

Direzione Produzione
Direzione Territoriale Produzione Firenze
Ingegneria

**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 17+685 della Linea Pontassieve – Borgo San Lorenzo (Linea Faentina), nel Comune di Dicomano – 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 17+685 della Linea Faentina e nella realizzazione di un sottovia sostitutivo.

A livello funzionale il complesso degli interventi consiste nella realizzazione del nuovo sottoattraversamento (sottopasso) a poche decine di metri dal PL e nel suo collegamento con la viabilità mediante due rampe di accesso. L'intervento è quindi configurabile più come una "ricucitura" stradale che come una variante significativa in quanto il nuovo tratto stradale misura poco meno di 400m a fronte di un'estesa di 232 km della SS67 (da Pisa a Marina di Ravenna) di cui 7,5 km interessano il Comune di Dicomano. Inoltre, il tratto interessato dal progetto, pur appartenendo al reticolo delle strade extraurbane di interesse nazionale, ricade parzialmente in una porzione di 600 m classificata, a fronte di verbale congiunto tra ANAS e Comune di Dicomano, come "Traversa interna" quindi già caratterizzata da limitazioni di velocità proprie degli attraversamenti urbani.

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. Tra il 2005 e il 2016, alla riduzione di circa il 32% del numero dei passaggi a livello è corrisposta una 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 da e per Dicomano in quanto la SS67 è l'unica viabilità esistente che collega Rufina e Dicomano.

L'eliminazione del passaggio a livello risulterà inoltre efficace per la riduzione dei tempi di percorrenza dei mezzi di soccorso stradali 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.

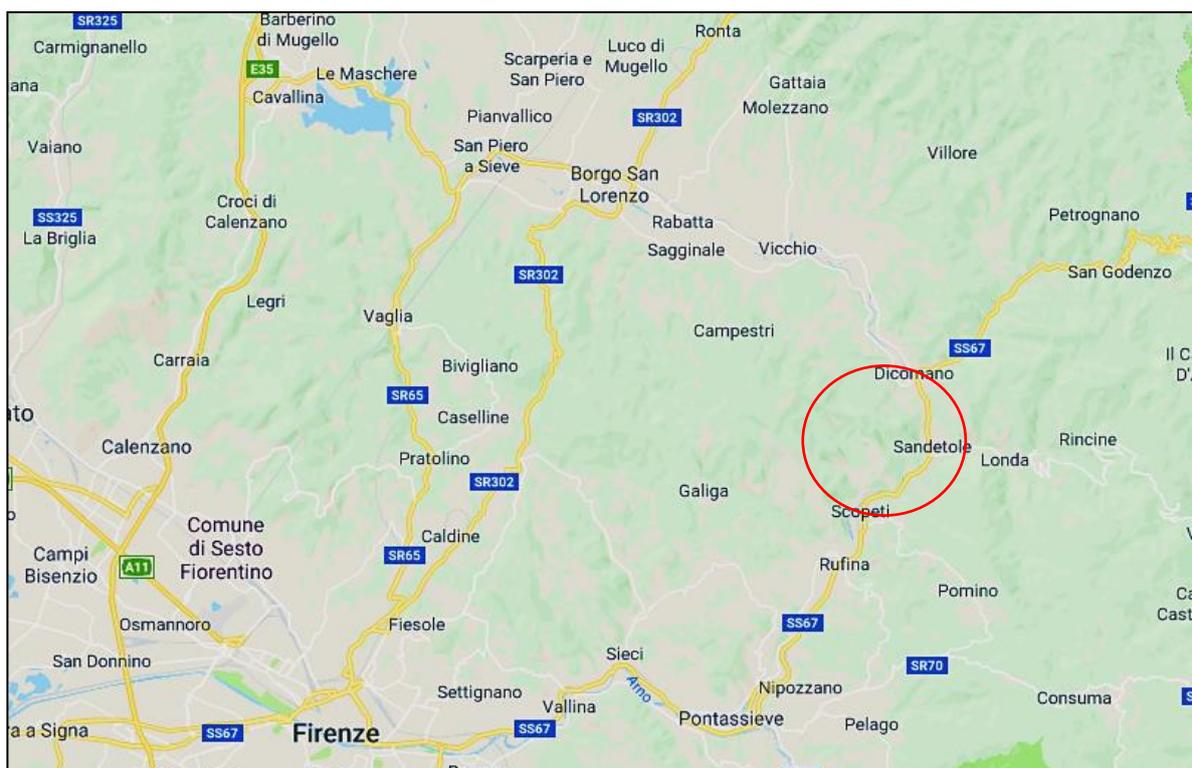
Il progetto è stato condotto in modo da contemperare diverse esigenze: la riduzione dell'impatto visivo, che ha fatto propendere per la soluzione del sotto-attraversamento rispetto al cavalcaferrovia, il rispetto dei vincoli

