



**Aeroporto Torino Aeritalia
presso Area Campo Volo di Collegno**

**Ricerca Manifestazioni di Interesse
per l'affidamento in Concessione del sito aeroportuale**

Allegato B - Masterplan per lo Sviluppo



Gennaio 2025



*MASTERPLAN PER LO SVILUPPO
dell'Aeroporto Torino Aeritalia*



Aprile 2024

SOMMARIO

• Torino Nuova Economia	3
• Inquadramento territoriale ed urbanistico del sito aeroportuale	3
• La struttura aeroportuale esistente	4
• Il Masterplan per lo sviluppo dell'Aeroporto Torino Aeritalia	6
• Allegati	8

Torino Nuova Economia

La società Torino Nuova Economia S.p.A. viene costituita nel 2005 dalla Regione Piemonte, dall'allora Provincia di Torino (oggi Città metropolitana di Torino) e dalla Città di Torino, unitamente all'allora società Fiat S.p.A., oggi Stellantis N.V., per dare attuazione a uno degli obiettivi previsti dal Protocollo di intesa sottoscritto dai medesimi Soggetti, ovvero quello strategico per il territorio metropolitano afferente alla valorizzazione immobiliare delle ex aree industriali del Comprensorio Mirafiori di Torino, e la valorizzazione del sito immobiliare di cui ha acquisito la proprietà, ubicato nell'area Campo Volo di Collegno, denominato **Aeroporto Torino Aeritalia** per rafforzarne il **ruolo strategico di pubblica utilità** in ambito locale e nazionale, implementando le attività aeronautiche di aviazione generale, e dei servizi correlati, a sostegno della cultura aeronautica e della riqualificazione del territorio, favorendo l'**insediamento di nuove attività** formative, imprenditoriali, di ricerca e sviluppo in campo aeronautico.

Attualmente Torino Nuova Economia S.p.A. (di seguito anche TNE), si configura come una “società in controllo pubblico” essendo caratterizzata dalla seguente composizione societaria.

Regione Piemonte tramite Finpiemonte Partecipazioni S.p.A.: 48,86% Città di Torino tramite Finanziaria Città di Torino Holding S.p.A.: 48,86% Stellantis N.V. tramite FCA Partecipazioni S.p.A.: 2,28%
--

Inquadramento territoriale ed urbanistico del sito aeroportuale

L'Aeroporto Torino Aeritalia è ubicato nel territorio della **Città di Collegno**, all'interno del Parco Naturale della Dora, ed è confinante con il territorio della **Città di Torino**. È collocato nelle immediate vicinanze degli importanti assi viari di corso Francia, corso Marche e corso Regina Margherita, ed in prossimità della Tangenziale Nord autostradale di Torino.



Fig.1 – Vista aerea del sito aeroportuale sul territorio

L'area su cui insiste il sito Aeroporto Torino Aeritalia ricade nei luoghi di progetto “Campo Volo” del Piano Regolatore Generale della Città di Collegno ed è soggetto alle fasce di rispetto aeroportuali in cui è unicamente ammessa la realizzazione di edifici a diretto servizio dell'attività aeroportuale con assoluta esclusione della destinazione ad abitazione. In particolare l'art. 13.3 del Certificato di destinazione urbanistica recita: “... è ammessa la realizzazione di edifici a diretto

servizio dell'attività aeroportuale, con assoluta esclusione delle case. Sono richiamate le disposizioni di cui agli artt. 714-714bis-715-715bis-715ter-715quater-715quinqies-716-717-717bis del Codice della navigazione aerea così come modificati ed integrati dalla legge 4.2.1963 n. 58, e successive modifiche intervenute, nonché dalle norme I.C.A.O. ...”.

