

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

## 1. Titolo del progetto

UPGRADING NODO DI TORINO - LINEA TORINO MODANE - FERMATA SAN PAOLO – LINEA SFM3

## 2. Tipologia progettuale

| <i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>   | <i>Denominazione della tipologia progettuale</i>  |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Allegato II bis, punto 2, lettera h | Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II) |
| <input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____            | _____   |
| <input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____               | _____   |
| <input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____                | _____   |

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intervento prevede la realizzazione di due marciapiedi del tipo "alto" (+ 55cm sul piano del ferro) a servizio dei binari della Torino-Bardonecchia in corrispondenza della trincea ferroviaria esistente con la realizzazione dei collegamenti verticali scale fisse ed ascensori per collegarsi al sovrappasso precedentemente realizzato a servizio della linea SFM5; inoltre, con questo intervento, è prevista la realizzazione all'interno degli spazi dello scalo di una serie di stalli di parcheggio tra cui quelli previsti per taxi e diversamente abili.

La realizzazione dei marciapiedi è ottenuta tramite un modesto intervento di arretramento sulla trincea lato Via Tirreno, mentre lato SFM5 gli spazi sono già stati predisposti con la realizzazione di un muro di sostegno fra le due linee. Tale muro, realizzato durante la fermata per la linea SFM5, avrà uno sviluppo pari a 160 metri circa.

I marciapiedi, di larghezza 4.50 metri e di lunghezza circa 230 metri, sono dotati di coperture e si connettono, attraverso scale e ascensori al sovrappasso di stazione.

Il marciapiedi sarà dotato inoltre di una rete di idranti, poiché tutta la stazione si trova parzialmente in trincea; tale situazione è particolarmente accentuata ad ovest del cavalcaferrovia di C.so Trapani/C.so Siracusa dove il dislivello tra piano ferro e piano strada raggiunge circa 10 metri.

## 4. Localizzazione del progetto

La nuova fermata ferroviaria di San Paolo SFM3 si inserisce nel Sistema Ferroviario Metropolitano della città di Torino e nello specifico nella Linea 3, già in esercizio, che collega le stazioni di Susa e Bardonecchia alla stazione di Torino Porta Nuova.

La fermata di San Paolo SFM3 ricade nel comune di Torino ed è realizzata sull'esistente linea ferroviaria a doppio binario della Torino-Modane, tra le progressive chilometriche 2+197 ca (lato Orbassano) e 1+717 ca (lato Torino).

La nuova fermata San Paolo della linea SFM3 è realizzata in adiacenza alla Fermata San Paolo SFM5, sarà posizionata in prossimità del PPM di Torino San Paolo, alla progressiva pk 1+905, sulla Linea Torino-Modane

## 5. Caratteristiche del progetto

Gli interventi inclusi nella realizzazione della fermata sulla linea SFM3 sono i seguenti:

- realizzazione dei nuovi marciapiedi del tipo “alto” (+55 cm sul piano del ferro), lunghi 230 metri circa, tra la pk 1+705 (lato Torino) e la pk 1+937 (lato Bardonecchia);
- realizzazione di un ascensore ed una scala fissa per banchina, a partire dalla passerella pedonale in acciaio, già realizzata durante la precedente fase A - SFM5;
- realizzazione di due pensiline per banchina;
- prosecuzione del muro di sostegno, sulla banchina del binario dispari, lato Torino, già realizzato in fase A – SFM5, necessario al sostegno della banchina stessa;
- realizzazione di un attraversamento a raso, in testa ai binari lato Torino, e realizzazione di una scala che permetta di raggiungere la rampa di uscita su via Tirreno; tale rampa avrà funzione di rampa di cantiere in una prima fase e rampa di esodo in fase definitiva;
- realizzazione di paratie di pali e micropali;
- demolizione comunicazione P/D alla pk 1+748 e nuova realizzazione alla pk 2+538;
- lieve modifica del tracciato plano-altimetrico dei binari esistenti, lato Orbassano;
- realizzazione del percorso pedonale lato Corso Trapani a prosecuzione della passerella pedonale;
- realizzazione di un nuovo parcheggio a servizio disabili e kiss & ride all'interno della proprietà ferroviaria.

Sono previste le seguenti tipologie di cantieri:

- un cantiere base/operativo (C.B.01), destinata ad ospitare le principali strutture logistiche e operative funzionali all'esecuzione dei lavori;
- un cantiere operativo (C.O.01) che contiene gli impianti principali di supporto alle lavorazioni che si svolgono nel lotto, insieme alle aree di stoccaggio dei materiali da costruzione e potrà essere utilizzato per l'assemblaggio e il varo delle opere metalliche (scala);
- un cantiere di armamento (C.A.01) costituito da due tronchini di ricovero dei mezzi di cantiere su rotaia individuato nei pressi dell'opera da realizzare con una zona di carico/scarico, onde consentire la realizzazione delle opere di armamento e realizzazione/adequamento della TE.
- un'area di stoccaggio (A.S.01) dei materiali da costruzione che potrà essere utilizzata anche come deposito temporaneo delle terre di scavo e dei materiali di risulta provenienti dalle demolizioni;
- tre aree tecniche (A.T.01, A.T.02, A.T.03 e A.T.04). Le aree tecniche differiscono dai cantieri operativi per le loro minori dimensioni. Esse costituiscono infatti le aree di appoggio per la realizzazione di opere d'arte puntuali, e non comprendono impianti fissi di grandi dimensioni.

