



Comune di Parma

Settore Sportello Attività Produttive e Edilizia

Parma,
Prot.
Class. 2018.VI/9.41

Al Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni
e le Autorizzazioni Ambientali
Divisione 2 – Sistemi di Valutazione Ambientale

Oggetto: - Piano di Sviluppo al 2023 dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma – Procedimento di VIA. Trasmissione osservazioni e pareri.

Vista l'istanza di V.I.A. presentata al Ministero dell'Ambiente da parte di ENAC per il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023 ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii;

Ai fini dello svolgimento dell'istruttoria tecnica di competenza, si allegano alla presente le osservazioni e pareri espressi nel merito dai Settori di questa Amministrazione Comunale e già depositata alla Commissione Tecnica Regionale in data 30/11/2018 con Prot. 247588.

A disposizione per gli eventuali chiarimenti: Segreteria Tel 0521031705

Distinti saluti

Il Dirigente
del Settore Sportello
Attività Produttive e Edilizia
Arch. Silvano Carcelli



Comune di Parma

Settore Tutela Ambientale
S.O. Ambiente

Parma, 29/11/2018
Prot. Gen. 2018/246818

Al settore Pianificazione e Sviluppo
del territorio – c.a. Ing. Dante Bertolini

Oggetto: PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE 2023 - PROCEDURA DI V.I.A.

In sintesi il piano di sviluppo aeroportuale prevede l'allungamento della pista di 800 m per arrivare a totali 20100 m, incremento da 193.000 a 200.000 passeggeri/anno, incremento da 4t a 22 t di merci all'anno,

Lo studio di impatto ambientale non è completo di tutti gli approfondimenti necessari per un tale intervento, specialmente per gli effetti sulle preesistenze esterne alla delimitazione aeroportuale. Infatti non si fa cenno all'interferenza di un elettrodotto che si troverà a fine pista, si danno per irrilevanti gli effetti dovuti all'interruzione di due strade e all'incremento delle acque di scolo. Nemmeno si accenna a rischi per la popolazione che l'ufficio Protezione civile ha stimato nella sola estensione della nuova fascia B in circa 12.000 abitanti impattati.

Per gli effetti "rumore" manca un quadro relativo alle attuali pressioni acustiche ai recettori che definisca l'area di superamento dei limiti all'esterno della delimitazione aeroportuale.

Si segnala che dal gestore dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" non è mai pervenuto il piano di risanamento acustico che avrebbe permesso l'integrazione del Piano d'azione ex art. 4 del D.lgs. n. 194/2005 del Comune di Parma e che avrebbe costituito ora la documentazione dello stato di fatto (stato zero), utile a raffrontare le previsioni di progetto dell'ampliamento che dovrebbero portare a un piano di risanamento acustico conseguente allo sviluppo aeroportuale.

Per la matrice "aria", anche in questo caso, sono necessari approfondimenti che consentano di verificare lo "stato zero" sul territorio comunale e la rispondenza del progetto alle norme del Piano Aria Integrato Regionale 2020, con particolare riferimento al criterio del "saldo zero", come compensazione di tutte le emissioni di PM10 e NOx emesse nello scenario futuro.

Si evidenzia, inoltre, che la comunicazione prot. n. 20402 dell'11/09/2018 del M.A.T.T.M. riporta un inquadramento della documentazione presentata da ENAC (proponente), definendola "istanza di pronuncia di compatibilità ambientale integrata con valutazione di incidenza" ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.. Questo articolo fa riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale, finalizzata a esprimersi definitivamente sulla realizzazione del progetto, per il quale saranno necessari pareri di carattere, oltre che sulle matrici ambientali anche per gli aspetti urbanistico, pianificatorio, viabilistico, edilizio, di sicurezza, ecc..

Si fa presente che, ai sensi della normativa nazionale e regionale che disciplina il ruolo e le prerogative delle agenzie di prevenzione e protezione ambientale, solo il parere di tali agenzie è istituzionalmente vincolante dal punto di vista ambientale nei procedimenti in esame.