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 dell'intervento ricade completamente nel territorio del Comune di Dicomano, cittadina di circa 5600 abitanti nell'ambito amministrativo della Città Metropolitana di Firenze ed appartenente all'Unione dei Comuni Valdarno e Valdisieve. Dicomano è collocato lungo il corso del fiume Sieve che, lasciata la vallate del Mugello all'altezza di Vicchio, scorre, con un accentuato cambiamento di direzione, verso la sua confluenza con l'Arno in corrispondenza di Pontassieve.

Il passaggio a livello è situato in frazione Sandetole, a sud del capoluogo, all'intersezione della Linea Faentina (linea a semplice binario) 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, dove aree pianeggianti si alternano a modesti rilievi collinari. 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, come avvenuto nella frazione di Sandetole, oggetto di una attività di edilizia a fini residenziali attratta anche dalla presenza del collegamento ferroviario verso Firenze (Stazione di Contea-Londa) di cui il presente progetto aumenterà l'efficienza.



L'area dell'intervento, posta a quote comprese tra i 140 e i 160 m s.l.m., presenta una morfologia prevalentemente piana, con suoli a tessiture sabbiose-calcaree e formazioni litologiche tipicamente alluvionali caratterizzate da ciottolami, sabbie, sabbie siltose e limi fluviali oppure ciottolami e ghiaie con intercalazioni limo sabbiose di età ascrivibile al Pleistocene inferiore-Olocene.

Rispetto all'uso del suolo, si riporta in allegato una planimetria ricavata dal Sistema Informativo Territoriale della Regione Toscana (Geoscopio) che evidenzia la destinazione a colture agrarie di tipo non specializzato delle aree comprese tra la statale e il fiume Sieve, e la presenza di bosco ceduo e di oliveti sulle aree limitrofe a maggiore acclività. **(Allegato 1)**

La destinazione d'uso urbanistica del suolo è desumibile dalla seguente immagine tratta dal **Regolamento Urbanistico del Comune di Dicomano** (RUE – Disciplina dei Suoli) che evidenzia come al "tessuto" abitativo storico sviluppato lungo la direttrice stradale, si siano affiancati interventi abitativi di recente realizzazione che hanno determinato, fra l'altro, la necessità della riqualificazione della piccola stazione ferroviaria (Contea-Londa) proprio per garantire una migliore fruibilità del trasporto ferroviario, obiettivo complessivo degli interventi di cui fa parte la soppressione del vicino passaggio a livello.



	Confine dei centri urbani e dei borghi rurali
	aggiornamento cartografico
	edifici in via di realizzazione
	SE - Superficie edificatoria ed edifici da realizzare
	TR - Aree di trasformazione e risanamento urbanistico (art.28)
	RU - Aree di riqualificazione urbanistica (art.28)
	RA - Aree di riqualificazione ambientale e insediativa (art.30)
	Tessuto storico di pregio (art.32)
	Tessuto storico (art.33)
	Tessuto consolidato recente (art.34)
	Tessuto misto residenziale e produttivo (art.35)
	Tessuto prevalentemente produttivo (art.36)
	PU Attrezzature private ad uso pubblico
	AT Attività turistico-ricettive
	Palazzi di pregio a Dicomano
	Edilizia specialistica di interesse (ville, conventi, oratori, ecc)
	Aree agricole urbane (art.37)
	Aree urbane boscate (art.38)
	Vegetazione fluviale (art.39)

Sotto il profilo della sensibilità ambientale, anticipando quanto più dettagliatamente sarà ripreso nel p.to 8, si evidenzia che le aree oggetto di intervento non sono né comprese né in prossimità di zone di protezione ZCS, ZPS o di aree protette.

