

buongiorno

come da precedente mail, aggiungo il testo PDF delle osservazioni,
zippate, nella versione non firmata ad uso della commissione.

nel prossimo

invio i documenti degli altri co-firmatari

Saluti

Bruno Marchio

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

I Sottoscritti

- **Bruno Marchio**
- **Rolando Cervil**
- **Rosalba Lispi**
- **ONLUS Parma,**

0 quale presidente dell'Associazione **Legambiente Parma**
quale presidente dell'Associazione **WWF Parma**;
quale presidente dell'associazione **ADA**

congiuntamente
PRESENTANO,

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le osservazioni al

Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023. Codice Proc. 4224

ELENCO OSSERVAZIONI	
N°	Oggetto:
<input type="checkbox"/> 1. Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)	
1	Carenze nella documentazione presentata dal proponente
3	Inaffidabilità e incompletezza del Piano Economico. Mancanza dei prerequisiti della proposta
4	definizione del Bacino di Riferimento Territoriale e <i>catchment area</i> ,
7	Peggioramento della Viabilità Territoriale e Nazionale ed emissioni
<input type="checkbox"/> 2. Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)	
8	Atmosfera, emissioni di inquinanti e climalteranti (vedi anche oltre punto 5)
12	Compatibilità programmatica
<input type="checkbox"/> 3. Sicurezza dei cittadini e Salute Pubblica	
2	SICUREZZA e PIANO dei RISCHI AEROPORTUALI ALLEGATI Osservazione 2: 1-Flussi autostradali A1 2- Estratto Piano di Rischio Aeroportuale Reggio Emilia 3-Scheda tecnica descrittiva ENAV Aeroporto di Parma

TEMI più strettamente AMBIENTALI

N°	Oggetto:
<input type="checkbox"/> 4. Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)	
11	Quadro di riferimento progettuale
<input type="checkbox"/> 5. Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)	
5	Impatto acustico
6	Rischio Idraulico ed invarianza idraulica
8	Atmosfera, emissioni di inquinanti e climalteranti
9	compensazione territoriale
10	Aree naturali protette, valutazione di incidenza, bird striking

I punti 4-5 pertengono a i seguenti ambiti **OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Atmosfera | <input type="checkbox"/> Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi) |
| <input checked="" type="checkbox"/> Ambiente idrico | <input type="checkbox"/> Beni culturali e paesaggio |
| <input checked="" type="checkbox"/> Suolo e sottosuolo | <input type="checkbox"/> Monitoraggio ambientale |
| <input checked="" type="checkbox"/> Rumore, vibrazioni, radiazioni | <input type="checkbox"/> Altro (<i>specificare</i>) |

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali dei soggetti che presentano le osservazioni

Allegato 2 - Copia dei documenti di riconoscimento in corso

Allegato 3- Testo delle osservazioni

Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Modulistica – 01/08/2017

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 1

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di **carattere generale**. **Carenze** nella documentazione presentata dal proponente

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari. In particolare come rileviamo nella successiva fase analitica, sono presenti diciture relative ad altri aeroporti (Bergamo, Fiumicino) che sono incongruenti col progetto sottoposto a valutazione, sembrando essere un collage di documenti relativi a procedure diverse da quella in esame. Gli errori non sono frutto di semplici errori di battitura in quanto ricorrenti e identici tra loro; in particolare segnaliamo l'errata Designazione RWY delle piste come "10/22" o "02/22", evidentemente non riferibili all'Aeroporto di Parma le cui piste hanno Designazione RWY "02/20".

1. NON UNIVOCITA' e CONTRADDITTORIETA' dello SCENARIO di RIFERIMENTO

Non esiste una rappresentazione chiara e rappresentata in termini di voli e movimenti e passeggeri. Il Proponente richiede un ampliamento/adequamento delle proprie infrastrutture per aprirsi alla possibilità di scalo di velivoli di categoria E (es: cat. E Boieng 777-200 e Airbus 330-200). Si manifesta l'intento di dedicare l'aeroporto ad un traffico cargo di tipo *hug point to point*, come sgravo dell'aeroporto di Malpensa.

Nella "Relazione_tecnico-descrittiva", pagina 67, Pagg. 55, 56, 57 in sede di ANALISI DELLO SVILUPPO si citano

- espansioni sui nuovi suoli da acquisire per il potenziamento dello scalo.
- soddisfacimento della domanda di traffico prevista e riguarderanno la realizzazione dei seguenti interventi:
- Prolungamento e consolidamento della pista di volo per adeguarla all'attività cargo e creazione di un nuovo polo Cargo (Magazzino, Via di rullaggio ed Apron).
- Realizzazione di un nuovo hangar aviazione generale e manutenzione A/M con adeguamento Apron 300.
- L'attività strategica che verrà messa in atto per lo sviluppo del trasporto merci si basa su accordi già presi con vettori cargo e sulla possibilità
- sviluppo del traffico passeggeri sullo scalo attraverso la ricostruzione di un portafoglio di destinazioni funzionali alle esigenze del territorio di riferimento, che possa consentire alla gestione aeroportuale il conseguimento di adeguati livelli di marginalità;
- nuovi accordi commerciali con alcuni vettori allo scopo di creare il "nocciolo duro" su cui verrà sviluppato il traffico commerciale;
- creazione, sin dall'avvio, dei prodotti qualificati (per numero di frequenze, tipo di aeromobili, scali serviti e prezzi applicati) che rappresenteranno il "nocciolo duro" dell'offerta e su cui si farà leva per attrarre progressivamente la domanda di collegamenti sul territorio;
- manutenzione ed ammodernamenti delle infrastrutture di base che consentano di soddisfare le esigenze di traffico e con adeguati livelli di servizio e opportunità commerciali nel rispetto di quanto previsto nel breve termine dal presente piano di sviluppo.

Non sono chiari, nonostante i riferimenti ad accordi già esistenti, i flussi di traffico previsti. Si parte da una base di dati derivante dal consuntivo del traffico 2017, con sviluppo a regime nel 2023. Tale sviluppo, tuttavia, nel 2023 rimane ancora contenuto. Il traffico merci, sommato a quello passeggeri

(aviazione commerciale), prevederebbe un numero pari a 4.832 movimenti/anno nel 2023 a cui si devono aggiungere un numero pari a 5.916 movimenti/anno di aviazione generale per un totale di 10.754 movimentazioni l'anno.

Tale situazione sarebbe più impattante dell'odierna, sebbene contenuta ad aumenti di circa 1/2 voli cargo al giorno per un totale di 27,5 movimenti di solo decollo o atterraggio al giorno.

Tuttavia a pag. 24 della parte 1 del SIA sembrerebbe che lo scenario più impattante derivante dalla massima potenzialità operativa della nuova infrastruttura sia di 4/6 voli ora complessivi, dunque un numero totale di movimenti di solo decollo o atterraggio pari a 102, considerando un'interdizione al volo notturna, ovvero valutato su solo 17 ore).

Nella "Relazione_tecnico-descrittiva", pagina 67, viene fornito un quadro dei movimenti determinati da voli commerciali attesi nel 2023 (seguono schemi riassuntivi).

Numero movimenti annui 2023	Numero cargo annui 2023	Giorni/anno 2023	Numero movimenti non cargo/giorno 2023	Numero movimenti cargo/giorno 2023
4832	551	300	14,27	1,8

Nel documento "Studio_veer_off", pag. 3 vengono invece utilizzati dati di movimenti per voli commerciali diversi e riferiti al 2033 .

Numero movimenti annui 2033	Numero cargo annui 2033	Giorni/anno 2033	Numero movimenti non cargo/giorno 2033	Numero movimenti cargo/giorno 2033
8157	863	300	24,31	2,87

Vengono quindi a mancare indicazioni certe sulle condizioni e lo scenario in base a cui si procede all'autorizzazione, e quindi anche sui flussi di traffico massimo ammessi. La documentazione presentata manca infatti di una chiara descrizione relativa a:

- quale è il volume di traffico aereo che sarà possibile movimentare e quali sono le garanzie che tale volume venga rispettato;
- come la proposta di monitoraggio ambientale misurerà i flussi di traffico e quali tempistiche e modalità saranno adottate per trasmettere tempestivamente i dati agli Organi di controllo.
- se l'operatività sarà anche notturna (come richiesto a pag.35 della parte prima del SIA) o solo diurna

2. Dal documento **SIA_R01_Allegato_A01** a pag. 4 si legge "Stante gli obiettivi e criteri assunti dal Piano di sviluppo aeroportuale per la definizione dell'assetto finale dell'aeroporto di Parma argomentati nel Quadro motivazionale del presente studio, ai fini dello Studio di Impatto Ambientale gli interventi previsti, e pertanto oggetto di valutazione, possono essere riassunti in tre differenti sistemi funzionali in relazione alla tipologia di opera e alla funzionalità operativa." Tra gli interventi previsti al punto A1 della tabella associata si fa riferimento alla pista di volo 02/22 e la didascalia della tabella dice "Tabella 1-1 Aeroporto di Bergamo, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto". Il riferimento alla direzione 22 non è riferibile alla pista dell'aeroporto di Parma, le cui direzioni sono 02/20. Riferimenti alle direzioni errate della pista (02/22) sono riportate anche a pag. 6 nella Figura1-2, inoltre si fa riferimento al "Prolungamento della pista di volo 10/22".

1 GLI INTERVENTI E LE OPERE PREVISTE NEL PSA

1.1 Il quadro degli interventi e delle opere in progetto

Stante gli obiettivi e criteri assunti dal Piano di sviluppo aeroportuale per la definizione dell'assetto finale dell'aeroporto di Parma argomentati nel Quadro motivazionale del presente studio, ai fini dello Studio di Impatto Ambientale gli interventi previsti, e pertanto oggetto di valutazione, possono essere riassunti in tre differenti sistemi funzionali in relazione alla tipologia di opera e alla funzionalità operativa.

Sistema funzionale	Interventi	Opere
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 operazioni 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 • 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

Tabella 1 – Aeroporto di Bergamo, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto

3. Dal documento **SIA_R01_Allegato_A02** a pag. 27 viene detto “In riferimento alla stazione di Parma, i dati a disposizione sono circa ogni ora (Figura 1-24).”, mentre nella pagina successiva la didascalia associata alla precedentemente detta figura 1-24 riporta “Figura 1-24 Stralcio “Risultati disponibili bollettini per la stazione di Roma-Fiumicino”.

2017

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Vento	433	394	447	477	495	478	495	500	483	491	426	434
Temperatura	429	392	446	477	495	478	495	500	483	491	425	434
Visibilità	429	392	446	477	495	478	495	500	483	491	425	434
Pressione	429	392	446	477	495	478	495	500	483	491	425	434
Nuvolosità Tot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nuvolosità 1,2,3,4	166	287	156	208	239	180	138	105	228	110	236	214
Fenomeni	144	254	90	38	66	34	11	3	52	203	212	140

Figura 1-24 Stralcio “Risultati disponibili bollettini per la stazione di Roma-Fiumicino”

4. Nel documento **SIA_R01_P1** a pag. 17 viene ribadita la direzione della pista 02/22 nella “Tabella 2-2 Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: interventi in progetto” la quale si discosta dalla tabella dell’**SIA_R01_Allegato_A01** solo per la sostituzione di un termine: nella tabella 1-1 del **SIA_R01_Allegato_A01** nella colonna *interventi* punto A2 si usa “operazioni” mentre nella tabella 2-2 del **SIA_R01_P1**, stessa colonna stesso punto, si usa il termine “manovra” ; inoltre si può osservare l’aggiunta di una nuova voce nella colonna “Opere” al punto “C2”: “Impianti tecnologici”.
In figura 4-3 “Figura 4-3 Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto” a pag. 27 viene riportata la stessa figura individuata errata del documento **SIA_R01_Allegato_A01** ossia la Figura 1-2 a pag. 6.

5. Nel documento **SIA_R01_P2** a pag.33 viene riportato lo stesso identico errore individuato nel SIA_R01_Allegato_A02 a pagg. 27 e 28 ossia sempre facendo riferimento a **dati di Fiumicino anche se ancora riferiti alla stazione di Parma**.
6. Nel documento **SIA_R01_P3** a pag. 12 viene ripresa la tabella citata in precedenza *“Tabella 1-1 Aeroporto di Bergamo, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto”* stavolta con la dicitura *“Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto”*, e presenta ancora la dicitura *“Prolungamento della pista di volo 02/22”*, che non sembra riferibile a Parma (02/20). Viene ripresa a pag.14 la figura con diciture errate individuata a pag.6 del documento SIA_R01_Allegato_A01.
7. Nel documento **SIA_R01_P4** a pag. 7 viene ripresa la tabella citata in precedenza *“Tabella 1-1 Aeroporto di Bergamo, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto”* stavolta con la dicitura *“Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto”*, e presenta ancora la dicitura *“Prolungamento della pista di volo 02/22”*. A pag. 94 in tabella 14-2 *“Interventi significativi nel contesto paesaggio”* troviamo ancora la dicitura *“Pista di volo 02/22”*.
8. Nel documento **SIA_SNT_R01** alle pagg. 6 e 7 si trova la tabella 2-1 *“Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: interventi in progetto”* uguale alla tabella 2-2 del documento SIA_R01_P1. Anche la figura 6-1 a pag. 16 è la stessa presente nella figura 1-2 di pag.6 del documento SIA_R01_Allegato_A01 presentando ancora sia la dicitura *“Prolungamento pista di volo 02/22”* e *“Prolungamento della pista di volo 10/22”*. A pag. 19 in tabella 6-1 *“Tipologie connesse all’opera come realizzazione”* si fa ancora riferimento al *“Prolungamento della pista di volo 02/22”*.
9. A pagina 155 nella tabella dei siti inquinati *“Tabella 6-24 Siti inquinati nel comune Parma”* associata alla figura successiva *“Figura 6-1 Siti inquinati nel comune Parma”* risultano invertiti i siti n.14 e n.6 rispettivamente *“Fiere di Parma -Parcheggio Palacassa”* e *“Area ex-Salvarani”*. Si fa notare che il sito *“Ex-Salvarani”* il più vicino alla pista è ancora non costruito e quindi non fortemente antropizzato.

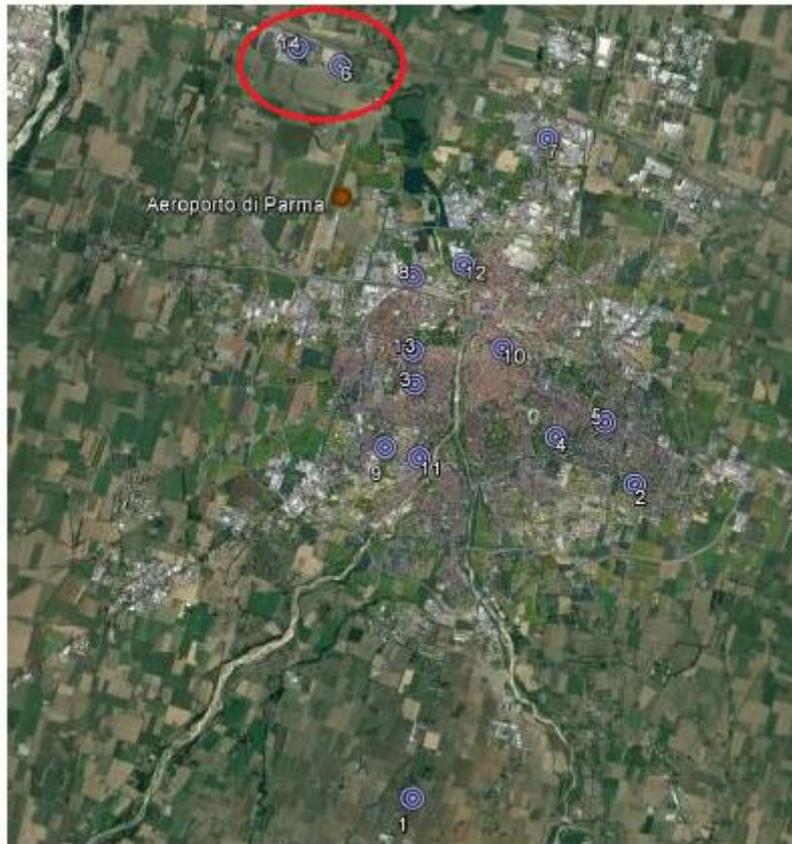


Figura 6-1 Siti inquinati nel comune Parma

Osservazione: Quanto sopra evidenziato denota che il progetto non è stato analizzato e redatto sulla base delle effettive caratteristiche dell'Aeroporto di Parma e del suo territorio ma, in molte importanti sezioni, è stato meramente effettuato un assemblaggio di parti di progetti relativi ad altri aeroporti. Non riteniamo dunque possibile una valutazione corretta della proposta, sembrando la documentazione da riferire ad altre procedure diverse da quelle oggetto di VIA. La documentazione è pertanto da ritenersi incompleta.

