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. sono oggetto di specifiche prescrizioni di piano contenute nel PIT con valore di piano paesaggistico. Gli strumenti urbanistici dei comuni si conformano alle prescrizioni di cui al D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., e definiscono gli interventi di trasformazione ammissibili e le utilizzazioni compatibili con la tutela, la conservazione e la valorizzazione degli immobili e delle aree in oggetto, tenendo altresì conto di quanto stabilito nello Statuto del territorio (art. 14 delle NTA del PTCP).

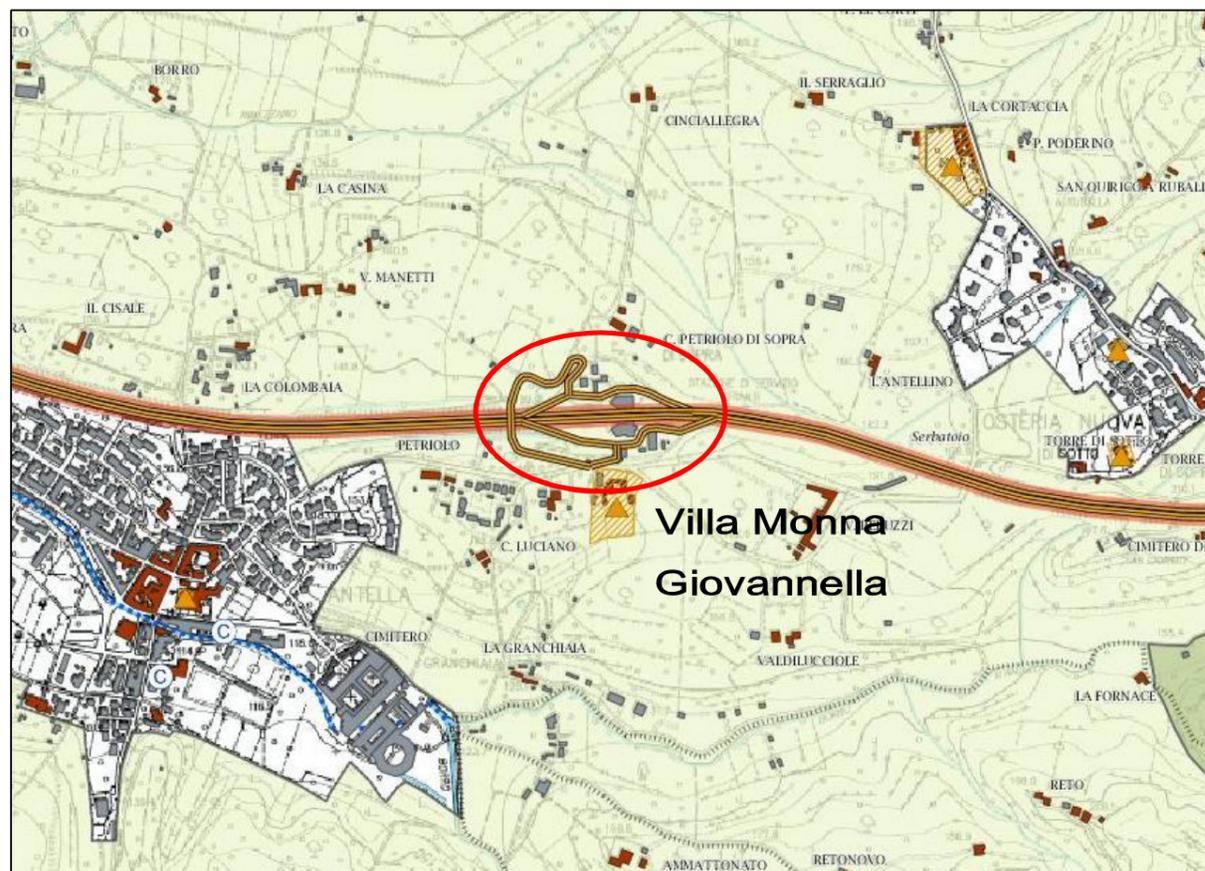


Figura 3.5: Stralcio dal PTCP della Provincia di Firenze, Carta dello Statuto del Territorio (il perimetro rosso individua l'ambito di progetto)

Si riporta inoltre uno stralcio della carta dei Beni culturali e paesaggistici+la quale indica la fascia lungo l'autostrada A1 classificata come *Vincolo paesaggistico (istituito ai sensi della L. 1497/39, D.Lgs. 490/99 e D.Lgs. 42/04)*, oltre a Villa Monna Giovannella classificata come villa sottoposta a *Vincolo architettonico (istituito ai sensi della L. 1089/39, D.Lgs. 490/99 e D.Lgs. 42/04)*.