Il nuovo asse stradale interesserà principalmente aree agricole (seminativi) e in misura modesta formazioni naturali con vegetazione prettamente erbacea ed arbustiva. Si renderà necessario rimuovere alcune alberature rappresentate da un filare di Robinia (*Robinia pseudacacia L.*), specie considerata "invasiva" dalla Regione Toscana, posto in fregio all'attuale tracciato della strada statale con funzioni di consolidamento della scarpata.

Relativamente al paesaggio, la realizzazione del progetto non determinerà, per quanto appresso specificato, un impatto significativo sullo stesso, per la modestia dell'intervento proposto e in relazione alla circostanza per cui il tracciato si distacca a circa 400 m a monte del passaggio a livello, con un tratto in trincea fino all'opera di sotto attraversamento della linea ferroviaria, il cui asse dista circa 40 m dall'asse dell'attuale passaggio a livello, risale di quota fino a raggiungere la rotonda di progetto per la ricucitura con la viabilità locale.

5. Caratteristiche del progetto

Caratteristiche dell'opera

Il progetto della viabilità di ricucitura stradale prevede la realizzazione di un sottovia a lato dell'attuale passaggio a livello e di una rotonda a nord in un'area limitrofa al tracciato della Strada Statale 67 (Tosco-Romagnola); ad essa convergono la nuova viabilità che sottopassa la linea Faentina proveniente da sud (asse principale), un ramo proveniente da nord che si raccorda alla SS67 attuale e un ramo (est) che consente il collegamento con la via San Biagio sfruttando buona parte del sedime della SS67 attuale. L'asse principale, dopo aver percorso un tratto parallelamente alla ferrovia, sottopassa il corpo ferroviario e si collega alla viabilità esistente più a sud del passaggio a livello da sopprimere.

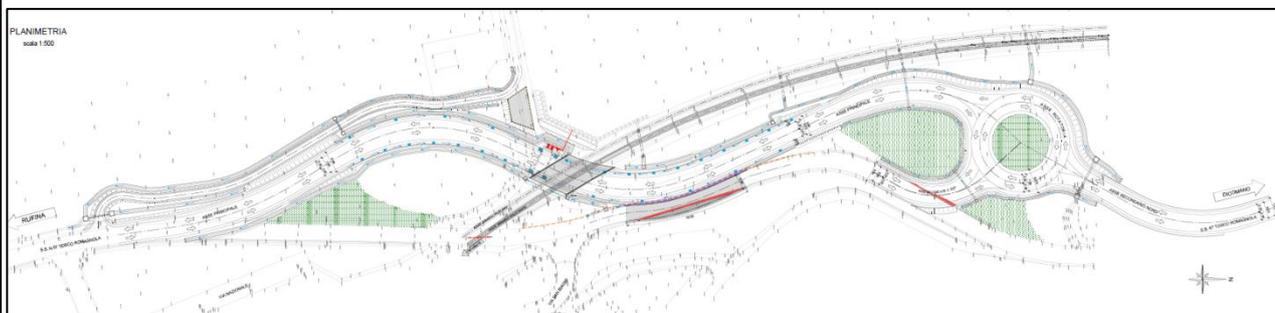
Le viabilità in progetto hanno le seguenti lunghezze:

- rotonda: 103,67 m;
- asse principale: 394,14 m (fino al centro della rotonda);

- innesto rotatoria da nord: 110,93 m (fino al centro della rotatoria);
- innesto rotatoria da sud: 69,14 m (fino al centro della rotatoria);
- pista bianca di cucitura: 196,64 m.