Richiesta: Si propone la NON CONCESSIONE del parere favorevole di compatibilità ambientale per incompletezza o non pertinenza della documentazione al progetto oggetto della procedura di Valutazione.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 2

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL'OSSERVAZIONE

SICUREZZA e PIANO dei RISCHI AEROPORTUALI

Gli aspetti di Sicurezza e dei Piani di Sicurezza ed Emergenza ricadono pienamente fra quelli di competenza della VIA, che ai sensi della lettera b) del comma 4 art. 4 del D.Lgs. 152/06 «la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere **la salute umana**» e dunque descrive e valuta gli effetti diretti ed indiretti di un progetto e delle sue principali alternative sull'uomo.

Le osservazioni qui esposte attengono alla sicurezza del territorio e al seguente documento:

Elaborati di Progetto	10-Piano-di-rischio-aeroporto
Elaborati di Progetto	5-Planimetria stato di progetto

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Premettiamo che, come noto, gli aspetti di sicurezza in materia aeroportuale la normativa di riferimento è il **Codice della Navigazione Aerea**

Art 707 , comma 1

«Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC.»

[...] comma 5

*«Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi **piani di rischio**, che i comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO.»*

Norma di riferimento è altresì **Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti** - II Edizione - Emendamento n. 8 del 21.12.2011, adottato dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.) che, per quanto qui interessa, al Capitolo 9 del Paragrafo 6 prevede che:

«6.6 Prescrizioni per la redazione del piano di rischio

Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia.

- **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.»

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il Piano di rischio aeroportuale è documento di competenza dell'ente locale, in questo caso il solo Comune di Parma.

L'elaborato allegato alla procedura come **elaborato n° 10** e denominato **Piano di Sviluppo Aeroportuale, denominato 'Piano di rischio Aeroportuale'** NON è il documento dell'Amministrazione comunale di Parma, ma un elaborato del proponente SO.Ge.A.P., ed è dunque una semplice rappresentazione cartografica che, al massimo, può avere carattere indicativo della proiezione delle zone di tutela A,B,C,D sul territorio.

Il Piano Rischi del Comune di Parma deve essere revisionato e va coordinato con il sistema della pianificazione comunale (strumentazione urbanistica vigente e PsC in corso di controdeduzione) e l'organizzazione sistematizzata dei vincoli e delle limitazioni all'uso del territorio ai sensi della nuova legge regionale urbanistica della Regione Emilia Romagna.

Il piano dovrebbe comprendere almeno:

- Norme tecniche di attuazione
- Planimetria e inquadramento
- Aree di tutela e strumenti urbanistici vigenti - individuazione
- Aree di tutela e strumenti urbanistici vigenti - parametri insediativi

La coerenza con questi strumenti di programmazione è essenziale per valutare gli aspetti programmatici del progetto, quali la coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/ programmazione territoriale /settoriale). Alleghiamo come esempio positivo la cartografia del PdRA del Comune di Reggio, che correttamente evidenzia la tipologia del territorio e le aree e i poli critici e le attività insediate. (vedasi anche <https://rigenerazione-strumenti.comune.re.it/pdra/>)

La documentazione deve dunque essere ritenuta PRIVA del Piano di Rischi Aeroportuale e di documentazione idonea a valutare correttamente il rischio territoriale.

Precisiamo che la Relazione **A-Relazione Tecnico-Descrittiva** PAG. 16 (RUOLO E PROFILO AEROPORTO ALLO STATO ATTUALE) riporta erroneamente che il centro urbano è situato a **4 km** dall'aeroporto. Ciò vale per il centro della città, mentre e nelle immediate vicinanze (circa 1,5-2 km) dei quartieri Crocetta, Pablo, Golese, San Pancrazio e San Leonardo, che nell'insieme contano circa 60.000 abitanti.

La documentazione fornita come elaborato di Progetto n° 10 è tuttavia non solo insufficiente ma fuorviante, in quanto priva non solo di qualsiasi considerazione o proposta di prescrizione relativa alle principali zone a rischio nei pressi delle zone di tutela individuate ma priva delle indicazioni necessarie per individuare le criticità, in quanto **NON evidenzia nemmeno cartograficamente i principali elementi di rischio, sia in testata sud che nord** quali:

Per la Testata sud (RWY 20)

- in zona A: Tangenziale nord di Parma
- in zona A: Linea Ferroviaria Parma-Piacenza-Milano
- Lunghezza inadeguata della R.E.S.A.

Per la testata nord (RWY 02):

- In zona A un tratto di circa 750 metri dell'autostrada A1;
- in zona B, a nord, un tratto di circa 750 metri della linea ferroviaria Alta Velocità;
- in zona B, a nord, circa il 75% dell'abitato di Baganzola (comprese scuola primaria e media);
- in zona C, a nord, parte dell'abitato di Baganzola (compresa scuola dell'infanzia) e parte di un Centro commerciale in costruzione (zona fiere di Parma) a nord-ovest;
- in zona D ricade la rimanente parte del summenzionato costruendo centro commerciale.

Sono presenti a Baganzola complessivamente circa **2.300** abitanti e circa 950 famiglie; e 322 edifici, dei quali solo 312 utilizzati. Di questi ultimi 261 sono adibiti a edilizia residenziale, **51** sono invece destinati a uso produttivo, commerciale o altro. Sono presenti **tre scuole**:

1-SCUOLA D'INFANZIA AGAZZI - BAGANZOLA (zona C)	
Sezioni	N° 4 sezioni
Alunni	N° 95 alunni
Sezioni a tempo pieno	N° 4 sezioni
Orari:	lun/mar/mer/gio/ven. dalle 8,00 alle 16,00
Servizio Mensa	Tutti i giorni (gestione Comune di Parma)
2-SCUOLA PRIMARIA CAMPANINI - BAGANZOLA (zona B)	
Classi	N° 10 classi
Alunni	N° 218 alunni
Classi a tempo pieno	N° 5 classi a Tempo Pieno Lun/mar/mer/gio/ven 8,30-16,30
Classi a tempo normale	N° 5 classi a Tempo Normale Lun/Mer dalle 8,30 alle 16,30 Mar/Gio dalle 8,30 alle 13,00 Ven dalle 8,30 alle 12,30
Servizio mensa	Tutti i giorni (gestione Comune di Parma)
Servizio pre-scuola	Tutti i giorni dalle 7,30 alle 8,30
Ludoteca in inglese	Venerdì, dalle 14,30 alle 16,30
Attività sportive extra-scolastiche	Scherma, cheer leading, ginnastica artistica, hip- hop, teatro
3-SCUOLA SECONDARIA DI 1° GRADO MALPELI - BAGANZOLA (zona B)	
Classi	N° 9 classi
Alunni	N° 200 alunni
Classi a tempo normale	N° 9 classi: Lun/Mar/Mer/Gio/Ven dalle 8,00 alle 13,30
rientro pomeridiano	Lun (classi3 [^]) – Mer (classi2 [^])-Gio (classi 1 [^])
Servizio pre-scuola	Lunedì/Mercoledì/Giovedì (gestione Comune di Parma)
Attività sportive extra-scolastiche	Judo, Ginnastica artistica, Centro Sportivo Scolastico

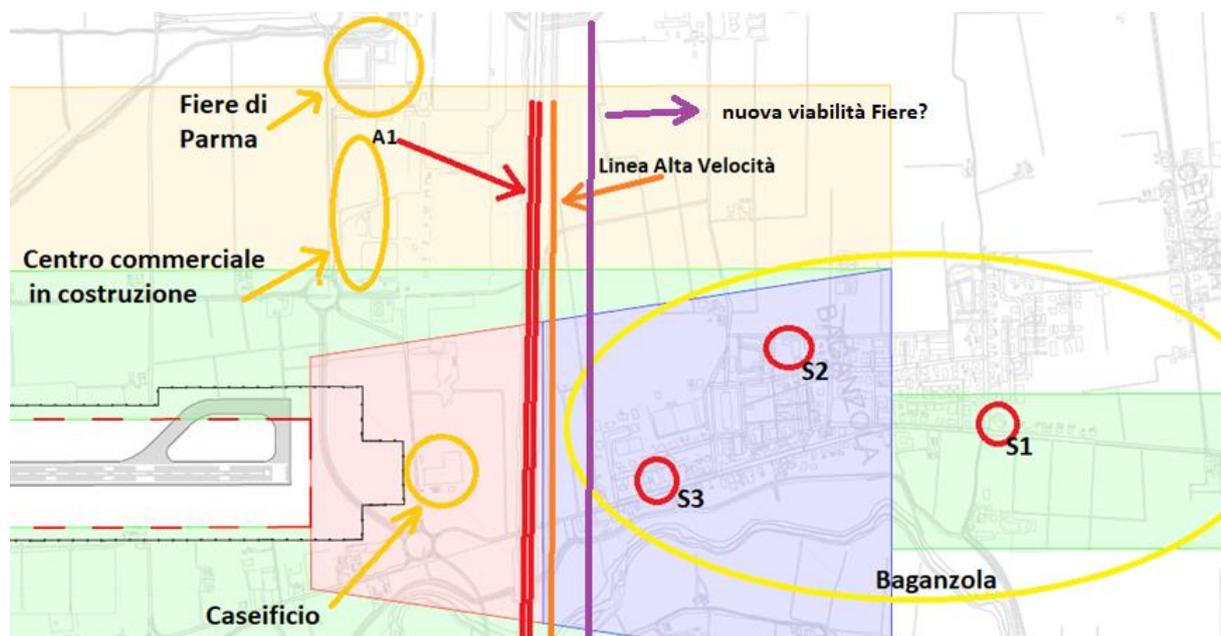
Né le scuole summenzionate, né l'abitato di Baganzola in genere e nemmeno la presenza della A1 (circa 192.000 veicoli al giorno, di cui 35% mezzi pesanti) e della linea TAV, sono evidenziate in cartografia come evidenza di rischio. Nemmeno è evidenziato il centro commerciale in costruzione opera assolutamente non ammessa nelle fasce C e D (e nonostante risultino al momento concessi e non ritirati permessi a costruire rilasciati dallo stesso comune di Parma, come da successive immagini).

Fascicolo	Protocollo	Oggetto	Ubicazione	Dettaglio
2016.VI3 /1.2780	188912 del 27/09/2016	DOMANDA DI PERMESSO DI COSTRUIRE PER INTERVENTI DI NUOVA COSTRUZIONE CON ESCLUSIONE DI QUELLI SOGGETTI A SCIA PER IMMOBILE SITO IN VIA RIZZI FORTUNATO	Via FORTUNATO RIZZI	
2016.VI3 /1.2092	141443 del 14/07/2016	DOMANDA DI PERMESSO DI COSTRUIRE PER PER IMMOBILE SITO IN VIA RIZZI FORTUNATO	Via FORTUNATO RIZZI	
2016.VI3 /1.2091	141441 del 14/07/2016	DOMANDA DI PERMESSO DI COSTRUIRE PER PER IMMOBILE SITO IN VIA RIZZI FORTUNATO REALIZZAZIONE OPERE DI URBANIZZAZIONE	Via FORTUNATO RIZZI	
2016.VI3 /1.1851	129107 del 27/06/2016	DOMANDA DI PERMESSO DI COSTRUIRE PER INTERVENTI DI NUOVA COSTRUZIONE CON ESCLUSIONE DI QUELLI SOGGETTI A SCIA PER IMMOBILE SITO IN VIA RIZZI FORTUNATO	Via FORTUNATO RIZZI	

Dal sito del Comune di Parma, ricerca permessi a costruire

Fascicolo	Protocollo	Oggetto	Ubicazione	Dettaglio
2016.VI/3 /1.2780	188912 del 27/09/2016	DOMANDA DI PERMESSO DI COSTRUIRE PER INTERVENTI DI NUOVA COSTRUZIONE CON ESCLUSIONE DI QUELLI SOGGETTI A SCIA PER IMMOBILE SITO IN VIA RIZZI FORTUNATO	Via FORTUNATO RIZZI	
2016.VI/3 /1.2092	141443 del 14/07/2016	DOMANDA DI PERMESSO DI COSTRUIRE PER PER IMMOBILE SITO IN VIA RIZZI FORTUNATO	Via FORTUNATO RIZZI	
2016.VI/3 /1.2091	141441 del 14/07/2016	DOMANDA DI PERMESSO DI COSTRUIRE PER PER IMMOBILE SITO IN VIA RIZZI FORTUNATO REALIZZAZIONE OPERE DI URBANIZZAZIONE	Via FORTUNATO RIZZI	
2016.VI/3 /1.1851	129107 del 27/06/2016	DOMANDA DI PERMESSO DI COSTRUIRE PER INTERVENTI DI NUOVA COSTRUZIONE CON ESCLUSIONE DI QUELLI SOGGETTI A SCIA PER IMMOBILE SITO IN VIA RIZZI FORTUNATO	Via FORTUNATO RIZZI	

Nella seguente figura, tratta da una sezione del documento in oggetto relativa alla testata nord RWY 02, abbiamo sovrapposto gli elementi di rischio più evidente più sopra riportati:



Il casello autostradale, infine, è a circa **1700** metri dalla zona A in direzione Est (Bologna), con rischio di code e rallentamenti che aumentano il carico antropico, già elevato in caso di traffico normale con 70.400.000 veicoli anno circa di cui il 35% costituito da mezzi pesanti (vedasi allegati sul traffico autostradale).

L'allungamento della pista toglierebbe anche spazio per la realizzazione di ulteriori corsie di marcia o di emergenza per l'A1. Ricordiamo che l'ultimo incidente sulla A1, il 6 agosto 2018 a Bologna, ha pregiudicato il traffico nord-sud di tutta Italia, essendo questo il principale asse di collegamento autostradale del paese.

È noto che la società concessionaria dell'A1 ASPI ha terminato la progettazione preliminare degli interventi di ampliamento alla quarta corsia dell'A1 tra Modena nord e Piacenza sud. Questi progetti ci risultano approvati dal MIT (quale Concedente) in data 03/02/2011, richiedendo ad ASPI anche di procedere con la progettazione definitiva e lo Studio di Impatto Ambientale.

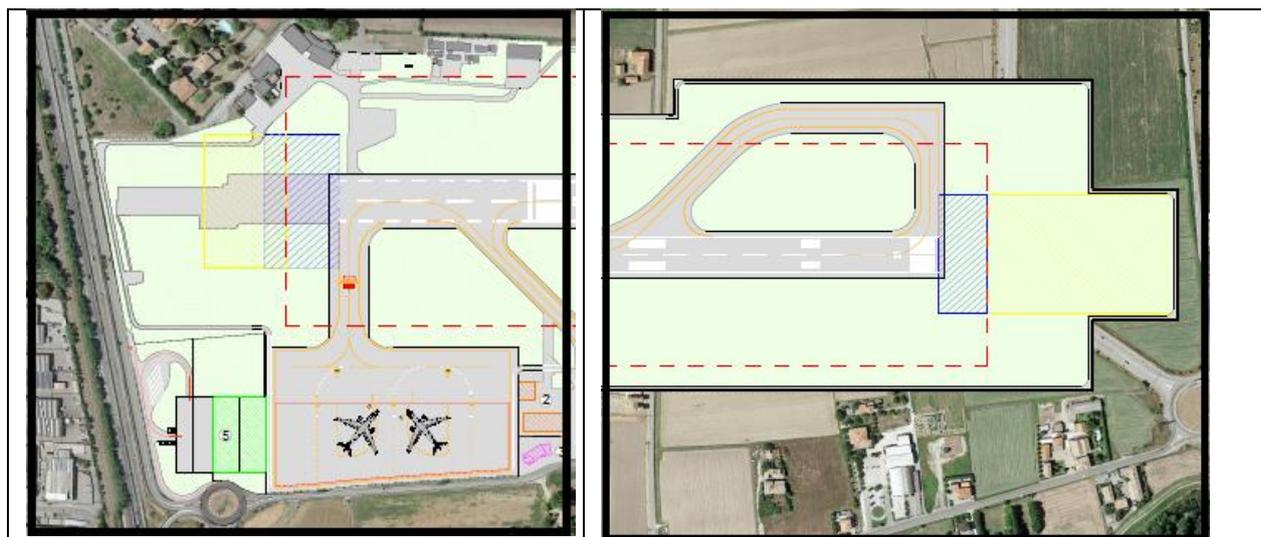
L'allungamento rende necessaria l'eliminazione di un tratto di circa 1,5 km di viabilità locale che il progetto prevede di eliminare perché vi arriverà la R.E.S.A. della testata di pista 02 Nord. Trattasi di quella a servizio delle Fiere di Parma (viale delle Esposizioni) da ricollocare poi necessariamente in zona di rischio in zona **A o B**. Con questa eliminazione i tempi di accesso al complesso fieristico andranno ad aumentare anche per i mezzi di soccorso via terra (VVFF, 118, Pubblica Sicurezza provenienti dalla città) per tutto il pubblico delle fiere di Parma e delle attività in zona, richiedendo poi un ulteriore passaggio sopra (o sotto) la A1, oppure un prolungamento fino al viadotto esistente prima appena dopo il padiglione delle Fiere di Parma, opere non previste al momento e non finanziata e dal costo ragguardevole (almeno 2 km di strada a due ampie corsie che e congestionerà, verosimilmente, la viabilità di Baganzola). Si veda quanto si dice nella osservazione specifica sulla viabilità (osservazione n° 7).

