



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DEC/DSA/2004/0877

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 23 gennaio 2004 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per il potenziamento del sistema air side, con infrastrutture per la circolazione e sosta degli aeromobili, nonché il potenziamento delle infrastrutture del sistema land side, con ampliamento aerostazione, riconfigurazione viabilità, potenziamento parcheggi e strutture per attività di supporto al deposito merci, all'Aviazione generale ed Enti di Stato, da realizzarsi nei Comuni di Caselle Torinese, San Maurizio Canavese e San Francesco al Campo (TO), presentata dall'E.N.A.C. con sede in via di Villa Ricotti 42, 00161 Roma, in data 28 aprile 2003;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla SAGAT S.p.A. che ha curato la predisposizione dello studio di impatto ambientale in data 8 settembre, 15 ottobre, 11 novembre e 15 dicembre 2003;

VISTA la delibera della Giunta Regionale del Piemonte n. 244 del 28 luglio 2003, trasmessa con nota del 12 agosto 2003, protocollo n. 13706/22.2 pervenuta il 20 agosto 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/414/17084 del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 maggio 2004, pervenuta in data 21 maggio 2004, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 577 positivo con prescrizioni formulato in data 1 aprile 2004 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'E.N.A.C.;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- la promozione e lo sviluppo del sistema aeroportuale piemontese ed in particolare dell'aeroporto di Torino-Caselle è prevista nella programmazione regionale e provinciale, che individuano nella crescita del sistema aeroportuale non solo uno strumento di collegamento e di relazione con l'esterno, ma anche un polo di sviluppo economico e commerciale;
- il Master Plan proposto si sviluppa quasi completamente all'interno dell'attuale sedime aeroportuale. Solo marginalmente vengono interessate nuove aree per ampliamento dell'area cargo, per i nuovi parcheggi lunga sosta e l'area a sud est, in prossimità del cimitero di Caselle, da destinare alla vasca di prima pioggia; le aree risultano già acquisite;
- le nuove aree hanno come destinazione d'uso quello agricolo, mentre la restante parte della futura area merci e l'area di salvaguardia aeroportuale sono definite quali "zona di valore ambientale";
- la modifica del confine nord del sedime aeroportuale è compresa nel progetto presentato, mentre la deviazione della strada provinciale, necessaria per garantire la fascia di sicurezza dell'aeroporto, non è considerata nel progetto presentato, in quanto sarà realizzata in un secondo momento a cura dell'Ente proprietario della strada;
- gli adeguamenti infrastrutturali (stradali e ferroviari) previsti nei vari strumenti di programmazione regionali e provinciali favoriranno e faciliteranno i collegamenti con l'aeroporto. In particolare si fa riferimento alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria sulla linea Torino-Ceres a servizio dell'aeroporto e della realizzazione del passante ferroviario, che collegheranno l'aeroporto con l'intera rete regionale;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- il Master Plan si pone l'obiettivo di elevare il livello di servizio ai passeggeri, di favorire e sviluppare il traffico merci e di completare o realizzare interventi volti a ottimizzare le operazioni lato air-side, ovvero di aumentare gli standard di sicurezza e di protezione ambientale;
- il traffico passeggeri ha avuto un incremento del 5.3%, passando da 1.663.699 passeggeri nel 1999 a 2.787.091 nel 2002. Le stime di crescita del traffico passeggeri e merci sono riportate nella tabella seguente:



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Anno	Passeggeri	Merci e Poste (tonn.)
2002	2.787.091	5.640
2005	3.858.000	29.970
2006 – Olimpiadi	6.479.000	50.750
2010	5.006.000	39.070

- relativamente al traffico merci occorre considerare che il massimo dei movimenti si è registrato negli anni 1996 e 1997, rispettivamente con 43.811 tonn e 29.849 tonn; le previsioni future del movimento merci tenderanno ad attestarsi sui livelli del 1996-1997; non è altresì previsto un incremento dei voli cargo, attualmente pari a meno dell'1% del totale dei voli;
- gli interventi previsti nel Master Plan, da attuare in due fasi, riguardano:
 - 1^a fase: 2002÷2005/2006 Olimpiadi:
 - Sistema Air Side
 - due nuove uscite veloci;
 - nuova piazzola *de icing*;
 - riqualificazione ed ampliamento piazzali Area Aviazione Generale;
 - piazzale prova motori e barriera anti-soffio;
 - impianti media tensione, 400 Hz e *Docking System*;
 - Viabilità Land Side:
 - nuova viabilità in viadotto di accesso/uscita dall'area terminale;
 - nuovi parcheggi "Lunga Sosta" (area terminale);
 - Ammodernamento ed Ampliamento Aerostazione:
 - riqualificazione delle aree commerciali, costruzione degli uffici per addetti;
 - prolungamento dei corpi laterali nord e sud, ampliamento lato air side nella zona centrale della sala imbarchi, realizzazione di un nuovo Bridge Lato Nord;
 - nuovi collegamenti pedonali tra l'aerostazione e il parcheggio multipiano;
 - nuovo blocco di Check in remoto Lato Ovest del parcheggio multipiano;
 - Aerostazione Aviazione Generale:
 - nuovo edificio per Aerostazione Aviazione Generale;
 - Potenziamento Edifici Area terminale:
 - sopraelevazione parcheggio multipiano di un ulteriore livello;
 - centro Logistico Bagagli e Merci (BHS) e relativi cunicoli di collegamento;
 - Riqualifica Edifici Aeronautica Militare:
 - riqualificazione degli edifici AM;
 - nuova palazzina destinata agli uffici dell'AM;
 - Riconfigurazione e Potenziamento Impianti Tecnologici:
 - realizzazione e adeguamento delle centrali elettriche, tecnologiche e delle relative reti di distribuzione a servizio dell'aerostazione e delle altre utenze;

- 2^a fase: 2005/2006 Olimpiadi+2010:

➤ Ampliamento Aerostazione Passeggeri:

- prolungamento edificio aerostazione lato nord, installazione di due nuovi Loading Bridges;

➤ Area Cargo:

- costruzione nuovo edificio Aerostazione Cargo;
- rilocalizzazione del piazzale Cargo;

➤ Impianto Trattamento Acque:

- potenziamento del sistema di drenaggio; installazione vasche di prima pioggia per trattamento acque e vasca disoleazione;