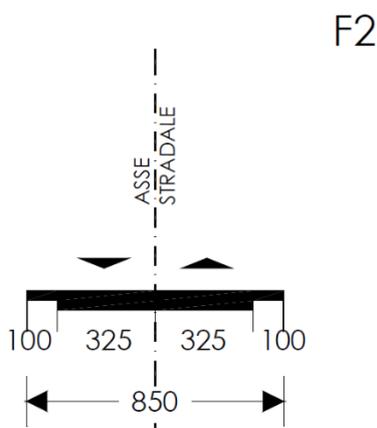
La sottostante immagine raffigura la distribuzione planimetrica sopra descritta. Per un maggiore dettaglio si rimanda ai seguenti allegati:

- **Allegato 2** – Planimetria (Cod. 306618006 PDTSSP 0000 E012 A).
- **Allegato 3** – Profili (Cod. 306618006 PDTSSP 0000 E012 A).
- **Allegato 4** - Planimetria su Ortofoto (Cod. 306618006 PDTSSP 0000 E013 A).



La rigeometrizzazione dell'asse stradale implica la scelta di nuove caratteristiche di piattaforma e l'assegnazione ad esso della classe funzionale propria dell'infrastruttura. Tale scelta non può prescindere dal riconoscimento della collocazione del tratto di strada all'interno della rete esistente. Conformemente a tale principio, sulla base della geometria della piattaforma esistente (larghezza compresa tra i 6,50 m e i 7,75 m) e della funzione svolta dalla viabilità sulla rete esistente alle nuove sedi stradali sono state assegnate caratteristiche di piattaforma di tipo "F2" del Decreto Ministeriale N. 6792 del 05/11/2001. 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.

Le piattaforme stradali sono pertanto 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 strada "bianca" di cucitura avrà invece una larghezza totale di 2,50 m.



Il tracciato ferroviario non subirà modifiche.

Il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al **D.Lgs. 105/2015** – Attuazione della Direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose..

La modalità costruttive

La realizzazione del manufatto di sottopasso della linea ferroviaria avverrà "fuori sede" ossia non in asse con la viabilità esistente, che rimarrà quindi in esercizio fino all'apertura dei due innesti nord e sud senza interruzioni del traffico sia stradale che ferroviario.

Analogamente, allo scopo di non interrompere o creare pesanti soggezioni alla circolazione stradale, si prevede di realizzare la struttura del sottopasso in opera realizzando in una prima fase le paratie laterali e

successivamente (dopo aver montato un sistema di sostegno provvisorio del binario) la soletta superiore. Una volta impermeabilizzata e opportunamente protetta con un massetto in calcestruzzo verrà riposizionato lo strato di pietrisco che consentirà la rimozione del sistema di sostegno dei binari. Successivamente potrà essere asportato il terreno sottostante (scavo a foro cieco) e potranno essere realizzate le opere interne al sottovia (rivestimento strutturale, soletta di fondazione, finiture, ecc..).

I lavori si articoleranno nelle seguenti 4 macrofasi

Macrofase 01

- Cantierizzazione e occupazioni temporanee;
- Parzializzazione traffico veicolare con senso unico alternato della viabilità S.S.67 Tosco-Romagnola per realizzazione paratia di pali Ø600 lato monte e allargamento sede stradale;
- Riapertura viabilità su S.S. 67 Tosco Romagnola a doppio senso di circolazione.

Macrofase 02

- Viabilità su S.S. 67 Tosco Romagnola a doppio senso di circolazione;
- Realizzazione dei muri ad "U";
- Realizzazione delle paratie di pali nei tratti non interferenti con la viabilità.

Macrofase 03

- Esecuzione in notturna dei pali dello scatolare del sottovia e dei micropali nei tratti interferenti con la ferrovia;
- Parzializzazione traffico di S.S.67 Tosco Romagnola con senso unico alternato per la realizzazione della paratia di pali lato valle;
- Sbancamento rampe e realizzazione nuovo corpo stradale con materiale proveniente dagli scavi;
- Realizzazione pista bianca di cucitura.

Macrofase 04

- Installazione ponte di sostegno provvisorio del binario;
- Sbancamento fino a quota intradosso soletta;
- Realizzazione della soletta superiore del sottovia;
- Realizzazione strati superiori (massetto pendenze, impermeabilizzazione, massetto protettivo) e riposizionamento ballast;
- Rimozione sistema di sostegno provvisorio del binario;
- Completamento del sottovia;
- Opere di completamento nuova viabilità e ripristino e sistemazioni esterne;
- Rimozione del cantiere;
- Apertura al traffico;

La durata complessiva dei lavori è prevista in 600 giorni naturali consecutivi.