Il Responsabile di Struttura
Dott. Alessandro Angella

Il Dirigente di Settore
Ing. Giovanni De Leo



Comune di Parma



Settore Mobilità ed Energia

Parma, 28/11/2018

2018.VI/7.2
Prot. Gen. 245773

Spett.le
Settore Sportello attività produttive ed edilizie
c.a. Dirigente arch. Silvano Carcelli

Oggetto: Piano di Sviluppo al 2023 dell'aeroporto di Parma. Contributo in riscontro a Vs. nota del 23/11/2018 prot. gen. 242465.

A riscontro della Vs di pari oggetto e facendo seguito all'incontro illustrativo con l'intera compagine della Maggioranza consigliare e con gli Assessori Alinovi e Benassi in sala Rappresentanza del Municipio del 14/11 u.s., nonché all'incontro intersettoriale del 26/10 u.s. promosso dal Settore Urbanistica dove erano già stati raccolti e verbalizzati i rispettivi contributi, la presente per riportare nuovamente il contributo dello scrivente Settore.

Dal punto di vista dell'impatto sulla viabilità, il piano di sviluppo presentato prevede sostanzialmente i seguenti macrointerventi:

1. Allungamento della pista direzione Nord verso l'Autostrada A1
2. Realizzazione di un nuovo polo cargo posto a sud dell'aerostazione in prossimità della tangenziale Nord di Parma

1. Allungamento della pista direzione Nord verso l'Autostrada A1

Premesso che si ritiene assolutamente necessario che il Piano sia integrato da uno studio di traffico che analizzi l'aumento di traffico indotto dallo sviluppo dell'infrastruttura e il conseguente impatto sulla viabilità esistente, si rileva, prima di tutto, che le tempistiche di esecuzione evidenziate interferiscono con le opere in corso di realizzazione dell'intervento "Ex Salvarani" (pur attualmente in fase di FERMO CANTIERE ordinato dalla Procura della Repubblica), con particolare riferimento ai seguenti interventi:



Comune di Parma

Settore Mobilità ed Energia

- ✓ Realizzazione di una nuova pista ciclabile posta in viale delle Esposizioni, tratto compreso tra Strada Baganzola e strada Rota Ligneris;
- ✓ Ripsezionamento di via Fortunato Rizzi con annessa realizzazione di una nuova rotatoria.

Si rileva inoltre che l'allungamento della pista aeroportuale comporta la soppressione di due importanti arterie viarie della zona (strada Parma Rotta e viale Delle Esposizioni) senza indicare soluzioni adeguate, ma semplicemente liquidando la criticità con la seguente affermazione riportata al punto 4.4.2 del documento "Viabilità della Relazione Generale":

"...Un tratto della viabilità a Nord del sedime aeroportuale, oggi Viale delle Esposizioni, verrà demolita demandando il traffico veicolare su una nuova viabilità già in corso di pianificazione e progettazione da parte del Comune di Parma...."

I suddetti tratti stradali hanno oggi funzione vitale in concomitanza delle manifestazioni fieristiche presenti (ad esempio la biennale "CIBUS" o le manifestazioni annuali "MECSPE" e "SALONE DEL CAMPER"), poiché l'utilizzo di viale delle Esposizioni garantisce l'afflusso ed il deflusso principale dei veicoli provenienti dall'Autostrada A1 (Casello Parma Centro), mentre strada Parma Rotta assume importanza fondamentale ed emergenziale in caso di saturazioni delle viabilità principali di collegamento con la Tangenziale Nord di Parma.

