

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

## 1. Titolo del progetto

Progetto Definitivo "Intervento infrastrutturale per la soppressione del passaggio a livello al km 25+930 della Linea Pontassieve – Borgo San Lorenzo (Linea Faentina), nel Comune di Rufina – FI".

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera c)	<i>Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intervento oggetto della richiesta consiste nell'eliminazione del passaggio a livello (PL) sulla S.S. 67 Tosco-Romagnola al km 25+930 della Linea Faentina e nella realizzazione di un sottovia sostitutivo, l'area ove ricade il tratto di S.S 67 interessato è all'interno del centro abitato di Rufina.

A livello funzionale il complesso degli interventi consiste nella deviazione del traffico, che transita attualmente sul passaggio a livello, verso la viabilità esistente - via XXV Aprile - fino ad una rotonda da cui si dirama il nuovo laccio per il ricongiungimento con la S.S. 67 a valle del PL da eliminare.

Pertanto, l'intervento è configurabile come una "ricucitura" stradale più che come una variante significativa in quanto si prevede la realizzazione di un nuovo tratto stradale di circa 200 m per il collegamento tra le due strade, pressoché parallele, mediante il sotto-atteveramento della linea ferroviaria.

Rispetto alla pianificazione ed alle ricadute positive dell'intervento, esso rientra in un più ampio Protocollo d'Intesa sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana, RFI e altri Enti Locali, comprendente anche interventi di riqualificazione infrastrutturale delle Stazioni della linea Faentina.

Tali interventi consentiranno, nel complesso, di incrementare sicurezza e regolarità del servizio ferroviario ovvero migliorare l'offerta di trasporto pubblico su una tratta interessata da spostamenti pendolari tra il Mugello e Firenze e favorire, di conseguenza, un uso più intenso del treno, con indubbi vantaggi per il decongestionamento da traffico privato e, più in generale, per la qualità della vita dei residenti.

Gli interventi previsti nel Protocollo sono finanziati con risorse economiche derivanti da accordi relativi alla realizzazione della tratta AV in Toscana, quali opere di miglioramento complessivo della accessibilità ferroviaria. Dette risorse, già disponibili, possono trovare immediato e completo utilizzo con l'approvazione definitiva e la rapida cantierizzazione degli interventi di cui trattasi, rispondendo in tal modo alle aspettative dei territori serviti dalla Linea Faentina.

Rispetto alla sicurezza dell'esercizio, la presenza di passaggi a livello rappresenta una delle principali cause di incidentalità sulle reti ferroviarie dovute a infrazioni del codice della strada. Il costante trend in riduzione degli incidenti è dovuto ad un consistente piano di investimenti che ha portato alla eliminazione di circa il 53% dei passaggi a livello nel periodo tra il 1990 e il 2016 con una significativa riduzione del 44% degli incidenti significativi avvenuti in corrispondenza degli stessi.

Rispetto ad un possibile effetto di incremento del traffico stradale, si evidenzia che la soppressione del PL non determinerà l'attrazione di traffico da altre direttrici di collegamento in quanto l'intervento è descrivibile come un by-pass della SS67 di circa 500m.

L'eliminazione del passaggio a livello risulterà inoltre efficace per la riduzione dei tempi di percorrenza dei mezzi di soccorso e, in generale, per l'eliminazione degli incolonnamenti di auto e mezzi pesanti, a vantaggio di una maggiore sicurezza della rete stradale e della riduzione complessiva delle emissioni in atmosfera.

Il progetto è stato condotto in modo da contemperare diverse esigenze: la riduzione dell'impatto visivo, che ha fatto propendere per la soluzione del sotto-attraversamento, il rispetto dei vincoli di carattere idraulico, essendo l'opera in area di fondovalle, che ha determinato la scelta di un tracciato di maggior compattezza possibile pur rispettando i requisiti plano-altimetrici di progettazione stradale.

#### 4. Localizzazione del progetto

L'area di intervento ricade completamente nel territorio di Rufina. Il passaggio a livello è ubicato a sud del centro abitato all'intersezione della linea Faentina con la SS67 – Tosco Romagnola strada extraurbana di interesse nazionale gestita da ANAS SpA che collega Firenze a Forlì attraversando numerosi centri abitati sia in territorio toscano sia in quello emiliano-romagnolo.

Il territorio comunale ha un carattere prevalentemente montano-collinare ed ha rappresentato storicamente, e tuttora rappresenta, una delle principali vie di attraversamento dell'Appennino verso la Romagna (la SS67 Tosco Romagnola ha origine a Pisa e termina a Ravenna – il superamento della catena appenninica avviene attraverso il Passo del Muraglione aperto prima dell'unificazione italiana in epoca granducale). Per questo motivo si presenta, in certe parti, intensamente popolato e infrastrutturato rispetto alla gran parte degli ambiti di montagna dello stesso territorio.