- gli scavi a profondità maggiore si realizzeranno in corrispondenza del nuovo edificio BHS e dei relativi cunicoli di collegamento con le aree di accettazione bagagli; per la realizzazione delle gallerie sono previste paratie di pali; gli interventi previsti non modificano la pista; le nuove uscite veloci, che prendono il posto degli attuali raccordi Bravo e Charlie, permetteranno un più rapido sgombrò della pista, aumentando la sicurezza e rendendo meno lunghi i tempi di accodamento degli aerei;
- attualmente le operazioni di de-icing sugli aeromobili vengono fatte sul piazzale o sul raccordo con la pista. L'antighiaccio usato prevalentemente (Safewing MP4) è costituito da un addensato di polimeri (a base di glicole propilenico, tensioattivi, agenti anticorrosione). Attualmente le acque residue dell'irrorazione degli aeromobili ricadono sul raccordo o sul piazzale e non subiscono alcun trattamento prima di essere smaltite;
- la piazzola di de-icing sarà dotata pertanto, di un sistema di raccolta delle acque, che saranno avviate in una vasca di raccolta per l'eliminazione degli olii e degli idrocarburi; di qui, in periodo estivo, saranno restituite ai corpi idrici ricettori; in periodo invernale invece, verranno avviate al depuratore della SMAT, unitamente alle acque nere;
- l'aeroporto è attualmente dotato di un impianto di disoleazione delle acque meteoriche non funzionante. La prevista vasca di prima pioggia permetterà di eseguire le operazioni di sedimentazione e disoleatura prima della restituzione;
- la piazzola prova motori è prevista sul lato orientale dell'aeroporto, a nord degli stabilimenti Alenia. L'uso della piazzola sarà estremamente sporadico, poiché i livelli di manutenzione previsti nello scalo torinese non contemplano interventi sui motori. Questi vengono infatti eseguiti in casi eccezionali o di emergenza. Attualmente le prove motori vengono effettuate direttamente sul piazzale aeromobili. La realizzazione della piazzola prova motori permetterà di ridurre i disagi derivanti da questa operazione;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- l'area in cui si viene a collocare l'aeroporto è caratterizzata da un grado di naturalità non elevato, con la vegetazione spontanea quasi del tutto assente o relegata in aree marginali;
- l'originario paesaggio agrario appare oggi compromesso in maniera più o meno accentuata, nelle aree circostanti l'aeroporto, a causa dell'urbanizzazione e di insediamenti commerciali ed



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

industriali; anche la fauna, in conseguenza di quanto detto per la vegetazione, appare poco consistente e significativa in qualità e quantità. La sola presenza numericamente notevole è quella del gabbiano reale (*Larus cacchinnans*) che trova nelle aree suburbane e nelle discariche di rifiuti buone condizioni di vita e di nutrimento;

- l'ambiente idrico superficiale nell'area è rappresentato da due corsi d'acqua: il Torrente Banna di Bendola ed il Fiume Stura di Lanzo; il primo delimita a nord il sedime aeroportuale; le sue acque sono caratterizzate da valori dell'indice IBE che le pongono in classe IV (ambiente molto inquinato) o in classe V (ambiente fortemente inquinato) e non presenta ittiofauna secondo la Carta Ittica Regionale. Il fiume Stura di Lanzo, che scorre circa due km a sud dell'aeroporto, ha invece, indici di qualità delle acque che permettono una classificazione da "buono" a "sufficiente" e rappresenta quindi un elemento di un certo pregio da salvaguardare;
- la geologia dell'area è caratterizzata da depositi fluviali. Le indagini condotte mostrano la presenza di ghiaie-sabbiose riferibili al fluviale Riss per i primi 15÷20 metri di profondità; al di sotto di queste si rinvengono sabbie limose con passaggi di ghiaia riferibili al fluviale Mindell. Tra i due depositi fluviali si interpone un livello discontinuo formato da loess argillificato e da un paleosuolo argilloso; i terreni nel sottosuolo, soprattutto relativamente alle ghiaie del fluviale Riss, mostrano buone caratteristiche tecniche e garantiscono elevati valori in termini di capacità portante; la natura non coesiva della formazione superficiale richiede però speciali accorgimenti per l'esecuzione dei lavori di scavo; le ghiaie del Riss ospitano una falda idrica a pelo libero con quote della superficie freatica a profondità variabili tra 1,5 e 3,0 metri, che aumenta nel settore nord dell'aeroporto. I valori di permeabilità dell'acquifero sono elevati; le sabbie limose del Mindell contengono una falda in pressione, con superficie piezometrica posta a 12÷15 metri di profondità; è presumibile che la discontinuità del livello che separa i due depositi fluviali costituenti i due acquiferi permetta in alcuni settori il contatto idraulico tra le due falde;
- nell'area dell'aeroporto sono presenti tre pozzi in esercizio (più due dismessi) per il prelievo di acqua, per un volume totale emunto di circa 250.000 m³/anno. E' prevista la costruzione di un quarto pozzo a N del parcheggio multipiano. I prelievi previsti al 2010 ammontano a circa 500.000 m³/anno; le acque prelevate dai pozzi vengono utilizzate per l'antincendio, l'irrigazione e in parte per la pulizia dei servizi igienici, mentre per gli usi civili l'aeroporto è servito dall'acquedotto torinese; circa 400÷500 metri ad ovest dell'aerostazione è presente un campo pozzi per l'alimentazione idropotabile del comune di Caselle; le acque meteoriche provenienti dai piazzali e dalle piste sono raccolte da due collettori che scaricano direttamente in un canale che recapita allo Stura di Lanzo. La nuova configurazione prevede la realizzazione di una vasca di prima pioggia di circa 10.000 m³ e la realizzazione di un collettore consortile esterno all'aeroporto; le acque nere dell'aeroporto sono inviate al depuratore della SMAT;
- relativamente alla qualità dell'aria, le misure eseguite durante una campagna di misura di 3 mesi nel 1999 e le successive elaborazioni su 15 stazioni interne ed esterne all'area aeroportuale hanno mostrato elevati valori di biossido di azoto nelle stazioni 2, 9 e 15; la stazione n° 9 è interna all'aeroporto; mediante l'applicazione di un modello di calcolo (EDMS 4.11) sono state stimate le immissioni dovute all'attività aeroportuale, dei parametri CO, NO_x, SO_x, PM10 e HC nelle 15 stazioni selezionate per le misure eseguite nel 1999; dall'applicazione del modello risulta che i

valori medi annui per gli SO_x, NO_x ed HC superano sempre i limiti di legge nella stazione n° 9, posta sul piazzale aeromobili; le concentrazioni medie annue previste per tutte le stazioni (tranne la n° 8 nello scenario Olimpiade 2006 e relativamente agli HC) risultano nei valori limite di norma; relativamente ai valori di picco orario le previsioni indicano che: il valore limite per gli SO_x viene superato solo nella stazione n° 9, posta sul piazzale aeromobili, il valore limite per gli NO_x viene superato in tutte le stazioni e in tutti gli scenari. Nella tabella seguente è riportato il numero di superamenti annui del valore limite per gli NO_x nelle stazioni individuate:

Superamenti limite orario NO_x; scenari futuri

Stazione	2005 (250 microg/m ³)	2006 (240 microg/m ³)	2010 (200 microg/m ³)
1	7	11	14
2	9	20	10
3	33	130	47
4	4	5	4
5	3	8	4
6	1	2	2
7	1	1	2
8	27	52	34
9	1321	1446	1210
10	4	5	4
11	6	6	7
12	4	4	4
13	1	2	2
14	0	3	1
15	21	30	25

- alquanto problematiche risultano le situazioni rilevate nelle stazioni n° 3, 8, 9 e 15. Un eccesso nel numero dei superamenti viene anche registrato alla stazione 2 unicamente in corrispondenza dello scenario olimpico; in particolare le previsioni indicano 129 superamenti nel periodo delle olimpiadi e un solo superamento nel resto dell'anno;
- relativamente al rumore le aree delle superfici racchiuse nelle isofone LVA 60÷65 dB(A), 65÷75 dB(A) e superiore a 75 dB(A) del rumore di origine aeronautica e le variazioni percentuali rispetto alla situazione attuale sono riportate nella tabella seguente:



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Aree (in km²) e variazioni (%) racchiuse nelle isofone

Scenario	LVA 60 -65 dB(A)		LVA 65-75 dB(A)		LVA >75 dB(A)	
	Sup. km ²	%	Sup. km ²	%	Sup. km ²	%
2002	4,863	0,0	3,205	0,0	1,195	0,0
2005	5,178	6,7	3,320	3,6	1,223	2,3
Apr. 2006	6,319	30,2	3,934	22,7	1,364	14,1
Fine 2006	5,296	9,1	3,398	6,0	1,245	4,2
2010	5,436	12,0	3,422	6,8	1,266	0,2

- dei tre comuni circostanti l'aeroporto solo quello di Caselle si è dotato di un Piano di Zonizzazione Acustica; la Commissione di cui all'art. 5 del DM 31.10.1997 non ha ancora concluso i suoi lavori e non risultano quindi definiti i confini delle zone A, B e C di cui all'art. 6 del DM citato; il rumore in fase di cantiere è irrilevante, per la distanza dei ricettori;
- relativamente all'inquinamento elettromagnetico, gli interventi previsti nel Master Plan non alterano significativamente il quadro attuale, che vede i valori maggiori del campo elettromagnetico in corrispondenza dei ripetitori di telefonia cellulare; una certa alterazione allo stato attuale deriverà dall'installazione del nuovo radar di terra (SMR);
- il confinamento della maggior parte degli interventi nell'ambito aeroportuale e il non elevato grado di naturalità dello stesso e delle zone immediatamente circostanti, rendono praticamente nulli gli impatti diretti sulle componenti biotiche;
- le Valutazioni di Incidenza condotte per il pSIC "VAURA" (IT 1110005), distante km 2.300 metri dal confine dell'aeroporto in direzione nord, e per il pSIC "LA MANDRIA" (IT 1110011), distante oltre 2 km in direzione est, hanno mostrato che gli interventi previsti non produrranno alcuna alterazione sugli habitat caratterizzanti i due pSIC;
- sono poco significativi gli impatti derivanti dalla occupazione di suolo conseguente alla acquisizione delle nuove aree e alla loro incorporazione nel sedime aeroportuale;
- l'ambiente idrico superficiale mostra un quadro variegato che propone accanto a situazioni di estremo degrado quali quelle del Torrente Banna di Bendola, situazioni di buona qualità quali quelle riscontrabili nel fiume Stura di Lanzo; tale quadro impone una grande cautela nel valutare gli effetti sull'ambiente idrico superficiale per non alterare situazioni soddisfacenti e per non compromettere o rendere più difficoltose eventuali azioni di risanamento;
- la realizzazione di alcuni interventi quali la sistemazione e la riconfigurazione del sistema di raccolta delle acque meteoriche, la realizzazione della vasca di prima pioggia e la realizzazione della piazzola di de-icing con raccolta delle acque dedicata, costituiscono elementi positivi del progetto;

- il conferimento delle acque meteoriche raccolte dal settore nord occidentale nel collettore consortile di nuova realizzazione, esterno all'aeroporto, non prevede un loro passaggio in una vasca di prima pioggia per l'eliminazione degli oli e una almeno parziale sedimentazione delle impurità e che la documentazione presentata non consente di comprendere se tali opere di salvaguardia siano previste nell'ambito del collettore consortile a valle della confluenza delle provenienze dall'aeroporto e prima della restituzione nello Stura di Lanzo, le cui acque mostrano un apprezzabile grado di qualità; gli interventi previsti avranno comunque in generale effetti positivi sulla componente idrica superficiale, rimediando a situazioni di inefficienza o colmando lacune, ma che la loro collocazione in seconda fase rende meno efficaci gli effetti positivi;
- gli scavi a maggiore profondità si realizzeranno in corrispondenza del Centro Logistico Bagagli (edificio BHS) con la realizzazione dei relativi cunicoli di collegamento con le aree di accettazione dei bagagli; la natura essenzialmente non coesiva della formazione ghioioso-sabbiosa in cui si sviluppano gli scavi e la sua elevata permeabilità rendono necessarie opere di sostegno e l'impermeabilizzazione dei terreni in cui si sviluppano le opere in sotterraneo; in particolare per il cunicolo destinato ad ospitare i nastri di trasferimento dei bagagli è prevista l'esecuzione di una paratia di micropali accostati e l'impermeabilizzazione con iniezioni a bassa pressione; la galleria e le parti più basse dell'edificio BHS interferiranno significativamente con la falda occludendo parzialmente in maniera più o meno elevata l'acquifero, in funzione di come sarà realizzata la paratia di micropali e l'impermeabilizzazione;
- i lavori suddetti potrebbero determinare un "effetto barriera" sulla falda, accentuato dalla conformazione planimetrica delle opere che disegnano una specie di sacca in direzione del flusso idrico;
- il campo pozzi dell'acquedotto di Caselle, considerata la direzione di flusso della falda, si pone lateralmente rispetto alle opere in sotterraneo ed a monte rispetto alla piazzola di de-icing, mentre idrogeologicamente risulta a valle rispetto alla futura area dei moduli cargo e del piazzale merci, non è perfettamente nota l'inflessione che il pompaggio nel campo pozzi opera sulle isofreatiche; tale potenziale impatto deve essere tenuto sotto controllo;
- le simulazioni effettuate, per la componente atmosfera, secondo vari scenari, mostrano valori medi annui al di sopra della norma per gli SOx, NOx ed HC per la stazione n° 9; il valore limite di picco orario per gli NOx viene superato in tutte le stazioni ed in tutti gli scenari. Il numero di superamenti previsto annualmente maggiore di quanto consentito dalla normativa in vigore (18) si verifica solo nelle stazioni n° 3, 8, 9 e 15 e, limitatamente al periodo olimpico, nella stazione 2; in tutte le altre stazioni il numero di superamenti annui previsto è inferiore a quello indicato dalla legislazione in vigore; le stazioni che mostrano il più elevato numero di superamenti sono all'interno dell'aeroporto e non interessano quindi aree residenziali, ma il personale dell'aeroporto ed in particolare gli addetti al piazzale aeromobili; il quadro che emerge dalle previsioni sulla qualità dell'aria richiede quindi attenzione ed un continuo monitoraggio per regolare di conseguenza le azioni di salvaguardia della salute pubblica;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- l'elevato numero di superamenti del valore limite per gli NO_x previsto in alcuni punti interni al sedime aeroportuale e in particolare sul piazzale aeromobili non interessa la popolazione residente, ma principalmente gli addetti all'assistenza a terra agli aeromobili e che debba quindi essere verificato e vigilato dalle Autorità preposte alla sicurezza dell'ambiente di lavoro, per le misure di loro competenza; con DGR n° 45-2741 del 09/04/2001 la Regione Piemonte ha attivato la "Valutazione Ambientale Strategica degli interventi dei Giochi Olimpici Invernali – Torino 2006" e che in tale ambito possano anche essere inseriti i controlli all'interno del sedime aeroportuale, specificatamente rivolti alle aree di maggior presenza degli addetti alle varie operazioni di assistenza a terra degli aeromobili;
- relativamente alla componente rumore la situazione già allo stato attuale comporta notevoli disagi per la popolazione dei tre comuni circostanti l'aeroporto, tale situazione è destinata peraltro ad aggravarsi negli scenari futuri presi in considerazione; la Commissione Aeroportuale di cui all'art. 5 del DM 31.10.1997 non ha ancora concluso i suoi lavori e non risultano quindi definiti i confini delle Zone A, B e C di cui all'art. 6 dello stesso DM;
- l'assenza del dato fondamentale sulla estensione delle fasce A, B e C, a fronte di un incremento degli impatti da rumore nei territori circostanti l'aeroporto, toglie al processo di valutazione un elemento importante per identificare «le eventuali prescrizioni finalizzate alla compatibilità ambientale del progetto», come richiesto all'art. 6, comma 2 del DPCM 27 dicembre 1988 e che quindi occorrerebbe rimandare l'esame del progetto e l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale a dopo le conclusioni dei lavori della Commissione Aeroportuale, tuttavia il ruolo che l'aeroporto riveste quale elemento propulsore per l'economia piemontese e l'importanza di tale ruolo soprattutto nel periodo legato alle Olimpiadi di Torino 2006, fa sì che sia necessario pervenire alla valutazione delle opere ed è pertanto necessario mettere in opera le misure di mitigazione che riducano gli impatti da rumore nelle situazioni più critiche, in un'ottica di transizione verso soluzioni definitive conseguenti alla identificazione delle Zone A, B e C sopra ricordate;