E' pertanto ^{richiesto} prevedere i seguenti interventi di mitigazione:

- la realizzazione di una vera e propria "VARIANTE di Viale delle Esposizioni" che, mantenendo la sezione stradale esistente, garantisca continuità dallo svincolo del Casello A1 alle Fiere di Parma
- a compensazione della chiusura di strada Parma Rotta, occorre identificare una soluzione progettuale che garantisca una maggiore fluidità di funzionamento della rotatoria posta tra strada Baganzola, via Rizzi e viale Delle Esposizioni;
- in coerenza con quanto pianificato dal PUMS circa la connessione tra la zona Fiere e via Cremonese, occorre prevedere un nuovo collegamento viabilistico tra Strada Maretto e via Calzolari attraverso la realizzazione di un nuovo ponte sul canale "Cavo Maretto



Comune di Parma

Settore Mobilità ed Energia

primario” che garantisca al traffico leggero, in casi di particolari emergenze, un deflusso alternativo dalla zona Fiere verso ovest.

2. Realizzazione di un nuovo polo cargo posto a sud dell'aerostazione in prossimità della tangenziale Nord di Parma

Il Piano non prevede interventi sostanziali sulla viabilità fatto salvo realizzare una nuova corsia di uscita dalla rotatoria posta tra via Ferretti, strada Dei Mercati e lo svincolo della tangenziale Nord di Parma che permette l'accesso al nuovo parcheggio “landside” polo cargo.

L'uscita da tale parcheggio è pensata direttamente su Strada dei Mercati con obbligo di svolta a destra direzione via Cremonese. Pertanto tutti i veicoli diretti sulla tangenziale (direzioni est e ovest), dovranno impegnare la rotatoria posta su via Cremonese a nord del sottopasso della linea ferroviaria MI-BO, quindi andando ad incidere su una viabilità non progettata per tale scopo.

Per tali ragioni si osserva quanto segue:

- La viabilità di accesso al nuovo parcheggio “landside” dalla rotatoria deve essere attentamente rivalutato tenendo conto delle geometrie esistenti al fine di evitare pericolose interferenze con la corsia già esistente (in uscita dalla rotatoria su viale dei Mercati direzione Nord);
- I veicoli in uscita dal parcheggio diretti ad est (direzione autostrada A1 Parma Centro) devono avere la possibilità di immettersi direttamente sul senso di marcia evitando così di dover impegnare via Cremonese.

Il Direttore

dott. Ing. Nicola Ferioli





Comune di Parma



Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio
Il dirigente

Prot. gen. n. 245343
2018. V.1/1.12

Parma, 28 novembre 2018

AL DIRIGENTE DEL SETTORE
SPORTELLO ATTIVITA' PRODUTTIVE ED
EDILIZIA

Dott. Arch. Silvano Carcelli

SEDE

Oggetto: Aeroporto "G. Verdi". Piano di Sviluppo aeroportuale 2023. Procedimento di VIA. OSSERVAZIONI E PARERI in merito agli aspetti di compatibilità urbanistica.

In risposta alla richiesta di contributi relativi al procedimento di cui all'oggetto, si comunica quanto segue.

In primo luogo è utile premettere che:

- ✓ con nota acquisita agli atti del Comune in data 21.09.2018 - p.g. 197591, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha informato dell'istanza di pronuncia di compatibilità integrata con la Valutazione di incidenza per il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2023 di cui all'oggetto, presentata da ENAC in data 10.08.2018 (acquisita al prot.- n. 18853/DVA del 13.08.2018);
- ✓ nella medesima nota del MATTM è inoltre data notizia della contestuale pubblicazione, sul sito del Ministero, degli elaborati allegati all'istanza di VIA per un periodo di 60 gg, e quindi entro il 10 novembre 2018, termine entro il quale è possibile presentare osservazioni e chiedere chiarimenti o integrazioni al progetto; per esigenze di pubblicazione lo stesso MATTM ha successivamente notificato il prolungamento dei termini di deposito fino al 16 dicembre 2018;
- ✓ il procedimento di che trattasi attiene unicamente ad aspetti ambientali, tralasciando di trattare gli aspetti connessi all'autorizzazione delle opere previste dal PSA, in presunta conformità al regolamento di ENAC per la redazione del PSA ma in contrasto con il d.lgs. 152/2006 e s.m.i. che all'art. 26, c. 1, sancisce: "Il provvedimento di VIA è sempre integrato nell'autorizzazione e in ogni altro titolo abilitativo alla realizzazione dei progetti sottoposti a VIA (...)";
- ✓ non è chiaro, quindi, se la VIA rappresenti atto conclusivo (integrante quindi i titoli abilitativi e, nel caso, quali opere si intendono approvate) o, viceversa, se e come procederanno le procedure autorizzatorie degli interventi edilizi. Tale chiarimento è