L'intervento in parola ricade nel fondovalle del fiume Sieve; l'area territoriale d'interesse presenta caratteristiche morfologiche di fondovalle (FON), avente una morfologia prevalentemente piana, con suoli a tessiture sabbiose-calcaree e formazioni litologiche tipicamente alluvionali. Dominato dal paesaggio agricolo, il fondovalle è percorso dalla statale che attraversa cittadine e borghi rurali interessati da insediamenti di recente realizzazione a carattere residenziale, produttivo-industriale e commerciale.

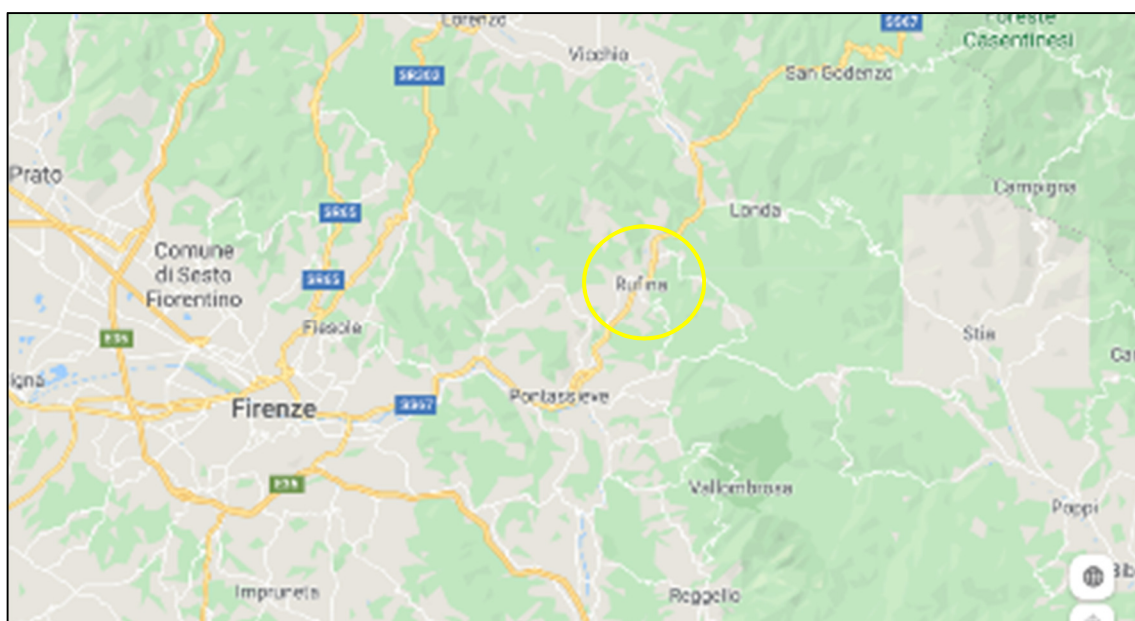
Le opere in progetto sono ubicate ad una quota altimetrica media di circa 109 m s.l.m., l'area oggetto di studio si colloca a sud-ovest del comune di Rufina (provincia di Firenze), sulla sponda idrografica sinistra del Fiume Sieve.

Con riferimento all'opera in attraversamento, le coordinate geografiche del sito in WGS 84, sono:

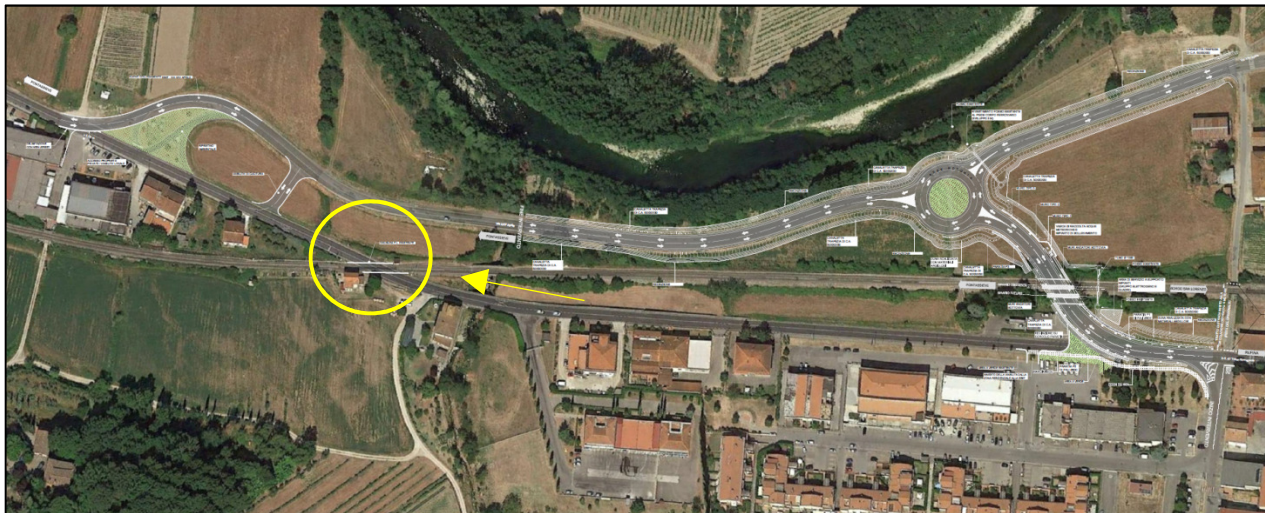
- Latitudine: 43.817500° - Longitudine: 11.482727°

le coordinate geografiche del sito in ED50, sono:

- est: 699746.99 m – nord: 4854796.35 m







Il territorio nel quale ricade l'intervento risulta urbanizzato e caratterizzato da un'alta connotazione antropica, inserita all'interno di una matrice agro-ecosistemica di tipo vallivo-collinare a cavallo della fascia fluviale (**Allegato 1** - Uso e copertura del suolo).

## 5. Caratteristiche del progetto

### Caratteristiche dell'opera

Procedendo da sud verso nord, il progetto della viabilità ha inizio dall'intersezione tra la SS67 e la via 25 Aprile e termina all'incrocio tra la SS67 e la via Enrico Mattei.

Il progetto della viabilità alternativa al P.L. al km 25+930 è costituito da una serie di opere utili a ricollegare l'attuale via 25 Aprile a sud-ovest del PL (su cui verrà deviato il traffico della SS67) alla SS67 a nord-est del PL immediatamente prima del nucleo storico del centro abitato ove i fabbricati sono tutti fronte strada.

La soppressione del PL induce una razionalizzazione dell'intersezione posta più a sud del PL da sopprimere collegando in maniera diretta la SS67 e la via XXV Aprile.

Le viabilità in progetto hanno le seguenti lunghezze:

- rotatoria: 103,68 m;
- asse principale: 175 m;
- innesto rotatoria da nord: 172 m;
- innesto rotatoria da sud: 234,50 m;
- nuovo collegamento SS67 - via XXV Aprile: 121 m;
- viabilità di cucitura in prossimità del nuovo collegamento SS67 - via XXV Aprile: 42 m.

La sottostante immagine raffigura la distribuzione planimetrica sopra descritta. Per un maggiore dettaglio si rimanda ai seguenti allegati:

- **Allegato 2** – Planimetria e profili (Cod. 306618008 PDTSSP 0000 E013 B).
- **Allegato 3** - Planimetria su Ortofoto (Cod. 306618008 PDTSSP 0000 E014 B).

La soppressione del PL induce una razionalizzazione dell'intersezione posta più a sud del PL da sopprimere collegando in maniera diretta la SS67 e la via XXV Aprile.

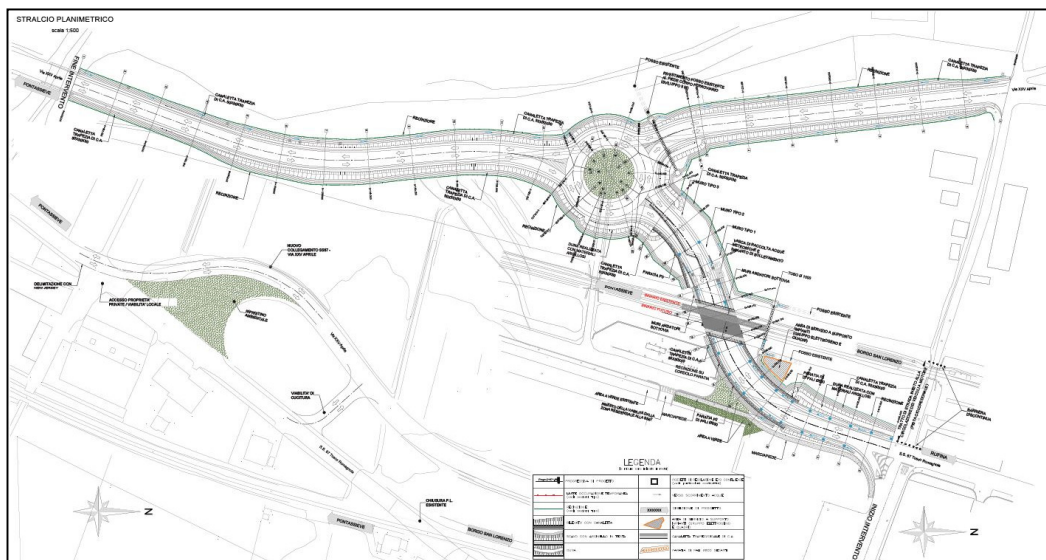
### Piattaforma stradale

Le piattaforme stradali assegnate alle nuove viabilità (escluso la rotatoria) sono coerenti al tipo "F2" del Decreto Ministeriale N. 6792 del 05/11/2001. Esse sono formate da un'unica carreggiata, costituita da due corsie (una per senso di marcia), di 3,25 m ciascuna, fiancheggiata da ambo i lati da banchine di 1,00 m ciascuna per una larghezza totale di 8,50 m. La nuova rotatoria di progetto avrà raggio di 16,50 m con diametro esterno pari a 40 m, corsia della corona giratoria pari a 7,00 m e banchine in destra e sinistra pari a 1,50 m; l'isola centrale sarà delimitata da un cordolo non sormontabile.