Le attività avranno una durata complessiva pari a 800 giorni naturali consecutivi.

All'interno della durata complessiva sono compresi:

- 120gg n.c. per le attività propedeutiche (redazione progetto costruttivo, autorizzazione subappalti, delimitazione aree per la cantierizzazione, etc.);
- 60gg n.c. per le attività della CVT

Parte delle lavorazioni saranno eseguite in presenza di esercizio ferroviario sui binari adiacenti le aree di cantiere e di lavoro. Tali lavorazioni a ridosso dei binari in esercizio dovranno essere eseguite nel rispetto della normativa vigente e in particolare delle distanze minime di sicurezza previste (IPC e Disp. 17 e successive). Le relative produttività giornaliere potranno pertanto essere condizionate da tali condizioni al

contorno, come ad esempio dalla necessità di interrompere temporaneamente alcune lavorazioni al transito dei treni.

In ogni caso tutte le potenziali interferenze dovranno essere preventivamente analizzate e concordate con RFI e la Direzione Lavori Italferr.

Di tali interferenze e condizioni se ne è tenuto conto nella stima temporale degli interventi.

Le attuali disponibilità da FL presenti in orario sono riportate di seguito:

- diurne con durata di 120' e frequenza massima di 5/7;
- notturne con durata di 280' con frequenza massima di 5/7 e con possibilità di contemporanea (sab/ dom e dom/lun) di 120'.

Tuttavia in fase di progetto tali IPO sono state verificate con RFI, che ha concesso una loro parziale estensione.

Tratta Torino Q. Zappata– Bivio Pronda

- IPO notturne da 5 ore non contemporanee per binario pari e dispari
- IPO notturne da 3 ore contemporanee di entrambi i binari con frequenza massima 3 giorni su 7 (anche infrasettimanali)

I tempi riportati sopra non tengono conto di eventuali: ritardi, tempi di manovra e comunicazione che sono stati considerati per la redazione del cronoprogramma, la frequenza verrà portata a 4/7 (per le IPO notturne), al fine di lasciare un giorno a settimana al gestore dell'impianto per le sue attività di manutenzione e controllo.

Per i dettagli riguardanti le fasce orarie ed i binari da impegnare si rimanda agli elaborati specifici di esercizio.

Per una descrizione più dettagliata delle varie fasi costruttive e di esercizio si rimanda alla "Relazione Generale" **NT1400D05RGMD0000001A** allegata alla presente.

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

| <i>Procedure</i>   | <i>Autorità competente/ Atto / Data</i> |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA | Atto N DD – A18 1209 del 05/05/2020     |
| <input type="checkbox"/> VIA   | _____                                   |
| <input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio                  | _____                                   |
| 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

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

| <i>Procedure</i>                                      | <i>Autorità competente</i> |
|---|----------------------------|
| <input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio | _____                      |

|  |   |
|--|---|
| <p>Altre autorizzazioni</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Verifica preventiva interesse archeologico (Art. 25 D.Lgs. n. 50/2016)</p> <p><input type="checkbox"/> Screening di Incidenza Ambientale (D.P.R. 357/1997)</p> <p><input type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica semplificata (D.P.R. 31/2017)</p> <p><input type="checkbox"/> Vincolo idrogeologico (R.D. n. 3267/1923)</p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> Prot.n. 10737-34.19.04/272.20 – Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per la città Metropolitana di Torino</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p> |
|--|---|

| 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 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"/> | Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie  |
| 2. Zone costiere e ambiente marino   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.   |
| 3. Zone montuose e forestali   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie  |
| 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"/> | Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie  |
| 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 tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.   |
| 6. Zone a forte densità demografica  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto ricade in questa fattispecie.   |
| 7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica   |                                     | <input checked="" type="checkbox"/> | Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie, ricade in aree urbanizzate, di espansione |

<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

|   |                                     |                                     |   |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
| 8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)  | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.  |
| 9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)  | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | L'area oggetto d'esame non interferisce con nessun SIN.<br>Le opere in progetto non interessano alcuno dei siti contaminati identificati dalla Regione Piemonte |
| 10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)  | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.  |
| 11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> | Il tracciato ferroviario interessato dalle opere in progetto non ricade in questa fattispecie.  |
| 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"/>            | Il comune di Torino risulta classificato in zona "4".   |
| 13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            | Gli interventi in progetto lungo il tracciato oggetto di ripristino ricadono in area ferroviaria.   |

