

Codice A1809C

D.D. 19 febbraio 2026, n. 289

[IDEPICdS62025] Conferenza di Servizi in forma semplificata ed in modalità asincrona ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 38 D. Lgs. 36/2023 e ss.mm.ii. e dell'art. 14-bis L. n. 241/1990 e ss.mm.ii. per l'approvazione dello "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032" presso l'Aeroporto di Torino. Proponente: Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC). Espressione del parere regiona..



ATTO DD 289/A1800A/2026

DEL 19/02/2026

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

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

OGGETTO: [IDEPICdS62025] Conferenza di Servizi in forma semplificata ed in modalità asincrona ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 38 D. Lgs. 36/2023 e ss.mm.ii. e dell'art. 14-bis L. n. 241/1990 e ss.mm.ii. per l'approvazione dello "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032" presso l'Aeroporto di Torino. Proponente: Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC). Espressione del parere regionale

Premesso che:

- con nota prot. A1800A, n. 57244 del 23/12/2025 e successiva comunicazione di proroga prot. A1800A, n. 292 del 08/01/2026, l'ENAC ha indetto la Conferenza di Servizi in oggetto, per l'esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nel procedimento amministrativo relativo allo "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032" presso l'Aeroporto di Torino;

- con tale nota ENAC ha segnalato che l'oggetto della Conferenza di Servizi è l'acquisizione dei pareri, i nulla osta e le autorizzazioni necessarie ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative relativi allo "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032", presso l'aeroporto di Torino, all'interno del sedime aeroportuale senza necessità di acquisire aree esterne, ai sensi dell'art.38 del D. Lgs.36/2023 e ss.mm.ii, e ha comunicato le modalità di consultazione della documentazione oggetto della Conferenza;

- ai sensi dell'art.14-bis comma 2 lett. b) della Legge 7 agosto 1990, n.241 e ss.mm.ii., il termine perentorio entro il quale le Amministrazioni ed enti coinvolti possono richiedere integrazioni documentali o chiarimenti relativi a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso dell'amministrazione stessa o non direttamente acquisibili presso altre pubbliche amministrazioni è di 15 giorni dalla notifica, via pec, della nota di indizione e le Amministrazioni ed enti coinvolti nel termine perentorio comunque non superiore a 45 giorni, devono rendere le proprie determinazioni

relative alla decisione oggetto della conferenza, fermo restando l'obbligo di rispettare il termine finale di conclusione del procedimento.

Richiamato che:

- l'aeroporto di Torino Caselle è stato affidato in concessione alla SAGAT SpA con la Convenzione 8 ottobre 2015 Prot.105588/DG. In base all'art.12 della Convenzione, ENAC approva i Piani di Sviluppo Aeroportuali, Programma degli interventi, Piani regolatori, Progetti, realizzazione delle opere;

- il Piano di Sviluppo Aeroportuale o Master Plan, elaborato dal gestore aeroportuale, ha un riferimento temporale di 10-15 anni ed elenca una serie di interventi da realizzare per fasi. L'iter di approvazione del Master Plan prevede l'acquisizione del nulla osta in linea tecnica da parte di ENAC, la compatibilità ambientale e la conformità urbanistica;

- all'interno del Master Plan, i singoli interventi che devono essere ad esso compatibili, hanno la definizione progettuale riconducibile ai PFTE. Oggetto della presente procedura è: "Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2032" che costituisce non un Progetto di Fattibilità Tecnico Economica ma rappresenta la rivisitazione e aggiornamento di Master Plan precedenti, già approvati, comprensivi di interventi che non sono stati realizzati;

- SAGAT SpA con nota del 18/12/2025 Prot. ENAC n.18316 ha chiesto ad ENAC l'attivazione della procedura di approvazione dello strumento di pianificazione, ai sensi dell'art. 38 del D.Lgs 36/2023;

- il Primo Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Torino era stato approvato in linea tecnica da ENAC con nota n.20246/UPA del 17/01/2003 e su tale piano, si era svolta la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con l'emissione del Decreto DEC/DSA/2004/0877 VAS/VIA n.877 datata 11/10/2004;