In corrispondenza dei rettilinei la piattaforma stradale (corsie e banchine pavimentate) sarà a doppia falda, ciascuna inclinata del 2,5% verso l'esterno mentre nell'approccio alle curve circolari il ciglio esterno subirà una rotazione fino ad ottenere una falda unica che continuerà a ruotare fino alla pendenza trasversale che garantisce la stabilità del veicolo in curva in relazione al raggio planimetrico e alla velocità di progetto con massimo del 7% relativo al tipo di strada in oggetto. Le banchine pavimentate presentano pendenza uguale e concorde a quella delle corsie. Coerentemente a quanto prescritto dal D.M. 05-11-2001, la corsia interna subirà un aumento di larghezza in corrispondenza delle curve circolari.

La pendenza delle scarpate di rilevato è di 2/3 (verticale/orizzontale), valore che si è ritenuto necessario sia per ragioni di inserimento ambientale sia per motivi di durabilità del rivestimento vegetale. Lungo il tracciato non sono presenti tratti in trincea.

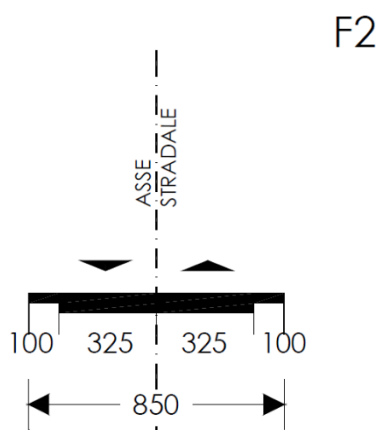




### **Geometria dell'asse stradale**

L'asse stradale (asse principale) collega la nuova rotatoria al sedime attuale della SS67. La geometria di tracciato è composta da una successione di due curve planimetriche (di raggio pari a 60.00 e 80.00 m rispettivamente) con interposto un tratto di rettilineo di sviluppo limitato. Gli altri innesti alla rotatoria (da nord e da sud) ripropongono il tracciato della via 25 Aprile con deviazione finale in corrispondenza della rotatoria.

Come prescritto dalle norme, tra gli elementi a curvatura costante sono stati inseriti elementi a raggio variabile aventi la funzione di limitare le variazioni di accelerazione centrifuga e di consentire un corretto raccordo delle estremità della carreggiata limitando la sovrappendenza longitudinale.



Il profilo altimetrico dell'asse principale presenta una successione di tratti a pendenza costante (livellette) raccordati da tre archi di parabola quadratica ad asse verticale (raccordi convessi nei tratti iniziale e finale del tracciato con sacca intermedia in corrispondenza dell'intersezione con il tracciato ferroviario); la pendenza longitudinale massima dell'opera in questione è di poco inferiore all'11%, valore limite previsto dal D.M. 5/11/2001 per le strade locali incrementato dell'1% (come previsto dalle stesse norme). Il raggio del cerchio osculatore dei raccordi altimetrici è rispettivamente pari a 600, 400 e 240 m; tali valori garantiscono il confort richiesto dalle norme, valori di accelerazione verticale inferiore dell'accelerazione limite prescritta dal D.M. 5/11/2001 e distanze di visibilità (alla velocità di percorrenza) superiori alla distanza di visibilità da realizzare per l'arresto lungo tutto il tracciato.

## **Opere d'arte**

La nuova viabilità sottopassando la linea ferroviaria necessita di nuove opere strutturali ed in particolare di uno scatolare di attraversamento (in corrispondenza della linea ferroviaria che tenga in conto anche di un futuro raddoppio della linea) e di strutture di contenimento a paramento per il sostegno del rilevato ferroviario e della sede attuale della strada statale. Nel caso in esame si prevede un raddoppio ferroviario a est della linea esistente pertanto l'opera di attraversamento avrà uno sviluppo compatibile con la nuova linea; la distanza verticale tra l'asse di progetto e il piano del ferro è in ogni punto superiore a 7,4 m che, considerando le distanze necessarie per il sostegno provvisorio dei binari (maggiormente vincolanti rispetto agli spessori minimi richiesti dalla sovrastruttura ferroviaria), assicura il franco minimo di 5 m previsto dalle norme stradali lungo tutta la larghezza della sede stradale.