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

| Domande  | Sì/No/?<br>Breve descrizione  |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Sì/No/? – Perché?   |  |
|--|---|--|---|--|
|  | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" 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.)? | <b>Descrizione:</b><br>La fermata di San Paolo SFM3 ricade nel comune di Torino ed è realizzata sull'esistente linea ferroviaria a doppio binario della Torino-Modane, tra le progressive chilometriche 2+197 ca (lato Orbassano) e 1+717 ca (lato Torino). |  | <b>Perché:</b><br>L'intervento prevede la realizzazione di due marciapiedi del tipo "alto" (+ 55cm sul piano del ferro) a servizio dei binari della Torino-Bardonecchia in corrispondenza della trincea ferroviaria esistente con la realizzazione dei collegamenti |  |

<sup>3</sup> Nella casella "Sì", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

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

| Domande   | Sì/No/?<br>Breve descrizione  |                             | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Sì/No/? – Perché?   |  |
|---|---|-----------------------------|---|--|
|   | <p>La nuova fermata San Paolo della linea SFM3 è realizzata in adiacenza alla Fermata San Paolo SFM5, sarà posizionata in prossimità del PPM di Torino San Paolo, alla progressiva pk 1+905, sulla Linea Torino-Modane. Gli interventi inclusi nella realizzazione della fermata SFM3 riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- realizzazione dei nuovi marciapiedi del tipo "alto"</li> <li>- completamento del sentiero pedonale</li> <li>- realizzazione all'interno degli spazi dello scalo di una serie di stalli di parcheggio tra cui quelli previsti per taxi e diversamente abili.</li> <li>- nuove rampa di discesa</li> </ul> |                             | <p>verticali scale fisse ed ascensori per collegarsi al sovrappasso precedentemente realizzato a servizio della linea SFM5; inoltre, con questo intervento, è prevista la realizzazione all'interno degli spazi dello scalo di una serie di stalli di parcheggio tra cui quelli previsti per taxi e diversamente abili. La realizzazione dei marciapiedi è ottenuta tramite un modesto intervento di arretramento sulla trincea lato Via Tirreno, mentre lato SFM5 gli spazi sono già stati predisposti con la realizzazione di un muro di sostegno fra le due linee. Tale muro, realizzato durante la fermata per la linea SFM5, avrà uno sviluppo pari a 160 metri circa. I marciapiedi, di larghezza 4.50 metri e di lunghezza circa 230 metri, sono dotati di coperture e si connettono, attraverso scale e ascensori al sovrappasso di stazione.</p> <p>Un ulteriore intervento connesso alla realizzazione della fermata "S.Paolo - Linea SFM3", riguarda la realizzazione di un nuovo parcheggio denominato "Parcheggio a servizio disabili e kiss &amp; ride" collocato all'interno della proprietà ferroviaria.</p> <p>Sulla base delle considerazioni sopra riportate, non si prevede che gli interventi in progetto comportino effetti significativi né particolari modifiche fisiche sull'ambiente.</p> |  |
| <p>2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?</p> | <input checked="" type="checkbox"/> Sì  | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|   | <p><b>Descrizione:</b><br/>Il progetto prevede, in fase di cantiere, l'utilizzo di risorse naturali necessarie allo sviluppo delle lavorazioni; comporterà l'utilizzo di nuove superfici che saranno ripristinate al termine delle lavorazioni.</p> <p>L'esercizio del progetto non richiede l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.</p>  |                             | <p><b>Perché:</b><br/>Dal punto di vista quantitativo e di flussi di cantiere, i principali materiali coinvolti nella realizzazione delle opere oggetto dell'appalto sono rappresentati da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Calcestruzzo, ballast, rinterri, finiture ecc di ingresso al cantiere;</li> <li>- Terre da scavo, ballast e materiali provenienti dalle demolizioni in uscita dal cantiere;</li> </ul>   |  |