Le attività potenzialmente di maggiore impatto, rappresentate dallo scavo e dalla realizzazione del manufatto di sottoattraversamento, hanno una durata complessiva di 150 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 4.800 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 5** - Fasi esecutive – disposizioni generali e cantierizzazione (Cod. 306618006 PDTSSP 0000 E019 B);
- **Allegato 6** – Cronoprogramma dei lavori (Cod. 306618006 PD TG 00 00 E034 B).

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 7** - Relazione di fattibilità ambientale (Cod. 306618 006 PD TG 00 00 E007 B);

- **Allegato 8** - Relazione paesaggistica (Cod. 3066 18 006 PD TG 00 00 E035 A);
- **Allegato 9** - Relazione sulla gestione del rischio alluvioni (Cod. 3066 18 006 PD TG 00 00 E036 A);
- **Allegato 10** - Studi di inquadramento e schema dei vincoli (Cod. 3066 18 006 PD TG 00 00 E002 A);
- **Allegato 11** - Carta dei Vincoli (Cod. 3066 18 006 PD TS SP 00 00 E 039 A).

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	La linea Faentina, nella tratta che collega 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. 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
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	
<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>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<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.
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.	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 parere positivo da parte del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale OOPP Toscana-Umbria-Marche (Seduta del 23/01/2019 – Voto n. 111/2019). Con CdS indetta con Disposizione n. 23/AD del 28 maggio 2019, a firma dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI SpA, sono stati sottoposti a procedura localizzativa alcuni progetti di interventi sulla Linea Faentina di cui al Protocollo d'Intesa, fra cui il progetto di cui alla presente istanza.
<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"	Enti partecipanti alla CdS: Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Unione dei Comuni Valdarno e Valdisieve, Unione Montana dei Comuni del Mugello, Comune di Dicomano, Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, Ministero Difesa – Comando Logistico Esercito, ANAS SpA, Direzione Regionale Toscana VVF, ENEL Distribuzione SpA; Toscana Energia SpA, PublicacquaSpA, Telecom Italia SpA. La CdS si è espressa positivamente rispetto agli aspetti localizzativi (urbanistici) mentre, rispetto alla assoggettabilità a VIA, la Regione Toscana, ritenendo che l'intervento stradale costituisca "modifica ad una strada extraurbana secondaria a carattere statale" ha dichiarato che "la competenza in materia di VIA attiene al Ministero dell'Ambiente" (DDRT n. 15113/2019).

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi allegato 12
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi allegato 12
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"/>	Vedi allegati 13-14 (Il sito di intervento dista circa 8 km in linea d'aria dal Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi, Falterona e Campigna e dall'ANPIL Poggio Ripaghera-Santa Brigida-Valle dell'Inferno)
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 individuati al p.to 4.3.6 dell'allegato al DM 52/2015 relativi alla qualità dell'aria e delle acque dolci, costiere e marine.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi allegato 15
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi allegato 16
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"/>	Vedi allegato 17
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi allegato 18

¹Per 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.

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

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
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"/>	<p>Vedi allegati 19, 20, 21 e 22</p> <p>Rispetto all'interessamento da parte del sottopasso di un'area a pericolosità P3, si rimanda a quanto dichiarato dall'Autorità di Bacino in sede di CdS. In sintesi, la stessa AdB si è già espressa favorevolmente sul progetto presentato in occasione della CdS di cui al punto 7, in quanto evidenzia che, nell'ambito della propria attività istituzionale, sta procedendo alla formalizzazione di un aggiornamento delle attuali carte idrauliche del fiume Sieve, che produrrà una modifica in riduzione della pericolosità P3 a P1, a cui il progetto risponde compiutamente.</p>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona sismica 2 (Fonte dati: DGRT 421 – 26/05/2014).
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Fascia di rispetto ferroviaria (Linea Pontassieve – Borgo San Lorenzo)