necessario per poter valutare in modo compiuto la proposta avanzata. In particolare, nel caso in cui la VIA rappresenti l'atto conclusivo, **occorre che il livello di progettazione delle opere sia di tipo "definitivo"** al fine di poter ottenere effetto di autorizzazione, intesa, parere, concerto, nulla osta o atto di assenso in materia ambientale, richiesto dalla normativa vigente per la realizzazione e l'esercizio del progetto.

Ciò premesso si provvede ed entrare nel merito degli aspetti oggetto di valutazione.

1. IN MERITO ALLA PROCEDURA

Richiamate le premesse, si richiedono chiarimenti in merito al procedimento ed in particolare se la VIA è atto conclusivo (e, nel caso, cosa approva) o se sarà succeduta da PSA con esito di VIA già definito.

Inoltre, si chiede che il livello di progettazione delle opere sia di tipo "definitivo", come definito dal codice appalti, e corredato dai relativi e adeguati capitoli.

2. IN MERITO ALL'AREA OGGETTO DI VALUTAZIONE

Il PSA è concentrato ad elaborare una progettualità sostanzialmente delimitata dalla recinzione della struttura aeroportuale e poco si occupa del territorio di prossimità e dell'areale di impatto.

Si richiede pertanto di "allargare" l'area di riferimento e di valutare anche il sistema territoriale di riferimento, anche con attenzione alla logistica delle infrastrutture affinché la movimentazione merci possa appoggiarsi ad un sistema organizzato secondo principi atualizzati ed improntati alla massima efficienza e riduzione di fattori clima alteranti, nonché consentire le opportune valutazioni sulle opere infrastrutturali da modificare, sulle opere di mitigazione o compensazione necessarie nonché sulla necessità di una loro conformazione anche sotto il profilo urbanistico.

3. IN MERITO ALLE "SUPERFICI DI LIMITAZIONE OSTACOLI" ED AL PIANO DI RISCHIO

Il Codice della Navigazione prevede la redazione delle Mappe di Vincolo (onere in capo ad ENAC e/o al gestore dell'aeroporto) e del Piano di Rischio (onere in capo al Comune). Tali documenti sono elaborati in relazione alle caratteristiche funzionali ed operative dell'aeroporto e sono orientati a fornire i migliori livelli di sicurezza alle operazioni di volo e al territorio interessato.

Rispetto alla attuale configurazione, le Mappe di Vincolo non sono ancora redatte e il Piano di Rischio ha un aggiornamento in corso di elaborazione.

Il PSA contiene un breve capitolo 8.4 in cui non sembra adeguatamente sviluppata la complessità dell'argomento e due elaborati grafici riportanti le proiezioni geometriche su cartografie prive di contenuto fisico ed urbanistico.

Sostanzialmente, i due importanti argomenti per la sicurezza del territorio sono stati enunciati e non elaborati; soprattutto, in questa fase, la valutazione degli effetti e delle risultanze dei due temi (Vincoli e rischi) non sono stati descritti.

Si chiede pertanto:

- la redazione e l'approvazione delle Mappe di Vincolo ai sensi del Codice della Navigazione;
- la simulazione del Piano di Rischio elaborato sulla nuova configurazione della pista con i contenuti e i requisiti richiesti nel documento ENAC- Circolare-Serie Aeroporti- APT33 e con riferimento alla situazione odierna del territorio e alle previsioni urbanistiche vigenti e in corso di approvazione (di cui in seguito si dettaglia meglio).

Inoltre si rileva che il Piano di Sviluppo Aeroportuale contiene il documento "Superfici di limitazione ostacoli – Elaborato 8" che sembra interessare e porre limiti anche il territorio amministrativo di altri comuni.

In merito, si chiede di:

- specificare se tale elaborato corrisponde alle mappe di vincolo di cui all'art. 707 del Codice di Navigazione e in caso positivo di verificare la procedura per la loro vigenza;
- di verificare se la procedura in corso riguarda direttamente anche altri comuni.

Per quanto concerne gli aspetti connessi al Piano di Rischio Aeroportuale, la tavola 10 del PSA riporta la configurazione geometrica del possibile Piano di Rischio Aeroportuale a seguito del prolungamento pista.

Come già detto, tale elaborato non presenta i requisiti richiesti da ENAC per la redazione del Piano di Rischio Aeroportuale, bensì si tratta di una mera proiezione geometrica su base CTR "pulita" del prototipo delle fasce di tutela A, B, C e D dell'aeroporto e non indaga le implicazioni e le ricadute sul territorio e sulle previsioni di sviluppo dello stesso. Tuttavia, è visibile il nuovo coinvolgimento della frazione di Baganzola, posta a nord della pista.

Si chiede di integrare l'analisi e l'elaborato al fine di poter da subito essere in grado di valutare le implicazioni e i vincoli (anche in termini di compatibilità) con il territorio e con il sistema di pianificazione comunale.

Tali aree sono infatti fortemente antropizzate e contraddistinte dalla presenza di numerosi luoghi sensibili quali scuole, impianti sportivi, luoghi di culto e centri di aggregazione giovanile.

Oltre ad **un quesito in termini di sicurezza**, il tema pone anche un quesito inerente la **compatibilità tra le previsioni urbanistiche in essere e le limitazioni all'uso del suolo** poste in virtù della nuova estensione dalle fasce di rischio aeroportuale.

Si ritiene quindi fondamentale un approfondimento in merito all'impatto ed alle implicazioni che il nuovo Piano di Rischio Aeroportuale verrebbe ad avere rispetto al Piano di Protezione Civile ed alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e adottati in particolare in relazione all'eventuale necessità di delocalizzare strutture sensibili per utenza, carico antropico e/o per motivi di natura fisica (ostacoli)

4. IN MERITO ALLA STRUMENTAZIONE URBANISTICA COMUNALE DI RIFERIMENTO

Il PSA e la SIA presentano richiami alla strumentazione urbanistica.

Premesso che:

- la strumentazione urbanistica comunale attualmente si struttura in tre livelli: PSC, POC, RUE ed ognuno di essi ha precise competenze e finalità;
- L'Amministrazione Comunale ha in approvazione il PSC 2018 la cui formale approvazione è prossima e prevista entro il 2018 e, a seguire, diventerà cogente in brevissimo tempo;
- pertanto la Conferenza di VIA valuterà il PSA in una fase temporale caratterizzata dal nuovo PSC 2018

si chiede di integrare TUTTA la documentazione del PSA con il nuovo strumento urbanistico e di riportare anche sul RUE e sul POC il PSA e la SIA per le relative competenze.

5. IN MERITO ALLA CONFORMITÀ URBANISTICA

Premesso che per poter valutare compiutamente la conformità urbanistica degli interventi oggetto di valutazione ambientale è necessario integrare la documentazione del PSA con tutti gli strumenti urbanistici comunali, si rileva quanto segue.

Gli interventi descritti appaiono sostanzialmente conformi alle previsioni del vigente Piano Strutturale Comunale e a quello in corso di approvazione (PSC adottato il 14.02.2017).

Per quanto riguarda invece il Piano Operativo Comunale (POC) ed il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), l'intervento previsto non risulta pienamente conforme e pertanto necessita di adeguamento delle previsioni in essi contenute: nel primo caso per il riconoscimento della porzione di aerostazione in ampliamento, nel secondo caso per la rivalutazione degli edifici riconosciuti di valore storico testimoniale siti lungo strada Parma Rotta di cui è prevista la demolizione.

Ne consegue che non vi è piena conformità urbanistica e pertanto **si chiede di indicare e predisporre gli elaborati tecnici di variante degli strumenti urbanistici interessati dal recepimento della nuova previsione.**

Questa valutazione di conformità non tiene conto delle eventuali opere di mitigazione, compensazione e di diversa infrastrutturazione che si rendessero necessarie a seguito dalla conclusione della VIA, nonché dei contributi perequativi dovuti per l'intervento.

Con riferimento ai vincoli che condizionano l'attuazione degli interventi, vincoli individuabili dalla sovrapposizione del piano con le tavole dei Vincoli del PSC, si sottolinea che gli elaborati allegati all'istanza di VIA debbano approfondire e meglio documentare il rispetto delle disposizioni di cui ai vincoli ambientali e paesaggistici e infrastrutturali che, in forma non esaustiva, di seguito indicati.

- Zone di riserva per nuovi pozzi idropotabili
- Aree di ricarica della falda (tipo B)
- Zone di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua (Canale Galasso)
- Aree soggette a vincolo paesaggistico (Dlgs. 42/2004, art. 142)
- Dossi
- Edifici di valore architettonico ambientale e storico – testimoniale
- Aree di interesse archeologico accertato in via di perimetrazione
- Filari caratterizzanti l'impianto della centuriazione
- Aree caratterizzate dalla permanenza di elementi riconoscibili della centuriazione
- Siti non perimetrati con procedura di bonifica terminata ma con limitazioni all'utilizzazione del suolo
- Fascia di rispetto degli elettrodotti
- Fascia di rispetto stradale, autostradale e ferroviaria
- Sistema boschivo ed arbustivo
- Area di inondazione per piena catastrofica – Fascia C
- Alluvioni rare – L- P1 (Aree a pericolosità idraulica individuate dal PGRA – Reticolo principale).
- Alluvioni poco frequenti – M – P2 (Aree a pericolosità idraulica individuate dal PGRA – Reticolo secondario).

6. IN MERITO ALLA CONFORMITA' IN TEMA DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA COMUNALE

Rispetto al tema della Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC) si rileva che gli elaborati prodotti rappresentano unicamente lo stato di fatto mentre la realizzazione delle opere di ampliamento



individuare all'interno della VIA non risultano conformi con lo strumento comunale e pertanto si rende indispensabile anche un adeguamento del ZAC.

7. IN MERITO ALLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA' DELLE OPERE E AGLI ESPROPRI NECESSARI

Si evidenzia la mancata coerenza degli elaborati depositati con la normativa nazionale e regionale in tema di espropri per pubblica utilità. Inoltre non sembra sia stato espresso il soggetto preordinato alla procedura di esproprio.

Si chiede:

- la predisposizione degli elaborati richiesta dalla suddetta normativa (estratto di mappa, elenco delle proprietà catastali ecc.) ;
- l'assunzione dell'onere di esproprio.

8. IN MERITO ALLE POTENZIALI INTERFERENZE INFRASTRUTTURALI CON VALENZA ANCHE URBANISTICA

Al contorno dell'aerostazione si ritiene esistano altri elementi di criticità che non risultano indagati negli elaborati allegati all'istanza di VIA: in primo luogo è necessario valutare l'interferenza prodotta dall'allungamento della pista rispetto all'elettrodotto AT che attualmente corre a latere di Viale delle Esposizioni; analogamente si pone il tema della valutazione delle possibili interferenze rispetto alle altre infrastrutture poste a nord della pista d'atterraggio, con particolare riferimento alla sede autostradale, al tracciato ferroviario ed alla linea TAV. Sarebbe pertanto opportuna l'acquisizione di un contributo specifico da parte di RFI, Autostrade e TERNA, al fine di valutare compiutamente gli effetti prodotti dall'allungamento della pista e poter determinare gli eventuali interventi sul territorio conseguenti alle opere di mitigazione o compensazione.

Analogamente deve essere approfondito il tema del caseificio esistente su strada Rizzi, al confine nord della pista in progetto.

In tema di interferenze si ritiene inoltre necessario documentare lo stato di fatto degli edifici esistenti lungo strada Parma Rotta e dei quali è prevista la demolizione pur trattandosi di edifici classificati dagli strumenti urbanistici vigenti quali "Edifici di valore architettonico ambientale e storico - testimoniale".

9. IN MERITO AI COSTI E AL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Il piano economico finanziario concentra la propria attenzione sulle opere interne all'aeroporto.

La documentazione relativa all'intervento indica che per la realizzazione del PSA è necessario intervenire significativamente sul sistema edificato ed infrastrutturale del contesto (a titolo esemplificativo si sottolinea il sistema stradale, le interferenze tecnologiche a cominciare dalle linee elettriche a nord della pista, nonché la necessità di demolizione di complessi edilizi) e pur tuttavia tali interventi non sembrano essere stati stimati nei costi da sostenere.

Anche le eventuali misure di mitigazione e/o compensazione dell'opera in trattazione non sembra essere stata trattata. Si chiede di integrare il piano economico finanziario dei suddetti costi e delle azioni di compensazione degli impatti.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti e si porgono cordiali saluti.

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
Ing. Dante Bertolini



COMUNE DI PARMA
Settore Protezione Civile

Parma: 27/11/2018
Prot. 244378/2018, VI/10.2
2018 0119.41

→ Spett.le Arch. Silvano Carcelli
c/o DUC

Spett.le Ing. Dante Bertolini
c/o DUC

Oggetto: procedura V.I.A. - osservazioni "Piano di Sviluppo Aeroportuale", nota prot. 242465 del 23/11/2018

Relativamente ai documenti del piano in oggetto e relativamente a quanto di competenza, siamo ad osservare quanto segue:

- 1) Il documento SIA -T13 (carta della pericolosità idraulica) contempla la pericolosità relativa al solo reticolo principale e non da alcuna menzione della pericolosità che scaturisce dal reticolo secondario di pianura. Tale seconda perimetrazione delle aree allagabili coinvolge interamente il sedime aeroportuale comprese le edificande aree hangar merci e sosta aereomobili. A conferma di questa osservazione si segnala quanto indicato dalle mappe della pericolosità idraulica reperibili dal sito regionale: <http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/suolo-bacino/sezioni/piano-di-gestione-del-rischio-alluvioni/cartografia#tavole%20pdf%20PGRA>;
- 2) Nei documenti depositati sul sito del Ministero non sono presenti le mappature del "rischio Idraulico", ma sono comunque reperibili sempre all'indirizzo sopra indicato;
- 3) L'incremento dei movimenti aerei che passano dagli attuali 5.062 ai previsti 10.748 aumentano il rischio per tutto il territorio circostante l'aeroporto. Si segnala anche la presenza di infrastrutture di trasporto fondamentali (linea ferroviaria MI-BO a sud ; Autostrada A1 e Alta velocità ferroviaria a Nord).
- 4) E' da approfondire l'esistenza del canale Cornocchio (utilizzato come elemento di gestione delle acque ma che non risulta dalle nostre cartografie). Visto inoltre il percorso del cavo Lama (o Lametta) non è del tutto chiaro quale sia il recapito finale delle acque reflue che scolano verso ovest. Infine, sebbene vi sia un accenno in tal senso in relazione, dalle planimetrie non appare chiaro se vi siano opportuni accorgimenti tesi a garantire l'invarianza idraulica;
- 5) Si rileva anche la presenza della linea alta tensione Parma-Vigheffio-Parma Nord (terna doppia), a nord della pista in progetto che impatta su un'area di rischio di tipo A e di cui non si ha chiara evidenza sulla risoluzione dell'interferenza.

Siamo a disposizione per ogni ulteriore chiarimento o approfondimento.

Il Dirigente del Settore Protezione Civile
Ing. Gianpaolo Monteverdi