

Aeroporto di Parma
Piano di Sviluppo Aeroportuale
Masterplan 2018-2023



Studio di Impatto Ambientale
Parte 1 - L'iniziativa: obiettivi e coerenze
Relazione

Indice

Parte 1.1 Inquadramenti	4
1 Guida alla lettura dello Studio di impatto ambientale	5
1.1 <i>L'oggetto del SIA</i>	5
1.2 <i>L'articolazione dello SIA</i>	5
1.3 <i>I principali contenuti dello SIA</i>	9
1.3.1 Parte 1 "L'iniziativa: Obiettivi e coerenze": Principali contenuti	9
1.3.2 Parte 2 "Lo stato attuale: L'ambiente e l'opera": Principali contenuti.....	10
1.3.3 Parte 3 "L'intervento: Alternative e soluzioni": Principali contenuti.....	11
1.3.4 Parte 4 "Gli impatti": Principali contenuti.....	12
1.3.5 Parte 5 "Lo stato post operam":Principali contenuti.....	13
1.4 <i>La documentazione prodotta</i>	14
2 L'aeroporto di Parma	16
2.1 <i>La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale</i>	16
2.2 <i>Il ruolo e il profilo dell'aeroporto di Parma allo stato attuale</i>	16
2.3 <i>La procedura VIA: gli interventi e le opere oggetto di valutazione</i>	17
Parte 1.2 Le motivazioni	19
3 Il traffico aereo	20
3.1 <i>La dinamica storica del traffico aereo</i>	20
3.2 <i>La domanda di traffico attesa</i>	20
3.2.1 Il bacino di utenza	20
3.2.2 Le potenzialità del settore cargo.....	22
3.2.3 I volumi di traffico attesi.....	22
4 I presupposti del Piano di Sviluppo Aeroportuale	24
4.1 <i>La capacità attuale dell'infrastruttura aeroportuale</i>	24
4.2 <i>Il quadro esigenziale</i>	24
4.3 <i>Gli obiettivi e le strategie alla base dell'iniziativa</i>	25
4.4 <i>Il quadro di raffronto tra le strategie e le opere ed interventi</i>	27
Parte 1.3 Le coerenze	29
5 Il quadro delle coerenze	30
5.1 <i>Il rapporto tra gli obiettivi e le scelte di PSA</i>	30
5.2 <i>Il rapporto tra le scelte di PSA e la pianificazione</i>	31
5.2.1 Le conformità con la pianificazione nazionale e locale.....	31
5.2.1.1 Il Piano nazionale degli aeroporti	31
5.2.1.2 Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti.....	37
5.2.1.3 Piano strutturale del Comune di Parma.....	41
5.2.1.4 Altri Piani a valenza paesistico territoriale	42
5.2.2 Le conformità con i vincoli e la disciplina di tutela	43

PARTE 1.1 INQUADRAMENTI

1 GUIDA ALLA LETTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

1.1 L'oggetto del SIA

Il presente Studio di impatto ambientale riguarda il Piano di sviluppo aeroportuale 2018-2023 dell'Aeroporto di Parma "Giuseppe Verdi", nel seguito per brevità PSA2023.

Si precisa, come più oltre dettagliato, che il PSA è stato impostato partendo dallo stato di fatto come rilevabile allo scenario dell'anno 2018 (con dati consuntivati all'anno 2017) e prevede lo sviluppo a breve termine (5 anni) con l'obiettivo di consolidare una situazione in evoluzione e attesa nel breve periodo. Il monitoraggio ed il controllo dell'efficacia delle previsioni attuali formulate dalla società di Gestione potrà dar conto dell'opportunità di aggiornare il piano e sviluppare (con una nuova procedura approvativa sia tecnica che ambientale) un orizzonte a più lungo periodo come normalmente eseguito per le altre realtà aeroportuali.

Inoltre si evidenzia che il presente SIA non entra nel merito del processo evolutivo dell'aeroporto, costruito come base per i dirigibili sin nel 1923, ma si dedica a formulare gli elementi ritenuti idonei per verificare il grado di compatibilità ambientale del solo nuovo piano di sviluppo aeroportuale. In quest'ottica va assunta l'intera documentazione predisposta, rimandando ad altra sede eventuali considerazioni ed analisi di interventi non previsti nel PSA di riferimento.

1.2 L'articolazione dello SIA

Secondo quanto disposto dall'Allegato VII alla parte seconda del DLgs 152/2006, a seguito delle modifiche operate dall'articolo 22 del DLgs 104/2017, entrato in vigore dallo scorso 21 Luglio 2017, i contenuti che si sono attribuiti allo Studio di impatto ambientale possono essere sintetizzati nei seguenti termini:

1. **Progetto**, descritto con riferimento a:
 - a. Localizzazione e rapporti con il regime delle tutele e vincoli
 - b. Caratteristiche fisiche, comprensive delle esigenze di utilizzo del suolo durante la fase di costruzione e di funzionamento
 - c. Caratteristiche di funzionamento e connessi utilizzi di materie / risorse naturali, in termini di energia e risorse naturali
 - d. Caratteristiche realizzative / di funzionamento e connesse produzioni, in termini di emissioni in aria, acqua e suolo, rumore e vibrazioni, radiazioni, rifiuti
 - e. Tecniche prescelte al fine di ridurre l'utilizzo delle risorse naturali e di prevenire le emissioni
2. **Alternative**, intese come alternativa zero ed alternative localizzative, dimensionali, di configurazione, etc., descritte con riferimento alle ragioni della scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale
3. **Aspetti pertinenti dell'ambiente**, descritti con riferimento allo stato attuale (scenario di base) ed alla sua possibile evoluzione in caso di mancata attuazione del progetto

4. **Fattori potenzialmente soggetti ad impatti ambientali generati dal progetto**, così come identificati all'art. 5 co. 1 lett. c) del DLgs 152/2006 e smi:
 - Popolazione e salute umana
 - Biodiversità e specie ed habitat protetti in forza delle direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE
 - Territorio, suolo, acqua, aria e clima
 - Beni materiali e patrimonio culturale così come definito ai sensi dell'articolo 2 del DLgs 42/2004 e smi, e paesaggio
5. **Probabili impatti ambientali rilevanti del progetto proposto**, connessi a:
 - Costruzione ed esercizio del progetto
 - Utilizzazione delle risorse naturali
 - Emissione di inquinanti, rumori e vibrazioni, radiazioni, smaltimento di rifiuti
 - Emissione di gas ad effetto serra e connessi impatti sul clima
 - Tecnologie e sostanze utilizzate
 - Cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti esistenti e/o approvati
6. **Metodi** utilizzati per l'individuazione e la valutazione degli impatti
7. **Misure previste per evitare, prevenire, ridurre o, se possibile, compensare gli impatti ambientali significativi e negativi** identificati del progetto e, ove pertinenti, delle eventuali **disposizioni di monitoraggio**, descritte con riferimento alla fase di costruzione e di funzionamento, e nella misura in cui dette misure riescono ad evitare, prevenire, ridurre o compensare gli impatti
8. **Elementi e beni culturali e paesaggistici**, descritti con riferimento alla presenza, all'impatto determinato dall'opera in progetto ed misure di mitigazione e compensazione conseguentemente necessarie
9. **Impatti ambientali significativi e negativi del progetto, derivanti dalla vulnerabilità del progetto ai rischi di gravi incidenti e/o calamità che sono pertinenti per il progetto in questione**, descritti con riferimento anche alle misure previste per evitare o mitigare gli impatti ambientali significativi e negativi di tali eventi, nonché dettagli riguardanti la preparazione a tali emergenze e la risposta proposta

Muovendo da tale prospettazione dei contenuti dello SIA ed in assenza delle «linee guida nazionali e norme tecniche per l'elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, anche ad integrazione dei contenuti degli studi di impatto ambientale di cui all'Allegato VII» di cui all'articolo 25 co. 4 del DLgs 104/2017, il presente Studio di impatto ambientale è stato strutturato secondo cinque parti le cui finalità e principali contenuti possono essere così sintetizzati (cfr. Figura 1-1):

- Parte 1 "L'iniziativa: Obiettivi e Coerenze", dedicata all'illustrazione delle motivazioni che sono alla base del PSA2023 dell'Aeroporto di Parma (P1.2), degli obiettivi perseguiti dall'iniziativa, nonché delle coerenze intercorrenti tra questi e gli strumenti pianificatori, da un lato, e le scelte progettuali operate, dall'altro (P1.3)

- Parte 2 "Lo stato attuale: L'ambiente e l'opera", finalizzare a fornire la descrizione del contesto ambientale e territoriale nel quale si colloca l'Aeroporto di Parma (P2.1) e dell'infrastruttura aeroportuale stessa (P2.2)
- Parte 3 "L'intervento: Alternative e soluzioni", incentrata, da un lato, sull'analisi dell'Alternativa Zero e su quella delle diverse alternative prese in considerazione nell'ambito del processo di redazione del PSA (P3.1), e, dall'altro, sulla descrizione del PSA (P3.2) e della cantierizzazione delle opere ed interventi previsti (P3.3)
- Parte 4 "Gli impatti", nella quale, a valle dell'analisi ambientale dell'intervento (P4.1), sono indagati gli impatti potenziali connessi alla realizzazione delle opere previste dal PSA (P4.2), quelli generati da dette opere e dall'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale nella configurazione fisica ed operativa definita dal PSA (P4.3), nonché il rischio di eventi accidentali aeronautici (P4.4)
- Parte 5 "Lo stato post operam", riguardante l'illustrazione delle misure previste per evitare e prevenire gli impatti ambientali e gli interventi di mitigazione e compensazione (P5.1), la stima del rapporto Opera – Ambiente (P5.2), termine con in quale nel presente documento si è inteso indicare l'esito al quale danno luogo le azioni di progetto, le specificità locali relative agli aspetti ambientali considerati e gli interventi di mitigazione e compensazione proposti.

Parti	
SIA P1	L'iniziativa: Obiettivi e coerenze
	P1 . 1 Inquadramenti
	P1 . 2 Le motivazioni
	P1 . 3 Le coerenze
SIA P2	Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera
	P2 . 1 L'aeroporto
	P2 . 2 Il contesto ambientale
SIA P3	L'intervento: Alternative e soluzioni
	P3 . 1 Le alternative
	P3 . 2 La configurazione di PSA
	P3 . 3 La cantierizzazione
SIA P4	Gli impatti
	P4 . 1 Analisi ambientale dell'intervento
	P4 . 2 Gli impatti potenziali di cantiere
	P4 . 3 Gli impatti potenziali dell'opera e dell'esercizio
	P4 . 4 Il rischio di eventi accidentali aeronautici
SIA P5	Gli impatti delle opere, dell'esercizio e le ottimizzazioni
	P5 . 1 La prevenzione degli impatti e le mitigazioni e compensazioni
	P5 . 2 Le mitigazioni e le compensazioni
	P5 . 3 Il rapporto Opera-Ambiente

Figura 1-1 SIA del PSA dell'Aeroporto di Parma: Architettura generale

1.3 I principali contenuti dello SIA

1.3.1 Parte 1 "L'iniziativa: Obiettivi e coerenze": Principali contenuti

Come premesso, oltre ad essere finalizzata a fornire un preliminare inquadramento dell'Aeroporto di Parma sotto il profilo del ruolo rivestito all'interno della rete aeroportuale nazionale, delle procedure di valutazione ambientali pregresse e degli elementi essenziali dell'iniziativa oggetto di quella attuale, la Parte 1 del presente SIA è rivolta a documentare due aspetti che si ritiene rivestano un ruolo centrale ai fini della comprensione e valutazione di un'opera, ossia quelli concernenti le motivazioni dell'iniziativa e gli obiettivi che questa intende perseguire (cfr. Figura 1-2).

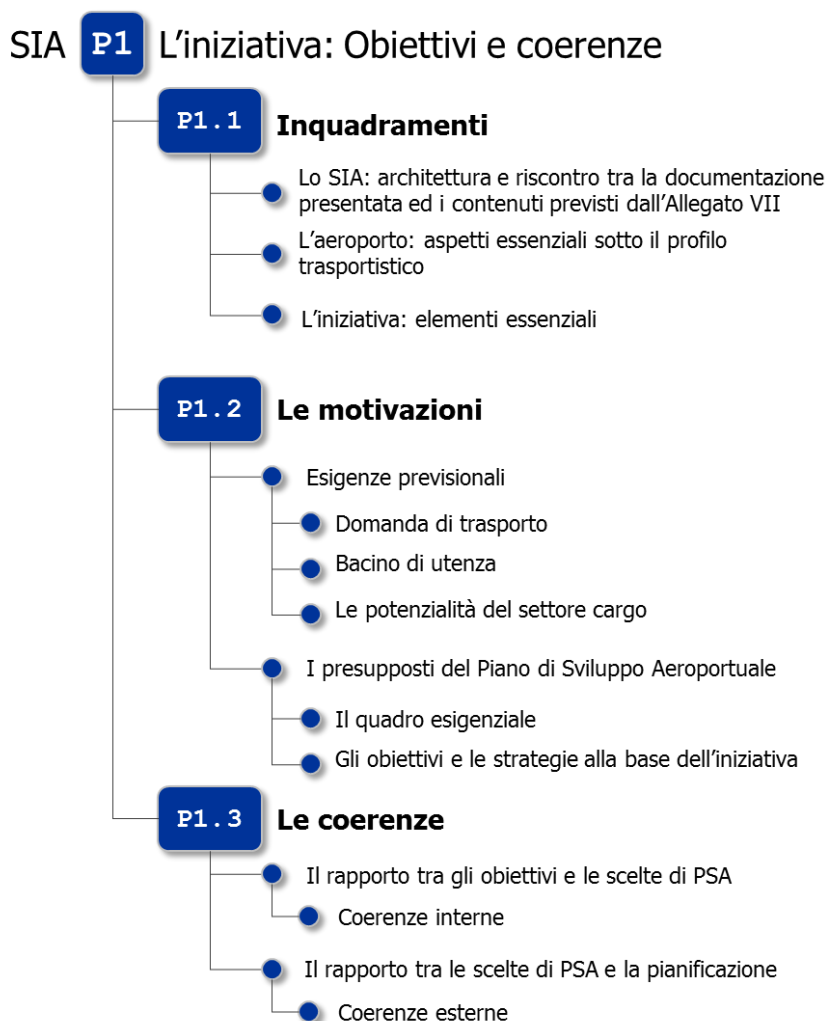


Figura 1-2 SIA del PSA dell'Aeroporto di Parma – Parte 1: Struttura e contenuti principali

In tale prospettiva, per quanto concerne la trattazione delle motivazioni, oggetto della parte P1.2, queste sono desunte sulla scorta dell'identificazione delle esigenze attuali e di quelle future per come quest'ultime discendono dalla verifica dei fabbisogni rispetto alla domanda di traffico attesa al 2023 quale anno di riferimento assunto per le valutazioni ambientali per lo scenario futuro.