- in ragione dell'andamento del traffico inferiore alle attese che è stato registrato dopo il 2006, SAGAT S.p.A., in data 14/12/2009, ha presentato la "Revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Torino" che estendeva al 2015 l'orizzonte temporale del precedente piano di sviluppo, ridimensionandone al contempo il volume degli interventi programmati;

- sul progetto di Revisione era stata attivata la "verifica di assoggettabilità" ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs.152/2006 che con Decreto direttoriale n.21150 del 17/09/2013 aveva stabilito la "non assoggettabilità a procedimento V.I.A." ed era stata altresì conclusa la procedura di conformità urbanistica, giusto provvedimento prot. n. 320 del 28/01/2015 emesso dal Provveditorato interregionale per le OOPP del Piemonte e della Valle d'Aosta ed ENAC con provvedimento prot. n. 0043083/ENAC/CIA del 22/04/2015, aveva definitivamente approvato e convalidato la proroga e revisione del piano;

- successivamente SAGAT SpA ha elaborato lo "Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2032" che costituisce l'adeguamento del Master Plan precedente, con estensione dell'orizzonte temporale al 2032 e si sviluppa all'interno del sedime aeroportuale, senza necessità di acquisire aree esterne;

- tale elaborato è stato approvato in linea tecnica da ENAC nel 2021 e, a seguito di varie integrazioni è stato presentato per l'acquisizione delle pronunce di compatibilità ambientale e conformità urbanistica. All'esito dell'iter procedurale e dell'esame istruttorio, ENAC con nota

0095894-P del 21/07/2023 ha approvato il progetto, ai sensi dell'art. 702 Codice della Navigazione.

Considerato che:

- lo strumento di pianificazione e ottimizzazione oggetto di approvazione è finalizzato ad aumentare sia l'efficienza operativa sia la flessibilità e la capacità dell'aeroporto per il soddisfacimento delle esigenze del passeggero, mantenendo i principi generali e le linee guida della precedente pianificazione, prevedendo tuttavia una riduzione delle volumetrie dedicate a nuovi fabbricati e di nuove superfici antropizzate;

- le opere consistono sostanzialmente in un minimale ampliamento del Terminal Passeggeri e nell'ottimizzazione degli spazi esistenti, nell'implementazione delle infrastrutture di volo, nella realizzazione di edifici sia lato airside sia lato landside, nell'incremento della dotazione di parcheggi ed in una serie di interventi sulle reti tecnologiche finalizzati alla riduzione dei fabbisogni e all'adeguamento alle normative vigenti. Di seguito un elenco sintetico degli interventi:

A – Infrastrutture di volo airside

A1 Adeguamento infrastrutture di volo

3.06 - Nuova RET

3.07 - Blast pad area

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 -Riqualificazione aree uffici

2.13 - Sopraelevazione palazzina uffici

C2 Altri edifici

2.17 - Nuovo fabbricato casse parcheggio / sotto centrale

2.19 - Nuovo fabbricato di supporto area taxi

2.20 - Nuovo edificio tecnico /parcheggi

D – Accessibilità aeroportuale

D1 Riqualifica della Viabilità

4.05 – Riqualifica curb e viabilità

D2 Riqualifica 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

- per il progetto “Aeroporto “Sandro Pertini” di Torino. Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2032” l'ENAC ha presentato, con nota ENAC-PROT-02/12/2024-0176593-P, l'istanza di Verifica di assoggettabilità a procedura di VIA ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

- nell'ambito di tale procedura la Regione Piemonte ha trasmesso al MASE la Determinazione Dirigenziale n.37/A1812B/2025 del 13/01/2025 di assunzione delle osservazioni e conclusioni istruttorie dell'Organo Tecnico Regionale e il “Contributo tecnico ARPA Piemonte”;

- il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) - Direzione Generale Valutazioni Ambientali, giusto decreto n. 511 dell'01/09/2025, ha stabilito che il progetto “Aeroporto “Sandro Pertini” di Torino. Strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2032”, non è da assoggettare alla procedura di VIA ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii, indicando tuttavia, nel relativo Parere n. 464 del 22 luglio 2025 allegato al citato decreto, alcune “condizioni ambientali” da rispettare.