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

| Domande   | Sì/No/?<br>Breve descrizione   |                             | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Sì/No/? – Perché?  |  |
|---|--|-----------------------------|--|--|
|   |  |                             | <p>I materiali di risulta prodotti in termini di scarto dalle attività di lavorazione saranno, come indicato dagli esiti delle analisi di caratterizzazione riportati nell'elaborato "GESTIONE MATERIALI DI RISULTA (NT1400D69RGTA0000001A)", costituiti per lo più dai seguenti materiali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- terra e rocce (CER 17.05.04)</li> </ul> <p>In ogni caso, in corso di esecuzione delle opere, prima di avviare il materiale residuo in discarica o al recupero, questo sarà analizzato con le procedure previste dalla normativa vigente per verificarne la relativa ammissibilità in discarica.</p> <p>L'unica risorsa naturale che sarà utilizzata è l'acqua, limitatamente ai consumi idropotabili e per lavorazioni legate alle attività di cantiere.</p> <p>Relativamente al consumo di suolo si sottolinea che tutte le aree temporaneamente destinate alla cantierizzazione verranno ripristinate al termine delle lavorazioni, quindi restituite allo stato ante-operam.</p> <p>Durante l'esercizio dell'infrastruttura ripristinata non sarà necessario l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.</p> |  |
| <p>3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p> | <input checked="" type="checkbox"/> Sì   | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|   | <p><b>Descrizione:</b><br/>Il progetto, nella sola fase di cantiere, prevede la movimentazione e il trasporto di materiali con conseguente immissione in atmosfera di polveri.</p> |                             | <p><b>Perché:</b><br/>Gli interventi in oggetto, nonostante si inseriscano in contesto urbanizzato e nel quale, nell'intorno delle aree di cantiere sono presenti alcuni ricettori abitativi (ricettori frontisti), in virtù della natura, della durata, tipologia ed entità degli interventi, in funzione dei valori di emissione risultati dall'analisi e tenuto conto delle misure gestionali e operative che saranno intraprese per limitare le emissioni pulverulente, è</p>  |  |

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

| Domande  | Sì/No/?<br>Breve descrizione  |                             | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Sì/No/? – Perché?   |  |
|--|---|-----------------------------|---|--|
|  |   |                             | <p>ragionevole ritenere che l'alterazione, peraltro reversibile, dello stato iniziale della componente sia di bassa entità.</p> <p>In ogni caso, dopo aver esaminato e valutato tutte le criticità derivanti da ciascuna singola lavorazione ed attività prevista, nonché i rischi che queste potrebbero comportare, si procederà alla redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC). Il PSC definirà le misure di sicurezza da adottare in fase di cantiere, tra cui la bagnatura delle aree di cantiere per ridurre la diffusione di polveri connessa alla movimentazione e al trasporto di materiali. Le norme per la sicurezza che verranno adottate garantiscono la sicurezza, la salute delle persone e la tutela ambientale.</p>  |  |
| <p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p> | <input checked="" type="checkbox"/> Sì  | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <p><b>Descrizione:</b></p> <p>La realizzazione delle opere previste determina la produzione di circa 11.927 mc di materiali di risulta prodotti dagli scavi e dal ballast, che verranno totalmente conferiti presso siti di recupero/smaltimento autorizzati</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10.927 mc di materiale prodotto dagli scavi</li> <li>- 580 mc di ballast</li> </ul> |                             | <p><b>Perché:</b></p> <p>Nel rispetto dei principi generali di tutela ambientale, la gestione dei materiali di risulta dell'appalto avverrà nel <b>regime rifiuti (ai sensi della Parte IV D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)</b>, privilegiando ove possibile il conferimento presso siti esterni autorizzati al recupero e, secondariamente, prevedendo lo smaltimento finale in discarica autorizzata.</p> <p>In sintesi, i materiali di risulta che verranno prodotti nell'ambito delle lavorazioni del progetto in esame si possono suddividere sostanzialmente nelle seguenti tipologie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-materiali di scavo</li> <li>-ballast e sub ballast</li> </ul> <p>Terreni/materiali di risulta provenienti dagli scavi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 40% discarica per rifiuti non pericolosi</li> <li>• 40% discariche per rifiuti inerti</li> <li>• 10% discariche per rifiuti pericolosi</li> <li>• 10% impianti di recupero</li> </ul> <p>Ballast e sub ballast:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 40% discarica per rifiuti non pericolosi</li> <li>• 20% discariche per rifiuti inerti</li> </ul> |  |