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

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? (Nota ⁴) Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<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.)?	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede la realizzazione di opere stradali in un'area immediatamente adiacente all'attuale tracciato della SS65.		L'opera di attraversamento risulta ben inserita nel contesto paesaggistico locale, il mantenimento dei varchi ecologici trasversali e longitudinali senza interferire significativamente, per estensione e localizzazione, con 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.	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Consumo di suolo Acqua Energia		Perché: Il consumo definitivo di suolo è limitato al solo tracciato stradale e, temporaneamente, alle 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 e l'approvvigionamento avverrà mediante autobotti; b. il calcestruzzo verrà approvvigionato direttamente da impianti qualificati e non mediante fabbricazione a piè d'opera; c. i materiali di scavo, se idonei sotto il profilo geotecnico e chimico, verranno in parte impiegati per la realizzazione del rilevato della rampa lato nord Tale scelta progettuale comporterà una riduzione nella produzione di terre e rocce da scavo da avviare a recupero o smaltimento e una riduzione delle materie prime da cava di cui approvvigionarsi per la costruzione; d. il terreno vegetale derivante dalle attività di scotico superficiale, verrà accantonato per essere riutilizzato per il ripristino delle superfici a verde (scarpate-rotonda); e. Non sono previsti consumi di energia elettrica da rete in misura significativa. L'Allegato 7 – Relazione di Fattibilità Ambientale, e l'Allegato 23 – Relazione sulla gestione delle materie, riportano ulteriori informazioni in merito agli aspetti sopra elencati.	
2. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

⁴ 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.arp.at.toscana.it/documentazione/catalogo-pubblicazioni-arp.at/linee-guida-per-la-gestione-dei-cantieri-ai-fini-della-protezione-ambientale>).

