

Codice DB1202

D.D. 18 ottobre 2011, n. 234

**Art. 20 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.. Osservazioni in merito al Progetto "Aeroporto di Torino. Revisione del Master Plan", sottoposto alla Verifica di Assoggettabilita' alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza statale.**

(omissis)  
IL DIRIGENTE  
(omissis)  
*determina*

- Di sintetizzare come segue le osservazioni formulate nell'ambito dell'istruttoria tecnica svolta e coordinata dalla Regione Piemonte con il contributo tecnico dell'ARPA e con la partecipazione della Provincia di Torino e dei Comuni di Caselle, San Francesco al Campo e San Maurizio Canavese, da intendersi come proposta di prescrizioni per i successivi provvedimenti di competenza Ministeriale.

1. 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 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 possono 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 dalla SAGAT ( nota n. 2011/2612 in data 10.10.2011) relativamente alle osservazioni formulate nel corso della Conferenza dei servizi del 4.10.2011, 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 nella 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 era 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 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.

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 del 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 dm 31/10/1997 non ha ancora concluso i lavori, manca ancora la definizione delle zone A, B, C di cui all'art 6 del dm 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 alla lettera c) del decreto di pronuncia di compatibilità ambientale del 11/10/2004 (DEC/DSA/2004/0877), e presso eventuali ulteriori recettori classificati in Classe I dalle 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'avvio dell'esecuzione lavori, fatte salve le eventuali deroghe concesse dai Comuni per le attività rumorose temporanee di cui all'art. 6, comma 1, lettera h, della legge 447/1995, qualora detto obiettivo non fosse raggiungibile con l'adozione di tutti i possibili accorgimenti tecnici e operativi atti a minimizzare il disturbo.

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 del 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 d'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 riutilizzo 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 D.G.R. 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 ad 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 o 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 Master 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.

- Di trasmettere al Ministero dell’Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, le sopraelencate osservazioni sul progetto “Aeroporto di Torino. Revisione del Master Plan” sottoposto dall’ENAC alla Verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione di impatto ambientale di competenza statale, ai sensi dell’art. 20 del D. Lgs. 4/2008, allegando le seguenti note pervenute agli atti della Conferenza:

- Direzione Attività Produttive – Settore Pianificazione e Verifica Attività Estrattiva, nota n. 11485/DB1605 del 04/10/2011;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste – Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino, nota n. 74617/14.06 del 03/10/2011;
- Direzione Regionale Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia, nota n. prot. 0036771/DB0800 del 18/10/2011;
- Direzione Regionale Ambiente, nota n. prot. 17815/DB10.00 del 14/10/2011;
- Comune di San Maurizio Canavese, nota n. prot. 14845 del 04/10/2011;
- Parco Regionale La Mandria, nota n. 3950 del 04/10/2011;

- Ente di gestione Parchi e della Riserve Naturali del Canavese, Riserva Naturale della Vauda, nota n. 1069 del 10/10/2011.

Avverso la presente determinazione è ammesso ricorso al tribunale amministrativo entro il termine di 60 giorni dalla notificazione.

La presente determinazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della L.R. 22/2010.

Il Dirigente  
Tommaso Turinetti