CONSIDERATA la delibera della Giunta Regionale del Piemonte n. 244 del 28 luglio 2003, trasmessa con nota del 12 agosto 2003, protocollo n. 13706/22.2 pervenuta il 20 agosto 2003, con cui si esprime un parere favorevole subordinatamente al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- 1 *“Per quanto riguarda la viabilità esterna all'area aeroportuale ed in particolare la SP 13 si rimanda all'esito della fase di verifica della procedura di VIA di competenza della Provincia attivata dal proponente nell'ambito del procedimento autorizzativo di cui alla legge 285/2000.*
- 2 *Deve essere garantito il coordinamento della progettazione e realizzazione degli interventi relativi alla viabilità provinciale di collegamento all'aeroporto (SP 2 di Germagnano e SP 13), con il controllo della Provincia di Torino. La progettazione e realizzazione del tratto in variante della SP 16 dovranno essere concordate con la Provincia di Torino ed il Comune di San Francesco al Campo.*

- 3 *Tutti gli interventi nella zona, a partire da quelli finalizzati a migliorare l'accessibilità dell'aeroporto e a renderlo uno dei più importanti centri piemontesi di interscambio tra le diverse modalità di trasporto (ferrovia/gomma/veicolare privata/aereo), devono scaturire da un disegno strategico complessivo ed unitario e devono di conseguenza essere progettati e realizzati con la consapevolezza che si tratta dell'attuazione per parti di un unico progetto complesso.*
- 4 *La realizzazione dell'impianto trattamento acque e vasca di disoleazione, prevista in Fase 2 (periodo 2006-2010), deve essere anticipata alla prima fase (entro la fine del 2005), al fine di assicurare il corretto smaltimento di reflui potenzialmente inquinanti nei periodi di massima criticità conseguenti agli incrementi di traffico aereo connessi all'evento olimpico "Torino 2006". In particolare, si dovranno convogliare, trattare e restituire al corpo ricettore i primi 5 mm di pioggia provenienti dai piazzali ove vengono effettuate operazioni che possono determinare inquinamento con sostanze pericolose. Per garantire una restituzione previo trattamento al corpo ricettore (fognatura o corpo idrico superficiale) deve essere presentato un progetto esecutivo di dettaglio all'autorità competente.*
- 5 *In sede di progetto definitivo, dovranno essere specificate tutte le opere di mitigazione da attuarsi al fine di prevenire inquinamenti accidentali della falda superficiale, specificatamente in fase di cantiere.*
- 6 *Si richiede, per i differenti scenari temporali, uno studio dettagliato che comprenda misurazioni fonometriche adeguate ed una mappatura acustica del territorio esterno alle zone A, B e C, interessato dall'inquinamento acustico prodotto dalle attività aeroportuali. La mappatura in oggetto dovrà essere differenziata per tipologia di rumore, includendo anche una stima dei livelli acustici immessi nell'ambiente esterno dalle infrastrutture stradali di nuova progettazione e dalle varianti relative alle infrastrutture già presenti.*
- 7 *I dati di rilevamento delle centraline di monitoraggio del rumore devono essere trasmesse ai Sindaci dei Comuni di Caselle Torinese, S. Maurizio Torinese e S. Francesco al Campo.*
- 8 *Il proponente deve individuare tutti i ricettori esterni all'intorno aeroportuale, ipotizzato nello Studio di impatto ambientale nelle more della formale definizione da parte della Commissione di cui all'art. 5 del decreto ministeriale del 31.10.1997, per i quali non siano rispettati i valori limite di immissione acustica a causa delle attività aeroportuali ed in particolare dei movimenti aerei, nelle più gravose condizioni di esercizio. Per i ricettori così individuati devono essere realizzati gli interventi di risanamento entro dicembre 2005.*
- 9 *Il progetto definitivo del piazzale prova motori dovrà contenere una relazione di impatto acustico unitamente all'individuazione delle misure di mitigazione previste.*
- 10 *Il rumore generato in fase di realizzazione dei singoli interventi, dovrà rispettare i limiti di zona vigenti all'avvio dell'esecuzione lavori, fatte salve le eventuali deroghe concesse dai Comuni per le attività rumorose temporanee di cui all'art. 6, comma 1, lettera h, della legge 447/1995, qualora detto obiettivo non fosse raggiungibile con l'adozione di tutti i possibili accorgimenti tecnici e operativi atti a minimizzare il disturbo.*