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? (Nota ⁴) Si/No/? – Perché?
stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	Descrizione:		<p>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 e olii idraulici per i mezzi d'opera. Le misure di mitigazione messe in atto per contenere i rischi di sversamenti, sono elencati nell'elaborato Relazione di fattibilità ambientale e comprendono misure fisiche e gestionali per le operazioni di rifornimento oltre che il controllo giornaliero dei circuiti idraulici. Rispetto al processo di scavo dei pali di grande diametro, ove sarà necessario il sostegno delle pareti del foro verranno privilegiate tecniche a basso impatto 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 e smaltiti come rifiuti liquidi.</p>
3. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<p>Descrizione: Limitatamente alla fase di cantiere. Demolizioni Materiali da scavo</p>		<p>Perché: Rispetto alla fase di costruzione, la produzione di rifiuti è sostanzialmente riconducibile alle attività di scavo essendo trascurabile la quota parte di rifiuti da demolizione di strutture esistenti e quella da attività collaterali alle lavorazioni (ad esempio imballaggi, pianali in legno ecc...). Rispetto ai materiali da scavo, in ottemperanza al DPR 120/2017, si provvederà a massimizzarne il riutilizzo a piè d'opera per fare fronte alla necessità di materiali per rinterrati. I materiali da scavo eccedenti le necessità di riutilizzo verranno conferiti nei siti individuati ai sensi della normativa vigente. Si veda allegato 23 Relazione sulla gestione delle materie. In fase di esercizio non è prevista la produzione di rifiuti. Relativamente alla dismissione, ancorché ad oggi non collocabile temporalmente, verranno prodotti rifiuti da demolizione recuperabili.</p>
4. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<p>Descrizione:</p>		<p>Perché: Per la fase di cantiere sono previste misure di mitigazione tese ad un contenimento delle emissioni in atmosfera (vedi Relazione di Fattibilità Ambientale): adozione di mezzi meccanici a basse emissioni e loro puntuale manutenzione; limitazione della velocità dei mezzi; copertura dei cumuli di materiale polverulento (ad es. terre da scavo) bagnatura delle piste di cantiere. realizzazione di una piazzola di lavaggio ruote all'uscita del cantiere. Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera da traffico automobilistico può essere ipotizzata, nel medio termine, una loro diminuzione in fase di esercizio a seguito del riequilibrio modale gomma>ferro che l'insieme degli interventi sulla Linea Faentina determinerà.</p>
5. Il progetto genererà rumori, vibrazioni,	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
			<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? (Nota ⁴) Si/No/? – Perché?	
radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	Descrizione:		<p>Perché: Non sono previste emissioni elettromagnetiche, luminose o termiche. Rispetto a potenziali impatti da vibrazioni la modesta entità e durata delle lavorazioni esclude possibili effetti dannosi su recettori che, per altro, non sono immediatamente a ridosso delle aree di lavorazione. Rispetto al rumore, nell'allegato 7 – Relazione di Fattibilità Ambientale, sono riportate le misure di mitigazione previste in fase di cantierizzazione, fra cui: adozione di mezzi meccanici basso emissivi; limitazione della velocità dei mezzi di cantiere a 30 km/h; interventi sul cronoprogramma dei lavori di dettaglio per evitare la sovrapposizione delle lavorazioni impattanti. 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 richiesta deroghe sui valori di emissione acustica durante i lavori. 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>	
6. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		<p>Perché: Non sono previste lavorazioni che interessino l'alveo del fiume Sieve. Il possibile rilascio di liquidi inquinanti nel suolo e nelle acque sotterranee è stato valutato ed è previsto che la fase di cantierizzazione sia realizzata adottando tutte le misure gestionali utili ad evitare/mitigare eventuali dispersioni di inquinanti (ad es. olii idraulici e carburante per macchine operatrici). Tali misure sono descritte nella Relazione di Fattibilità Ambientale.</p>	
7. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		<p>Perché: non sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana in fase di cantierizzazione. Rispetto alla fase di esercizio, come riferito nel p.to 3 – Finalità e motivazione progettuale, l'opera riduce i rischi di incidentalità dovuta all'attraversamento a raso della linea ferroviaria.</p>	
8. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		<p>Perché: non risultano presenti zone/aree protette nell'area di progetto o in zone limitrofe.</p>	
9. Nell'area di progetto o in aree limitrofe	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? (Nota ⁴) Si/No/? – Perché?	
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?	Descrizione:		Perché: non risultano presenti zone/aree sensibili nell'area di progetto o in zone limitrofe.	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Fiume Sieve Falda idrica		Perché: I reflui liquidi prodotti nel campo base (servizi-spogliatoi) verranno smaltiti come rifiuti liquidi. Rispetto alle acque meteoriche dilavanti (ferme restando le cautele adottate per evitare che esse vengano contaminate, ad esempio, dai materiali da scavo in fase di caratterizzazione o da oli/grassi provenienti dai mezzi d'opera e da altre sostanze utilizzate per l'esecuzione delle lavorazioni), e in considerazione della modesta estensione delle superfici interessate dai lavori, verranno adottate le misure di regimazione per ridurre il volume. Rispetto alle acque profonde, per quanto riguarda l'esecuzione dei pali di grande diametro, ove sarà necessario il sostegno delle pareti del foro, verranno privilegiate tecniche non impattanti quali il rivestimento 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 sostanze maggiormente inquinanti come i fanghi bentonitici.	
11. 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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<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.	
12. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
			Perché: l'opera non comporterà interferenze visive di rilievo in quanto prevede il sotto-attraversamento della linea ferroviaria e non è collocato in aree ad elevata fruizione pubblica.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Tracciato stradale:		Perché: Il sedime del progetto si sviluppa su aree per buona parte all'interno delle fasce di rispetto stradale e ferroviaria ed in prossimità di un'area di recente urbanizzazione (vedi p.to 4 – Localizzazione del Progetto e Allegati 2-4). Il progetto prevede la copertura vegetale di aree intercluse e porzioni dei relitti stradali con terreno proveniente dagli scavi.	
14. Nell'area di progetto o in aree limitrofe	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? (Nota ⁴) Si/No/? – Perché?	
ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	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. Vedi Sez. 4 – Localizzazione del progetto – RUE Comune di Dicomano.	
15. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché: 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.	
16. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: presente		Perché: Risulta presente un solo recettore sensibile (RSA) collocato in posizione non adiacente e schermata rispetto al cantiere in ragione dell'andamento plano-altimetrico del terreno. Nell'allegato 7 – Relazione di Fattibilità Ambientale, sono riportate le misure di mitigazione previste in fase di cantierizzazione, fra cui: - adozione di mezzi meccanici basso emissivi; - limitazione della velocità dei mezzi di cantiere a 30 km/h; - interventi sul cronoprogramma dei lavori di dettaglio per evitare la sovrapposizione delle lavorazioni impattanti. 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 richiesta deroghe sui valori di emissione acustica durante i lavori. Si evidenzia comunque che la geometria del tracciato stradale di progetto è meno impattante di quella dello stato di fatto in quanto l'ubicazione in trincea della viabilità di progetto fornisce inoltre un effetto di contenimento delle emissioni acustiche.	
17. 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
	Descrizione:		Perché: 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 7 – Relazione di Fattibilità Ambientale.	
18. 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
	Descrizione:		Perché: non risultano presenti nell'area di progetto o in aree limitrofe zone già soggette a inquinamento o danno ambientale. (vedi Allegato 17 relativamente a Siti soggetti a bonifica ambientale).	
19. Sulla base delle informazioni della	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? (Nota ⁴) Si/No/? – Perché?	
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?	Descrizione: Area esondazione Fiume Sieve – Come detto in precedenza l'attuale PGRA è in fase di revisione da parte dell'AdB; la nuova classificazione delle aree sarà compatibile con l'intervento proposto	Perché: 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 21. Rispetto agli altri elementi di rischio, non risultano essere presenti situazioni che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto.	
20. 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 Descrizione:	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
21. 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 Descrizione:	Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

