



Delegazioni regionali Piemonte

Studio di fattibilità collocazione Reparto Volo VV.F del Piemonte

PREMESSA:

Le scriventi OO.SS regionali Piemonte (denominate da qui in poi sinteticamente OO.SS.), in data 01 Ottobre 2020, hanno ricevuto, come da accordi con il Direttore Regionale Vigili del Fuoco del Piemonte, Dott. Ing. Antonio LA MALFA, lo studio inerente la possibile dislocazione del Reparto Volo VV.F. Piemonte, redatto dall'Ing. Ciro BOLOGNESE, dal P.A.D.C.S. Maurizio DANIELE e dal P.A.D.C.S. Mario BRESCHI (di seguito gruppo di lavoro) con la richiesta di esprimerne le dovute considerazioni sul trasferimento del reparto volo.

Le OO.SS. scriventi in primo luogo ci tengono a far presente che nella nota DCEMER prot. n. 22567 del 5 Luglio 2019 (in allegato), veniva chiaramente indicato di approfondire, con particolare attenzione, lo studio di fattibilità della realizzazione della nuova sede del Reparto Volo VV.F. c/o l'Aeroporto di Torino Aeritalia, questo dopo aver vagliato attentamente le tre ipotesi da un precedente gruppo di lavoro a cura dell'ex Direttore Regionale Piemonte Dott. Ing. Cosimo PULITO, a Voi inviate con nota DIR-PIE 2816 del 20/02/2019 (che si Allega).

Nella nota dell'allora Direttore Regionale Ing. Cosimo Pulito, lo stesso caldeggiava infatti, dopo una attenta analisi, la proposta di trasferimento della sede:

“E' pertanto proposta, alternativamente alla prima soluzione, una ipotesi di trasferimento più radicale del Reparto Volo (ipotesi C), da collocare presso l'Aeroporto Aeritalia di Torino (sito aeroportuale con ente Enav di controllo del traffico aereo), su un terreno di circa 18.500 mq da acquisire a titolo oneroso dalla società Torino Nuova Economia che ha stimato in un impegno economico di circa 600.000 Euro e sul quale realizzare una moderna struttura in grado di accogliere un nuovo Reparto Volo con il personale elicotterista e di altre specializzazioni da elitransportare (SAF, SUB, cinofili, DOS, SAPR, USAR). Il sito risulterebbe strategico in quanto limitrofo e baricentrico rispetto alla Direzione Regionale e al Comando di Torino, in uno spazio aereo controllato ma non interessato dagli intensi movimenti propri dell'aeroporto di Torino Caselle ed in posizione geografica vantaggiosa nei periodi invernali, per le minori limitazioni procurate da bassa visibilità a causa delle nebbie serali e mattutine ”.

Le OO.SS., dopo aver attentamente vagliato quanto esposto nell'ultima relazione prodotta a firma Ing. Ciro Bolognese, intendono portare un contributo al progetto evidenziando in premessa che il gruppo di lavoro non ha di fatto dato seguito a quanto richiesto dall'attuale Direttore Regionale Dott. Ing. Antonio LA MALFA con nota DIR-PIE 24482 del 24/12/2019 – Verbale riunione con le OO.SS. (in allegato) nella quale ci si era orientati tutti, in maniera concorde, a puntare prioritariamente sulla fattibilità del progetto di trasferimento presso l'aeroporto di Torino Aeritalia di Corso Marche.

Ci si domanda invece come mai il gruppo di lavoro abbia ripercorso nuovamente altre ipotesi già vagliate ed escluse con, a nostro avviso, un ulteriore dispendio di tempo ed energie (è passato da allora un anno).



Delegazioni regionali Piemonte

Ad ogni buon conto, In merito alla relazione menzionata, le OO.SS. intendono segnalare **alcune anomalie** che esplicitiamo qui di seguito.

IL SITO

Visto e considerato quanto emerso dall'incontro del 22 Gennaio 2020, presso gli uffici del Politecnico di Torino, con i rappresentanti della partecipata pubblica TNE, l'AD Dott. Bernardino Chiaia ed il Responsabile Tecnico Dott. Francesco TERRANOVA, alla presenza dei rappresentanti delle OO.SS. del Responsabile Reparto Volo P.A.D.C.S. Maurizio DANIELE quale rappresentante di questa Amministrazione, ovvero sull'uso di destinazione del terreno in questione nell'aeroporto Aeritalia di Corso Marche, con la conferma da parte del Responsabile Tecnico circa la possibilità di costruire edifici adibiti a servizi funzionali esclusivamente alle attività aeroportuali, ci permettiamo di suggerire un contatto diretto con TNE e con il sindaco di Collegno, cosa che al momento non ci risulta ancora essere stata fatta, al fine di valutare meglio le potenzialità del lotto di possibile interesse, da questa commissione.