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- 11 *Il proponente dovrà predisporre e presentare alla Provincia ed all'ARPA Piemonte un piano per la riduzione delle emissioni di ossidi di azoto già in atto e per contenere quanto più possibile quelle previste, che consideri in particolare: le emissioni dovute ai veicoli di servizio, prevedendo una loro rapida sostituzione con mezzi a metano catalizzati o con altre motorizzazioni innovative a basso impatto ambientale; la minimizzazione delle emissioni dovute alla "movimentazione" dei velivoli a terra; la riduzione delle emissioni dovute agli impianti per la produzione di calore e al condizionamento dei locali con l'adozione di bruciatori a bassa produzione di ossidi di azoto (low NOx); l'organizzazione del sistema della mobilità dei passeggeri da e per l'aeroporto, attraverso l'incentivazione dell'utilizzo dei mezzi collettivi.*
- 12 *Il proponente dovrà effettuare opportune campagne di monitoraggio della qualità dell'aria realizzate con mezzi mobili, le cui modalità di esecuzione (punti monitorati, periodi e parametri rilevati, ecc.) dovranno essere concordate con ARPA Piemonte. I risultati dovranno essere messi a disposizione di tutti gli Enti competenti.*
- 13 *I progetti esecutivi delle opere previste nel Piano di sviluppo devono contenere i piani di reperimento e movimentazione dei materiali litoidi occorrenti per la realizzazione delle opere; detti piani dovranno contenere la quantificazione dei materiali occorrenti, suddivisi secondo l'utilizzo (inerti da calcestruzzo, conglomerati bituminosi e tout-venant per riempimenti e sottofondi) nonché prevedere l'ottimizzazione dell'uso delle risorse garantendo i fabbisogni richiesti con il massimo utilizzo di sfridi derivanti dall'attività estrattiva nel rispetto della l.r. 3 dicembre 1999 n. 30 e del d.p.r. n. 554 del 21 dicembre 1999.
Dovrà, altresì, essere tenuto in conto quanto indicato nel Piano di Gestione dei rifiuti, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale 30 luglio 1997 n. 436-11546, relativamente ai criteri ed indirizzi per lo smaltimento ed il recupero dei rifiuti inerti ed al recupero ambientale delle zone compromesse da scavi o adibite a discariche per inerti.*
- 14 *Dovrà essere verificata la possibilità di esondazioni del torrente Banna-Bendola e di altri corsi d'acqua minori, nelle aree limitrofe al sedime aeroportuale potenzialmente sensibili a tali fenomeni; a tal fine il proponente dovrà predisporre, anche con riferimento a studi facenti parte dei PRGC dei Comuni interessati, un elaborato che confermi la non sussistenza di situazioni che possano condizionare a qualsiasi titolo la funzionalità e l'accessibilità dello scalo ovvero per valutare la necessità di opere di mitigazione dei dissesti.*
- 15 *Per quanto riguarda gli interventi di sistemazione a verde ed i parcheggi, si richiede che:*
 - *tutte le attività di sistemazione e recupero ambientale dovranno procedere per lotti funzionali parallelamente all'avanzamento del cantiere, secondo un cronoprogramma che tenga conto della stagionalità delle opere a verde e della necessità di riportare al più presto il materiale di scotico per la formazione di eventuali aree prative;*
 - *nell' eventuale impianto di specie arboree e arbustive siano impiegate esclusivamente soggetti appartenenti a specie autoctone e messi a dimora secondo i corretti canoni della forestazione urbana (cavalletti tutori, ecc.);*

- in merito alle eventuali attività di rivegetazione di eventuali superfici in scarpata, si richiede di valutare l'impiego di reti in fibra naturale (iuta ecc.) onde proteggere da subito le superfici riprofilate e di prevedere il loro veloce inerbimento con la tecnica dell'idrosemina;
- onde artificializzare il meno possibile le aree di parcheggio collocate, dovrà essere valutata la realizzazione delle piazzole di sosta con tipologie quali "elementi modulari in c.l.s. inerbiti", altrimenti denominati "blocchetti in calcestruzzo con tappeto erboso carrabile", o con soluzioni che permettano il sicuro ed apprezzabile inerbimento in termini percentuali di tali aree (ad es. salvaprato plastico a griglie componibili ecc.); inoltre si richiede di valutare l'inserimento di soggetti arborei autoctoni all'interno delle aree parcheggio onde realizzare un parcheggio alberato ombreggiato.

16 Qualora nel corso dei lavori si dovessero riscontrare situazioni di contaminazione delle matrici suolo, sottosuolo e acque sotterranee, dovranno essere messe in atto le procedure previste dalla normativa vigente (d.lgs. 22/1997 e s.m.i., d.m. 471/1999), procedendo innanzitutto ad una tempestiva messa in sicurezza d'emergenza del sito. Si sottolinea che, ai materiali comunque derivanti da attività di scavo, dovranno essere applicate le disposizioni di cui alla normativa vigente, con attuale riferimento ai commi 17, 18 e 19 dell'art. 1 della legge 443/2001.

17 Nel tratto della SP 13, ubicato all'interno della zona delimitata dalla circonferenza con raggio 200 m dal punto di captazione o derivazione del campo pozzi situato nel comune di Caselle Torinese, dovranno essere adottati i seguenti accorgimenti:

- costruzione di opportune canalizzazioni con pareti totalmente impermeabili, di sezione idonea a raccogliere e trasportare sia le acque meteoriche che gli eventuali liquidi sversati accidentalmente dai veicoli in transito;
- costruzione di serbatoi disoleatori monoblocco perfettamente stagni, posizionati al di fuori della zona di rispetto campo pozzi, idonei a contenere tutta l'acqua meteorica proveniente dal manto stradale e tutta la quantità di eventuali liquidi provenienti da sversamenti accidentali di autocisterne;
- impermeabilizzazione con guaine saldate di tutta la sede stradale, nel tratto attraversante la zona di rispetto con raggio di 200 metri;
- costruzione di muretti di contenimento di altezza pari a circa 0,40 metri, lungo i due lati della carreggiata del tratto attraversante la zona di rispetto con raggio di 200 metri;
- costruzione di un sistema di monitoraggio dello stato delle guaine impermeabili costituito da n. 2 piezometri da collocare previo accordo con la Società SMAT S.p.A.;
- costruzione di una strada di collegamento per consentire l'accesso al campo pozzi;
- costruzione di eventuali cunicoli multiuso per il posizionamento di varie infrastrutture anche in tempi successivi, in modo da ricorrere solo in casi eccezionali ad operazioni di scavo all'interno della zona di rispetto;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- *divieto lungo il tratto viario compreso nella zona di rispetto con raggio di 200 metri, di costruzione di piazzali di sosta per il lavaggio di mezzi di trasporto o per deposito di sostanze pericolose non gassose, sia sul suolo che nel sottosuolo;*
- *divieto nei tratti viari che attraversano la zona di rispetto di deposito e spandimento di sostanze pericolose quali fondenti stradali, prodotti antiparassitari ed erbicidi, ad esclusione degli antiparassitari che presentino una ridotta mobilità nei suoli;*
- *divieto di costruire aree di cantiere nella zona di rispetto con raggio di 200 metri;*
- *nella zona di rispetto, le fondazioni di eventuali strutture di elevazione devono essere possibilmente di tipo superficiale. Nel caso di fondazione di tipo profondo, le stesse non devono perforare il primo banco di argilla ma mantenersi ad una quota al di sopra di esso di almeno 3 metri”;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/414/17084 del 13 maggio 2004, pervenuto in data 21 maggio 2004, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta integralmente nelle sue parti essenziali;

“Con riferimento agli adempimenti in materia di compatibilità ambientale di cui alla normativa citata in oggetto, la soc. ENAC in data 18/04/2003 prot. 22466 ha inviato copia del progetto relativo all'opera indicata in argomento e della relativa documentazione dello Studio di Impatto Ambientale.

Le relative pubblicazioni di avviso al pubblico risultano pubblicate in data 29/04/2003 come da nota ENAC del 29/04/03 prot. 792.

La scrivente Direzione Generale in data 9 maggio 2003 con prot. ST/414/16802, avviava la procedura inoltrando alle Soprintendenze territorialmente competenti la richiesta di parere in riferimento alla situazione vincolistica ex art. 2, art. 3 ed art. 146 del D.Lvo 490/99 delle aree interessate al progetto, anche in riferimento alle norme degli strumenti di pianificazione Paesistica.