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_SANDETOLE_USOSUOLO.PDF	1:3500	Allegato 1
2	ALL2_SANDETOLE_PLANIMETRIA.PDF	VARIE	Allegato 2
3	ALL3_SANDETOLE_PROFILI.PDF	1:500 – 1:50	Allegato 3
4	ALL4_SANDETOLE_PLAN.suORTOF.PDF	1:500	Allegato 4
5	ALL5_SANDETOLE_DISP.GEN.eCANT.PDF	1:500	Allegato 5
6	ALL6_SANDETOLE_CRONOPR.PDF	/	Allegato 6
7	ALL7_SANDETOLE_REL.FAT.AMB.PDF	/	Allegato 7
8	ALL8_SANDETOLE_REL.PAESAG.PDF	/	Allegato 8
9	ALL9_SANDETOLE_REL.RISCH.ALLUVIONI.PDF	/	Allegato 9
10	ALL10_SANDETOLE_STUD.INQUADR.PDF	/	Allegato 10
11	ALL11_SANDETOLE_CARTAVINC.PDF	1:1000/10000	Allegato 11
12	ALL12_SANDETOLE_ZONEUMIDE.PDF	1:1250000	Allegato 12
13	ALL13_SANDETOLE_AREETUTELATE.PDF	1:10000	Allegato 13
14	ALL14_SANDETOLE_PARCHI.PDF	1:10000	Allegato 14
15	ALL15_SANDETOLE_DENSITA'DEM.PDF	/	Allegato 15
16	ALL16_SANDETOLE_IMPORT.PAESAG.PDF	1:5000	Allegato 16
17	ALL17_SANDETOLE_SITICONTAMIN.PDF	1:10000	Allegato 17
18	ALL18_SANDETOLE_VINC.IDROGEOLOGI.PDF	1:10000	Allegato 18
19	ALL19_SANDETOLE_PIANOGEST.ALLUV - PERICOLOSITA' IDRAULICA.PDF.PDF	1:5000	Allegato 19
20	ALL20_SANDETOLE_PIANOGEST.ALLUV - RISCHIO IDRAULICO.PDF	1:10000	Allegato 20
21	ALL21_SANDETOLE_PIANOASS.IDROG.PDF	1:5000	Allegato 21
22	ALL22_SANDETOLE_PARERERISCH.ALLU.PDF	-	Allegato 22
23	ALL23_SANDETOLE_RELAZ. GEST. MAT.PDF	-	Allegato 23

Il/La dichiarante

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

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