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

| Domande   | Sì/No/?<br>Breve descrizione   |                             | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Sì/No/? – Perché?  |  |
|---|--|-----------------------------|--|--|
|   |  |                             | <p>• 30% discariche per rifiuti pericolosi</p> <p>• 10% impianti di recupero</p> <p>In ragione dei modesti volumi di materiali prodotti e della disponibilità, verificata, di impianti di smaltimento e recupero autorizzati a smaltire le tipologie di rifiuti che si produrranno, si ritiene che l'impatto relativo alla gestione e conferimento dei materiali derivanti dalle lavorazioni, in termini di interazione ambientale, possa essere ritenuto poco significativo</p>   |  |
| <p>5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?</p> | <input checked="" type="checkbox"/> Sì   | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|   | <p><b>Descrizione:</b></p> <p>Le azioni di progetto responsabili dell'emissione di inquinanti in atmosfera sono unicamente riconducibili alla dimensione costruttiva dell'opera e più nello specifico alle lavorazioni condotte all'interno delle aree di lavoro/aree di cantiere fisso e sulle viabilità di cantiere.</p> <p>L'emissione di polveri e di gas di scarico in atmosfera durante la fase di cantierizzazione e realizzazione delle opere sarà dovuta a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- approvvigionamento e movimentazione dei materiali (allestimento cantiere, scotico, scavo, ecc.);</li> <li>- emissione dai motori a combustione interna delle macchine operatrici (betoniera, escavatore, camion, ecc.) e dai mezzi pesanti in ingresso/uscita alle/dalle aree di lavorazione.</li> </ul> |                             | <p><b>Perché:</b></p> <p>Gli interventi in progetto non produrranno effetti significativi negativi in termini di emissioni in atmosfera, in quanto queste saranno relative unicamente alla fase di cantiere, che sarà temporanea. Tali emissioni si annulleranno quindi a fine lavori e hanno comunque, un raggio di diffusione contenuto e intorno all'area operativa.</p> <p>Relativamente alle emissioni prodotte dalle macchine e attrezzature utilizzate all'interno delle aree operative, bisogna considerare che esse sono caratterizzate da livelli quantitativi estremamente limitati; infatti non si prevede l'impiego contemporaneo di un elevato numero di macchine e attrezzature, ed i percorsi che saranno effettuati all'interno delle aree di lavorazione sono molto ridotti</p> <p>Per quanto concerne l'emissione di polveri, a titolo cautelativo, si prevede di mettere in atto interventi di prevenzione/mitigazione quali l'umidificazione/copertura dei cumuli del materiale depositato, il trattamento delle superfici tramite bagnatura con acqua, il lavaggio delle ruote degli automezzi, la pavimentazione delle piste ove possibile, ecc..</p> |  |

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

| Domande   | Sì/No/?<br>Breve descrizione   |                             | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Sì/No/? – Perché?   |  |
|---|--|-----------------------------|---|--|
|   |  |                             |   |  |
| <p>6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>   | <input checked="" type="checkbox"/> Sì   | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|   | <p><b>Descrizione:</b><br/>Le azioni di progetto responsabili dell'emissione di rumore e vibrazioni sono riconducibili alla dimensione costruttiva dell'opera, legata alle lavorazioni e all'uso di macchine operatrici.</p> <p>Non si produrranno emissioni elettromagnetiche, termiche e luminose, né durante la fase di costruzione, né durante la fase di esercizio.</p>   |                             | <p><b>Perché:</b><br/>In relazione alle risultanze degli studi modellistici e dei connessi esiti in merito all'interazione opera-ambiente, occorre premettere che, stante l'impossibilità di avere certezza del numero di macchinari e della loro potenza sonora (che dipende dal modello, dallo stato di manutenzione, dalle condizioni d'uso, ecc.) si è operato in maniera quanto più cautelativa nella ricostruzione dello scenario simulato. Ciò premesso, considerato che, pur a fronte degli interventi di mitigazione previsti, nello scenario simulato i ricettori più prossimi presentano livelli acustici superiori ai valori limiti fissati dalla zonizzazione acustica e che pertanto sarà necessario procedere alla richiesta di deroga, l'interazione opera – ambiente viene considerata significativa. Considerata la distanza delle aree di lavorazione da ricettori residenziali e comunque sensibile, si ritiene che la problematica relativa all'aspetto vibrazionale non sia trascurabile.</p> <p>Va considerato però che tale situazione è relativa alla sola fase di cantiere che sarà temporanea.</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 checked="" type="checkbox"/> Sì   | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|   | <p><b>Descrizione:</b><br/>Le uniche azioni potenzialmente responsabili della contaminazione della matrice terreno corrispondono alla movimentazione di terre necessaria per la realizzazione degli interventi in progetto. In generale, non sono previsti né scarichi in ambiente né l'impiego di particolari sostanze pericolose per le quali si potrebbe verificare uno sversamento accidentale. Inoltre, gli interventi in progetto sono distanti dalla linea di costa e dal mare.</p> |                             | <p><b>Perché:</b><br/>Al fine di ridurre al minimo il rischio di impatti significativi sulle matrici ambientali, durante le attività di cantiere si applicheranno adeguate procedure operative per ottimizzare la gestione e lo stoccaggio delle eventuali sostanze inquinanti, oltre che per prevenire lo sversamento potenziale di olii ed idrocarburi e, in generale, il rilascio di inquinanti al suolo e nelle acque superficiali e sotterranee. I lubrificanti, gli oli ed i carburanti utilizzati dagli automezzi di cantiere</p>  |  |