CRITICITA' nella TESTATA SUD e INSUFFICIENZA DELLA R.E.S.A. ("RUNWAY AND SAFETY AREA")

IL PIANO SVILUPPO AEROPORTUALE LAYOUT INFRASTRUTTURE DELL'AEROPORTO – STATO DI PROGETTO

La tavola 5 di Progetto evidenzia che l'area denominata RESA è stata estesa dai 138 mt. attuali, a 240 mt. In direzione NORD, come prescritto da ENAC per gli aeroporti di categoria 4, mentre questo adeguamento non è contemplato nel progetto per la direzione SUD, infatti la RESA rimane di mt. 90 anziché 240.

Come si può notare dai seguenti particolari (tratti dalla documentazione di VIA) le dimensioni dell'area tratteggiata in blu (CWY) corrispondono a mt. 84, mentre quelle tratteggiate in giallo (RESA) a mt. 90 (in totale mt. 174); sfruttando lo spazio rimanente per l'adeguamento del RESA di circa 150 mt.



Nella seguente immagine riportiamo la scheda del SIA Scheda coi dati R.E.S.A.

Le distanze dichiarate di progetto saranno quelle riportate nello schema che segue:

AEROPORTO "GIUSEPPE VERDI" DI PARMA				
DISTANZE DICHIARATE DI PROGETTO				
Designazione RWY	TORA (metri)	TODA (metri)	ASDA (metri)	LDA (metri)
02	2880	2940	2880	2666
20	2880	2964	2880	2880

Tabella 11 Distanze dichiarate di progetto

AEROPORTO "GIUSEPPE VERDI" DI PARMA				
CARATTERISTICHE FISICHE DELLA NUOVA PISTA DI VOLO				
Designazione numero RWY	02		20	
Orientamento magnetico	016°		196°	
Resistenza e superficie di RWY	Superficie:	asfalto	Superficie:	asfalto
	Resistenza:	PCN compatibile con l'aereo critico	Resistenza:	PCN compatibile con l'aereo critico
Dimensione Shoulder (metri)	7,5 + 7,5		7,5 + 7,5	
Dimensione CWY (metri)	60 x 150		84 x 150	
Dimensione STRIP (metri)	3000 x 280		3000 x 280	
Dimensione RESA (metri)	240 x 150		90 x 150	

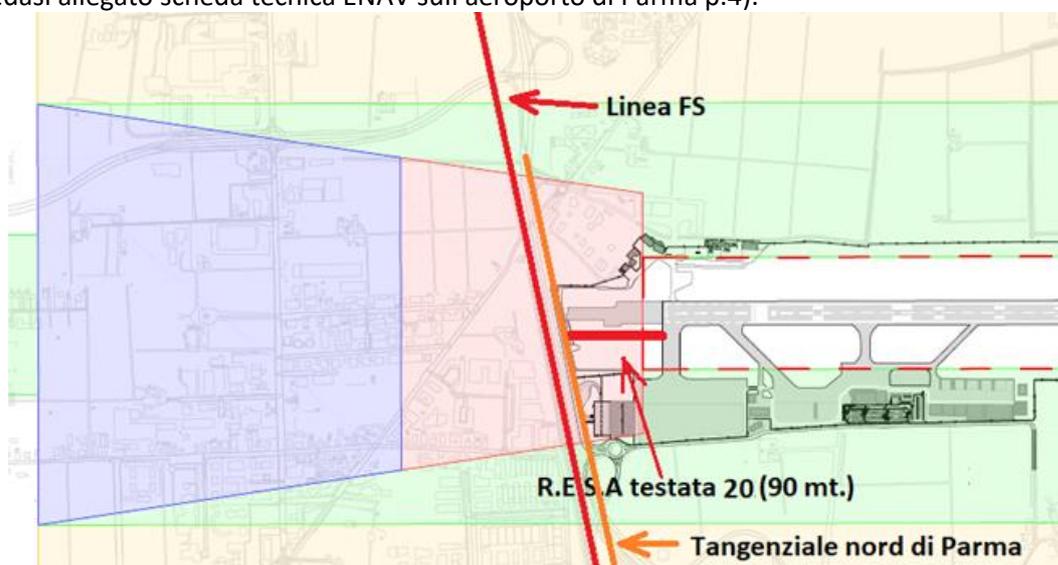
Tabella 12 Scheda tecnica della pista di volo

L'intervento di prolungamento della pista comporta la realizzazione della pertinente strip e shoulder, della CWY e della RESA.

SO.GE.A.P. Società Gestione Aeroporto Parma S.p.a.
PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

73

Anche dalla tabella di p.73 del Piano di Sviluppo Si evince che lo spazio dedicato alla RESA rimane quello attuale (vedasi allegato scheda tecnica ENAV sull'aeroporto di Parma p.4).



In uno scenario di aumento delle dimensioni dei velivoli e del traffico, ci parrebbe viceversa necessario provvedere prioritariamente a tale allungamento, utilizzando eventuale spazio per la regolarizzazione della RESA.

Ricordiamo il recente incidente all'aeroporto di Bergamo di Orio al Serio (5 agosto 2016), con Tanker chimico DHL finito in fuori pista sulla tangenziale.



Un episodio simile avrebbe conseguenze sicuramente più gravi nel contesto di Parma specie se, come riportato in alcuni punti del SIA, i voli cargo sono previsti soprattutto in orario diurno.

Considerata dunque

- Agli scriventi pare del tutto illogico e contrario ai principi di tutela della salute pubblica che, vietando la norma costruzioni ex novo nelle aree di tutela a fronte pista, sia viceversa possibile spostare la pista verso zone già edificate e densamente abitate e con scuole e verso arterie di comunicazione ad altissima densità, aumentando i rischi per la circolazione in caso di incidente.
- Agli scriventi pare illogico che un aeroporto con volume di traffico fra gli ultimi in Italia della categoria possa mettere a rischio la sicurezza di arterie di comunicazione di interesse primario nazionale e locale.
- L'eliminazione del Viale delle Esposizioni aumenterà i tempi di accesso al complesso fieristico per i mezzi di soccorso via terra (VVFF, 118, pubblica sicurezza) per tutto il pubblico delle fiere di Parma e delle attività in zona, peggiorando sensibilmente la sicurezza.
- Nonostante la mancanza del Piano di Rischio e della analisi del rischio, la documentazione presente e quella da noi fornita ci sembrano evidenziare, senza necessità di alcuna integrazione le manifeste incompatibilità (insanabili con qualsivoglia tipo di prescrizione o limitazione) rispetto alla norme di sicurezza del *Codice della Navigazione Aerea* e del *Regolamento per l'Esercizio degli Aeroporti*,

Chiediamo

- che sul progetto allungamento della pista in testata 02 dell'aeroporto Giuseppe Verdi di Parma venga espresso **giudizio di compatibilità ambientale negativo** per insormontabili problematiche legate alla sicurezza delle persone e dei trasporti.

ALLEGATI

- 1- Flussi autostradali A1
- 2- Estratto Piano di Rischio Aeroportuale Reggio Emilia
- 3- Scheda tecnica descrittiva ENAV Aeroporto di Parma

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 3

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di **carattere generale: Piano Economico**

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

Le veridicità e verosimiglianza del piano economico del proponente è condizione indispensabile per la procedibilità della procedura di VIA. Una iniziativa che non abbia i minimi presupposti economici, infatti, non può avere seguito né essere valutata dal punto di vista amministrativo e autorizzativo. Il rischio è infatti che eventuali danni ambientali non trovino nemmeno un bilanciamento di tipo economico, o dei servizi resi alla comunità. In materia si segnala che, ormai da diversi anni la Società So.ge.a.p. Spa chiude i bilanci con perdite superiori ai 3 milioni di Euro, che sono già andati "deserti" alcuni tentativi di aumento di capitale, che il capitale attuale, per quanto è dato sapere dall'ultimo Bilancio approvato al 31 Dicembre 2017 era pari ad Euro 16.554.528 a fronte di perdite di esercizio non coperte di Euro 6.959.354.

Il 17 Gennaio 2018 la società ha chiesto ai soci di sottoscrivere un aumento di capitale di Euro 4.500.000,90 con scadenza limite il 31 Ottobre 2018. A quanto è dato sapere, da una audizione degli amministratori di Sogear effettuata dalla Commissione Consiliare Organismi Partecipati del Comune di Parma in data 27 Novembre 2018, tale aumento di capitale non è stato sottoscritto da alcun socio, né da soggetti esterni.

Alla luce dei presumibili risultati di esercizio del 2018 che non dovrebbero riscontrare sostanziali miglioramenti rispetto agli anni precedenti e dovrebbero incrementare le perdite, si ritiene che la società possa ricadere nel dettato dell'art. 2446 c.c. che sancisce che *"Quando risulta che il capitale è diminuito di oltre un terzo in conseguenza di perdite, gli amministratori o il consiglio di gestione, e nel caso di loro inerzia il collegio sindacale ovvero il consiglio di sorveglianza, devono senza indugio convocare l'assemblea per gli opportuni provvedimenti. All'assemblea deve essere sottoposta una relazione sulla situazione patrimoniale della società, con le osservazioni del collegio sindacale o del comitato per il controllo sulla gestione. La relazione e le osservazioni devono restare depositate in copia nella sede della società durante gli otto giorni che precedono l'assemblea, perché i soci possano prenderne visione. Nell'assemblea gli amministratori devono dare conto dei fatti di rilievo avvenuti dopo la redazione della relazione.*

Se entro l'esercizio successivo la perdita non risulta diminuita a meno di un terzo, l'assemblea ordinaria o il consiglio di sorveglianza che approva il bilancio di tale esercizio deve ridurre il capitale in proporzione delle perdite accertate. In mancanza gli amministratori e i sindaci o il consiglio di sorveglianza devono chiedere al tribunale che venga disposta la riduzione del capitale in ragione delle perdite risultanti dal bilancio. Il tribunale provvede, sentito il pubblico ministero, con decreto soggetto a reclamo, che deve essere iscritto nel registro delle imprese a cura degli amministratori."

Si consideri che sia il Comune di Parma, sia la Provincia di Parma, in quanto enti pubblici soggetti al c.d. Decreto Madia detentori rispettivamente del 5,65% e del 4,06% delle azioni di Sogear non possono finanziare ulteriormente la società.

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Esaminando il Piano economico - finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti:

- 1) A pagina 2 si riportano i dati economici SOGEAP nella tabella 1; si integrano con i risultati 2017, in assoluta continuità con quelli precedenti che hanno visto Valore della produzione per Euro 2.345.631, Margine Operativo Lordo per Euro (3.471.982) e Risultato ante imposte per Euro (3.459.050). Sarebbe stato utile avere anche i dati 2018 che sono in possesso di Sogear essendo ormai al termine dell'esercizio.
- 2) A pagina 4 si legge che il Piano Strategico, approvato dall'Assemblea dei Soci prevede, tra le altre cose, la creazione di un nuovo hub logistico composto da due aree distinte con connessione diretta alla rete ferroviaria sull'asse Milano-Bologna. Di tale connessione, del progetto, dell'ente incaricato della

realizzazione, del costo e della tempistica non viene riportato nulla; ci si limita ad osservare che non esiste, nel piano triennale 2019-2021 del Comune di Parma, in fase di approvazione in questi giorni, alcun opera di tale genere da finanziarsi interamente o anche parzialmente dal Comune di Parma.

- 3) A pagina 4 si riporta come fonte di finanziamento un aumento di capitale di Euro 4.500.000,90 deliberato in data 17 Gennaio 2018 con scadenza al 30 Settembre 2018. L'offerta delle azioni agli attuali soci ed ad eventuali altri sottoscrittori viene definita necessaria per la copertura delle perdite correnti fino al raggiungimento dell'equilibrio finanziario. Come già scritto in precedenza, gli amministratori della Sogeap hanno pubblicamente (nel corso di una commissione consiliare del Comune di Parma) chiarito che tale aumento di capitale è andato deserto .
- 4) A pagina 5 viene riportata una tabella 2 con il Piano degli Ammortamenti 2018-2022; tale tabella riepiloga i cosiddetti "investimenti sostenuti con fondi privati" per un ammontare di Euro 8.850.000 (che si affiancano ai 12 milioni di Euro finanziati da Regione Emilia Romagna). Si segnala che, in tale tabella non vengono riportati alcuni costi / investimenti che si ritiene siano necessari / obbligatori e che meritino una valorizzazione puntuale; tra questi, indubbiamente l'acquisto / costo di esproprio dei terreni su cui far insistere l'allungamento della pista e le necessarie opere di mitigazione idraulica. Sull'acquisto / esproprio dei terreni si ritornerà in seguito con un punto a sé stante;
- 5) Nella Tabella 3, a pagina 5 riportante gli Interventi finanziati dalla Regione Emilia Romagna, si legge che l'Adeguamento portanza pista di volo sarà finanziato per Euro 1.200.000 già a partire dal 2018; essendo ormai alla conclusione del 2018 senza che si abbia avuto qualsivoglia segnale di tale finanziamento si richiederanno maggiori spiegazioni sul timing di tale intervento pubblico e sulla modalità con cui è stato predisposto il piano economico-finanziario di cui alle presenti osservazioni.
- 6) A pagina 8 si riporta un Conto Economico riclassificato che prevede ricavi per l'anno 2018 pari ad Euro 2.693.917 con un Margine Operativo Lordo riportato a meno 1.896.155 in evidente aumento rispetto al 2017 ed un risultato ante imposte pari a meno 2.781.345. Dai dati forniti dagli amministratori in sede di audizione comunale risulta evidente come tali risultati non si siano verificati e, pertanto, anche l'anno 2018 sia andato, per quanto concerne la gestione caratteristica in continuità con i precedenti, facendo slittare almeno di un anno l'intera previsione contenuta nel documento.
- 7) Sempre nella stessa tabella si ipotizzano ricavi per l'anno 2019 pari ad Euro 3.773.854; ad oggi, con le attuali dotazioni e con l'attuale situazione della società appare del tutto improbabile che il 2019 possa discostarsi dagli anni precedenti, Peraltra non è ben chiaro come potrebbero crescere i ricavi in quanto l'Aeroporto di Parma non può attualmente superare i 200.000 passeggeri per la tipologia di scalo in cui si trova: Si ritiene quindi che tale previsione vada integrata con maggiori informazioni o quanto meno rivista nel timing previsto.
- 8) Stesso discorso può valere per gli anni 2020, 2021, 2022 e 2023 in cui si ipotizzano ricavi pari a 4.400.000, 5.800.000, 6.700.000 e 8.362.000, numeri che non appaiono supportati dai necessari conforti in termini di contratti e ipotesi di passeggeri e voli commerciali.
- 9) A pagina 9, nella tabella 6, Stato Patrimoniale 2016-2023 si ipotizzano fonti di finanziamento che, al momento, non sono corroborate da alcun elemento concreto con il raggiungimento del pareggi odi Bilancio fissato al 2021-2022 in un'ottica che appare estremamente ottimistica e non supportata dai fatti e da previsioni economiche sufficientemente solide.
- 10) A pagina 10, nella tabella 7 del *cash flow*, vengono riportati i dati economici già criticati nel punto 6 e si da per acquisito, nel 2018, un aumento di capitale che porti Euro 3.210.873. Aumento di capitale che, come visto, non ci sarà nel 2018 salvo interventi dell'ultima ora che, ad oggi, anche a detta degli amministratori della società appaiono improbabili.
- 11) Come anticipato al punto 4, non è esplicitato in alcun modo come la società intenda entrare in possesso dei terreni necessari agli interventi di allargamento della pista sia a nord, sia a sud, né quali costi siano sottesi a queste acquisizioni, né quale sia il soggetto deputato ad effettuare le acquisizioni. Infatti, in caso di acquisto sarebbe ragionevole che, ad oggi, siano stati raggiunti accordi con i venditori; viceversa, in caso di procedure di esproprio occorrerebbe prevedere, oltre ai costi, anche una tempistica più larga e preventivare una qualche ipotesi di rischio connesso a tali procedure che difficilmente hanno tempi e modalità certe.
- 12) In diversi punti del SIA si fa riferimento ad 'accordi' con player del trasporto cargo o logistica. Nessun contratto o precontratto o accordo di tipo commerciale o imprenditoriale è allegato nella documentazione.

RICHIESTA

Come visto permangono molti dubbi sia sulla fattibilità del piano, sia sulla tempistica, ma anche sulla completezza dell'elaborato e dell'analisi economica effettuata. In particolare si sollecitano e si richiedono:

- a) maggiori specifiche sulle modalità e sui costi dell'acquisizione dei terreni su cui verrà effettuato l'allungamento della pista;

- b) maggiori specifiche sulla previsione dei costi di mitigazione delle opere idrauliche;
- c) maggiori specifiche sulle opere di collegamento alle infrastrutture ferroviarie;
- d) informazioni più dettagliate sullo stato di "salute" della società Sogeap; di quali risorse si disponga, a quali partners si intenda affidarsi per reperire le risorse che i soci hanno scelto di non apportare.
- e) Su quali basi si fondino le previsioni di ricavi dei prossimi anni che prevedono incrementi esponenziali; in particolare studi sull'aumento dei passeggeri o contratti già firmati con aziende che operano nel trasporto commerciale.

La mancanza di tali informazioni, tuttavia, rende a nostro avviso necessario più che delle integrazioni, **il respingimento e la archiviazione della domanda**, in quanto mancano i presupposti di affidabilità e credibilità dal punto di vista finanziario e imprenditoriale del progetto.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

ELENCO ALLEGATI

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 4

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di **carattere generale**: definizione del Bacino di Riferimento Territoriale e catchment area, (contenuti nella A-Relazione Tecnico-Descrittiva, qui citata anche semplicemente come 'Relazione')

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Atmosfera, emissioni di inquinanti

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Riportiamo di seguito alcuni estratti dal testo della Relazione, con solo sottolineature nostre e 'a capo' per evidenziare gli obiettivi dichiarati. Si tratta di uno dei pochi punti dove sembra delineato qualcosa che può essere interpretato come uno scenario di riferimento (che, ribadiamo, non è delineato con chiarezza e univocità: vedasi osservazione 1)

A-Relazione tecnico-descrittiva Pagg. 55, 56, 57 : «6 ANALISI DELLO SVILUPPO

6.1 Obiettivi e strategie di sviluppo

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale fornisce per l'insieme dei sistemi funzionali dell'aeroporto, un quadro di riferimento, all'interno del quale l'aeroporto stesso potrà evolversi e svilupparsi definendo inoltre un perimetro massimo del sedime ed una capacità massima in termini di movimenti di aeromobili, passeggeri e merci. Tale piano indicherà anche le principali fasi di costruzione e finanziamenti possibili nonché i tempi di attuazione entro i quali, secondo le previsioni, esse dovranno essere realizzate. Il nuovo complesso aeroportuale assorbirà il peso del futuro incremento del traffico sullo scalo parmense fino ad esaurimento delle aree disponibili all'interno dell'attuale sedime e con le espansioni sui nuovi suoli da acquisire per il potenziamento dello scalo. Il Masterplan prende in esame i caratteri generali del futuro assetto dell'aeroporto individuandone le opere principali che lo compongono e le relative fasi di attuazione. Gli obiettivi di Piano saranno finalizzati al soddisfacimento della domanda di traffico prevista e riguarderanno la realizzazione dei seguenti interventi:

- Prolungamento e consolidamento della pista di volo per adeguarla all'attività cargo e creazione di un nuovo polo Cargo (Magazzino, Via di rullaggio ed Apron).
- Realizzazione di un nuovo hangar aviazione generale e manutenzione A/M con adeguamento Apron 300.

Il raggiungimento dei suddetti obiettivi consentirà di aumentare la capacità dello scalo in termini di aeromobili, merci, passeggeri, nonché di migliorare le dotazioni aeroportuali in funzione delle evoluzioni intervenute nel campo della tecnologia, della operatività e della sicurezza, consentendo quindi di accogliere i futuri incrementi di traffico previsti. L'attività strategica che verrà messa in atto per lo sviluppo del trasporto merci si basa su accordi già presi con vettori cargo e sulla possibilità di rendere un servizio efficiente ad un territorio molto vocato all'export. Per quel che concerne il traffico passeggeri il rilancio dello scalo emiliano può essere così sintetizzato:

- sviluppo del traffico passeggeri sullo scalo attraverso la ricostruzione di un portafoglio di destinazioni funzionali alle esigenze del territorio di riferimento, che possa consentire alla gestione aeroportuale il conseguimento di adeguati livelli di marginalità;
- nuovi accordi commerciali con alcuni vettori allo scopo di creare il "nocciolo duro" su cui verrà sviluppato il traffico commerciale;
- creazione, sin dall'avvio, dei prodotti qualificati (per numero di frequenze, tipo di aeromobili, scali serviti e prezzi applicati) che rappresenteranno il "nocciolo duro" dell'offerta e su cui si farà leva per attrarre progressivamente la domanda di collegamenti sul territorio;

- **manutenzione ed ammodernamenti delle infrastrutture di base** che consentano di soddisfare le esigenze di traffico e con adeguati livelli di servizio e opportunità commerciali nel rispetto di quanto previsto nel breve termine dal presente piano di sviluppo. »

Pag. 62 «Si riportano di seguito i dati di traffico registrati sull'aeroporto di Parma nell'anno 2016, sia per quanto riguarda il numero dei passeggeri che i movimenti aeromobili. Totale anno 2016: **192.160**»

Pag. 64 «La domanda potenziale dell'aeroporto, ottenuta moltiplicando la catchment area selettiva con il tasso di propensione al volo è, pertanto, pari a **2.130.348** passeggeri annui. Tale stima può essere considerata ulteriormente cautelativa poiché non tiene in considerazione il potenziale del traffico incoming.»

A proposito della «**Catchment Area**», a pagina 65 della Relazione si riporta che «Il Piano Strategico 2016-2020 fa osservare che Parma ha una posizione geografica ideale per la gestione del traffico Merci **cargo generato immediatamente ad una distanza di 3 ore di guida camionale a 360° Nord e Centro Italia**. Ma soprattutto con la prossima **apertura della CisPadana** sarà il punto di raccolta ideale essendo che collegherà entrambi i mari Tirreno/Mediterraneo e Adriatico oltre all'Interporto di Parma consentendo come richiedono maggiori player ad esempio **Amazon** di aumentare il numero delle frequenze riducendo il volume per singolo trasporto dando un servizio migliore alla clientela che desidera ricevere prontamente la propria merce "Just in Time".»

VALUTAZIONI

1. Sembra che il progetto sia incentrato sui Cargo e solo in via accessoria si sviluppi contestualmente l'implementazione dei voli commerciali. Si fa riferimento all'acquisto di terreni per l'allungamento pista (verde), ad accordi commerciali 'già presi' e a 'nuovi accordi commerciali con alcuni vettori'. Nella documentazione non c'è traccia né delle cifre necessarie per l'acquisto delle aree, né dei costi e rischi connessi a tale alienazione/esproprio. Non esiste nella documentazione traccia di tali accordi firmati, nemmeno riportati per stralci o con l'oscuramento di eventuali dati sensibili dal punto di vista aziendale. **Pertanto è da ritenere che tali contratti NON esistano e comunque sono da trattare come inesistenti ai fini della presente procedura.** La documentazione infatti deve essere disponibile ed allegata alla procedura, poiché rimandi generici e non comprovati non possono assolutamente configurarsi come elemento utile ai fini di una corretta valutazione e decisione, e sono viceversa prova di debolezza del progetto e della documentazione fornita alla commissione di valutazione ed al pubblico dei cittadini che su tale documentazione esercitano il diritto di osservare.
Riportiamo infine che notizie di stampa danno in atto una discussione per la conversione Cargo o 'dual' dell'ex aeroporto militare di S. Damiano, che è già dotato di pista di 3000 metri (<https://www.piacenzasera.it/2016/10/aeroporto-di-s-damiano-piacenza-e-il-centro-del-trasporto-parma-la-periferia/72341/>, e ancora <https://www.piacenza24.eu/toninelli-movimento-5-stelle-laeroporto-san-damiano-non-ospiti-altra-logistica/>). Non siamo in grado di fornire maggiori dettagli, ma crediamo sia una alternativa che nello scenario andrebbe considerata.
2. Se quanto detto depone a favore di un **rigetto della domanda** in quanto basata su affermazioni non documentate su aspetti essenziali, quali la sostenibilità economica del progetto, non meno rilevanti sembrano le obiezioni che si possono sollevare alle argomentazioni comunque espresse: non si riesce infatti a comprendere la ragione per la quale se, nel corso dell'anno 2016 il traffico passeggeri è stato pari a 192.160, si dovrebbe raggiungere una domanda potenziale pari a 2.130.348 annui (calcolato con il procedimento del tutto induttivo qui evidenziato). In ogni caso è ragionevole pensare che **la domanda POTENZIALE NON può garantire la realizzazione della domanda EFFETTIVA**, a maggior ragione mancando i contratti e gli accordi commerciali di cui si diceva sopra. Non è infatti assolutamente ragionevole supporre che la capacità di una struttura di ospitare un certo traffico, significhi che questa previsione si concretizzerà, anche perché è necessario valutare la presenza degli altri scali.
3. Ulteriori elementi a sostegno della **debolezza della previsione** si ricava analizzando i dati di traffico ASSAEROPORTI nel periodo Gennaio-Settembre 2018 relativo agli aeroporti più vicini (in

arancione) a quello di Parma (in giallo) come da tabella allegata scaricata al seguente indirizzo: http://www.assaeroporti.com/wp-content/plugins/multipage_xls_reader/excel_file/2018_09.xls.

4. Da tale tabella dei movimenti da Gennaio a Settembre 2018 si evince che **l'aeroporto di Parma si colloca ormai agli ultimi posti sia per il traffico passeggeri che per quello merci**; stando così le cose sarà oltremodo difficile recuperare posizioni tenuto conto dell'offerta consolidata operata dagli scali più vicini. L'esame dei flussi relativi agli anni 2016 (tabella riportata nella relazione), 2017 e 2018 dimostrano che il traffico passeggeri è significativamente diminuito. Per tali motivi appare arduo sostenere la previsione di crescita riportata nella tabella pubblicata a pag. 67 della «Relazione» che riporta una sintesi dello sviluppo del traffico previsto nell'orizzonte temporale collocato fino all'anno 2023, in mancanza di contratti, di una reale domanda locale di cargo (dimostrato dal trend pluridecennale), e data la presenza di aeroporti vicini ed attivi, a cui è irrealistico pensare di togliere non solo tutto ma anche gran parte della clientela. **Il fattore distanza, infatti, è solo uno e non il più importante fattore di costo**, nei trasporti, dovendosi considerare prima il fattore dei costi, della qualità del servizio offerto e della quantità delle destinazioni offerte.

N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	8.795	6,8	1.123.622	2,5	2,19	-67,3
2	Ancona	7.389	-15,5	353.715	-9,8	4.691,65	-4,1
3	Bari	32.522	4,9	3.806.239	6,4	1.232,00	6,4
4	Bergamo	68.423	4,4	9.903.161	4,6	92.049,00	0,0
5	Bologna	53.891	-2,0	6.441.857	2,3	38.804,44	-7,6
6	Bolzano	9.582	2,2	15.981	16,0	0,00	n/a
7	Brescia	6.144	-4,9	7.336	-40,2	16.678,00	-31,9
8	Brindisi	16.565	11,7	1.943.320	6,6	42,00	-17,6
9	Cagliari	27.939	-0,3	3.459.331	4,3	2.477,00	18,0
10	Catania	56.435	6,0	7.670.814	8,4	4.669,60	-3,6
11	Comiso	3.061	2,1	344.715	-0,3	0,00	n/a
12	Crotone	504	n/a	62.634	n/a	0,00	n/a
13	Cuneo	3.687	2,1	91.221	-5,0	0,00	n/a
14	Firenze	26.531	-4,5	2.122.682	2,7	186,66	16,7
15	Foggia	484	-11,5	453	0,4	0,00	n/a
16	Genova	16.428	9,3	1.149.169	18,1	2.057,18	1,3
17	Grosseto	1.625	0,3	10.090	-1,9	0,00	n/a
18	Lamezia Terme	17.733	2,0	2.144.981	7,2	739,00	-1,5
19	Lampedusa	4.683	15,9	239.124	4,3	12,37	3,0
20	Milano Linate	87.234	-3,1	7.018.676	-4,0	9.379,85	-7,5
21	Milano Malpensa	145.782	7,4	18.838.540	11,0	425.866,81	-3,0
22	Napoli	61.662	6,5	7.661.536	17,0	8.594,00	5,2
23	Olbia	31.398	1,8	2.673.582	7,1	122,48	-19,5
24	Palermo	39.812	10,8	5.126.079	16,2	241,00	6,2
25	Parma	4.188	5,9	64.017	-53,1	97,56	-48,5
26	Perugia	3.162	-6,3	179.946	-9,8	0,00	n/a
27	Pescara	10.561	-10,3	512.550	-1,0	59,00	73,5
28	Pisa	34.133	2,3	4.336.169	3,6	8.187,05	6,5
29	Reggio Calabria	4.947	23,5	263.896	-5,3	13,85	-61,7
30	Rimini	3.770	8,3	271.176	0,8	22,51	15978,6
31	Roma Ciampino	40.164	-3,1	4.409.003	-1,1	13.281,26	7,8
32	Roma Fiumicino	233.053	2,1	33.036.355	4,3	154.956,11	13,8
33	Taranto-Grottaglie	778	-20,5	299	103,4	5.118,00	6,8
34	Torino	34.343	-5,9	3.096.824	-4,1	3.588,75	-10,5
35	Trapani	4.479	-46,0	363.427	-67,7	15,54	-58,9
36	Trieste	11.151	-7,7	586.395	-2,3	337,00	63,8
37	Treviso	17.198	2,8	2.487.469	4,8	0,00	n/a
38	Venezia	73.498	3,0	8.729.557	8,9	50.664,79	10,1
39	Verona	26.123	7,3	2.823.558	10,9	2.346,34	-27,6
	TOTALI	1.229.857	2,2	143.369.499	5,3	846.532,98	-0,1

Per completezza di informazione si riportano i dati relativi agli anni 2017 e 2016

Anno 2017 TOTALI Gennaio - Dicembre 2017 (su base 2016) - Dati aggiornati Aprile 2018

N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	9.982	-5,1	1.321.676	-1,8	7,64	-20,1
2	Ancona	11.083	-5,6	485.037	0,5	6.808,62	11,8
3	Bari	40.573	3,7	4.686.018	8,4	1.572,00	-28,8

4	Bergamo	86.113	7,7	12.336.137	10,5	125.948,00	6,9
5	Bologna	71.878	3,1	8.198.156	6,7	56.132,12	17,7
6	Bolzano	12.205	3,8	16.174	4,3	0,00	n/a
7	Brescia	8.180	-3,8	13.821	-28,2	34.781,00	42,5
8	Brindisi	18.872	-0,4	2.321.147	-0,4	89,00	493,3
9	Cagliari	34.600	9,8	4.157.612	12,5	2.862,00	-4,2
10	Catania	68.170	11,6	9.120.913	15,2	6.691,31	4,9
11	Comiso	3.726	1,9	437.180	-4,9	0,00	-100,0
12	Cuneo	4.875	3,8	121.663	-10,9	0,00	n/a
13	Firenze	35.490	-0,4	2.658.049	5,7	213,87	-19,5
14	Foggia	664	45,3	540	48,4	0,00	n/a
15	Genova	19.114	1,1	1.249.374	-1,6	2.580,55	2,3
16	Grosseto	1.873	13,3	10.762	242,3	0,00	n/a
17	Lamezia Terme	21.830	-0,1	2.547.203	1,0	988,00	-16,4
18	Lampedusa	4.974	6,4	258.808	13,7	15,33	-16,5
19	Milano Linate	117.730	-0,7	9.548.363	-1,4	13.815,00	-10,1
20	Milano Malpensa	178.953	7,3	22.169.167	14,2	589.719,00	7,5
21	Napoli	75.013	17,3	8.577.507	26,6	11.068,52	3,2
22	Olbia	34.041	6,6	2.811.378	10,4	188,56	7,7
23	Palermo	46.627	5,7	5.775.274	8,4	324,00	-20,4
24	Parma	5.062	-4,2	161.620	-15,9	249,49	188,0
25	Perugia	4.182	-8,5	250.133	12,7	0,00	n/a
26	Pescara	15.331	73,2	667.831	16,7	52,00	-25,2
27	Pisa	41.861	3,1	5.233.118	4,9	10.594,56	2,9
28	Reggio Calabria	5.419	-15,0	381.442	-21,4	38,19	3,8
29	Rimini	4.032	2,4	305.576	26,6	3,99	-9,3
30	Roma Ciampino	54.236	12,4	5.885.812	9,1	17.042,43	7,9
31	Roma Fiumicino	297.491	-5,3	40.971.881	-1,9	185.898,62	15,5
32	Taranto-Grottaglie	1.216	15,9	164	-51,9	6.355,00	18,7
33	Torino	47.855	2,9	4.176.556	5,7	5.970,51	-5,9
34	Trapani (*)	9.559	-12,0	1.292.957	-13,4	41,61	78,7
35	Trieste	15.587	-1,9	780.776	7,3	310,39	-30,7
36	Treviso (**)	21.265	9,0	3.015.057	14,4	0,00	-100,0
37	Venezia	92.263	2,4	10.371.380	7,8	60.852,76	5,0
38	Verona	30.392	5,9	3.099.142	10,4	4.004,91	-10,0
(*) Lo scalo di Trapani e' stato chiuso dal 6 novembre al 10 dicembre							
(**) Lo scalo di Treviso e' stato chiuso dal 4 al 18 ottobre, con conseguente trasferimento a Venezia delle attivita' operative							
TOTALI		1.552.317	3,2	175.415.404	6,4	1.145.218,99	9,2

Anno 2016 TOTALI Gennaio - Dicembre 2016 (su base 2015) - Dati aggiornati a Marzo 2017

N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	10.514	-16,2	1.346.403	-19,8	9,56	-15,5
2	Ancona	11.741	-5,3	482.580	-7,4	6.087,36	-9,5
3	Bari	39.108	6,0	4.322.797	8,8	2.207,00	10,4
4	Bergamo	79.953	5,1	11.159.631	7,3	117.765,00	-2,7
5	Bologna	69.697	7,9	7.680.992	11,5	47.708,54	16,4
6	Bolzano	11.762	-1,3	15.509	-55,9	0,00	n/a
7	Brescia	8.506	3,2	19.239	148,4	24.416,00	-18,3
8	Brindisi	18.955	5,1	2.329.509	3,2	15,00	-46,4
9	Cagliari	31.515	1,1	3.695.045	-0,7	2.988,00	-8,1
10	Catania	61.080	11,1	7.914.117	11,4	6.379,08	2,6
11	Comiso	3.655	5,7	459.865	23,3	1,00	n/a
12	Cuneo	4.696	-4,3	136.609	5,2	0,00	n/a
13	Firenze	35.645	4,0	2.515.138	3,9	265,63	12,2
14	Foggia	457	-56,2	364	-81,3	0,00	n/a
15	Genova	18.902	-2,0	1.269.756	-6,9	2.522,99	-3,6
16	Grosseto	1.653	-0,5	3.144	-1,2	0,00	n/a
17	Lamezia Terme	21.856	1,5	2.521.781	7,7	1.182,00	-15,9
18	Lampedusa	4.674	26,3	227.576	23,2	18,37	-23,6
19	Milano Linate	118.535	-0,1	9.682.264	-0,1	15.365,00	-2,2
20	Milano Malpensa	166.842	4,0	19.420.690	4,5	548.767,00	7,4
21	Napoli	63.935	6,1	6.775.988	9,9	10.723,69	0,0
22	Olbia	31.929	12,9	2.546.073	13,7	175,02	-29,0
23	Palermo	44.122	4,0	5.325.539	8,4	407,00	-65,7
24	Parma	5.283	-11,2	192.170	2,7	86,62	n/a
25	Perugia	4.570	-23,4	221.941	-19,0	0,00	n/a
26	Pescara	8.850	-14,3	572.217	-6,6	69,50	65,5
27	Pisa	40.601	2,7	4.989.496	3,8	10.297,52	18,4
28	Reggio Calabria	6.373	-7,1	485.346	-1,5	36,81	-30,5

29	Roma Ciampino	48.252	-9,2	5.395.699	-7,5	15.796,39	0,3
30	Roma Fiumicino	314.167	-0,3	41.744.769	3,2	160.903,92	11,0
31	Torino	46.496	5,0	3.950.908	7,8	6.346,34	5,0
32	Trapani	10.858	-6,5	1.493.519	-5,9	23,29	-11,9
33	Trieste	15.890	8,3	727.409	-1,9	447,62	-3,6
34	Treviso	19.518	6,1	2.634.397	10,5	0,60	316,8
35	Venezia	90.084	9,9	9.624.748	10,0	57.973,11	13,8
36	Verona	28.700	4,8	2.807.811	8,4	4.451,65	-10,1
	TOTALI	1.499.374	2,6	164.691.039	4,6	1.043.436,61	5,9

5. L'affermazione più sopra riportata secondo la quale **si ritiene prossima l'apertura della CisPadana** appare sembra priva di fondamento, almeno nell'immediato (cioè nei tempi del Piano Economico). Dal sito della Autostrada Cispadana (<http://www.autostradaregionalecispadana.it/it/>) si evince chiaramente che il territorio di Parma è escluso dal collegamento autostradale che collegherà il casello Reggiolo-Rolo dell'A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A13. Fino al casello di Reggiolo-Rolo (che si trova nella provincia di Reggio Emilia ai confini della provincia di Modena) la viabilità continuerà ad essere ordinaria e non autostradale. Lo stesso sito societario dichiara che la procedura autorizzatoria è solo a metà del percorso per cui è ragionevole pensare che la fruibilità della struttura non sia prossima come si sostiene nella Relazione. (<http://www.autostradaregionalecispadana.it/it/progetto/a-che-punto-siamo/>)
6. Il riferimento su riportato ad **Amazon** che consentirebbe di aumentare il numero delle frequenze, non supportato da alcun accordo o preaccordo, è da ritenersi di nessun valore ai fini della presente procedura. Il nome di aziende riconosciute può essere speso solo con un accordo o pre-accordo chiaro (eventuali contratti vanno allegati, non basta alludervi). Pare contraddittorio parlare di 'territorio vocato all'export' e poi presentare una soluzione che sembri soddisfare le esigenze di un player del commercio 'on line' che è per definizione globalizzato e senza particolari relazioni (comunque non dimostrate nella documentazione) con l'economia e la produzione locale. Ciò detto, considerando che la società di vendite *on line* ha individuato come sede logistica il territorio del comune di **Castel San Giovanni (PC)** per la posizione geografica, le infrastrutture e i collegamenti disponibili, sembra azzardato che Parma si imporrebbe come scelta sicuramente vincente. Riportiamo le distanze e i tempi di percorrenza tra Castel San Giovanni e i terminal cargo più vicini:

distanze Castel San Giovanni (PC) e aeroporti	
> 60 - 90 minuti	km e itinerario
Orio al Serio 1 h 17'	(109,6km) passando per A58
Milano Malpensa (1h 40')	(151 km) passando A21/E70 e A7/E62
Parma (1h 9')	(91,2km) passando per A1/E35.

Si può constatare che le distanze e i tempi di percorrenza presentano differenze di scarsa entità e che comunque NON sono da ritenersi decisivi ai fini della scelta dei 'maggiori player', come già sopra evidenziato.

7. La relazione a pag. 22 per le **POTENZIALITA' SETTORE CARGO** prende in esame un raggio di **250km** e un tempo di percorrenza di circa **3 ore** da Parma. Ma nel raggio di **250 km** da Parma ci sono almeno una decina di aeroporti di rilevante importanza per numero passeggeri e traffico merci:

N.	Aeroporto	Movimenti	Passeggeri	Cargo (tons)
4	Bergamo	86.113	12.336.137	125.948,00
5	Bologna	71.878	8.198.156	56.132,12
7	Brescia	8.180	13.821	34.781,00
13	Firenze	35.490	2.658.049	213,87
15	Genova	19.114	1.249.374	2.580,55
19	Milano Linate	117.730	9.548.363	13.815,00
20	Milano Malpensa	178.953	22.169.167	589.719,00
24	Parma	5.062	161.620	249,49
27	Pisa	41.861	5.233.118	10.594,56
29	Rimini	4.032	305.576	3,99
33	Torino	47.855	4.176.556	5.970,51
37	Venezia	92.263	10.371.380	60.852,76

Il parametro utilizzato delle 3 ore e delle isocrone è utilizzato normalmente negli studi. Tuttavia al fine dell'art. 22 comma 3 punto c) del **D.Lgs 152/06**, è necessaria *“una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l’alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell’opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali”*. Ebbene, dai documenti proposti, appare del tutto indimostrato, anzi non affrontato, il tema dell'alternativa zero e del perché sia preferibile, non solo in termini ambientali ma anche di domanda, l'alternativa proposta dal progetto. E pare del tutto illogico, definire 'ideale' la posizione dello scalo parmense, non solo di fronte all'evidenza storica del calo di passeggeri e merci, ma anche della presenza dei suddetti scali. Non sembra realistico sostenere che operatori di Torino o Bergamo, ovvero di Bologna o Modena o del milanese ad utilizzare lo scalo di Parma, quando al massimo in 1 ora potrebbero raggiungere l'aeroporto più vicino, dotato di servizi consolidati.

Al contrario, secondo la Relazione, per il volume di traffico atteso Parma dovrebbe togliere volumi di traffico da Malpensa, o aeroporti limitrofi: se anche si trattasse, come sostenuto, in piccola parte di merci provenienti da Parma, il motivo sarà diverso dalla vicinanza chilometrica (costi, servizio, destinazioni), poiché tale scalo è evidentemente ad oggi scelto a discapito dei più vicini di Bologna, Brescia, Bergamo, Linate per motivi che sono diversi dalla vicinanza.

Per le merci quindi non è chiara il metodo utilizzato nella formulazione delle previsioni, né realistica, come già evidenziato, il loro avverarsi. La previsione, già dal 2019 di movimentare circa 5465 tonnellate di merci, e trasportare circa 196.000 passeggeri è smentita dai dati appena riferiti più sopra, così come il numero di passeggeri per il 2018 di 194.962 unità, quando il dato da gennaio/settembre 2018, evidenzia un numero di passeggeri pari a 64.017 unità, con un calo del 53.1% rispetto allo stesso periodo del 2017. La aleatorietà di questi dati e di queste previsioni rende ugualmente poco affidabili quelle per gli anni successivi.

Per il 2019 si prevedono merci trasportate pari a tonnellate 5.465. si tratta di una quantità comparabile con l'aeroporto di Torino, certamente con maggiori potenzialità di bacino e di città, e maggiore rispetto quello di Verona. Addirittura si ipotizza al termine del quinquennio 2019/2023, il raggiungimento di 22.000 tonnellate, più di quante nei movimenti aeroporto di Roma Ciampino.

Tali dati paiono assolutamente irrealistici ed inaffidabili.

8. Per il **Trasporto Passeggeri** citiamo dal sito della SEA che conferma che per gli aeroporti INTERNAZIONALI (come Malpensa, non Parma) la soglia massima è di **2 ore**: *« Secondo standard internazionali consolidati, la catchment area di un aeroporto si calcola comprendendo tutti i punti del territorio dai quali è possibile raggiungere lo scalo entro una determinata soglia temporale attraverso qualunque modalità di trasporto presente. Per gli aeroporti intercontinentali, come Malpensa, la soglia valida è di 2 ore, poiché la durata dei voli di lungo raggio (convenzionalmente superiore alle 6 ore) giustifica uno spostamento a terra del passeggero di durata superiore a quello compiuto per effettuare voli di breve raggio (ad esempio intraeuropei), inferiori alle 3 ore.»* (<http://sea16csr.b016.message-asp.com/it/catchment-area>). Lo standard internazionale identifica la distanza di riferimento in 60-90-120 minuti/auto per raggiungere gli aeroporti da parte del bacino di riferimento.

La tabella riportata in Relazione SIA per evidenziare il bacino di traffico correttamente evidenzia la presenza di numerosi aeroporti, di cui 3 in regione Emilia Romagna. Ma una corretta previsione dovrebbe tenere conto di un bacino individuato correttamente e tenendo conto delle strutture concorrenti.

Per quanto riguarda Parma città, che rappresenta il bacino più consistente, nel giro di 60-120 minuti si può raggiungere l'aeroporto di:

entro 60 minuti:	> 60 - 90 minuti	>90-120 minuti	> 120
BOLOGNA 1h	Linate (1h 10') Verona (1h 25') Orio Al Serio (1h 30')	Forlì: 1 ora e 38' Firenze 1h 49' Malpensa: 1h 50'	Rimini: 2 h Genova: 2 h e 15'

		Pisa: 1h e 54'	
--	--	----------------	--

9. Nonostante Parma venga inserita nel Bacino "CENTRO NORD" (comprendente Ancona – Firenze-Rimini e Pisa) come in alcuni documenti ministeriali, la valutazione corretta va fatta soprattutto con il bacino Nord Est con Verona, o nel Nord Ovest con Linate o Brescia, che sono Aeroporti più vicini rispetto ai primi: quindi il bacino di utenza dovrebbe essere quello del Nord – Est /Ovest, bacini ampiamente coperti dall'offerta aeroportuale.

Al contrario A pag. 21 della relazione nella catchment area sono inserite le città di La Spezia e Lodi che per distanza da Parma e vicinanza con altri aeroporti (Genova e Pisa per La Spezia, e Linate per Lodi), non ha alcuna verosimiglianza tenere in considerazione. Ciò che oggi transita via gomma o via mare mediante il porto di La Spezia non sembra certo che potrebbe avere Parma come hub preferenziale via aerea, perché la scelta del vettore navale di solito non è alternativa a quello aereo: solo merci con un determinato rapporto peso/costo accedono normalmente al trasporto aereo. Analogamente Mantova, Piacenza, e Modena hanno aeroporti più vicini rispetto a Parma. Rimangono le aree di Reggio Emilia (città con aeroporto) e Cremona, con un limitato traffico passeggeri e merci, e con aeroporti distanti solo circa 30 km in più del Verdi di Parma; pertanto anche in questo caso non è chiaro perché il bacino dovrebbe convergere nella scelta di Parma. Più corretto ipotizzare per ognuna delle aree una percentuale realmente attingibile (nella maggior parte dei casi presumibilmente vicina allo zero o con numeri a una cifra).

10. A p.39 della Relazione, a proposito del SISTEMA AEROPORTUALE EMILIANO – ROMAGNOLO si invoca come propizio al progetto l'aumento di traffici verificatisi nell'ultimo decennio. Ma che tale aumento è principalmente se non esclusivamente da riferirsi solamente all'aeroporto di Bologna che, come si può rilevare dalle tabelle di traffico passeggeri sopra riportate, ha incrementato di quasi il 100% il numero passando dai 4.225.446 del 2008, a 8.198.156 del 2017, mentre per gli altri aeroporti Parma ha dimezzato il numero, Rimini ha perso il 30%, mentre Forlì ha perso i 778.871 passeggeri del 2008. È quindi evidente che l'ipotetico aumento di passeggeri sia unicamente a vantaggio dell'aeroporto di Bologna e non degli altri scali emiliano – romagnoli, e che tale dato pare anzi confermare la marginalità dello scalo parmense.

CONCLUSIONI

Considerata dunque

- la presenza di una ampia ed anzi sovradimensionata offerta di strutture aeroportuali, sia in regione Emilia Romagna che nel bacino Nord- Ovest e Nord Est, sia per merci che per passeggeri.
- La mancata valutazione della presenza e della capacità attrattiva degli altri aeroporti in prossimità dello scalo parmense.
- L'inconsistenza della prova relativa alla supposta domanda merci e passeggeri.
- Il consumo inutile di suolo agricolo non compensato da alcun vantaggio per la comunità o l'economia locale.

CHIEDIAMO

- che sul progetto allungamento della pista in testata 02 dell'aeroporto Giuseppe Verdi di Parma venga espresso **giudizio di compatibilità ambientale negativo**, per manifesta insussistenza ed inconsistenza dei prerequisiti di domanda su cui la proposta si basa, per insostenibilità economica del progetto.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 5

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Impatto acustico**

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il documento SIA_R01_P4 "Gli Impatti", riguardante la valutazione del rumore aeroportuale del futuro Aeroporto di Parma, presenta a p.85 una tabella con le curve di isolivello LVA previste quando l'aeroporto sarà nella nuova configurazione con la pista allungata a 2880 metri.

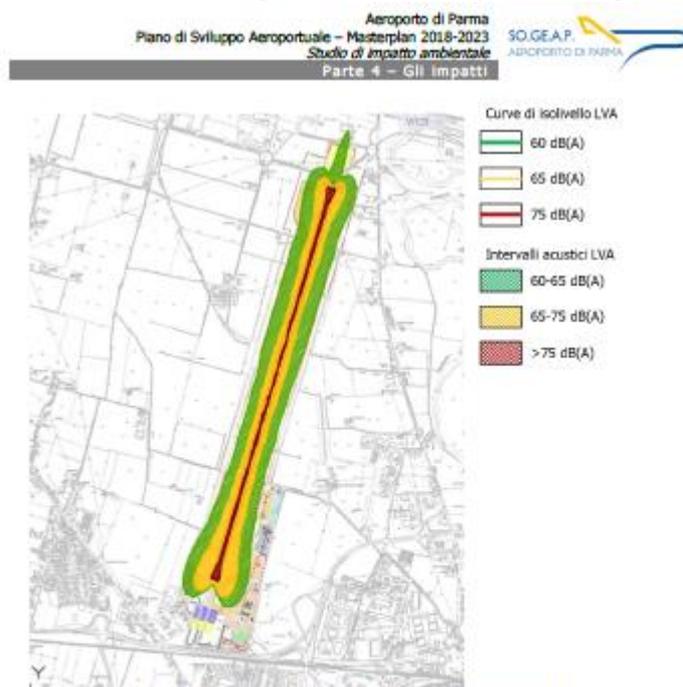


Figura 12-1 Rumore aeronautico allo stato di progetto in termini di LVA.