Al riguardo la Soprintendenza per i beni archeologici con nota dal 5 giugno 2003 prot. 4752, registrata agli atti della scrivente con prot. ST/414/22617 in data 30 giugno 2003 comunicava che “esaminata la documentazione, si rileva che il Piano in oggetto insiste su aree dove non risultano al momento presenti vincoli per la tutela di beni archeologici ma aumenta inevitabilmente l'impatto visivo in un'area caratterizzata sul piano paesaggistico dal mantenimento nella sistemazione agraria delle tracce della centuriazione romana nella parte settentrionale dell'agro di Augusta Taurinorum (Centuriazione di Caselle). (.....) Si esprime valutazione di massima favorevole alla sola localizzazione preliminare delle opere alle condizioni sotto elencate: Per le caratteristiche delle opere e per le conoscenze acquisite sull'area in cui ricadono si richiede che venga elaborato con questo Ufficio un programma di accertamenti archeologici come parte integrante del progetto preliminare (.....), si ritiene indispensabile prevedere almeno una assistenza costante in corso d'opera alle attività di scortico e scavo da parte di operatori specializzati sotto la Direzione Scientifica dello scrivente Ufficio per evitare possibili danneggiamenti e consentire l'immediata identificazione di rinvenimenti occasionali.

Inoltre, la citata Soprintendenza evidenziava, nella suddetta nota, di ritenere utile valutare opere di valorizzazione compensative su aree archeologiche nelle vicinanze. La nota veniva trasmessa sia a questa Direzione Generale che alla Direzione Generale per i beni archeologici.

A seguito di vari incontri e riunioni rispettivamente in data 9/06/2003, 22/07/2003 e 10/09/2003, ed a seguito delle relative richieste di documentazione integrativa, la Soc. SAGAT Turin – Airport, progettista del SIA delle opere, faceva pervenire contestualmente alla scrivente ed alle Soprintendenze territorialmente competenti la documentazione richiesta acquisita agli atti in data 24/09/2003 con prot. ST/414/31398 e successivamente in data 6 novembre prot. 1924 registrata agli atti della scrivente in data 18/12/2003 con prot. ST/414/41540.

Al riguardo la Soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio del Piemonte con nota del 21/12/2003 prot. 5041 registrata agli atti di questa Direzione in data 3/02/04 con prot. ST/414/4105, comunicava le valutazioni sul progetto evidenziando che “la scrivente Soprintendenza non esprime osservazioni all’esecuzione delle opere in progetto.” Tuttavia considerata l’importanza del piano di sviluppo aeroportuale, la Soprintendenza citata faceva presente il grave caso della Villa Arcozzi Masino che necessita di urgenti lavori di consolidamento e restauro almeno nelle coperture.

La villa di proprietà del comune di Torino, sulla quale la medesima Soprintendenza si era espressa ai sensi del DPR 283/2000, per il passaggio di proprietà alla Sagat, sorge ai bordi della pista aeroportuale. Nella nota citata, la Soprintendenza evidenziava che la “la villa è di grande importanza monumentale già vincolata ai sensi dell’art. 2 del D.Lgs 490/99, dopo decenni di incuria, nonostante i costanti appelli, giace in grave stato di abbandono. Un recupero, seppur solo nei volumi, visto l’avanzato stato di degrado, è opera indispensabile anche in vista delle Olimpiadi del 2006. Le strutture ormai pericolanti, l’effetto spettrale delle travi del tetto non offriranno certo un’immagine di cura e di attenzione al proprio patrimonio storico-artistico da parte della città a quanti giungeranno a Torino per assistere alle Olimpiadi invernali.”

*Lo scrivente Ministero, esaminata la documentazione di progetto che accompagna lo Studio di Impatto Ambientale, considerata la documentazione integrativa ricevuta, considerati le valutazioni espresse dalle competenti Soprintendenze territoriali ed in conformità a quanto dalle medesime valutato esprime **parere favorevole** alla Valutazione di Impatto Ambientale delle opere relative al Piano di Sviluppo Aeroportuale dell’Aeroporto di Torino-Caselle, alle seguenti condizioni:*

- che venga elaborato, un programma di accertamenti archeologici come parte integrante del progetto preliminare (.....), nel quale siano previsti una assistenza costante in corso d’opera alle attività di scortico e scavo da parte di operatori specializzati sotto la Direzione Scientifica della Soprintendenza medesima, con oneri a carico del proponente. Il programma di indagine dovrà essere concordato e sottoposto alla preventiva autorizzazione della Soprintendenza archeologica medesima.*
- Che a titolo di compensazione sia realizzato il consolidamento ed il restauro conservativo della Villa Arcozzi Masino. Il progetto definitivo del restauro dovrà essere elaborato in accordo con la Soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio del Piemonte, dovrà essere sottoposto alla autorizzazione della Soprintendenza medesima prima dell’inizio dei lavori del Piano di Sviluppo Aeroportuale”;*



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

preso atto che sono state presentate ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, osservazioni o pareri da parte di cittadini, di seguito sinteticamente riportate, tutte considerate nell'ambito della attività istruttoria da parte della Commissione VIA;

sig. Lorenzo Garbolino - S. Francesco al Campo (TO):

- il traffico aereo che interessa il comune di S. Francesco al Campo è già oltre il limite di sopportabilità, pertanto i termini "potenziamento" e "riconfigurazione" destano notevole preoccupazione.

Comune di San Francesco al Campo (TO):

- nell'elaborato relativo all'inquadramento territoriale del sistema infrastrutturale e delle destinazioni d'uso principali esistenti e future, è prevista una rete di viabilità di primo e secondo livello sul territorio comunale che non rientra nel vigente PRGC e che non è di competenza SAGAT;
- nell'elaborato relativo alle superfici di limitazione ostacoli viene individuata una fascia di rispetto perimetrale che oltre a presentare un tracciato diverso dall'attuale, ha un'ampiezza di m. 315 contro l'attuale fascia di m. 300 del vigente PRG;
- a nord della pista è riportata un'area che viene compresa nel demanio aeronautico, mentre secondo il vigente PRG, è destinata a zona agricola. Tale annessione al sedime aeroportuale implica, inoltre, lo spostamento della S.P. 16 non previsto dal PRG.

Comune di San Maurizio Canavese (TO):

chiede che:

- sia salvaguardata la viabilità sul perimetro dell'aeroporto relativamente alla tratta che collega il Comune di San Maurizio Canavese con la frazione di Malanghero ed in particolare nella parte tangente l'estremità nord del perimetro aeroportuale facendo in modo che la leggera modifica del tracciato, determinata dalla variazione dell'area aeroportuale, sia risolta con raccordi aventi maggior raggio di curvatura;
- le tavole urbanistiche redatte nel mese di aprile 2002 riproducano la zonizzazione della prima variante strutturale al PRGC approvata dalla Regione Piemonte nel 26 febbraio 2001;
- sia precisato se trovano applicazione eventuali misure di salvaguardia sulla strumentazione urbanistica dei comuni interessati;
- sia effettuata la verifica della fascia di rispetto di m. 300 dal perimetro dell'aeroporto ai sensi della legge n. 58 /1963;
- sia recuperata la Cascina Nuova, complesso vincolato quale bene culturale con atto del 23 marzo 1960;
- sia salvaguardato l'impianto urbano esistente con la realizzazione della rete intercomunale di scorrimento che interessa la borgata S. Lucia di frazione Malanghero;
- sia verificato il limite aeroportuale esistente riportato con riferimento al decreto del Ministero dei Trasporti n. 024/91;
- sia rivista la collocazione del piazzale prova motori a tutela dell'insediamento della frazione di Malanghero.