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

| Domande  | Sì/No/?<br>Breve descrizione  |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Sì/No/? – Perché?  |  |
|--|---|--|--|--|
|  |   |  | <p>verranno stoccati in un'apposita area recintata, dotata di soletta impermeabile in calcestruzzo e di sistema di recupero e trattamento delle acque.</p> <p>Considerando che saranno adottati tutti i dispositivi e le misure gestionali atte alla protezione delle matrici ambientali potenzialmente interferite, è lecito affermare che la realizzazione delle opere in progetto non comporterà rischi di contaminazione dell'ambiente. Inoltre, si evidenzia che, vista la tipologia degli interventi in progetto e considerato che vi è una soggiacenza della falda pari a 21.40 m di profondità da piano campagna, non sono previste interferenze con le acque sotterranee.</p> |  |
| 8. 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"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <p><b>Descrizione:</b><br/>Tutti gli interventi in progetto saranno realizzati in conformità alle norme di sicurezza di cui al D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.. Le attività relative all'allestimento/smantellamento aree di cantiere e alla costruzione dell'opera saranno inserite all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento. Per quanto riguarda i rischi per la salute e l'ambiente, in fase di realizzazione verranno valutati tutti i possibili impatti e individuate le corrette azioni mitigative.</p> |  | <p><b>Perché:</b><br/>L'adozione di apposite norme garantirà la sicurezza e la tutela della salute umana e dell'ambiente durante le attività di allestimento e smantellamento delle aree di cantiere, gli interventi di costruzione/demolizione delle opere e l'esercizio.</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? | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <p><b>Descrizione:</b><br/>Dall'analisi degli strumenti di pianificazione regionale, provinciale e locale, data la natura dell'intervento non si ravvisano situazioni di criticità. La ricognizione condotta in merito al sistema dei vincoli e regimi di tutela ha evidenziato la seguente situazione:<br/>• Nessuna sovrapposizione con beni culturali tutelati ai sensi</p>  |  | <p><b>Perché:</b><br/>Gli interventi in progetto, le aree di cantiere e di lavoro non interessano alcun bene paesaggistico di cui agli artt. 136 e 142 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Per quanto riguarda le aree naturali protette, la più vicina si trova ad una distanza superiore ai 5600 m</p>   |  |

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

| Domande  | Sì/No/?<br>Breve descrizione  |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Sì/No/? – Perché?  |  |
|--|---|--|--|--|
|  | dell'Art. 10 co.1. del DLgs 42/2004 e smi, Parte Seconda;<br><br>• Nessuna sovrapposizione con beni paesaggistici tutelati ai sensi degli artt. 136 e 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi, Parte Terza.<br><br>• Nessuna sovrapposizione con perimetri di aree naturali protette ed aree appartenenti alla Rete Natura 2000  |  |  |  |
| 10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <b>Descrizione:</b><br>L'area oggetto di intervento non interferisce con aree sensibili dal punto di vista ecologico.   |  | <b>Perché:</b><br>Il progetto non produce effetti ambientali significativi.  |  |
| 11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?  | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <b>Descrizione:</b><br>Gli interventi in progetto ricadono all'interno di un'area urbanizzata. Il corso d'acqua più rilevante, il fiume Po, si trova ad una distanza di circa 4 Km  |  | <b>Perché:</b><br>Gli interventi non comporteranno effetti significativi sull'ambiente interessato.  |  |
| 12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?  | <input checked="" type="checkbox"/> Sì  | <input type="checkbox"/> No            | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <b>Descrizione:</b><br>Le aree di lavoro per il progetto in oggetto risultano accessibili tramite l'impiego di viabilità secondarie o locali che a loro volta si collegano con la viabilità principale (A55). In particolare, si è ipotizzato che tutti i mezzi impiegati per l'approvvigionamento e lo smaltimento dei materiali da costruzione confluiscono sulla rete autostradale, che funge da sistema di distribuzione ad elevata capacità. |  | <b>Perché:</b><br>La scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base delle seguenti criteri: <ul style="list-style-type: none"> <li>– minimizzazione della lunghezza dei percorsi in aree residenziali o lungo viabilità con elementi di criticità (strettezze, semafori, passaggi a livello, ecc.);</li> <li>– scelta delle strade a maggior capacità di traffico;</li> <li>– scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra il</li> </ul> |  |

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

| Domande  | Sì/No/?<br>Breve descrizione   |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Sì/No/? – Perché?   |  |
|--|--|--|---|--|
|  |  |  | cantieri/area di lavoro e la viabilità a lunga percorrenza.<br><br>Pertanto, non si prevede che il progetto comporti effetti ambientali significativi in tal senso.   |  |
| 13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?   | <input checked="" type="checkbox"/> Sì   | <input type="checkbox"/> No            | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <b>Descrizione:</b><br><br>L'area oggetto di intervento ricade in un'area urbanizzata ad elevata fruizione pubblica  |  | <b>Perché:</b><br><br>Le aree di cantiere previste hanno una durata temporanea. Un volta terminati gli interventi in progetto, tali aree saranno ripristinate alla condizione ante operam.<br><br>Gli interventi in progetto inoltre, non produrranno effetti significativi negativi in termini di emissioni in atmosfera, in quanto queste saranno relative unicamente alla fase di cantiere, che sarà temporanea. |  |
| 14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?  | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <b>Descrizione:</b><br><br>Gli interventi in progetto ricadono in un'area fortemente urbanizzata   |  | <b>Perché:</b><br><br>Non si prevede una perdita di suolo non antropizzato tale da produrre effetti significativi sull'ambiente interessato.  |  |
| 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 |
|  | <b>Descrizione:</b><br><br>Gli interventi in progetto sono circoscritti all'area di intervento che ricade in un contesto antropizzato e nei pressi delle aree ferroviarie. |  | <b>Perché:</b><br><br>Il progetto non produce effetti ambientali significativi.   |  |
| 16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input checked="" type="checkbox"/> Sì   | <input type="checkbox"/> No            | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <b>Descrizione:</b><br><br>Le opere in progetto si ubicano quasi interamente in aree di pertinenza ferroviaria nei pressi del centro abitato della città di Torino         |  | <b>Perché:</b><br><br>Gli interventi in progetto riguardano le soluzioni impiantistiche e le relative particolarità tecnico funzionali necessarie per la progettazione della integrazione alla Fermata di Torino San Paolo a servizio della linea SFM5 per consentire   |  |