L'amministratore delegato della TNE in uno specifico incontro svolto con le OO.SS., ci ha proposto la disponibilità all'acquisizione di due differenti lotti di terreno con diverse metrature, acquistabili entrambi o singolarmente dal momento che tutto l'aeroporto è in vendita.

Nella relazione infatti, nel descrivere il sito l'aeroporto viene indicato addirittura come semplice "campo volo"

In realtà sarebbe più fedele dire che: L'**Aeroporto di Torino-Aeritalia**, ([ICAO: LIMA](#)) "[Edoardo Agnelli](#)".

È un aeroporto turistico internazionale in ambito Schengen di categoria 2 [ICAO](#) gestito per incarico di [ENAC](#) dall'[Aero Club Torino](#), al suo interno ci sono i seguenti servizi:

- Torre di controllo ENAV (aeroporto inserito nel Ctr di Torino, è una atz/rmz -radio monitoring zone- per accederci è obbligatorio il contatto radio dove ogni pilota che vi accede e vi opera deve comunicare le proprie intenzioni. In essa viene fornito il servizio afis dall'Enav che comprende: info sulla pista in uso, altri traffici, condimeteo ecc ecc.), qual ora non bastasse si informa che i velivoli a quota 150 piedi risultano visibili al Radar della Torre dell'aeroporto Sandro Pertini. Riteniamo che maggiore sicurezza non si possa chiedere con tutti i vantaggi operativi di non essere dentro una ATZ
- Dispone di due piste di atterraggio: una in asfalto (10L/28R) di 1 074 x 30 metri e una in erba (10R/28L) di 700x30 metri, riservata al movimento alianti;
- Dispone inoltre di una pista di atterraggio per elicotteri illuminata, e quindi con possibilità di operare anche di notte munita di un sistema di avvicinamento [A-PAPI](#), oggi principalmente utilizzata dal servizio di [elisoccorso](#);
- Inoltre all'interno vi troviamo un Servizio H24 antincendio cat. 2 ICAO;
- servizio sanitario (in aggiunta servizio 118 di base elisoccorso);
- servizio security garantito da ditta privata armata;
- servizio spazzaneve e spazzolatrici;



Delegazioni regionali Piemonte

- luci perimetrali piazzola notturna A-PAPI 06°;
- procedure di decollo ed atterraggio dedicate ad attività IFR con procedure schedulate.
- attività turistica e scuola ([volo a vela](#) e a motore);

Questi servizi sono sul sedime aeroportuale Aeritalia e non adiacenti come erroneamente indicato nella relazione.

I servizi sopra elencati sono reperibili sui moduli AIP rilasciati dell'ente ENAV.

L'Aeroporto Aeritalia è in servizio dal 1916 e dagli anni 80 è in vigore la convenzione per l'Elisoccorso con una base fissa in loco. L'accordo che viene indicato nella relazione come in scadenza in realtà è stato rinnovato come negli ultimi decenni. Oltretutto è bene notare che i servizi a "scadenza" citati nella relazione sono le consuete modalità di gestione che da oltre 60 anni vengono gestiti dalla Regione Piemonte. Non riteniamo di particolare interesse dell'Amministrazione entrare nel merito delle modalità con cui enti di altre amministrazioni e società partecipate gestiscano i loro contratti.

CRITERI DI VALUTAZIONE

Nella relazione troviamo 5 criteri di valutazione suggeriti ed analizzati:

- **Sicurezza delle operazioni di volo e security dell'area**

Uno dei problemi fondamentale per la sicurezza che affligge l'attuale sede del R.V. è quello della sicurezza per i lavoratori in tutte le operazioni di decollo e atterraggio che attualmente si svolgono in un'area circondata da recinzione alta circa 4 mt.

Il decollo e l'atterraggio infatti ricadono nelle fasi più delicate dell'attività di volo e la situazione migliore è proprio quella di poter usufruire di una pista di rullaggio cosa possibile solo dentro ad un aeroporto.

