



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2013 - 0001710 del 20/05/2013

Pratica N.

Prof. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2013 - 0011713 del 21/05/2013

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: I.D. VIP 1483 trasmissione parere n. 1220 CTVA del 10 maggio 2013.
Verifica di assoggettabilità alla VIA aeroporto di Torino Caselle,
revisione Masterplan 2009-2015, proponente Enac.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 10 maggio 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campolongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2013-0146.DOC

presente copia fotostatica composta

16 fogli è conforme al

originale.

10.05.2013



Handwritten initials/signature in the top right corner.

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

ENTE
DEL MARE
Verifica
VIA e VAS

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 1220 del 10 maggio 2013

| | |
|-------------------|--|
| Progetto | <p><i>Verifica di Assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Revisione Masterplan 2009-2015</p> <p>Aeroporto di Torino Caselle</p> |
| Proponente | ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile |

Vertical column of handwritten notes and signatures on the right side of the page.

Large area of handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Visto il decreto VIA n. DEC/DSA/2004/877 dell'11/10/2004 con il quale è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2002-2010 di *"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 il deposito merci, Aviazione generale ed Enti di Stato, da realizzarsi nei Comuni di Caselle Torinese San Maurizio Canavese e San Francesco al Campo (TO)";*

Vista la nota DVA/2010/15754 del 21/06/2010 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora innanzi DVA) ha inoltrato alla Commissione Tecnica VIA/VAS la Revisione del Master Plan dell'aeroporto "Sandro Pertini" di Torino Caselle trasmesso dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (d'ora innanzi ENAC) ed ha richiesto alla Commissione VIA/VAS il parere di merito su quanto ritenuto dall'ENAC *"ovvero che possano sussistere le condizioni di esclusione dalla procedura di VIA della revisione del Master Plan dell'aeroporto"*.

Visto il Parere della CTVA n°585 del 03/12/2010 che prevede che *"la Revisione del Master Plan dell'aeroporto "Sandro Pertini" di Torino Caselle trasmesso dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile debba essere sottoposto alla procedura di Verifica di Assoggettabilità alla Via ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i fatta salva la necessità di svolgere gli opportuni approfondimenti – in sede Regionale – circa l'eventuale necessità di sottoporre l'intervento alle procedure Valutazione Ambientale Strategica"*.

Vista il Parere della CTVA n° 754 del 17/06/2011 che conferma quanto previsto nel precedente Parere n°585 del 03/12/2010.

Vista la nota U.Prot.DVA-2011-0022668 del 09/09/2011 con la quale la Direzione trasmette alla CTVA la richiesta di ENAC di Prot. 0112244/IPP del 31/08/2011 di Verifica di Assoggettabilità alla VIA art. 20 D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii, del Master Plan 2009-2015 aeroporto "Sandro Pertini" di Torino Caselle.

Vista la nota della Regione Piemonte – Direzione Ambientale di Prot. 17815/DB10.00 del 14/10/2011 con la quale si afferma che *"...considerati i contenuti del Master Plan Aeroportuale, si ritiene che non sussistano gli elementi necessari per avviare un procedimento di VAS"*.

Visto il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n° 152 recante *"Norme in materia ambientale"* così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008 n° 4 e dal Decreto Legislativo del 29 giugno 2010 n°128.

Visto il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *"Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248"* ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

Visto il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile"* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

Visto il Decreto Legge 6 Luglio 2011 n. 98 convertito in legge il 15 Luglio 2011, L.111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 6 Luglio 2011, n.98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

Visto il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

Visto il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione e i successivi decreti integrativi;

Considerato che il Master Plan in oggetto riguarda la "rimodulazione temporale" e lo stralcio di alcuni interventi già previsti nel PSA - Master Plan 2002 - 2010 confermando per il Master Plan 2009 - 2015 i seguenti:

- la piazzola de-icing, proposta in diversa localizzazione al fine di ottimizzare le distanze con le infrastrutture di volo (in accordo con ENAC) e con diversa superficie;
- la riconfigurazione del sistema parcheggi a raso in area terminale, a completamento di quanto già realizzato in occasione delle Olimpiadi Torino 2006;
- l'ampliamento dell'edificio BHS (centro logistico bagagli e merci);
- la sopraelevazione del parcheggio multipiano;
- l'ampliamento della palazzina Enti di Stato;
- servizi Aeroportuali Cargo in area Ovest (hagar e piazzale sosta);
- impianto di trattamento acque;
- l'acquisizione e successiva riqualifica edifici A.M. (aviazione militare);
- l'ampliamento centrali tecnologiche e reti impiantistiche;
- sistemazione a verde.

Nella revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Plan 2009 - 2015 sono stati invece stralciati i seguenti interventi:

- la realizzazione di due nuove uscite veloci;
- la realizzazione del piazzale prova motori;
- la realizzazione della nuova viabilità per l'ingresso e l'uscita dell'area terminale;
- il prolungamento dell'edificio aerostazione lato nord ed installazione di due nuovi Loading Bridges.

Preso atto che con nota della Regione Piemonte - Direzione Opere Pubbliche di Prot.74617/14.06 del 03/10/2011 in riferimento alla Conferenza dei Servizi del 04/10/2011 si precisa che "...la realizzazione delle opere non interferisce né con corsi d'acqua né con canali artificiali appartenenti alla Regione Piemonte".

Preso atto che nella Conferenza dei Servizi del 04/10/2011 il Comune di San Maurizio Canavese con nota Prot. 14845 del 04/10/2011 non ha espresso *“alcuna osservazione in merito”*, la Direzione del Parco Naturale *“La Mandria”* con nota Prot. 3950 del 04/10/2011 ha dichiarato che gli *“interventi previsti si ritengono compatibili con gli obiettivi di conservazione del SIC IT 1110079 e del SIC IT 1110014...”* e l'Ente di Gestione dei Parchi e delle Riserve Naturali del Canavese con nota di Prot. 1069 del 10/10/2011 osserva che *“...gli interventi in progetto non incidano sul territorio della R.N.O. della Vadua...”*.

Preso atto che in data 01/12/2011, presso la sede del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è avvenuto l'incontro con il Proponente nel corso del quale è emersa la circostanza che quattro prescrizioni previste nel Decreto VIA n° 877 dell'11/10/2004 non erano ancora state oggetto di Verifica di Ottemperanza.

Vista la nota di ENAC Prot. 0165971/IPP del 23/12/2011 acquisita all'E.Prot.CTVA-2012-0000004 del 03/01/2012 con la quale viene richiesta la sospensione della procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA per poter produrre *“la documentazione tecnica integrativa finalizzata a fornire i chiarimenti tecnici”* a seguito della riunione del 01/12/2011 e viene dichiarata l'intenzione di attivare la procedura di Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA n°877 del 11/10/2004. Nella suddetta nota viene inoltre richiesto di stralciare il documento *“ALLEGATO 1 allo Studio Preliminare Ambientale Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Plan 2002-2010) – Informativa sull'adempimento alle prescrizioni del Decreto VIA (DEC/DSA/2004/0877 dell'11/10/2004) – Relazione n°S5103/R02 del 03/08/2011”*.

Considerata la necessaria e opportuna sospensione della procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA onde procedere prioritariamente alla Verifica di Ottemperanza così come richiesto con nota di Prot. 0165942/IPP del 23/12/2011 acquisita all'E.Prot.CTVA-2011-0004597 del 29/12/2011 dallo stesso Proponente.

Vista la nota di ENAC Prot. 0011583/IPP del 27/01/2012 acquisita con E.Prot.CTVA-2012-0000312 del 27/01/2012 nella quale si fa richiesta di una proroga della sospensione della Verifica di Assoggettabilità alla VIA *“fino alla conclusione della Verifica di Ottemperanza, al fine di meglio comprendere l'entità delle integrazioni/chiarimenti da predisporre”*.

Vista la nota di ENAC Prot. 0153573 del 30/11/2012 acquisita all'E.Prot.CTVA-2012-0004394 del 03/12/2012 con la quale il Proponente chiede la riattivazione della procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA e dichiara inoltre di allegare alla suddetta nota della documentazione che però non risulta essere pervenuta.

Considerata la Determina della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte n°234 del 18/10/2011 con il supporto tecnico-scientifico di ARPA regionale con la quale si sono *“proposte delle precisazioni”* quali:

1. *Al fine di monitorare gli eventuali impatti delle attività previste e di chiarire se esistono situazioni, anche pregresse, di contaminazione di sostanze prodotte e veicolate dalle acque superficiali (glicole, idrocarburi, olii, ecc.) nelle acque sotterranee che soggiacciono l'area interessata dall'aerostazione, si richiede che sia definito un Piano di monitoraggio relativo alle acque di falda superficiale, nello specifico:*
 - *dovrà essere acquisita una carta piezometrica dell'area circostante l'aerostazione in un intorno significativo;*
 - *sulla scorta della direzione di deflusso delle acque sotterranee, individuate dalla carta piezometrica, si dovranno posizionare due piezometri posti idrogeologicamente a monte e almeno quattro piezometri posti idrogeologicamente a valle, rispetto alle opere in progetto; la profondità dei piezometri sopraccitati dovrà essere definita, in modo da filtrare la falda superficiale per un tratto significativo tenendo anche conto dei parametri da ricercare;*

- il protocollo analitico, parte integrante del piano di monitoraggio, dovrà comprendere i principi attivi dei prodotti utilizzati in fase costruttiva che potenzialmente possa impattare sulle acque sotterranee di cui dovranno essere fornite le schede di sicurezza.
- 2. Si ritiene necessario che nell'ambito di una complessiva revisione dell'area dell'aeroporto si tenga conto delle problematiche idrogeologiche presenti sull'area, i cui effetti critici interessano anche i Comuni circostanti, analizzando in particolare le criticità territoriali evidenziate dallo studio redatto dalla Provincia di Torino a seguito degli eventi alluvionali del settembre 2008 ed adottato dalla Giunta Provinciale con DGP n°25 del 29 dicembre 2009, nel quale vengono studiati e proposti una serie di interventi di salvaguardia del territorio, alcuni dei quali riguardanti il Comune di Caselle.
- 3. In riferimento agli aspetti paesaggistici, pur rilevando che solo una ridotta porzione dell'area aeroportuale è sottoposta a vincolo di tutela paesaggistica (fascia dei 150 del torrente Banna), si sottolinea come la realizzazione delle nuove opere e gli interventi sui manufatti esistenti previsti, possano essere l'occasione per realizzare, all'interno di un disegno unitario, un più ampio processo di riqualificazione complessiva dell'ambito aeroportuale, curando con particolare attenzione la progettazione sia delle nuove strutture ed impianti, sia gli interventi di modifica degli edifici esistenti. Si richiede, inoltre, di predisporre una specifica progettazione paesaggistica delle aree perimetrali al sedime aeroportuale, indirizzata all'individuazione delle opere di recupero e di mitigazione da attuare al fine di consentire il contenimento degli impatti determinati dalle strutture, esistenti e in progetto, attraverso operazioni di sistemazione a verde privilegiando piantumazioni di specie arboree ed arbustive autoctone, da localizzarsi anche in ragione delle visuali percepibili dai principali punti e/o percorsi di intervisibilità dell'area aeroportuale.
- 4. In relazione alla segnalazione della presenza di un'industria a rischio di incidente rilevante nei pressi del perimetro dell'Aerostazione (azienda Alenia), si segnala che la Provincia di Torino ha predisposto una Variante specifica al Piano territoriale di coordinamento, di adeguamento al D.M. 9 maggio 2001 "Requisiti minimi in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante" (adottata con DCP n° 198-332467 del 22/05/2007), denominata Variante "Seveso" al PTC, approvata con deliberazione del Consiglio Regionale n° 23-4501 del 12 ottobre 2010. In merito a tale aspetto, pur prendendo atto dei chiarimenti tecnici forniti da SAGAT (nota n° 2011/2612 in data 10/10/2011) relativamente alle osservazioni formulate nel corso della Conferenza dei Servizi del 04/10/2011, si raccomanda la puntuale verifica degli interventi in progetto in relazione alle limitazioni poste in essere dalla succitata Variante al Piano Provinciale e dalle "Linee guida per la valutazione del rischio industriale nella pianificazione territoriale" approvate dalla Regione Piemonte con DGR n° 17-377 del 26 luglio 2010.
- 5. Appare necessaria una puntuale modifica alla cartografia a corredo del progetto in esame; in particolare alla tavola "Descrizione interventi", si chiede di eliminare la perimetrazione relativa alle "Aree di espansione", al fine di una univoca e più chiara rappresentazione delle previsioni realizzative in progetto.
- 6. In seguito alla verifica degli elaborati del PRGC vigente del Comune di San Maurizio Canavese, si esprimono le seguenti osservazioni
 - l'edificio denominato in planimetria "cascina nuova" risulta in realtà vincolato ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (ex L. 1089/39) con il nome di "cappella, cascina e parco Durando di Villa" con Decreto Ministeriale del 23/03/1960. Tale vincolo è riportato anche dall'art. 57 delle NTA "Beni culturali". Si ritiene opportuno fare esplicito riferimento a detto vincolo al punto 3.2.2 della Relazione ENAC.
 - Sono segnalati tra i "complessi, immobili di valore storico, artistico ed ambientale" altri due edifici all'interno dell'area a vincolo aeroportuale, ma sull'altro lato della pista non interessato da interventi (ved. Tav. 7/2vs del PRGC).

- Il RIR relativo all'area Alenia non aera stato prodotto in occasione della redazione del PRGC approvato nel 2001, in quanto non ancora richiesto. Va valutata la necessità di sollecitarne la redazione, anche senza presentazione di nuovo PRGC.

7. La complessiva revisione della funzionalità dell'area aeroportuale dovrà altresì tenere conto delle possibilità criticità relative ai collegamenti con la Città di Torino e con il territorio circostante, per quanto riguarda la messa in sicurezza della principale viabilità di accesso (SP2); inoltre, relativamente alla connessione viabilistica e ferroviaria, dovrà essere posta particolare attenzione alla funzionalità dei collegamenti fra le fermate dei bus/treni e la stazione aeromobili.
8. Per quanto riguarda l'inquinamento acustico viene evidenziata l'esigenza che siano compiutamente recepite le prescrizioni già previste dal Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale dell'11/10/2004 (DEC/DSA/2004/0877), prevedendo specifiche campagne di monitoraggio del rumore nel 2015, o comunque nella situazione di piena operatività del nuovo assetto aeroportuale. Si evidenzia che i Comuni di San Francesco al Campo e San Maurizio Canavese hanno adottato il Piano di Classificazione Acustica Comunale rispettivamente nel 2004 e nel 2009 mentre il Comune di Caselle era già dotato di tale strumento al momento della redazione del Master Plan 2002-2010. Poiché la Commissione di cui all'art. 5 del D.M. 31/10/1997 non ha ancora concluso i lavori, manca ancora la definizione delle zone A, B, C di cui all'art. 6 del D.M. citato. Va comunque richiamato quanto stabilito all'art. 3, commi 1 e 2, del D.P.C.M. 14/11/1997 e cioè che i limiti di immissione indicati alla tabella 3 del D.P.C.M. non si applicano all'interno dell'intorno aeroportuale (fascia di pertinenza dell'infrastruttura di trasporto considerata), ma che all'esterno di tale fascia l'infrastruttura concorre al raggiungimento dei limiti di immissione stabiliti in relazione alla Classificazione Acustica Comunale. In ogni caso, nella situazione di piena operatività del nuovo assetto aeroportuale, dovrà essere condotto un monitoraggio acustico presso i recettori ad alta sensibilità, individuati per i monitoraggi già effettuati, al fine di ottemperare alle prescrizioni di cui alla lettera c) del Decreto di pronuncia di compatibilità ambientale dell'11/10/2004 (DEC/DSA/2004/0877), e presso eventuali ulteriori recettori classificati in Classe I delle Classificazioni Acustiche Comunali. Si fa presente, inoltre, che nello studio ambientale si fa riferimento soltanto all'impatto acustico generato dalle attività aeronautiche, direttamente correlabile al livello di traffico aereo, senza considerare che oggetto del Master Plan 2009-2015 sono gli interventi all'interno del sedime aeroportuale e che, quindi, occorre valutare l'inquinamento acustico dovuto alla realizzazione di tali interventi. A tal proposito, per quanto riguarda il rumore generato nella fase di realizzazione dei singoli interventi, si raccomanda che siano rispettati i limiti di zona vigenti all'avio 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 obbiettivo non fosse raggiungibile con l'adozione di tutti i possibili accorgimenti tecnici e operativi atti a minimizzare il disturbo.
9. Per quanto riguarda l'impatto atmosferico, pur valutando positivamente i risultati raggiunti e la stima di riduzione degli impatti previsti, si ribadisce che, in ogni caso, l'aeroporto si trova nella Zona di Piano individuata dal Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (P.R.Q.A.) e si richiede pertanto la prosecuzione dell'attuazione del "Piano per la riduzione delle emissioni di ossidi di azoto" e l'integrazione con ulteriori interventi da presentare alla Provincia ed all'ARPA Piemonte; inoltre ai fini dell'aggiornamento dell'Inventario Regionale delle Emissioni in Atmosfera (IREA), che deve essere elaborato dalle Regioni ai sensi dell'art. 22, comma 3, del Decreto Legislativo 13 agosto 2010 n°155, dovranno essere forniti alla Regione Piemonte e all'ARPA Piemonte entro il 30 giugno di ogni anno, i dati di traffico aereo relativi all'anno solare precedente. Dovranno essere inoltre dettagliati gli accorgimenti tecnici e operativi che saranno adottati per minimizzare i disagi arrecati dai cantieri e prevenire il formarsi di intasamenti nei flussi di traffico in fase esecutiva.
10. Si ribadisce ulteriormente che, anche al fine del contenimento dell'impatto atmosferico e acustico, 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.

11. In merito alla questione rifiuti si ritiene opportuno che il progetto definitivo sia corredato da uno specifico piano – programma inerente la gestione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti inerti prodotti nelle fasi di allestimento delle opere. In particolare tale piano – programma dovrà contenere:

- la stima dei quantitativi di terre da scavo e rifiuti inerti prodotti;
- la caratterizzazione dei rifiuti, elencati per tipologia, con attribuzione del rispettivo codice CER;
- la quantificazione delle terre e rocce da scavo e di rifiuti suscettibili di un utilizzo diretto nella realizzazione delle opere previste;
- i quantitativi di rocce e terre da scavo e di rifiuti destinati al recupero presso terzi, nonché l'individuazione delle modalità di recupero e/o degli impianti terzi a cui conferirli;
- i quantitativi di rifiuti destinati allo smaltimento finale e l'individuazione delle discariche di conferimento, aventi caratteristiche e capacità adeguate.

I rifiuti inerti e le terre e rocce da scavo devono essere gestite nel rispetto delle prescrizioni e degli adempimenti di cui al D.Lgs. 152/06 e della DGR n°24 – 13302 del 18 febbraio 2010 "Linee guida per la gestione delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n°152.

Per quanto, infine, riguarda i rifiuti che saranno prodotti nella fase di esercizio delle previste opere, al fine di favorire il recupero delle varie frazioni di rifiuto omogenee prodotte e nel contempo minimizzare i quantitativi dei medesimi destinati allo smaltimento, sarebbe auspicabile delimitare, all'interno del sito aeroportuale, una o più aree adeguatamente attrezzate entro le quali posizionare i vari contenitori dedicati al conferimento separato delle frazioni di rifiuto.

12. In sede di progettazione definitiva, dovrà essere redatto un Piano di approvvigionamento inerti che indichi i fabbisogni globali e specifici per ogni tipo di intervento previsto dal Master Plan.

Quanto sopra dovrà essere redatto in ottemperanza all'art. 11 delle norme generali del Documento di Programmazione delle Attività Estrattive D.P.A.E., primo stralcio: "la provenienza del materiale inerte da utilizzare senza interventi di lavorazione e/o selezione, destinato a OO.PP. che comportino un fabbisogno maggiore di 100.000 mc deve essere definita in sede progettuale, individuando cave in attività la cui produzione sia compatibile con le caratteristiche richieste o in caso contrario il progetto dell'opera pubblica deve individuare i siti delle cave di prestito. In ogni caso i progetti di coltivazione e di recupero devono essere conformi alle prescrizioni dei Piani Provinciali e Sovraprovinciali, o al D.P.A.E. in assenza dei suddetti.

Per le OO.PP. che rientrano in accordi di programma Stato-Regioni si applica la disciplina di cui alla L.R. 30/1999.

13. Il Mastre Plan non fa riferimento al protocollo operativo autorizzato da ENAC per la sperimentazione in via provvisoria dei voli notturni. Si ritiene, pertanto, opportuno che il Master Plan recepisca le previsioni contenute nel protocollo di sperimentazione.

Considerato quanto descritto nella documentazione dello Studio Preliminare Ambientale del 03/08/2011 del Master Plan relativamente ai Quadri di Riferimento.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

1.1 PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE REGIONALE

- Il complesso degli interventi proposti nella revisione del Master Plan 2009-2015, sono localizzati all'interno del sedime dell'area aeroportuale e costituiscono sostanzialmente la riproposizione di precedenti previsioni contenute nel Mastre Plan 2005 – 2010, ad oggi non ancora attuate. Risulta pertanto evidente come la valutazione richiesta debba limitarsi ad una verifica delle stesse, alla luce del mutato quadro di riferimento della pianificazione sovraordinata, regionale e provinciale, nel frattempo entrata in vigore.
- Il nuovo **Piano Territoriale Regionale (PTR)** approvato con DCR 122 – 29783 del 21 luglio 2011, sostituisce il PTR approvato nel 1997 ad eccezione delle Norme di Attuazione relative ai caratteri territoriali e paesaggistici che continuano ad applicarsi fino all'approvazione del Piano Paesaggistico Regionale.
Il Proponente sottolinea che gli indirizzi strategici stabiliti dal nuovo **Piano** riconoscono la necessità di promuovere complessivamente gli scali aeroportuali piemontesi in un'ottica di sistema, per utilizzare al meglio le opportunità offerte mediante la diversificazione dei ruoli e dei servizi.
Si può quindi riconoscere una complessiva coerenza degli interventi previsti nel Master Plan 2009-2015 con gli obiettivi strategici definiti dal nuovo PTR.
- Il **Piano Paesaggistico Regionale (PPR)**, adottato con DGR 53-11975 del 04 agosto 2009, sottopone delle misure di salvaguardia sugli immobili e aree da tutelare.
Gli interventi previsti non ricadono in ambiti sottoposti a vincoli di carattere paesaggistico ed ambientale, in quanto il PPR classifica l'ambito aeroportuale nella categoria "*Insule specializzate e complessi infrastrutturali*" che costituiscono "*...aree edificate per funzioni specializzate, distinte dal resto del territorio*".
Per le infrastrutture appartenenti a tale categoria il Piano pone, tra gli altri, anche alcuni obiettivi di carattere progettuale quali l'integrazione paesaggistico-ambientale delle infrastrutture territoriali e l'incentivazione della qualità della progettazione al fine di ottimizzare l'integrazione degli interventi stessi nel contesto circostante.

1.2 PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

- Per quanto riguarda la pianificazione di competenza provinciale il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP 2), approvato dal Consiglio Regionale con DCR 121-29759 del 21 luglio 2011, riconosce il ruolo strategico dell'Aeroporto di Caselle per il sistema economico e sociale della Provincia e della Regione, l'attuale qualità della struttura, e la necessità di garantire la sua permanenza ed il suo sviluppo.
Il PTCP 2 segnala inoltre alcune criticità connesse al difficile rapporto tra l'infrastruttura ed il contesto territoriale urbano in cui essa si colloca con particolare riferimento ai temi della sicurezza e dell'inquinamento acustico ed atmosferico.
In relazione alla segnalazione della presenza di un'industria a rischio di incidente rilevante nei pressi del perimetro dell'Aerostazione (azienda Alenia), la Provincia di Torino ha predisposto una **Variante specifica al Piano territoriale di coordinamento, di adeguamento al D.M. 9 maggio 2001** "Requisiti minimi in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante" (adottata con DCP n° 198-332467 del 22 maggio 2007), denominata Variante "Seveso" al PTC, approvata con deliberazione del Consiglio Regionale n°23-4501 del 12 ottobre 2010.
In merito a tale aspetto ci sono dei chiarimenti tecnici nella documentazione fornita dal Proponente (nota n° 2011/2612 in data 10 ottobre 2011) con le osservazioni formulate nel corso della Conferenza dei Servizi del 04/10/2011.

1.3 PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

- **Comune di Caselle Torinese.**

Gli interventi previsti nel Master Plan 2009-2015 sono dichiarati coerenti con le previsioni del PRGC vigente, approvato con Delibera della Giunta Regionale n° 2-2009 del 22 gennaio 2001.

Il Comune di Caselle ha in corso di approvazione una variante ex L.R. 1/2007 (D.C.C. n°44 del 28 luglio 2011) nella quale è prevista un'area a parcheggio in prossimità dei nuovi stabilimenti di Alenia, ai margini del lato est della pista.