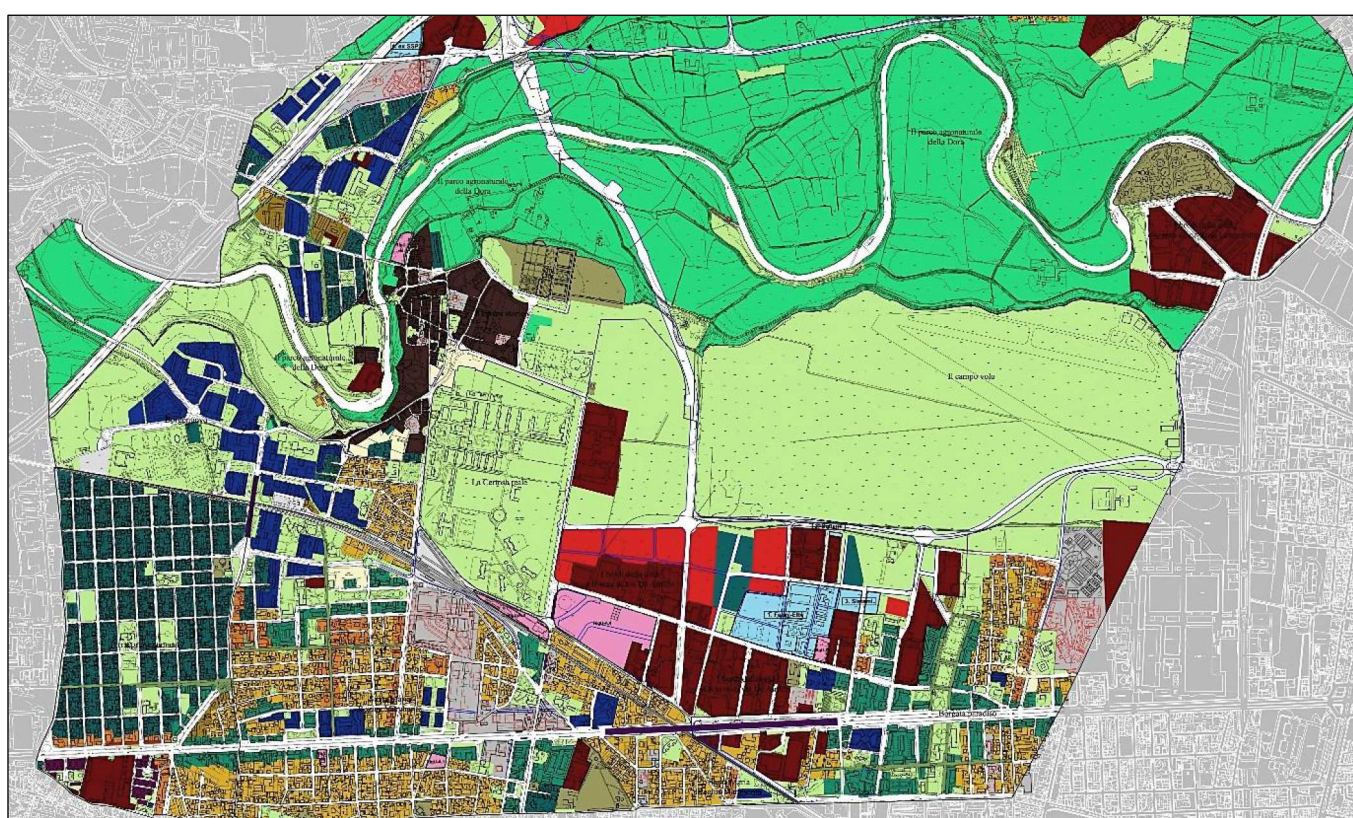


Fig. 2 – Estratto Piano Regolatore Generale Città di Collegno

Le Norme di Attuazione del vigente Piano Regolatore caratterizzano l'Ambito di Campo Volo come area di riqualificazione urbana.

Il Piano Regolatore inserisce l'intera area nell'ambito normativo “i servizi” e “i luoghi dell'agricoltura”, e individua l'area di proprietà di Torino Nuova Economia S.p.A. (facente parte del più ampio ambito Campo Volo) quale risorsa ambientale da restituire all'area metropolitana come verde

pubblico altamente fruibile riconoscendo le funzioni legate alla presenza dell'aeroporto turistico quale occasione da valorizzare.

Il suddetto PRG precisa inoltre che “... per l'area destinata ad attrezzature aeroportuali è ammessa la modificazione del tessuto edilizio esistente, all'esclusivo servizio dell'attività aeroportuale, di soccorso e della protezione civile nel rispetto dei vincoli e delle disposizioni di legge sulla navigazione aerea.”

La struttura aeroportuale esistente

L'Aeroporto Torino Aeritalia, costituito dalle piste e dagli immobili che lo compongono, è una struttura aeroportuale di seconda categoria ICAO, con denominazione LIMA, destinato al traffico aeroturistico nazionale ed internazionale in “Area Schengen”.

La gestione del sito aeroportuale è temporaneamente affidata da Torino Nuova Economia alla Associazione Sportiva Dilettantistica 'Aero Club Torino che esercita attività sportiva, didattica, turistica e promozionale nei settori del volo a motore, a vela, con velivoli ultraleggeri e del volo da diporto o sportivo.

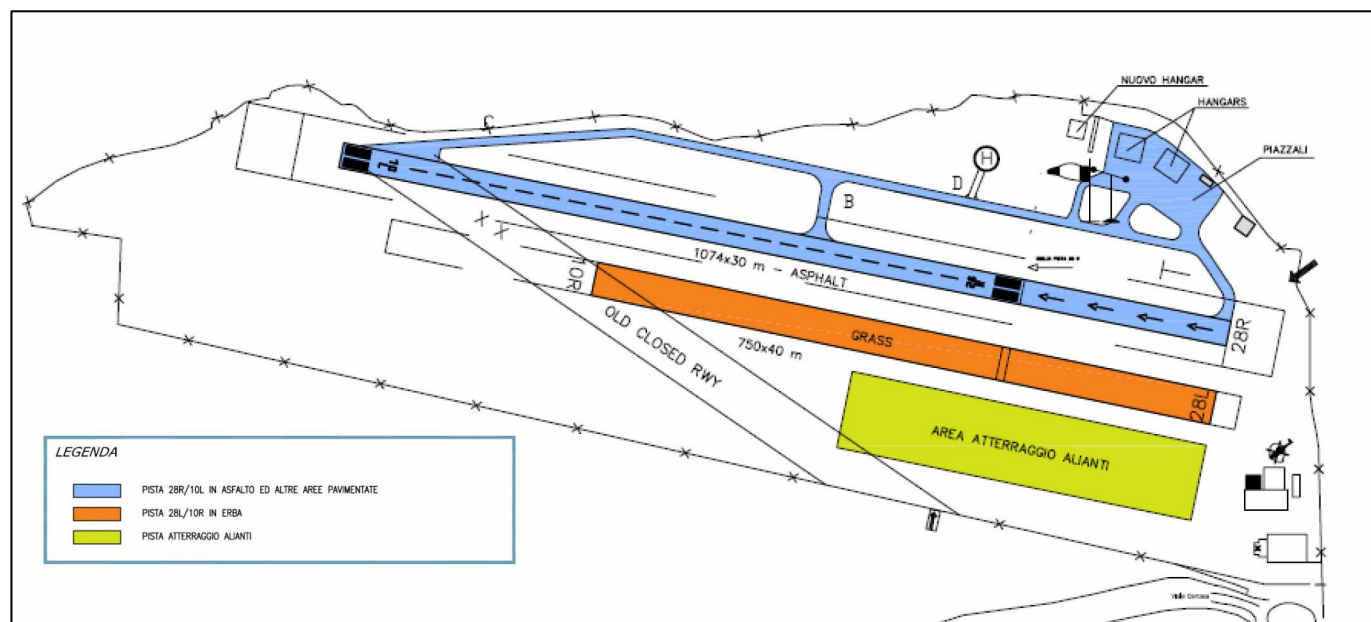


Fig. 3 – Mappa del sito aeroportuale con indicazione piste

Le piste disponibili sono:

- 28R/10L (in asfalto) adibita al traffico a motore, lunghezza m 1.074 larghezza m 30;
- 28L/10R (in erba) adibita al volo a vela, lunghezza m 750, larghezza m 40;
- Gliding ALA (10-28) in erba adibita all'atterraggio degli alianti, lunghezza m 500, larghezza m 100.

Il sito aeroportuale è dotato di una "AFIU (Ente informazione volo aeroportuale) gestita dall'ENAV, adibita al rilascio delle informazioni necessarie al traffico aereo. La struttura cosiddetta "torre di controllo" – ubicata all'ultimo piano della Palazzina Uffici - è concessa in uso gratuito all'ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo), che ivi opera come AFIU con proprio personale ed attrezzature.