Considerato altresì che:

- con nota del Direttore della Direzione A1800A - Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica della Regione Piemonte del 20/01/2026 Prot. A1800A, n. 2411, è stato richiesto alle strutture regionali di seguito indicate di formulare le proprie valutazioni in merito alla documentazione posta in istruttoria da ENAC, nell'ambito della conferenza di servizi in oggetto, ulteriori rispetto a quanto eventualmente già in precedenza segnalato in occasione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA sopra richiamata, che si ritengono da parte di ENAC già superati dalla procedura condotta e conclusa dal MASE:

- Direzione A1600A - Ambiente, energia e territorio

- Settori della Direzione A1800A - Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica - A1805B - Difesa del suolo, A1811B - Investimenti trasporti e infrastrutture, A1812B - Infrastrutture strategiche, A1813C - Tecnico regionale – Città metropolitana di Torino, A1819C - Geologico, A1823B Interventi regionali per la logistica, A1809C - Pianificazione trasporti e infrastrutture e programmazione del trasporto pubblico.

Dato atto che:

- a riscontro della richiesta di cui sopra sono pervenuti contributi da parte della Direzione A1600A - Ambiente, energia e territorio - Settori A1617A - Tecnico Piemonte Nord (Prot. A1800A - n. 3523 del 27/01/2026) e A1606C - Urbanistica Piemonte Occidentale (Prot. A1800A - n. 5382 del 05/02/2026) e della Direzione A1800A - OPERE PUBBLICHE, DIFESA DEL SUOLO, PROTEZIONE CIVILE, TRASPORTI E LOGISTICA - Settori A1812B - Infrastrutture strategiche (Prot. A1800A - n. 3376 del 26/01/2026), A1819C - Geologico (Prot. A1800A - n. 3664 del 27/01/2026) , A1811B - Investimenti Trasporti e Infrastrutture (Prot. A1800A - n. 4439 del

02/02/2026) e A1809C - Settore Pianificazione trasporti e infrastrutture e Programmazione del trasporto pubblico (Prot. A1800A - n. 8540 del 17/02/2026).

Considerato infine che:

- dalle risultanze istruttorie fornite dai sopraindicati Settori regionali non si rilevano elementi ostativi all'approvazione dello "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032" presso l'Aeroporto di Torino, ma vengono tuttavia formulate osservazioni ai contenuti della documentazione progettuale ed indicati elementi di attenzione per la fase attuativa che vengono più puntualmente riportati nel documento tecnico allegato al presente provvedimento;

- la documentazione progettuale posta in istruttoria da ENAC non ha implementato né menzionato le risultanze del Parere n. 464 del 22 luglio 2025 rilasciato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) - Direzione Generale Valutazioni Ambientali allegato al decreto n. 511 del 1 settembre 2025 contenente "condizioni ambientali" da rispettare che si ritiene pertanto opportuno richiamare nell'ambito delle considerazioni istruttorie regionali.

Tutto ciò premesso e considerato

Ritenuto quindi di procedere, ai fini dell'espressione del parere di competenza regionale nell'ambito della Conferenza di Servizi in oggetto, con l'assunzione delle valutazioni istruttorie, indicazioni, raccomandazioni e conclusioni contenute nell'Allegato A al presente provvedimento

IL DIRETTORE

Richiamati i seguenti riferimenti normativi:

- - l'art. 38 D. Lgs. 36/2023 e ss.mm.ii.;
- - l'art. 14-bis L. n. 241/1990 e ss.mm.ii.;
- - l'art. 17- bis, comma 15 bis della LR 56/77;
- - la Circolare del Presidente della Giunta Regionale 8/11/2016 n.4/AMB;

determina

- di assumere, ai fini dell'espressione del parere di competenza regionale nell'ambito della Conferenza di servizi indetta da ENAC per l'approvazione dello "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032" presso l'Aeroporto di Torino rif. IDEPICdS62025, le valutazioni istruttorie, indicazioni, raccomandazioni e conclusioni contenute nell'Allegato A al presente provvedimento che ne costituisce parte integrante e sostanziale;

- di trasmettere il presente provvedimento, quale espressione del parere di competenza regionale nell'ambito della Conferenza di Servizi in forma semplificata ed in modalità asincrona ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 38 D. Lgs. 36/2023 e ss.mm.ii. e dell'art. 14-bis L. n. 241/1990 e ss.mm.ii., alla Direzione Pianificazione Infrastrutture di ENAC ed a SAGAT.

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.

IL DIRETTORE (A1800A - OPERE PUBBLICHE, DIFESA DEL
SUOLO, PROTEZIONE CIVILE, TRASPORTI E LOGISTICA)
Firmato digitalmente da Bruno Ifrigerio

Allegato

ALLEGATO A

[IDEPICdS62025]

**Conferenza di servizi indetta da ENAC per l'approvazione dello "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032" presso l'Aeroporto di Torino -
valutazioni istruttorie, indicazioni, raccomandazioni e conclusioni**

In relazione alla documentazione progettuale resa disponibile da ENAC nell'ambito della procedura in argomento, sulla base dei contributi forniti dalle competenti strutture tecniche regionali, si evidenzia quanto segue.

A) Compatibilità urbanistica, coerenza con gli strumenti di pianificazione settoriale regionale vigenti, aree sottoposte a vincolo

Conformità Urbanistica

Ai sensi del comma 10 dell'art. 38 del D.Lgs 36/2023 *"La determinazione conclusiva della conferenza di servizi [...] approva il progetto e perfeziona ad ogni fine urbanistico ed edilizio l'intesa tra gli enti territoriali interessati anche ai fini delle localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensatrici. L'intesa tra gli interessati, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante agli strumenti urbanistici vigenti."*

Si segnala conseguentemente l'istituto della variante semplificata di cui all'art. 17 bis comma 15 bis della L.r. 56/77 e la correlata Circolare del Presidente della Giunta regionale 8 novembre 2016, n. 4/AMB (*"Indicazioni in merito alle varianti relative a procedimenti concernenti progetti la cui approvazione comporti variante per espressa previsione di legge, di cui al comma 15 bis dell'articolo 17 bis della legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56"*) la quale precisa che, nei casi in cui le varianti semplificate di cui all'art. 17 bis della L.r. 56/77 *"concorrano rispetto alle norme di disciplina del procedimento autorizzativo rientrando nell'ambito applicativo del comma 15 bis" ... "debba prevalere la norma speciale di disciplina del procedimento della particolare categoria di opera sottoposta ad approvazione e pertanto che il procedimento possa essere inquadrato all'interno del comma 15 bis e condotto alla luce delle indicazioni della presente circolare, in ossequio ad un generale principio di economia procedimentale e di concentrazione delle valutazioni istruttorie all'interno di un medesimo procedimento"*.

Ne risulta quindi che l'articolo 17 bis, comma 15 bis, della L.R. 56/77, pur previgente all'efficacia del citato articolo 38 del D.Lgs.36/2023, è perfettamente coordinato alla ratio semplificatoria di quest'ultimo e pertanto immediatamente applicabile.

Ne discende dunque che, anche nel caso di applicazione dell'art. 38 del D.Lgs 36/2023 e per quanto attiene le competenze in materia urbanistica, "legittimato al pronunciamento in conferenza è il solo Comune, essendo le fattispecie di varianti di cui al comma 15 bis, implicite nell'autorizzazione da rilasciare al soggetto proponente" e non occorre "convocare la Regione nei procedimenti ricadenti nell'ambito applicativo di cui al comma 15 bis".

Si segnala inoltre che nell'ambito dei procedimenti di formazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale (PSA), le cui approvazioni, ai sensi dell'art. 1 comma 6 del DL 251/95 (convertito in L. 351/95), *"comprendono la verifica di compatibilità urbanistica e comportano dichiarazione di 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.**

Aree sottoposte a vincolo

Rispetto ai **contenuti del Piano Paesaggistico Regionale (PPR)** e 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 evidenzia la 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), risulta totalmente esterna alle aree di progetto previste dal medesimo PSA 2032; per tale ragione si ritiene, qualora confermata tale circostanza, non necessaria l'attivazione della procedura per il conseguimento dell'autorizzazione paesaggistica secondo quanto previsto dall'art. 146 del citato decreto.

Dalle verifiche effettuate mediante la consultazione dei documenti relativi al **vincolo per scopi idrogeologici di cui al R.D. 3267/1923**, le superfici interessate dallo "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032" presso l'Aeroporto di Torino non ricadono in aree sottoposte a tale vincolo. Non sembra pertanto prevista l'applicazione delle disposizioni di cui alla l.r. 45/1989 - *"Nuove norme per gli interventi da eseguire in terreni sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici"*.

Coerenza con gli strumenti di pianificazione settoriale

Si rileva la **coerenza con lo strumento di pianificazione settoriale Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) approvato con D.C:R. n. 256-2458 del 16 gennaio 2018**, 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. Tuttavia, nell'ambito della procedura in essere viene proposta la documentazione dello "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032" nella versione del giugno 2023, già approvata da ENAC e sottoposta alla sopra richiamata procedura di Assoggettabilità a VIA. Tale versione fa riferimento al solo PRMT, peraltro erroneamente indicato come "Programma" e non già come "Piano" 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 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 le Azioni 15 e 27).

Si segnala inoltre che l'area aeroportuale, punto strategico nell'ambito dell'accessibilità ciclistica e della mobilità integrata, è interessata dai seguenti percorsi ciclabili regionali inseriti nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) approvato con D.G.R. n. 35 -6638 del 21.03.2023:

- R23 ciclovia Ve.La (Venaria – Lanzo) rete turistica;
- L4 Sistema Ciclabile Metropolitano, Asse Torino – Venaria – Aeroporto – ciclovie per la mobilità sistemica.

B) Accessibilità e assetto trasportistico - infrastrutturale

Relativamente all'**infrastruttura stradale**, dall'esame della documentazione progettuale e dagli approfondimenti condotti, si segnala che l'area di intervento non ha interferenze con infrastrutture stradali interessate da investimenti regionali.

Ad ogni buon conto si richiamano le disposizioni impartite dall'art. 16 del Codice della strada D.lgs. n.285 del 30/4/1992 s.m.i., e suo Regolamento, circa le fasce di rispetto per le costruzioni negli svincoli stradali.

Per quanto riguarda l'accessibilità allo scalo aeroportuale sotto il profilo dell'**infrastruttura ferroviaria**, la documentazione oggetto di istruttoria, datata 2023, nella parte relativa allo stato di fatto non risulta aggiornata alla già avvenuta riapertura del collegamento ferroviario con Torino.

Infatti il ripristino del servizio ferroviario sulla Torino-Ceres è avvenuta a gennaio 2024 unitamente alla 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 consente 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 di 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:

- aggiornare le valutazioni (in particolare quelle relative alla “Ripartizione modale Fasi 1 e 2”) tenendo conto dei collegamenti ferroviari esistenti piuttosto che dell'analisi dei dati previsionali e quindi eventualmente adeguare conseguentemente le valutazioni relative alle tematiche riguardanti i parcheggi e viabilità e le ipotesi di ripartizione modale basate su configurazioni e dati non attuali
- considerare l'opportunità che il Master Plan preveda anche iniziative di miglioramento sotto tutti i profili dell'informazione all'utenza relativamente all'esistenza di un nuovo sistema di collegamento ferroviario diretto con il centro città e con le zone patrimonio UNESCO, oltre a monitorare l'andamento del traffico passeggeri legato a queste nuove opportunità.