E' opportuno che nell'ambito di una complessiva revisione dell'area dell'aeroporto si tenga conto delle **problematiche idrogeologiche** presenti nell'area, i cui effetti critici interessano anche i comuni circostanti. In particolare si ricorda che la Provincia di Torino, a seguito degli eventi alluvionali del settembre 2008, ha messo a punto uno specifico studio adottato dalla Giunta Provinciale con DGP n° 25 del 29 dicembre 2009 nel quale, in considerazione delle analisi delle criticità territoriali riscontrate, vengono studiati e proposti una serie di **interventi di salvaguardia** del territorio, alcuni dei quali riguardanti il Comune di Caselle.

Tale studio è stato recepito dal Tavolo Interistituzionale per le problematiche idrogeologiche del Quadrante nord est dell'Area Metropolitana, nell'ambito del Protocollo d'Intesa sottoscritto tra i Comuni interessati, la Provincia di Torino e la Regione Piemonte nel dicembre 2010.

La complessiva revisione della funzionalità dell'area aeroportuale dovrà altresì tenere conto delle possibili criticità relative ai **collegamenti** con la Città di Torino e con il territorio circostante, per quanto riguarda la messa in sicurezza della principale viabilità di accesso (SP2); inoltre, relativamente alla connessione viabilistica e ferroviaria, dovrà essere posta particolare attenzione alla funzionalità dei collegamenti fra le fermate dei bus/treni e la stazione aeromobili.

1.4 TUTELA PAESAGGISTICA

- In riferimento agli aspetti paesaggistici, pur rilevando che solo una ridotta porzione dell'area aeroportuale è sottoposta a vincolo di tutela paesaggistica (fascia dei 150 del torrente Banna), si sottolinea come la realizzazione delle nuove opere e gli interventi sui manufatti esistenti previsti, possano essere l'occasione per realizzare, all'interno di un disegno unitario, un più ampio processo di riqualificazione complessiva dell'ambito aeroportuale.

A tal fine appare necessario che le strutture e gli impianti aeroportuali previsti e gli interventi sugli edifici esistenti (come ad esempio la sopraelevazione del parcheggio multipiano), debbano essere progettati con particolare attenzione alla qualità architettonica e compositiva in modo tale da consentire un adeguato e qualificato inserimento nel contesto paesaggistico interessato.

Si sottolinea nuovamente la necessità, già prospettata nella relazione di progetto che accompagnava il Master Plan 2002-2010, di predisporre una specifica progettazione paesaggistica delle aree perimetrali al sedime aeroportuale, indirizzata all'individuazione delle opere di recupero e di mitigazione da attuare al fine di consentire il contenimento degli impatti determinati dalle strutture, esistenti e in progetto, attraverso operazioni di sistemazione a verde privilegiando piantumazioni di specie arboree ed arbustive autoctone, da localizzarsi anche in ragione delle visuali percepibili dai principali punti e/o percorsi di intervisibilità dell'area aeroportuale.

Considerato quanto precisato dalla Direzione Ambiente della Regione Piemonte con la nota di Prot. 17815/DB.10.00 del 14/10/2011 e cioè che, il Master Plan 2009-2015 non determina sostanziali variazioni sotto il profilo ambientale né impatti negativi sull'ambiente, comunque è opportuno sottolineare alcuni aspetti relativi alle ipotesi progettuali previste.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il Proponente premette che il potenziamento delle infrastrutture dello scalo torinese è avvenuto nel rispetto delle previsioni contenute nel **Piano di Sviluppo Aeroportuale - Master Plan 2002-2010**, che ha ottenuto il nulla osta tecnico da parte dell'ENAC rilasciato in data 17/01/2003, il Decreto di Pronuncia di Compatibilità Ambientale, emesso dal Ministero dell'Ambiente in data 11/10/2004 ed il parere di Conformità Urbanistica a stralcio, emesso in data 14/04/2004 dal Provveditorato alle Opere Pubbliche del Piemonte e Valle d'Aosta, ma rilasciato limitatamente alle sole opere ritenute necessarie per le Olimpiadi Invernali del 2006.

Il Master Plan 2002-2010 prevedeva il soddisfacimento della domanda di traffico stimata al 2005 e con un orizzonte temporale al 2010, tenuto conto anche del picco di traffico previsto nel Febbraio del 2006 riguardante l'evento olimpico.

A seguito del completamento dei lavori connessi con le olimpiadi invernali la SAGAT, in accordo con l'ENAC, ha deciso la rimodulazione del piano degli investimenti, prevedendo sostanzialmente la traslazione al 2015 ed alla modifica quantitativa di alcuni interventi infrastrutturali previsti al 2010 nella originaria elaborazione del Master Plan.

Il **Piano di Sviluppo Aeroportuale - Master Plan 2009-2015**, viene quindi rimodulato seguendo quanto previsto dal D.L. 28/06/1995 n. 251 convertito con la Legge n. 351 del 03/08/1995, nonché quanto precisato nell'Atto di Indirizzo relativo alla "Programmazione, approvazione e autorizzazione dei Piani di sviluppo aeroportuale e delle opere da realizzare in ambito aeroportuale" definito di concerto tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione - ENAC, Ente Nazionale per L'Aviazione Civile ed il Ministero dei Lavori Pubblici - Direzione Generale del Coordinamento Territoriale.

2.1 DESCRIZIONE DELLA ATTUALI INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Il Proponente riporta delle sintetiche descrizioni delle principali infrastrutture ed impianti speciali caratterizzanti l'Aeroporto di Torino.

• Aerostazione Passeggeri

L'Aerostazione Passeggeri dell'Aeroporto di Torino, costruita ed inaugurata nel Dicembre 1993 è localizzata nell'area terminale ad ovest della pista di volo ed è costituita da un unico corpo di fabbrica che si sviluppa su di un fronte di circa 300 metri.

L'infrastruttura originaria che disponeva di una superficie totale di oltre mq. 43.000 è stata oggetto di un ampliamento di circa mq. 9.300 verso l'area airside, realizzato in occasione dell'evento olimpico, con un aumento di superficie per un totale di mq. 53.000 circa.

L'Aerostazione Passeggeri, dotata di sei pontili mobili di imbarco con relativi impianti di parcheggio aeromobili denominati "docking system" e di n. 48 banchi check-in localizzati nella hall centrale del piano partenze, si articola su cinque livelli funzionali, quali:

- **Livello 0** - Piano Arrivi (quota 0,00) riservato ai passeggeri in arrivo da tutte le destinazioni, al ritiro bagagli e agli uffici operativi.
- **Livello 1** - Mezzanino (quota +3,52) riservato ai passeggeri in arrivo ed in transito da tutte le destinazioni, agli uffici della Sanità Aerea, della Polizia di Stato ed ai locali di supporto delle ditte di ristorazione e pulizie.
- **Livello 2** - Piano Partenze (quota +6,61) riservato ai passeggeri in partenza per tutte le destinazioni, alle isole dei check-in, ai banchi biglietterie, alle sale di imbarco ed aree commerciali.
- **Livello 3** - Piano Partenze sopraelevato (quota +10,93) destinato ai passeggeri in partenza per tutte le destinazioni, alle aree di ristoro, agli uffici della Sagat, delle Compagnie Aeree ed alle sale VIP.

• **Livello 4** - Locali Tecnici (quota +15,35) destinato ai locali tecnici per gli impianti di climatizzazione ed agli uffici del Coordinamento Voli.
Superati i controlli di sicurezza posti al piano partenze, si accede alle aree di imbarco suddivise in tre settori:

- una sala imbarchi nord per voli extra Schengen a servizio dei gates dall'1 al 5, predisposta per i controlli doganali;
- una sala imbarchi centrale a servizio dei gates dal 6 al 13, non soggetta a controlli doganali;
- una sala imbarchi sud a servizio dei gates dal 14 al 22, utilizzabile secondo le esigenze operative, sia per i voli Schengen che extra Schengen.

• **Edificio per il Check-in Remoto**

Operativamente legato all'Aerostazione Passeggeri, in adiacenza al lato ovest del Parcheggio Pluripiano, è presente un edificio denominato Check-in Remoto, realizzato in occasione dell'evento olimpico, ad un piano fuori terra e una superficie di circa mq. 1.700, in cui trovano collocazione n. 24 banchi check-in dedicati all'accettazione dei passeggeri, in partenza con i voli charter per destinazioni marine e montane.

• **Edificio BHS – Baggage Handling System**

Il centro logistico per i bagagli in partenza (Baggage Handling System) anch'esso realizzato per l'evento olimpico, ha una superficie totale di circa mq. 13.800.

L'impianto di trattamento dei bagagli è dotato di sofisticate apparecchiature per il controllo radiogeno al 100% dei colli in partenza ed è in grado di soddisfare una domanda di traffico di oltre 5 milioni di passeggeri all'anno.

La configurazione dell'edificio si articola su quattro distinti livelli ed è così suddiviso:

• **Livello interrato** (quota - 4,05) in cui confluiscono sei linee di nastri trasportatori di cui quattro provenienti dall'Aerostazione Passeggeri (tre linee principali ed una fuori misura) e due dal Check-In Remoto (una normale ed una fuori misura) controllate da quattro macchine radiogene di primo livello.

• **Livello piano terra** (quota 0,00) occupata centralmente dai tre caroselli distributori dei bagagli in partenza oltre alle macchine radiogene per il controllo di sicurezza di secondo e terzo livello, nonché dagli uffici operativi del personale operante.

• **Livello piano primo** (quota +3,52) in cui è localizzata un'area uffici ed un'area confinante con il mezzanino dell'Aerostazione Passeggeri atta a ricevere un flusso in arrivo dall'adiacente molo imbarchi.

• **Livello piano secondo** (quota +6,61) suddiviso in due settori separati: verso nord un naturale prolungamento della sala imbarchi dell'Aerostazione Passeggeri in cui sono presenti i gates dal 18 al 22 e verso sud un'area dedicata agli uffici operativi degli operatori aeroportuali (spedizionieri ed altri soggetti).

• **Aerostazione Aviazione Generale**

Nell'area terminale nord con l'evento olimpico invernale è stata realizzata un'Aerostazione dedicata all'aviazione generale (voli Vip e privati), disposta su quattro distinti livelli ed occupante una superficie totale di mq. 4.695 così suddivisa:

• **Livello interrato** (quota - 4,50) utilizzato per la localizzazione di tutti gli impianti tecnologici elettrici e di climatizzazione.

• **Livello piano terra** (quota 0,00) accessibile sia dal piazzale aeromobili che dal lato landside, con una hall per i passeggeri in arrivo e partenza, uffici operativi, saletta Vip, bar, banco informazioni ed attrezzature per i controlli di sicurezza.

• **Livello piano primo** (quota +4,20) collegato internamente con la hall passeggeri e destinato ad uffici operativi.

- **Livello piano secondo** (quota +8,40) anch'esso collegato internamente con la hall passeggeri e destinato ad uffici operativi.

- **Parcheggio Multipiano**

Infrastruttura realizzata nel 1990 in occasione dei Mondiali di Calcio, di circa mq. 63.480 ed una capienza di 2.790 posti auto disposti su sei livelli di parcheggio; cinque coperti ed uno scoperto (di fatto la copertura dell'edificio).

Al piano terreno trovano anche localizzazione gli uffici delle società di Rent a Car.

- **Palazzina Enti di Stato**

La palazzina costruita nel 1994 e localizzata a sud dell'area terminale, ospita gli uffici degli enti statali operanti nel comprensorio aeroportuale.

L'edificio, avente una superficie totale di circa mq. 2.700 totali, si articola su quattro livelli funzionali, quali:

- **Livello 0** - Piano interrato occupato dalle sottocentrali di condizionamento ed elettriche al servizio del fabbricato e delle aree limitrofe.
- **Livello 1** - Piano terreno (quota +3,52) occupato dagli uffici della Polizia di Stato, Guardia Forestale e Servizio Veterinario del Ministero della Salute.
- **Livello 2** - Piano primo occupato dagli uffici della Direzione Aeroportuale della Dogana di Torino.
- **Livello 3** - Piano secondo occupato dagli uffici della Direzione Aeroportuale di Torino dell'ENAC.

- **Docking System – APIS**

I sei pontili di imbarco sul lato airside dell'Aerostazione Passeggeri, sono dotati di un sistema di guida ottica che consente il corretto attracco di tutte le tipologie di aeromobili autorizzate a stazionare sulle piazzole 108,109,110,111,112 e 113.

L'apparato, denominato APIS, è realizzato per offrire al pilota un sistema di guida veloce, semplice e affidabile per l'allineamento del velivolo e per indicare la corretta posizione di stop al fine del buon posizionamento del pontile mobile.

- **Apparati di terra – ILS**

L'Aeroporto di Torino è dotato di un sistema ILS, interamente gestito dall'ENAV, che consente ai velivoli di operare, con condizioni climatiche avverse, fino alla Categoria 3B.

Il sistema è costituito da cinque antenne poste strategicamente nelle vicinanze della pista:

- l'antenna localizzatore (LOC - localizer);
- l'antenna guida planata (GP - glide path);
- l'antenna (OM - outer marker);
- l'antenna (MM - middle marker);
- l'antenna (IM - inner marker).

- **Parametri tecnici dell'Aeroporto**

I principali parametri tecnici che identificano l'Aeroporto di Torino Caselle il Proponente li elenca nella scheda che di seguito si riporta.

| | |
|---|---|
| Denominazione ufficiale | Aeroporto "Città di Torino" |
| Qualifica | Aeroporto aperto all'attività aerea civile nazionale ed internazionale |
| Utilizzazione | Utilizzabile tutto l'anno |
| Categoria (ICAO) | 4 E |
| Equipaggiamento di soccorso | Livello di protezione: 9° Categoria ICAO |
| Punti di riferimento | Lat. 45° 12' 09" N Long. 7° 38' 58" E |
| Distanza e direzione da Torino | Circa 15 Km; NNW |
| Altitudine | 301.5 m (989 FT) |
| Altitudine di transizione | 6000 FT |
| Pista di volo | |
| - numero di identificazione | 18/36 |
| - orientamento effettivo | 182°/002° |
| - lunghezza pista | 3300 metri |
| - larghezza pista | 60 metri |
| - tipo di pavimentazione | flessibile |
| - tipo di pavimentazione dei piazzali | rigida |
| Temperatura di riferimento | 27,3 °C |
| Superficie del sedime aeroportuale | ≅ 2.870.450 metri quadrati |
| Circoscrizione aeroportuale | Torino |
| Comuni su cui insiste il sedime aeroportuale | Caselle Torinese San Maurizio Canavese San Francesco al Campo |
| Autorità amministrativa | Ministero dei Trasporti Direzione Generale Aviazione Civile Circoscrizione Aeroportuale di Torino |
| Ente di gestione | SAGAT SpA |
| Assistenza sanitaria | Pronto Soccorso con medici ed ambulanze Ospedali: Ciriè (≅ 8 Km) e Torino (≅ 15 Km) |
| Servizi di trasporto pubblico | Collegamento con la città di Torino con taxi, autobus e ferrovia |
| Orario di servizio | H 24 |
| Indice dei carburanti disponibili | JET A-1, AVGAS 100LL |

2.2 CRITICITÀ DELL'ATTUALE SISTEMA AEROPORTUALE

La crescita del traffico aereo verificatosi in Italia nel corso degli anni '80 e '90 ha investito anche l'Aeroporto di Torino.

La domanda di trasporto aereo che interessa il Piemonte è soddisfatta per circa il 50% dall'Aeroporto di Torino, mentre la restante parte fa riferimento per il 43% gli scali milanesi di Linate e Malpensa e per il 7% gli scali di Cuneo-Levaldige e Genova.

Nel periodo 1987-1998 il traffico che interessava l'Aeroporto di Torino si è più che raddoppiato, passando da circa 1 milione di unità nel 1987 a quasi 2.464.173 unità nel 1998 con un tasso di incremento medio annuo pari a poco meno dell'8%.

Il ritmo di crescita del movimento passeggeri non risulta ovviamente della stessa intensità in tutto l'arco del periodo considerato: la forte crescita registrata tra il 1987 ed il 1990 (circa 11% in media all'anno) è stata seguita da un anno di stasi nel 1991, poi da una forte impennata pari a +17% nel 1992 e, successivamente, tra

il 1992 ed il 1997 da un aumento piuttosto regolare al tasso medio annuo di circa l'8%, per poi concludersi con una considerevole "frenata" nel 1998, con un +3% rispetto all'anno precedente.

L'intensità dell'aumento del traffico passeggeri non è peraltro commisurabile con l'analoga intensità dell'incremento dei voli: questi ultimi fanno registrare una crescita nel periodo considerato di circa il 3,5% in media all'anno.

Però anche in questo caso il ritmo appare molto differenziato nel tempo: molto elevato tra il 1987 ed il 1992 con circa il 5,7% medio annuo di aumento, nettamente più ridotto nel periodo successivo a poco più dell'1% di aumento anno annuo.

Il Master Plan per il periodo 2009-2015 è stato redatto avendo come riferimento iniziale i dati di traffico del 2008, costruito in maniera analitica sulla base, da un lato, del consolidamento dell'operatività dei principali vettori operanti sullo scalo e, dall'altro, delle difficoltà del settore aeronautico conseguenti alla situazione dell'Alitalia e, nello specifico dell'Aeroporto di Torino Caselle, dei vettori low cost.

In considerazione degli elementi sopra citati, il Master Plan 2009-2015 prevede una crescita media dei passeggeri pari all'1% annuo dal 2008 al 2015, a fronte di una crescita media registrata nel periodo 2001-2008 pari a circa 2,6%

2.3 CARATTERISTICHE TECNICHE E FISICHE DEL PROGETTO

Il Master Plan 2009-2015 deve intendersi come uno strumento di pianificazione strategica che, nel fornire gli indirizzi programmatici di sviluppo dell'intero sistema aeroportuale, definisce il complesso degli interventi da realizzare nell'arco temporale prefissato, ispirato alla ricerca di soluzioni atte a garantire la massima flessibilità del nuovo sistema insediativo (modularità degli spazi e dei corpi di fabbrica).

Il Master Plan non rappresenta per sua natura la progettazione preliminare delle opere da realizzare nel sedime aeroportuale, ma è un documento di pianificazione territoriale e programmatico di riferimento per l'attuazione degli interventi nell'indicazione progettuale e per il raggiungimento degli obiettivi posti alla base del processo di pianificazione dell'Aeroporto nel medio e lungo termine.

Per la definizione delle direttrici guida per lo sviluppo dell'Aeroporto di Torino, il Proponente dichiara che si è tenuto conto sia degli indirizzi di pianificazione della rete aeroportuale nazionale, così come delineati dal Piano Generale degli Aeroporti, sia agli aspetti legati alle possibilità di sviluppo dell'attuale sedime aeroportuale compatibilmente con gli interventi che dovranno ridefinire il nuovo assetto urbanistico e territoriale delle aree comunali limitrofe, con l'obiettivo primario di minimizzare i costi di investimento e di impatto sul quadro territoriale di riferimento in rapida espansione ed evoluzione.

Gli interventi strutturali che definiscono il Master Plan in argomento, si articolano in sistemi funzionali che nel seguito vengono esplicitati.

2.3.1 IL SISTEMA AIRSIDE

Il Sistema Airside individua l'area di movimento al suolo degli aeromobili, comprendente l'insieme della pista, delle vie di rullaggio e dei piazzali di sosta, avente la funzione primaria di consentire la regolare movimentazione dei velivoli.

La configurazione dei parcheggi aeromobili era stata già definita a suo tempo sulla base della composizione della flotta aerea, delle dimensioni dei velivoli e della loro capacità di manovra in modo da garantire i necessari franchi di sicurezza sia tra gli aeromobili stessi, che tra i velivoli e gli ostacoli fissi e mobili come i mezzi di assistenza a terra.

Sulla scorta dei suddetti criteri di base il Proponente definisce, sia sotto l'aspetto tecnico che operativo, la nuova configurazione delle vie di circolazione e piazzali di sosta aeromobili, in funzione del programma di sviluppo previsto per le attività relative all'aviazione commerciale, aviazione generale e attività cargo negli scenari temporali previsti nel Master Plan 2009-2015.

Gli interventi di potenziamento dell'Airside previsti rappresentano la configurazione di massimo sviluppo delle attuali infrastrutture di volo, all'orizzonte temporale 2015, confermando in tal modo, il primario ruolo dello scalo torinese nell'ambito degli aeroporti internazionali della categoria "4-E" di cui alla Normativa ICAO.

- **Pista di Volo**

A seguito degli interventi di riqualifica della pista di volo eseguiti nel tempo, non si è ritenuto necessario prevedere nel Master Plan l'esecuzione di ulteriori opere di potenziamento della stessa, a meno dei necessari interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione delle pavimentazioni.

La lunghezza della pista di volo e le distanze dichiarate restano pertanto invariate.

- **Via di Rullaggio**

Sulla via di rullaggio, avente una larghezza di piattaforma di 23 metri ed una pendenza trasversale dell'1%, a falda unica, non sono previsti interventi oltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle pavimentazioni.

- **Raccordi pista e via di rullaggio**

Per quanto riguarda i raccordi della pista e la via di rullaggio non si è ritenuto necessario prevedere l'esecuzione degli interventi se non quelli di ordinaria e straordinaria manutenzione delle pavimentazioni e pertanto la configurazione attuale rimane immutata. Il collegamento tra la pista di volo e la via di rullaggio avviene attraverso sette raccordi denominati: Alpha, Bravo, Charlie, Delta, Echo, Foxtrot e Golf.

- **Piazzale di sosta aeromobili in area terminale**

Gli interventi previsti nella documentazione presentata dal Proponente riguardano la riqualifica strutturale degli esistenti piazzali dell'aviazione commerciale per una superficie totale di circa 13 ettari, tra le quali è ricompresa un'area di espansione nella zona attualmente occupata dall'Aerostazione Merci, previo il ricollocamento della stessa nelle aree del Polo di Sviluppo Tecnologico. La configurazione del piazzale all'orizzonte 2015 è riferita ad un traffico complessivo annuo di 3.755.000 di passeggeri e 30 mov/ora nelle ore di punta. Il numero di stand di parcheggio assunto al 2015 prevede n. 30 postazioni per aeromobili della classe C, D ed E, di cui n. 10 servite dai pontili mobili sul fronte dell'Aerostazione Passeggeri e n. 20 del tipo remoto, servite dai bus intercampo. Maggiori incrementi della domanda, superiori alla capacità dei piazzali nella configurazione al 2015, potranno essere soddisfatti utilizzando l'offerta di postazioni nel piazzale remoto dell'aviazione generale.

- **Piazzale cargo-hangar per attività di supporto e aviazione generale**

Negli anni precedenti l'evento olimpico è stato realizzato il piazzale di sosta aeromobili a servizio delle attività collocate nella futura area di espansione definita Polo di Sviluppo Tecnologico, mentre tra le opere olimpiche realizzate vi è l'attuale piazzale dedicato alle attività dell'aviazione generale, a nord dell'area terminale. La superficie complessiva dei piazzali è pari a circa 5,60 ettari, suddivisa in 3,50 ettari per l'area cargo-hangar e 2,10 ettari per l'aviazione generale.

- **Piazzola de-icing**

E' prevista la realizzazione di una piazzola dedicata al de-icing degli aeromobili in partenza, localizzata in corrispondenza del raccordo Golf, in prossimità dell'attuale edificio che ospita gli impianti di stoccaggio e preparazione dei materiali utilizzati per il de-icing delle aree di movimento e dei velivoli. La nuova piazzola, avente una superficie di circa mq. 20.000 potrà ospitare, in funzione della dimensione, un aeromobile wide body o due aeromobili narrow body. L'area di piazzale verrà realizzata con pavimentazione di tipo rigido con lastre in cls.

2.3.2 *IL SISTEMA AEROSTAZIONE PASSEGGERI*

L'intervento si configura come un adeguamento dell'attuale infrastruttura, in funzione degli incrementi di traffico nei diversi scenari temporali ipotizzati e riguarderanno la riqualifica interna dell'esistente edificio (aree commerciali, uffici, sale di imbarco, nuovi gates), l'ampliamento del centro di smistamento bagagli BHS con la creazione di un nuovo livello ad uso uffici e la sopraelevazione del Parcheggio Pluripiano.

Il Master Plan ha per oggetto il soddisfacimento della prevista domanda di traffico, agli orizzonti temporali 2010 e 2015, con un livello di servizio di tipo A (IATA).

- **Definizione tipologica e funzionale**

L'Aerostazione Passeggeri costituisce il punto focale non solo per le compagnie aeree e per la SAGAT preposta alla relativa gestione ma, e soprattutto, per i passeggeri che nella struttura e nei servizi da questa offerti, richiedono comfort, funzionalità ed attrattiva, sempre in perfetta e continua efficienza.

Ne deriva che la definizione progettuale dell'edificio e la scelta della relativa tipologia, dove necessariamente tener conto non solo delle esigenze dei passeggeri e degli addetti aeroportuali nella loro globalità, ma dei modi di accesso alla struttura che impongono l'adozione ed il rispetto dei seguenti criteri:

- agevole accesso sul lato landside, rispetto al traffico in entrata ed in uscita;
- ridotte distanze dei percorsi pedonali dai parcheggi al terminal;
- eliminazione delle intersezioni tra i differenti flussi passeggeri;
- ridotte distanze per il trasporto passeggeri dal terminal all'aeromobile quando questo non sia raggiungibile a piedi;
- costante separazione dei flussi dei passeggeri in arrivo ed in partenza.

L'importanza che l'infrastruttura riveste nel quadro degli interventi di riqualifica programmati, impone che, nella fase del successivo sviluppo progettuale si tenga conto non solamente degli aspetti operativi e funzionali dell'opera, ma anche della scelta di adeguate soluzioni architettoniche e tecnologiche che tengano conto anche dei recenti interventi di ampliamento realizzati per l'evento olimpico.

L'adeguamento dell'attuale edificio consiste essenzialmente:

- nella riqualifica interna coinvolgendo le aree commerciali, gli uffici, le sale di imbarco e i nuovi gates al fine di ottimizzare gli spazi funzionali in relazione ai previsti incrementi di traffico;
- nella realizzazione di nuovi uffici al piano primo del BHS, sostanzialmente la restante parte della copertura dell'edificio, con una superficie totale di ampliamento pari a circa mq. 4.300.

- **Altri edifici dell'area terminale**

Gli altri edifici facenti parte dell'area terminale, le cui destinazioni d'uso devono ritenersi essenziali per l'operatività e la corretta funzionalità dell'intero sistema aeroportuale, sono la Palazzina degli Enti di Stato e l'area dell'Aeronautica Militare.

Per quanto riguarda la Palazzina è prevista la realizzazione di una sopraelevazione di due nuovi piani, per una superficie di circa mq. 690 a piano.

Per quanto riguarda gli edifici ubicati nell'area appartenente al demanio militare, localizzata a sud dell'Aerostazione Passeggeri, utilizzata dall'Aeronautica Militare, la SAGAT valuterà l'ipotesi di acquisizione di tali edifici per la realizzazione, a seguito di opportuni interventi di riqualifica funzionale, di uffici e gli spazi da adibire ad attività di supporto all'esercizio aeroportuale.

2.3.3 LE ATTIVITÀ DI SUPPORTO

Il Master Plan 2009-2015 prevede la realizzazione e/o la ricollocazione delle infrastrutture che permettono un'equilibrata crescita delle diverse componenti operative, tecniche e gestionali delle attività aeroportuali, sino al raggiungimento della configurazione al 2015.

- **Area hangar per servizi aeroportuali ed edificio cargo**

In tale area è prevista la realizzazione di due edifici, aventi una superficie complessiva di mq 11.140 da destinarsi ad hangar per servizi aeroportuali o, in alternativa a cargo center per le merci.

La realizzazione dei fabbricati consentirà di poter accogliere due aerei della classe D o tre aerei della classe C come hangar oppure il trattamento di circa 80.000 tonn/anno di merci come edificio cargo.

- **Aviazione Generale**

La nuova Aerostazione Aviazione Generale ed il piazzale di sosta per gli aeromobili sono stati realizzati in occasione degli interventi per le olimpiadi invernali e sono localizzati nella parte nord dell'area terminale aeroportuale.

Il piazzale di sosta degli aeromobili, localizzato sul lato est dell'edificio, occupa una superficie di circa mq. 21.000 e consente lo stazionamento di circa n. 9 aeromobili della classe A, B e C, tutti con movimentazione in self-manuvering.

2.3.4 IL SISTEMA IMPIANTI E RETI

Questo sistema raggruppa il complesso delle centrali tecnologiche, degli impianti e delle reti, necessari per l'operatività aeroportuale, che possono così riassumersi:

- cabine elettriche e reti di distribuzione;
- centrali termiche e reti di distribuzione;
- impianti idrici e antincendio;
- vasche di laminazione e reti di smaltimento delle acque.

Il Proponente dichiara che per gli impianti tecnologici sono stati studiati in modo da poter prevedere la realizzazione degli interventi per fasi successive, così da rispondere alle esigenze derivanti dalla massima espansione aeroportuale, per gli impianti a rete esistenti, nel Mastre Plan 2009-2015 saranno previste delle nuove installazioni, in modo da garantire la continuità di esercizio.

Inoltre si precisa che il:

- **Sistema di alimentazione elettrica**

La configurazione del complesso aeroportuale prevista, prevede una sensibile implementazione delle reti esistenti per consentire l'alimentazione dei nuovi volumi che, in relazione alla tipologia dei siti decentrati ed al modesto incremento di potenza impegnata, saranno di tipo a stella, con alimentazione derivata dai punti esistenti.

L'energia elettrica di emergenza sarà invece prodotta localmente con generatori, azionati da motori a combustione interna, in quanto le utenze sono variamente distribuite sul sedime aeroportuale e sono di modesta entità.

- **Sistema delle telecomunicazioni**

Il sistema delle telecomunicazione avrà una struttura informativa e gestionale tale da soddisfare la domanda nelle condizioni di massima espansione, garantendo allo stesso tempo economia di gestione rispetto ai sistemi tradizionali.

Allo scopo è previsto di realizzare un sistema di cablaggio che rappresenti il supporto globale e portante per gli impianti telematici, di sicurezza e di telecontrollo.

Il collegamento tra i nodi di bacino sarà realizzato con cavi in fibra ottica e cavi in rame, in modo da supportare sia la fonia e i dati ad alta velocità.

- **Sistema di climatizzazione**

Il sistema di produzione del caldo, fatti salvi tutti i miglioramenti tecnologici, sarà riproposto con lo stesso concetto dell'esistente in quanto rappresenta un ottimo equilibrio tra costi di installazione, costi di gestione e rendimento.

Sarà costituito essenzialmente da produzione centralizzata ad acqua surriscaldata con relativa distribuzione sino ai singoli scambiatori di calore all'interno degli edifici e da produzione localizzata a servizio di utenze decentrate di modeste potenzialità.

Anche per il sistema di produzione del freddo, si svilupperà una tipologia d'impianto analoga alla esistente (impianti specifici per ogni edificio o gruppo di edifici adiacenti) in quanto centralizzare la produzione del freddo e quindi distribuire liquido vettore refrigerato per grandi distanze non è economicamente conveniente.

- **Sistema idrico ed antincendio**

Per l'impianto di distribuzione dell'acqua potabile, si prevede di mantenere attive le due forniture provenienti dagli acquedotti di San Maurizio Canavese e Torino, con successiva alimentazione delle reti di distribuzione nei vari edifici.

Un sistema analogo è previsto per la distribuzione dell'acqua destinata a servire gli impianti antincendio che sarà prelevata dai pozzi esistenti o di nuova realizzazione e, tramite una idonea rete, sarà distribuita alle varie reti di distribuzione secondarie.

Parallelamente alla rete antincendio sarà realizzata una seconda rete finalizzata alla distribuzione dell'acqua per usi industriali quali: impianti di condizionamento, impianti di lavaggio ed impianti di innaffiamento.

2.4 L'OPZIONE "ZERO"

Nonostante negli anni 2008 – 2009 – 2012 si sia verificata una diminuzione del traffico aereo complessivamente inferiore rispetto alle previsioni di crescita ipotizzate nel Master Plan 2009-2015, il Proponente sottolinea che gli interventi previsti sono da ritenersi utili e necessari per consentire maggiori livelli di operatività all'Aeroporto di Torino di qualità e di sicurezza.

| Anni | Passeggeri | Variazione % |
|------|------------|--------------|
| 2007 | 3.509.253 | + 7,6% |
| 2008 | 3.420.833 | - 2,5% |
| 2009 | 3.227.258 | - 5,7 % |
| 2011 | 3.710.485 | + 4,2% |
| 2012 | 3.521.847 | - 5,1% |

Il Proponente riporta una elencazione degli interventi previsti nel Master Plan 2009-2015 rispetto al Master Plan 2002-2010 (conferme, reiterazioni, nuove opere):

Interventi non più reiterati

- Modifica dei raccordi Bravo e Charlie per la realizzazione di due uscite veloci;
- Realizzazione di un piazzale per la prova motori;
- Nuovo svincolo per uscita dal sito aeroportuale;
- Ampliamento dell'Aerostazione Passeggeri in 2° fase.

Interventi confermati con diversa collocazione/configurazione

- Sopraelevazione della Palazzina degli Enti di Stato;
- Realizzazione della piazzola per il de-icing degli aeromobili.

Interventi confermati

- Interventi tecnici sull'Aerostazione Passeggeri;
- Realizzazione delle vasche di prima pioggia;
- Sopraelevazione del Parcheggio Pluripiano;
- Piazzale ed edifici-hangar per l'area cargo e servizi aeroportuali;
- Interventi di adeguamento degli edifici dell'Aeronautica Militare.

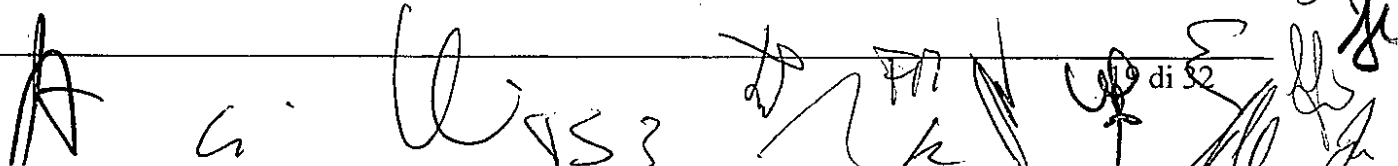
Nuovi interventi previsti

- Nuovo parcheggio a raso per auto nell'area a sud-ovest del terminal;
- Sopraelevazione parziale dell'edificio BHS.

2.5 MOTIVAZIONI AMBIENTALI DELLE SCELTE PROGETTUALI

La revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale - Master Plan 2009-2015, prevedendo sostanzialmente la traslazione al 2015 di alcuni interventi originariamente previsti all'orizzonte temporale 2010, non determina variazioni dell'impatto ambientale rispetto a quanto valutato in sede di SIA relativamente al Master Plan 2002-2010 (procedura di VIA conclusasi con il Decreto DEC/VIA n. 676 del 04/11/2003).

Le differenze di volumi di traffico effettivamente riscontrati rispetto a quelli previsti in sede di progettazione del Master Plan 2002-2010 ed il conseguente ridimensionamento delle previsioni di traffico del Master Plan 2009-2015 ha determinato e determinerà nei futuri scenari livelli di disturbo della popolazione sicuramente inferiore rispetto a quanto ipotizzato. In particolare il Proponente segnala che:

A G. W. S. ? 

- l'impatto ambientale generato dalle attività aeronautiche è direttamente correlabile al livello di traffico in termini di numero di movimenti e numero di passeggeri relativamente alle componenti ambientali maggiormente impattate (atmosfera, ambiente acustico). È quindi stimabile che il ridimensionamento dei volumi di traffico abbia come conseguenza la riduzione degli impatti ambientali, rispetto a quanto stimato nello Studio di Impatto Ambientale del Master Plan 2002-2010;
- la mancata realizzazione di alcuni interventi è la diretta conseguenza del ridimensionamento dei livelli di traffico rispetto alle previsioni. Alcune delle opere erano infatti considerate fondamentali dal Master Plan 2002-2010 in previsione del raggiungimento di determinati livelli di traffico, al fine di evitare fenomeni di congestione del sistema airside (ad esempio le uscite veloci dalla pista di volo) o al fine di consentire una ottimizzazione del traffico veicolare in ingresso ed uscita dall'area terminale (le modifiche alla viabilità).

Sulla base di tali considerazioni il Proponente conclude che la revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale - Master Plan 2009-2015, non determina nessun aumento significativo dell'impatto ambientale e stimato in sede di SIA riferita al Master Plan 2002-2010

2.6 PREVISIONI DI TRAFFICO

2.6.1 TRAFFICO AEREO

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale predisposto nel 2002 considerava come livello di traffico per gli scenari futuri, i dati elaborati in uno specifico studio della IATA nel 1999 che basava le previsioni di traffico aereo sull'evoluzione di alcuni fattori chiave in grado di influenzare lo sviluppo della domanda di trasporto futura per l'Aeroporto di Torino.

Tra i fattori esaminati i seguenti risultavano prevalenti:

- l'evoluzione della situazione economica nei principali paesi generatori di traffico;
- la distribuzione geografica della crescita della domanda di trasporto aereo in Italia.
- gli effetti della liberalizzazione del trasporto aereo in Europa;
- la competizione esistente tra l'Aeroporto di Torino e le altre strutture del nord Italia, con inclusa la considerazione dell'impatto dell'aeroporto di Milano Malpensa.

La metodologia di previsione adottata dalla IATA (International Air Transport Association) combinava due approcci interpretativi:

- il primo derivante dall'analisi delle indicazioni offerte da valutazioni di previsione di 60 compagnie aeree internazionali con voli operativi da e verso l'Italia;
- il secondo basato sulla proiezione di trend operativi, relativi agli studi dell'epoca, riguardanti l'Aeroporto di Torino e l'Aeroporto di Malpensa.

2.6.2 TRAFFICO AEREO SCENARI DEI MASTER PLAN

Master Plan 2002-2010

| <i>Numero di passeggeri</i> | 2005 | 2006 | 2010 |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Previsioni del Master Plan 2002-2010 | 3.858.000 | 6.479.000 | 5.006.000 |
| Traffico effettivamente registrato | 3.124.238 | 3.215.593 | 3.548.723 |
| | - 19% | - 50% | - 29% |

| <i>Numero di movimenti</i> | 2005 | 2006 | 2010 |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Previsioni del Master Plan 2002-2010 | 65.332 | 72.182 | 80.631 |
| Traffico effettivamente registrato | 45.783 | 47.724 | 54.840 |
| | - 30% | - 34% | - 32% |

Prendendo a riferimento il suddetto studio della IATA e confrontando il traffico effettivamente "volato" presso l'Aeroporto di Torino con i dati previsti dal Master Plan 2002-2010, nella tabella sopra riportata si evidenzia come le previsioni di traffico siano risultate eccessivamente ottimistiche sia in termini di numero di passeggeri, sia per numero di movimenti con differenze negative.

Mater Plan 2009-2015

Le analisi riguardanti il traffico passeggeri ed i movimenti, all'uopo elaborati, a giudizio del Proponente conducono al seguente scenario di evoluzione dei traffici dell'Aeroporto di Torino, come sinteticamente indicato nella tabella sottostante.

| <i>Anni</i> | <i>Passeggeri</i> | <i>Movimenti</i> |
|-------------|-------------------|------------------|
| 2000 | 2.833.000 | 61.970 |
| 2005 | 3.858.000 | 45.780 |
| 2010 | 3.177.000 | 54.840 |
| 2015 | 3.755.000 | 55.590 |

Tali scenari previsivi risultano dunque commisurati ad un tasso di crescita nel periodo 2000-2015 pari al 2,7% in media all'anno, un tasso che appare più che dimezzato rispetto a quello registrato nel periodo 1987-1998, pari al 7,9% anche considerando i volumi di traffico registrati per l'evento olimpico del 2006.

L'adozione di tali scenari previsivi inducono a considerare un percorso di crescita dei traffici su livelli abbastanza sostenuti, ma che possono ragionevolmente essere assunti quale base dimensionale per un Piano di Sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale che voglia essere cautelativo rispetto alle potenzialità dello scalo.

2.6.3 TRAFFICO E MOBILITÀ

Il Sistema Landside individua il complesso delle opere finalizzate al riassetto dell'esistente viabilità di accesso ed uscita dall'Aerostazione, alla riconfigurazione della rete viaria interna all'area terminale, nonché al potenziamento del sistema dei parcheggi a raso.

Il Master Plan 2009-2015 prevede degli interventi strutturali da realizzare che riguardano l'adeguamento della viabilità di accesso interna all'area terminale ed il potenziamento del sistema dei parcheggi a raso e della sopraelevazione del Parcheggio Pluripiano.

• Descrizione della viabilità "Landside"

La viabilità in ingresso e uscita dall'area terminale, denominato landside, è del tipo ad "anello" con percorrenza a senso unico antiorario.

La viabilità si sviluppa su tre distinti rami:

- viabilità al livello arrivi a quota 0,00;
- viabilità al livello partenze a quota +6,61;
- viabilità di circolazione e di accesso ai parcheggi a quota 0,00.

La separazione tra i flussi, imposta dalla tipologia dell'Aerostazione (articolata su due livelli - arrivi a quota 0,00 e partenze a quota +6,61) aumenta la capacità del sistema viario, garantendo di conseguenza un adeguato livello di servizio anche nelle ore di punta.

- **Determinazione della domanda di parcheggi auto**

La necessità del fabbisogno complessivo di posti auto nelle aree funzionali di un Aeroporto viene determinata mediante l'utilizzo di criteri internazionalmente accettati in campo aeroportuale, che definiscono il numero di posti auto in funzione del traffico passeggeri totale annuo.

Considerata la particolare singolarità dello scalo torinese, in termini di distanza dal centro urbano e di tipologia del traffico aereo, con particolare riferimento ai voli charter (durante il periodo della neve), si è ipotizzata per la distribuzione del traffico passeggeri tra mezzo privato (auto) e mezzo pubblico (bus, ferrovia, taxi):

- 70% di trasporto individuale (auto);
- 30% di trasporto collettivo (bus, ferrovia, taxi).

Il dimensionamento della domanda di posti auto nella documentazione presentata è stato basato sull'adozione dei parametri europei, pari a 1400 posti auto per milione di passeggeri.

Nella tabella seguente sono riassunti i valori di parcheggi auto ai diversi orizzonti temporali (2008, 2010, 2015), da cui si evince che l'attuale offerta di posti auto è sufficiente per soddisfare la domanda all'orizzonte temporale 2015.

| Anni | Passeggeri | Posti auto |
|------|------------|------------|
| 2008 | 2.394.583 | 3.352 |
| 2010 | 2.223.849 | 3.113 |
| 2015 | 2.628.476 | 3.680 |

Per la determinazione del numero di stalli riservati agli autobus, si è fatto riferimento alla distribuzione media mensile del traffico passeggeri (per 20 giorni/mese) agli orizzonti temporali previsti, ipotizzando un valore medio di riempimento di n. 40 passeggeri per bus:

| Anni | Passeggeri | Stalli bus |
|------|------------|------------|
| 2008 | 513.125 | 53 |
| 2010 | 476.539 | 50 |
| 2015 | 563.245 | 60 |

- **La configurazione del sistema dei parcheggi**

Il sistema dei parcheggi con gli interventi previsti nell'area terminale all'orizzonte temporale del 2015, risulterà così composto:

- per il Parcheggio Pluripiano su sette livelli (con la sopraelevazione di un piano dell'attuale edificio) e capacità complessiva di 3.290 posti auto;
- per i parcheggi a raso (area sud remota, area sud a lunga sosta e area sud a sosta breve) con una capacità complessiva di circa 1.030 posti auto;
- per i parcheggi per bus (stalli nei parcheggi P4, P5 e P6) con circa 90 stalli.

La domanda di parcheggi auto ipotizzata (3.680 posti) e di stalli per bus (60 posti) risulta dunque pienamente soddisfatta dall'offerta di posti auto e bus prevista allo stesso orizzonte temporale.

Per le utenze diverse come gli Enti di Stato, gli addetti ed operatori aeroportuali, sono stati previsti parcheggi riservati in prossimità dei relativi edifici di competenza.

3. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

3.1 AMBIENTE IDRICO – SISTEMA TRATTAMENTO ACQUE

Il Proponente ricorda che, l'impatto ambientale sulle acque superficiali riguardante l'esercizio dell'Aeroporto previsto dal Master Plan 2002-2010 era stato affrontato nell'ambito della procedura di VIA (Determina di VIA con Decreto DEC/DSA/2004/0877 del 11/10/2004) e si è concluso con l'obbligo di ottemperare a delle prescrizioni tra le quali:

- realizzazione delle vasche di prima pioggia e sistema di trattamento delle acque meteoriche prima del conferimento presso il collettore esistente a sud del sedime aeroportuale che si getta nel Torrente Stura;
- realizzazione della piazzola per il de-icing riposizionata in una diversa localizzazione al fine di ottimizzare le operazioni di raccolta del glicole e le distanze di sicurezza con le infrastrutture di volo.

Nel Piano di Sviluppo - Master Plan 2009-2015 il Proponente dichiara che si dovrà riservare particolare attenzione alle acque di prima pioggia che, dilavando le superfici impermeabilizzate, possono essere potenzialmente inquinanti e pertanto necessitano di trattamento prima di essere rilasciate nel ricettore finale.

Si ribadisce inoltre che la formulazione di una strategia complessiva di gestione ambientale non può quindi prescindere dall'esigenza di accertare regolarmente la qualità degli effluenti, anche di origine meteorica, per evidenziare l'eventuale presenza di elementi che, accidentalmente o sistematicamente, possono produrre inquinamento e/o danni ai corpi d'acqua ricettori.

Tra gli interventi previsti nel Master Plan 2009-2015 ci sono anche la realizzazione delle vasche di prima pioggia, delle vasche per la disoleazione delle acque meteoriche e di quelle provenienti dalla piazzola de-icing.

3.2 INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Gli Studi relativi alla componente atmosferica effettuati nell'ambito del SIA del Master Plan 2002-2010 concludevano che lo sviluppo delle attività aeroportuali non comportava un aumento dell'impatto atmosferico, sostenendo inoltre la compatibilità delle emissioni atmosferiche previste negli scenari futuri con i limiti previsti dalla normativa vigente in materia.

Gli Studi avevano inoltre messo in evidenza la possibile presenza di alcune zone del territorio potenzialmente impattate durante i periodi di maggior traffico aereo e veicolare ipotizzati (in particolare nel periodo dell'evento olimpico) ed in concomitanza con condizioni meteo particolarmente sfavorevoli.

Le rilevazioni eseguite nel corso del 2005 e 2006 (periodo olimpico) hanno invece evidenziato l'assenza delle condizioni di criticità previste nel SIA, in quanto il livello di traffico aereo effettivamente registrato presso lo scalo torinese si è discostato, e di molto, dal traffico aereo previsto nel Piano di Sviluppo - Master Plan 2002-2010.

3.3 INQUINAMENTO ACUSTICO

Gli Studi relativi all'impatto acustico effettuati nel SIA per il Master Plan 2002-2010 avevano consentito di stimare, mediante modelli previsionali, i livelli di rumorosità previsti presso i ricettori in corrispondenza degli scenari futuri considerati.

Le successive fasi istruttorie della procedura di VIA (Decreto 877/2004) avevano ritenuto necessarie delle prescrizioni con dei monitoraggi da effettuarsi presso i ricettori sensibili durante i periodi di maggior traffico aereo previsti, che sono stati effettuati nel corso del 2005 e ripetuti durante il periodo dell'evento olimpico.

La prescrizione sul rumore è stata poi oggetto di Verifica di Ottemperanza col Parere n°976 del 28/06/2012 e ritenuta parzialmente ottemperata.

Il Proponente dichiara che il Master Plan 2009-2015 conferma l'assenza di situazioni di degrado della componente ambientale, e che non ci sono peggioramenti in termini di impatto acustico rispetto a quanto valutato nel SIA originario.

3.4 SUOLO E SOTTOSUOLO

L'impatto ambientale sul suolo, sottosuolo ed acque sotterranee era emerso nel SIA e nelle successive fasi istruttorie della VIA, che il Proponente ricorda essere connesso agli aspetti:

- potenziale impatto sulle acque sotterranee determinato dall'esecuzione di scavi per la realizzazione del centro logistico bagagli (BHS);
- potenziale impatto sulla qualità delle acque sotterranee ad uso potabile connesso con la presenza del Pozzo "Montruca" posto circa 400 metri a sud-ovest del sedime aeroportuale.

Nell'ambito della procedura di VIA per il Master Plan 2002-2010 era stato approfondito l'impatto generato dalla costruzione del centro logistico bagagli (BHS) e gli studi idrogeologici di dettaglio eseguiti hanno poi dimostrato che la realizzazione dell'opera non avrebbe evidenziato variazioni significative nella geometria della superficie piezometrica.

In sede realizzativa, non è stato quindi necessario implementare ulteriori misure di mitigazione rispetto a quelle già previste in sede progettuale.

Relativamente alla problematica legata alla presenza del Pozzo "Montruca", tematica approfondita a più riprese nell'ambito della progettazione degli interventi previsti sulle strade SP2 ed SP13, la SMAT, società di gestione del pozzo, in accordo con gli enti preposti ha ritenuto opportuno procedere alla chiusura e alla rilocalizzazione del pozzo stesso, eliminando di fatto la potenziale interferenza.

Il Master Plan 2009-2015, ripropone gli interventi di tutela delle acque superficiali già previsti nella precedente edizione del 2002-2010, i quali non determinano delle variazioni dell'impatto ambientale rispetto a quanto valutato in sede di SIA.

La prescrizione sulla realizzazione del Centro Logistico Bagagli è stata oggetto di Verifica di Ottemperanza col Parere n°976 del 28/06/2012 risultando ottemperata.

3.5 VIBRAZIONI E LUMINOSITÀ

3.5.1 VIBRAZIONI

Già nella relazione dello SIA del 2003 era stata evidenziata che per taluni parametri ambientali si poteva escludere qualsiasi effetto a seguito della realizzazione degli interventi previsti nel Master Plan 2002-2010.

Uno di questi parametri si riferiva alle vibrazioni riguardo i sorvoli a bassa quota, che potrebbero determinare fenomeni vibratorii e sollecitazioni tramite infrasuoni a bassissima frequenza.

Il Proponente dichiara che non esistono criteri consolidati di valutazione del fenomeno, al massimo si potrebbe parlare di trasmissione di infrasuoni per via aerea, piuttosto che di vibrazioni, la cui trasmissione prevederebbe il "contatto solidale" fra sorgente e ricevente.

3.5.2 LUMINOSITÀ

Le opere previste nel Master Plan 2009-2015 che possono determinare un impatto a causa del generato inquinamento luminoso sono le seguenti:

- il sistema di illuminazione della pista e dei piazzali;
- l'illuminazione stradale e dei parcheggi a raso;
- l'illuminazione interna dei fabbricati.

L'esigenza di limitare l'inquinamento luminoso è espressamente richiesta dalla Legge Regionale 24 marzo 2000, n. 31 "Disposizioni per la prevenzione e lotta all'inquinamento luminoso e per il corretto impiego delle risorse energetiche".

All'interno di tale legge è disposto che:

"Tutti gli impianti di illuminazione esterna di nuova realizzazione o in rifacimento, dovranno essere adeguati alle norme tecniche dell'Ente italiano di unificazione (UNI) e del Comitato elettrotecnico italiano (CEI) che definiscono i requisiti di qualità dell'illuminazione stradale e delle aree esterne in generale per la limitazione dell'inquinamento luminoso."

Nel caso specifico le indicazioni della norma richiamata non possono essere applicate ai sistemi di illuminazione relativi al traffico aeronautico (pista e piazzali), per i quali devono essere applicate le normative ICAO e le indicazioni relative alla sicurezza aeronautica.

Per l'illuminazione stradale e dei parcheggi a raso, si dovrà invece fare riferimento alla norma UNI 10819 "Luce e illuminazione - Impianti di illuminazione esterna - Requisiti per la limitazione della dispersione verso l'alto del flusso luminoso."

Con il rispetto della predetta norma che prescrive i requisiti degli impianti di illuminazione esterna, per la limitazione della dispersione verso l'alto del flusso luminoso proveniente da sorgenti di luce artificiale, il Proponente dichiara che l'impatto ambientale connesso con l'inquinamento luminoso è da considerarsi trascurabile e non richiede ulteriori approfondimenti.

3.6 RADIAZIONI IONIZZANTI E CAMPI ELETTROMAGNETICI

3.6.1 RADIAZIONI IONIZZANTI

L'impatto riguardante le emissioni di radiazioni ionizzanti nell'ambito del SIA relativo al Master Plan 2002-2010, era stato considerato trascurabile in quanto le uniche sorgenti presenti in ambito aeroportuale relative a tali emissioni, sono i sistemi di controllo di sicurezza sui passeggeri ed i bagagli in partenza.

Gli apparati utilizzati sono costruiti, vengono controllati e sono periodicamente mantenuti dalla ditta costruttrice, in modo tale da non determinare emissioni pericolose già in vicinanza delle sorgenti stesse.

Pertanto, di fatto, le emissioni radiogene non possono in alcun modo essere considerate fonte di impatto sull'ambiente esterno come ripreso e dichiarato dal Proponente nel Master Plan 2009-2015.

3.6.2 RADIAZIONI NON IONIZZANTI - CAMPI ELETTROMAGNETICI

Relativamente alle radiazioni non ionizzanti e all'inquinamento elettromagnetico, nell'ambito dello stesso SIA del Master Plan 2002-2010, era stato condotto uno specifico studio di approfondimento che si era basato sui risultati di una dettagliata campagna di misure del campo elettromagnetico all'interno ed all'esterno del sedime aeroportuale.

La campagna di misure aveva evidenziato che l'impatto maggiore, in termini di numero di ricettori esposti, è dovuto al campo generato dai ponti per la telefonia cellulare.

I sistemi per l'assistenza al volo (compreso il radar che rappresenta il sistema emittente più potente presente), essendo apparati direzionali, invece non indicavano valori elevati del campo elettromagnetico nelle zone dove più numerosi sono i ricettori potenzialmente esposti, ovvero i passeggeri ed il personale operativo aeroportuale.

Allo stesso tempo, nessun impatto significativo era stato rilevato in prossimità dei centri abitati situati intorno all'area aeroportuale.

Considerati i valori evidenziati dalle misurazioni ed il margine esistente tra questi ed i livelli di legge di riferimento, tenuto conto che dall'effettuazione della campagna di misura ad oggi non sono state effettuate modifiche delle installazioni aeroportuali emittenti in radiofrequenza.

Il Proponente afferma che l'impatto di natura elettromagnetica risulterà accettabile anche nell'attuazione degli interventi previsti nel Master Plan 2009-2015 per quanto attiene alle radiazioni elettromagnetiche non ionizzanti generate dagli apparati radioelettrici nel quadro delle normali operazioni aeroportuali.

Vista la nota U.Prot.DVA-2012-0031369 del 21/12/2012 che chiede alla Commissione CTVA se "la non completa ottemperanza delle prescrizioni c) e d) della Verifica di Ottemperanza sia ostantiva al riavvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità VIA".

Considerato che il Parere di Verifica di Ottemperanza n°976 del 28/06/2012 riteneva che:

"Ferma restando la competenza della Regione Piemonte in ordine alle necessarie quanto obbligate verifiche nelle ottemperanze alle prescrizioni dalla stessa impartite ed a quelle richiamate nella prescrizione d) con il punto 4 e nella prescrizione e) con il punto 12 del DEC/DSA/2004/877 dell'11/10/2004

- *ottemperate le prescrizioni a) ed e);*
- *ottemperata parzialmente la prescrizione c): nella prevista revisione del Master Plan 2009/2015 soggetta ad una prossima Verifica di Assoggettabilità, considerato che le previsioni di traffico per il calcolo del LVA sono conseguenti alle previsioni condotte via software INM anche per l'anno 2010, dovrà essere effettuata una campagna di monitoraggio fonometrico per i 21 giorni – tre settimane come prevede il DM 31.10.1997 in tutte le nove postazioni monitorate nel 2004/2005, finalizzata al rilevamento dei SEL e alla verifica del rispetto del parametro giornaliero LVA indicato con verbale del Febbraio 2005 da ARPA Piemonte a verifica delle simulazioni contenute nel SIA.*
- *Ottemperata parzialmente la prescrizione d): è ottemperata con riferimento alla riattivazione del disoleatore e non è ottemperata con riferimento alla vasca di prima pioggia.*

E si raccomandava

1. *che la Commissione Aeroportuale istituita ai sensi dell'art. 5, comma 1 del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 31/10/1997, ottemperi a quanto prevede l'art. 6, definendo i confini delle Zone A, B e C.*
2. *di integrare la Documentazione Tecnica con un aggiornamento dei dati delle modellazioni relative al monitoraggio piezometrico dell'area del Centro Logistico Bagagli e Merci BHS visto e considerato anche il previsto ampliamento dell'edificio.*
3. *Prevedere un monitoraggio dell'aria con postazioni maggiormente circostanti l'area aeroportuale e con un numero maggiormente adeguato, ed inoltre che il monitoraggio sia effettuato in continuo e con appositi analizzatori in modo tale che i risultati possano essere direttamente confrontabili con i limiti del nuovo D.Lgs. del 13/08/2010 n°155.*

Preso atto del Parere ex art. 9 DM 150/2007 N° ____ del ____ che ritiene che la parziale ottemperanza delle prescrizioni c) e d) non sia ostantiva al riavvio formale della procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA della revisione del Master Plan 2009-2015.

Considerato che le due prescrizioni "parzialmente ottemperate" assieme alle raccomandazioni del Parere di Verifica di Ottemperanza n°976 del 28/06/2012 possono essere riprese dal presente Parere sotto forma di prescrizioni.

Valutato che:

- Nella documentazione presentata non risulta descritto come, attualmente, le acque meteoriche vengono allontanate dalle superfici impermeabilizzate oggetto di transito e sosta dei velivoli (piste, aree di stazionamento e di de-icing, ecc.). Di fatto, tra le prescrizioni formulate dalla Regione Piemonte in merito al Master Plan 2002-2010, figurava la necessità di anticipare alla prima fase (2002-2005/2006 Olimpiadi) la realizzazione dell'impianto di trattamento delle acque e della vasca di disoleazione proprio al fine di assicurare il corretto smaltimento di reflui potenzialmente inquinanti.
- La realizzazione del secondo tronco del collettore consortile da parte del Comune di Caselle non è ancora avvenuta con la conseguente impossibilità di connettere il disoleatore riattivato e le previste vasche di prima pioggia.
- Sul presupposto che il parere CTVA n. 976/2012 ha ritenuto parzialmente ottemperato quanto prescritto dal decreto VIA n. 877/2004 sub d), si ritiene necessaria e prioritaria, rispetto alla realizzazione di opere da cui derivi l'ampliamento di aree estese potenzialmente inquinate le cui acque di prima pioggia gravino sull'impianto di raccolta delle acque di prima pioggia, la tempestiva realizzazione di tutti i sistemi a tutela delle risorse idriche, anche in considerazione del fatto che l'attività di de-icing prevede l'utilizzo di glicole e che su tutte le superfici impermeabilizzate interessate dalla sosta o dal transito dei veicoli è ipotizzabile la presenza di idrocarburi e olii.
- Mancando ad oggi un sistema integrato di raccolta delle acque meteoriche e del loro trattamento, si evidenzia il rischio che queste possano raggiungere aree non impermeabilizzate e conseguentemente infiltrarsi nel sottosuolo raggiungendo il sottostante sistema acquifero o, se collettate, siano scaricate senza essere state opportunamente depurate.
Al fine di monitorare gli eventuali impatti delle attività previste e di chiarire se esistano situazioni, anche pregresse, di contaminazione di sostanze prodotte e veicolate dalle acque superficiali (glicole, idrocarburi, olii, ecc.) nelle acque sotterranee che soggiacciono l'area interessata dall'aerostazione, si richiede che all'interno del Piano di monitoraggio vengano monitorate le acque di falda superficiali così come descritto nella prescrizione 1) della Regione Piemonte.
- I previsti interventi all'impianto di trattamento delle acque e la realizzazione della nuova piazzola de-icing devono confluire in un sistema integrato di raccolta delle acque a tutela dei corpi idrici superficiali.
- Nel giudizio di compatibilità ambientale del 2004 espresso dal Ministero dell'Ambiente erano contenute prescrizioni riguardanti l'esecuzione di una serie di monitoraggi e l'attuazione di alcuni interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni in atmosfera.
In particolare si prescriveva:
 - predisporre e presentare alla Provincia ed all'ARPA Piemonte un piano per la riduzione delle emissioni di ossidi di azoto;
 - effettuare opportune campagne di monitoraggio della qualità dell'aria;
 - curare il monitoraggio nei centri abilitati dove era previsto un superamento dei picchi orari delle concentrazioni di NO₂ e, se del caso, assumere gli idonei provvedimenti in accordo con il Ministero, la Regione Piemonte e le Autorità Sanitarie;
 - eseguire, nelle aree circostanti l'aeroporto, un monitoraggio delle concentrazioni di Ozono, comunicandone i risultati alla Regione Piemonte.
- Nello Studio Ambientale il Proponente asserisce che la revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Master Plan 2009-2015) non comporta peggioramenti in termini di impatto ambientale sulla componente atmosfera rispetto a quanto valutato nello SIA del Master Plan 2002-2010, in quanto gli

impatti attesi nello scenario 2015 relativamente alla componente inquinamento atmosferico risultano analizzati e inferiori.

- Pur considerando positivamente i risultati dichiarati dal Proponente e la loro stima di riduzione degli impatti previsti, è opportuno precisare che in ogni caso l'Aeroporto si trova nella Zona di Piano individuata dal Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (PRQA), e inoltre è opportuna una campagna di monitoraggio sulla costante qualità dell'aria visto e considerato che quelle esperite e riportate nel Mastre Plan risalgono agli anni 2005/2006.
- Relativamente all'inquinamento acustico, non è stata effettuata la campagna fonometrica per i 21 giorni previsti dalla norma con il rilevamento anche dei SEL.
- La documentazione tecnica presentata e costituita dalla Relazione Geologica ed Idrogeologica, pur precisando che la realizzazione del Centro Logistico Bagagli con i relativi cunicoli a doppio nastro di collegamento "*non induce a variazioni evidenti e significative nella geometria della superficie piezometrica originaria...*", è una documentazione comunque datata 2003/2004.
- Le osservazioni intese come "*proposta di prescrizioni*" della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte n°234 del 18/10/2011 sono da ritenersi valide ed opportunamente da considerare oggetto di verifica di competenza della stessa Regione coadiuvata dall'ARPA Regionale.
- Gli interventi previsti nel Master Plan 2009-2015 non comportano comunque possibili effetti negativi ed apprezzabili sull'ambiente circostante.

TUTTO CIÒ VISTO CONSIDERATO E VALUTATO LA COMMISSIONE TECNICA PER LA VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS

ESPRIME

parere favorevole alla non assoggettabilità ex art. 20 D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche intervenute relativamente alla revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) – Master Plan 2009-2015 dell'Aeroporto Internazionale di Torino – Caselle presentato da ENAC, con le seguenti prescrizioni:

1. Considerato che le previsioni di traffico per il calcolo del LVA sono conseguenti alle previsioni condotte via software INM anche per l'anno 2010, dovrà essere effettuata una campagna di monitoraggio fonometrico per i 21 giorni – 3 settimane come prevede il DM 31/10/1997 in tutte le nove postazioni monitorate nel 2004/2005, finalizzata al rilevamento dei SEL e alla verifica del rispetto del parametro giornaliero LVA indicato con verbale del Febbraio 2005 da ARPA Piemonte a verifica delle simulazioni contenute nel SIA.
2. Deve essere definito nel dettaglio nella Progettazione Esecutiva l'impianto di trattamento delle acque, in parte già realizzato (disoleatore) ed in parte da realizzare (vasche di prima pioggia), specificando dove e con quali modalità saranno convogliati, trattati e restituiti al corpo ricettore almeno i primi 5 mm di pioggia provenienti sia dai piazzali che da aree (de-icing) dove vengono effettuate operazioni che possono determinare inquinamento da sostanze pericolose.

In sede di Progetto Esecutivo:

3. Considerate le Determinazioni della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte n°234 del 18/10/2011 intese come "*proposta di prescrizioni*" e riportate nel presente Parere, si ritiene opportuno che nelle fasi successive di progettazione la documentazione sia integrata come indicato nelle Determinazioni.

4. Nella fase di progettazione dell'Ampliamento del BHS (Centro Logistico Bagagli) dovrà essere redatto uno Studio Geologico ed Idrogeologico volto a valutare l'eventuale influenza di tutte le nuove 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.
5. Il Progetto sia corredato da uno specifico Piano – Programma inerente la gestione delle terre e rocce da scavo e degli inerti prodotti nelle fasi di allestimento delle opere, nel rispetto delle prescrizioni e degli adempimenti di cui al D.M. 161/2012 “Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo”, al D.Lgs. 152/06 e alla DGR n°24 – 13302 del 18 febbraio 2010 “Linee guida per la gestione delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n°152.
6. Dovrà essere condotto, concordato e definito con ARPA della Regione Piemonte un monitoraggio della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale rilevando le eventuali concentrazioni di Biossido di Azoto. Come previsto dall'art. 5, comma 9 del D.Lgs. 155/2010, potranno eventualmente essere individuate in un numero adeguato e circostanti all'area aeroportuale delle postazioni per il rilevamento, le quali poi rimarranno dei “siti fissi”, in modo da garantire un monitoraggio continuo attraverso appositi analizzatori dei dati rilevati e confrontabili con le norme fissate nel D.Lgs n.155 del 13/08/2010.
7. La Progettazione sia corredata da specifiche elaborazioni grafiche che documentino le scelte paesaggistiche relative a tutte le aree d'intorno aeroportuale con l'individuazione delle opere di recupero, gli interventi di mitigazione e di sistemazione a verde.

L'Ottemperanza alle suddette prescrizioni 1, 2 e 5 dovrà essere verificata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare entro e non oltre un anno dalla determina dirigenziale, mentre le prescrizioni 3, 4, 6, 7 dovranno essere verificate dalla Regione Piemonte coadiuvata dall'ARPA Regionale per quanto di competenza.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

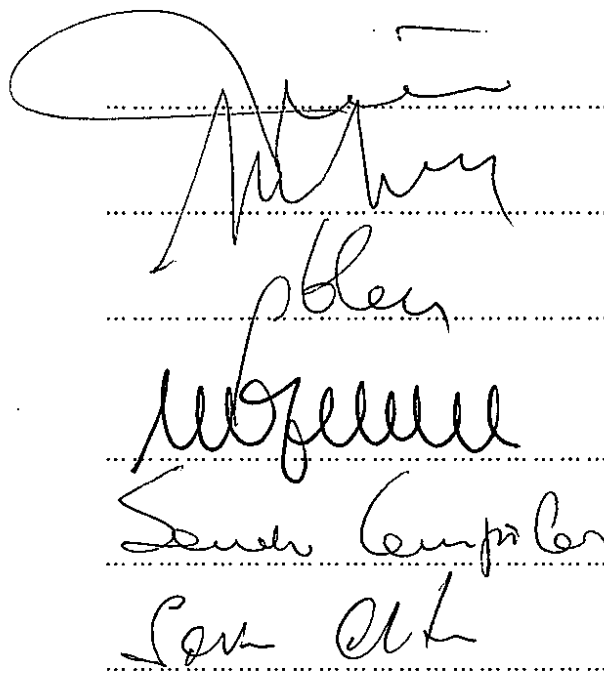
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

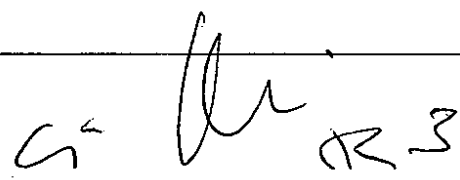
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

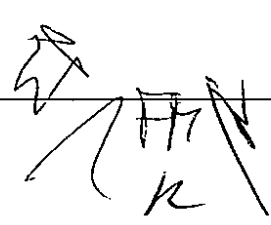
Prof. Saverio Altieri



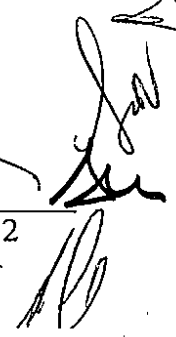
Handwritten signatures of the committee members, corresponding to the printed names on the left. The signatures are written in black ink on a white background with horizontal dotted lines.



Handwritten notes and initials at the bottom left of the page, including a large 'S' and 'R3'.

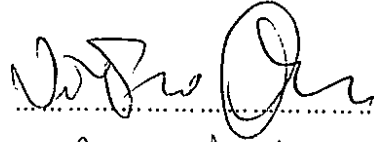


Handwritten notes and initials at the bottom center of the page, including 'R3' and other scribbles.



Handwritten notes and initials at the bottom right of the page, including 'R3' and other scribbles.

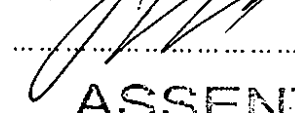
Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni



Dott. Gualtiero Bellomo

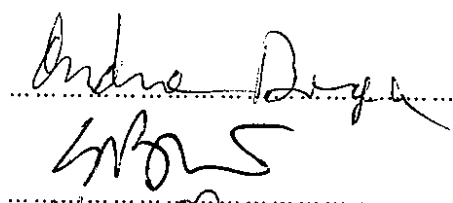


ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

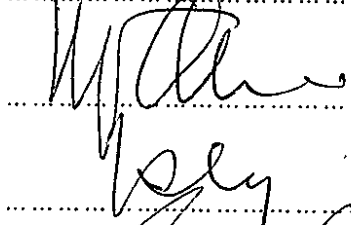
ASSENTE

Ing. Stefano Bonino



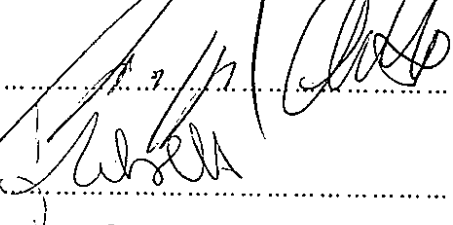
Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

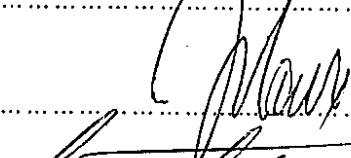


Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

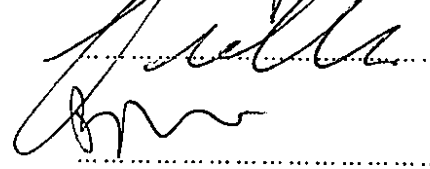
ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

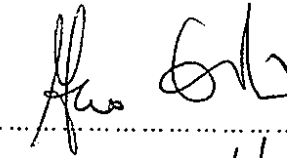
ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

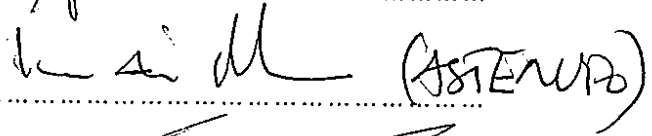
ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

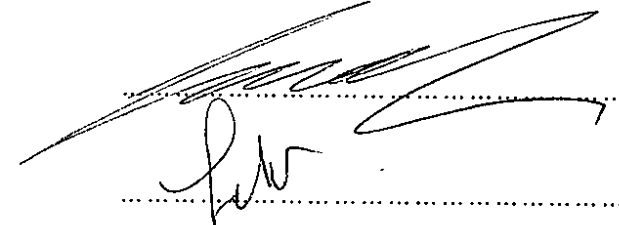
Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo



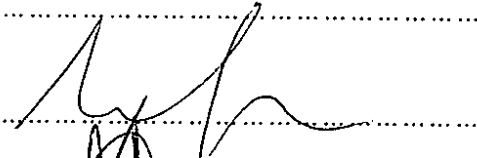
Ing. Graziano Falappa



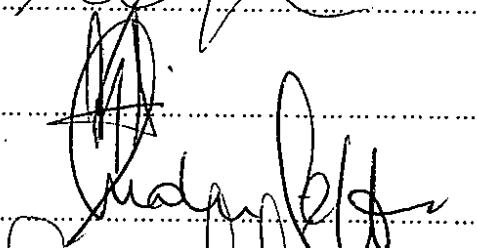
Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

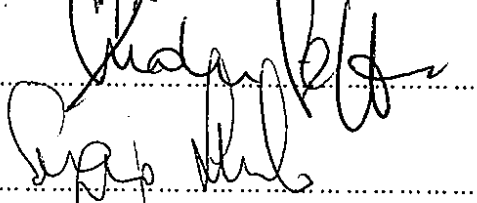
Prof. Antonio Grimaldi



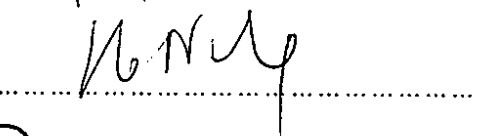
Ing. Despoina Karniadaki



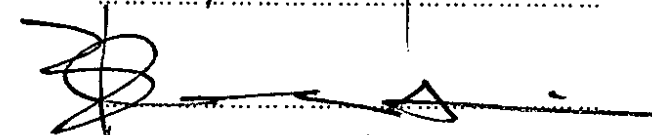
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo

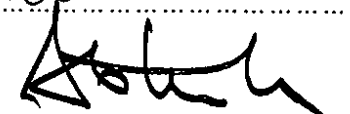


Arch. Bortolo Mainardi

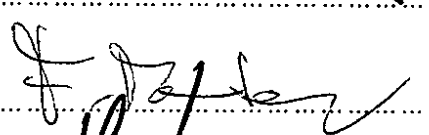
Avv. Michele Mauceri



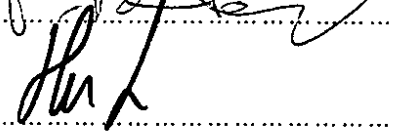
Ing. Arturo Luca Montanelli



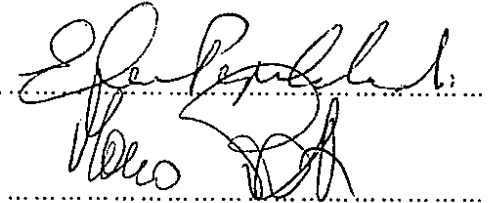
Ing. Francesco Montemagno



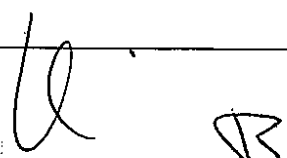
Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti



Avv. Luigi Pelaggi

18
.....
.....

Cons. Roberto Proietti

.....
.....

Dott. Vincenzo Ruggiero

.....
.....

Dott. Vincenzo Sacco

.....
.....

Avv. Xavier Santiapichi

.....

Dott. Paolo Saraceno

.....
.....

Dott. Franco Secchieri

.....
.....

Arch. Francesca Soro

.....
.....

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

.....
.....

Ing. Roberto Viviani

.....
.....

Ing. Salvatore De Giorgio (Rappr. Regionale)

.....
.....

ASSENTE