Trattandosi di aeroporto minore non certificato l'Aeroporto Torino Aeritalia è soggetto al Programma di Sorveglianza sugli Aeroporti di Aviazione Generale espletato mediante ispezioni periodiche effettuate dal personale dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

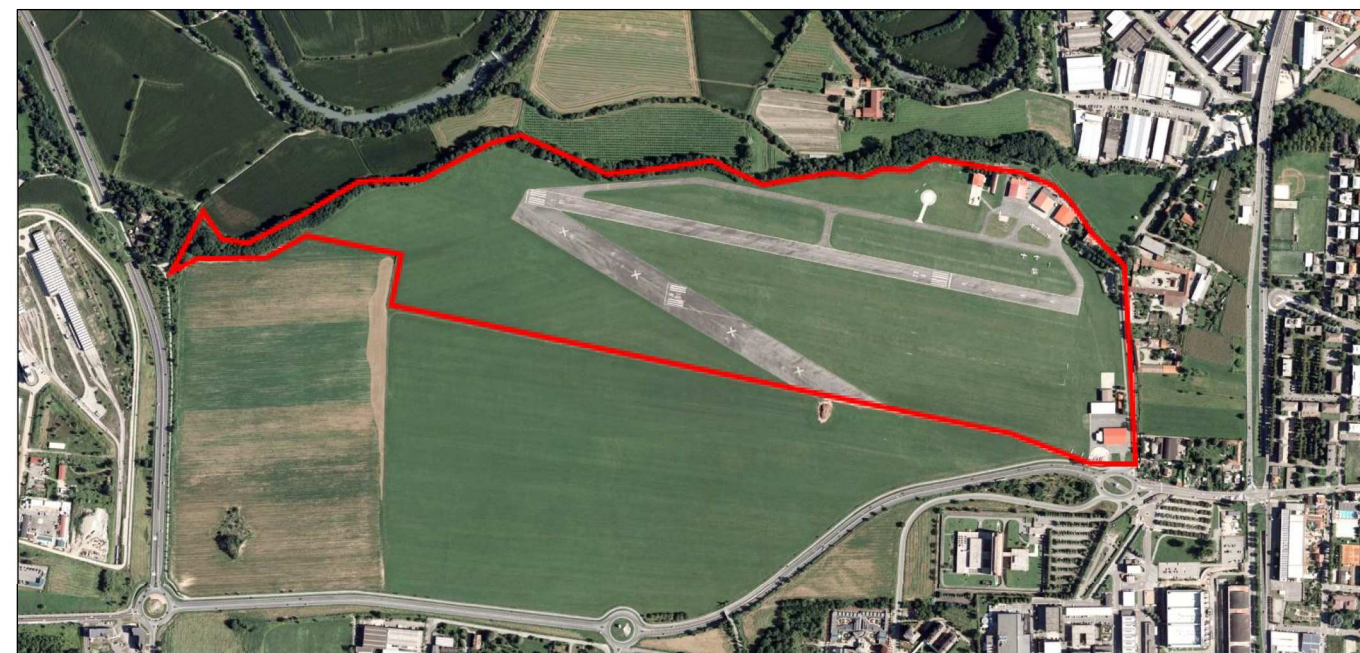


Fig. 4 – Vista aerea Aeroporto Torino Aeritalia in Area Campo Volo di Collegno

Gli edifici presenti sul sedime dell'aeroporto, come graficamente rappresentati con la numerazione riportata nella Figura 5, sono i seguenti:

1. Hangar utilizzato da Elisoccorso 118
2. Prefabbricato tipo "Morteo" utilizzato da Elisoccorso 118
3. Hangar demaniale con annessa officina manutenzione velivoli
4. Hangar demaniale ricovero velivoli a motore
5. Hangar del "Volo a Motore"
6. Palazzina Uffici, caffetteria, ristorante e Torre di controllo
7. Hangar ex 118
8. Hangar piccolo Volo a vela
9. Palazzina ex paracadutisti
10. Hangar demaniale ricovero alianti
11. Palazzina servizi "Volo a vela"



Figura 5 – Mappa del sito aeroportuale con indicazione edifici esistenti

Il Masterplan per lo sviluppo dell’Aeroporto Torino Aeritalia

Concetti introduttivi

Si ritiene che il processo di consolidamento e valorizzazione socio-economica sul territorio dell’Aeroporto Torino Aeritalia dovrà essere attuato mediante la redazione di uno specifico **Piano Strategico di Sviluppo** che consenta di individuare puntualmente una serie di nuove specifiche **attività economiche e funzioni di pubblica utilità** che

potenzialmente potrebbero essere insediate presso l’area e contestualmente di definire le azioni che si prevede di attuare per favorire la loro **attrazione**.

Nell’Allegato A, di cui si compone il presente Masterplan, è riportato l’elenco delle attività e dei correlati Operatori già presenti e autorizzate dall’ENAC, riconducibili a quanto previsto dalla “Regolamentazione EASA”, alle quali si intende garantire la continuità di esercizio.

Sono inoltre indicate le ulteriori attività che si auspica possano essere sviluppate sul sedime aeroportuale, anche esse identificate secondo i seguenti codici della "Regolamentazione EASA".

EASA	Definizione	Significato
ATO	Approved Training Organization	Scuole di volo
SPO	SPecial Operation	Società di Lavoro Aereo
CAMO	Continuing Airworthiness Management Organisation,	Società di gestione della aeronavigabilità
MOA 145	Maintenance Organization Approval	Società di manutenzione certificate
MTOA 147	Maintenance Training Organisation	Società di addestramento per manutentori
DOA	Design Organization Approval	Progettazione di modifiche per aeromobili

Il Piano Strategico di Sviluppo dovrà inoltre tenere in considerazione le indicazioni fornite da **ENAC** nell’ambito del **Piano Nazionale degli Aeroporti** in cui vengono delineate le prospettive di valorizzazione dei cosiddetti Aeroporti di Aviazione Generale ovvero quelle strutture aeroportuali minori – come nel caso del sito aeroportuale Torino-Aeritalia - culturalmente e socialmente molto legati al territorio, che offrono importanti opportunità per i privati e le imprese locali. Essi rappresentano

un elemento di valorizzazione per il territorio in cui sorgono e costituiscono attrazione dei giovani che si avvicinano al mondo del volo per cominciare il loro percorso formativo per diventare piloti commerciali. Gli aeroporti minori possono altresì svolgere un ruolo nel sistema di connettività aria-aria, da applicare alla rete di supporto degli scali principali, da inquadrare come funzione complementare alle attività aeronautiche in essi tradizionalmente praticate, aprendo al contempo all'impiego delle nuove tecnologie in ambito aeronautico verso la mobilità del futuro, restando radicati nel contesto territoriale in cui sono inseriti.

Il **Piano Strategico di Sviluppo** per essere concretamente e operativamente attuato dovrà essere supportato da un *Piano Urbanistico-Edilizio* che definirà compiutamente gli interventi funzionali al rafforzamento dell'infrastruttura nell'ambito del più ampio contesto territoriale metropolitano torinese ed anche regionale e nazionale.

Per dare attuazione a tale iniziativa si propone di avviare, con la Città di Collegno ed eventualmente con gli altri Enti locali territorialmente competenti, un iter amministrativo finalizzato al perfezionamento di una *Convenzione Urbanistica* mediante la quale verranno disciplinate le modalità attuative dell'iniziativa di riqualificazione urbana del sito aeroportuale in oggetto.

Descrizione del Masterplan

Il presente Masterplan, elaborato dalla società Torino Nuova Economia S.p.A., individua in via previsionale un elenco di possibili attività e funzioni insediabili nell'area e delinea le principali azioni su cui si dovrà articolare

il Piano di Sviluppo Strategico atto a favorire e sostenere la valorizzazione del sito aeroportuale Torino-Aeritalia ubicato presso l'Area Campo Volo di Collegno.

In sintesi il presente Masterplan prevede che lo sviluppo strategico dell'Aeroporto Torino Aeritalia possa essere attuato sulla base di una riconfigurazione organizzativo-funzionale dell'area, principalmente strutturata mediante la identificazione e perimetrazione di tre nuovi **Ambiti di concentrazione edificatoria**, che si aggiungono ai due già esistenti denominati "Ambito A" e "Ambito B".

Nei suddetti Ambiti si prevede di favorire l'insediamento di organismi edilizi in cui collocare le nuove attività di formazione e ricerca e le nuove attività imprenditoriali, funzionalmente interconnesse con il sistema economico del comparto aeroportuale e dei correlati servizi alla produzione.

Come rappresentato nell'elaborato grafico allegato al presente Masterplan, le tre nuove sub-aree - denominate "Ambito C", "Ambito D" e "Ambito E" – sono planimetricamente dislocati nella parte nord, in quella sud-est e nella parte ovest dell'area aeroportuale.

I tre Ambiti previsti dalla proposta progettuale hanno le seguenti dimensioni:

Descrizione	Superficie Fondiaria
"Ambito C"	24.145 metri quadrati
"Ambito D"	40.415 metri quadrati
"Ambito E"	38.918 metri quadrati

Totale	103.478 metri quadrati
---------------	-------------------------------

I nuovi Ambiti in cui sarà consentito lo sviluppo edilizio saranno interconnessi tra di loro e con i due Ambiti già esistenti mediante la realizzazione di nuovi percorsi veicolari e pedonali, come indicati nella planimetria della proposta progettuale di massima.

L'accesso principale è in strada della Berlia n.500 e si prevede inoltre di potenziare l'attuale accesso di servizio, collocato al civico 1 del viale Certosa in corrispondenza della Rotatoria stradale esistente.

Per consentire la nuova organizzazione distributivo-funzionale dell'Aeroporto, proposta per migliorarne l'assetto e al contempo per favorire gli ampliamenti dove attrarre i nuovi insediamenti, si prevede di eseguire l'intervento edilizio per la rimozione della pavimentazione bituminosa che costituiva la vecchia pista, dell'allora Aeroporto civile di Torino, ormai dismessa, in modo tale da incrementare la superficie a verde. Conseguentemente si prevede anche di traslare verso ovest il posizionamento delle piste in erba "28L/10R" e "Gliding ALA", mantenendo le loro attuali dimensioni, determinando così l'incremento di spazio utile per la configurazione del cosiddetto nuovo "Ambito D" di concentrazione edificatoria.

Il Planivolumetrico e i numeri del progetto

Come già descritto nel paragrafo precedente il Masterplan, in termini di aree destinate allo sviluppo edilizio, prevede il mantenimento delle due aree esistenti - denominate "Ambito A" e "Ambito B" - e la realizzazione

di tre nuovi Ambiti di concentrazione edificatoria denominati "Ambito C", "Ambito D", "Ambito E".

Il Planivolumetrico progettuale, graficamente rappresentato nella planimetria di cui all'Allegato D, prevede un dimensionamento di massima dei nuovi insediamenti che comporta complessivamente 12.510 metri quadrati di Superficie Lorda di Pavimento utile, una Superficie Coperta dagli edifici in progetto pari a 11.250 metri quadrati e una Superficie Pavimentata delle aree di Ambito pari a 38.245 metri quadrati.

Dimensioni progetto Masterplan (Ambiti "C"- "D"- "E")	
Superficie Territoriale	103.478 mq
Superficie Lorda di Pavimento	12.510 mq
Superficie Pavimentata piattaforme	37.495 mq
di cui Superficie Coperta edifici	11.250 mq

Il dettaglio dei dati dimensionali che caratterizzano il Planivolumetrico è riassunto nelle tabelle che seguono:

Ambito "C"	
Superficie Territoriale	24.145 mq
Superficie Lorda di Pavimento	2.640 mq
Superficie Pavimentata piattaforme	6.600 mq
di cui Superficie Coperta edifici	2.400 mq

Ambito "D"	
Superficie Territoriale	40.415 mq
Superficie Lorda di Pavimento	4.560 mq

Superficie Pavimentata piattaforme	12.375 mq
di cui Superficie Coperta edifici	3.900 mq

Ambito "E"	
Superficie Territoriale	38.918 mq
Superficie Lorda di Pavimento	5.310 mq
Superficie Pavimentata piattaforme	19.270 mq
di cui Superficie Coperta edifici	4.950 mq

L'edificazione rappresentata nello schema progettuale di cui all'Allegato D è stata sviluppata nel rispetto dei vincoli stabiliti dal P.R.G.C., come riportati nel Certificato di Destinazione Urbanistica dell'area, da cui si evince che il sito aeroportuale è ricompreso nell'"Ambito di Intervento Campo Volo" in cui sono definiti gli ambiti normativi "i luoghi dell'agricoltura" e "i servizi" ed è soggetto a specifiche tipologie distanze di sicurezza quali principalmente:

- fasce di rispetto da corsi d'acqua;
- fasce di rispetto aeroportuali.