Assunte le motivazioni alla base dell'iniziativa nel soddisfacimento del quadro esigenziale così determinato, sono presi in esame di obiettivi perseguiti dall'iniziativa in ordine sia agli aspetti propriamente "tecnici", ossia di capacità e funzionalità dell'aeroporto, che a ambientali.

Detto articolato quadro di obiettivi è stato oggetto di due distinti momenti di analisi delle coerenze (parte 1.3). In primo luogo sono state affrontate le coerenze tecniche ed ambientali intercorrenti tra detti obiettivi e le soluzioni adottate dal PSA, e, successivamente quelle esistenti con gli indirizzi contenuti negli strumenti di pianificazione.

1.3.2 Parte 2 "Lo stato attuale: L'ambiente e l'opera": Principali contenuti

Come si evince dalla sua titolazione, la Parte 2 è finalizzata a descrivere il contesto ambientale e territoriale interessato dalle opere previste dal PSA e, posto che nel caso in specie dette opere sono riferite ad un'infrastruttura esistente, anche detta infrastruttura (cfr. Figura 1-3).

Nello specifico, per quanto concerne l'aeroporto attuale (P2.1), questo è stato descritto in termini di:

- Configurazione fisica, con riferimento all'articolazione funzionale in sistemi e sottosistemi ed alla consistenza fisica dei relativi elementi infrastrutturali ed edilizi che li compongono
- Operatività aeronautica, relativamente all'entità e caratteristiche del traffico aereo allo scenario attuale (2017), all'operatività della pista di volo e delle rotte e procedure di volo;
- Accessibilità aeroportuale, con riferimento alla rete ed ai servizi che ad oggi assicurano i collegamenti tra l'aeroporto ed il suo bacino di riferimento.

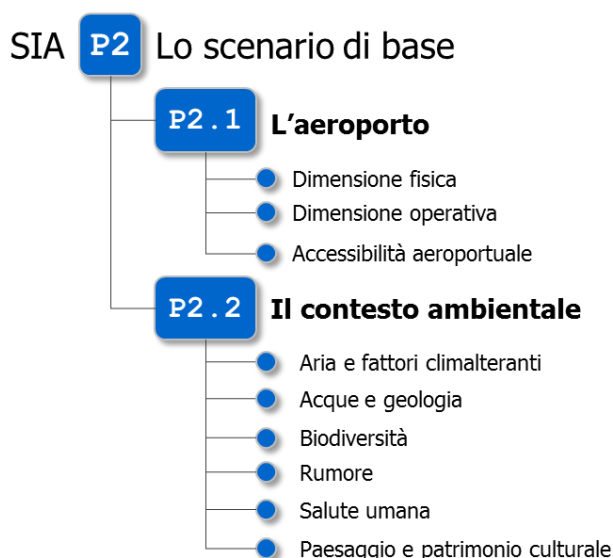


Figura 1-3 SIA del PSA dell'Aeroporto di Parma – Parte 2: Struttura e contenuti principali

Relativamente al contesto ambientale, così come previsto dall'Allegato VII alla parte seconda del DLgs 152/2006 e smi, la descrizione è stata condotta con riferimento ai fattori che, tra quelli specificati all'articolo 5 co. 1 lett. c) del citato decreto, sono potenzialmente soggetti agli impatti

generati dalle opere in progetto. Come ovvio, la descrizione contenuta nella parte P2.2 è stata condotta attraverso differenti metodiche in ragione delle specificità di ciascuno dei fattori affrontati.

1.3.3 Parte 3 "L'intervento: Alternative e soluzioni": Principali contenuti

Come premesso, i contenuti della Parte 3 afferiscono a due principali ambiti tematici, rappresentati dall'analisi delle alternative e dalla descrizione del PSA.

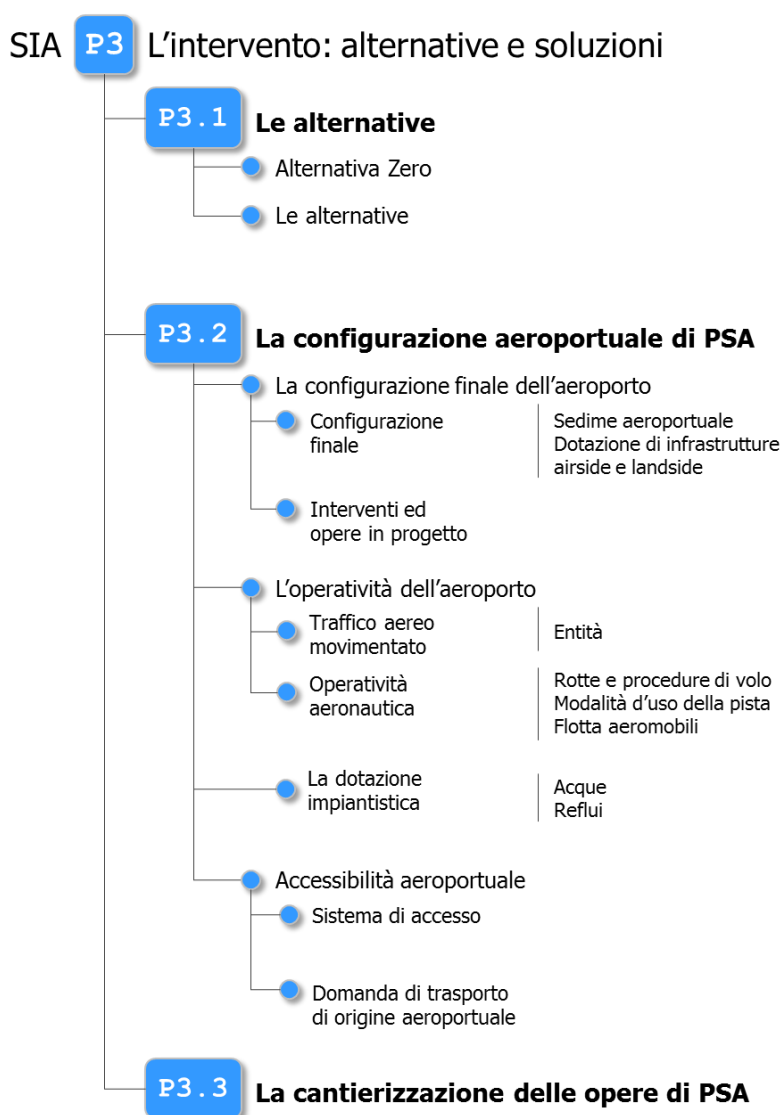


Figura 1-4 SIA del PSA dell'Aeroporto di Parma – Parte 3: Struttura e contenuti principali

Nello specifico, per quanto concerne l'analisi delle alternative (P3.1), questa è posta rispetto al tema dell'Alternativa Zero e delle possibili soluzioni progettuali alternative a quella individuata dal PSA 2023.

Relativamente alla descrizione dei contenuti del PSA (P3.2), con approccio analogo a quello adottato nella precedente parte 2.1, si è proceduto distinguendo la dimensione fisica e quella operativa, nonché l'accessibilità aeroportuale.

Per quanto in ultimo concerne la cantierizzazione delle opere di PSA (P3.3), i temi affrontati riguardano le lavorazioni e le attività di cantiere, i tempi e le fasi di realizzazione, le modalità di gestione dei materiali ed il loro bilancio, le aree per la cantierizzazione all'interno del sedime aeroportuale ed all'esterno (aree estrattive, discariche; impianti di recupero), nonché infine i traffici di cantierizzazione, descritti con riferimento agli itinerari ed ai flussi.

1.3.4 Parte 4 "Gli impatti": Principali contenuti

Il tema degli impatti, nel suo complesso trattato nella Parte 4, è affrontato sulla scorta della preventiva analisi ambientale dell'intervento (P4.1), intendendo con tale termine il PSA nella sua interezza, e, successivamente con riferimento agli impatti generati in fase di cantiere (P4.2), a quelli prodotti dalla presenza delle opere in progetto ed all'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale nella configurazione definita dal PSA (P4.3), nonché in ultimo in relazione al rischio di eventi accidentali aeronautici (P4.4).

All'interno di tale articolazione, la parte P4.1 riveste un ruolo fondamentale in quale finalizzata a definire, sulla base dei dati di progetto aventi rilevanza ambientale, il quadro degli effetti potenziali e, conseguentemente a selezionare i parametri di analisi ambientale assunti nelle due successive parti.

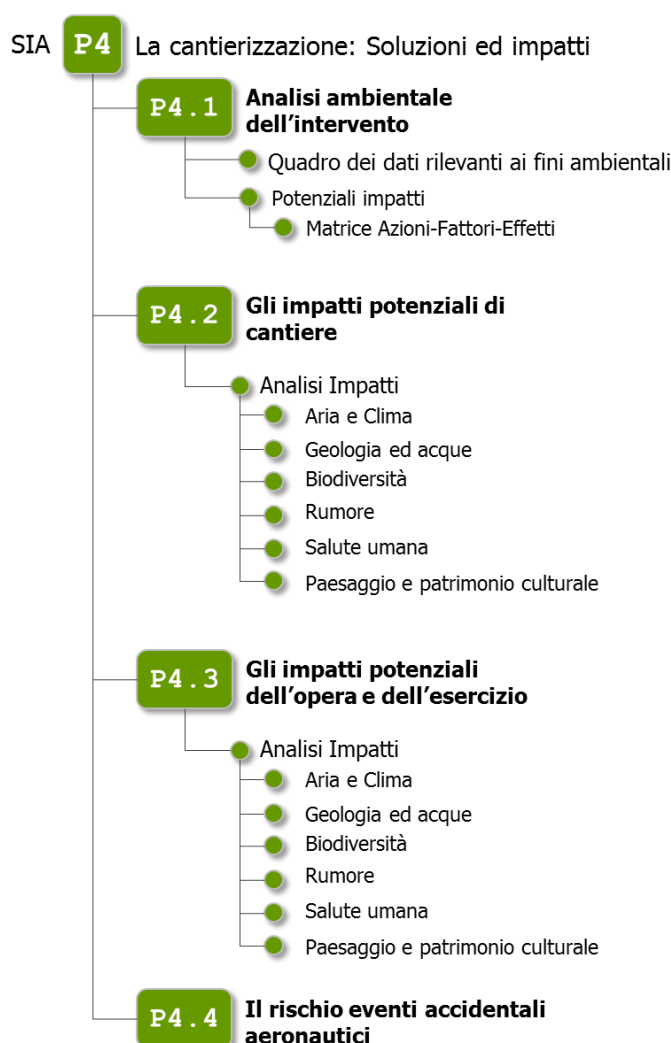


Figura 1-5 SIA del PSA dell'Aeroporto di Parma – Parte 4: Struttura e contenuti principali

1.3.5 Parte 5 "Lo stato post operam": Principali contenuti

Così come si è cercato di evidenziare dalla sua titolazione, la Parte 5 del presente SIA è finalizzata ad offrire un quadro complessivo del rapporto intercorrente tra l'intervento in valutazione ed il contesto territoriale ed ambientale nel quale questo si colloca (cfr. Figura 1-6).

In tal senso, nella parte 5.1 sono illustrate le misure che sono state sviluppate al fine di evitare e/o prevenire il determinarsi degli impatti e le misure e gli interventi che si è ritenuto necessario sviluppare al fine di mitigare o compensare, nonché per migliorare l'inserimento ambientale e territoriale dell'aeroporto nel suo complesso.

