

Codice A1812B

D.D. 13 gennaio 2025, n. 37

**[ID: 13370] art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m. e i. osservazioni di competenza regionale in merito al Progetto per "Aeroporto "Sandro Pertini" di Torino. Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2032. Proponente: Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)", sottoposto a verifica di assoggettabile alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di competenza statale.**



**ATTO DD 37/A1812B/2025**

**DEL 13/01/2025**

**DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE**

**A1800A - OPERE PUBBLICHE, DIFESA DEL SUOLO, PROTEZIONE CIVILE,  
TRASPORTI E LOGISTICA**

**A1812B - Infrastrutture strategiche**

**OGGETTO:** [ID: 13370] art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m. e i. osservazioni di competenza regionale in merito al Progetto per “Aeroporto “Sandro Pertini” di Torino. Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2032. Proponente: Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)”, sottoposto a verifica di assoggettabile alla procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale di competenza statale.

Premesso che:

in data prot. 29/11/2024 n. 219078/MASE, la società ENAC, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ha presentato al Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, ai sensi dell’art. 19 del D.lgs. n.152/2006, istanza di avvio della procedura di Verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA di competenza statale, in merito al progetto: “Aeroporto “Sandro Pertini” di Torino. Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2032.”;

in data 12/12/2024 il MASE ha comunicato agli enti territoriali interessati, tra cui la Regione Piemonte, Direzione ambiente, energia e territorio, la procedibilità dell’istanza relativa all’oggetto e ha dato contestuale comunicazione di pubblicazione della documentazione sul sito web del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica, ai sensi dell’art. 19, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

ai sensi dell’art. 19, comma 4 del D.Lgs. 152/2006, come modificato dall'art. 19, comma 1, lettera a), della legge n. 108 del 2021, dalla data della suddetta comunicazione decorre il termine di 30 giorni entro il quale chiunque abbia interesse può presentare le proprie osservazioni all’autorità competente in merito allo studio preliminare ambientale e alla documentazione allegata, entro quindi il 11/01/2025;

in data 16/12/2024, con nota acquisita agli atti con prot. n. 59798 il Nucleo Centrale dell’Organo

tecnico regionale, individuato con D.G.R. 14-8374 del 29/03/2024 ai sensi della l.r. 13/2023 e D.G.R. n. 14-8374 del 29/03/2024, verificate la natura e le caratteristiche dell'opera, ha individuato nella Direzione Opere Pubbliche, Difesa Del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica - Settore Infrastrutture strategiche, la direzione regionale competente, nonché quali strutture regionali da coinvolgere nell'istruttoria le Direzioni:

- Opere Pubbliche Difesa Del Suolo Protezione Civile Trasporti e Logistica (Settori A1805B, A1813C, A1819C);
- Agricoltura (Settori A1712C, A1713C, A1714C, A1715C);
- Competitività del sistema regionale (Settore A1906A);
- Sanità
- Ambiente, Energia e Territorio (Settori A1601C, A1602B, A1603B, A1606C, A1610C, A1616A).

con nota prot. n. 60727 del 19/12/2024 il Responsabile del Procedimento, Dirigente del suddetto Settore Infrastrutture strategiche, ha convocato per il giorno 08/01/2025 i seguenti Settori regionali a partecipare alla riunione dell'Organo Tecnico per l'analisi della documentazione del procedimento in oggetto, ai fini dell'espressione del parere regionale ai sensi dell'art. 19, comma 4 del citato D.Lgs. n. 152/2006:

**DIREZIONE AMBIENTE, ENERGIA e TERRITORIO**  
**Settore A1601C Sviluppo sostenibile, biodiversità e aree naturali**  
**Settore A1605B Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate**  
**Settore A1606C Urbanistica Piemonte Occidentale**  
**Settore A1618A Tecnico Piemonte Nord**  
**Settore A1604B Tutela delle Acque**

DIREZIONE COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA REGIONALE  
Settore A1906A Polizia Mineraria, Cave e Miniere  
DIREZIONE OO.PP., DIFESA DEL SUOLO, PROTEZIONE CIVILE, TRASPORTI E LOGISTICA  
Settore A1805B Difesa del Suolo  
Settore A1809B Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture  
Settore A1811B Investimenti trasporti e infrastrutture  
Settore A1819C Geologico  
Settore A1813C Tecnico regionale - Città Metropolitana di Torino  
Settore A1823A Interventi regionali per la logistica e i trasporti

DIREZIONE AGRICOLTURA E CIBO  
Settore A1714A - Infrastrutture, territorio rurale, calamità naturali in agricoltura

DIREZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE  
Settore A1014C - Rapporti con le autonomie locali, elezioni e referendum, espropri-usi civici

DIREZIONE SANITÀ' E WELFARE  
Settore A1409D - Prevenzione, sanità pubblica, veterinaria e sicurezza alimentare

ARPA PIEMONTE  
protocollo@pec.arpa.piemonte.it

ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE DEI PARCHI REALI  
parchireali@legalmail.it

Considerato che:

La presente istanza di verifica di assoggettabilità a Via di competenza statale, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e del punto 2 lettera h) dell'Allegato II bis alla Parte Seconda del Decreto, e contestuale Valutazione di Incidenza (VINCA), ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, ha ad oggetto il "Aeroporto "Sandro Pertini" di Torino. Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2032".

Lo Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2032 dell'aeroporto "Sandro Pertini" di Torino, (Masterplan 2032) ha lo scopo di valorizzare l'attuale infrastruttura aeroportuale migliorandola in termini di sicurezza ed efficienza operative, qualità del servizio offerto a passeggeri, vettori ed operatori nonché del contenimento dell'impatto ambientale dell'aeroporto. Il focus del piano riguarda infatti un articolato complesso di interventi atti migliorare la sostenibilità ambientale dello scalo, proseguire nel percorso intrapreso in termini di efficientamento energetico e sfruttamento di energia da fonti rinnovabili.

Il layout finale dell'aeroporto di Torino-Caselle conferma la posizione del terminal passeggeri attuale, situato parallelamente alla pista sul lato occidentale dell'aeroporto e del terminal merci, posizionato a sud dell'aerostazione passeggeri.

Le opere oggetto del masterplan 2032 vengono riassunte nella tabella sotto riportata

Sistema funzionale	Cod.	Intervento	Opere
A – Infrastrutture di volo airside	A1	Adeguamento infrastrutture di volo	3.06 - Nuova 3.07 - Blast pad area RET
	A2	Adeguamento Piazzali	3.08 - Ampliamento Piazzale Kilo 3.09 - Rimodulazione Stand Aeromobili
B – Edifici Airside	B1	Terminal	1.01 - Nuovi Boarding Bridges 1.03 - Nuova area operativa di imbarco sud con modulo dedicato
	B2	Nuovi Hangar	2.04 - Nuovo Hangar o capannone logistico per aeromobili aviazione Generale 2.07 - Nuovo hangar per aeromobile classe C o capannone merci 2.16 - Nuovo Hangar per manutenzione
	B3	Edifici Logistica	2.10 - Nuova struttura logistica
C – Edifici Landside	C1	Riconfigurazione e riqualifica uffici	2.12 - Riquilificazione aree uffici 2.13 - Sopraelevazione palazzina uffici
	C2	Altri edifici	2.17 - Nuovo fabbricato casse parcheggio / sottentratole 2.19 - Nuovo fabbricato di supporto area taxi 2.20 - Nuovo edificio tecnico /parcheggi
D – Accessibilità aeroportuale	D1	Riquilifica della Viabilità	4.05 – Riquilifica curb e viabilità
	D2	Riquilifica dei parcheggi	4.01 - Nuova Area parcheggio pax rent a Car e sosta autobus 4.04 - Parcheggio e piazzale landside presso area Hangar Merci Nord 4.06 - Ampliamento parcheggi a raso SUD 4.10 - Sopraelevazione di parcheggi a raso

E – Impianti e Reti Tecnologiche	E1	Reti Idriche ed impianti di trattamento	3.10 – Vasche di prima Pioggia ovest
	E2	Infrastrutture Energetiche	2.14 - Installazione Pannelli Fotovoltaici 2.15 - Nuova sottostazione energetica 2.18 - Nuova cabine elettriche e centrali di produzione di energia 4.02 - Distributore elettrico, cabina elettrica e punto di ristoro

Dato atto che:

in data 08/01/2025 si è regolarmente svolta la seduta dell’Organo Tecnico Regionale, con relativa acquisizione di pareri e/o osservazioni da parte dei soggetti intervenuti;

sono stati raccolti i contributi dei seguenti Settori regionali e di Arpa Piemonte:

- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica - Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture
- Direzione Ambiente, Energia e Territorio - Settore Tutela e uso sostenibile delle acque
- Direzione Ambiente, Energia e Territorio - Settore tecnico Piemonte Nord;
- Direzione Ambiente, Energia e territorio - Settore Urbanistica Piemonte Occidentale;
- Direzione Competitività del Sistema Regionale - Settore Polizia Mineraria, Cave e Miniere;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica - Settore Geologico;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica – Settore Difesa del Suolo;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica – Settore Protezione Civile, Trasporti e Logistica;
- Direzione Agricoltura e Cibo - Settore Infrastrutture, territorio rurale e calamità naturali in agricoltura.

Tutto quanto sopra premesso e considerato,

IL DIRIGENTE

Richiamati i seguenti riferimenti normativi:

- la L.R. n. 13/2023 e s.m.i. D.G.R. n. 14-8374 del 29/03/2024;
- D.Lgs. 42/2004 il D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;
- il D.P.R. 753/1980 e s.m.i.;
- L.R. n. 23/2008;

*determina*

di assumere le osservazioni *omissis* istruttorie, dell’Organo Tecnico Regionale, contenute nell’Allegato A “Osservazioni ambientali Regione Piemonte” e negli allegati B e B1 “Contributo tecnico ARPA Piemonte per la procedura di Verifica di assoggettabilità di competenza statale”, facenti parte integrante e sostanziale del presente atto;

Avverso alla presente determinazione è ammesso ricorso al Tribunale amministrativo regionale

entro il termine di sessanta giorni.

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, nonché sul sito istituzionale dell'Ente.

IL DIRIGENTE (A1812B - Infrastrutture strategiche)  
Firmato digitalmente da Riccardo Lorizzo

Allegato

## **ALLEGATO A**

### **OSSERVAZIONI AMBIENTALI REGIONE PIEMONTE**

1. Si segnala che nell'ambito dei procedimenti di formazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale (PAS) le cui approvazioni, ai sensi del DL251/95 (convertito in L. 351/95), pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti. L'approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute", la competenza urbanistica non è attribuita alla Regione Piemonte né si rilevano evenienze di natura ambientale che attengano alle mansioni dello scrivente Settore.  
Si precisa ulteriormente che, rispetto ai contenuti del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e con le delimitazioni dei beni paesaggistici di cui alla parte terza del D.Lgs. 42/2004, prendendo atto dell'ambito territoriale e geografico in cui opera nel suo complesso lo Strumento di Pianificazione ed Ottimizzazione al 2032 dell'Aeroporto di Torino Sandro Pertini, si evidenziala presenza dell'interferenza con l'art. 142 comma 1 lett. "c" - fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua (torrente Banna) - D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (nello specifico a nord della pista aeroportuale), ma di fatto la fascia di rispetto direttamente coinvolta (pari a 150 metri), è da considerarsi totalmente esterna alle aree di progetto previste dal medesimo PSA 2032, per tale ragione si ritiene non necessaria l'attivazione della procedura per il conseguimento dell'autorizzazione paesaggistica secondo quanto previsto dall'art. 146 del citato decreto;
2. Considerato che alcuni interventi (es. ampliamento parcheggi a raso) interferiscono con la fascia di rispetto ferroviario della linea Torino-Ceres, si fa presente che gli stessi dovranno essere sottoposti alle procedure autorizzative di cui al D.P.R.753/80.
3. gli elaborati consegnati non consentono di valutare gli impatti potenziali:
  - sull'avifauna presente nell'area per quanto attiene al clima acustico indotto dal futuro assetto aeroportuale;
  - sulle aree "destinate ad uso aeroportuale" che paiono esterne all'attuale sedime aeroportuale (vedasi aree con campitura azzurra nelle figure 2-37 e 2-38 pagg. 88 e 89 del documento "Studio Preliminare Ambientale - Parte V - Gli effetti delle opere, dell'esercizio e le ottimizzazioni"). Dalla consultazione del Sistema Informativo della Bonifica ed Irrigazione (SIBI), risulta che tali aree sono incluse nel Comprensorio Valli di Lanzo gestito dal Consorzio di Irrigazione Comprensoriale di Il Grado Consorzio dei Comuni ed Utenti Industriali sulla Riva Sinistra della Stura e che sono caratterizzate da superfici agricole irrigue consortili e infrastrutture irrigue consortili a scorrimento come definite dalla L.R. 21/1999 e dalla L.R. 1/2019 (al riguardo si precisa che ai sensi dell'articolo 110 comma 2

lett. m), comma 10 lett. a) e comma 11 lett. a) della L.R. 1/2019, nelle more dell'approvazione dei regolamenti attuativi e programmi regionali sugli interventi, rimarrà in vigore la L.R. 21/1999). Le stesse superfici risultano al momento coltivate a seminativi.

4. Per quanto riguarda le acque superficiali non si rilevano particolari criticità. Si ritiene che le misure di mitigazione del rischio da inquinamento riportate nei documenti progettuali siano sufficienti ad evitare uno scadimento qualitativo.

Per le acque sotterranee, si rileva che la soggiacenza della falda, come anche riportano nelle relazioni di progetto, è molto bassa. Dall'analisi documentale si rileva che le opere oggetto di analisi potrebbero determinare un impatto sulla qualità dei corpi idrici sotterranei, in particolare per quanto riguarda i lavori che prevedono scavi e movimentazione di materiale terroso. Nei documenti progettuali sono elencati una serie di interventi di mitigazione del rischio di inquinamento, si ritiene che tali interventi siano sufficienti ad evitare il rischio di contaminazione della falda. Si raccomanda, in ogni caso, particolare attenzione nelle lavorazioni che possono prevedere un rischio per la falda.

In merito alle acque sotterranee si evidenzia, inoltre, il ritrovamento di sostanze perfluoroalchiliche (PFAS), in particolare PFOS, in quantitativi superiori al valore soglia previsti dalla normativa, all'interno di un pozzo facente parte della rete di monitoraggio regionale delle acque sotterranee immediatamente a valle idrogeologica dell'aeroporto (cod. 00106300001 – comune di Caselle T.se) a circa 2 km. Si ipotizza che tali sostanze possano, almeno in parte, provenire dalle attività aeroportuali. Si ritiene necessario, da parte dei proponenti, in ottica di ampliamento delle attività aeroportuali previste, di verificare insieme all'autorità competente l'eventuale origine aeroportuale di tali sostanze onde, eventualmente, predisporre le necessarie azioni di mitigazione delle suddette contaminazioni.

Gli interventi legati all'ammodernamento e adeguamento dei sistemi di raccolta delle acque di prima pioggia e la costruzione delle cisterne di raccolta delle acque, sentito il settore Servizi ambientali, competente in materia, non si rilevano particolari criticità.

5. In base alla documentazione progettuale trasmessa da SAGAT S.p.A. , si rileva quanto segue:

i Comuni di Caselle Torinese (TO) e di San Maurizio Canavese (TO) rientrano tra i comuni per i quali è stata accertata l'esistenza di usi civici, i quali sono stati assegnati a categoria con Decreto del Commissario agli usi civici del Piemonte, Liguria e Valle D'Aosta ai sensi dell'art. 11 della legge 1766 del 16 giugno 1927; nello specifico, in base alla documentazione depositata agli atti del Settore scrivente, l'area su cui insiste il sedime dell'Aeroporto di Torino "Sandro Pertini", non risulterebbe tra quelle gravate da usi civici;

gli interventi previsti dal Masterplan 2032 sembrerebbero ricadere all'interno del sedime aeroportuale, tuttavia le verifiche circa la presenza, ovvero l'assenza, di aree gravate da uso civico devono riguardare tutti i terreni interessati dall'intervento, comprese le opere di connessione, le aree di cantiere e le sue servitù; in particolare, per quanto riguarda la realizzazione delle vasche di prima pioggia ubicate a nord-ovest, risulta necessario verificare il tracciato del collettore di collegamento delle vasche con la rete fognaria;

qualora le opere previste dal progetto dovessero interessare terreni esterni al confine aeroportuale, dovrà essere trasmesso apposito piano particellare al fine di poter verificare se le aree oggetto di esproprio/occupazione siano gravate da usi civici.

Si rammenta che i terreni gravati da uso civico rientrano tra i beni d'interesse paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera h) del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e le autorizzazioni e i pareri di competenza del Settore scrivente concernono unicamente la conformità con la normativa in materia di usi civici, non sostituendo in alcun modo eventuali autorizzazioni richieste dalle normative in materia paesaggistica.

6. Si rileva una sostanziale coerenza con lo strumento di pianificazione settoriale, soprattutto in relazione alla previsione del Masterplan di ottimizzare le infrastrutture esistenti al fine di ridurre al minimo il consumo del suolo e gli interventi di nuova realizzazione.

Si segnala tuttavia che nel documento "Studio preliminare ambientale – Parte I – L'iniziativa – Obiettivi, coerenze e conformità" si fa riferimento al solo Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) approvato con D.C.R. n. 256-2458 del 16.01.2018, e non viene presa in considerazione nell'analisi la relativa pianificazione attuativa, definita nel documento "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030", approvato con la D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023. Si tratta dei piani di settore che, in attuazione del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, definiscono le politiche di medio termine funzionali al raggiungimento dei suoi obiettivi al 2030, orizzonte temporale coerente con quello del Masterplan aeroportuale. Tale strumento pianificatorio include specifiche azioni destinate al comparto aeroportuale (in particolare l' Azione 15 - Migliorare l'accessibilità agli aeroporti e interporti, che contribuisce alla Macro-azione/Obiettivo MB1.1 POTENZIARE E AMMODERNARE I CORRIDOI DI CONNESSIONE VELOCE, e l'Azione 27 – Migliorare la funzionalità del sistema aeroportuale, che contribuisce alla Macro-azione/Obiettivo MB2.1 RAFFORZARE LA MULTIMODALITÀ NEI NODI).

Occorrerebbe pertanto implementare il documento con il richiamo a tale ulteriore strumento di pianificazione settoriale attualmente vigente verificando la coerenza delle azioni che si intendono implementare attraverso il Masterplan con gli indirizzi attuativi dei Piani di Settore.

Relativamente alla parte riguardante l'accessibilità allo scalo aeroportuale viene correttamente richiamata la riapertura del collegamento ferroviario con Torino. Si specifica che la riattivazione della linea ferroviaria Torino-Ceres è avvenuta a gennaio 2024 con la messa in servizio dell'interconnessione della linea (in precedenza isolata dal sistema ferroviario nazionale) al Nodo di Torino con contestuale subentro di RFI e Trenitalia a GTT rispettivamente nella gestione dell'infrastruttura e dell'esercizio ferroviario. L'interconnessione con sente il collegamento diretto dell'Aeroporto con il centro di Torino e con la stazione di Porta Susa, sede di interscambio con i servizi ferroviari AV e con il resto dei servizi SFM, oltre all'implementazione di nuove linee del Servizio Ferroviario Metropolitano SFM tra cui la connessione diretta con gli ambiti turistici patrimonio UNESCO di Asti e Alba, con servizi che potranno essere ulteriormente rafforzati in termini di frequenza nei prossimi anni.



Tutto ciò permette di ampliare la “catchment area” dell’aeroporto includendo alcuni territori in precedenza difficilmente raggiungibili se non con il mezzo privato e collegando alcune tra le più promettenti aree a sviluppo turistico della Regione, quali le zone di Patrimonio UNESCO Langhe, Roero e Monferrato.

Occorre quindi considerare l’opportunità che il Masterplan preveda anche iniziative di miglioramento dell’informazione all’utenza sia in termini di evidenza di percorsi per la stazione ferroviaria che in merito ad orari e possibili connessioni ferroviarie verso il centro città o altre destinazioni di potenziale interesse per i viaggiatori.

**SC05 - DIPARTIMENTO RISCHI NATURALI E AMBIENTALI****SS 22.04 Struttura Semplice Valutazioni ambientali integrate**

**Oggetto:** Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale ai sensi dell'art.19 D.Lgs. 152/2006 inerente il progetto "Aeroporto "Sandro Pertini" di Torino. Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2032. Proponente: ENAC.

**Comune:** Caselle e San Maurizio Canavese

**Proponente:** ENAC

<b>Redazione</b>	Dipartimento Rischi Naturali e Ambientali Valutazioni Ambientali integrate	Davide Vietti Antonella Bari Marco Bacenetti
<b>Contributi tecnici specialistici</b>	Dipartimento Territoriale Piemonte Nord Ovest	Milena Sacco Elisa Calderaro Daniele Sartore Danilo Corgnati
	Dipartimento Rischi Naturali e Ambientali Meteorologia Clima e Qualità dell'aria	Marilena Maringo
<b>Verifica</b>	Collaboratore Tecnico Prof. I.F. Valutazioni ecosistemiche e grandi opere	Antonella Bari
<b>Approvazione</b>	Dirigente Responsabile SS 22.04	Ing. Marany Orlando

Referenti della procedura:

Davide Vietti: daviviet@arpa.piemonte.it

Antonella Bari: antobari@arpa.piemonte.it

**1. Introduzione**

Oggetto della presente relazione è la valutazione della documentazione inerente il progetto: "Aeroporto "Sandro Pertini" di Torino - Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2032" nell'ambito della verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale.

Il presente documento si configura quale supporto tecnico scientifico alla Regione Piemonte - Settore Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate nello svolgimento dell'istruttoria di VIA, ai sensi dell'art. 6 della l.r. 13/2023.

**2. Localizzazione dell'opera e iter progettuale**

L'aeroporto Internazionale di Torino, Sandro Pertini (IATA: TRN, ICAO: LIMF), è situato nel territorio dei comuni di Caselle Torinese, San Francesco al Campo e San Maurizio Canavese, a 16 km a nord di Torino; è dotato di una pista di lunghezza 3.300 m e larghezza 60 m con designazione 18-36.

**ARPA Piemonte**

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

**Dipartimento Valutazioni Ambientali SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere**

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621

E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -

[www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)



L'aerostazione Passeggeri è parallela alla pista di volo; è costituita da un corpo di fabbrica modulato secondo una zona centrale e due sviluppi volumetrici laterali simmetrici in direzione nord e sud; verticalmente è disposta su cinque livelli funzionali.

Il nuovo Masterplan 2032 è stato pensato principalmente con la finalità di razionalizzare ed efficientarne l'esercizio e la gestione sotto il profilo funzionale-energetico-ambientale, attraverso un'ottimizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente.

Considerando che:

- la data di approvazione dal punto di vista ambientale dell'ultimo strumento pianificazione aeroportuale risale al 2013 (DVA 2013 - 0021150, del 17 settembre 2013);
- il nuovo piano di sviluppo contiene alcuni interventi che di fatto erano già stati valutati nei processi valutativi ambientali precedenti;
- il progetto è finalizzato ad un'ottimizzazione funzionale ed ambientale dello scalo;
- a partire dal 2015 c'è stato un progressivo aumento del transito aereo e lo scenario di progetto prevede un aumento dei voli nello scalo di Torino del 66%;

è stato redatto un nuovo studio preliminare ambientale con ulteriore focus su quelle componenti, quali la mitigazione del cambiamento climatico e la resilienza, che non erano state adeguatamente trattate negli studi ambientali precedenti.

### **3. Valutazione della documentazione e degli impatti ambientali attesi**

#### **3.1 Osservazioni di carattere generale**

La definizione del nuovo Masterplan 2032 ha preso avvio da una serie di valutazioni preliminari che hanno consentito di individuare i principali elementi di riferimento su cui basare la programmazione dei futuri interventi.

Il piano analizza le seguenti aree operative (maggiormente dettagliate nella tabella 1):

- 1) Sistema delle infrastrutture air-side – in particolare per quanto riguarda gli interventi sui raccordi, le vie di rullaggio, ma anche con riferimento allo sviluppo dei nuovi piazzali di sosta e piazzole deicing;
- 2) Sistema di accessibilità – inclusi interventi sui parcheggi passeggeri e addetti;
- 3) Terminal Passeggeri;
- 4) Attività complementari e servizi di supporto.

#### **ARPA Piemonte**

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

**Dipartimento Valutazioni Ambientali SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere**

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621

E-mail: [valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it](mailto:valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it)-PEC: [dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it](mailto:dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it) -

[www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)

*Tabella 1 Aeroporto di Torino, Masterplan 2032: interventi in progetto*

Sistema funzionale	Cod.	Intervento	Opere
A – Infrastrutture di volo airside	A1	Adeguamento infrastrutture di volo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.06 – Nuova RET</li> <li>• 3.07 - Blast pad area</li> </ul>
	A2	Adeguamento Piazzali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.08 – Ampliamento Piazzale Kilo</li> <li>• 3.09 – Rimodulazione Stand Aeromobili</li> </ul>
B – Edifici Airside	B1	Terminal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.01 Nuovi Boarding Bridges</li> <li>• 1.03 Nuova area operativa di imbarco sud con modulo dedicato</li> </ul>
	B2	Nuovi Hangar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.04 – Nuovo Hangar o capannone logistico per aeromobili aviazione Generale</li> <li>• 2.07 – Nuovo hangar per aeromobile classe C o capannone merci</li> <li>• 2.16 – Nuovo Hangar per manutenzione</li> </ul>
	B3	Edifici Logistica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.10 - Nuova struttura logistica</li> </ul>
C – Edifici Landside	C1	Riconfigurazione e riqualifica uffici	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.12 – Riqualificazione aree uffici</li> <li>• 2.13 – Sopraelevazione palazzina uffici</li> </ul>
	C2	Altri edifici	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.17 – Nuovo fabbricato casse parcheggio / sottocentrale</li> <li>• 2.19 – Nuovo fabbricato di supporto area taxi</li> <li>• 2.20 Nuovo edificio tecnico /parcheggi</li> </ul>
D – Accessibilità aeroportuale	D1	Riqualifica della Viabilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.05 – Riqualifica curb e viabilità</li> </ul>
	D2	Riqualifica dei parcheggi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.01 – Nuova Area parcheggio pax rent a Car e sosta autobus</li> <li>• 4.04 - Parcheggio e piazzale landside presso area Hangar Merci Nord</li> <li>• 4.06 - Ampliamento parcheggi a raso SUD</li> <li>• 4.10 – Sopraelevazione di parcheggi a raso</li> </ul>
E – Impianti e Reti Tecnologiche	E1	Reti Idriche ed impianti di trattamento	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.10 – Vasche di prima Pioggia ovest</li> </ul>
	E2	Infrastrutture Energetiche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.14 – Installazione Pannelli Fotovoltaici</li> <li>• 2.15 – Nuova sottostazione energetica</li> <li>• 2.18 – Nuova cabine elettriche e centrali di produzione di energia</li> <li>• 4.02 – Distributore elettrico, cabina elettrica e punto di ristoro</li> </ul>

Tabella 1 – Aeroporto di Torino, Masterplan 2032: schema interventi in progetto

Per quanto riguarda le infrastrutture air-side il MasterPlan conferma sostanzialmente invariato l'assetto attuale della pista di volo e dei piazzali aeromobili, ma prevede interventi localizzati (quali nuova RET, realizzazione blast pad area) che determinano un significativo miglioramento della funzionalità dell'intero sistema air-side. Ulteriori interventi riguarderanno poi altre infrastrutture di supporto (quali ad esempio la zona manutenzione aeromobili, le strutture logistiche) e i sistemi di assistenza al volo, al fine di poter garantire anche in futuro elevati standard di funzionalità e sicurezza. Nel breve-medio termine sono state rilevate alcune necessità di intervento sui sistemi viari interni al sedime attuale, nonché un potenziamento delle aree di parcheggio dei veicoli (destinate sia ai passeggeri, che agli operatori).

Il sedime aeroportuale secondo il layout individuato dallo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032 risulta invariato rispetto alla configurazione attuale e non sono previste acquisizioni di nuove aree da annessere al sedime aeroportuale.

lo scenario di progetto prevede un aumento dei voli nello scalo di Torino del 66%.

#### ARPA Piemonte

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

Dipartimento Valutazioni Ambientali SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621

E-mail: valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it-PEC: dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it -

[www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)



### 3.2 Quadro di riferimento ambientale

Sono stati analizzati i potenziali impatti sia della fase costruttiva contenuti nel documento “*Studio Preliminare Ambientale, gli effetti della cantierizzazione - SPA-GEN-RE-04 Parte 4*”, sia della fase di esercizio riportati nell’elaborato “*Gli effetti delle opere dell’esercizio e le ottimizzazioni - SPA-GEN-RE-05 Parte 5*” per le tematiche di seguito riportate.

#### Atmosfera

##### Osservazioni inerenti le parti di simulazione modellistica

Non si evidenziano criticità per quanto riguarda:

- la ricostruzione meteoroclimatica utilizzata in input al modello di dispersione
- il tipo di modello utilizzato per l’elaborazione dell’input emissivo e per la dispersione degli inquinanti
- le sorgenti identificate e la descrizione delle stesse nello scenario attuale e di progetto
- la dimensione e la risoluzione del modello
- la scelta dei recettori sensibili per la popolazione e la vegetazione
- gli inquinanti individuati e i limiti normativi di riferimento per la protezione della popolazione e della vegetazione
- i livelli di fondo utilizzati per valutare l’impatto complessivo
- la presentazione dei risultati tramite mappe di concentrazione e valori presso i recettori

Nel complesso, a fronte dell’aumento del numero di movimenti e di passeggeri previsti al 2032 rispetto alla situazione attuale (anno 2023), gli impatti stimati per gli inquinanti NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub> si ritengono accettabili.

##### Osservazioni inerenti alla fase di cantiere

Per la fase di cantiere si evidenzia che non sono stati esplicitati i calcoli dei singoli apporti emissivi per ciascun’area di cantiere, sulla base dei fattori di emissione dell’US-EPA, per ottenere i relativi fattori di emissione utilizzati in input al modello. Sono state presentate le mappe di ricaduta di tale fase e le concentrazioni simulate presso tre recettori, da cui si evince che le concentrazioni più elevate di NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> e PM<sub>2.5</sub> si prevedono presso il recettore R3 più prossimo alle zone di cantiere e si riducono rapidamente con l’allontanarsi dalle aree di lavoro.

I valori modellizzati non appaiono critici anche tenuto conto che è stata utilizzata la metodologia del “Worst Case Scenario”, intesa come quella condizione data dalla compresenza delle azioni maggiormente rilevanti dal punto di vista emissivo. Tale ipotesi risulta conservativa, per cui dovrebbe permettere elevati margini di sicurezza rispetto anche ai possibili scarti temporali e variazioni meteorologiche non completamente prevedibili negli scenari futuri.

Come riportato nello studio, si raccomanda di attenersi alle Best Practice individuate per la riduzione del fenomeno di dispersione delle polveri in atmosfera, al fine di limitare l’interferenza potenziale tra l’attività stessa e la componente in esame, indipendentemente dall’entità della lavorazione.

Si evidenziano dei refusi nel documento *SPA-GEN-RE-02\_Parte\_2-Lo\_scenario\_di\_base*: nella *Tabella 2-57 Emissioni annue inquinanti di interesse per macrosettore, Regione Piemonte (Fonte “Servizi Piemonte” - 2019)* non è riportata la colonna relativa alle emissioni di NO<sub>x</sub>, nella *Tabella 2-58 Emissioni annue inquinanti di interesse per macrosettore, Provincia di Torino (Fonte “Servizi Piemonte” - 2019)* invece sono riportati i dati di NO<sub>x</sub> in corrispondenza di quelli di PM<sub>10</sub> e quindi anche le successive colonne risultano errate e mancano i valori relativi ad SO<sub>2</sub>.



## **Geologia e Risorse idriche**

### **Modifica dell'assetto geomorfologico**

Tenuto conto dell'aspetto del tutto pianeggiante delle aree interessate dai lavori, le possibili modificazioni della morfologia (a carattere temporaneo) riguardano esclusivamente le operazioni di eventuale abbancamento, movimentazione e trattamento dei materiali, provocate dalle attività di scavo e demolizione.

Si tratta di un effetto temporaneo, in quanto limitato alla fase di realizzazione dell'opera, che comporta una alterazione minima dello stato dei luoghi e che, al termine dell'attività di cantiere, non produrrà alcuna modifica permanente dal punto di vista morfologico.

Pertanto, l'impatto dell'opera sull'assetto geomorfologico può essere considerato trascurabile.

### **Modifica qualitativa del suolo, delle acque superficiali e sotterranee**

Le campagne eseguite da ARPA Piemonte hanno rilevato una falda che si attesta tra i -9 ed i -3 [m] dal piano campagna. Gli interventi di progetto possono essere suddivisi in due categorie, in funzione della loro possibile interazione con le acque sotterranee:

1. Opere che necessitano della rimozione della parte superficiale (vegetale o scarifica pavimentazione);
2. Opere che necessitano di scavi di sbancamento con profondità fino ad 1 metro.

In relazione al quadro di interventi, sebbene la falda sia piuttosto superficiale in alcuni punti del sedime aeroportuale, non si prevedono interferenze di tipo qualitativo o quantitativo con la componente in esame.

La presenza dell'opera terminata potrebbe generare interferenze con il fattore ambientale geologia ed acque. L'esistenza di nuovi manufatti edilizi ed aree pavimentate porta alla copertura dei suoli esistenti, determinandone l'impermeabilizzazione. Questo può tradursi in un ridotto apporto idrico all'acquifero e, di conseguenza, potrebbero variare le caratteristiche quantitative dei corpi idrici superficiali e sotterranei.

L'aumento delle superfici pavimentate, inoltre, genera un aumento della produzione di acque di dilavamento. Queste, scorrendo su tali superfici, prendono in carico residui solidi ed oleosi e, se non opportunamente trattate, li immettono nella falda, ledendone le caratteristiche qualitative.

La dimensione operativa del progetto, ossia tutto ciò che è connesso alle attività legate dal suo uso, prevede azioni che possono avere un impatto potenziale sul fattore ambientale in esame.

L'operatività aeronautica richiede che, in condizioni specifiche (giornate fredde, notti, ecc.) vengano effettuate le attività di de-icing. Queste attività consistono nell'utilizzo di una miscela di acqua calda e fluidi antigelo (glicole etilenico) per eliminare il ghiaccio dal velivolo prima del decollo, per garantirne la sicurezza. Il glicole etilenico rappresenta un potenziale inquinante per le acque superficiali e sotterranee; pertanto, è necessario prevedere un sistema di stoccaggio e smaltimento adeguato.

SAGAT ha trasmesso il progetto esecutivo della piazzola de-icing, dove poter effettuare tutte le relative operazioni in completa sicurezza, per la definitiva approvazione sia alla Direzione Pianificazione e Progetti ENAC che alla Direzione Operazioni Nord Ovest ENAC con comunicazione di cui al Prot. SAGAT n. 2021/634 del 10/05/2021, avente ad oggetto "Aeroporto di Torino - Progetto di realizzazione piazzola de-icing".

L'intervento della piazzola de-icing, così concepito, è stato inserito nel Piano Interventi Quadriennale 2020-2023 inviato all'ENAC con lettera di cui al Prot. SAGAT n. 2019/1386 del 18/07/2019 ed



approvato dal suddetto Ente con dispositivo di cui al Prot. n. ENAC-DG-20/08/2019-0097397 del 20/08/2019, e successivamente realizzato.

Questo sistema garantisce il corretto smaltimento dei reflui legati alle attività di de-icing e preserva le caratteristiche qualitative della falda, pertanto, l'impatto potenziale relativo risulta trascurabile.

#### Modifica apporti idrici all'acquifero

Nella documentazione esaminata viene presentato l'indice di permeabilità territoriale (percentuale di superficie permeabile rispetto alla superficie territoriale) come indicatore di confronto per determinare come le diverse opere possano o meno modificare l'apporto degli acquiferi in considerazione di una maggiore superficie impermeabile.

L'analisi effettuata dal proponente mette in luce come l'indice di permeabilità vari in maniera molto contenuta tra lo stato di fatto e quello di progetto in entrambe le aree (airside e landside); più nel dettaglio:

- per l'airside si passa da circa 1.724.653 [mq] permeabili ai 1.711.708 [mq] permeabili delle condizioni *post operam*, con una riduzione [%] molto contenuta, nell'ordine di qualche punto percentuale.
- lato landside la variazione è più marcata con un passaggio dai 123.550 [mq] di superficie permeabile ai 90.441 [mq] della condizione *post operam*. In termini [%] in questo caso il rapporto è maggiore, tuttavia, va specificato come in termini assoluti la riduzione sia paragonabile a quella lato airside.

Si rileva che tali variazioni avverranno all'interno del sedime aeroportuale e come in termini di apporto idrico al sottosuolo, siano tali da non comportare modifiche significative in termini di apporti quantitativi.

È possibile ritenere trascurabile l'incremento di superfici impermeabili a seguito della realizzazione degli interventi di progetto, tale da non modificare il bilancio idrico.

Allo stato attuale l'aeroporto è dotato di un sistema di raccolta delle acque meteoriche a servizio delle infrastrutture di volo e dell'area di parcheggio annessa all'aerostazione.

La raccolta e l'allontanamento delle acque meteoriche dalle zone operative è garantita da una rete di drenaggio che copre l'intero sedime aeroportuale. L'acqua raccolta dalla pista e dalla taxiway viene convogliata da sistemi di condotte verso i canali e le dorsali che scorrono lungo il perimetro Est del sedime, in direzione Sud.

Tale rete scarica nel canale scolmatore verso la Stura di Lanzo. Prima dello scarico, le prime piogge subiscono una diversione verso le vasche di trattamento che immettono le prime piogge nella rete fognaria in maniera progressiva nel tempo.

Le vasche di trattamento sono dotate di troppopieno che scarica direttamente nella rete acqua bianca la portata ulteriore rispetto al volume di prima pioggia che potrebbe accumularsi anche se non contaminata da inquinanti.

Le acque raccolte nelle aree landside vengono trasportate dalla dorsale che scorre in direzione Nord-Sud e quindi devia verso Est al fosso che scarica nello scolmatore verso la Stura di Lanzo. Solo le acque della parte a Est, nei pressi della zona militare, escono direttamente nel canale consortile tramite un'altra condotta. Anche i canali a cielo aperto presenti nel sedime aeroportuale sono in realtà dei canali irrigui ormai adibiti allo smaltimento delle acque meteoriche dell'aeroporto. Questi sono il risultato di diversi interventi eseguiti in diversi momenti temporali a seconda dell'esigenza istantanea per cui risultano a tratti insufficienti ed a tratti sovradimensionati, con un basso grado di manutenzione.

#### **ARPA Piemonte**

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

**Dipartimento Valutazioni Ambientali SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere**

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621

E-mail: [valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it](mailto:valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it)-PEC: [dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it](mailto:dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it) -

[www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)



L'aeroporto risulta inoltre essere attraversato dal canale Gora del Malanghero tramite un tombotto. Dal punto di vista progettuale al fine di sgravare l'attuale canale scolmatore si rende opportuno l'adeguamento della rete esistente in area Ovest del sedime. Tali opere fanno parte del progetto esecutivo presentato dall'ente gestore "Vasche di prima pioggia per la zona nord-occidentale". Esso prevede l'adeguamento della rete di drenaggio e l'implementazione di tre vasche di prima pioggia.

Le opere di progetto adducono le portate al condotto DN1500 che è già stato predisposto nell'area verde tra la taxiway e la perimetrale. Esso si immetterà nel nuovo scolmatore dello Stura Lanzo la cui realizzazione è in carico al comune di Caselle.

Le tre vasche di prima pioggia, assieme alle annesse opere di adeguamento della rete in area occidentale, assicurano la depurazione delle acque meteoriche in conformità alle leggi nazionali e regionali in materia, assecondano lo sgravio dell'attuale ricettore deviando le portate al futuro scolmatore.

Dalla documentazione presentata si concorda con il proponente che l'impatto dell'opera relativo alla modifica dello stato qualitativo delle acque superficiali e sotterranee risulta trascurabile.

### **Rumore**

Secondo quanto emerso dall'esame della documentazione, l'analisi acustica proposta considera esclusivamente quali sorgenti di rumore gli aeromobili durante le diverse fasi operative di decollo e di atterraggio. Tenendo conto di ciò, l'analisi del rumore indotto dal traffico aereo, sia per la situazione attuale che per quella futura, è stata svolta mediante uno specifico modello di simulazione (AEDT, Aviation Environmental Design Tool) con caratterizzazione della sorgente aeronautica effettuata sulla base dei dati consuntivi di traffico, su un periodo di osservazione delle tre settimane di maggior traffico così come previsto dalla normativa di riferimento quale il D.M. 31/10/1997 in attuazione della L. 447/95.

Ciò premesso, la documentazione progettuale presenta alcune incongruenze e/o criticità.

- Al par. 2.9.2.3 del documento "*PARTE II – LO SCENARIO DI BASE*", viene indicato che lo scenario di riferimento assunto nel modello previsionale di simulazione per la valutazione del rumore indotto dall'aeroporto è basato sul numero di operazioni di volo medio delle tre settimane di maggior traffico, pari a 113 movimenti giornalieri. Questo dato (presumibilmente riferito all'anno 2023) risulta essere in contrasto con la media giornaliera di tutto il 2022 presentata nella "*PARTE I - L'INIZIATIVA: OBIETTIVI, COERENZE E CONFORMITA'*" (pag. 46) pari a 117 movimenti e anche, soprattutto, con la media giornaliera riferita al 2023 pari a 125 movimenti, così come indicata nel punto 3.1.4 numero di movimenti e di passeggeri di cui alla "*PARTE III – L'ASSETTO FUTURO DELL'INTERVENTO*".

- Nello studio sulla situazione futura ("*PARTE V – EFFETTI DELLE OPERE DELL'ESERCIZIO E LE OTTIMIZZAZIONI*"), vengono ipotizzati due differenti scenari:

Scenario di progetto con operatività notturna, caratterizzato da un numero di movimenti giornalieri medi delle tre settimane di maggior traffico di progetto con la presenza di una operatività notturna quantificata in circa 1 movimenti medi in atterraggio e 1 movimenti medi in decollo nella fascia notturna (23:00-6:00);

Scenario di progetto senza operatività notturna, caratterizzato da un numero di movimenti giornalieri medi delle tre settimane di maggior traffico di progetto con l'assenza di voli nel periodo notturno.

L'obiettivo di individuare tali scenari è quello di individuare una operatività dello scalo aeroportuale futura tale per cui gli effetti acustici siano pari a quelli attuali e quindi mantenere una invarianza del carico antropico acustico sul territorio contermine l'aeroporto e interessato dal sorvolo degli aeromobili.



È evidente che questa analisi “a scenari” si basa sull'assunto che attualmente sono presenti circa 110 movimenti diurni e 6 movimenti notturni e che la diminuzione dei voli notturni permetta l'aumento di quelli diurni fino al massimo di 170 esclusivamente diurni (considerando che la normativa prevede che 1 volo notturno in meno corrisponde dal punto di vista di impatto acustico a 10 voli diurni in più). Occorre che sia chiarito come conciliare tale analisi, che prevede il possibile aumento dei movimenti medi giornalieri, con l'eliminazione progressiva dei voli notturni (indicando se è realisticamente fattibile) e, soprattutto, come conciliare il massimo operativo così raggiungibile (170 movimenti) rispetto alle previsioni indicate nel "Best Scenario" al 2032, che indicano in circa 190 i movimenti giornalieri previsti.

- Manca, in riferimento alla normativa acustica per le infrastrutture di trasporto (cfr D.P.C.M. 14 novembre 1997 “*Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore*” art 3 comma 2 a), la valutazione derivante dal contributo acustico apportato dal transito degli aeromobili in relazione ai limiti assoluti di immissione dei Piani di Classificazione Acustica dei Comuni circostanti l'aeroporto.

- Mancano, a corredo dello studio, le “mappature acustiche” previste dal recepimento della Normativa Europea e le analisi delle curve di isolivello dell'indicatore acustico Lden e dei suoi componenti Lday (livello giorno), Levening (livello sera), e Lnight (livello notte) al fine di stabilire la percentuale di popolazione soggetta a valori di Lden superiori a 55 dB(A) con step di 5 dB(A) e Lnight superiori a 50 dB(A) con step di 5 dB(A).

Si fa presente, infine, che a proposito dell'impatto acustico durante la fase di cantiere non si evidenziano criticità di rilievo, anche in virtù del fatto che le operazioni di demolizione e costruzione avranno luogo solo in orario diurno e con una scansione temporale suddivisa su più anni.

### **Suolo componenti biotiche e rete ecologica**

#### **Vegetazione**

All'interno del sedime aeroportuale è possibile riscontrare una vegetazione sinantropica (principalmente prati mediterranei) inframmezzate alle aree già impermeabilizzate, mentre nei dintorni dell'aeroporto la superficie è costituita prevalentemente da seminativi intensivi.

Le superfici a vegetazione naturale risultano di esigua entità e sono costituite da boschi a prevalenza di *Salix spp* e aree a vegetazione arborea e arbustiva; la descrizione risulta sommaria senza alcun approfondimento specifico all'interno delle aree interessate dagli interventi dal momento che dalla carta degli habitat regionale

([https://www.geoportale.piemonte.it/geonetwork/srv/ita/catalog.search#/metadata/r\\_piemon:ddd728ba-030e-442b-8bf2-3129d4d5df68](https://www.geoportale.piemonte.it/geonetwork/srv/ita/catalog.search#/metadata/r_piemon:ddd728ba-030e-442b-8bf2-3129d4d5df68)) risultano comunque alcune aree meritevoli di un approfondimento conoscitivo (habitat codice EUNIS “prati da sfalcio a bassa e media altitudine”).

#### **Ecosistemi e rete ecologica**

La valutazione degli ecosistemi (tavola SPA-BIO-PL-02\_Carta degli ecosistemi) è stata elaborata partendo da una riclassificazione dell'uso del suolo LandCoverPiemonte 2021 e successiva elaborazione specialistica, arrivando ad una aggregazione generica senza entrare nel dettaglio idoneo per una valutazione degli ecosistemi eterogenei presenti di area vasta.

La valutazione della rete ecologica non è stata fatta tenendo conto della rete ecologica regionale (<https://geoportale.arpa.piemonte.it/app/public/?pg=mappa&ids=3d1f56a36d0144439c5ab4f78c83cf9a> )

### **ARPA Piemonte**

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

**Dipartimento Valutazioni Ambientali SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere**

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621

E-mail: [valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it](mailto:valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it)-PEC: [dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it](mailto:dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it) -

[www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)

dove viene indicata la presenza di diverse aree di valore ecologico che circondano i territori del sedime aeroportuale (figura 2).

La rete ecologica presentata (tavola SPA-BIO-PL-04\_Carta\_della\_Rete\_Ecologica) evidenzia esclusivamente i nodi della rete principale, lasciando il territorio aeroportuale completamente isolato dal contesto di connessioni ecologiche, non rappresentativo del reale assetto ecologico del territorio (figura 1)

Di seguito si riporta uno stralcio delle risultanze delle due metodologie indicate:

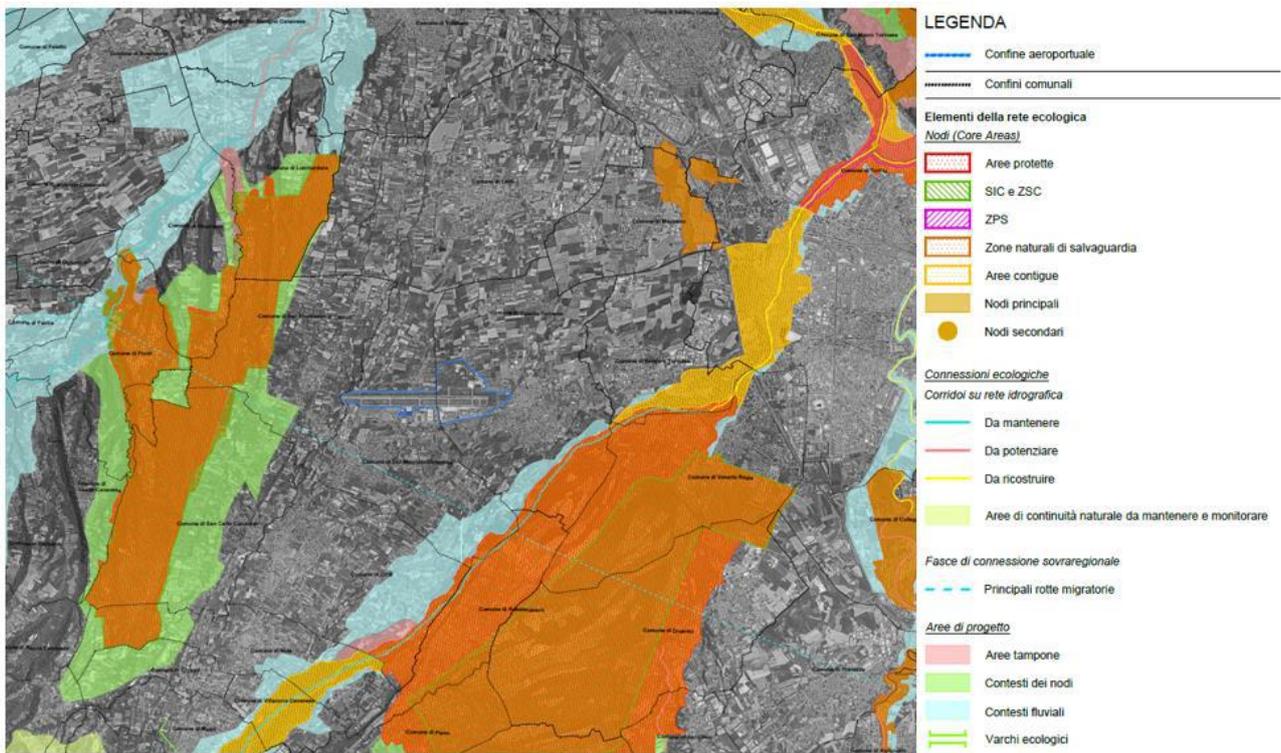


Figura 1: rete ecologica del territorio secondo quanto presentato dal proponente: il territorio risulta completamente isolato da un contesto di rete ecologica

Arrivo: AOO A1800A, N. Prot. 00000972 del 10/01/2025

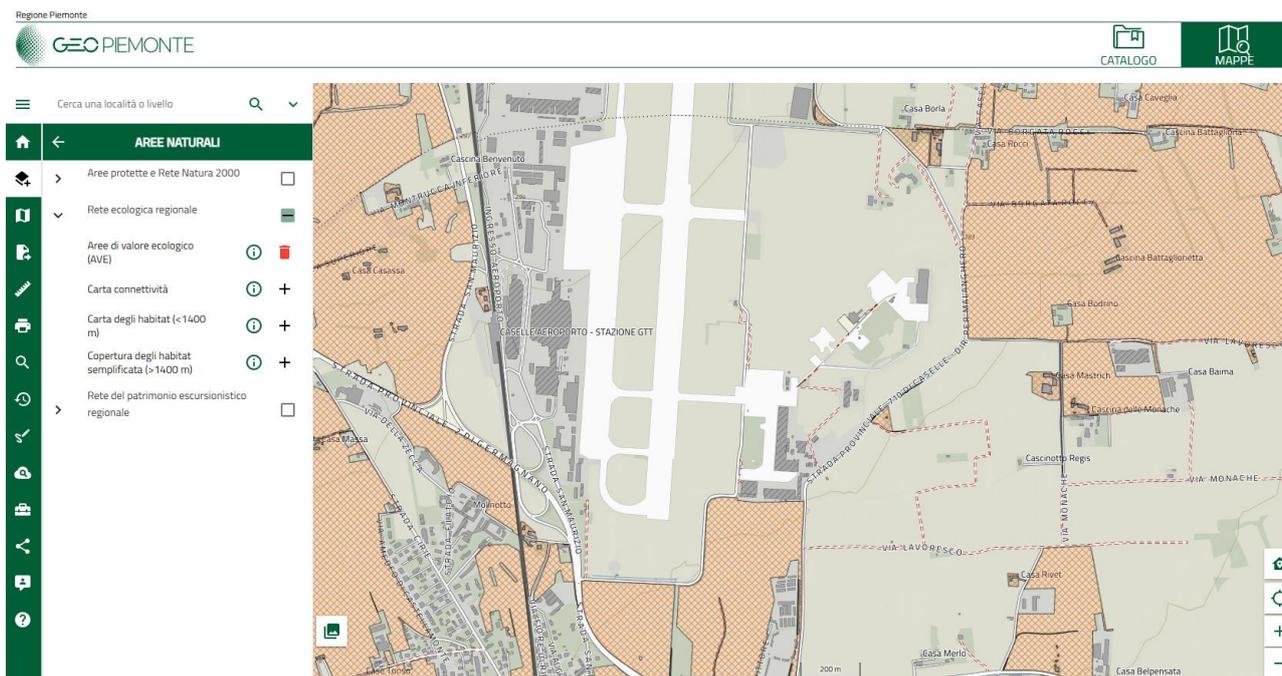


Figura 2: rete ecologica secondo metodologia regionale che individua alcune aree di valore ecologico nell'intorno dell'area aeroportuale

Sarebbe stato pertinente l'utilizzo e la consultazione delle risultanze della rete ecologica regionale, in quanto tali elementi sarebbero risultati utili per una valutazione di area vasta rispetto alle possibili connessioni ecologiche intorno all'area aeroportuale.

### Suolo

La fase di cantiere e realizzazione delle opere previste dal Masterplan è indubbiamente quella che darà luogo alle azioni più impattanti sul suolo per:

- la sottrazione degli habitat e delle biocenosi in essi presenti;
- l'approntamento delle aree di cantiere;
- l'effettuazione di scavi di sbancamento e la realizzazione di fondazioni e pavimentazioni
- il rischio sversamenti accidentali.

Si prende comunque atto di come le aree di cantiere coincidano con le aree effettive di realizzazione dei vari interventi localizzati esclusivamente all'interno del sedime aeroportuale, la maggior parte in aree già soggette ad attività antropogeniche e quindi di relativo interesse naturalistico.

Le aree e il suolo vegetato consumato corrisponderanno a circa 26.300 mc. Il consumo di suolo riguarda principalmente superfici a prati stabili e in minima misura aree a vegetazione boschiva e arbustiva in evoluzione.

Le specie animali che possono frequentare le suddette aree prative sono quelle ad elevata adattabilità ecologica, o antropofile o tolleranti la presenza umana.

Il valore intrinseco delle biocenosi sottratte, la loro ampia diffusione nel territorio e la scarsa estensione di tali superfici rende trascurabile il potenziale effetto in esame.

Si fa presente che la quantificazione del territorio interferito per la predisposizione di campi di fotovoltaici in aree verdi non viene correttamente definita.

Le aree verdi ove verranno installati i pannelli sono:



- area verde Piazzale Kilo, 20.000 mq circa;
- area verde ingresso sud, 20.000 mq circa;
- area verde fronte Radar (zona Caserme GdF e PS), 105.000 mq circa.

Il proponente ritiene che: *“la reale sottrazione di habitat è molto limitata poiché interessata solo dai pali che sosterranno i pannelli fotovoltaici”*; tale affermazione non risulta corretta in quanto, a causa della presenza dei pali e dei pannelli, tutta l’area prativa interessata sarà oggetto di alterazione e compromissione per l’intero ciclo di vita ed esercizio dei campi fotovoltaici, in quanto non in grado di svolgere le funzioni ecologiche intrinseche dell’habitat presente (processi fotosintetici, tasso di crescita della vegetazione ed equilibrio micro-ecosistema).

A tal proposito si richiede di valutare l’installazione di un impianto stile “agrivoltaico”, posizionato su pali sollevati a terra e in parte distanziati tra loro, così che la superficie del terreno resti maggiormente permeabile e raggiungibile dal sole e dalla pioggia, minimizzando l’impatto sul suolo.

### Fauna

In relazione agli interventi previsti dal masterplan, l’alterazione comportamentale della fauna può essere legata sia alla perdita di habitat, sia al disturbo dovuto all’inquinamento luminoso e acustico. Per quanto concerne l’illuminazione delle aree di cantiere, si esplicita come le luci artificiali possono disorientare alcune specie animali, in particolare uccelli, chiropteri e lepidotteri.

Indubbiamente l’impatto maggiore è legato al rischio birdstrike, ovvero collisione avifauna-aeromobili durante le operazioni di decollo o atterraggio; considerata la grande mobilità degli uccelli e la potenzialità che questi hanno di frequentare diffusamente tutti gli ambienti sia rurali che urbanizzati, il rischio di birdstrike è potenzialmente presente in qualsiasi localizzazione aeroportuale.

Si prende atto che sull’Aeroporto di Torino è attivo un servizio BCU (Bird Control Unit) che ha il compito di controllare, monitorare ed in caso allontanare i volatili o altra fauna presente nel sedime aeroportuale al fine di ridurre il rischio di wildlife strike. Sullo scalo di Torino il servizio BCU è operativo h24, tutti i giorni dell’anno, raccogliendo i dati con un monitoraggio specifico.

Si rileva che, tra le analisi riportate, non risulti effettuata una valutazione specifica legata alla simulazione del Birdstrike Risk Index (BRI2) in relazione all’aumento del traffico previsto negli anni; nonostante ciò, dal momento che l’indice annuale è sempre risultato finora molto al di sotto della soglia di rischio (0.5), non si rilevano particolari ulteriori criticità, a condizione che venga conservato il monitoraggio nel corso del tempo, mantenuti i sistemi di mitigazione adottati e che venga fornita una simulazione del Birdstrike Risk Index con degli scenari a seconda dell’aumento di traffico aereo simulato.

### Conclusioni componenti biotiche

A fronte di quanto espresso nei precedenti paragrafi, se da un lato, visto il contesto in cui si inseriscono i nuovi interventi, non si prevedono verosimilmente ulteriori significativi impatti sulla componente faunistica e su habitat naturali di interesse naturalistico, a patto che venga comunque mantenuto il sistema di controllo attuale (in particolare in relazione al Rischio birdstrike monitorato dal BCU), si sottolinea come alcuni interventi andranno ad occupare aree naturali o seminaturali che, anche se non habitat di particolare pregio naturalistico, al momento contribuiscono al mantenimento delle residue funzioni ecologiche presenti nel territorio. Visto il contesto caratterizzato da una matrice prevalentemente antropica, le frammentate ed isolate aree naturali e seminaturali



presenti (*stepping stones*), vanno comunque a garantire la sopravvivenza di fauna e vegetazione e contribuiscono all'attuale equilibrio ecologico residuale ancora presente.

Per far fronte a questa perdita si suggerisce di individuare alcune aree di compensazione ecologica vocate per un miglioramento ecologico al fine di migliorare la connettività ecologica all'interno del contesto di "area vasta", partendo da una valutazione della struttura della rete ecologica esistente.

#### **4 Sintesi carenze\criticità riscontrate e condizioni ambientali funzionali al controllo e gestione degli impatti derivanti dall'implementazione del Masterplan 2032 di Caselle**

##### **Atmosfera**

- Si segnalano dei refusi nel documento "SPA-GEN-RE-02\_Parte\_2-Lo\_scenario\_di\_base": nella Tabella 2-57 "Emissioni annue inquinanti di interesse per macrosettore, Regione Piemonte" (Fonte "Servizi Piemonte" - 2019) non è riportata la colonna relativa alle emissioni di Nox; nella Tabella 2-58 "Emissioni annue inquinanti di interesse per macrosettore, Provincia di Torino" (Fonte "Servizi Piemonte" - 2019) invece sono riportati i dati di NOx in corrispondenza di quelli di PM10 e quindi anche le successive colonne risultano errate e mancano i valori relativi ad SO2.

##### **Rumore**

- Secondo lo studio acustico la media delle tre settimane con maggior traffico ha determinato 113 movimenti giornalieri. Rispetto a questo dato, deve essere chiarito:
  - a quale anno si riferisce;
  - nell'ottica degli aumenti dei flussi prevista nel MasterPlan questo dato è in forte contrasto sia con la media giornaliera annuale effettiva del 2022 (117 movimenti giornalieri medi) sia sui dati "previsionali" per il 2023 (pari a circa 125 movimenti giornalieri medi annuali). Si richiede quindi di verificare la correttezza di tale dato riportando anche la media effettiva annuale di movimenti relativa agli anni 2023 e 2024;
- Nella definizione degli "scenari di progetto" viene indicato in 160 movimenti diurni medi giornalieri e 1 movimento notturno giornaliero (o 170 esclusivamente diurni) il limite operativo entro il quale non si dovrebbero avere effetti acustici diversi dagli attuali. È evidente che questa analisi si basa sull'assunto che, attualmente, sono presenti circa 110 movimenti diurni e 6 movimenti notturni e che la diminuzione dei voli notturni permetta l'aumento di quelli diurni fino al massimo di 170 esclusivamente diurni (considerando che la normativa prevede che 1 volo notturno in meno corrisponde dal punto di vista di impatto acustico a 10 voli diurni in più). Rispetto a questa analisi deve essere chiarito:
  - come conciliare tale analisi che prevede il possibile aumento dei movimenti medi giornalieri con l'eliminazione progressiva dei voli notturni (indicando se è realisticamente fattibile) e, soprattutto, come conciliare il massimo operativo così raggiungibile (170 movimenti) rispetto alle previsioni indicate nel "Best Scenario" al 2032 che indicano in circa 190 i movimenti giornalieri previsti.
- Manca, in riferimento alla normativa acustica per le infrastrutture di trasporto (cfr D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" art 3 comma 2 a), la valutazione derivante dal contributo acustico apportato dal transito degli aeromobili in relazione ai limiti assoluti di immissione dei Piani di Classificazione Acustica dei Comuni circostanti l'aeroporto.



- Mancano, a corredo dello studio, le “mappature acustiche” previste dal recepimento della Normativa Europea e le analisi delle curve di isolivello dell’indicatore acustico Lden e dei suoi componenti Lday (livello giorno), Levening (livello sera) e Lnight (livello notte) al fine di stabilire la percentuale di popolazione soggetta a valori di Lden superiori a 55 dB(A) con step di 5 dB(A) e Lnight superiori a 50 dB(A) con step di 5 dB(A).

### **Suolo e componenti biotiche**

- Si suggerisce di prevedere la progettazione di interventi di mitigazione/compensazione atti a potenziare la funzionalità ecologica del territorio di area vasta; sarebbe opportuno individuare alcune aree di compensazione ecologica vocate per un miglioramento ecologico, ricercandole in particolare all’interno di aree disponibili nei territori dei comuni limitrofi, al fine di potenziare la connettività ecologica all’interno del contesto di “area vasta”, partendo da una valutazione della struttura della rete ecologica esistente all’esterno dell’ambito aeroportuale.
- Valutare l’installazione di un impianto stile “agrivoltaico”, posizionato su pali sollevati a terra e in parte distanziati tra loro, così che la superficie del terreno resti maggiormente permeabile e raggiungibile dal sole e dalla pioggia, minimizzando l’impatto sul suolo.
- In fase di progettazione esecutiva-dovrebbe essere data evidenza delle misure adottate per ridurre l’inquinamento luminoso fornendo una relazione illuminotecnica di dettaglio con particolare riferimento alla chiroterofauna e avifauna migratrice identificando idonee misure di mitigazione.
- Risulta opportuno che vengano fornite simulazioni del “Birdstrike Risk Index” con degli scenari a seconda dell’aumento di traffico aereo simulato e di variazioni delle abbondanze medie delle specie presenti in aeroporto (fattore di rischio calcolato per ogni mese e per ogni gruppo funzionale presente nell’aeroporto).

Arrivo: AOO A1800A, N. Prot. 00000972 del 10/01/2025

#### **ARPA Piemonte**

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

**Dipartimento Valutazioni Ambientali SS Valutazioni Ambientali e Grandi Opere**

Via Pio VII, 9 – 10135 Torino – Tel. 01119680173– fax 01119681621

E-mail: [valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it](mailto:valutazioni.ambientali.grandi.opere@arpa.piemonte.it)-PEC: [dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it](mailto:dip.valutazioni.ambientali@pec.arpa.piemonte.it) -

[www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)

**DIPARTIMENTO TERRITORIALE PIEMONTE NORD OVEST**  
**Struttura semplice "Attività di Produzione"**

**AEROPORTO "SANDRO PERTINI" DI TORINO**

**STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE ED OTTIMIZZAZIONE AL 2032**

**Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA - art.19 D.Lgs. 152/2006**

**Proponente: Enac**

SERVIZIO B6.11  
PRATICA F06\_2024\_02355

Redazione	Funzione: Tecnico Struttura Attività di Produzione	
	Nome: Elisa Calderaro	
Verifica	Incarico di Funzione: Monitoraggio Qualità dell'Aria e Olfattometria	
	Nome: Milena Sacco	
Approvazione	Funzione: Responsabile Struttura	
	Nome: Carlotta Musto	

**ARPA Piemonte**

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

**Dipartimento territoriale Piemonte Nord Ovest - Struttura Semplice Attività di Produzione**

Via Pio VII n. 9 – 10135 Torino - Tel. 011-19680111

[dip.nordovest@arpa.piemonte.it](mailto:dip.nordovest@arpa.piemonte.it) - [dip.torino@pec.arpa.piemonte.it](mailto:dip.torino@pec.arpa.piemonte.it) - [www.arpa.piemonte.it](http://www.arpa.piemonte.it)

## COMPONENTE ATMOSFERA

### Elenco documenti esaminati

- SPA-GEN-RE-01\_Parte 1- Studio preliminare ambientale parte 1
- SPA-GEN-RE-02\_Parte 2 – Lo scenario di base
- SPA-GEN-RE-03\_Parte 3 – Le alternative e l’assetto futuro dell’intervento
- SPA-GEN-RE-04\_Parte 4 – Gli effetti della Cantierizzazione
- SPA-GEN-RE-05\_Parte 5- Gli effetti delle opere dell’esercizio e le ottimizzazioni
- SPA-ATM-PL 01 -Carta delle isoconcentrazioni relative agli inquinanti atmosferici stato attuale – sorgenti Aeronautiche
- SPA-ATM-PL-02 - Carta delle isoconcentrazioni relative agli inquinanti atmosferici stato attuale-sorgenti Complessive
- SPA-ATM-PL-03 - Carta delle isoconcentrazioni relative agli inquinanti atmosferici stato di progetto – sorgenti Aeronautiche
- SPA-ATM-PL-04 - Carta delle isoconcentrazioni relative agli inquinanti atmosferici stato di progetto – sorgenti complessive
- SPA-ATM-PL-05 - Carta delle isoconcentrazioni relative agli inquinanti atmosferici cantiere

### Premessa

Nei documenti esaminati vengono descritti gli interventi tecnici, edilizi, infrastrutturali e ingegneristici previsti per l’orizzonte temporale al 2032 presso l’Aeroporto di Torino “Sandro Pertini”. Tali interventi verranno sviluppati ottimizzando il patrimonio di infrastrutturale esistente e saranno finalizzati a razionalizzare ed efficientarne l’esercizio e la gestione sotto il profilo funzionale, energetico, ambientale dell’aeroporto. Nei documenti vengo anche analizzati i possibili impatti sulle varie componenti ambientali, prendendo in considerazione le azioni di mitigazione da mettere in atto per ridurre l’impatto sull’area territoriale circostante all’aeroporto.

### Osservazioni

In considerazione delle prescrizioni di cui alla Determinazione della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali Prot. DVA 2013 - 0021150, del 17 settembre 2013, emessa dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela dei Territorio e del Mare, e in continuità con i monitoraggi sulla qualità dell’aria effettuati in concomitanza all’attuazione del Master Plan 2009-2015, relativamente alla componente atmosfera si chiede di predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale Piano dovrà essere condiviso preventivamente con Arpa Piemonte e dovrà prevedere:

- il monitoraggio “ante operam” da effettuarsi prima dell’attuazione degli interventi previsti dal masterplan 2032 con la finalità di definire lo stato attuale della qualità dell’aria nei pressi dell’area aeroportuale,
- il monitoraggio per la fase di corso d’opera, da attuarsi durante le attività cantieristiche maggiormente impattanti per l’atmosfera
- il monitoraggio post operam per valutare gli eventuali impatti determinati dall’incremento del traffico, sia veicolare che aereo, previsto in seguito alla realizzazione degli interventi previsti nel Master Plan 2032.