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

| Domande  | Sì/No/?<br>Breve descrizione   |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Sì/No/? – Perché?  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  | l'estensione del servizio anche alla linea SFM3 Torino-Bardonecchia-Modane, tale intervento si inserisce nel Sistema Ferroviario Metropolitano della Città di Torino.<br><br>Pertanto, non si evidenziano effetti ambientali significativi che possano interessare la popolazione abitante le aree limitrofe a quelle di progetto, ad eccezione del disturbo associato alle lavorazioni durante la fase di cantiere che tuttavia saranno temporanee e circoscritte alle sole aree operative.   |  |
| 17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?  | <input checked="" type="checkbox"/> Sì   | <input type="checkbox"/> No            | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <b>Descrizione:</b><br><br>Le opere in progetto si ubicano quasi interamente in aree di pertinenza ferroviaria.<br><br>Nelle vicinanze vi è comunque la presenza di alcuni ricettori sensibili, quali ad esempio scuole, strutture ricreative. |  | <b>Perché:</b><br>Scopo del progetto proposto è proprio quello di servire la popolazione stessa che gravita sul territorio, per consentire l'estensione del servizio anche alla linea SFM3 Torino-Bardonecchia-Modane quindi comportando una miglioria nei servizi a disposizione del cittadino.<br>Si prevede che non ci siano effetti ambientali significativi che possano interessare i ricettori sensibili ubicati nelle vicinanze del tracciato. L'unico potenziale disturbo va associato alle lavorazioni durante la fase di cantiere, che tuttavia saranno temporanee e circoscritte alle aree operative. |  |
| 18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <b>Descrizione:</b><br>Le opere in progetto si ubicano interamente in aree di pertinenza ferroviaria.  |  | <b>Perché:</b><br>Il progetto non produce effetti ambientali significativi.  |  |
| 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    | <input checked="" type="checkbox"/> Sì   | <input type="checkbox"/> No            | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|  | <b>Descrizione:</b><br>Sulla base delle informazioni della Tabella 8 e sulla base delle informazioni note, nelle aree limitrofe all'area di progetto sono  |  | <b>Perché:</b><br>Il progetto non risulta essere ubicato in zone già soggette a inquinamento o danno ambientale. Pertanto, il progetto non produce   |  |

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

| <i>Domande</i>   | <i>Si/No/?<br/>Breve descrizione</i>   |                             | <i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br/>Si/No/? – Perché?</i>   |  |
|--|--|-----------------------------|---|--|
| essere interessate dalla realizzazione del progetto?   | presenti dei siti contaminati o con intervento di bonifica previsto, o concluso  |                             | effetti ambientali significativi.   |  |
| 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><br><br>L'area rappresenta il conoide alluvionale della Dora Riparia e le superfici si presentano continue e solo localmente interrotte dalle profonde incisioni modellate dai principali corsi d'acqua e dal reticolato idrografico secondario che, a partire dal Pleistocene superiore, sono stati interessati da una sensibile attività erosiva.<br><br>L'intero territorio in oggetto non è sottoposto a vincolo idrogeologico ai sensi del Regio Decreto 3267/1923; inoltre non vi sono cartografati dissesti e la pericolosità da frana è nulla. In riferimento al rischio idraulico, esso non è compreso nelle fasce fluviali, definite dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino del Po.<br><br>Dal punto di vista sismico, come stabilito dal D.G.R. n. 11-13058, il comune di Torino risulta classificato in zona "4", |                             | <i>Perché:</i><br><br>Gli interventi in progetto riguardano le soluzioni impiantistiche e le relative particolarità tecnico funzionali necessarie per la progettazione della integrazione alla Fermata di Torino San Paolo a servizio della linea SFM5 per consentire l'estensione del servizio anche alla linea SFM3 Torino-Bardonecchia-Modane, tale intervento si inserisce nel Sistema Ferroviario Metropolitano della Città di Torino.<br><br>Il progetto prevede anche la realizzazione di un sistema di drenaggio delle acque meteoriche della piattaforma ferroviaria e del parcheggio oltre ad una vasca di laminazione a dispersione.<br><br>Le opere in progetto non comporteranno significative variazioni alle attuali condizioni geomorfologiche ed idrogeologiche dell'area in esame, in particolare esse non interferiranno con gli elementi idrografici superficiali e non comporteranno pericoli per le falde idriche profonde. Inoltre, i terreni di fondazione presentano caratteristiche meccaniche molto buone e si esclude il rischio di liquefazione<br><br>Considerato quanto sopra riportato, si prevede che gli interventi in progetto non comportino effetti ambientali |  |
|  |  |                             |   |  |