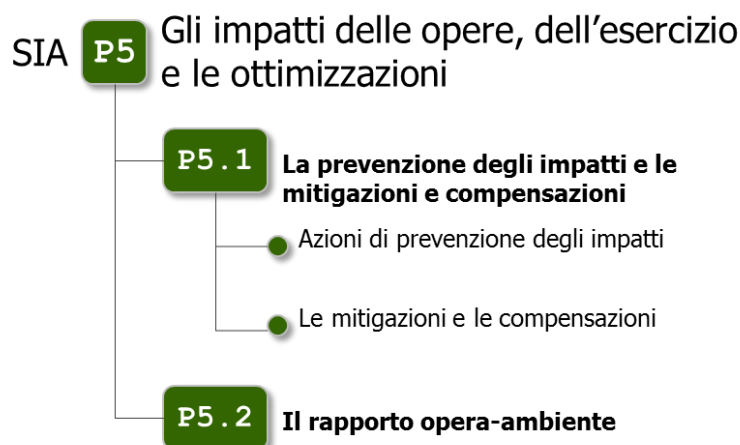


Figura 1-6 SIA del PSA dell'Aeroporto di Parma – Parte 5: Struttura e contenuti principali

La parte P5.2 è invece concepita come momento di sintesi di tutte le analisi condotte nello SIA ed in tal senso, partendo dagli elementi centrali desunti attraverso la costruzione dello scenario attuale, arriva all'identificazione del rapporto al quale si ritiene diano luogo le azioni di progetto e le caratteristiche del contesto ambientale con il quale entrano in relazione, considerando all'interno di detto rapporto anche il contributo reso dagli interventi di mitigazione e compensazione.

1.4 La documentazione prodotta

La documentazione a valenza ambientale presentata a corredo dell'istanza di procedura VIA è costituita dalle seguenti tipologie di documenti:

- A. Studio di impatto ambientale, a sua volta articolato in:
 - Relazioni, organizzate nelle cinque parti prima descritte
 - Elaborati cartografici
 - Allegati
 - Piano di monitoraggio ambientale
 - Sintesi non tecnica
- B. Studi specialistici per le procedure connesse, a loro volta costituiti da:
 - Relazione Paesaggistica, redatta secondo quanto disposto dal DPCM 12.12.2005, anch'essa costituita da una relazione ed elaborati cartografici
 - Studio di incidenza ambientale, redatto ai sensi del DPR 120/2003, costituita dalla relazione ed elaborati cartografici
 - Piano di Utilizzo – Documento programmatico, redatto ai sensi del DPR 120/2017 e costituito dalla relazione ed allegato relativo ai rapporti di prova

Studi	Documenti
A Studio di impatto ambientale	<input type="radio"/> SIA P1 L'iniziativa: Obiettivi e coerenze
	<input type="radio"/> SIA P2 Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera
	<input type="radio"/> SIA P3 L'intervento: Alternative e soluzioni
	<input type="radio"/> SIA P4 Gli impatti
	<input type="radio"/> SIA P5 Lo stato post operam
	<input type="radio"/> Piano di monitoraggio ambientale (PMA)
B Studi per procedure connesse	<input type="radio"/> Sintesi non tecnica (SNT)
	<input checked="" type="radio"/> Studio di incidenza ambientale (VINCA)
	<input checked="" type="radio"/> Relazione paesaggistica (RELPAE)
	<input checked="" type="radio"/> Piano di utilizzo terre – Documento programmatico (PPdU)

Figura 1-7 SIA del PSA dell'Aeroporto di Parma: Quadro dei documenti

2 L'AEROPORTO DI PARMA

2.1 La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale

Prima di entrare nello specifico del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023 dell'aeroporto di Parma e nel merito degli interventi ed opere previste dal documento da sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, il presente Studio di Impatto Ambientale è stato impostato e coerentemente sviluppato con il solo scopo di verificare le potenziali modifiche sull'ambiente indotte dalle opere ed interventi previsti nel nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023, e quindi verificare il grado di compatibilità dell'aeroporto nelle condizioni di esercizio al 2023, senza entrare nel merito dei processi evolutivi ed autorizzativi precedenti che hanno portato alla definizione dell'attuale assetto infrastrutturale.

2.2 Il ruolo e il profilo dell'aeroporto di Parma allo stato attuale

Lo scalo di Parma è una infrastruttura aeroportuale caratterizzata da un contenuto volume di traffico aereo dell'ordine dei 200.000 passeggeri/anno.

Rispetto al contesto territoriale di riferimento, l'aeroporto fa parte del sistema aeroportuale regionale dell'Emilia Romagna unitamente agli aeroporti aperti al traffico commerciale civile di Bologna, Rimini, Parma e Forlì nonostante quest'ultimo sia attualmente inattivo.

Aeroporto	Contesto localizzativo	Volume passeggeri anno (2017)	Volume merci anno (2017)
Bologna	Localizzato a 6 km dalla città nella zona nord-occidentale. Si estende su un sedime di 2.450.000 mq con una pista di 2.800x45 m	8.198.156 pax	56.123 ton.
Rimini	Localizzato a 8 km a sud-est della città, a 5 km dalla autostrada A14. Si estende su un sedime di 3.000.000 mq con una pista di 2.995x45 m	305.576 pax	4 ton.
Parma	Localizzato a 4 km a nord-ovest del centro urbano e a 3 km dall'autostrada A1. Si estende su un sedime di 800.000 mq con una pista di 2.122x45 m.	159.499 pax	0 ton.
Forlì	Localizzato a 4 km dal centro nell'area sud-orientale, a 8 km dalla A14. Si estende su un sedime di 2.100.000 mq con una pista di volo di 2.650x45 m.	-	-

Tabella 2-1 Sistema aeroportuale della Regione Emilia-Romagna

Rispetto al Piano Nazionale degli Aeroporti l'aeroporto di Parma è stato definito come di interesse nazionale con il ruolo potenziale nel medio e lungo termine, date le potenzialità espresse sia in termini di capacità che di accessibilità, il ruolo di riserva di capacità a servizio di altri aeroporti limitatamente a determinati segmenti di traffico.



Figura 2-1 Sistema aeroportuale della Regione Emilia-Romagna

2.3 La procedura VIA: gli interventi e le opere oggetto di valutazione

Gli interventi e le opere previsti nel Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Parma, che sono oggetto della procedura di Valutazione di impatto ambientale sono riportati nella seguente Tabella 2-2 secondo la sistematizzazione e la codifica ad essi attribuita nel presente Studio di Impatto Ambientale.

<i>Sistema funzionale</i>	<i>Interventi</i>	<i>Opere</i>
A – Infrastruttura di volo	A1 – Prolungamento pista di volo 02/22	<ul style="list-style-type: none"> • Prolungamento della pista di volo • Viabilità perimetrale e recinzione doganale • Impianti tecnologici
	A2 – Taxiway back-track testata 20	<ul style="list-style-type: none"> • Via di rullaggio pista 20 per manovra di back-track • Impianti tecnologici
B – Polo cargo	B1 – Hangar cargo	<ul style="list-style-type: none"> • Hangar merci • Impianti tecnologici
	B2 – Piazzale aeromobili polo cargo	<ul style="list-style-type: none"> • Piazzale aeromobili • Via di rullaggio

Sistema funzionale	Interventi	Opere
		<ul style="list-style-type: none"> • Impianti tecnologici
	B3 – Accessibilità landside polo cargo	<ul style="list-style-type: none"> • Viabilità di accesso • Piazzale manovra
C – Aviazione generale	C1 – Ampliamento piazzale aeromobili AG	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliamento piazzale aeromobili • Impianti tecnologici
	C2 – Hangar AG	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovo hangar aviazione generale • Impianti tecnologici

Tabella 2-2 Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: interventi in progetto



Figura 2-2 Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: schematizzazione delle opere e degli interventi

PARTE 1.2 LE MOTIVAZIONI

3 IL TRAFFICO AEREO

3.1 La dinamica storica del traffico aereo

Quale periodo di osservazione per l'analisi del trend di crescita registrato dall'aeroporto di Parma è stato considerato nello studio di traffico del Piano di Sviluppo Aeroportuale il periodo 2013-2017.

Anno	Passeggeri [num.]	Cargo [ton]	Movimenti [num.]
2013	196.816	-	7.027
2014	205.403	-	7.015
2015	187.017	-	5.946
2016	191.967	-	5.283
2017	161.009	-	5.062

Tabella 3-1 Dati di traffico nel periodo 2013-2017 (Fonte: So.Ge.A.P., Piano di Sviluppo Aeroportuale)

Considerando i dati disaggregati tra le due componenti di traffico, commerciale e aviazione generale, si evince come nell'ultimo decennio, seppur il numero di movimenti sia ridotto il numero di passeggeri per movimento sia incrementato per effetto della presenza di aeromobili a maggior capienza.

Anno	Passeggeri		Movimenti	
	Av. Commerciale	Av. Generale	Av. Commerciale	Av. Generale
2013	196.816	1.530	2.523	4.504
2014	205.403	1.813	2.594	4.421
2015	187.017	1.849	2.229	3.717
2016	191.967	1.666	2.342	2.941
2017	161.009	1.679	2.127	2.935

Tabella 3-2 Dati di traffico nel periodo 2013-2017 per il traffico passeggeri e il numero di movimenti connesso all'aviazione commerciale e generale (Fonte: So.Ge.A.P., Piano di Sviluppo Aeroportuale)

3.2 La domanda di traffico attesa

3.2.1 Il bacino di utenza

Per l'individuazione del bacino di utenza potenziale dell'aeroporto di Parma è stato considerato sia l'indice di propensione al volo caratterizzante il territorio, il tempo di accessibilità stante il quadro infrastrutturale in cui lo scalo è collocato e il livello di correlazione con infrastrutture aeroportuali alternative.

Dall'analisi dei suddetti parametri, la catchment area dello scalo aeroportuale parmense è rappresentata dal territorio definito dalle province di Reggio Emilia, La Spezia, Modena, Lodi, Piacenza, Cremona, Mantova e Parma.

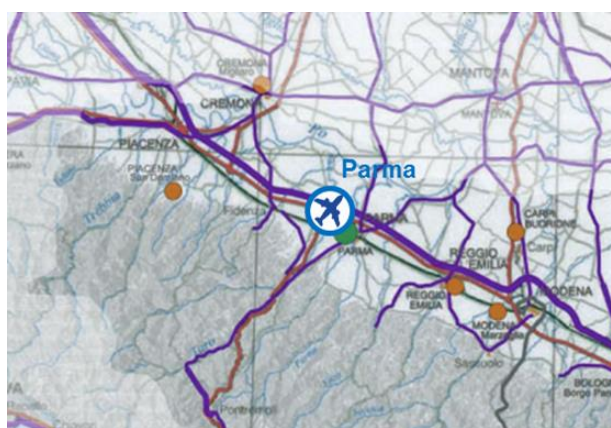
Queste sono caratterizzate da una ricchezza pro capite e ad una densità imprenditoriale superiore alla media nazionale e, di conseguenza, da un'alta propensione al volo. La rete infrastrutturale a servizio del territorio permette il raggiungimento dello scalo in un tempo stimato inferiore ad un'ora tenuto conto dei vincoli infrastrutturale e della densità di traffico.

Per quanto concerne altresì la correzione con gli altri aeroporti alternativi, è stato considerato un fattore di ponderazione differenziato per ciascuna provincia in ragione della vicinanza dello scalo aeroportuale alternativo. A questo è stato poi applicato un fattore moltiplicativo di 1,25% rappresentativo del tasso di propensione al volo dell'area, assunto cautelativamente come pari al livello medio nazionale (nel Nord Italia è pari al 2%).

Ne deriva che la domanda potenziale di traffico passeggeri caratterizzante l'aeroporto e connessa alla componente di sola origine, ovvero non relativa al traffico di tipo in-coming, è dell'ordine dei 2 milioni di passeggeri/anno.

Provincia	Distanza	Aeroporto alternativo	Distanza	Abitanti	Fattore di ponderazione	Catchment area	Domanda potenziale
Parma	-	-	-	443.176	1	443.176	553.970
R. Emilia	34 km	Bologna	64 km	534.258	1	534.258	667.823
La Spezia	112 km	Genova	109 km	222.377	0,3	66.713	83.391
Modena	64 km	Bologna	33 km	700.918	0,3	210.275	262.844
Piacenza	61 km	Linate	60 km	288.483	0,5	144.242	180.302
Cremona	69 km	Verona/Linate	97 km	362.141	0,5	181.071	226.338
Mantova	108km	Verona	39 km	415.147	0,3	124.544	155.680
Totale				2.966.500		1.704.279	2.130.348

Tabella 3-3 Domanda potenziale di traffico passeggeri per l'aeroporto di Parma



Localizzazione



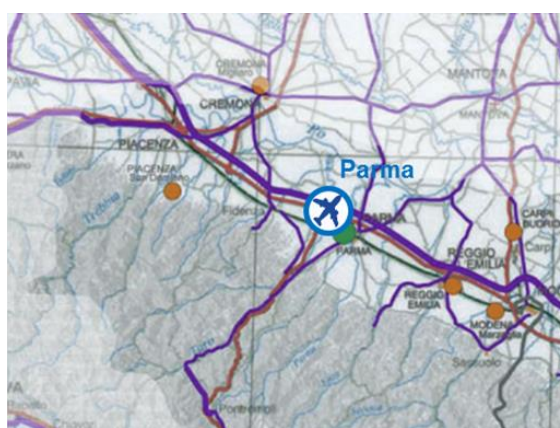
Catchment area

Figura 3-1 Localizzazione dell'aeroporto di Parma e definizione della catchment area per la determinazione della domanda potenziale di traffico passeggeri

3.2.2 Le potenzialità del settore cargo

L'area di riferimento per valutare la domanda di traffico potenziale per la componente cargo/courier considera la rete viaria territoriale attuale e in programmazione nel breve termine (ad esempio Autostrada Cispadana) e un tempo di percorrenza pari a 3 ore, essendo tale valore rappresentativo per il traffico cargo aviocamionato.