Nello specifico il progetto di massima ha tenuto conto delle fasce di rispetto dalle piste, dalla piattaforma elisoccorso e dalla bealera, nel rispetto dei vincoli che scaturiscono da regolamenti per la sicurezza aeroportuale, da norme urbanistico-edilizie e paesaggistico-ambientali, di seguito riportate:

- distanza da Bealera "La Canala": 12,50 mt

- distanza da elisuperficie esistente di atterraggio e decollo elisoccorso (diametro 27 mt): 4,50 mt
- distanza da pista esistente di rullaggio: 26 mt da centro pista
- distanza da pista esistente in asfalto 28R/10L: 30 mt da centro pista

Il progetto di massima ha inoltre previsto nuovi percorsi veicolari interni e ha previsto la realizzazione di edifici a servizio delle attività economiche come di seguito riportato:

- Ambito C: Centri elicotteristici Forze Armate/Protezione Civile/VVFF
- Ambito D: Campus del Volo;
Laboratorio Aeronautico Distribuito;
Attività economiche di ricerca, progettazione e sviluppo
ambiti aeronautici;
- Ambito E: Foresteria studenti/docenti e operatori del volo;
Attività economiche di testing velivoli.

L'indice di edificabilità in termini di Superficie Lorda di Pavimento / Superficie Territoriale che scaturisce dalla configurazione planivolumetrica prospettata risulta variabile per i vari Ambiti:

Ambito C: 0,11

Ambito D: 0,11

Ambito E: 0,13

Si ritiene che il progetto degli insediamenti edilizi proposti finalizzati alla collocazione di dette attività economiche non comporta la necessità di approvare una Variante Urbanistica in quanto come prevede il P.R.G.C.

del Comune di Collegno il sito aeroportuale in oggetto è un’area in cui “...è ammessa la modificazione del tessuto edilizio esistente, all’esclusivo servizio dell’attività aeroportuale, di soccorso e della protezione civile nel rispetto dei vincoli e delle disposizioni di legge sulla navigazione aerea.”

Si evidenzia inoltre che il Masterplan è stato elaborato tenendo conto del principio del minor consumo di suolo e ne risulta un miglioramento in termini di superfici drenanti in quanto a fronte della rimozione della vecchia pista in disuso sono state realizzate nuove piattaforme pavimentate la cui superficie totale risulta minore rispetto a quella della superficie pavimentata rimossa.

Nello specifico l’Allegato E rappresenta graficamente le pavimentazioni da rimuovere e le pavimentazioni di nuova realizzazione che in termini di superfici sono riassunte nelle tabelle che seguono:

Aree pavimentate non drenanti - Stato di Fatto	
Vecchia PISTA (da rimuovere)	41.141 mq
Pista 28R/10L e pista rullaggio	46.014 mq
Elisuperficie 118	991 mq
Ambito A esistente	21.163 mq
Ambito B esistente	11.150 mq
Totale Superfici pavimentate	120.459 mq

Aree pavimentate non drenanti - Configurazione Masterplan	
Pista 28R/10L e pista rullaggio	46.014 mq
Elisuperficie 118	991 mq

Ambito A esistente	21.163 mq
Ambito B esistente	11.150 mq
Ambito C in progetto	6.600 mq
Ambito D in progetto	12.375 mq
Ambito E in progetto	19.270 mq
TOTALE Superfici pavimentate	117.563 mq

A fronte della rimozione di circa 41 mila mq della vecchia Pista in disuso si realizzerebbero nei tre nuovi Ambiti in progetto circa 38 mila mq di nuove piattaforme pavimentate. Il risparmio di suolo pavimentato è pertanto pari a circa 3 mila mq.

Nell’ambito delle successive fasi progettuali verrà in ogni caso definita l’effettiva dimensione delle piattaforme pavimentate non drenanti in funzione di adeguate scelte delle soluzioni tecniche finalizzate a migliorare la capacità drenante.

Per concludere si precisa che l’intervento di riqualificazione dell’area in oggetto potrà avvenire tramite la definizione di un adeguato Strumento Urbanistico a supporto di una Convenzione Urbanistica da sottoscrivere tra Torino Nuova Economia e il Comune di Collegno.

Allegati:

- A. Elenco attività economiche e funzioni di pubblica utilità insediate e insediabili*
- B. Planimetria stato di fatto su foto area del sito aeroportuale*
- C. Planimetria di progetto su foto area del sito aeroportuale*
- D. Planivolumetrico di Progetto*
- E. Aree pavimentate da demolire e di nuova realizzazione*

A. Elenco attività economiche e funzioni di pubblica utilità insediate e insediabili

N.	Descrizione	Operatore	Codice EASA
----	-------------	-----------	-------------

Ambito A (esistente)			
A.1	Elisoccorso 118	Airgreen	SPO
A.2	Uffici Elisoccorso 118	Azienda Ospedaliera	
A.3	Officina manutenzione e ricovero velivoli	Air Support International	CAMO / MOA 145
A.4	Ricovero velivoli a motore		
A.5	Ricovero velivoli a motore		
A.6-a	Locale guardiania		
A.6-b	Uffici Associazione Sportiva Dilettantistica	Aero Club Torino	
A.6-c	Caffetteria		
A.6-d	Ristorante comprensoriale		
A.6-e	Scuola di volo a motore	Aero Club Torino	ATO
A.6-f	Torre di controllo Enav		

Ambito B (esistente)			
A.7	Società di ricerca e sviluppo tecnologie e metodologie applicate a segmento aviazione generale	DigiSky	SPO / DOA
A.8	Ricovero velivoli a vela		
A.9	Società di ricerca e sviluppo tecnologie e metodologie applicate a segmento aviazione generale	DigiSky	SPO / DOA
A.10	Ricovero alianti		
A.11	Scuola di volo a vela	Aero Club Torino	ATO

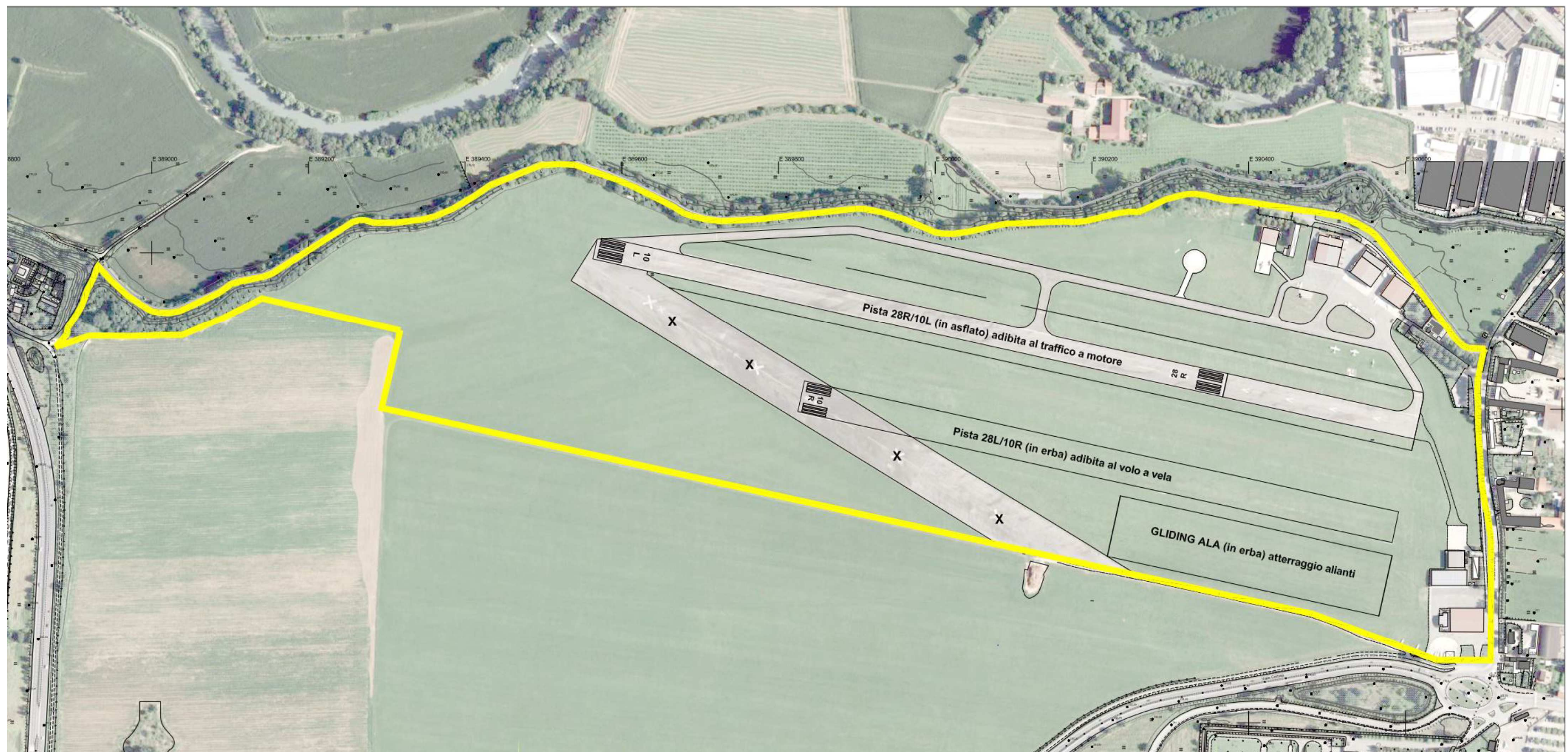
N.	Descrizione	Codice EASA
----	-------------	-------------

Ambito C		
C.1	Centro elicotteristico Vigili del Fuoco	SPO
C.2	Centro elicotteristico Polizia di stato	SPO
C.3	Centro elicotteristico Protezione Civile	SPO
C.4	Centro elicotteristico Carabinieri	SPO
C.5	Nuova sede Uffici Elisoccorso 118	

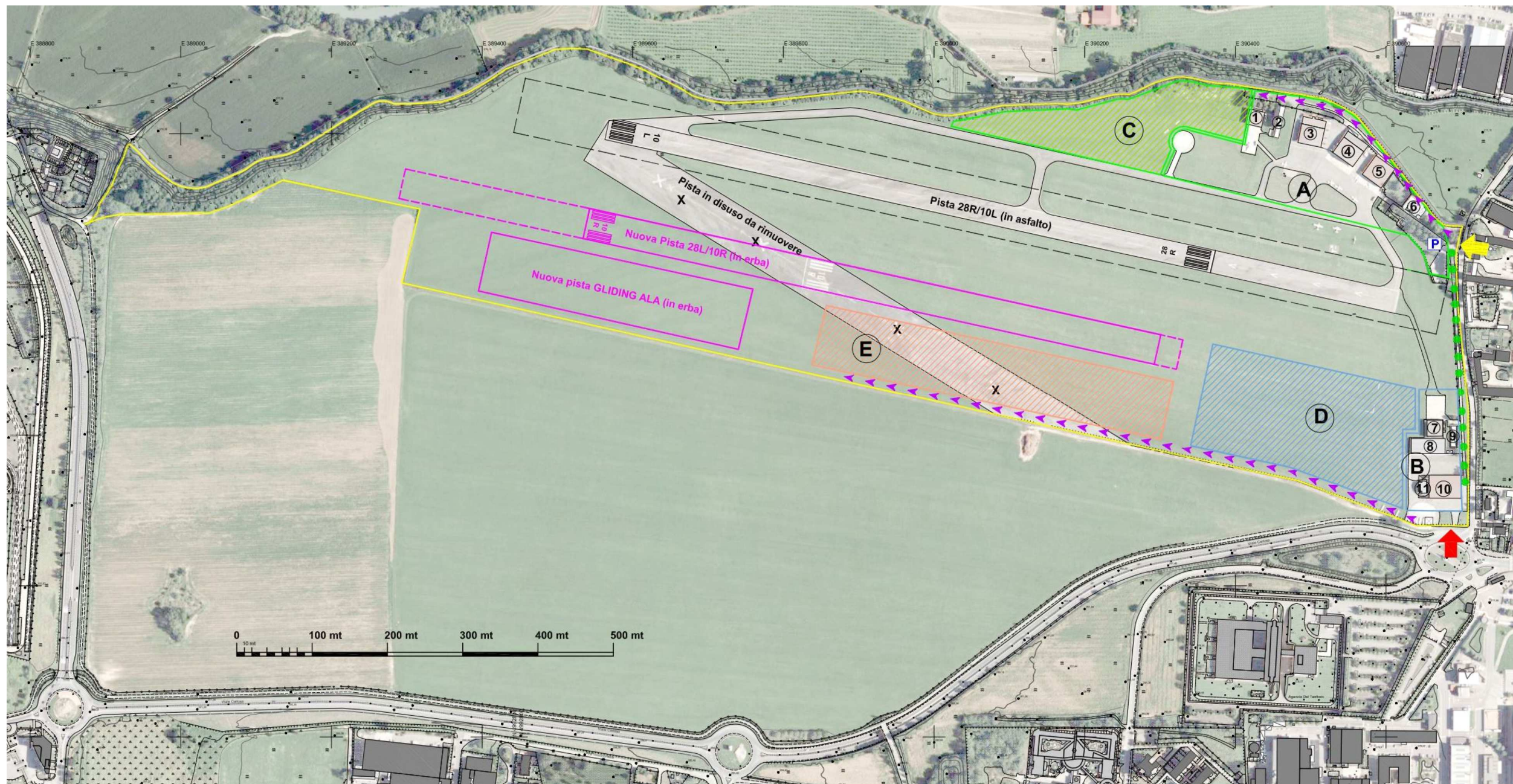
Ambito D		
D.1	Centro didattico sperimentazione mobilità aerea elettrica	ATO
D.2	Centro didattico sviluppo normative e procedure di sperimentazione coordinamento U-Space – ATM	ATO
D.3	Centro didattico addestramento operatori aeromobili AAM e controllori di volo con simulatori dedicati allo scopo	ATO
D.4	Centro sperimentazione volo	SPO
D.5	Hub di Servizio per lo sviluppo di funzionalità e utilizzo operativo velivoli AAM	SPO
D.6	Laboratorio multifunzionale tecnologie abilitanti e laboratorio per la simulazione del volo	ATO
D.7	Attività economiche di progettazione velivoli di Mobilità Aerea Avanzata	DOA
D.8	Attività economiche di progettazione velivoli di Mobilità Aerea Urbana	DOA
D.9	Attività economiche di ricerca e sviluppo tecnologie e metodologie applicate al settore aeronautico	DOA
D.10	Attività economiche dei servizi alla produzione del comparto aeronautico	DOA

Ambito E		
E.1	Foresteria studenti / docenti scuole di volo	ATO
E.2	Attività economiche di testing velivoli AAM	SPO

B. Planimetria stato di fatto su foto area del sito aeroportuale



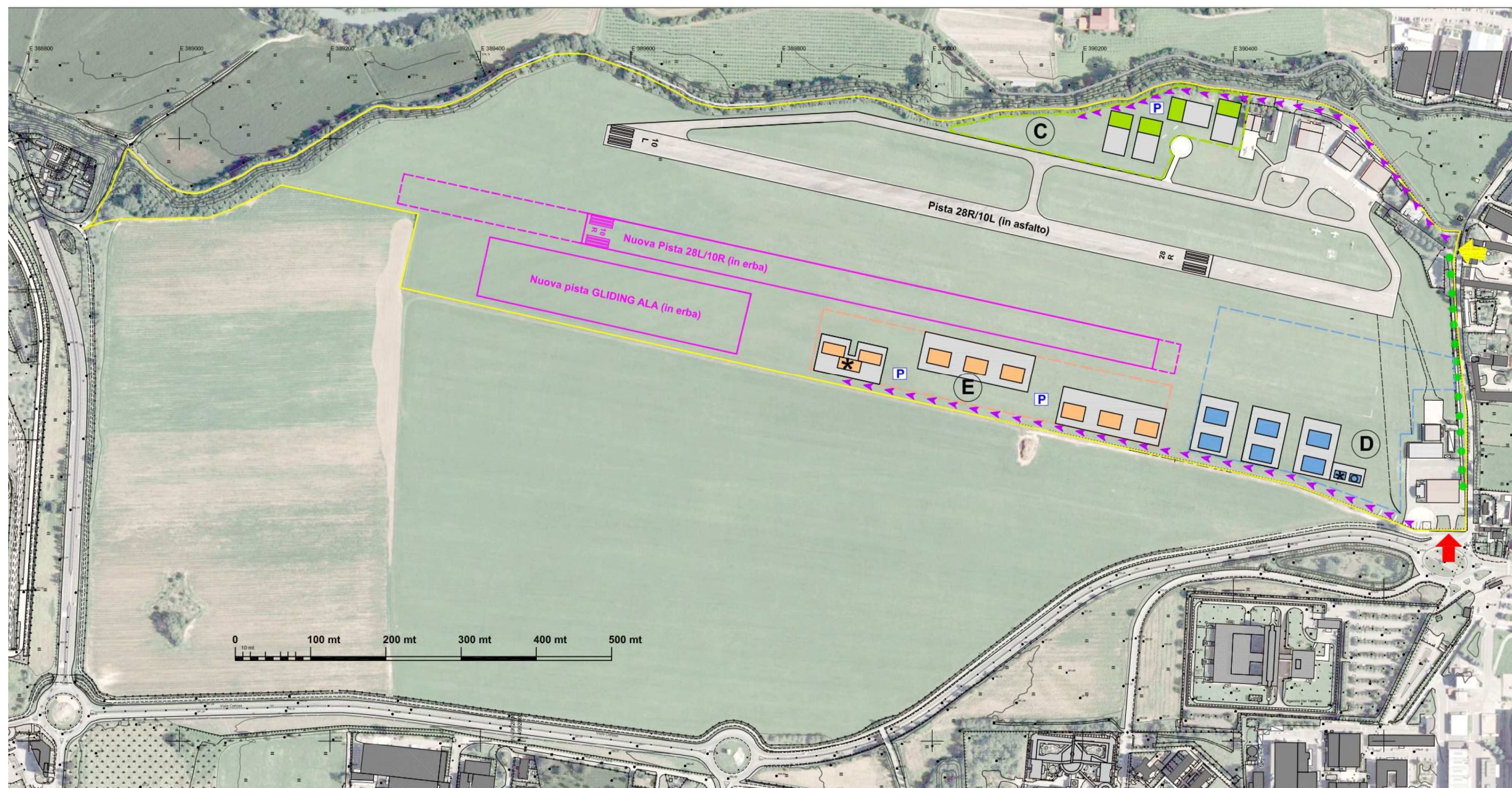
C. Planimetria di progetto su foto area del sito aeroportuale



Legenda

- | | | |
|--|--|--|
| — Confine di proprietà Area Aeroporto Torino Aeritalia | ● ● ● ● Percorso veicolare/pedonale esistente | Comparto esistente A |
| X X Pista in asfalto dismessa da rimuovere | ➤ ➤ ➤ ➤ Nuovi percorsi veicolari/pedonali in progetto | Comparto esistente B |
| ➔ Accesso principale esistente strada della Berlia 500 | P Parcheggio autoveicoli esistenti | Comparto Edificabile C |
| ➔ Accesso secondario esistente viale Certosa 1 | Nuove piste in erba: 28L/10R e GLIDING ALA | Comparto Edificabile D |
| | | Comparto Edificabile E |

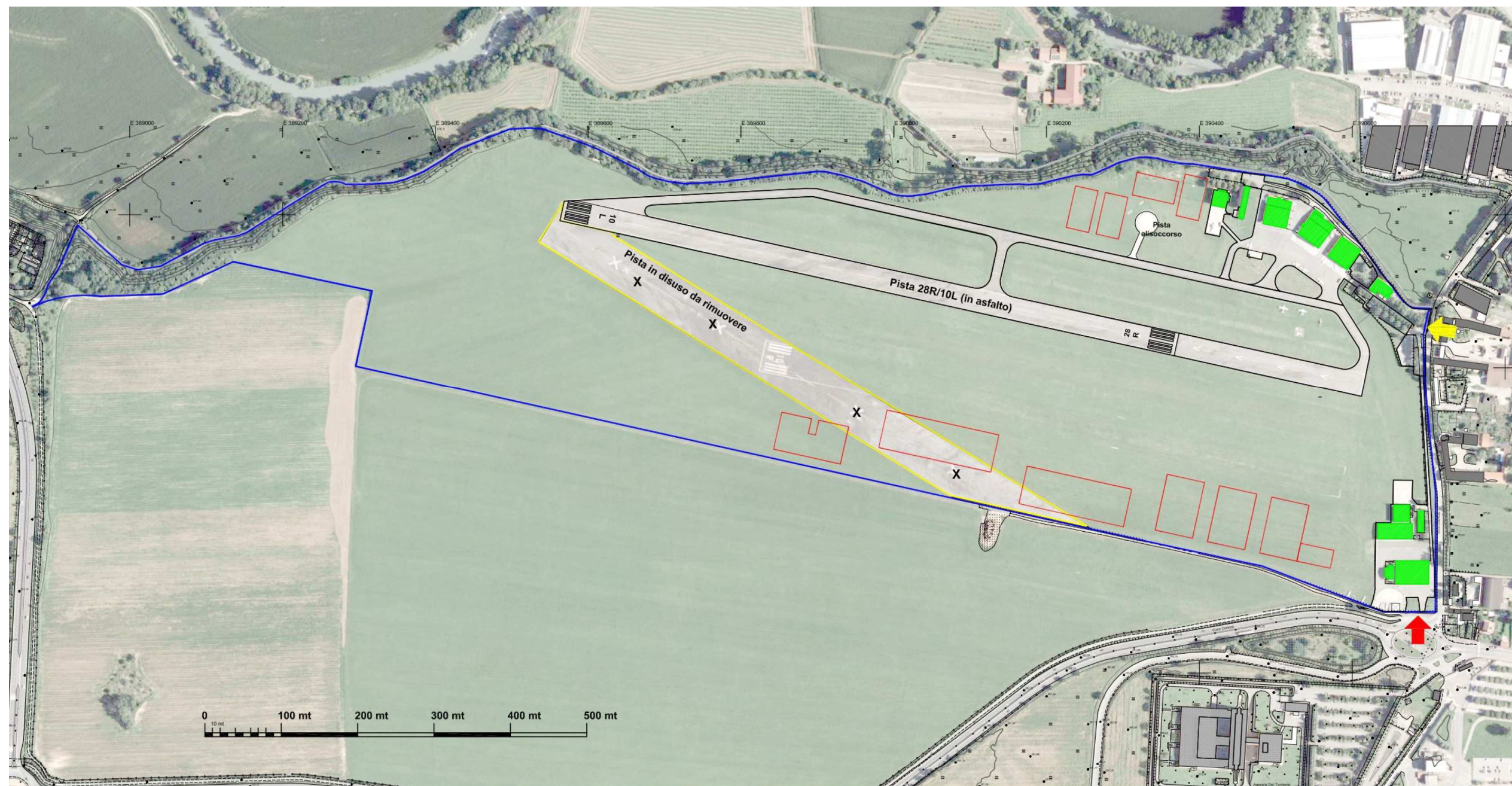
D. Planivolumetrico di Progetto



Legenda

- | | | | | | |
|--|--|--|---|--|---|
| | Confine di proprietà Area Aeroporto Torino Aeritalia | | Percorso veicolare/pedonale esistente | | Ambito Edificabile C |
| | Accesso principale esistente strada della Berlia 500 | | Nuovi percorsi veicolari/pedonali in progetto | | Ambito Edificabile D |
| | Accesso secondario esistente viale Certosa 1 | | Nuovi percorsi veicolari/pedonali interni ai Comparti in progetto | | Campus del Volo |
| | Nuove piste in erba: 28L/10R e GLIDING ALA | | | | Laboratorio Aeronautico Distribuito |
| | Percorsi velivoli in erba di collegamento hangar/piste | | | | Attività economiche di ricerca, progettazione e sviluppo ambiti aeronautici |
| | | | Parcheggio autoveicoli in progetto | | Ambito Edificabile E |
| | | | | | Foresteria studenti/docenti e operatori del volo |
| | | | | | Attività economiche di testing velivoli |

E. Aree pavimentate da demolire e di nuova realizzazione



Legenda

- Confine di proprietà Area Aeroporto Torino Aeritalia
- ➔ Accesso principale esistente strada della Berlia 500
- ➔ Accesso secondario esistente viale Certosa 1
- ▨ Edifici esistenti

Superfici oggetto di rimozione - realizzazione nuove pavimentazioni:

- Aree pavimentate da rimuovere_Pista in disuso
- ▭ Piattaforme pavimentate in progetto