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

| Domande   | Sì/No/?<br>Breve descrizione   |  | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?<br>Sì/No/? – Perché?   |  |
|---|--|--|---|--|
|   |  |  | significativi.  |  |
|   | <input type="checkbox"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| 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? | <b>Descrizione:</b><br>Gli interventi in progetto rappresentano le soluzioni impiantistiche e le relative particolarità tecnico funzionali necessarie per la progettazione della integrazione alla Fermata di Torino San Paolo a servizio della linea SFM5 per consentire l'estensione del servizio anche alla linea SFM3 Torino-Bardonecchia-Modane, tale intervento si inserisce nel Sistema Ferroviario Metropolitano della Città di Torino |  | <b>Perché:</b><br>I progetti citati sono da considerarsi tra loro funzionali ed entrambi indispensabili per integrare il tutto nel sistema Ferroviario Metropolitano della città di Torino<br><br>In considerazione della tipologia di interventi previsti e delle caratteristiche del territorio, non si ritiene che si possano verificare effetti ambientali significativi. |  |
| 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"/> Sì  | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì   | <input checked="" type="checkbox"/> No |
|   | <b>Descrizione:</b><br>La realizzazione dell'intervento non ha effetti di natura transfrontaliera.   |  | <b>Perché:</b><br>Il progetto non produce effetti ambientali significativi.   |  |

## 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  | Analisi territoriale e vincolistica    | -     | ALL1_Analisi_territoriale.pdf     |
| 2  | Relazione generale descrittiva         | -     | ALL2_Relazione_generale.pdf       |
| 3  | Relazione descrittiva – Opere civili   | -     | ALL3_Relazione_opere_civili.pdf   |
| 4  | Planimetria di progetto – Opere civili | 1:500 | ALL4_Planimetria_opere_civili.pdf |
| 5  | Relazione descrittiva –                | -     | ALL5_Relazione_banchine.pdf       |

17

|    |  |          |  |
|----|--|----------|--|
|    | <i>Banchine di fermata</i>   |          |  |
| 6  | <i>Planimetria di progetto –<br/>Banchine di fermata</i>                                   | 1:500    | <i>ALL6_Planimetria_banchine.pdf</i>                           |
| 7  | <i>Relazione descrittiva-<br/>Parcheggio a servizio<br/>disabili, kiss&amp;ride</i>        | -        | <i>ALL7_Relazione_parcheggio.pdf</i>                           |
| 8  | <i>Planimetria di progetto-<br/>FV05 Parcheggio a<br/>servizio disabili, kiss&amp;ride</i> | 1:500    | <i>ALL8_Planimetria_FV05.pdf</i>                               |
| 9  | <i>Relazione descrittiva –<br/>Sentiero pedonale</i>                                       | -        | <i>ALL9_Relazione_sentiero_pedonale.pdf</i>                    |
| 10 | <i>Planimetria di progetto-<br/>NV01 Sentiero pedonale</i>                                 | 1:500    | <i>ALL10_Planimetria_NV01.pdf</i>                              |
| 11 | <i>Relazione generale di<br/>cantierizzazione</i>  | -        | <i>ALL11_Relazione_cantierizzazione.pdf</i>                    |
| 12 | <i>Corografia dell'intervento e<br/>della viabilità impegnata</i>                          | 1:20000  | <i>ALL12_Corografia.pdf</i>                                    |
| 13 | <i>Planimetria dei cantieri e<br/>della viabilità d'accesso</i>                            | 1:1000   | <i>ALL13_Planimetria_cantieri.pdf</i>                          |
| 14 | <i>Aspetti ambientali della<br/>cantierizzazione –<br/>Relazione generale</i>              | -        | <i>ALL14_Relazione_aspetti_ambientali_cantierizzazione.pdf</i> |
| 15 | <i>Gestione dei materiali di<br/>risultato – Relazione<br/>generale</i>                    | -        | <i>ALL15_Relazione_gestione_materiali.pdf</i>                  |
| 16 | <i>Corografia siti di<br/>approvvigionamento e<br/>smaltimento</i>                         | 1:100000 | <i>ALL16_Corografia_siti_approvvigionamento.pdf</i>            |

II/La dichiarante

  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>

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