Considerando quindi un raggio di 250 km dall'Aeroporto di Parma, in tale area si concentrano il 74,5% delle esportazioni italiane, il 59% del PIL e i sei principali distretti industriali specializzati per una media di 71,7 imprese ogni 1000 abitanti.



Localizzazione



Catchment area

Figura 3-2 Localizzazione dell'aeroporto di Parma e definizione della catchment area per la determinazione della domanda potenziale di traffico cargo/courier

Rispetto a tale condizione appare evidente come la posizione geografica dell'aeroporto sia ideale per la movimentazione di merci. Analizzando i dati annuali delle merci movimentate dall'aeroporto di Malpensa (550.000 tonn./anno ca.), circa 50.000 tonnellate hanno origine da un'area compresa entro meno di 30 km da Parma. A queste si aggiungono circa 20.000 tonnellate/anno movimentate via avio-camionato in un'area entro i 130 km dallo scalo parmense.

3.2.3 I volumi di traffico attesi

Le previsioni di traffico definite dal Gestore aeroportuale evidenziano un volume di traffico commerciale all'orizzonte temporale individuato dal Piano di circa 200.000 passeggeri/anno, 22.000 circa tonnellate/anno di merce e 3.500 operazioni di volo. A questi si considera un traffico annuale di aviazione generale quantificato in circa 3.000 passeggeri e 5.900 movimenti.

Nella tabella seguente l'evoluzione dei dati di traffico nel periodo 2018-2023.

Anno	Av. commerciale			Av. generale		Totale	
	Pass.	Merce	Mov.	Pass.	Mov.	Pass.	Mov.
2018	192.975	4 ton	2.880	1.987	3.591	194.962	6.471
2019	194.325	5.465 ton	3.194	2.169	3.968	196.494	7.162
2020	195.686	9.110 ton	3.543	2.369	4.385	198.055	7.928
2021	197.055	16.262 ton	3.929	2.587	4.845	199.642	8.774
2022	198.435	20.812 ton	4.537	2.825	5.354	201.260	9.891
2023	199.824	22.008 ton	4.832	3.085	5.916	202.909	10.748

Tabella 3-4 Previsioni di traffico al 2023 per l'aeroporto di Parma assunte dal Gestore aeroportuale

4 I PRESUPPOSTI DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

4.1 La capacità attuale dell'infrastruttura aeroportuale

La capacità operativa dell'aeroporto di Parma è limitata date le caratteristiche infrastrutturali dei principali elementi costitutivi e dei diversi sottosistemi. In linea generale la capacità pratica dello scalo è stimata in 4/6 movimenti orari connessi al traffico di aviazione commerciale e di Aviazione Generale.

Tale valore è fortemente condizionato da una serie di fattori quali:

- *Pista di volo*
L'assenza di una via di rullaggio parallela implica un maggior tempo di occupazione della stessa da parte degli aeromobili in partenza o in arrivo.
- *Vie di rullaggio*
La presenza di due raccordi pista-piazzali, invece che una via di rullaggio indipendente, implica una maggior tempo di occupazione dello stand in condizioni di operazioni contemporanee. Qualora un aereo sia sul piazzale e abbia completato le procedure di imbarco, questo non può muoversi fintanto che il secondo aereo completi la fase di atterraggio e raggiunga lo stand di sosta.
- *Piazzale aeromobili*
Limitata disponibilità degli stand per la sosta dei velivoli di aviazione commerciale (piazzale "100") e inutilizzabilità del piazzale fronte aerostazione per aeromobili con dimensioni superiori alla categoria "A".

Oltre questi aspetti, occorre considerare inoltre che allo stato attuale la configurazione dell'aeroporto e le caratteristiche strutturali delle infrastrutture di volo non consentono voli di lungo raggio o comunque operati con velivoli ICAO di codice "D", "E" ed "F" (aeromobili di tipo *wide body*). La lunghezza e la portanza della pista di volo e dei piazzali sono insufficienti infatti ad aeromobili con tali caratteristiche.

4.2 Il quadro esigenziale

Le ragioni che hanno condotto ad individuare gli obiettivi e l'insieme degli interventi che definiscono la configurazione di progetto hanno trovato origine nella definizione del quadro esigenziale derivante dall'analisi, da un lato, dei fattori di debolezza determinati dall'attuale assetto aeroportuale rispetto principalmente al sistema airside e, dall'altro, dalle opportunità offerte allo scalo dalla dinamica di crescita della domanda di trasporto aereo con particolare riferimento a quella cargo/courier.

Per quanto attiene i fattori di debolezza e segnatamente quelli relativi al sistema delle infrastrutture di volo, come visto nel paragrafo precedente questi sono riconducibili di fatto alla limitatezza della pista di volo RWY 02/20 per l'operatività di aeromobili di categoria "E" principalmente connessi al traffico merci quali Airbus A330-200 o Boeing 777-200. Inoltre la limitata disponibilità di aree piazzale dedicate alla sosta dei velivoli nonché l'assenza di un sistema di vie di rullaggio a servizio della pista di volo, implicano una ridotta capacità oraria dell'aeroporto.

Per quanto attiene invece alle opportunità, queste sono in primo luogo determinate dalle prospettive di crescita della domanda di trasporto aereo condotte da So.Ge.A.P. che attribuiscono all'aeroporto di Parma un ruolo crescente nel traffico aereo cargo, dati le condizioni evidenziate nel capitolo precedente, che tuttavia si scontra con l'attuale assetto dello scalo e che, a maggior ragione, rappresenta un vincolo alla sua capacità di soddisfare la domanda tendenziale espressa dal mercato riferimento.

4.3 Gli obiettivi e le strategie alla base dell'iniziativa

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale fornisce per l'insieme dei sistemi funzionali, un quadro di riferimento, all'interno del quale la Società di gestione può sviluppare l'infrastruttura secondo l'evoluzione della domanda di traffico attesa in accordo con quanto previsto dall'art. 705 "Compiti del gestore aeroportuale".

Una Società di gestione ha il compito di *"organizzare l'attività aeroportuale al fine di garantire l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico"*.

Stante quanto premesso, la redazione del PSA2023 si inquadra sia all'interno degli obblighi convenzionali ai quali deve rispondere un Gestore aeroportuale, sia, nello specifico, alle risultanze emerse dall'analisi dello stato attuale dell'aeroporto e ai suoi fattori di debolezza rispetto alle opportunità di crescita secondo l'evoluzione della domanda di traffico aereo.

Il quadro esigenziale prima descritto attraverso le principali criticità infrastrutturali ed operative dell'aeroporto e le opportunità di crescita prospettate, rappresenta il fondamento del sistema degli obiettivi e delle strategie che, a loro volta, hanno condotto alla definizione delle scelte di intervento e delle soluzioni progettuali che definiscono il layout aeroportuale al 2023.

Il quadro degli obiettivi che la Società di gestione ha individuato nella definizione del Piano di sviluppo aeroportuale è costituito da obiettivi di livello generale e obiettivi specifici secondo lo schema di seguito sintetizzato.

Obiettivi generali

- A** Creare le condizioni infrastrutturali per soddisfare la crescita dello scalo
- B** Proseguire le attività di marketing proattivo per lo sviluppo del traffico aereo
- C** Migliorare le dotazioni aeroportuali e i servizi offerti

Obiettivi specifici

- 1** Risolvere l'attuale deficit relativo alla pista di volo RWY 02/20
- 2** Potenziare il sistema infrastrutturale connesso alle aree terminali dedicate alla gestione delle merci e dei velivoli connessi al loro trasporto
- 3** Ampliare la gamma dei servizi offerti dallo scalo con particolare riguardo al traffico di aviazione generale

Figura 4-1 Quadro di sintesi degli obiettivi alla base dell'iniziativa del PSA2023

Il sistema degli obiettivi descritto ha dato luogo alle scelte e alle soluzioni progettuali definite nell'ambito del PSA e oggetto di trattazione nella parte 3, attraverso un insieme di strategie di intervento che è possibile sintetizzare nei seguenti termini in ragione delle tre principali componenti di traffico aereo.

Componente di traffico

- a** Aviazione commerciale passeggeri
- b** Aviazione commerciale cargo/courier
- c** Aviazione Generale

Strategie

- a**
 - Creazione di un network di destinazioni funzionali alle esigenze del territorio di riferimento
 - Definizione di nuovi accordi commerciali
- b**
 - Manutenzioni ed ammodernamenti delle infrastrutture che consentano di soddisfare le esigenze di traffico
 - Potenziare il sistema infrastrutturale a fronte delle criticità
- c**
 - Migliorare e incrementare la dotazione aeroportuale e dei servizi offerti

Figura 4-2 Quadro di sintesi delle strategie adottate dal Gestore aeroportuale nella definizione del PSA

Se per la componente di traffico commerciale passeggeri il quadro delle strategie individuate dal Gestore aeroportuale consiste in una serie di politiche commerciali e gestionali per la definizione di accordi commerciali necessari alla creazione di un network operativo funzionale alle esigenze del territorio, per il traffico cargo e per la componente di Aviazione Generale le strategie individuate trovano azione attraverso una serie di scelte progettuali.

Queste, così come documentate nella Parte 3 "L'intervento: alternative e soluzioni" dello SIA, possono essere schematizzate nei seguenti interventi ed opere.

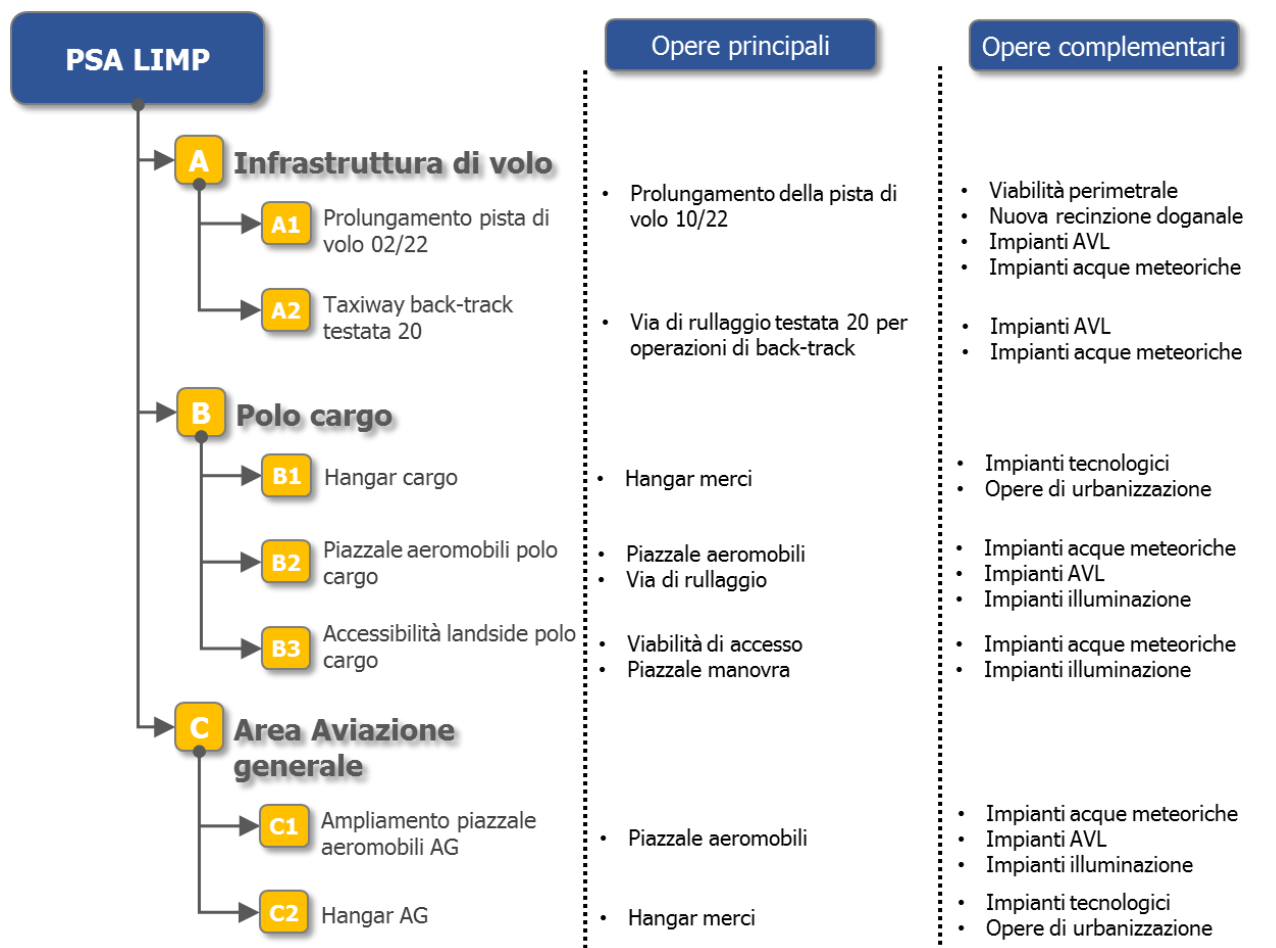


Figura 4-3 Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto

4.4 Il quadro di raffronto tra le strategie e le opere ed interventi

Per il perseguimento di specifici obiettivi che il Gestore aeroportuale intende porsi nello sviluppo ed esercizio dell'aeroporto di Parma nel breve termine attraverso il Piano di sviluppo aeroportuale, nell'ambito delle strategie adottate si prevedono interventi di tipo progettuale.