Città di Caselle Torinese (TO):

- gli elaborati grafici riportano una situazione della viabilità e delle destinazioni urbanistiche di PRGC non aggiornata, in particolare la viabilità in progetto, nella zona di espansione prospiciente l'aerostazione, dovrà essere adeguata alle previsioni dello strumento urbanistico comunale vigente;
- nelle tavole viene riportato un impianto viabile futuro dell'aerostazione nel territorio comunale che è assolutamente in contrasto con le previsioni del PRGC di Caselle;
- occorre adeguare la situazione delle aree artigianali-produttive di nuovo impianto lungo la S.P. 16 e la relativa viabilità indicate nelle tavole;
- occorre adeguare la situazione delle aree industriali consolidate e di nuovo insediamento ubicate nella frazione di Mappano;
- la tavola "superfici di limitazione ostacoli" nella perimetrazione che identifica la zona "completamente libera da ostacoli" sembra differire da quella in possesso di questo Comune riportata nel PRGC come area di inedificabilità assoluta "NEA".

Comune di San Francesco al Campo (TO), Città di Caselle Torinese (TO), Comune di San Maurizio Canavese - (TO):

Trasmettono la relazione redatta dalla società Modulo Uno S.r.l. di Torino come parte integrante delle osservazioni presentate:

- non sono state fornite indicazioni riguardo i materiali necessari alla realizzazione del progetto ed eventuali prelievi da cave;
- mancano dati riguardo i materiali di risulta da conferire in discarica ed in generale dati sui rifiuti smaltiti nelle fasi di cantiere;
- manca una descrizione delle infrastrutture di trasporto e stoccaggio combustibili;
- manca il confronto con l'Annesso 14 delle norme I.C.A.O.;
- non vengono trattati gli effetti delle emissioni prodotte sulla salute pubblica;
- non è stata effettuata un'analisi costi benefici;
- non sono state analizzate alternative progettuali compresa l'opzione zero;
- si ritiene insufficiente e disorganica sia la trattazione delle misure di mitigazione, che quella delle misure di compensazione;
- non viene analizzato il coordinamento tra l'aeroporto e gli altri aeroporti regionali di Cuneo-Levaldigi e Biella-Cerrione in situazioni di emergenza, soprattutto durante le Olimpiadi 2006;
- non vengono presi in considerazione gli impatti visivi, in particolare quelli dovuti alla sopraelevazione del parcheggio multipiano ed alla realizzazione del viadotto per l'accesso ed uscita dall'area terminale nord;
- l'impatto acustico dovrebbe essere valutato anche nelle aree esterne all'intorno aeroportuale, al fine di stabilire se i livelli sonori immessi sono compatibili con i limiti fissati dalla zonizzazione acustica per quanto riguarda il comune di Caselle Torinese, e con i limiti che saranno definiti al momento della classificazione acustica dei comuni di San Francesco al Campo e di San Maurizio Canavese i cui tempi saranno anticipati rispetto alla realizzazione del piano di sviluppo aeroportuale;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- nello studio dell'impatto acustico non risulta effettuata alcuna verifica acustica dei risultati del modello pertanto non risulta chiaro a cosa siano servite le rilevazioni sonore effettuate per la determinazione dell'immissione sonora di un insieme di movimenti aerei (decolli ed atterraggi);
- il modello INM tende a non stimare correttamente l'immissione sonora nelle aree laterali rispetto alle aerovie;
- la fascia C, che secondo il D.M. 31 ottobre 1997 dovrebbe essere destinata *"esclusivamente alle attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali"*, risulta estendersi al di fuori del sedime aeroportuale e tale situazione potrebbe peggiorare nel futuro;
- la fascia B, che già comprende parte del territorio abitato, mentre il D.M. 31 ottobre 1997 prevede che al suo interno possano essere presenti solo *"attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali ed assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario ed assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico"*, si potrebbe ampliare includendo aree destinate a residenza (attualmente in fascia A) in tutti e tre i comuni limitrofi;
- la fascia A si estenderebbe all'interno del nucleo più densamente abitato dei tre comuni confinanti, includendo molti edifici che attualmente si trovano al di fuori dell'intorno aeroportuale;
- sono stati completamente ignorati gli effetti delle vibrazioni sia sulle persone, che sugli edifici;
- lo studio della dispersione degli inquinanti al suolo ed in atmosfera risulta carente;
- la caratterizzazione meteorologica dell'area interessata dall'intervento è praticamente assente;
- le campagne sperimentali condotte per la misurazione della qualità dell'aria si riferiscono alla sola primavera, mentre occorrerebbe esaminare la situazione durante la stagione invernale. Inoltre non si reputa corretto il confronto di queste misure con una simulazione annuale;
- i dati ottenuti dalle simulazioni di dispersione non appaiono confortanti rispetto agli standard di legge, oltretutto non sono stati presi in considerazione i contributi delle altre sorgenti inquinanti diverse dal sistema aeroportuale;
- non sono presenti dati analitici relativi alla qualità delle acque meteoriche e non vi sono riferimenti ai limiti previsti dalla normativa per lo scarico in acque superficiali, pertanto non è possibile fornire previsioni in merito all'aumento del carico inquinante dovuto all'incremento del traffico aereo e dei relativi servizi pianificati soprattutto in riferimento all'evento Olimpico del 2006;
- non è stato valutato l'impatto generato dalla possibilità di dispersione al suolo di sostanze inquinanti;
- manca una valutazione della quota di protezione della falda e della massima profondità di scavo permessa senza autorizzazione;
- non sono state adeguatamente valutate le eventuali situazioni di emergenza;
- non sono riportate stime quantitative riguardanti l'incremento di fattori inquinanti nelle fasi di cantiere.