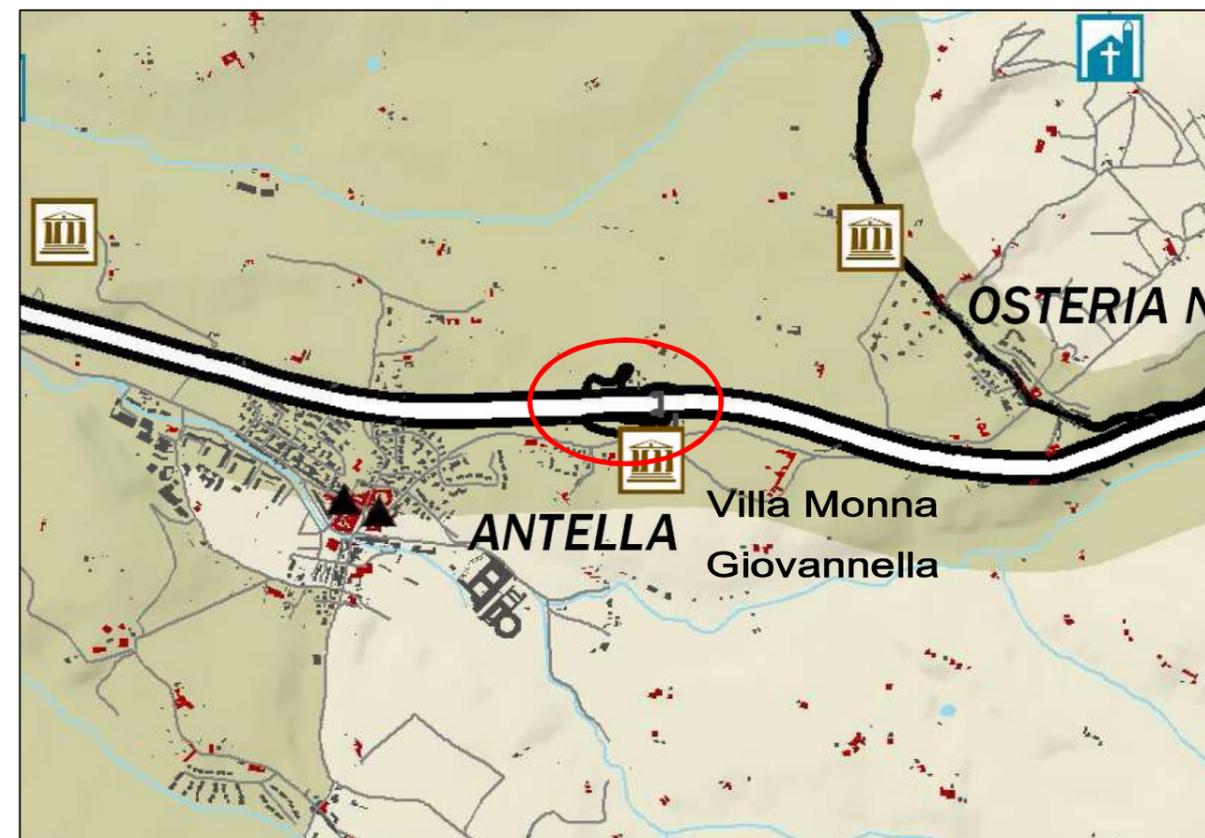


Figura 3.6: Stralcio dal PTCP della Provincia di Firenze, Beni culturali e paesaggistici (il perimetro rosso individua l'ambito di progetto)

L'analisi è proseguita con la sovrapposizione degli ambiti di progetto al PSC del comune di Bagno a Ripoli, approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale con Delibera n. 103 del 27 luglio 2011. Con Delibera di Consiglio Comunale n. 14 del 13/2/2014 è stata adottata la "Variante al Piano Strutturale", successivamente approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 40 del 21 aprile 2015.

Lo stralcio dell'elaborato grafico *Vincoli e salvaguardie*+ sotto riportato (cfr. Tavola 3) identifica i beni culturali, paesaggistici ed ambientali disciplinati dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.. Anche il PSC, come già emerso dall'analisi degli strumenti di pianificazione regionali e provinciali, indica come gli ambiti di progetto interessino aree tutelate ai sensi dell'art. 136 del suddetto decreto legislativo, come la stessa Autostrada A1 (evidenziata in arancione) che, nel tratto di interesse, rappresenta un bene di notevole interesse pubblico quale punto di vista per le bellezze panoramiche, e beni di interesse architettonico tutelati ai sensi dell'art. 10 del suddetto decreto legislativo.

Questo ultimo aspetto è relativo a Villa Monna Giovannella (evidenziata in rosso), che rientra tra gli *edifici matrice dell'identità storico-culturale* riportati nella tabella 2 dell'art. 28 delle NTA del PSC. Tali edifici hanno costituito i capisaldi del sistema insediativo di impianto

storico e hanno concorso alla organizzazione storica del territorio. Rappresentano i principali riferimenti simbolici e visuali del sistema insediativo, oltre che valori assoluti del patrimonio territoriale e paesaggistico. Sono meritevoli di conservazione integrale e le relative forme di utilizzazione sono subordinate al rispetto dei caratteri tipologici, architettonici e formali storicizzati. Il RUC dovrà perimetrare, al loro intorno, aree di pertinenza sottoposte a specifica disciplina, con individuazione delle attività e degli interventi di trasformazione consentiti per favorirne usi compatibili e funzionali alla valorizzazione del patrimonio territoriale.

Per i beni paesaggistici, di cui all'art. 134 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., si applica la disciplina dei beni paesaggistici contenuta nel PIT. Tali disposizioni non si applicano agli interventi che non comportino alterazione allo stato dei luoghi e/o all'aspetto esteriore delle costruzioni e che saranno specificatamente individuati dal RUC.



Figura 3.7: Stralcio dal PSC del Comune di Bagno a Ripoli, Vincoli e salvaguardie (il perimetro rosso individua l'ambito di progetto)

3.2.2 Vincolo idrogeologico

Il Vincolo Idrogeologico, istituito con il R.D.L. 30 dicembre 1923 n. 3267, ha lo scopo di preservare l'ambiente fisico e sottopone a vincolo i terreni di qualsiasi natura e destinazione,

al fine di prevenire attività e interventi che possano causare eventuali dissesti, erosioni e squilibri idrogeologici.

Come mostra il seguente stralcio della tavola del PTCP, l'Area di Servizio Chianti non è interessata da tale vincolo.

Le trasformazioni territoriali significative, eccedenti le normali pratiche agricole, sono subordinate all'autorizzazione rilasciata dalla competente amministrazione.

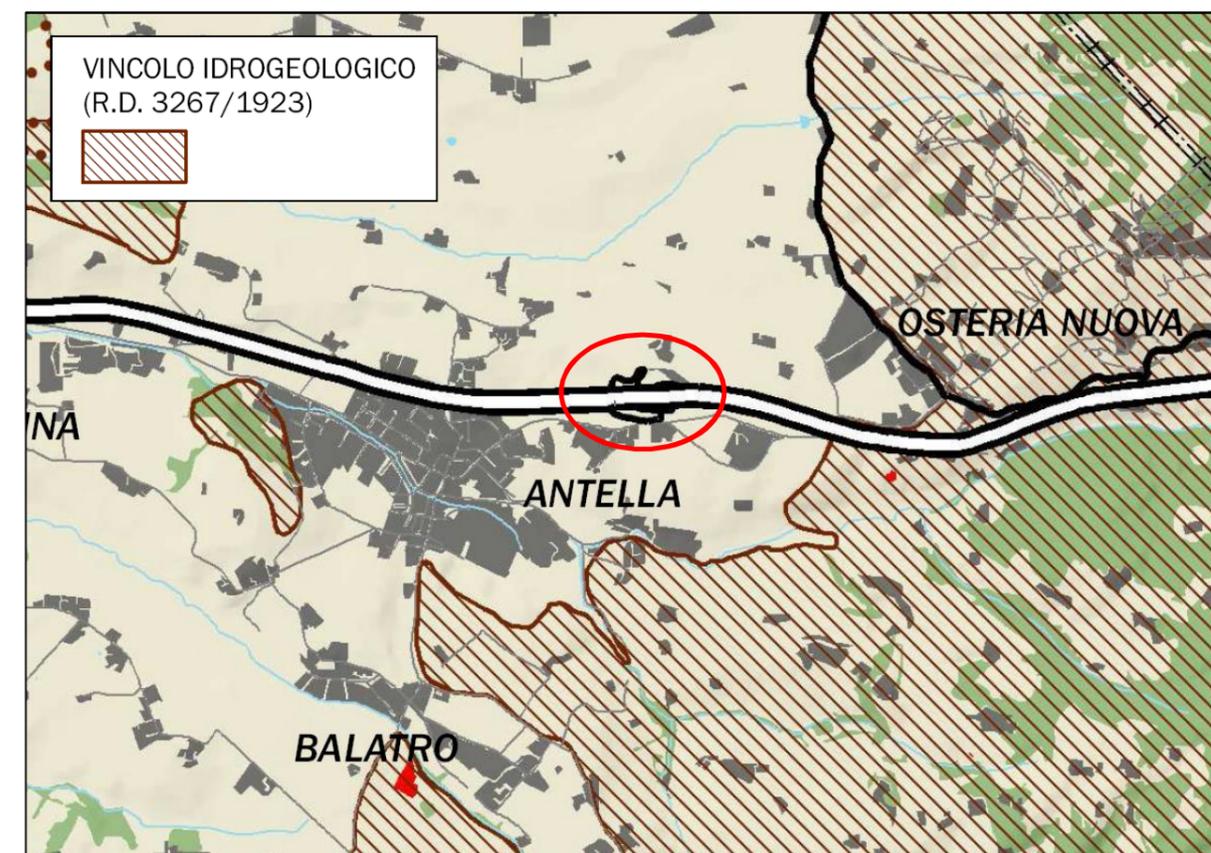


Figura 3.8: Stralcio dal PTCP della Provincia di Firenze, Territori coperti da foreste e da boschi e soggetti a vincolo idrogeologico (il perimetro rosso individua l'ambito di progetto)

4 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)

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 rotatorie 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)

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 (riportate nel paragrafo della descrizione del progetto), per tutti i ricettori si stimano livelli pari o inferiori rispetto allo studio acustico del progetto definitivo.

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)

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 funzionamento 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.

5 CONCLUSIONI

Nel presente documento è stato illustrato il progetto dei piazzali dell'Area di Servizio Chianti, posta lungo l'autostrada A1, al km 305+600 circa in Comune di Bagno a Ripoli (FI).

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

Il Progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale dell'iniziativa ha ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale, di cui al DEC VIA n° 1717 del 17/12/2008. Successivamente, in sede di Conferenza dei Servizi, l'iter approvativo delle tratte iniziale (dal km 300 al km 306) e finale (dal km 313 al km 318) denominate "tratte esterne", è stato separato da quello relativo alla tratta centrale (dal km 306 al km 313 e comprendente la galleria San Donato).

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

Nel presente documento sono state evidenziate le principali modifiche apportate al progetto approvato e la coerenza con il quadro vincolistico e pianificatorio locale: con riferimento alla banca dati del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo ed alla pianificazione della Regione Toscana, e sulla base di quanto esposto negli elaborati del PTCP della Provincia di Firenze, nonché degli strumenti urbanistici comunali vigenti per il comune di Bagno a Ripoli, l'intervento di adeguamento dell'Area di Servizio Chianti Est e Ovest non risulta in contrasto con le prescrizioni e le previsioni di tali strumenti.

Gli strumenti di pianificazione analizzati confermano come gli ambiti di progetto risultino interessare aree tutelate ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.; la stessa Autostrada A1, nel tratto di interesse, rappresenta un bene di notevole interesse pubblico quale punto di vista per le bellezze panoramiche.

Tuttavia lo stesso RUC di Bagno a Ripoli riporta, nei propri elaborati grafici, il Progetto Definitivo approvato dell'ampliamento dell'AdS. La variante al Progetto Definitivo si prefigge altresì l'obiettivo di ottimizzare l'organizzazione interna dei piazzali, consentendo una minore occupazione di territorio rispetto alla precedente.

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 viene restituita al territorio una ampia area precedentemente espropriata.

Pertanto si può affermare che l'attuale proposta progettuale sia maggiormente coerente della precedente con il quadro vincolistico di riferimento e che le interferenze con il paesaggio risultino maggiormente contenute.

Come illustrato in precedenza, l'attuale progetto dell'adeguamento dell'Area di Servizio è inoltre coerente con l'obiettivo di miglioramento dei servizi offerti, ma con una maggiore attenzione nei confronti del territorio adiacente ai piazzali.

La modifica progettuale introdotta consente infatti una minore occupazione di territorio rispetto alla precedente, per circa 60.800 mq.