La struttura del sottopasso (monolite) verrà realizzata all'interno di una fossa di varo adiacente alla sede ferroviaria su una platea che costituisce il piano di scorrimento del monolite; la platea verrà realizzata sul lato ovest dell'opera (lato valle). Il monolite verrà posizionato nella sua sede definitiva (sotto la sede ferroviaria) mediante infissione "a spinta" per mezzo di martinetti idraulici a contrasto con un manufatto appositamente realizzato (muro reggispinta). Prima della fase di infissione verrà montato un sistema di sostegno provvisorio dei binari per ridurre al minimo le soggezioni all'esercizio ferroviario durante le lavorazioni.

### **Il tracciato ferroviario non subirà modifiche.**

Il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al DLgs105/2015 - Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose.

### **Fasi esecutive**

I lavori verranno articolati in 4 macrofasi articolate come segue:

#### **MACROFASE 01**

- Cantierizzazione e occupazioni temporanee
- Chiusura di Via XXV Aprile e deviazione del traffico su S.S. 67 Tosco Romagnola; il traffico su Via Enrico Mattei verrà regolato a senso unico alternato e inibito ai veicoli con altezza superiore a 2,20 m;
- Rimodulazione collegamento tra Via XXV Aprile e S.S. 67 Tosco Romagnola;
- Innalzamento della Via XXV Aprile fino alla quota di progetto (ivi compreso il tratto di rotatoria lato valle) con riutilizzo di materiale proveniente dagli scavi per la realizzazione della fossa di varo opportunamente trattato con leganti;
- Realizzazione sovrastruttura stradale e apertura al traffico nuova sede della Via XXV Aprile;
- Realizzazione paratie provvisorie per sostegno della sede ferroviaria;
- Opere e scavi per fossa di varo e realizzazione monolite (vedi elaborato 3066-18-008-PD-TSSP-00-00-E021 "Fasi esecutive - Spinta monolite").

#### **MACROFASE 02**

- Apertura al traffico di Via XXV Aprile;
- Spinta del monolite da lato ovest con sostegno provvisorio del binario tramite ponte VERONA (vedi elaborato 3066-18-008-PD-TSSP-00-00-E021 "Fasi esecutive - Spinta monolite").
- Demolizione rostro sottovia e muro di controspinta;
- Realizzazione e sistemazione del tubo *Armco* di Via XXV Aprile;
- Realizzazione tombino in attraversamento;
- Realizzazione delle paratie di pali (parziale la paratia P2), dei muri in corrispondenza della vasca di raccolta acque meteoriche e delle opere idrauliche (tubazioni di scarico, tombini, Installazione impianto di sollevamento);
- Realizzazione varco di collegamento tra S.S. 67 Tosco Romagnola e Via Pablo Neruda per accesso aree private;

#### **MACROFASE 03**

- Apertura varco di collegamento tra S.S. 67 Tosco Romagnola e Via Pablo Neruda per accesso aree private;

- Chiusura al traffico veicolare della S.S. 67 Tosco Romagnola;
- Completamento dell'asse principale (compresa la paratia P2);

#### MACROFASE 04

- Ripristino e sistemazione aree esterne (aiuole, marciapiedi e parapetti);
- Rimozione cantiere e apertura al traffico.

La durata complessiva dei lavori è prevista in **815 giorni naturali e consecutivi**.

Le attività potenzialmente di maggiore impatto, rappresentate dallo scavo e dalla realizzazione del manufatto di sottoattraversamento, hanno una durata complessiva di 164 giorni naturali consecutivi.

Rispetto all'organizzazione delle aree logistiche di cantiere, esse saranno oggetto di maggior dettaglio nell'ambito della successiva fase di Progettazione Esecutiva dell'intervento e prevedranno l'occupazione di una superficie di 4.500 m2 circa (per la maggior parte in corrispondenza di aree intercluse) ove troveranno collocazione le baracche destinate a campo base (uffici ed ai servizi), le aree di supporto alle lavorazioni (ad es. stoccaggio temporaneo e caratterizzazione dei materiali di scavo destinati allo smaltimento o al riutilizzo per la formazione dei rilevati).

Le fasi realizzative e le occupazioni temporanee sopra evidenziate, sono raffigurate e tempificate in dettaglio nei seguenti elaborati:

- **Allegato 4** - Fasi esecutive – disposizioni generali e cantierizzazione (Cod. 3066-18-008-PD-TSSP-00-00-E020-C);
- **Allegato 5** - Cronoprogramma dei lavori (Cod. 3066-18-008-PD-TG-00-00-E036).

Il Progetto Definitivo descrive le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare l'impatto del cantiere e dell'opera nei seguenti elaborati che vengono allegati alla presente:

- **Allegato 6** - Relazione di fattibilità ambientale (Cod. 3066-18-008-PD-TG-00-00-E007-C);
- **Allegato 7** - Relazione paesaggistica (3066-18-008-PD-TG-00-00-E037-B);
- **Allegato 8** - Relazione sulla gestione del rischio alluvioni (Cod. 3066-18-008-PD-TG-00-00-E038-A);
- **Allegato 9** - Studi di inquadramento e schema dei vincoli (Cod.3066-18-008-PD-TG-00-00-E002-A);
- **Allegato 10** - Carta dei Vincoli (Cod. 3066-18-008-PD-TSSP-00-00-E041-A).



6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	Provincia di Firenze
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	<p><i>La linea Faentina, nella tratta che congiunge Borgo San Lorenzo a Pontassieve, interessata dall'opera, è stata attivata nel 1913. L'attuale tracciato, fatti salvi gli interventi di ripristino post-bellico, non ha subito modifiche di rilievo fino ai giorni nostri.</i></p> <p><i>RFI SpA opera come Gestore dell'Infrastruttura in forza dell'Atto di Concessione rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) con il Decreto Ministeriale n. 138T del 31 ottobre 2000</i></p>
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<p><i>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></p>	
Procedure	Autorità competente
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	Il tratto di ricucitura stradale verrà preso in carico da ANAS che ne disporrà formalmente l'apertura all'esercizio stradale.
Altre autorizzazioni: <input checked="" type="checkbox"/> Procedura di cui all'art. 215 DLgs 50/2016 e s.m.i. (Codice Appalti) - Consiglio superiore dei lavori pubblici (ottenuta). <input checked="" type="checkbox"/> Procedura di cui agli artt. 2 e 3 del DPR 383/1994 e s.m.i. "Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale"	<p>Il progetto Definitivo in parola è stato sottoposto all'esame del Consiglio Superiore del LLPP in ottemperanza all'Art. 215 del DLgs 50/2016 conclusasi con espressione di <b>parere positivo</b> da parte del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale OOPP Toscana-Umbria-Marche (Rif. Voto n. 113/2019 espresso nella seduta del 30/05/2019)</p> <p>Il progetto sarà sottoposto, ai fini dell'ottenimento delle autorizzazioni urbanistico-territoriali a procedimento di localizzazione ai sensi del DPR 383/1994 e s.m.i..mediante CdS ai sensi della L. 241/1990.</p>

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Vedi allegato 11</b>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Vedi allegato 11</b>
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Vedi allegato 12-13</b>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto non rientra negli ambiti di applicazione di cui al DM 30 marzo 2015
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Vedi allegato 14</b>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>Vedi allegato 15</b> Il progetto non ricade in aree di particolare interesse storico, archeologico e culturale, mentre interferisce con la fascia di rispetto del T. Sieve; l'intervento lambisce le zone ripariali in essa presente senza alterarne le caratteristiche.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dalla consultazione del sito Geoscopio della Regione Toscana non risultano interferenze
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Vedi allegato 16</b>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>Vedi allegato 17</b> Il progetto interessa solo marginalmente aree classificate come boscate

<sup>1</sup>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.

<sup>2</sup>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

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>Vedi allegato 18 e 19</b> Il progetto lambisce una zona a pericolosità di esondazione molto elevata (Direttiva Alluvioni 2007/60/CE). Tuttavia il progetto prevede delle opere mirate a ridurre la pericolosità degli eventi e dispositivi utili a ridurre l'entità del danno.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona sismica 2 (OPCM 3274/2003 – Elenco dei comuni classificati)
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fascia di rispetto ferroviaria (Linea Pontassieve - Borgo San Lorenzo)

<sup>3</sup>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? (Nota <sup>4</sup> ) Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> 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.)?	Descrizione: Il progetto prevede la realizzazione di opere stradali in un'area interclusa tra la sede stradali esistenti e il corpo ferroviario.		Perché: L'opera di attraversamento risulta ben inserita nel contesto paesaggistico locale, essendo posizionata in un'area interclusa compresa fra due infrastrutture lineari esistenti a potenziamento della stessa. La disposizione plano-altimetrica della nuova opera consente il mantenimento dei varchi ecologici trasversali e longitudinali al fiume senza interferire significativamente, per estensione e localizzazione, con le aree parco e la zona riparia. Gli aspetti sopracitati risultano verificati anche in fase di esecuzione dei lavori, in forza delle misure mitigative previste e di cui si rimanda alla Relazione ambientale di progetto. L'intervento non comporterà sostanziali variazioni del traffico ferroviario e il binario rimarrà nella sua attuale posizione. L'eliminazione del PL non determinerà, in ogni caso, un incremento del traffico stradale e risolverà i problemi dovuti alla formazione di code di veicoli in concomitanza con il passaggio dei treni.	
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?	Descrizione: Consumo di suolo Acqua Energia		Perché: Il consumo di suolo è limitato al solo tracciato stradale ed a quello, temporaneo, delle aree destinate alle strutture di supporto alla cantierizzazione. Rispetto ai consumi di risorse naturali, si evidenzia che: a. I consumi di acqua sono correlati alla realizzazione delle paratie di pali. b. L'approvvigionamento dell'acqua avverrà mediante autobotti. c. il calcestruzzo verrà approvvigionato direttamente da impianti qualificati e non mediante fabbricazione a piè d'opera; d. i materiali di scavo, se idonei sotto il profilo geotecnico e chimico, verranno in parte impiegati per la realizzazione dei rilevati. Tale scelta progettuale comporterà una riduzione nella produzione di rifiuti da avviare a recupero o smaltimento e una riduzione delle materie prime da cava di cui approvvigionarsi per la costruzione; e. il terreno vegetale derivante dalle attività di scotico superficiale, verrà accantonato per essere riutilizzato per il ripristino delle superfici a verde (scarpate-rotonda).	
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	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
Descrizione: Perché: La cantierizzazione non comporta l'impiego di particolari sostanze o materiali potenzialmente nocivi per la salute umana o per l'ambiente salvo l'impiego di carburanti per i mezzi d'opera. Le misure di mitigazione messe in atto per il				

<sup>4</sup> Rispetto alle misure di mitigazione degli impatti, oltre a quanto già previsto dal Progetto Definitivo di cui si allegano gli elaborati significativi per gli aspetti ambientali, in sede di gara di appalto, verrà inserito nel Capitolato di Appalto il documento "Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" emesso da ARPAT nel Gennaio 2018. L'appaltatore affidatario della progettazione esecutiva e dei lavori, dovrà attenersi, per quanto applicabili, alle indicazioni ricavabili dalle suddette linee guida sia in fase di Progettazione Esecutiva dell'intervento, sia in fase realizzativa dell'opera..

Il documento ARPAT è scaricabile dal sito <http://www.arpato.toscana.it/documentazione/catalogo-pubblicazioni-arpato/linee-guida-per-la-gestione-dei-cantieri-ai-fini-della-protezione-ambientale>).

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? (Nota <sup>4</sup> ) Sì/No/? – Perché?	
preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?		carburante per i mezzi d'opera sarà contenuto in serbatoio mobile dotato di vasca di contenimento e tettoia ed il rifornimento dei mezzi avverrà su pavimentazione impermeabile da rimuovere al termine dei lavori. Rispetto al processo di scavo dei pali di grande diametro, ove sarà necessario il sostegno delle pareti del foro verranno privilegiate tecniche meno impattanti quali il rivestimento del foro mediante tubo-forma provvisorio; quando, in funzione della granulometria puntuale del terreno, non è possibile il ricorso al tubo-forma, verranno utilizzati fanghi polimerici biodegradabili. In nessun caso verranno utilizzate tecniche maggiormente inquinanti come il ricorso a fanghi bentonitici. I materiali da scavo in attesa di caratterizzazione saranno collocati su piazzola con fondo impermeabilizzato, i cumuli verranno coperti in caso di pioggia e le acque dilavanti raccolte in apposita vasca impermeabilizzata.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No Descrizione: Limitatamente alla fase di cantiere: Demolizioni Materiali da scavo	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No Descrizione: Solo nella fase di cantiere	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No Descrizione: Solo nella fase di cantiere	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No



## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? (Nota <sup>4</sup> ) Sì/No/? – Perché?	
			<p>Nella fase di progettazione esecutiva verrà eseguito una valutazione di impatto acustico secondo le indicazioni della DGR Toscana 857/2013 al fine di valutare un eventuale potenziamento delle misure di mitigazione e/o la necessità di richieste deroghe sui valori di emissione acustica durante i lavori.</p> <p>In fase di esercizio dell'opera è prevista una fluidificazione del traffico con conseguente minore impatto acustico. Rispetto al rumore da traffico ferroviario, non sono previste sostanziali variazioni all'attuale numero di convogli.</p>	
<p>7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché:	
<p>8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché:	
<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché:	
<p>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?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché:	
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? (Nota <sup>4</sup> ) Sì/No/? – Perché?	
sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	Descrizione: Fiume Sieve Falda idrica		Perché: Le acque di cantiere verranno stoccate in apposite vasche di disoleazione e avviate al corpo ricettore solo dopo averle trattate. Rispetto al processo di scavo dei pali di grande diametro, ove sarà necessario il sostegno delle pareti del foro verranno privilegiate tecniche meno impattanti quali il rivestimento del foro mediante tubo-forma provvisorio; quando, in funzione della granulometria puntuale del terreno, non è possibile il ricorso al tubo-forma, verranno utilizzati fanghi polimerici biodegradabili. In nessun caso verranno utilizzate tecniche maggiormente inquinanti come il ricorso a fanghi bentonitici.	
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 type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché: L'unica viabilità di rilievo presente nell'area è la SS67 che verrà interessata dall'intervento di soppressione del passaggio a livello. L'interferenza con le altre sedi stradali è limitata alle fasi di realizzazione che sono tali da garantire la continuità dei flussi veicolari in ogni fase della realizzazione. Nella fase post operam, oltre all'incremento della sicurezza, si avrà un aumento della qualità della circolazione stradale grazie alla soppressione del passaggio a livello esistente sulla SS67 (al km 25+930 della linea ferroviaria). Analogamente, l'unica linea ferroviaria è la linea Faentina.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché: l'opera non comporterà interferenze visive di rilievo in quanto prevede il sotto-atteveramento della linea ferroviaria.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché: Gran parte del progetto ricade sull'area di sedime di viabilità esistenti. Il consumo di nuove aree non antropizzate non risulta significativo. L'impatto atteso dalle interferenze con le aree di tutela risultano marginali, locali e prevalentemente a carattere indiretto.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché: non risultano presenti nell'area di progetto o in aree limitrofe piani o programmi inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché: Il progetto è collocato all'ingresso del paese di Rufina, ai margini dell'insediamento urbano. Non risultano presenti nell'area di progetto o in aree limitrofe zone densamente abitate o antropizzate che possono essere interessate da significativi disagi legati alla realizzazione e/o all'esercizio dell'opera.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché: Non risultano ricettori sensibili interessati dalla realizzazione del progetto, sia in fase esecutiva che in fase di esercizio.	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? (Nota<sup>4</sup>) Si/No/? – Perché?</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> non risultano presenti nell'area di progetto o in aree limitrofe risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità. Rispetto alle misure adottate in fase di costruzione per prevenire possibili effetti su acque superficiali e sotterranee, si rimanda a quanto riferito nei precedenti punti e nell'allegato 6 – <i>Relazione di Fattibilità Ambientale</i> .	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> non risultano presenti nell'area di progetto o in aree limitrofe zone già soggette a inquinamento o danno ambientale. (vedi Allegato 16 relativamente a Siti soggetti a bonifica ambientale).	
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	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Area esondazione Fiume Sieve		<i>Perché:</i> relativamente al pericolo di inondazioni si rimanda a quanto esposto in Tabella 8 – p.to 11. Rispetto alla pericolosità sismica si rimanda a quanto riferito al p.to 12 di Tabella 8. Rispetto all'assenza di aree in frana si rimanda all'Allegato 20. Rispetto agli altri elementi di rischio, non risultano essere presenti situazioni che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Non risultano presenti infrastrutture di trasporto/attività industriali o progetti approvati con le quali possano manifestarsi effetti cumulativi sia nella fase di costruzione sia in quella di esercizio.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> il progetto interessa, sia nella fase di costruzione sia in quella di esercizio, un ambito strettamente locale. Non è prevista la produzione di rifiuti da avviare a smaltimento transfrontaliero.	


## 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	ALL1_PL_KM25+930_USOSUOLO.PDF	1:3500	Allegato 1
2	ALL2_PL_KM25+930_PLAN.ePROF.PDF	1:500 – 1:50	Allegato 2
3	ALL3_PL_KM25+930_PLAN.suORTOF.PDF	1:500	Allegato 3
4	ALL4_PL_KM25+930_DISP.GEN.eCANT.PDF	1:500	Allegato 4
5	ALL5_PL_KM25+930_CRONOPR.PDF	/	Allegato 5
6	ALL6_PL_KM25+930_REL.FAT.AMB.PDF	/	Allegato 6
7	ALL7_PL_KM25+930_REL.PAESAG.PDF	/	Allegato 7
8	ALL8_PL_KM25+930_REL.RISCH.UVIONI.PDF	/	Allegato 8
9	ALL9_PL_KM25+930_STUD.INQUADR.PDF	/	Allegato 9
10	ALL10_PL_KM25+930_CARTAVINC.PDF	1:1000/10000	Allegato 10
11	ALL11_PL_KM25+930_ZONEUMIDE.PDF	1:10000	Allegato 11
12	ALL12_PL_KM25+930_AREETUTELAT.PDF	1:50000	Allegato 12
13	ALL13_PL_KM25+930_PARCHI.PDF	1:100000	Allegato 13
14	ALL14_PL_KM25+930_DENSITÀDEM.PDF	/	Allegato 14
15	ALL15_PL_KM25+930_IMPORT.PAESAG.PDF	1:1000	Allegato 15
16	ALL16_PL_KM25+930_SITICONTAMIN.PDF	1:10000	Allegato 16
17	ALL17_PL_KM25+930_VINC.IDROGEOLOGI.PDF	1:10000	Allegato 17
18	ALL18_PL_KM25+930_PIANOGEST.ALLUV. - PERICOLOSITA' IDRAULICA.PDF	1:10000	Allegato 18
19	ALL19_PL_KM25+930_PARERERISCH.ALLU - RISCHIO IDRAULICO.PDF	1:10000	Allegato 19
20	ALL20_PL_KM25+930_PIANOASS.IDROG.PDF	1:1000	Allegato 20
21	ALL21_PL_KM25+930_RELAZ. GEST. MAT.PDF	/	Allegato 22

Il/La dichiarante

  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>5</sup>

<sup>5</sup>Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.