S.T.A.D.I. Studio Tecnico Associato di Ingegneria - Caselle Torinese (TO):

- manca un puntuale rilevamento statistico degli attuali flussi veicolari in entrata ed in uscita dall'aeroporto sia per quanto attiene il traffico passeggeri, sia per il traffico merci e posta;
- mancano un rilevamento statistico dei flussi veicolari sulla S.P. 13 e S.P. 2 a monte ed a valle dell'aeroporto ed adeguate verifiche sulla capacità di deflusso del traffico;

- il progetto ignora l'esistenza di studi ed indagini effettuate dalla Provincia di Torino e dalla Regione Piemonte circa la pericolosità ed il tasso di incidentalità sulla S.P. 2 nella zona in prossimità dell'aeroporto ed in particolare nell'intersezione tra la S.P. 2 e la S.P. 13;
- in considerazione dell'aumento dei volumi di traffico passeggeri e merci da e per l'aeroporto sarebbe stato utile verificare se la viabilità esistente sarà in grado a smaltirlo, in caso contrario sarebbe indispensabile prevedere tutte le necessarie opere di adeguamento e riconfigurazione del tratto terminale della S.P. 2 e di modifica del tracciato della S.P. 13 in prossimità dell'aeroporto;
- la verifica della compatibilità del progetto con i principali atti di programmazione e pianificazione di settore e di area non è stata condotta considerando le effettive previsioni del PRGC di Caselle Torinese adottato dal Consiglio Comunale nel 2000 ed approvato dalla Regione Piemonte nel 2001, bensì con delle previsioni precedenti all'approvazione di tale atto e pertanto prive di valore, in quanto il PRGC di Caselle approvato prevede per le aree ATA antistanti l'aeroporto un disegno urbanistico completamente diverso da quello riportato nelle tavole progettuali;
- il progetto dovrà anche prevedere tra le opere da realizzare da parte della Sagat, nella prima fase 2002-2006, il potenziamento e l'adeguamento della viabilità lungo i limiti ovest e nord del sub-ambito A aree ATA come da impegno assunto dalla stessa Sagat nell'ambito del tavolo di concertazione voluto dalla Regione Piemonte per la definizione dell'assetto urbanistico di tali aree antistanti l'aeroporto.

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al potenziamento del sistema air side, con infrastrutture per la circolazione e sosta degli aeromobili nonché il potenziamento delle infrastrutture del sistema land side, con ampliamento aerostazione, riconfigurazione viabilità, potenziamento parcheggi e strutture per attività di supporto quali deposito merci, Aviazione generale ed Enti di Stato, da realizzarsi nei Comuni di Caselle Torinese, San Maurizio Canavese e San Francesco al Campo (TO), presentato dall'E.N.A.C. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) prima della realizzazione del Centro Logistico Bagagli e dei relativi cunicoli di collegamento con le aree di accettazione bagagli, dovrà essere eseguito uno studio idrogeologico volto a valutare l'influenza delle opere sull'andamento del campo piezometrico e sul flusso idrico sotterraneo. Lo studio dovrà contenere, nel caso le simulazioni del nuovo assetto segnalassero evidenti e significative variazioni nella geometria della superficie freatica, adeguate misure di mitigazione da mettere in opera;
- b) in accordo con gli Organismi di controllo regionali e con l'ente Proprietario dell'Acquedotto alimentato dal campo pozzi posto circa 400 metri ad ovest dell'aeroporto, dovranno essere realizzati dei piezometri lungo il perimetro dell'aeroporto nel tratto prospiciente il campo pozzi, lungo il margine esterno del parcheggio lunga sosta e lungo il margine esterno dell'area a servizio



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- dei moduli cargo. Su tali piezometri, secondo un programma definito in accordo con le Autorità sopra indicate, dovrà essere eseguito un monitoraggio periodico della qualità delle acque di falda;
- c) relativamente al rumore:
- si dovranno identificare e censire i ricettori sensibili, intesi come edifici di particolare interesse ed importanza pubblica, tra i quali, prioritariamente, andranno considerati gli ospedali, le case di cura e le scuole;
 - sui ricettori identificati dovrà essere condotto un monitoraggio, distinto da quello presentato nell'ambito dello studio di impatto ambientale che continuerà ad avere il proprio svolgimento per le finalità di cui al DM 31.10.1997 e con i tempi previsti, volto a definire il clima acustico determinato dal rumore di origine aeronautica, internamente ed esternamente agli edifici;
 - sulla base dei risultati del monitoraggio di cui al punto precedente, dovranno essere definite e messe in opera le misure di mitigazione volte a ricondurre il clima acustico all'interno degli edifici ai valori previsti dalla norma o comunque, laddove tale obiettivo non fosse conseguibile, ad un livello accettabile conformemente alle indicazioni dell'ARPA;
 - gli interventi di cui ai primi due punti della presente prescrizione si dovranno concludere entro aprile 2005; gli interventi di cui al 3° punto si dovranno attuare entro gennaio 2006 e comunque un mese prima dell'inizio dell'evento olimpico;
- d) al fine di salvaguardare la qualità delle acque dei corsi d'acqua presenti ed in particolare del fiume Stura di Lanzo, oltre a quanto prescritto dalla Regione Piemonte al punto 4 del parere, qualora il collettore consortile in cui recapitare le acque dei piazzali e delle aree nord occidentali dell'aeroporto, destinato a scaricare le acque bianche nello Stura di Lanzo, non fosse dotato di disoleatore e/o di vasca di prima pioggia, tali elementi di salvaguardia dell'ambiente idrico dovranno essere inseriti al termine della rete di raccolta delle acque dell'aeroporto e prima del conferimento nel collettore consortile. I tempi di realizzazione di quanto previsto in questa prescrizione saranno legati a quelli di realizzazione del collettore consortile;
- e) in considerazione del numero di superamenti dei picchi orari delle concentrazioni di NO₂ previsto dal modello applicato nello studio di impatto ambientale per alcune stazioni esterne al sedime aeroportuale, il monitoraggio di cui alla prescrizione n° 12 del Parere della Regione Piemonte dovrà essere particolarmente curato nei centri abitati dove tali superamenti sono attesi, per verificare la previsione e, se del caso, assumere gli idonei provvedimenti in accordo con questo Ministero, la Regione Piemonte e le Autorità Sanitarie, eventualmente dando applicazione alle misure di mitigazione previste nello studio di impatto ambientale per la componente atmosfera. In accordo con la Regione, inoltre, si dovrà eseguire, nelle aree circostanti l'aeroporto, un monitoraggio delle concentrazioni di Ozono, comunicandone i risultati alla Regione Piemonte;
- f) si dovrà ottemperare alle prescrizioni della Regione Piemonte non comprese in quelle sopra elencate, ad eccezione della prescrizione di cui al punto 8 del parere della Regione, sostituita con la prescrizione al punto c) del presente decreto;

- g) superato il periodo legato alle Olimpiadi, ogni variazione all'effettivo esercizio dell'aeroporto, rispetto allo stato attuale, dovrà essere sottoposto al parere di verifica di compatibilità ambientale di questo Ministero a fronte dei risultati dei monitoraggi previsti ai punti precedenti;
- h) la verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui ai punti a), c), d) ed e) sarà svolta da parte di questo Ministero, per quanto non esplicitamente definito la verifica di ottemperanza sarà eseguita a cura della Regione Piemonte;
- i) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Piemonte e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

si raccomanda, inoltre, che nell'ambito della Procedura di VAS, di cui alla DGR Piemonte n° 45-2741 del 09/04/2001 -"Valutazione Ambientale Strategica degli interventi dei Giochi Olimpici Invernali- Torino 2006", vengano valutati e previsti gli opportuni monitoraggi e controlli della qualità dell'aria nelle aree all'interno del sedime aeroportuale, dove più gravose sono le condizioni previste e dove più forte è la presenza del personale addetto, nonché all'esterno dell'aeroporto in corrispondenza dei centri abitati;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato a all'E.N.A.C., all'E.N.A.V., alla SAGAT S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento pianificazione trasporti terrestri, ed alla Regione Piemonte, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li

19 OTT. 2004

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI