

Alla Cortese Attenzione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali.

Allego al presente messaggio PEC n. 2 osservazioni al seguente progetto:

- Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo Aeroportuale 2023
- Codice procedura: 4224

In fede

Andrea Torreggiani

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – *art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*

Il/La Sottoscritto/a: **ANDREA TORREGGIANI**

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, la **seguinte osservazione** al

- Progetto: **AEROPORTO “GIUSEPPE VERDI” DI PARMA. PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE 2023**
- Codice procedura: **4224**

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti ambientali (*relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali*)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Salute pubblica

OSSERVAZIONE

A pagina 85 dello Studio di Impatto Ambientale – Relazione Parte 04, codice elaborato “SIA_R01_P4”, viene presentata una immagine delle curve LVA relative all’impatto acustico dell’aeroporto di Parma sul territorio circostante quando sarà nella nuova configurazione di progetto, con pista allungata a 2880 metri e utilizzata da aerei di “Classe E” con apertura alare fino a 65 metri.

Tale immagine avrebbe lo scopo di convincere la commissione che le curve di isolivello LVA dei 75, dei 65 e anche dei 60 decibel rimarranno all’interno del sedime aeroportuale e non andranno oltre la recinzione dell’aeroporto tranne che in testata 20, sulla quale si concentreranno la maggiorparte dei decolli e degli atterraggi, dove la curva dei 60 decibel andrà oltre il perimetro, ma per non più di 100 metri.

A seguire, la succitata pagina 85 del documento in esame.