E' nostra premura voler far rilevare al gruppo di lavoro che i nuovi elicotteri AW 139 del C.N.VV.F sono dotati della tecnologia PBN (Performance Based Navigation) che grazie a sistemi di geolocalizzazione satellitare permetteranno agli stessi di atterrare e decollare anche di notte e in condizioni di bassa visibilità non necessitando di alcuna radioassistenza come del resto da anni viene svolto dal servizio di Elisoccorso 118.

Quanto detto è per sottolineare che la necessità di avere radioassistenze (vor, ils, adf ecc. ecc.) oramai è concetto vecchio ed obsoleto che comunque non porterebbero in alcun modo vantaggi operativi alla nuova sede.

Inoltre tra i punti di forza della security di caselle si fa riferimento nella relazione al fatto che la contiguità diretta e la comunicazione con il sedime aeroportuale, assicurerebbe la sorveglianza 24/7".

Ci permettiamo di far notare che non è possibile mettere nel computo di valutazione della security nell'attuale sito di Caselle in quanto la vigilanza aeroportuale non può effettuare il servizio oltre il varco doganale. Infatti un varco doganale rappresenterebbe il vero confine tra l'area sterile dell'aeroporto e la zona non protetta, che in questo caso sarebbe il R.V ed è proprio per tale motivo



Delegazioni regionali Piemonte

che il varco doganale imporrà l'esigenza di essere presidiato h 24/7 da addetti della sicurezza con importanti costi aggiuntivi di gestione a carico dell'Amministrazione

Nutriamo fortissimi e concreti dubbi sulla reale possibilità di poter usufruire dei servizi aeroportuali a meno che il futuro R.V. non venga inglobato all'interno dell'area aeroportuale con conseguente necessità di aggiornamento della certificazione della stessa con probabili costi a carico di questa Amministrazione.

Al contrario il sito di Corso Marche Collegno essendo un aeroporto turistico internazionale in ambito Schengen di categoria 2 ICAO gestito per incarico di ENAC dall'Aero Club Torino gode dei seguenti servizi:

- servizio torre di controllo Enav
- servizio sanitario
- servizio Security fornito da azienda privata
- servizio antincendio h 24
- servizio volo notturno
- servizio Meteo Briefing
- anemometri sentiero pista
- radio assistenza alla navigazione e all'atterraggio VDF
- procedure volo VFR notturno con piazzola A-PAPI
- procedure per atterraggio/decollo IFR (con procedure dedicate) in VFR e VFR speciale

inoltre è presente un servizio di sorveglianza tramite la società di telecontrol in remoto tramite 14 telecamere e passaggi notturni di un autopattuglia su tutto il perimetro aeroportuale

Infine non è chiaro come Caselle, pur non avendo di fatto la possibilità di usufruire di alcun servizio aeroportuale (antincendio, sicurezza, 1° soccorso sanitario, sistemi di navigazione), tale soluzione sia stata valutata come miglior 2° ipotesi di realizzazione nella tabella riassuntiva.

- **Possibilità di future espansioni**

In merito all'estensione di circa 50.000 mq complessive del lotto come riportato nella relazione, ed in considerazione che tale superficie risulterebbe eccessiva per le finalità attese al Reparto Volo

La necessità del progetto è di 10.000/12.000 mq di terreno. Tenuto conto che i R.V. del C.N.VV.F più grandi occupano una superficie di 9.000 mq e 12.000 mq totale.

In ogni caso, qualora fosse fondamentale indicare l'espansione è da sottolineare che la partecipata pubblica TNE si è sempre resa disponibile alla vendita di un secondo lotto a sud del campo volo che ne permetterebbe una futura espansione, probabilmente anche in un secondo momento.

- **Collegamenti**

Per quanto concerne l'aspetto Collegamenti si fa notare che non sussistono mezzi pubblici che diano la possibilità al personale di raggiungere la sede di servizio di Caselle se non percorrendo



Delegazioni regionali Piemonte

dalla stazione FS di Caselle Aeroporto o San Maurizio Canavese tratti non pedonalizzati con percorrenza media (a piedi) di 24 min. (1,9 km) / 31 min. (2,5 km) come da documento (in allegato n. 7) senza possibilità di mezzi pubblici nella tratta finale.

Al contrario è stata giustamente sottolineata nella relazione la perfetta collocazione dell'Aeroporto Aeritalia prossima a metro autobus poco distante dalla centrale e dalla direzione.

- **Costo dell'area**

Nel costo stimato di 48€ /mq per il sito di Corso Marche andrebbe considerato che per una equa comparazione va valutata la quotazione reale di mercato tramite perizia o la possibilità di un eventuale esproprio così come indicato per gli altri siti presi in esame.

Le OO.SS. apprendono la proposta di permesso, subordinata a parere Enac e a nostro avviso anche Sagat, per la eventuale creazione un varco doganale (già presente nell'attuale sede del R.V. - per il suo impiego occorre preventivamente richiedere per iscritto la presenza di Security Aeroportuale e Guardia di Finanza/Polizia aeroportuale) che colleghi la Taxy-Way alla futura sede del R.V. qualora, lo stesso, fosse ubicato adiacente il perimetro aeroportuale. Tutto questo avrebbe un notevole impatto sulla quantificazione dei costi e sulla operatività.

Ci stupisce come sia stato possibile rapportare i costi di acquisizione del terreno di Caselle basandosi esclusivamente sul costo indicativo al mq. del terreno e attribuirne anche punteggio di valutazione pur non menzionando tutti gli oneri di urbanizzazione e costi di ricollocazione della Strada Vecchia di Malanghero oltre a quelli di realizzazione di un eventuale comunicazione con sedime aeroportuale più, i costi di gestione servizi, recinzione e piazzola certificata di decollo/atterraggio che però non vengono quantificati.

Occorrerebbe un adeguato computo costi estimativo cosa che a dire il vero non compare nella relazione

Oltretutto l'eventuale realizzazione del R.V. nell'area indicata per il terreno adiacente all'attuale Reparto Volo, risulterebbe in corrispondenza del punto in cui gli aeromobili sviluppano la massima potenza per il decollo e la frenata dopo l'atterraggio, subendo pertanto la fase più rumorosa e soprattutto la più delicata della manovra di decollo, motivi per cui l'area attualmente non ci risulta inserita nel Masterplan di sviluppo aeroportuale della Società SAGAT.

Si segnala che il valore indicato a mq. dal gruppo di lavoro meriterebbe un maggiore approfondimento in quanto nella precedente relazione del Dott. Ing Cosimo PULITO, Prot. DIR-PIE 2816 del 20/02/2019 (in allegato), era stata individuata la medesima area per una superficie complessiva di circa 18.500 mq al prezzo di vendita di circa 600.000 euro, corrispondente ad un prezzo unitario di circa 32 euro/mq diversamente ai 48 euro/mq riportati nella relazione dal gruppo di lavoro.

Trova ulteriore riscontro di quanto sopra, la riunione svolta precedentemente con la partecipata pubblica TNE da parte dell'amministrazione locale dove si rappresentava un valore indicativo di 450.000 / 500.000 euro per un lotto di terreno di circa 15.000 mq. come richiesto dal Responsabile del Reparto Volo P.A.D.C.S. Maurizio DANIELE; evidenziamo che appare totalmente fuorviante l'aver indicato che l'area da acquisire da TNE è di circa 30.000 mq quando sarebbe adeguata un'area di 10.000 mq, per il fine atteso.



Delegazioni regionali Piemonte

Come dichiarato dalla società TNE, la stessa aveva già presentato un'offerta scritta alla Dir. Regionale Piemonte dopo l'incontro avvenuto con l'Ing. Cosimo PULITO, proposta mai presa al vaglio dal gruppo di lavoro.

Ad avviso delle OO.SS. scriventi, però, oltre i cinque criteri presi in esame, andrebbero presi in analisi ulteriori fattori dirimenti per propendere verso la soluzione più consona:

- **costi accessori**

Altro aspetto da analizzare è quanto indicato dal gruppo di lavoro inerente gli indubbi vantaggi di poter utilizzare i sistemi di antincendio e security aeroportuale oltre che i sistemi di controllo strumentale ILS.

Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto si segnala che l'attività ILS costituirebbe un'esigua percentuale dell'attività della flotta Aerea del C.N.VV.F., solitamente limitata alla sola attività addestrativa, che si può svolgere in aeroporti abilitati anche non di sede di reparto volo.

Mentre riguardo ai servizi antincendio e security le OO.SS. nutrono concreti dubbi sulla reale possibilità di poter usufruire dei servizi aeroportuali a meno che il futuro R.V. non venga inglobato all'interno dell'area aeroportuale con conseguente necessità di aggiornamento della certificazione della stessa con possibili costi a carico di questa Amministrazione.

Le OO.SS. si chiedono inoltre in quale modo il gruppo di lavoro abbia pensato di gestire un varco doganale e con quale logica siano arrivati a dichiarare che il R.V. in tale configurazione possa usufruire della sicurezza aeroportuale. In tal senso è doveroso sottolineare che un varco doganale rappresenterebbe il vero confine tra l'area sterile dell'aeroporto e la zona non protetta, che in questo caso sarebbe il R.V ed è proprio per tale motivo che il varco doganale imporrà l'esigenza di essere presidiato h24/7 da addetti della sicurezza con importanti costi aggiuntivi di gestione a carico dell'Amministrazione.

Inoltre va considerato il costo della costruzione e della certificazione della piazzola di atterraggio che a norma vigente lievitano i costi di alcune centinaia di migliaia di euro.

Si precisa che una piazzola certificata va considerata come luogo di lavoro a tutela degli operatori che utilizzano l'aeromobile pertanto deve rispondere a precise normative.

- **fattibilità del progetto e tempi di esecuzione**

Riteniamo questo un aspetto dirimente in quanto con la soluzione di caselle tra espropri, cambio di destinazione d'uso, bando pubblico di acquisizione, progettazione ed esecuzione, urbanizzazione, costruzione della piazzola, certificazioni, varco doganale, vigilanza e security e quant'altro obbliga il sito individuato a realizzare, porterebbe i tempi per vedere ultimata l'opera ad una stima decennale.

Al contrario il sito di Corso Marche Collegno potrebbe realisticamente vedere la luce nel giro di un paio di anni.

- **disponibilità di perizie e documentazione del sito analizzato**



Delegazioni regionali Piemonte

A seguito di interessamento dell'Aeroclub di corso Marche, attraverso contatti presi, sono state già realizzate delle perizie sia sul valore dell'area interessata che sulla conformazione idrogeologica

- **Computo estimativo delle spese da affrontare**

Le OO.SS. lamentano la totale mancanza di un computo estimativo delle spese da affrontare, preliminari di qualunque progetto edilizio riferite al sito di Caselle.

Sottolineiamo invece come nella relazione di Pulito già citata sia stato preso in analisi anche questo aspetto.

- **Fattori di Inquinamento ambientale acustico ed da radiazioni non ionizzanti**

Va tenuto in considerazione che nel sito presso l'aeroporto di Caselle vi sono fattori di inquinamento acustico, del particolato derivante dall'aviojet (carburante degli aeromobili) e delle onde radiative non ionizzanti rilasciate dall'apparato Vor.

Oltretutto la zona in questione ricade nella zona "cuscinetto" inerente la zonizzazione acustica redatta dall'Arpa Piemonte (di facile reperimento sul portate ARPA Piemonte) a cui l'azienda Sagat è tenuta a rispettare i valori di emissione. Ci chiediamo se anche questo aspetto sia stato valutato e preso in esame visto che adiacente all'ipotetica nuova collocazione del R.V sussistono abitazioni civili.

- **Rischio Idrogeologico e depressioni del terreno**

Da un'attenta analisi delle caratteristiche geomorfologiche dell'area indicata, le OO.SS. vogliono portare a Vostra conoscenza un fattore non di poco conto, probabilmente sfuggito alla valutazione del gruppo di lavoro in quanto non menzionato, relativo all'attiguità del Rio Gora del Malanghero che delimita esattamente l'intero perimetro a ovest del terreno in questione. Fattore di conoscenza comune al personale del R.V. sono i frequenti allagamenti causati dallo straripamento dello stesso nel terreno in oggetto. Dati che possono essere reperiti nelle relazioni tecniche della Regione Piemonte e dal Comune di San Maurizio Canavese, identificano in questi torrenti a filo piano di campagna, pericoli di allagamento dovuti a restrizioni, ponticelli, manutenzione ecc.ecc.

Si riporta l'estratto della relazione riguardante le caratteristiche geomorfologiche ed idrogeologiche del territorio - Legge Regionale Piemonte 05/12/77 n. 56 ed successive modifiche ed integrazioni.



Delegazioni regionali Piemonte



- Tav- 3 dissesti idrologici Comune San Maurizio Canavese.

• **Aspetto operativo**

Altro aspetto operativo fondamentale da non sottovalutare per sfruttare al meglio le potenzialità della nuova linea di aeromobili A139 è la necessità di garantire la presenza di una pista per decollo/atterraggio in asfalto.

Tali elicotteri bi-turbina sono stati dotati di carrelli di atterraggio con ruote che ne permettono il rullaggio, decollo e atterraggio, lungo raccordi e piste asfaltate.

La soluzione del Reparto Volo presso Caselle con varco doganale non garantirebbe né l'aspetto funzionale operativo tanto meno l'aspetto di sicurezza se non si ipotizzasse l'apertura del varco doganale ogni qual volta l'elicottero debba effettuare decolli e atterraggi. Pensare di decollare o atterrare come tutt'ora avviene in un'area quotidianamente congestionata oppure aprire il varco solo durante le operazioni in contesti di scarsa visibilità, non garantirebbe la sicurezza dovuta alle operazioni di volo.

Nel contesto aeroportuale Aeritalia di Collegno questo fattore sarebbe nullo essendo il Reparto Volo collocato lungo l'asse della pista.

Caratteristica non riportata dal gruppo di lavoro ma che si ritiene di importanza strategica per il soccorso è certamente la distanza che separerebbe il futuro Reparto Volo dal Comando Provinciale di Torino (in cui stanziano i soccorsi speciali del C.N.VV.F.) e la Dir. Regionale Piemonte per l'aspetto burocratico.

E' necessario considerare tutto ciò che è inerente l'operatività di un R.V., dal supporto operativo delle sq. specialistiche del C.N.VV.F, alle condizioni meteo annuali che influenzano l'operatività del R.V stesso.

E' prassi comune che ogni qual volta ci sia la necessità di imbarcare squadre specialistiche del C.N.VV.F l'elicottero si alzi in volo dall'attuale sede e atterri nel campo sportivo del comando (con tutti i problemi di area congestionata che ne conseguono) per imbarcare personale/materiale con conseguente perdita di tempo e riprendere in un secondo momento la missione di soccorso!



Delegazioni regionali Piemonte

Una collocazione C/O il sedime aeroportuale di Aeritalia azzererebbe i tempi di soccorso ogni qual volta ci siano necessità operative come quelle sopra riportate.

Nulla risulta essere stato riportato nella relazione in merito alla possibilità, nell'aeroporto di Aeritalia, di movimentazione delle linee S-64 e Canadair CL-415 durante le campagne AIB e della possibilità che questa sede offrirebbe in termini di sviluppo quale sede per le altre specializzazioni del Corpo che operano anche con l'elicottero e/o come ulteriore sviluppo dell'esistente polo di Protezione Civile.

- **Aspetti atmosferici**

E' doveroso segnalare che intorno all'attuale sede (attigua all'aeroporto Sandro Pertini) si verificano nelle stagioni autunnali/invernali ripetuti e frequenti fenomeni di nebbia a bassa quota che causano parecchie giornate di inoperatività, al contrario quella all'interno del sedime aeroportuale di Torino Aeritalia vanta un' ottima posizione notoriamente interessata da una maggiore ventilazione naturale essendo all'imbocco della Val Susa, che sfavorisce la formazioni delle nebbie invernali a beneficio delle operazioni di volo degli aeromobili. Non a caso da circa 40 anni nell'aeroporto Aeritalia è dislocato il servizio di eliambulanza regionale 118 e dal Novembre 2014 lo stesso svolge missioni in VFR N (volo a vista notturno) e attività di volo in BNP. Non è mai accaduto che lo stesso si sia dovuto dislocare c/o l'aeroporto Sandro Pertini causa condizioni meteo avverse: tale attività supera le 1000 missioni annue mentre quella del R.V. Piemonte si attesta sotto le 150 missioni.

Conclusioni

Esaminando la tabella riepilogativa della relazione appare evidente che la valutazione del costo abbia un forte impatto sull'attribuzione del punteggio ottenuto.

Alla luce di tutte le considerazioni sopra esposte, le OO.SS. si chiedono come sia stato possibile rapportare i costi di acquisizione del terreno basandosi esclusivamente sul costo indicativo al m/q del terreno e attribuirne anche punteggio di valutazione pur non tenendo conto di tutti gli oneri di urbanizzazione e i costi di ricollocazione della Strada Vecchia di Malanghero oltre a quelli di realizzazione di un eventuale comunicazione con sedime aeroportuale più, aggiungono le scriventi, i costi di gestione servizi, recinzione e piazzola certificata di decollo/atterraggio PAPI etc. etc..

Elemento non riportatato dal gruppo di lavoro ma che si ritiene di importanza strategica per il soccorso è certamente la distanza che separerebbe il futuro Reparto Volo dal Comando provinciale di Torino (in cui stanziano i soccorsi speciali del C.N.VV.F.) e la Dir. Regionale Piemonte.

Il tema dei collegamenti analizzato dal gruppo di lavoro si è focalizzato esclusivamente sulle tempistiche necessarie per raggiungere la futura sede dal Comando Provinciale di Torino nei cambi turno ma le OO.SS. ritengono siano anche da prendere in considerazione le tempistiche che impiegherebbero i mezzi di soccorso nel raggiungere la futura sede.

Se per questa Amministrazione fosse di primaria importanza l'aspetto dei costi, rimane evidente infine, che per un più puntuale raffronto tra le alternative proposte, qualora l'Amministrazione non ritenesse più di



Delegazioni regionali Piemonte

interesse quelle già vagliate e dettagliate dall'ex Direttore Dott. Ing. Cosimo PULITO, occorrerebbe un adeguato computo costi estimativo cosa che a dire il vero le OO.SS. scriventi si aspettavano di vagliare con attenzione ma che non trovano nella relazione.

Va considerato anche il traffico aereo civile dell'aeroporto di Caselle che ovviamente obbliga in alcune occasioni il Drago a dover attendere per attraversamento pista e per decollo ed atterraggio sino a tre minuti con possibili aggravii sui tempi di soccorso.

Sugeriamo inoltre la possibilità di esperire la strada che porta ad un acquisto del diritto di superficie della sede aeroportuale di Collegno in alternativa all'acquisto della proprietà che potrebbe portare un notevole risparmio, considerato che i proprietari dell'area sono enti pubblici che ben si prestano a tali soluzioni per pubbliche utilità.

Riguardo ad altri aspetti altrettanto importanti, le scriventi chiedono venga considerato l'opzione di miglior fattibilità ed i tempi di esecuzione al fine di assicurare al personale la realizzazione di una adeguata sede nel minor tempo possibile.

Pertanto per tutte le considerazioni sopra esposte le OO.SS. indicano come miglior soluzione possibile per nuova collocazione del Reparto Volo Piemonte senza ombra di dubbio quella già espressa nel suo documento relativo dal Ing. Cosimo Pulito, ovvero l'Aeroporto Aeritalia di Collegno sito in Corso Marche.

Auspichiamo che vengano vagliate con attenzione le anomalie evidenziate, espresse soprattutto a tutela degli interessi stessi dell'Amministrazione, in termini di futuro del soccorso della componente aeronavigante in Piemonte, ed al fine di evitare inutili dispendii di risorse ed energie.

Certi di aver potuto offrire il nostro contributo si resta in attesa di un cortese riscontro

Allegati

1. Relazione tecnica Dott. Ing. Cosimo PULITO
2. Verbale di riunione Dir. Regionale n. 24482 24/12/2019
3. Nota DCEMER prot. n. 22567 del 5 Luglio 2019
4. Relazione OO.SS presupposti operativi R.V.
5. AIP Italia ENAV
6. Lettera Gestore Aeroporto Aeritalia

F.to digitalmente

Allegati

1. Relazione tecnica Dott. Ing. Cosimo PULITO



Delegazioni regionali Piemonte

2. Verbale di riunione Dir. Regionale n. 24482 24/12/2019
3. Nota DCEMER prot. n. 22567 del 5 Luglio 2019
4. Relazione OO.SS presupposti operativi R.V.

F.to

Per la Segreteria Regionale Piemonte FP CGIL VVF Gianni Nigro	Segreteria Regionale Piemonte FNS CISL Antonio Mazzitelli	Segretario Regionale Piemonte UIL PA Mario De Nigris	Coordinatore Regionale Piemonte USB Danilo Molinaro	Segretario Regionale Piemonte CONAPO Claudio Cambursano	Per la Segreteria Regionale Piemonte CONF.SAL Salvatore Astrella
---	---	--	---	---	--