In questa sede pertanto si intende dare evidenza del rapporto tra le strategie con le opere che costituiscono il quadro degli interventi del PSA2023.

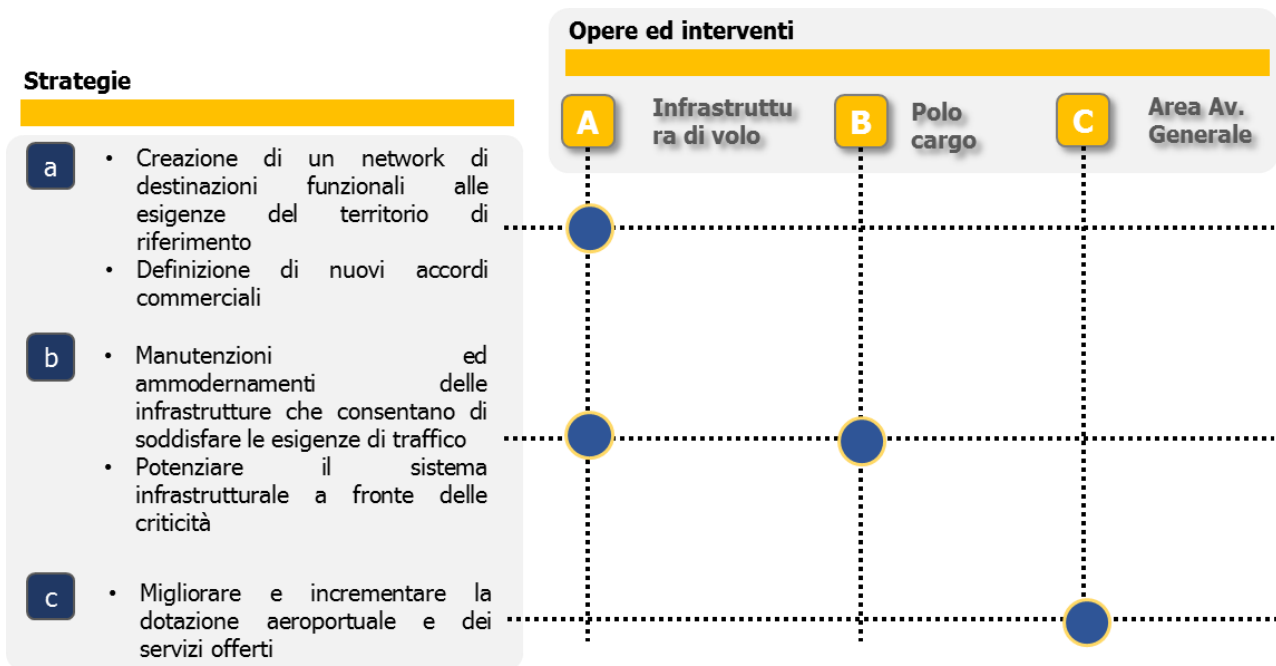


Figura 4-4 Quadro di raffronto tra strategie ed interventi PSA

PARTE 1.3 LE COERENZE

5 IL QUADRO DELLE COERENZE

5.1 Il rapporto tra gli obiettivi e le scelte di PSA

In tale capitolo si intende entrare nel merito dei rapporti di coerenza tra le strategie adottate dal Gestore aeroportuale e le opere previste all'interno del Piano di sviluppo aeroportuale al fine di perseguire gli obiettivi generali e specifici.

Il sistema degli obiettivi, come visto nel capitolo precedente, risulta così articolato:

- A. Creare le condizioni infrastrutturali per soddisfare la crescita dello scalo;
- B. Proseguire le attività di marketing proattivo per lo sviluppo del traffico aereo;
- C. Migliorare le dotazioni aeroportuali e i servizi offerti.

Per quanto riguarda il primo obiettivo, la Società di gestione intende risolvere l'attuale deficit infrastrutturale e capacitivo relativamente al sistema della pista di volo RWY 02/20. In tal senso la strategia del Gestore aeroportuale si esplica nella pianificazione all'interno del PSA2023 degli interventi progettuali costituenti il sistema funzionale A, ovvero il prolungamento della pista di volo (A1) e la via di rullaggio per le manovre di back-track in prossimità della testata 20 (A2).

Le azioni connesse allo sviluppo del traffico aereo, con particolare riferimento alla componente cargo/courier assunta come strategica per lo scalo di Parma, sono finalizzate al potenziamento del sistema infrastrutturale mediante la realizzazione di una area terminale dedicata alla gestione delle merci (sistema funzionale B) sia sul lato airside che su quello landside. Rispetto al primo ambito l'intervento B2 permette l'incremento della capacità di sosta degli aeromobili a terra e l'indipendenza tra l'area dedicata al traffico merci da quella passeggeri stante le differenti operatività a terra e l'attuale deficit capacitivo. Il potenziamento delle attività cargo e del traffico connesso sono perseguite anche attraverso l'intervento A di prolungamento dell'infrastruttura di volo principale che, nell'assetto individuato dal PSA, permette l'operatività di aeromobili di categoria ICAO "E" strettamente connessi a tale settore trasportistico.

In ultimo l'obiettivo di miglioramento e di incremento della dotazione aeroportuale e dei servizi offerti trova il suo perseguimento attraverso la strategia progettuale di potenziamento del polo dedicato al traffico di aviazione generale mediante l'ampliamento dell'attuale piazzale aeromobili "300" (intervento C2) e di realizzazione di un nuovo hangar (intervento C1) dedicato alla gestione e manutenzione dei velivoli.

Il quadro riepilogativo delle coerenze interne, intese come il raffronto tra gli obiettivi specifici e generali che la So.Ge.A.P. e le opere e gli interventi che il Gestore aeroportuale ha individuato nell'ambito del PSA2023, è riportato schematicamente nella figura seguente.

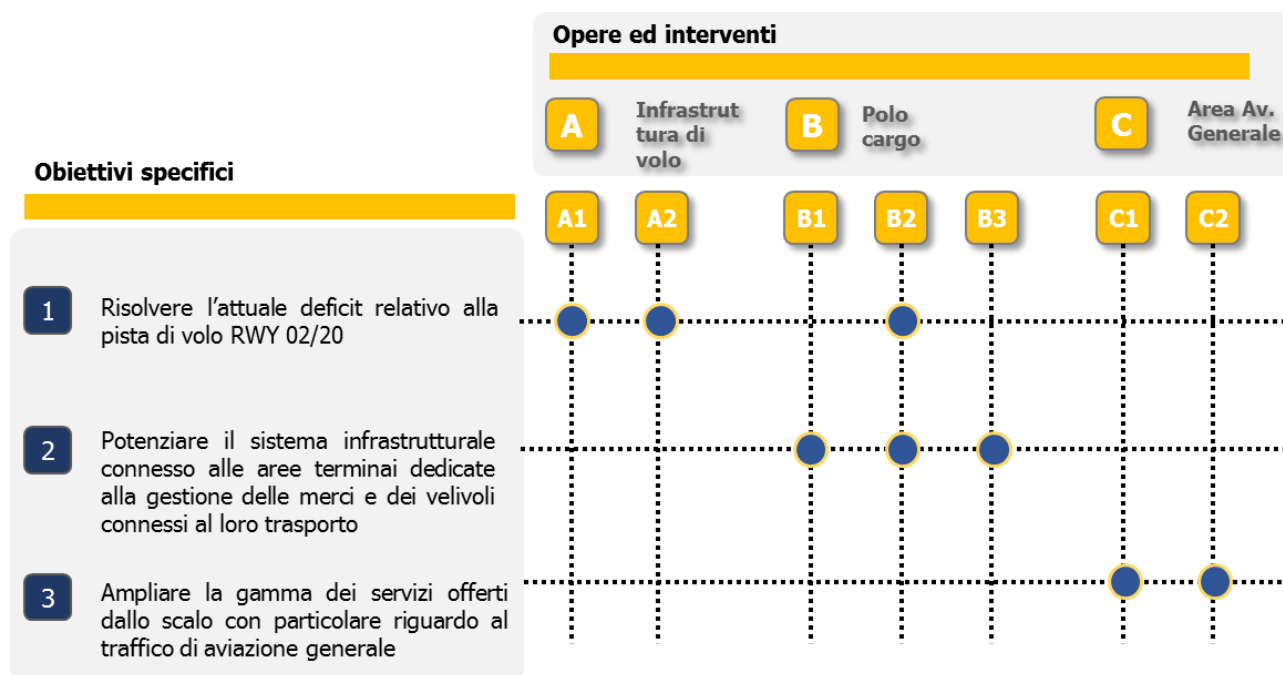


Figura 5-1 Quadro di raffronto tra obiettivi specifici e le opere e gli interventi previsti nel PSA2023

5.2 Il rapporto tra le scelte di PSA e la pianificazione

5.2.1 Le conformità con la pianificazione nazionale e locale

5.2.1.1 Il Piano nazionale degli aeroporti

Obiettivi e strategie di Piano

Il Piano Nazionale degli Aeroporti costituisce, ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione, un atto di pianificazione per il territorio nazionale degli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, così come individuati dal DPR n. 201 del 17 settembre 2015, e, su base tecnica ed economica, gli assetti infrastrutturali per la rete aeroportuale del Paese e per l'accessibilità ed intermodalità programmate su scala nazionale e regionale.

Il Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore aeroportuale mediante le seguenti direttrici:

- creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;
- incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi; anche al fine di promuovere il superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale;

- promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;
- focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;
- razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;
- realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.

L'esplicazione del valore strategico del documento si fonda sulla definizione:

- della rete nazionale, attraverso l'individuazione della valenza e ruolo di ciascun aeroporto in relazione a parametri di performance oggettivi;
- del quadro di sviluppo del settore aeroporti in grado di favorire la crescita economica e la mobilità del cittadino;
- della coerente pianificazione infrastrutturale con il quadro complessivo di sviluppo del trasporto aereo;
- di rapporti coordinati fra aeroporti e territori, preservando le aree per lo sviluppo e armonizzando la pianificazione delle infrastrutture e delle funzioni urbane;
- di un quadro di sostenibilità ambientale della rete sul lungo periodo;
- di un Action Plan che fornisce le indicazioni tematiche per bacini, in forma di strumento mirato a perseguire efficacemente gli obiettivi di pianificazione unitaria della rete aeroportuale, così come previsto dal Codice della navigazione.

In tale ottica, partendo dal citato DPR n. 201/2015, il Piano considera gli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. L'individuazione degli aeroporti si fonda su un impianto che, partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, giunge a disegnare la rete aeroportuale del Paese articolata in complessivi n. 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui n. 12 di particolare rilevanza strategica (gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzino la gestione unica). Questi ultimi risultano individuati dando priorità agli aeroporti inseriti nella rete centrale transeuropea ("Core Network") e, tra questi, innanzitutto, ai gate intercontinentali di Roma Fiumicino (primario hub nazionale), Milano Malpensa, Venezia e agli aeroporti inseriti nella rete globale transeuropea ("Comprehensive Network") con maggiori dati di traffico.

La rete aeroportuale nazionale

Nella metodologia prescelta dal Piano, centrata sulla valorizzazione sistemica dei bacini di traffico, in vista dell'auspicata creazione dei corrispondenti sistemi aeroportuali, il territorio nazionale è stato ripartito nei seguenti bacini di traffico omogeneo: 1) Nord Ovest, 2) Nord Est, 3) Centro Nord, 4) Centro Italia. 5) Campania, 6) Mediterraneo Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia orientale, 9) Sicilia occidentale, 10) Sardegna.

Per ciascuno di tali bacini, sono stati identificati gli aeroporti di interesse nazionale, nell'ambito dei quali sono stati identificati alcuni scali di particolare rilevanza strategica, tra cui Milano Malpensa, Venezia e Roma Fiumicino, riconosciuti gate internazionali.

Il Piano definisce gli aeroporti di interesse nazionale quelli che soddisfano la domanda dei bacini di utenza di riferimento e specifici segmenti di traffico.

Per aeroporti di particolare rilevanza strategica il Piano si riferisce a quelli che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale. Per il mantenimento del ruolo sono individuate condizioni particolari, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso.

Tutti gli aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica, possono essere considerati di interesse nazionale, purché si realizzino in ordine a due condizioni:

- a) che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano vuole incentivare. Forme di alleanze di rete o sistema tra gli aeroporti saranno considerate elemento prioritario ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli stessi;
- b) che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale, purché in un arco temporale ragionevole, e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Rispetto ai predetti criteri sono stati individuati 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui 12 di particolare rilevanza strategica (10 + Pisa/Firenze e Milano Malpensa/Torino), come dalla Tabella 5-1 di seguito riportato.