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 dei 60 dB(A) oltre il sedime aeroportuale di circa 100 metri ma che non interessa aree e ricettori a destinazione residenziale.

Secondo Tale ipotesi le linee LVA dei 60 decibel rimarranno circoscritte al perimetro del sedime aeroportuale, addirittura **all'interno della recinzione**. La presenza dei previsti terrapieni può mitigare i rumori dei lavori a terra, ma non quelli di decollo e atterraggio.

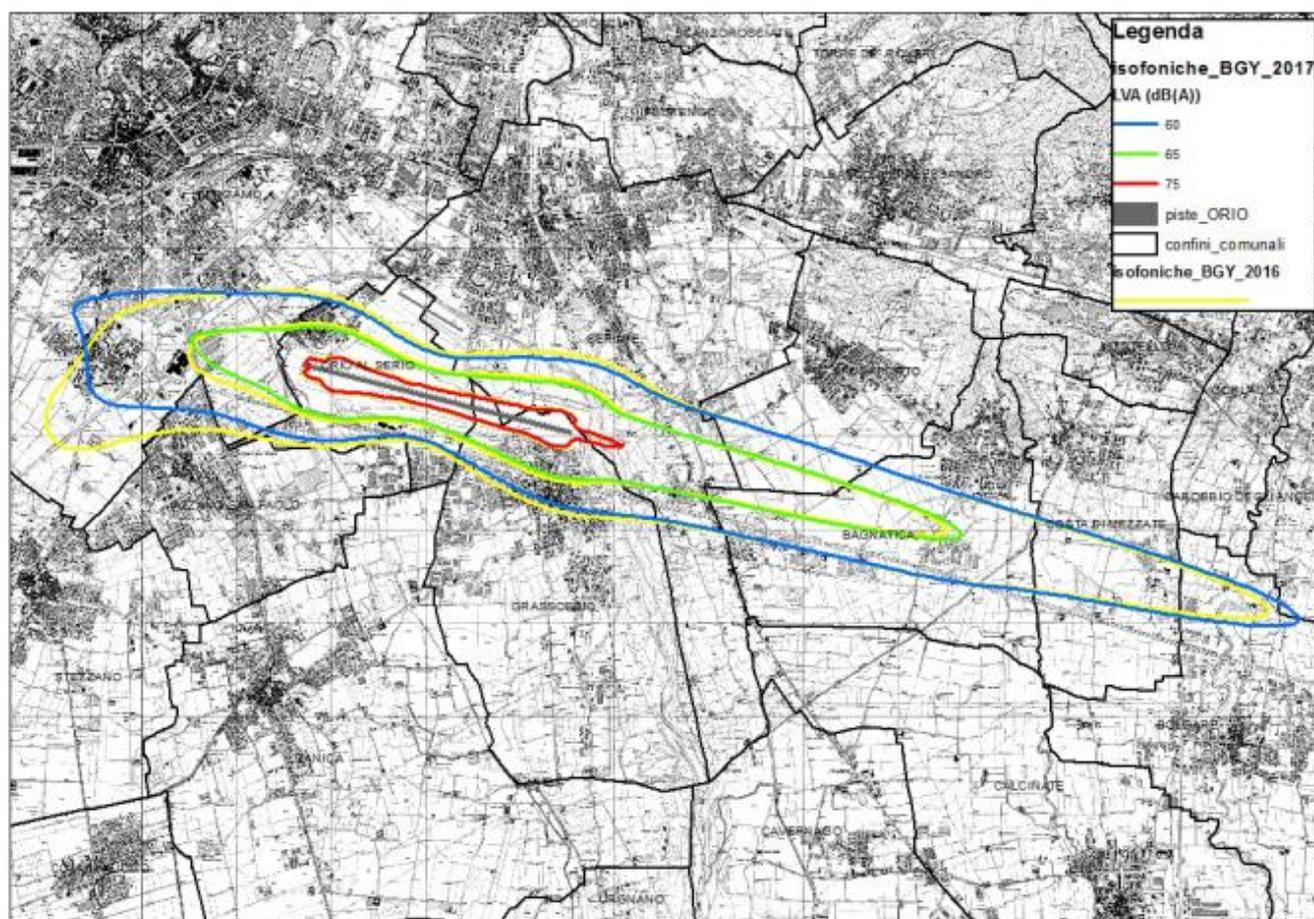
È opportuno rimarcare che la assenza di uno scenario delineato con chiarezza in termini di quantità e tipo dei voli previsti, rende difficile valutare la verosimiglianza della maggior parte dei documenti. Riterremo corretto rifarci a ciò che pare uno scenario peggiore a pag. 24 del SIA,

non è chiaro il riscontro con un numero di movimentazioni preciso, come abbiamo avuto modo di sottolineare nella osservazione 1. Si dovrebbe dunque a nostro avviso riportare i dati prevedibili nello scenario massimo e peggiore per cui si chiede la valutazione, e non sul traffico attuale, con una chiara distinzione fra valori **diurni** e **notturni**. Infatti attualmente nelle ore notturne non si ha traffico, mentre il procedimento chiede di sviluppare traffico anche in questa fascia critica. Vanno comprese anche le valutazioni acustiche sul lavoro a terra (carico-scarico, de-icing e lavaggio, movimentazione merci) sia in orario diurno che notturno).

Riteniamo comunque che, anche in mancanza di dati più specifici, il dato possa comunque essere contraddetto per via comparativa.

A seguire proponiamo un documento stilato da ARPA Lombardia nel 2017 e relativo alle misurazioni effettive delle curve di isolivello dell'Aeroporto di Orio al Serio che, per lunghezza della pista (2874 metri) e tipo di aeromobili che lo utilizzano (aerei di classe E), è praticamente identico a quello previsto dallo scenario della VIA in oggetto per l'Aeroporto di Parma (lunghezza pista 2880 metri). Il documento completo è disponibile su:

http://www.arpalombardia.it/sites/DocumentCenter/Documents/Orio/BGY_2017_isofoniche.pdf



Come è facilmente comprensibile dalla mappa:

- l'area dei 65 decibel (colore verde) si estende oltre i 3000 metri di distanza dalla testata di pista nella direzione di decollo ed atterraggio;
- l'area dei 60 decibel (colore blu) si estende oltre i 6000 metri di distanza dalla testata di pista nella direzione di decollo ed atterraggio.

OSSERVAZIONE

L'ipotesi di impatto acustico contenuta nel PSA proposto da So.Ge.A.P. e cioè che l'area dei 60 decibel arriverà al massimo a 100 metri oltre la recinzione del sedime aeroportuale, se confrontata con le misurazioni effettuate "sul campo" da ARPA Lombardia sull'Aeroporto di Orio al Serio, sembra palesemente una sottostima dell'effettivo rumore che produrranno gli aeromobili in fase di esercizio dell'aeroporto. Nel perimetro di tali aree intorno all'aeroporto di Parma, ove si configurassero con caratteristiche simili a quelle di Bergamo, ricadrebbe completamente la zona Fiere, e gli abitati di Fognano e Baganzola e buona parte di Parma Ovest (zona Crocetta) con scuole e migliaia di abitanti.

RICHIESTA

Chiediamo che dunque venga espresso un **parere di valutazione negativo** a causa dell'impatto acustico sull'abitato, sia per mancanza della Zonizzazione acustica che di uno scenario collegato al traffico futuro e per documentazione non realistica e sottostimata.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 6

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti ambientali: Rischio Idraulico ed invarianza idraulica

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Rischio idraulico

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Negli elaborati sottoposti a VIA il tema di maggiore afflusso di acque meteoriche nei corsi d'acqua designati al collettamento delle stesse, dovuto all'incremento delle impermeabilizzazioni, è sostanzialmente ignorato. Manca la previsione delle opere di laminazione necessarie e il loro costo non trova rappresentazione nei piani economici (già in passivo).

L'intervento proposto del PSA, come può essere valutato dagli scriventi, prevede interventi di nuova impermeabilizzazione che riguardano ben **137.300 m²** (una superficie circa equivalente a 14 campi da calcio) così ripartiti:

- Sistema funzionale A (Infrastruttura di volo) = **69.000 m²**, di cui pista di volo (A1): 46.000 m² e Taxiway (A2): 23.000 m²;
- Sistema funzionale B (Polo cargo) = **61.000 m²**, di cui nuovo hangar cargo (B1): 5.100 m², piazzale aeromobili polo cargo (B2): 49.000 m² e piazzale landside polo cargo (B3) = 6.300 m²;
- Sistema funzionale C (Area Aviazione generale) = **7.300 m²**, di cui Ampliamento piazzale aeromobili AG (C1): 4.800 m² e Nuovo hangar AG (C2): 2.500 m².

Va precisato che parte degli interventi di cui ai punti B e C avviene su aree già antropizzate, ma una generosa approssimazione può considerare già impermeabilizzate superfici per un totale di 10.000÷15.000 m² (i nostri calcoli sulle tavole pdf i calcoli sono necessariamente approssimativi).

Poiché la relazione A-Relazione tecnico-descrittiva Pag. 64 afferma che «*La domanda potenziale dell'aeroporto, ottenuta moltiplicando la catchment area selettiva con il tasso di propensione al volo è, pertanto, pari a **2.130.348** passeggeri annui. Tale stima può essere considerata ulteriormente cautelativa poiché non tiene in considerazione il potenziale del traffico in-coming.*» andrebbero aggiunti (e non ci sembra siano individuati in generale nel progetto) i parcheggi per circa 6.000 passeggeri al giorno (realisticamente almeno 3-4.000 posti auto).

Premesso che

1. Nella **DGR** Emilia Romagna n °**1300** del 01/08/2016 "Prime disposizioni regionali concernenti l'attuazione del piano di gestione del rischio di alluvioni nel settore urbanistico, ai sensi dell'art. 58 elaborato n. 7 (norme di attuazione) e dell'art. 22 elaborato n. 5 (norme di attuazione) del progetto di variante al PAI e al PAI delta adottato dal comitato istituzionale Autorità di bacino del fiume Po con deliberazioni n. 5/2015" al paragrafo 5.2 "Disposizioni specifiche" viene enunciato che:
"In relazione alle caratteristiche di pericolosità e rischio descritte nel paragrafo precedente, nelle aree perimetrate a pericolosità P3 e P2 dell'ambito Reticolo Secondario di Pianura, laddove negli strumenti

di pianificazione territoriale ed urbanistica non siano già vigenti norme equivalenti, si deve garantire l'applicazione:

- *di misure di riduzione della vulnerabilità dei beni e delle strutture esposte, anche ai fini della tutela della vita umana;*
- *di misure volte al rispetto del principio dell'invarianza idraulica, finalizzate a salvaguardare la capacità ricettiva del sistema idrico e a contribuire alla difesa idraulica del territorio."*

2. il nuovo Regolamento di Polizia Idraulica, adottato recentemente con la **Delibera di Comitato Amministrativo n.234** del 13/06/2018 prevede che le opere di impermeabilizzazione devono essere valutate nell'ambito dell'Invarianza Idraulica e devono attenersi al Piano di Gestione Rischio Alluvioni che, per gli aeroporti considera un livello di protezione corrispondente agli effetti di una piena con tempo di ritorno maggiore di 200 anni.

Nei documenti del proponente, tuttavia, e precisamente nel documento **SIA-R01-P4**, "Studio di impatto ambientale – Relazione Parte 4" alle pagg. 68-70 nel capitolo "10.2 Modifica degli apporti all'acquifero" si legge:

"La realizzazione di nuovi piazzali e manufatti, comporterà la impermeabilizzazione di superfici prima soggette a scorrimento superficiale e infiltrazione di acqua meteorica.

Per queste nuove superfici il PSA prevede il collettamento della totalità delle acque di dilavamento su di esse ricadenti.

La rete attuale sarà difatti ampliata in modo da poter convogliare le nuove aree come indicato nella figura seguente. (...)

I recapiti finali di tale sistema sono costituiti dal reticolo idrografico superficiale e nello specifico dai seguenti:

- *Cavo Lametta, a cui sono recapitate le acque di dilavamento di parte della pista di volo, del piazzale fronte aerostazione, del piazzale Aviazione commerciale (apron 100), del parcheggio auto fronte aerostazione, del Piazzale cargo (apron 400) e via di rullaggio, e della viabilità di accesso all'area landside cargo.*
- *Canale del Cornocchio, a cui sono recapitate le acque di dilavamento di parte della pista di volo, di Piazzale Aviazione Generale (apron 300) e del parcheggio auto addetti e area pertinenza hangar Aviazione Generale,*
- *Canale Galasso, a cui sono recapitate le acque di dilavamento di parte della pista di volo,*
- *Cavo Lama, a cui sono recapitate le acque di dilavamento di parte della pista di volo (prolungamento) e bretella back-trac,*

L'unica eccezione è costituita dagli Stand 102 e 103 (piazzale "100") e dagli Stand 402 e 403 (piazzale "400") che ospitano il de-icing le cui acque sono conferite, già allo stato attuale, ad impianti di smaltimento esterni all'aeroporto.

Considerando che tutte le acque raccolte e incanalate provenienti dalle nuove superfici impermeabilizzanti verranno comunque ridistribuite nei sistemi di convogliamento e regimazione delle acque superficiali già presenti e di progetto ed inoltre che la ricarica degli acquiferi è comunque correlata ad estensioni areali di scala superiore (provenienti soprattutto per le zone di falda più profonde da aree distanti e poste a monte rispetto al livello piezometrico della zona di interesse), si ritiene trascurabile il mancato apporto alla falda superficiale A0 della porzione di acqua di infiltrazione non più disponibile nelle zone coperte gli interventi previsti dal PSA."

Come si può verificare, c'è solo un accenno alla minore ricarica della falda superficiale A0, ma non ci si pone alcuna domanda/risposta circa il comportamento dei corsi d'acqua recettori a fronte del maggiore afflusso meteorico. Va ricordato che stiamo parlando di un comprensorio idraulico che nelle condizioni attuali risulta già molto sofferente in concomitanza di eventi piovosi intensi.

Nel progetto, inoltre, **non viene prevista alcuna vasca di laminazione o altre soluzioni tecniche per garantire l'invarianza idraulica.**

Inoltre nel Piano di Sviluppo al 2023 dovrà rientrare sia l'adeguamento delle sezioni di deflusso dei canali interessati dal collettamento delle acque meteoriche sia l'ampliamento della prevista Cassa di espansione sul Canale Galasso.

OSSERVAZIONE: Dato il DGR 1300 del 01/08/2016 e data la Delibera del Comitato Amministrativo n.234 si rileva la mancanza di una valutazione idraulica adeguata. Inoltre non si specificano i fondi sia per gli studi sia per le opere da realizzare. Manca una previsione di bilancio.