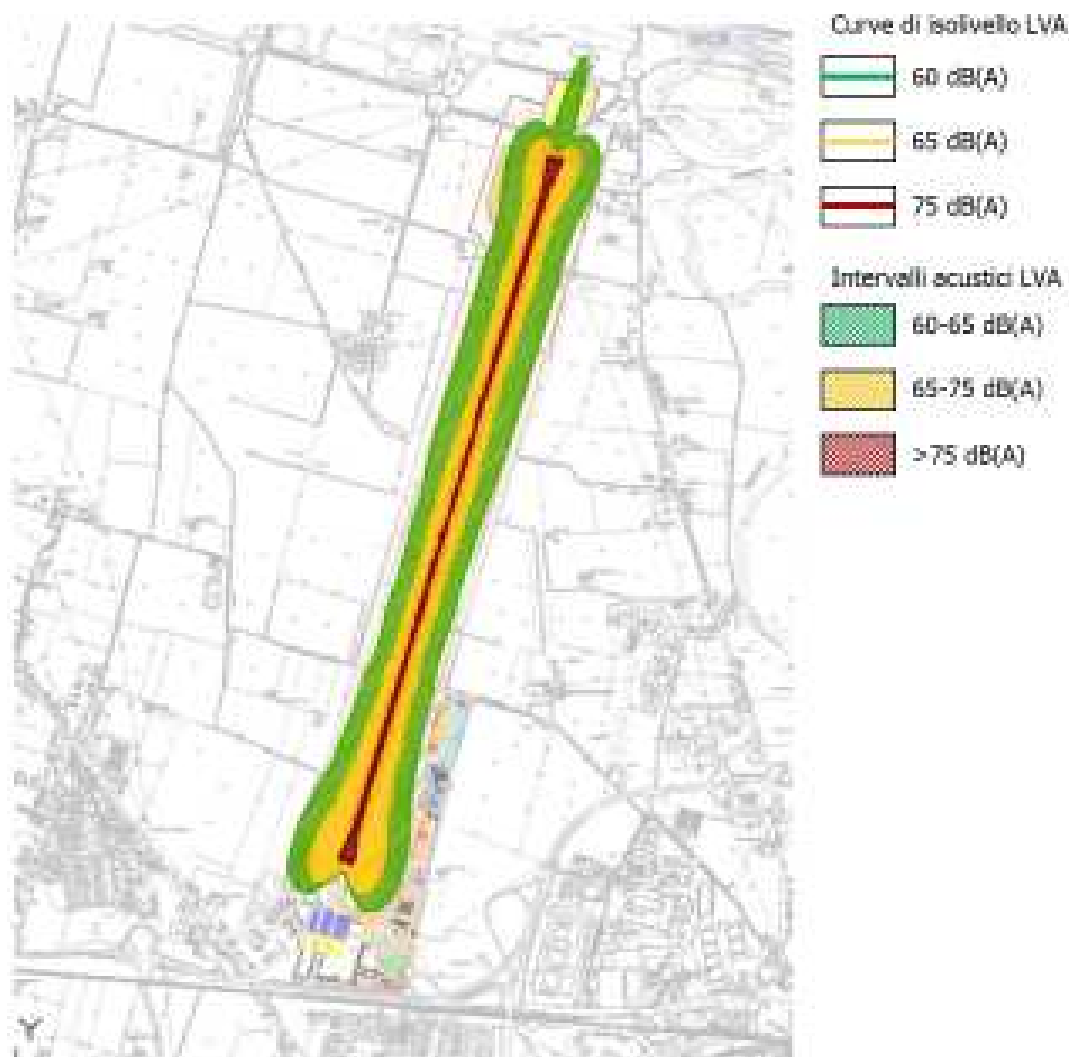


Figura 12-1 Rumore aeronautico allo stato di progetto in termini di LVA

Come si evince dalla mappatura acustica riportata in Figura 12-1, stante il volume di traffico aereo caratterizzante il giorno di riferimento per la valutazione del rumore aeroportuale, le curve LVA rimangono tutte contenute all'interno del sedime aeroportuale ad eccezione di una ridotta porzione per effetto dell'estensione della curva del 60 dB(A) oltre il sedime aeroportuale di circa 100 metri ma che non interessa aree e ricettori a destinazione residenziale.

A confutazione di questa ipotesi, sostenuta da So.Ge.A.P., propongo alla spettabile Commissione alcune tavole, tra le tante reperibili sul sito web di ARPA Lombardia, tratta da un documento relativo alla misurazione strumentale dell'impatto acustico effettivo dell'Aeroporto di Bergamo - Orio al Serio che, come caratteristiche, rappresenta perfettamente quello che dovrebbe essere il futuro Aeroporto di Parma (lunghezza pista di Orio al Serio: 2874 metri, poco meno dei 2880 metri previsti per Parma).

Sottolineo l'aspetto "misurazione strumentale effettiva", cioè realizzata con sensori adeguatamente posizionati a terra nel territorio circostante all'aeroporto di Bergamo.

Questo estratto in particolare proviene dall'URL:

<http://www.arpalombardia.it/Pages/Infrastrutture-di-trasporto/Aeroporti/Orio-al-Serio.aspx>

Nelle immagini successive, proposte in interezza e anche in dettaglio, sono rappresentate le curve di isolivello LVA misurate effettivamente da ARPA Lombardia nel 2016 all'Aeroporto "Caravaggio".

Pagina web completa

The screenshot displays the ARPA Lombardia website interface. At the top left is the ARPA logo. The top navigation bar includes links for "Contattaci" and "Emergenze Ambientali". Below this is a menu with categories: "SCOPRI ARPA", "TEMI AMBIENTALI", "DATI E INDICATORI", "EDUCAZIONE AMBIENTALE", "ARPA PER LE IMPRESE", "RAPPORTO STATO AMBIENTE", and "DOCUMENTI". A breadcrumb trail reads: "Home / Temi Ambientali / Rumore e vibrazioni / Infrastrutture di trasporto / Aeroporti / Orio al Serio". Social media icons for Facebook, Google+, LinkedIn, and Twitter are visible. The main content area features a map titled "Orio al Serio 2016" showing noise contours around the airport. The map includes labels for various locations like Bergamo, Gorle, Pedrengo, Torre De Roveri, Albano, Sant'Alessandro, San Paolo d'Argon, Brusaporto, Montello, Bagnatica, Cassinone, Cavernago, Asnenga, Bolgare, and Calcinate. The map also shows major roads and the airport's location. Navigation arrows are present at the bottom right of the map area.

Dettaglio della mappa delle curve di Isolivello LVA



Come è facilmente deducibile dalle immagini, il rilevamento strumentale di ARPA Lombardia registra che le curve di isolivello LVA dei 65 decibel arrivano a oltre 3000 metri di distanza dalla testata della pista e quelle dei 60 decibel all'incirca a 6000 metri dalla medesima testata di pista.

Tale scenario reale, se applicato al territorio su cui insiste l'Aeroporto di Parma, va in palese conflitto con la zonizzazione acustica predisposta ed approvata dal Comune di Parma, reperibile all'URL:

<http://www.pianificazione territoriale.comune.parma.it/strumenti/TipoTavole.asp?idtp=14&idtf=35&numT=22>

In particolare raccomandiamo l'attenta visione della tavola 11 della Pianificazione Territoriale del Comune di Parma (area nord-ovest del Comune di Parma, abitato di Baganzola, in direzione testata 20, sulla quale si concentreranno la maggior parte dei decolli e degli atterraggi) dalla quale si può dedurre che la linea di volo e di atterraggio insiste totalmente su un'area di tipo misto (Zona 3, colore arancione) i cui limiti di tolleranza acustica sono sanciti in 60 decibel e quelli notturni in 50 decibel.

Ma non solo, in quest'area sono presenti ben 3 aree particolarmente protette (Zona 1, colore verde), cioè 3 scuole, i cui limiti di tolleranza acustica sono 50 decibel in fascia diurna e 40 in fascia notturna.

Raccomando anche la visione delle tabelle 21 e 22 della Pianificazione Territoriale del Comune di Parma (area ovest del Comune di Parma, in direzione testata 02) dove sono presenti aree di tipo misto ed un'altra area particolarmente protetta.

Per maggiori chiarimenti in merito alle aree particolarmente protette consiglio la consultazione delle tavole 1 e 6 presenti sulla mia Osservazione 2, che segue la presente.

Conclusioni

Alla luce di delle misurazioni dell'impatto acustico effettivo sul territorio dell'Aeroporto di Bergamo - Orio al Serio che, ricordiamo, ha caratteristiche identiche a quello che dovrebbe diventare l'Aeroporto di Parma, appare chiaro come l'ipotesi di impatto ambientale della proponente sia palesemente sottostimato.

So.Ge.A.P. dichiara che le curve di isolivello dei 60 decibel non andranno oltre i 100 metri oltre la testata di pista mentre, nella realtà, i documenti proposti indicano chiaramente ed inequivocabilmente che la linea dei 65 decibel arriverà fino a 3000 metri dalla testata di pista, coprendo interamente l'abitato di Baganzola, e quella dei 60 decibel andrà oltre i 6000 metri dalla testata di pista.

Ma se andiamo a consultare le tavole indicate nella precedente pagina, il progetto di sviluppo dell'Aeroporto di Parma è in totale conflitto con la zonizzazione acustica del Comune di Parma.

Non è dato di sapere al sottoscritto se tale enorme differenza di valori tra stima di progetto e misurazioni effettuate sul campo sia dovuta ad un input errato dei dati da parte dei redattori del progetto, oppure ad un malfunzionamento del software di calcolo o ad altre motivazioni tecniche o volontarie, ma certamente l'ipotesi contenuta nel progetto è totalmente inverosimile.

Richiesta

Chiedo alla rispettabile Commissione, per i succitati motivi, di emettere senza indugio un **PARERE NEGATIVO** al progetto di sviluppo dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma.

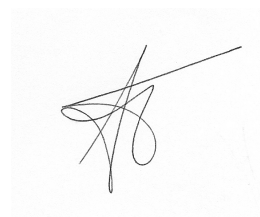
Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione e Copia del documento di riconoscimento in corso

Parma, 15 dicembre 2018

Il/La dichiarante



Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – *art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*

Il/La Sottoscritto/a: **ANDREA TORREGGIANI**

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, la **seguinte osservazione** al

- Progetto: **AEROPORTO “GIUSEPPE VERDI” DI PARMA. PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE 2023**
- Codice procedura: **4224**

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti progettuali (*proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali*)
- Aspetti ambientali (*relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali*)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Salute pubblica

OSSERVAZIONE

Desidero porre l'attenzione della rispettabile Commissione sul Piano di Rischio Aeroportuale, codice elaborato "10-Piano-di-rischio-aeroportuale", proposto da So.Ge.A.P. in merito al progetto di sviluppo dell'Aeroporto di Parma, premesso che:

- Ad oggi, il Comune di Parma, non è in possesso di un piano di rischio aeroportuale aggiornato, in ottemperanza a quanto disposto dal Codice della Navigazione (all'art. 707), dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (al paragrafo 6 del capitolo 9), e dalla Circolare APT 33 del 30.08.2010.
- L'ultimo piano di rischio aeroportuale risale al 2012 (Deliberazione del Commissario Straordinario n. 143 del 28.2.2012) e riguarda l'Aeroporto di Parma nella sua situazione attuale; non esiste un piano di rischio basato sull'ipotesi di progetto che prevede l'allungamento della pista fino a 2880 metri.

E premesso anche che il "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" di ENAC, capitolo 9, paragrafo 6, impone i seguenti parametri da rispettare nelle zone di tutela aeroportuale:

- **Zona di tutela A:** è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela B:** possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela C:** possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.
- **Zona di tutela D:** in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...
- Nelle **zone di tutela A, B e C** vanno evitati: insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.; costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili; attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Ciò premesso, il progetto di sviluppo proposto da So.Ge.A.P. infrange palesemente il suddetto Regolamento in quanto, secondo quanto si può dedurre dalle successive Tavole 1, 2 e 6:

- 1) In zona A, a nord della pista, testata 20, è presente un tratto di circa 600 metri dell'Autostrada A1 Milano- Bologna e un tratto della linea TAV Milano-Bologna.

Sempre in zona A, a sud della pista, testata 02, a pochi metri dal sedime aeroportuale, è presente la tangenziale nord-ovest di Parma e la linea ferroviaria Milano-Bologna

- 2) In zona B sono presenti molte attività non permesse dal regolamento ENAC: a nord, nell'abitato di Baganzola, sono presenti la scuola secondaria di 1° grado "Malpeli" frequentata da 263 ragazzi e la scuola primaria Campanini, con altri 220 bambini.

Sempre in zona B, a sud della pista dell'aeroporto, sono presenti la scuola dell'infanzia Neri con 99 bambini, la scuola primaria Anna Frank con altri 357 bambini e la scuola secondaria di 1° grado Ferrari con 499 ragazzi, per un totale di 955 alunni, un centro commerciale con Esselunga, Euronics e Scarpamondo, due fast food, un centro fitness aperto 24 ore e svariate attività commerciali con un elevatissimo carico antropico

- 3) In zona C è presente, a nord della pista, testata 20, la scuola dell'infanzia Agazzi di Baganzola, con 91 bambini.
- 4) In piena zona D (ma parte anche in zona C) è in corso di costruzione il Parma Urban District, un gigantesco centro commerciale e polifunzionale che avrà una superficie di 300.000 mq. con complessivi 74.000 metri di spazi coperti che conterranno 170 negozi, un ipermercato da 4500 mq., 25 tra bar e ristoranti, un cinema multisala, un fitness center, un centro direzionale polifunzionale ed un hotel, con un traffico previsto di 22.000 persone al giorno

(fonte: <http://www.cbre-srl.com/scheda-centro.html?chiave=126>)

Proprio per il fatto che questa costruzione è in palese violazione del regolamento ENAC, il 19 Ottobre 2018 il cantiere del Parma Urban District è stato cautelativamente messo sotto sequestro dalla Guardia di Finanza per abuso d'ufficio e sono stati inviati 3 avvisi di garanzia ad altrettanti esponenti del Comune di Parma tra assessore e tecnici.

Ma la società costruttrice si sta attivando per lo sblocco del cantiere, quindi non sussiste nessuna garanzia che il centro commerciale non verrà terminato.

A seguire, le tavole esplicative e le immagini a corredo dei suddetti punti 1, 2, 3 e 4:

Tavola 1: cosa c'è nelle zone A, B e C dalla parte di Testata 20

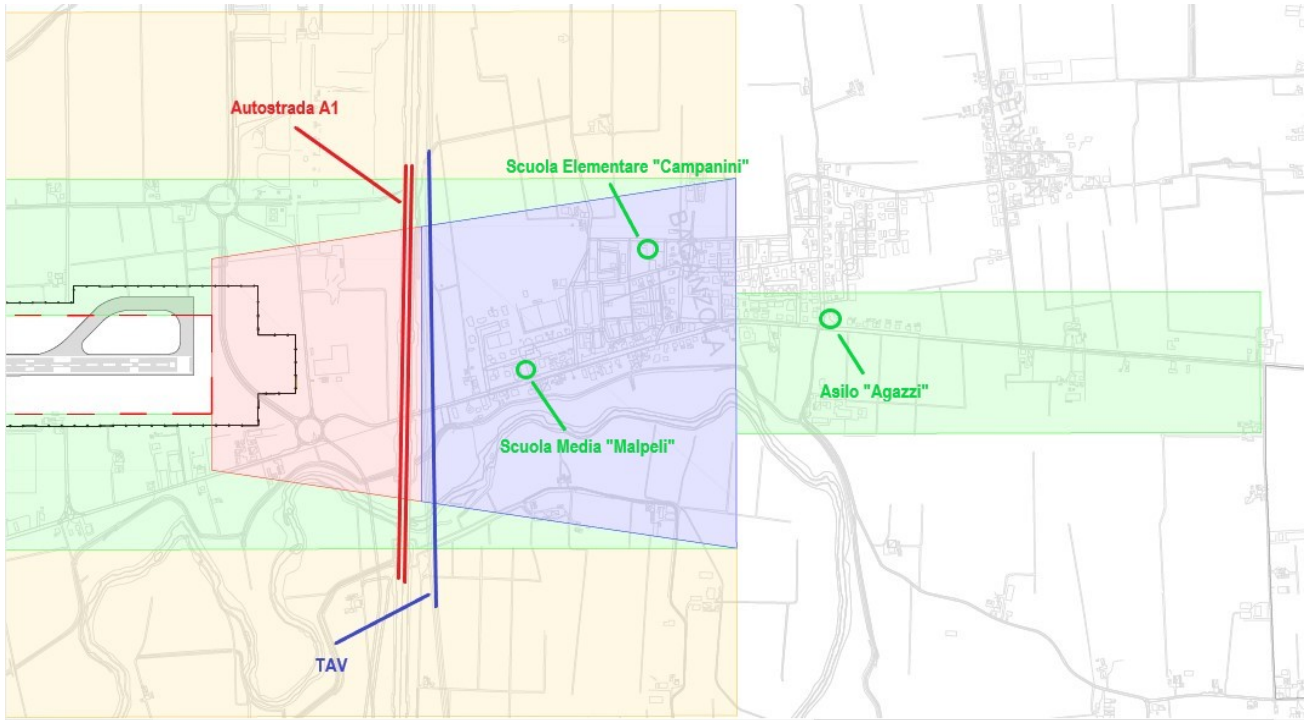


Tavola 2: come è posizionato il Parma Urban District

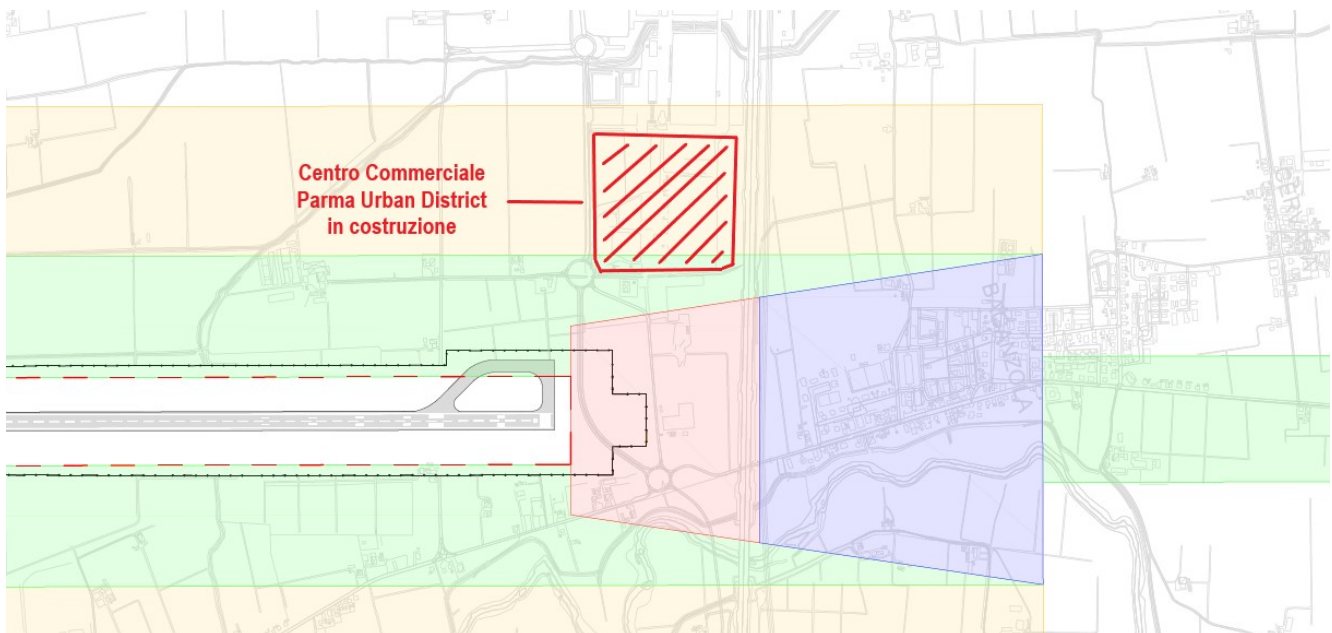


Tavola 3: stato di realizzazione del Parma Urban District



Tavola 4: stato di realizzazione del Parma Urban District



Tavola 5: il 19 ottobre 2018 l'area del Parma Urban District viene sequestrata dalla Procura di Parma
https://parma.repubblica.it/cronaca/2018/10/19/news/parma_inchiesta_sul_nuovo_mall_terremoto_giudiziario_in_comune-209363699/

R.it Parma

Cerca nel sito METEO

Home Cronaca Sport Foto Ristoranti Annunci Locali Cambia Edizione Video

visita il sito ora Istituto Vendite Giudiziarie Parma

f 714 t g+ in e

Parma, inchiesta sul mall a Baganzola: terremoto giudiziario in Comune

Tre avvisi di garanzia per abuso d'ufficio. Coinvolto l'assessore all'Urbanistica Alinovi. Area del cantiere sequestrata. L'impresa: "Tuteleremo il nostro diritto alla costruzione"

di FRANCESCO NANI

Lo leggo dopo 19 ottobre 2018

714 f

t

g+

in

p

e

PUBBLICITÀ

ZERINOL. E IL LETTO SI ALLONTANA

IL VERO MERCATO DA FORTE DEI MARMI CON IL MARCHIO REGISTRATO

Gli Ambulanti di Forte dei Marmi

SANT'ILARIO D'ENZA

Via Roma e piazze del centro

Domenica 16 Dicembre dalle 8 alle 19

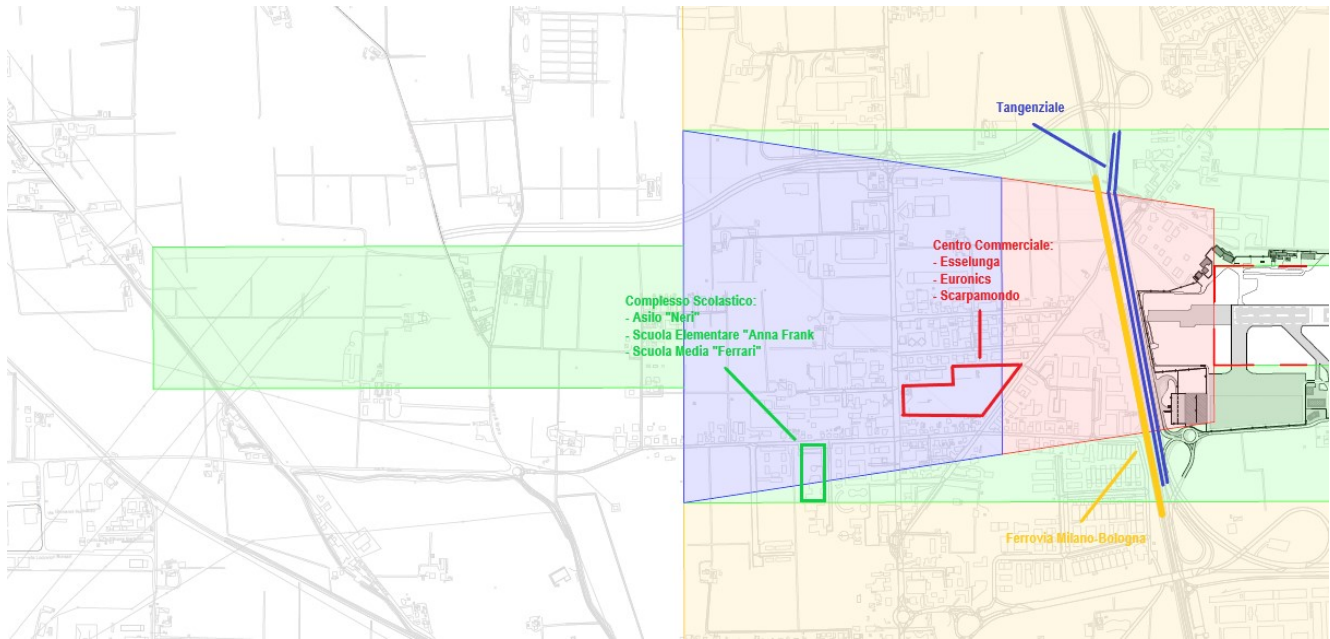
Evento di qualità con abbigliamento, borse, scarpe, cashmere, biancheria, bijoux e arte fiorentina in genere

www.gliambulantiinfortedeimarmi.it

CASE MOTORI LAVORO ASTE

Questo articolo è tratto dal sito web de La Repubblica, redazione di Parma, ma numerosa documentazione esplicativa sulla vicenda è facilmente reperibile tramite una semplice ricerca sui motori di ricerca.

Tavola 6: cosa c'è nelle zone A, B e C dalla parte di Testata 02



Conclusioni

Alla luce di quanto sopra esposto appare chiaro quanto l'Aeroporto di Parma sia inserito pienamente nel tessuto urbano della città e quanto un eventuale allungamento della pista porterebbe a palesi violazioni del Regolamento ENAC, andando ad includere nella Zone A, B, C e D: centri commerciali con un elevatissimo carico antropico, scuole per oltre 1500 bambini e vitali arterie di collegamento nazionali quali l'Autostrada A1 e la linea TAV Milano-Bologna, con tutti i relativi rischi per la popolazione.

Richiesta

Chiedo alla rispettabile Commissione, per i succitati motivi, di emettere senza indugio un **PARERE NEGATIVO** al progetto di sviluppo dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma.

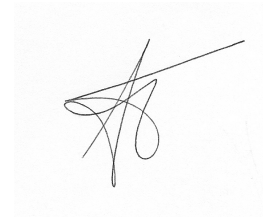
Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione e Copia del documento di riconoscimento in corso

Parma, 15 dicembre 2018

Il/La dichiarante

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.