<i>Bacini di traffico</i>	<i>Aeroporti di interesse nazionale</i>	<i>Aeroporti di rilevanza strategica</i>
1) Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo	Milano Malpensa, Torino
2) Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste	Venezia
3) Centro Nord	Bologna, Pisa/Firenze, Rimini, Parma , Ancona	Bologna, Pisa/Firenze
4) Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara	Roma Fiumicino
5) Campania	Napoli, Salerno	Napoli
6) Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto	Bari

<i>Bacini di traffico</i>	<i>Aeroporti di interesse nazionale</i>	<i>Aeroporti di rilevanza strategica</i>
7) Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona	Lamezia Terme
8) Sicilia orientale	Catania, Comiso	Catania
9) Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa	Palermo
10) Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero	Cagliari

Tabella 5-1 Aeroporti di interesse nazionale e di rilevanza strategica in Italia

Nell'ambito del bacino 3) Centro Nord, il Piano identifica come di interesse nazionale l'Aeroporto di Parma.

Action plan di sviluppo della rete

Con l'obiettivo di rendere il sistema aeroportuale italiano in grado di affrontare le sfide che tutti gli aeroporti europei si troveranno a sostenere nei prossimi anni, in particolare per soddisfare il previsto aumento della domanda di traffico e migliorare la qualità dei servizi, si rende necessario adottare strategie di potenziamento del sistema aeroportuale per garantire:

- la realizzazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- l'esigenza che gli aeroporti, in particolare quelli di particolare rilevanza strategica, assicurino, nel tempo, l'offerta di capacità richiesta per sostenere lo sviluppo economico del Paese, tramite l'imposizione di vincoli nel territorio o delocalizzazione funzionale, nel caso in cui lo sviluppo degli scali sia condizionato da limiti fisici, ambientali o di sicurezza;
- le priorità degli interventi di potenziamento della rete aeroportuale e dei nodi intermodali di connessione;
- l'inserimento nella programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti, quali urgenti e indifferibili, dei collegamenti viari e ferroviari con i tre gate intercontinentali.

In tale prospettiva, l'Action Plan si configura come lo strumento di programmazione del PNA, finalizzato allo sviluppo delle infrastrutture della rete aeroportuale nazionale, che correla le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto previste sul territorio, in uno sviluppo armonico delle infrastrutture e dei servizi per la collettività.

L'obiettivo dell'Action Plan è anche quello di favorire l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità e la gestione degli scali anche in rapporto ai terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti.

Gli interventi prioritari individuati per la rete principale del Paese, necessari al soddisfacimento della domanda futura di traffico e miglioramento della qualità del servizio, riguardano:

1. il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, a carico e cura dei gestori,
2. il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità, di competenza dello Stato e degli Enti territoriali, in relazione alla tipologia di infrastruttura.

Rispetto al punto primo, per soddisfare la domanda di traffico attesa nel ventennio in corso devono essere potenziate ed adeguate le infrastrutture della maggior parte degli aeroporti, attraverso interventi a carico e a cura delle società di gestione, la cui attuazione deve essere attentamente monitorata affinché siano garantiti la capacità infrastrutturale e livelli di servizio adeguati.

L'attuazione degli ampliamenti di capacità, soprattutto per le opere più rilevanti che necessitano dell'estensione del sedime territoriale e dell'acquisizione di nuove aree, devono essere supportate da un processo di concertazione e da una co-pianificazione tra le Istituzioni statali e locali.

Relativamente al secondo punto, il Piano, nel descrivere la situazione attuale e prospettica delle connessioni fra aeroporti e ferrovie, metropolitane, strade e autostrade come di vera e propria emergenza, auspica la realizzazione degli interventi di sviluppo delle infrastrutture di collegamento e l'integrazione dell'aeroporto con le altre reti di trasporto, affinché sia efficace l'ampliamento della capacità delle infrastrutture aeroportuali.

Per quanto riguarda il Bacino Centro Nord (3) all'interno del quale è ricompreso l'Aeroporto di Parma, la rete aeroportuale ha registrato nel 2013 un traffico di circa 14 milioni di passeggeri, concentrati prevalentemente nei tre scali di Bologna, Pisa e Firenze. Il traffico del bacino si caratterizza per avere una rilevante componente internazionale, pari al 71%, i passeggeri che utilizzano vettori low cost costituiscono il 42% del totale, mentre quelli che utilizzano voli charter rappresentano il 10% del volume totale. L'alta internazionalità del traffico e la quota di voli charter dimostrano, in maniera evidente, l'attrattiva turistica dell'area.

In tale contesto, lo scalo di Parma potrebbe svolgere nel medio-lungo termine, per le potenzialità espresse, sia in termini di capacità che di accessibilità, il ruolo di riserva di capacità a servizio di altri aeroporti, limitatamente a determinati segmenti di traffico (charter, aviazione generale a scopo turistico, ecc.). Inoltre una delle due condizioni richieste per il riconoscimento dell'interesse nazionale degli aeroporti è quella della specializzazione di ruolo. Al riguardo, si evidenzia l'opportunità di realizzare una specializzazione di ruolo nel trasporto cargo, che è intendimento del Governo promuovere, d'intesa con le Regioni e i gestori interessati, al fine di soddisfare le esigenze dei bacini produttivi e, in particolare, delle piccole e medie imprese.

A proposito del traffico cargo in Italia, le sue previsioni di crescita indicano che, nel periodo 2013-2030 il traffico cargo italiano aumenterà in misura considerevole, ma in ogni caso ben al di sotto dei valori previsti per i principali Paesi Europei. Il bacino del Centro Nord ha movimentato circa 54 mila tonnellate di merci e lo scalo più impegnato è risultato quello di Bologna con 44 mila tonnellate movimentate nel 2013.

Lo scalo di Parma relativamente al traffico cargo allo stato attuale non risponde adeguatamente ai requisiti dettati dalle esigenze di mercato e di copertura del territorio. Il PSA agisce in questo contesto per adeguare le caratteristiche aeroportuali in termini di:

- infrastrutture e servizi dedicati (piste e piazzali);
- possibilità di apertura notturna;
- disponibilità di aree per attività di logistica;

- posizione geografica, in termini di prossimità sia rispetto ai mercati di sbocco delle merci, sia rispetto a un tessuto economico-produttivo di rilievo;
- accessibilità veicolare ed intermodale e possibile connessione con altri terminali di trasporto (porti ed interporti).

In tale ottica saranno incentivate, d'intesa con le Regioni, forme di alleanze, anche di rete, tra aeroporti che già rivestono un ruolo strategico nel settore e gli altri scali che potrebbero operare collegamenti di feederaggio verso i primi e/o collegamenti point to point.

A tal fine, è da tenere presente la fondamentale distinzione con cui opera la modalità cargo che vede:

- il trasporto merci in stiva che raggiunge molteplici destinazioni, sfruttando le rotte proprie del trasporto passeggeri;
- il trasporto con aeromobili "all cargo" che collegano tipicamente un numero limitato di località, che fungono quindi da poli di aggregazione alle quali è associata una rete di produzione logistica di secondo livello. Tale tipologia di trasporto è caratterizzata da elevati payload e necessita di un'adeguata massa critica per alimentarne le operazioni di volo.

La prima modalità di trasporto necessita di aeroporti con ampie reti di destinazioni, servite da aeromobili con importante capacità di stiva. La seconda modalità necessita di aeroporti con strutture dedicate, anche per quanto riguarda le specifiche procedure di security, servite da aeromobili "all cargo" e con operatività ampia anche notturna. Tali scali devono, inoltre, essere in grado di sviluppare rilevanti connessioni e relazioni con il territorio, costituendo parte integrante della catena logistica associata ai grossi distributori rendendo quindi efficiente l'intera filiera.

Il PNA inoltre allo scopo di sostenere la catena del valore generata dal cargo aereo e promuovere lo sviluppo delle attività di settore descrive quali azioni vanno implementate:

- semplificare e velocizzare i controlli delle merci e migliorare il coordinamento delle attività dei diversi soggetti ad essi preposti;
- facilitare la creazione di poli logistici presso gli aeroporti che assumono un ruolo di asset strategico, relativamente al trasporto cargo, nella rete aeroportuale nazionale;
- consolidare le prospettive di ruolo e funzionali al fine di dare certezza agli investimenti privati;
- orientare gli investimenti finalizzati al potenziamento dei livelli di accessibilità ed intermodalità;
- individuare margini di flessibilità per lo svolgimento dei servizi di Stato (Dogana e Finanza) per semplificare e velocizzare i controlli delle merci;
- attivare una campagna di sensibilizzazione con Regioni e Camere di Commercio per diffondere le potenzialità del trasporto cargo; promuovere studi di settore e diffusione dei relativi risultati presso gli operatori economici circa l'individuazione dei settori merceologici che possano trarre il miglior costo/beneficio dalla modalità di trasporto aereo.

Vengono previsti inoltre all'interno del piano e sviluppati all'interno del Piano di sviluppo aeroportuale, una serie di interventi sulle infrastrutture aeroportuali con orizzonti temporali variabili fino al 2030.

Assieme a questi interventi, ce ne sono alcuni legati all'intermodalità, quali il raddoppio della linea ferroviaria La Spezia Parma e il potenziamento della linea Parma-Ferrara-Ravenna, nonché altri relativi ad accessibilità locale e territoriale come la l'autostrada Tibre – raccordo autostradale della Cisa (A15) – autostrada del Brennero, tratto Fontevivo (PR) – Nogarole Rocca (VR); la riqualificazione della SS9 Emiliana; e la quarta corsia della A1 dalla A22 a Piacenza Sud.

5.2.1.2 Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti

La Legge regionale n. 30 del 1998 (Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale) individua il PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) come il principale strumento di pianificazione con cui la Regione stabilisce indirizzi e direttive per le politiche regionali sulla mobilità e fissa i principali interventi e le azioni prioritarie da perseguire nei diversi ambiti di intervento.

La legge individua tre livelli su cui articolare la pianificazione dei trasporti: *regionale, provinciale e comunale*. Tali funzioni di pianificazione sono esercitate sia attraverso la predisposizione e approvazione dei piani generali, sia di quelli legati più nello specifico al settore dei trasporti.

Il Piano vigente è il **PRIT98**, approvato con delibera del Consiglio regionale n. 1322 del 22/12/1999.

La Regione, partendo da una valutazione dei risultati conseguiti con il PRIT98, ha avviato il percorso per l'elaborazione del nuovo **PRIT2025**, che sta seguendo l'iter previsto dall'art. 5 bis L.R. 30/1998 (e s.m.i.) per la sua approvazione, nonché le disposizioni della L.R. 20/2000.

In particolare:

- A dicembre 2015 si è conclusa la redazione del "Documento preliminare" al Piano che descrive, insieme agli elaborati tecnici "Quadro conoscitivo" e "Rapporto ambientale preliminare", gli obiettivi e le scelte di pianificazione che si intendono perseguire;
- con deliberazione n. 1073 dell'11/07/2016 la Giunta regionale ha approvato il Documento preliminare del PRIT 2025, con gli elaborati relativi al "Quadro conoscitivo" e al Rapporto ambientale preliminare, quest'ultimo realizzato a cura di Arpa Emilia-Romagna;
- a seguito dello svolgimento della Conferenza di Pianificazione, è ora in corso la redazione degli elaborati tecnici necessari all'adozione del piano, contenenti gli obiettivi finali e la definizione dei relativi sistemi delle azioni e degli interventi.

Il PRIT 98-2010 si pone i seguenti obiettivi:

- massimizzare l'efficacia, l'efficienza e l'affidabilità del trasporto locale e la sua integrazione con il trasporto ferroviario;
- massimizzare la capacità del sistema ferroviario di assorbire tutto il traffico possibile delle persone e delle merci;

- creare le condizioni per l'avvio di una concreta politica del trasporto fluviale e fluvio-marittimo per l'interscambio delle merci;
- creare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali-intermodali strada, ferrovia, vie navigabili;
- creare un sistema di infrastrutture stradali altamente gerarchizzato ed organizzare il disegno della rete stradale in modo da aumentarne l'efficienza;
- operare per una mobilità sostenibile e assicurare a cittadini ed imprese la migliore accessibilità del territorio regionale, promuovendo un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolve un ruolo fondamentale.

IL PRIT98-2010 definisce inoltre i principali indirizzi e le direttive per le politiche regionali sulla mobilità, i principali interventi e le azioni prioritarie, in coordinamento anche con altri piani regionali.

Costituisce riferimento per la programmazione degli enti locali ed in particolare per i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP), che provvedono a adottare, approfondire ed attuare i contenuti e le disposizioni del Piano.

Il sistema aeroportuale regionale dell'Emilia-Romagna soddisfa oggi direttamente una domanda di oltre 3 milioni di passeggeri all'anno e di 23.000 tonnellate di merci.

Importanti sono le quote di domanda regionale che si rivolgono agli aeroporti di Milano e Roma, ed anche di Verona per quanto attiene a particolari collegamenti charter turistici. Lo scenario futuro intrinseco della modalità aerea presenta tassi di crescita molto interessanti (compresi tra il 5 e l'8% annuo).

L'aumento dei traffici col ritmo del 10% annuo verificatosi nel complesso degli aeroporti emiliano-romagnoli negli ultimi 15 anni è potenzialmente confermabile anche nel futuro e forse migliorabile. Se si ipotizza prudenzialmente un tasso di crescita del 5,5% annuo, nel 2010 i passeggeri afferenti al sistema aeroportuale regionale supereranno i 5 milioni e cioè raddoppieranno rispetto agli attuali: questo traguardo è facilmente superabile qualora non intervengano fattori di economia generale negativi e qualora il sistema regionale sia in grado di muoversi unitariamente e di sostenere la sfida della concorrenza dei sistemi aeroportuali delle regioni al contorno in competizione con l'aeroportualità emiliano-romagnola.

Obiettivi generali per i sistemi aeroportuali

Perseguire uno sviluppo in cui i rischi di instabilità siano ridotti, richiede precise scelte organizzative che, utilizzando al meglio l'ampia riserva di potenzialità degli impianti aeroportuali regionali, coniughino l'efficacia con l'efficienza, e cioè il fare bene (l'efficienza) le cose giuste (l'efficacia). In questa ottica il PRIT traduce le attuali debolezze del sistema aeroportuale emiliano-romagnolo puntando alla competizione tra i singoli poli regionali nell'offrire uno stesso servizio sia trasformata in allargamento della gamma dei servizi da proporre all'utenza, il tutto operando con una efficienza (redditività economica) che consenta di affrontare la concorrenza dei sistemi aeroportuali vicini e, contemporaneamente, di sostenere gli investimenti infrastrutturali, tecnologici ed organizzativi necessari al buon funzionamento degli impianti.

Il sistema aeroportuale emiliano-romagnolo: il quadro di riferimento

Il sistema aeroportuale regionale dell'Emilia-Romagna soddisfa oggi direttamente una domanda di oltre 3 milioni di passeggeri all'anno e di 23.000 tonnellate di merci.

Importanti sono le quote di domanda regionale che si rivolgono agli aeroporti di Milano e Roma, ed anche di Verona per quanto attiene a particolari collegamenti charter turistici. Lo scenario futuro intrinseco della modalità aerea presenta tassi di crescita molto interessanti (compresi tra il 5 e l'8% annuo).

L'aumento dei traffici col ritmo del 10% annuo verificatosi nel complesso degli aeroporti emiliano-romagnoli negli ultimi 15 anni è potenzialmente confermabile anche nel futuro e forse migliorabile. Se si ipotizza prudenzialmente un tasso di crescita del 5,5% annuo, nel 2010 i passeggeri afferenti al sistema aeroportuale regionale supereranno i 5 milioni e cioè raddoppieranno rispetto agli attuali: questo traguardo è facilmente superabile qualora non intervengano fattori di economia generale negativi e qualora il sistema regionale sia in grado di muoversi unitariamente e di sostenere la sfida della concorrenza dei sistemi aeroportuali delle regioni al contorno in competizione con l'aeroportualità emiliano-romagnola.

Parma punta alla riaffermazione del proprio ruolo nell'ambito del sistema aeroportuale regionale, grazie alla sua specifica vocazione di aeroporto di terzo livello: lo scalo andrà potenziato in vista dell'aumento dei traffici passeggeri e merci. Appare anche in questo caso necessario un coordinamento delle iniziative con le iniziative degli altri aeroporti regionali: è opportuna la messa a punto di un piano di azione comune non tanto e solo per il breve termine, ma che sia proiettato all'orizzonte temporale in cui i traffici su Bologna abbiano acquisito entità tale da rendere possibile una efficace redistribuzione sui bacini di competenza ristretta degli aeroporti regionali minori di quegli specifici segmenti di domanda che possano mantenere nel tempo una autonoma logica economica.

La proposta di sistema regionale coordinato

Il PRIT98 ha tra i suoi presupposti quello di esaminare congiuntamente le potenzialità del sistema degli aeroporti, concepito nella sua unitarietà, in termini di traffico attraiabile tenendo conto dei bacini esterni concorrenziali. In quest'ottica sono state individuate le seguenti strategie:

- l'impianto bolognese, una volta consolidata la crescita dei suoi traffici, non abbia forti interessi ad attrarre compagnie e vettori minori che vanno alla ricerca di costi sempre più bassi e che si accontentano dei servizi elementari che un generico aeroporto può offrire;
- ciò lascerà spazio agli aeroporti di Forlì e **Parma** per inserirsi nelle nicchie di mercato complementari e riaffermare il loro ruolo, qualora, come nel caso di Parma, la società di gestione non abbia puntato ad una aperta competizione con Bologna (e con l'Alta Velocità ferroviaria), concorrenza che potrebbe rivelarsi deleteria per le sue conseguenze economiche. E' necessario completare l'integrazione operativa degli scali forlivese e bolognese; in questo contesto il sistema di collegamento e di servizio all'aeroporto di Forlì assume un ruolo di grande rilevanza;

- l'impianto di Rimini sarà strettamente legato al ruolo che potrà svolgere per la Repubblica di San Marino, agli esiti della politica economica (in particolare turistica) che il suo comprensorio saprà sviluppare nei prossimi anni nonché alle sinergie con Bologna per la redistribuzione del traffico charteristico che va alla ricerca dei costi più bassi (in alternativa si profilerebbe un legame sempre più stretto con SEA e una inevitabile concorrenza con l'aeroporto di Forlì e di Bologna);
- • L'aeroporto di Reggio Emilia dovrà invece dedicare i suoi sforzi ad ampliare e consolidare in modo duraturo e conveniente le varie attività –anche innovative – connesse all'aviazione generale a cui associare servizi di rimessaggio e riparazione, prima che in voli commerciali e turistici per i quali non sia garantita la continuità nel tempo.

In definitiva, il concetto di sistema aeroportuale regionale coordinato e monitorato appare il più idoneo a garantire agli impianti emiliano-romagnoli una crescita complessiva dei traffici e conseguenti risultati positivi sia per le società di gestione che per il complesso sistema economico costituito dall'indotto che orbita attorno al trasporto aereo.

Lo scenario previsto nel documento preliminare del PRIT2025

Il trasporto aereo ha subito nell'ultimo decennio mutamenti profondi e sostanziali che ne hanno fatto uno dei settori a maggiore dinamicità e, probabilmente, quello in cui a livello europeo si sono verificati i maggiori progressi in termini di passaggio dal regime monopolistico alla libera concorrenza. L'offerta dell'Emilia-Romagna risulta fra le più elevate a livello nazionale, con circa una infrastruttura aeroportuale per ogni milione di abitanti. Sul fronte passeggeri la crescita è stata importante, superando i 7 milioni di passeggeri annui, mentre il settore low cost, modalità sconosciuta all'epoca di stesura del PRIT98, ha generato una vera e propria rivoluzione nella percezione del trasporto aereo.

Al fine di perseguire il disegno del sistema aeroportuale la Regione ha proceduto attivando azioni di stimolo e entrando nelle compagini societarie degli aeroporti di Bologna, Forlì e Rimini, mentre **l'aeroporto di Parma** ha preferito percorrere la strada della privatizzazione, con lo scopo di favorire le relazioni industriali. Le diverse fasi di sviluppo sono state caratterizzate da intese e verifiche industriali, ma la forte competizione territoriale e commerciale, alimentata anche dalle stesse compagnie aeree, la crisi del vettore nazionale e gli importanti mutamenti del mercato, hanno ridisegnato il quadro d'insieme su cui agire. Le difficoltà economiche delle società di gestione degli aeroporti di Rimini e Forlì hanno portato ENAC a bandire nuovi bandi per la concessione della gestione degli stessi portando all'ingresso di nuovi soci privati.

In questo nuovo contesto, il *Piano Nazionale degli Aeroporti* (par.5.2.1.1), individua un riordino organico del settore aeroportuale sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni ed una nuova classificazione degli aeroporti, riconoscendo a Bologna il ruolo di aeroporto strategico. Individua inoltre 10 bacini nazionali e assegna a Rimini e Parma il ruolo di aeroporti di interesse nazionale. L'aeroporto di Forlì è invece riconosciuto all'interno della nuova rete TEN-T Comprehensive.

5.2.1.3 Piano strutturale del Comune di Parma

Il Piano Strutturale Comunale rappresenta uno dei livelli di pianificazione urbanistica introdotto dalla Legge Regionale n. 20/2000 ed è lo strumento di pianificazione generale che delinea le scelte strategiche di assetto e sviluppo di tutto il territorio comunale, tutelandone l'integrità, fisica ed ambientale e l'identità culturale dello stesso.

Il PSC vigente è stato approvato con atto di C.C. n. 46 del 27.03.07 e gli obiettivi di Piano sono i seguenti:

1. disciplinare le trasformazioni fisiche e funzionali delle varie parti del territorio comunale e gli interventi pubblici e privati conseguenza delle esigenze espresse dalla popolazione presente sul territorio, in sintonia con la salvaguardia e la valorizzazione dei beni storici, culturali, ambientali, paesaggistici e naturali.
2. accertare la consistenza, la localizzazione e la vulnerabilità delle risorse naturali presenti sul territorio comunale, dettando le norme per la loro salvaguardia ed individuando gli interventi di miglioramento e riequilibrio ambientale da realizzare, in conformità alle previsioni del PTCP.
3. approfondire ed integrare i contenuti del PTCP, definendo le azioni volte ad eliminare o ridurre il livello del rischio negli insediamenti esistenti.
4. delimitare gli ambiti del territorio comunale caratterizzati da differenti politiche di intervento e valorizzazione e da diversi assetti funzionali ed urbanistici, anche in attuazione delle direttive e degli indirizzi del PTCP. Il piano stabilisce il dimensionamento delle nuove previsioni per ciascun ambito con riferimento ai fabbisogni locali ed alle previsioni del PTCP.
5. L'Amministrazione comunale assume come obiettivo prioritario la tutela e la salvaguardia del valore naturale, ambientale, paesaggistico e storico-culturale del territorio e il miglioramento dello stato dell'ambiente, quali condizioni imprescindibili per lo sviluppo sostenibile dei sistemi insediativi e socio-economici.

Le norme del PSC precisano gli interventi di trasformazione e tutela consentite nella progettazione, specificano gli strumenti e le modalità di attuazione, fissano i parametri e dettano le prescrizioni cui tali interventi devono attenersi.

Il Piano Strutturale Comunale provvede alla organica rappresentazione e valutazione dello stato del territorio e dei processi evolutivi che lo caratterizzano e costituisce riferimento necessario per la definizione degli obiettivi e dei contenuti del piano e per la valutazione di sostenibilità, in coerenza con i compiti di ciascun livello di pianificazione, ha riguardo:

- a) alle dinamiche dei processi di sviluppo economico e sociale;
- b) agli aspetti fisici e morfologici;
- c) ai valori paesaggistici, culturali e naturalistici;
- d) ai sistemi ambientale, insediativo e infrastrutturale;
- e) all'utilizzazione dei suoli ed allo stato della pianificazione;
- f) alle prescrizioni e ai vincoli territoriali derivanti dalla normativa, dagli strumenti di pianificazione vigenti, da quelli in salvaguardia e dai provvedimenti amministrativi.

Il Consiglio Comunale con delibera n. 13 del 14 febbraio 2017 ha adottato la Variante Generale al Piano Strutturale Comunale (PSC).

Il nuovo Piano Strutturale Comunale adottato tiene conto degli indirizzi più attuali in tema di sviluppo urbanistico puntando sulla rigenerazione della città esistente, per ridurre il consumo di suolo agricolo e per valorizzare la qualità ambientale del sistema urbano, con particolare attenzione alla sicurezza del territorio e dei cittadini e per promuovere una rete diffusa di servizi tendo conto delle eccellenze produttive e della competitività.

5.2.1.4 Altri Piani a valenza paesistico territoriale

Per quanto attiene l'area oggetto del presente progetto sono state valutate le coerenze anche con la pianificazione regionale e provinciale per valutare che gli interventi previsti nel PSA risultino coerenti con quanto gli obiettivi della pianificazione ambientale territoriale.

A livello regionale il **Piano Territoriale Paesistico Regionale dell'Emilia Romagna** introdotto con la L. R. n. 23 del 2009 che ha dato attuazione al D. Lgs. n. 42 del 2004, s.m.i., relativo al Codice dei beni culturali e del paesaggio, in continuità con la normativa regionale in materia. Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) ha il compito di definire gli obiettivi e le politiche di tutela e valorizzazione del paesaggio, con riferimento all'intero territorio regionale, quale piano urbanistico-territoriale avente specifica considerazione dei valori paesaggistici, storico-testimoniali, culturali, naturali, morfologici ed estetici. Il piano paesistico regionale influenza le strategie e le azioni di trasformazione del territorio sia attraverso la definizione di un **quadro normativo di riferimento** per la pianificazione provinciale e comunale, sia mediante singole **azioni di tutela e di valorizzazione** paesaggistico-ambientale.

Il PPR va ricondotto nell'ambito di quei piani urbanistici territoriali con specifica considerazione dei valori paesaggistici e ambientali che trovano la loro fonte primaria nell'art. 1 bis della L. 431/85. In quanto tale è idoneo a imporre vincoli e prescrizioni direttamente efficaci nei confronti dei privati e dei Comuni: Le prescrizioni devono considerarsi prevalenti rispetto alle diverse destinazioni d'uso contenute negli strumenti urbanistici vigenti o adottati.

In termini di attuazione il Piano paesistico dell'Emilia-Romagna affronta la gestione del territorio partendo dal riconoscimento delle identità locali e assumendo la consapevolezza (e quindi la responsabilità) del loro valore e degli effetti che azioni improprie, o non sufficientemente ponderate, possono determinare nella trasformazione delle culture e della storia della società regionale a partire dalla modificazione dei caratteri del paesaggio.

A livello di provincia il **Piano Territoriale di coordinamento Provinciale di Parma** rappresenta il principale strumento a disposizione della comunità provinciale per il governo del territorio, finalizzato a delineare obiettivi ed elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale, in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico e con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, sismiche, idrogeologiche, paesaggistiche e ambientali.

Le disposizioni finalizzate alla tutela dei beni di interesse storico-archeologico accertati e/o vincolati ai sensi di leggi nazionali o regionali, sono contenute all'interno delle tavole C.1 del Piano e delimitano le zone e gli elementi soggetti a tutela indicandone l'appartenenza alle seguenti categorie:

- a) aree di accertata e rilevante consistenza archeologica vincolate ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004, nonché le aree interessate da notevole presenza di materiali, già rinvenuti ovvero non ancora toccati da regolari campagne di scavo, ma motivatamente ritenuti presenti, le quali si possono configurare come luoghi di importante documentazione storica;
- b) zone di tutela della struttura centuriata, cioè aree estese ed omogenee in cui l'organizzazione della produzione agricola e del territorio segue tuttora la struttura centuriata come si è confermata o modificata nel tempo;
- c) gli elementi della centuriazione sia localizzati sia diffusi.

Gli interventi previsti nella PSA dell'aeroporto di Parma non incidono significativamente sulla pianificazione e sugli obiettivi che essa si pone.

5.2.2 Le conformità con i vincoli e la disciplina di tutela

Il contesto pianificatorio di riferimento preso in esame, in quanto utile a determinare informazioni ed elementi pertinenti all'opera di progetto viene riassunto di seguito:

Pianificazione ordinaria generale		
<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi</i>
Regionale	Piano Territoriale Paesistico Regionale dell'Emilia Romagna	Approvato con D.G.R. n. 1338 del 28/01/1993
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Parma	Approvato con delibera del Consiglio Provinciale n.71 del 7 luglio 2003,
Comunale	Piano Strategico Comunale	Approvato atto del C.C. n. 46 del 27.03.07

Tabella 5-2 Quadro della pianificazione ordinaria generale

Pianificazione ordinaria separata – Settore Trasporti		
<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi</i>
Nazionale	Piano Nazionale degli aeroporti	Processo di VAS in corso
Regionale	Piano Regionale Integrato dei Trasporti	Approvato con delibera del Consiglio Regionale n. 1322 del 22/12/1999
Comunale	Piano di Rischio Aeroportuale	Approvato con Deliberazione del Commissario Straordinario n. 143 del 28.2.2012

Tabella 5-3 Quadro della pianificazione ordinaria separata

L'analisi del contesto pianificatorio di riferimento preso in esame, assieme al sistema dei vincoli e delle tutele, permette di stabilire le relazioni intercorrenti tra gli elementi del suddetto quadro e l'area oggetto dell'intervento di progetto.

Per quanto concerne il sistema dei vincoli e la disciplina di tutela, l'elaborato "Carta dei **Vincoli e delle Tutele**" (T06) che fa riferimento alla normativa vigente in materia di Beni culturali e Paesaggio, in particolare individua nell'area di studio:

- Beni culturali tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e smi, Parte III:
 - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 10 e 136, comma 1, ex L.1089/39,
- Beni paesaggistici tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e smi, Parte III:
 - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142, comma 1, ex L.431/85,

Per la localizzazione dei vincoli paesaggistici, culturali e monumentali di riferimento rispetto all'area oggetto di studio, sono state consultate le seguenti fonti:

- Geoportale della Regione Emilia Romagna,
- Piano Strutturale Comunale
- Patrimonio Culturale Emilia Romagna
- Carta del Rischio – MIBACT
- SITAP - ISPRA

Per quanto attiene quindi ai beni paesaggistici succitati, analizzando la "Carta dei vincoli e delle tutele" è possibile osservare come nell'intorno delle alternative di progetto a tal proposito si possa rilevare la presenza di diversi elementi, ma dei quali soltanto alcuni, direttamente interferenti con alcune soluzioni progettuali.

Le interferenze dirette sono quindi rappresentate da:

Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi, comma 1 lettera c) relativa a Fiumi, torrenti e corsi d'acqua con fasce di rispetto dei fiumi di 150 metri per lato: Canale Galasso

Per quello che concerne la fascia di rispetto del corso d'acqua, area tutelata per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi, come specificato dallo stesso disposto normativo al comma 1 del citato articolo, dette tipologie di beni «sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo [ossia il Titolo I "Tutela e valorizzazione"]», ed ai fini dell'analisi della compatibilità degli interventi in progetto con le disposizioni dettate dal vincolo, si sottolinea come i vincoli di cui all'articolo 142 non hanno a fondamento il riconoscimento di un notevole interesse pubblico del bene tutelato, come per l'appunto nel caso di quelli vincolati in base all'articolo 136, quanto invece la stessa sussistenza di detto bene, considerata a prescindere dal suo specifico valore ed interesse.

A fronte di quanto esposto, nel caso in esame, le opere previste di attraversamento del corso d'acqua (Canale Galasso) e della sua fascia (art.142, c.1, lett.c), si andrebbero a configurare in maniera sostanzialmente non dissimile dell'attuale assetto considerato che non è la parte di progetto a interferire con il vincolo bensì la pista esistente.

Per quanto concerne il **Piano Territoriale Paesistico Regionale** dell'Emilia Romagna, in termini di attuazione il Piano paesistico dell'Emilia-Romagna affronta la gestione del territorio partendo dal riconoscimento delle identità locali e assumendo la consapevolezza (e quindi la responsabilità) del loro valore e degli effetti che azioni improprie, o non sufficientemente ponderate, possono determinare nella trasformazione delle culture e della storia della società regionale a partire dalla modificazione dei caratteri del paesaggio. L'analisi della conformità rispetto il progetto di ampliamento dell'aeroporto non mostra particolari vincoli ricadendo l'intervento interamente in un'area indicata come "zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei" tutelata secondo l'art.21 del PTPR.



Figura 5-2 Stralcio del PTPR dell'Emilia Romagna, in rosso l'area di intervento

Tale articolo riguarda le zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei, caratterizzati da elevata permeabilità dei terreni con ricchezza di falde idriche al cui interno, fermo restando i compiti di cui al DPR 24 maggio 1988 n.236, sono vietati:

- gli scarichi liberi sul suolo e sottosuolo di liquidi e di altre sostanze di qualsiasi genere o provenienza con la sola eccezione della distribuzione agronomica, nonché dei reflui trattati provenienti da civili abitazioni;
- l'interramento, l'interruzione o la deviazione delle falde acquifere sotterranee, con particolare riguardo per quelle alimentanti acquedotti per uso idropotabile.

Per il **Piano Territoriale di coordinamento Provinciale di Parma** le disposizioni finalizzate alla tutela dei beni di interesse storico-archeologico accertati e/o vincolati ai sensi di leggi nazionali o regionali, sono contenute all'interno delle tavole C.1 del Piano e delimitano le zone e gli elementi soggetti a tutela indicandone l'appartenenza alle seguenti categorie:

- a) aree di accertata e rilevante consistenza archeologica vincolate ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004, nonché le aree interessate da notevole presenza di materiali, già rinvenuti ovvero non ancora toccati da regolari campagne di scavo, ma motivatamente ritenuti presenti, le quali si possono configurare come luoghi di importante documentazione storica;
- b) zone di tutela della struttura centuriata, cioè aree estese ed omogenee in cui l'organizzazione della produzione agricola e del territorio segue tuttora la struttura centuriata come si è confermata o modificata nel tempo;
- c) gli elementi della centuriazione sia localizzati sia diffusi.

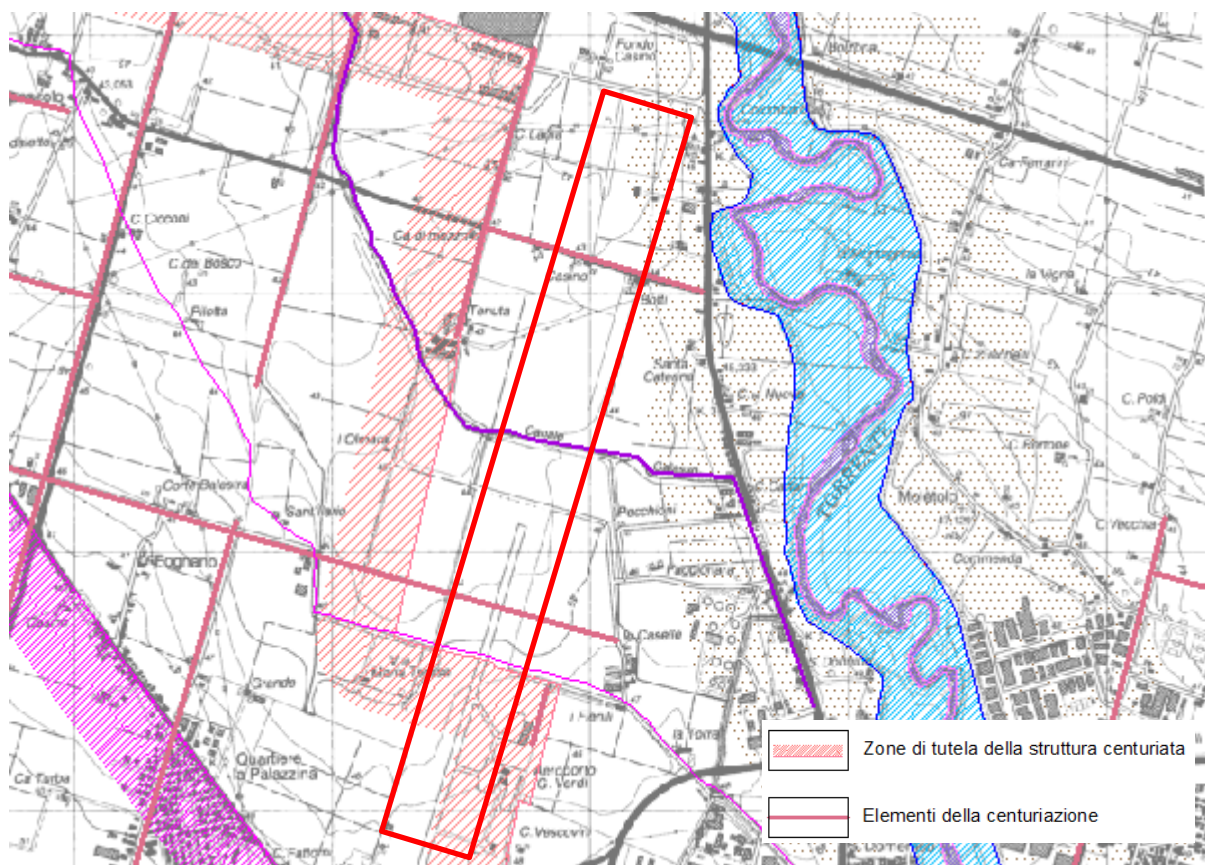


Figura 5-3 Stralcio del PTCP della Provincia di Parma – Carta della Tutela Ambientale, Paesistica e storico culturale, in rosso l'area di intervento

Le interferenze dirette sono quindi rappresentate da:

- Zone ed elementi di specifico interesse storico, archeologico e testimoniale – *Elementi della centuriazione*;
- Zone ed elementi di interesse paesaggistico e ambientale – *Dossi*.

Le misure e gli interventi di tutela e valorizzazione delle zone e degli **elementi della struttura centuriana** (art. 16 delle Norme tecniche di attuazione), nonché gli interventi funzionali allo studio, all'osservazione, alla pubblica fruizione dei beni e dei valori tutelati, sono definiti da piani o progetti pubblici di contenuto esecutivo, formati dagli Enti competenti, previa consultazione con la competente Soprintendenza archeologica, ed avvalendosi della collaborazione dell'Istituto per i beni artistici, culturali e naturali della Regione Emilia-Romagna. I piani o progetti, a seguito di adeguate ricerche, possono variare la delimitazione delle zone e degli elementi appartenenti alle categorie sopra elencate. L'interferenza può considerarsi nulla in quanto l'elemento interferito incide su un tratto esistente dell'aeroporto.

Per quanto riguarda le aree di interesse paesaggistico e nello specifico i **dossi di pianura** delimitati da parte degli strumenti urbanistici comunali (PSC) vale la prescrizione per cui sono vietate le attività che possano alterare negativamente le caratteristiche morfologiche ed ambientali in essere, essendo comunque vietate le attività estrattive fini a se stesse e le discariche di qualsiasi

tipo; per contro in tali. aree sono consentiti opere ed interventi finalizzati alla messa in sicurezza idraulica della rete idrografica superficiale, purché rivolte alla tutela e salvaguardia delle popolazioni residenti. Gli interventi previsti nel PSA e nello specifico il prolungamento della pista non causa un interferenza diretta.

Per quanto attiene alla conformità al **PSC** è stata effettuata una verifica delle interferenze nell'elaborato "Piano Strutturale Comunale del Comune di Parma" (T05). Tale elaborato riporta i contenuti della tavola di PSC – "Vincoli e tutele" nella quale è presente una sintesi dei vincoli presenti sul territorio provenienti dalla normativa nazionale, regionale e provinciale.

Le interferenze dirette sono quindi rappresentate da:

- Aree a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi;
- Aree vincolate dal PTCP

Tali interferenze sono state precedentemente trattate.