Inoltre nella Relazione Generale del Master Plan, nell'ambito della sezione relativa alle infrastrutture di accesso, si riscontra **l'assenza di analisi specifiche sulla mobilità ciclabile e sulle potenzialità intermodali** con la città di Torino. Risulterebbe utile considerare di integrare nel piano una valutazione dei percorsi e dei servizi dedicati, al fine di garantire un'offerta di trasporto più diversificata.

Per quanto concerne la pianificazione dei parcheggi e della viabilità, emerge la necessità di definire una stima della ripartizione modale (modal split) per gli scenari futuri. Attualmente, la mancanza di proiezioni di traffico che includano la componente ciclistica limita la capacità di valutare l'effettivo impatto del sistema di sosta nel lungo periodo.

Si suggerisce di approfondire la domanda di mobilità attiva non solo per l'utenza passeggeri, ma anche per il personale aeroportuale, considerando la vicinanza del sedime con i centri abitati limitrofi.

Relativamente alle ciclostazioni si segnala che la Regione Piemonte ha approvato con D.G.R. n. 16-6611 del 16.03.2018 il documento “Ciclopiste di interscambio con il trasporto pubblico – linee guida per la realizzazione”, redatto da Regione Piemonte, Agenzia della Mobilità Piemontese e FIAB, che costituisce uno strumento di supporto tecnico nella realizzazione e nel mantenimento dei ciclopiste di interscambio, oltre quanto contenuto al “punto 9. sosta” delle linee guida.

C) Raccomandazioni ed elementi di attenzione per la fase attuativa

In considerazione del fatto che nella documentazione relativa allo “Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032” presso l'Aeroporto di Torino oggetto di approvazione non ne viene fatto cenno, si ritiene opportuno **evidenziare la necessità che venga dato seguito alle indicazioni contenute nel Parere allegato al decreto n. 511 dell'01.09.2025 del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) - Direzione Generale Valutazioni Ambientali di conclusione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, che, pur prevedendone l'esclusione, ha definito precise condizioni ambientali da rispettare, secondo le modalità e i termini ivi previsti.**

Oltre a quanto già indicato nel citato provvedimento del MASE che ha tenuto conto di indicazioni fornite nell'ambito della procedura di Verifica di assoggettabilità da parte della Regione Piemonte, si richiamano di seguito alcuni elementi di attenzione per le fasi attuative del Master Plan.

Con riferimento alle opere, preso atto che nella Relazione generale viene precisato che per i singoli interventi previsti verranno redatti di volta in volta i progetti e sottoposti ad autorizzazione, secondo quanto disposto dalla vigente normativa di riferimento, si rammenta che:

- **nel caso** che, in fase realizzativa, gli interventi previsti dallo strumento di pianificazione dovessero determinare **interferenze con superfici boscate superiori a 1000 mq**, il soggetto attuatore dovrà provvedere agli **adempimenti conseguenti alla trasformazione del bosco previsti dall'art. 19 della l.r. 4/2009**, secondo le modalità definite dalla D.G.R. n. 4-2018 del 26/03/2021
- **tutti gli interventi attuativi del Master Plan ricadenti nella fascia di rispetto ferroviaria della linea Torino-Ceres (pari a 30 metri dalla più vicina rotaia) sono soggetti ad autorizzazione**

anche ai sensi del DPR n. 753/80. La loro realizzazione è vincolata alla preventiva autorizzazione da parte del gestore dell'infrastruttura, attualmente Rete Ferroviaria Italiana, e della Regione Piemonte, Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica - Settore Investimenti, Trasporti e Infrastrutture.

D) Conclusioni

Sulla base dell'istruttoria tecnica condotta e dei conseguenti contributi forniti dalle diverse strutture regionali competenti, **da parte della Regione Piemonte non sono stati rilevati elementi ostativi all'approvazione dello "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2032" presso l'Aeroporto di Torino** oggetto della Conferenza di servizi indetta da ENAC.

Si ritiene tuttavia che, in fase attuativa delle previsioni del Master Plan, debbano essere tenute in debita considerazione da parte del Gestore Aeroportuale le osservazioni contenute nei punti **A** e **B** e le raccomandazioni di cui al punto **C** del presente documento.