RICHIESTA: Chiediamo dunque che venga espresso un parere di valutazione di impatto ambientale negativo per le gli impatti relativi alla sicurezza idraulica e al mancato rispetto del principio di'invarianza idraulica.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: **4224**

OSSERVAZIONE n° 7

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di **carattere generale** relativi a **PEGGIORAMENTO della VIABILITA' TERRITORIALE e delle infrastrutture**

(elementi contenuti nell'elaborato «Relazione Tecnico-Descrittiva»)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Atmosfera, emissioni di inquinanti

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

A pag. 45 della **Relazione Tecnico descrittiva** (4.4.2 Viabilità) si afferma che «*La viabilità attorno all'aeroporto è in corso di modifica con incremento dei collegamenti alla viabilità primaria ed agli assi ferroviari. Questo viene realizzato con il rafforzamento della rete infrastrutturale viabilistica e di trasporto pubblico. Sarà quindi necessario uno studio per la realizzazione di raccordi tra la viabilità di progetto e quella esistente.*» e ancora «*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.*»

Ancora a p. 72 della Relazione si legge «*8.3.1 Prolungamento della pista di volo 02/20*

La possibilità di allungamento è conforme alla situazione urbanistica e viaria e comporterà le seguenti modifiche territoriali:

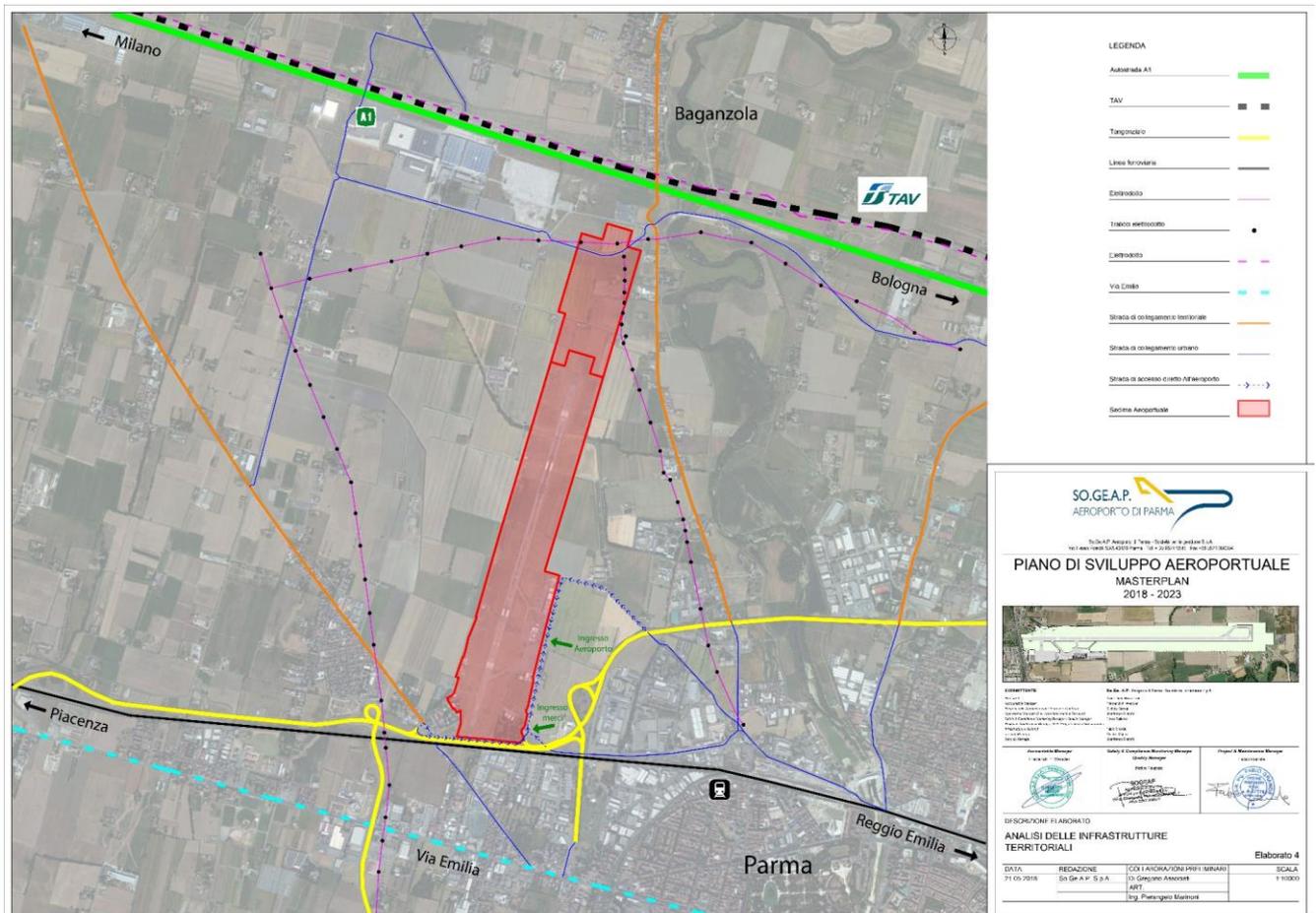
- *alcuni tratti della strada a nord del sedime verranno eliminati senza conseguenze per la gestione del territorio. Si prevede di spostare un tratto della viabilità di accesso al polo fieristico, nella parte nord dello scalo;*
- *saranno necessarie demolizioni di cascinali abbandonati o fatiscenti previo espropri;*
- *Dovrà essere realizzato un loop di manovra in testata 20 per consentire la manovra di back track agli aeromobili.»*

CONSIDERAZIONI

L'allungamento della pista come si vede dalla figura 28 della Relazione comporterà la soppressione di Viale delle Esposizioni, ed anche di linea elettrica (vedasi Elaborato Cartografico 4 qui sotto riportato).

Nella relazione si fa solo superficialmente cenno al fatto che sarà il Comune di Parma a farsi carico della nuova viabilità, senza allegare documenti di programmazione urbanistica od economica dell'ente che lo confermino, e senza un progetto nemmeno preliminare. **In assenza di tali documenti l'affermazione è da considerare non provata.**

La previsione dello spostamento del tratto della viabilità di accesso al polo fieristico nella parte nord dello scalo risulta alquanto imprecisa poiché (vedi Elaborato) la parte nord è occupata dalla autostrada A1 e dalla linea ad A.V.. Immediatamente dopo inizia l'abitato della frazione di Baganzola (si veda pag. 57 fig. 28).



Chi scrive non è in grado di prefigurare la soluzione tecnica futura. Tuttavia, stante gli spazi esistenti, tale viabilità non potrà che passare a nord dell'autostrada A1 e della linea AV per poi tornare sulle fiere di Parma. A tal scopo, e specificando che NON è documento rientrante nella VIA né fornito dal proponente, ma al solo scopo di dare una idea indicativa del possibile percorso, riproduciamo una tavola liberamente reperibile al pubblico sul sito di uno studio di progettazione che ha collaborato nella redazione di progetti urbanistici del quartiere Fiere (<https://www.digregorioassociati.it/masterplan-parma-airport>).



Per quanto non incluso nella documentazione di VIA, il rendering si dichiara realizzato nel maggio 2018 e commissionato nel 2017 dal proponente So.Ge.A.P nell'ambito del Masterplan dell'aeroporto. Come si vede (la selezione in ovale è nostra) è ipotizzato un doppio scavalco/passaggio a nord della A1 e linea A.V..

Non si condivide conseguentemente l'affermazione secondo la quale la trasformazione di cui sopra avverrebbe senza conseguenze per la gestione del territorio.

A nostro avviso questo comporterà un aumento della congestione del traffico per gli abitanti di Baganzola, un aumento delle emissioni a carico di tale frazione.

Comporterà anche un aumento dei tempi per i mezzi di soccorso via terra (118, VV.FF, Pubblica Sicurezza) in accesso ai padiglioni delle Fiere, quantificabile in almeno **2 minuti**.

Aspetto non trascurabile dell'allungamento ci pare inoltre l'interferenza con il progetto di **ampliamento in quarta corsia della A1** nel tratto tra Modena nord (fin dove è già realizzato) e Piacenza sud. Il Concedente ha approvato tali progetti in data **03/02/2011** ed il progetto è in via di Progettazione definitiva ed in corso a sua volta di Valutazione di impatto ambientale.

L'allegato **D-Piano_Economico-Finanziario** non sembra riportare **informazioni sull'acquisto delle aree** e sui **costi di esproprio**, che dovranno necessariamente ricadere sul proponente, e nemmeno sui costi di sostituzione/interramento delle linee elettriche riportate in cartografia, costi che, data la lunghezza della tratta (vedasi l'Elaborato T4, linea rosa puntinata) a nord e Est della pista non sarà irrilevante (nell'ordine comunque delle centinaia di migliaia/ milioni di Euro).

CONCLUSIONI

Considerato dunque:

- che il progetto prevede soppressioni e spostamento della viabilità esistente di altre infrastrutture, che non sono né progettate né finanziate all'interno del piano economico e che non si può presumere che siano pagate da altri soggetti, né privati né tantomeno pubblici.
- Il cambiamento della viabilità presenterà un aggravio per la viabilità dell'abitato di Baganzola, un aumento delle emissioni direttamente a carico della frazione ed un aumento dei tempi per i mezzi di soccorso provenienti dalla città verso le fiere.

Chiediamo

- che sul progetto allungamento della pista in testata 02 dell'aeroporto Giuseppe Verdi di Parma venga espresso **giudizio di compatibilità ambientale negativo**.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 8

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti **ambientali**: salute dei cittadini

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Atmosfera, emissioni di inquinanti e climalteranti

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Dall'analisi dei documenti sono emerse mancanze nella documentazione dei dati relativi agli inquinanti, ad esclusione della fase di cantiere, e degli effetti di questi sulla salute in primis delle aree attorno all'opera in valutazione.

Nel documento **SIA-R01-P3** a pag.7 si cerca di evidenziare un valore ambientale positivo del progetto sostenendo:

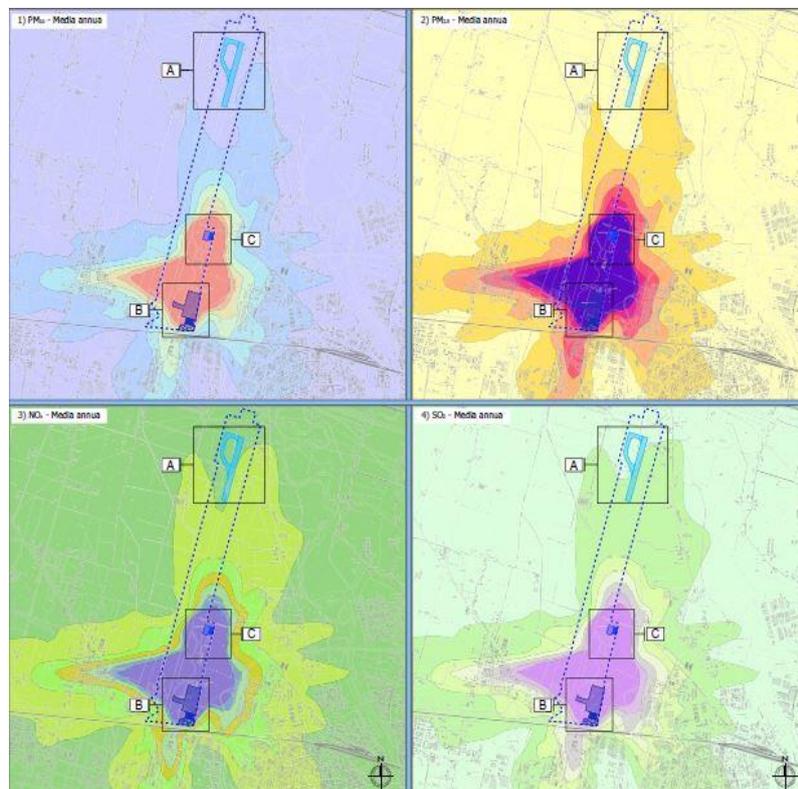
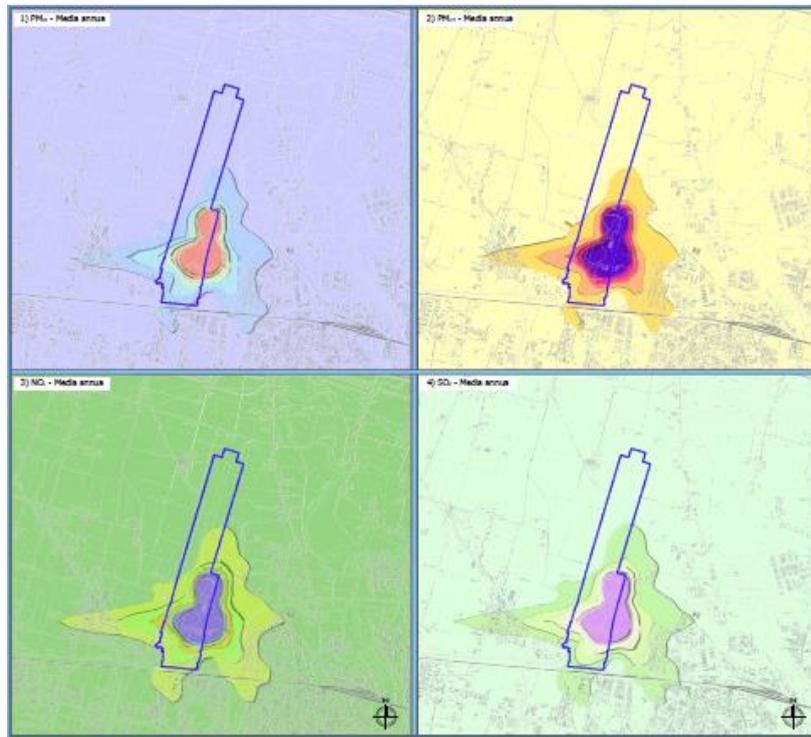
"Rispetto quindi alla tematica connessa alla sostenibilità ambientale dell'iniziativa, le opere previste permetterebbero alla Società di gestione di avere un ruolo attivo in tale contesto e quindi intercettare una quota parte della domanda di traffico che allo stato attuale si riversa verso aeroporti più distanti e indurre pertanto un beneficio sia in termini economici che ambientali."

Agli scriventi pare che tale affermazione non sia suffragata da elementi di fatto, anche perché nelle indicazioni fornite sul bacino di utenti si prevede di attrarre utenti da un bacino di area più vasta dell'attuale. In particolare, se si parte da circa 190.000 passeggeri e si conta di arrivare a 2.000.000, che non possono ragionevolmente essere di Parma (come peraltro si afferma nella SIA a proposito di Catchment Area, vedasi osservazione 4) si deve fare una valutazione sulla loro provenienza e confrontarla con quelli di Parma o altre città che si recano altrove. Anche perché almeno a livello locale, 2.000.000 di passeggeri rappresentano alcune migliaia di veicoli al giorno in movimento in zona. È dunque una affermazione senza alcuna dimostrazione, non essendoci elementi quantitativi a suffragarla (numero passeggeri, distanza media, mezzo usato per accedere all'aeroporto) e indicazione di valori positivi in termini quantitativi e qualitativi per le emissioni prodotte dall'aumento del traffico aereo. Impatto che dovrebbe essere **nullo o ridotto**, e dunque espresso in criteri quantitativi comparabili. Infatti alla luce del **PAIR Piano Aria Integrato Regionale** dell'Emilia Romagna che all'articolo **20** delle **Norme Tecniche di Attuazione** enuncia:

*"La Via relativa a progetti ubicati in aree di superamento si può concludere positivamente qualora il progetto presentato preveda le misure idonee a compensare o mitigare l'effetto delle emissioni introdotte, con la finalità di raggiungere un impatto sulle emissioni dei nuovi interventi **nullo o ridotto al minimo**."*

La comparazione di T07 con lo stato di fatto e lo stato di progetto rende evidente che l'impatto certamente non è nullo, e il fatto di essere eventualmente ridotto al 'minimo' dovrebbe essere provato in termini quantitativi (nello stato di progetto è significativo l'aumento sull'abitato di Fognano). Infine poiché la relazione *A-Relazione tecnico-descrittiva* Pag. 64 afferma che «La domanda potenziale dell'aeroporto, ottenuta moltiplicando la catchment area selettiva con il tasso di propensione al volo è, pertanto, pari a **2.130.348** passeggeri annui. Tale stima può essere considerata ulteriormente cautelativa poiché non tiene in considerazione il potenziale del traffico in-coming», andrebbero valutate anche le emissioni dei mezzi privati in entrata e uscita dalla zona aeroporto (parcheggi auto private), parcheggi che, tra l'altro andrebbero individuati con superficie adeguata.

La valutazione pare dunque priva di affidabilità.



Il territorio di Parma è un'area soggetta a frequenti superamenti dei valori di NO_x e PM₁₀ (due inquinanti prodotti anche dagli aeromobili e dai veicoli associati alle attività aeroportuali) che comportano misure di prevenzione per la salute umana a seguito di giorni continui di superamento dei valori limite, comportando anche misure di restrizione del traffico. Negli stessi documenti soggetti ad analisi, ed in particolare nel **SIA-R01-P2** a pagina 43 è mostrata la mappa delle aree di superamento per questi inquinanti avvalorando la condizione già critica dell'area in questione, sostenendo nella pagina precedente, all'ultimo paragrafo "Queste aree rappresentano le zone più critiche del territorio regionale ed il Piano (leggi PAIR) pertanto prevede criteri

di localizzazione e condizioni di esercizio delle attività e delle sorgenti emmissive ivi localizzate al fine di rientrare negli standard di qualità dell'aria".

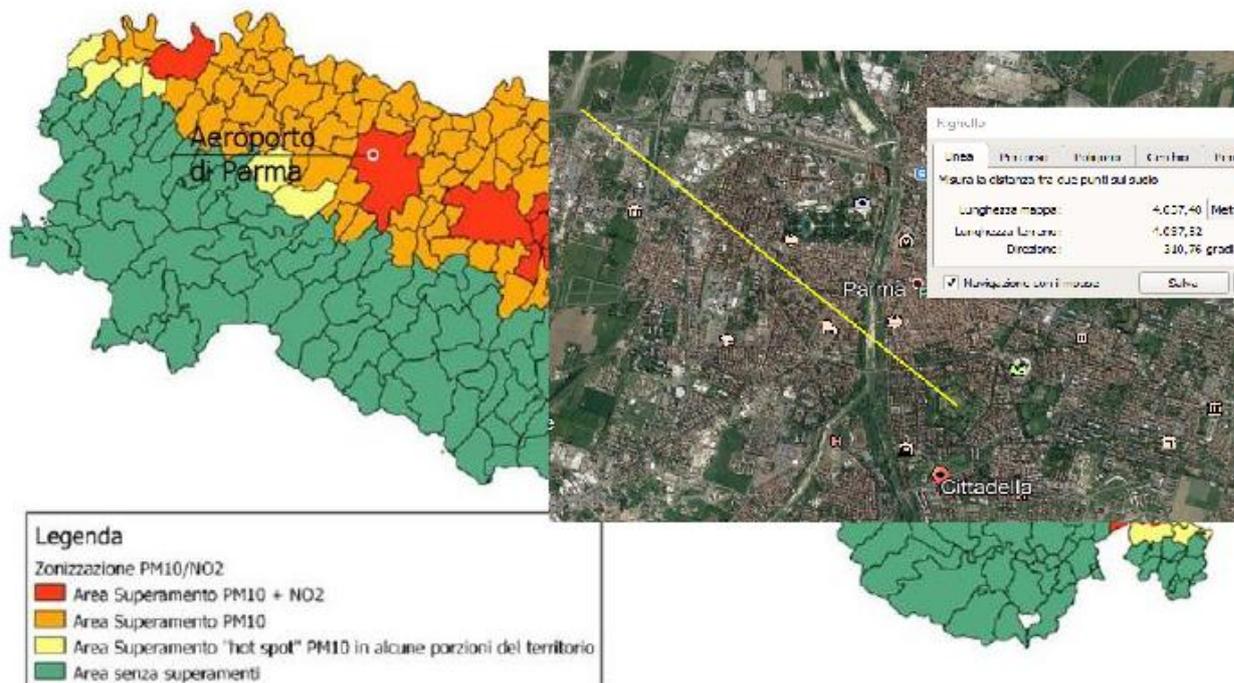


Figura 2-10 Cartografia delle aree di superamento fonte: *allegato 2A Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) 2020*

CONCLUSIONI

- Non è presente nello studio proposto un computo emissivo completo annuale delle emissioni, mitigazioni e compensazioni nello stato *ante operam* e *post operam*.
- Lo scenario emissivo generale, attuale e di progetto, deve essere fatto in relazione alle emissioni nel comune di Parma, essendoci disponibilità dei dati, e non per l'intera regione Emilia-Romagna.
- Per quel che riguarda la scelta della centralina per l'analisi della qualità dell'aria nella zona aeroporto è stata scelta la centralina ARPAE della Cittadella, scelta criticabile dal momento che è posta vicino al centro di Parma e distante circa 4 km dall'aeroporto: essa ci sembra non poter fornire una significativa comparazione delle emissioni aeroportuali pre e post intervento.

RICHIESTA

Si chiede che venga dato **parere negativo** sulla compatibilità ambientale per carenze nella documentazione e per mancanza di valutazione dell'impatto delle emissioni e per mancanza di qualsiasi forma di mitigazione, sia nel progetto che nel Piano economico.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 9

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti **ambientali**: compensazione territoriale - il saldo zero

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Il saldo zero sul consumo di suolo

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Preliminarmente ricordiamo che nelle norme tecniche della variante generale del PSC adottata con **Del. CC del Comune di Parma n.13** del 14 febbraio 2017 c'è un articolo sul consumo di suolo, l'1-19, che recita:

"Il PSC assume l'obiettivo di azzerare il saldo del consumo di suolo conseguente ai processi di trasformazione dell'organismo urbano assicurando che ogni intervento che comporta la utilizzazione di suoli agricoli o forestali a scopo edificatorio o infrastrutturale trovi compensazione nel contestuale "rilascio" di una superficie urbanizzata ad usi agricoli o naturali."

Si deve considerare che gli interventi di nuova impermeabilizzazione del PSA riguardano ben **137.300 m²** (una superficie circa equivalente a 14 campi da calcio) così ripartiti:

- A. Sistema funzionale A (Infrastruttura di volo) = **69.000 m²**, di cui pista di volo (A1): 46.000 m² e Taxiway (A2): 23.000 m²;
- B. Sistema funzionale B (Polo cargo) = **61.000 m²**, di cui nuovo hangar cargo (B1): 5.100 m², piazzale aeromobili polo cargo (B2): 49.000 m² e piazzale landside polo cargo (B3) = 6.300m²;
- C. Sistema funzionale C (Area Aviazione generale) = **7.300 m²**, di cui Ampliamento piazzale aeromobili AG (C1): 4.800 m² e Nuovo hangar AG (C2): 2.500 m².

Tuttavia, poiché la relazione A-Relazione tecnico-descrittiva Pag. 64 afferma che «La domanda potenziale dell'aeroporto, ottenuta moltiplicando la catchment area selettiva con il tasso di propensione al volo è, pertanto, pari a **2.130.348** passeggeri annui. Tale stima può essere considerata ulteriormente cautelativa poiché non tiene in considerazione il potenziale del traffico in-coming.» Andrebbero aggiunti (e non ci sembra siano individuati in generale nel progetto)

- D. parcheggi per circa 6.000 passeggeri al giorno (realisticamente almeno 3-4.000 posti auto), per oltre 50.000 m² (12,5 m² per auto + spazi di accesso e manovra).

Va precisato che parte degli interventi di cui ai punti B e C avviene su aree già antropizzate, quindi si potrebbero considerare già impermeabilizzate superfici per un totale di 10.000÷15.000 m² (N.B: avendo solo pdf i calcoli sono approssimativi).

Inoltre, nei documenti non è riportato un calcolo preciso di questi aspetti (il calcolo è stato fatto con la migliore accuratezza possibile sugli strumenti cartografici disponibili) e, soprattutto, negli elaborati sottoposti a VIA il tema del 'saldo zero', ovvero di qualsiasi forma di compensazione territoriale per l'incremento del suolo urbanizzato e impermeabilizzato, è sostanzialmente ignorato.

Poco importa che, nel successivo comma, le modalità di attuazione del saldo zero siano demandate a successivo POC. E poco importa che la nuova legge urbanistica regionale preveda sì il saldo zero ma solo per gli insediamenti residenziali e non per quelli produttivi e le infrastrutture.

Nel PSC del Comune di Parma c'è questo obiettivo generale e una nuova opera deve se non conformarsi, quanto meno prevedere come potrebbe raggiungerlo. Le controdeduzioni alle osservazioni del PSC adottato sono già state approvate in consiglio comunale e a inizio anno (presumibilmente primi mesi del 2019) è prevista l'approvazione definitiva di tutta la variante.

OSSERVAZIONE: Considerate le norme tecniche della variante generale del PSC adottata dal Comune di Parma il 14/02/2017 e la presenza in questa di un articolo sul consumo di suolo, l'1-19, il quale assicura che ogni nuova utilizzazione di suolo agricolo o forestale, a scopo edificatorio o infrastrutturale, debba trovare una compensazione nel rilascio di superficie per usi agricoli o naturali

CHIEDIAMO: Che venga espresso un parere di **valutazione negativa** relativamente all'assenza di un progetto di compensazione territoriale o saldo zero dell'opera.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 10

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Aree naturali protette, valutazione di incidenza, bird striking

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

La presenza di tre aree naturali protette (IT4020022 - Basso Taro; IT4020017 - Aree delle risorgive di Viarolo, Bacini di Torrile, Fascia golenale del Po; IT4020021 - Medio Taro) ha richiesto che si allegasse uno studio di incidenza specifico per i possibili impatti a carico degli elementi di pregio insistenti su dette aree. La presenza, inoltre, del torrente Parma, quale elemento specifico della rete ecologica Parmense, aggiunge un elemento di specificità naturalistica ad un'area che, come affermato nel SIA, è decisamente dedicata alle manifestazioni antropiche, con un basso livello di naturalità.

Tra gli elementi d'impatto connessi alle formazioni di pregio naturalistico il fenomeno del "bird striking" è stato considerato nei diversi passaggi dello Studio. Questo perché le aree protette e il corridoio ecologico costituito dal torrente Parma sono luoghi dove si riscontrano significative presenze di avifauna e pertanto costituiscono habitat "attrattori" per gli individui di queste popolazioni. Del fenomeno del bird striking lo studio si occupa nella parte 4 del SIA, relativa agli impatti (Pag75 e seguenti), e nello studio di incidenza (pag 73). In quest'ultimo documento si cita: "OMISSIS... La maggior parte degli impatti tra aeromobili e fauna selvatica si verifica negli aeroporti e nelle loro immediate vicinanze, dove la quota di volo è relativamente bassa; gli uccelli infatti volano generalmente al di sotto dei 500 ft di quota quando non sono in migrazione attiva. Il 70% degli eventi di wildlife strike avviene al di sotto dei 200 ft di quota, l'85% al di sotto degli 800 ft e oltre il 90% sotto i 2.000 ft l'. Il rischio di collisione è legato al tipo e all'intensità dell'attività della fauna selvatica sia all'interno che nelle aree limitrofe dell'aeroporto. Gli animali attratti da specifiche opere e/o attività che si svolgono intorno all'aeroporto possono infatti spostarsi dentro l'aeroporto o attraversare i corridoi di movimento degli aeromobili incrementando il rischio di impatto. Il passaggio degli aeromobili sopra i siti Natura 2000 avviene durante la fase di decollo e il passaggio avviene ad una quota di circa 5000 ft quindi si ritiene improbabile il verificarsi di un impatto con un volatile e di conseguenza un impatto trascurabile." Nel SIA si citano dati di ENAC sul numero di impatti verificatisi nell'aeroporto di Parma (periodo 2014-2016), parte 4 pag. 76 e si evidenziano confronti con altri aeroporti Italiani, in considerazione dei quali si afferma che (parte 4pag. 76) "Analizzando gli episodi registrati in altri aeroporti italiani che hanno simili condizioni stazionali, in particolare città localizzate in aree pedemontane dell'arco alpino e nella Pianura Padana, si osserva che uno scalo con un numero dei voli maggiore di un altro non presenta necessariamente un numero maggiore di impatti; ne è l'esempio l'aeroporto di Torino che, rispetto all'aeroporto di Parma e Brescia, pur avendo un numero maggiore di voli, presenta un numero molto simile di impatti per annualità. Allo stesso modo, ciò si verifica per l'aeroporto di Malpensa rispetto a Linate e, ancora di più, rispetto a Bergamo e Verona."

D'altra parte nelle Linee Guida ENAC (Regolamento per la Costruzione e l'esercizio degli Aeroporti, CAPITOLO 5 – RISCHIO DA IMPATTO CON VOLATILI E ALTRA FAUNA) sono indicate con chiarezza gli elementi di conoscenza necessari per prevedere ed evitare gli inconvenienti associati al bird striking. Nella succitata relazione si afferma che *“Allo scopo di minimizzare il fenomeno costituito dalla presenza volati lidi fauna selvatica sulle aree aeroportuali il gestore ha l'obbligo di porre in essere azioni di mitigazione per prevenire rischi di wildlife strike sulla base di uno studio di tipo naturalistico-ambientale comprensivo di risk assessment.*

Tale studio deve contenere:

(a) inquadramento ambientale dell'aeroporto, identificazione delle specie di avifauna presenti, loro abbondanza mensile, habitat utilizzato, orari di presenza, aree di concentrazione all'interno del sedime, evidenziazione di eventuali rotte di passaggio, presenza di altra fauna selvatica potenzialmente pericolosa per il traffico aereo;

(b) localizzazione delle eventuali fonti di attrazione per volatili ed altra fauna selvatica presenti in aeroporto e nelle aree limitrofe al sedime aeroportuale;

(c) valutazione della potenziale pericolosità delle presenze faunistiche per la navigazione aerea.

Al fine di fornire un indice univoco standardizzato che permetta di misurare il rischio di wildlife strike all'interno di ciascun aeroporto l'ENAC ha deciso di adottare il BRI2 (Birdstrike Risk Index ver. 2) sviluppato in collaborazione con l'Università Ca'Foscari di Venezia. Questo indice, sulla base delle abbondanze medie delle specie presenti in aeroporto, del numero degli impatti per specie, degli effetti sul volo dei suddetti impatti e del traffico aereo consente di determinare il rischio cui è esposto un aeroporto su una scala di valori che va da 0 a 2.

Pertanto la relazione annuale di cui al paragrafo precedente deve indicare come misura del rischio di wildlife strike il valore dell'indice BRI2 calcolato per l'anno di riferimento, nonché il trend di tale indice relativo almeno agli ultimi tre anni.....”

Gli elementi costitutivi di questo studio indicato da ENAC sono necessari anche in chiave predittiva per una migliore valutazione degli impatti, studio di cui non esiste traccia nel SIA, che, tra l'altro, concentra le sue considerazioni considerando solo il sedime aeroportuale come area di interesse per il succitato fenomeno.

OSSERVAZIONE

A differenza di quanto previsto da ENAC uno studio conoscitivo su specie realmente presenti, abbondanze, rotte di passaggio, ecc. non è presente nella documentazione. Le indicazioni fornite nel SIA e relativo studio di incidenza sono perciò alquanto approssimative sia per il rischio associato al bird striking sia per ciò che concerne la protezione dell'avifauna.

RICHIESTA

Chiediamo che dunque che sia espresso un **parere di valutazione negativo** a causa della scarsa documentazione e analisi a supporto delle indagini ecologiche necessarie a fare luce sull'impatto che coinvolge gli elementi 'impatto acustico sull'abitato, sia per mancanza della Zonizzazione acustica che di uno scenario collegato al traffico futuro e per documentazione non realistica e sottostimata.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 11

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti progettuali: beni e servizi offerti**

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Nella normativa tecnica concernente la procedura di VIA si specifica che il SIA si deve comporre tra gli altri, di un quadro di riferimento progettuale che prenda in esame aspetti relativi ai beni e servizi offerti dal progetto. In particolare, è necessario specificare, oltre alla natura di beni e servizi, anche il grado di copertura della domanda (di tali beni e servizi) e l'evoluzione qualitativa e quantitativa del rapporto domanda-offerta in relazione alla vita tecnica ed economica dell'intervento. Questo nell'intento di determinare l'effettiva utilità di qualsiasi progetto.

Nella stesura del SIA quanto richiesto dalla norma tecnica non è stato realizzato e ciò si può legare a una serie di incertezze e approssimazioni a riguardo di diversi aspetti.

1. Previsioni di traffico. Nella tabella 4-3 pag. 10 della sintesi non tecnica o a pag. 23 tabella 3-4 della parte 1 dello studio di impatto ambientale viene proposta una previsione di traffico dal 2018 al 2023. Dato che l'allungamento della pista non sarebbe concluso, secondo le previsioni del piano di sviluppo aeroportuale, in tale data le previsioni sono pertanto da ritenersi non attendibili. L'aeroporto è considerato come funzionale per aerei cargo già dall'anno corrente (2018), inoltre si presume che il traffico di merci, ora trasportate tramite altri aeroporti (Bologna e Malpensa), possa essere assorbito dall'aeroporto oggetto della presente procedura. Le previsioni di evoluzione futura del volume di merci assunte dal gestore aeroportuale nelle tabelle sopra citate sono presumibilmente elaborate tramite un modello, del quale non è proposta una descrizione e di conseguenza non è dato di sapere su quali assunti si basano le sue previsioni (anche ammesso che il modello sia uno strumento utilizzato normalmente in questo tipo di studi). Inoltre, il quinquennio considerato della previsione andrebbe aggiornato, dato che la realizzazione della pista potrebbe anche non concludersi entro i tempi previsti dal PSA (2019). Sarebbe ragionevole proporre un modello di previsione che consideri un intervallo di tempo che abbia inizio dall'apertura della pista o, meglio ancora, dall'anno di avvio dell'esercizio.
2. Cronoprogramma. A pag. 2 del piano economico-finanziario viene specificato che sarà considerato un cronoprogramma di 5 anni, dal 2018 al 2023. Le procedure autorizzative non saranno concluse prima del 2019. Oltre a ciò il piano prevede (pag. 4 del piano economico-finanziario) l'estensione dell'attuale pista di atterraggio tra il 2017 ed il 2019 mentre SO.GE.A.P. dichiara che (tabella 5 pag. 8 documento economico-finanziario) l'allungamento della pista inizierà a dare i suoi frutti nel 2021.

OSSERVAZIONE

Manca dunque, come sarebbe richiesto dalla norma tecnica, una robusta indagine di previsione di tipo domanda-offerta; inoltre il cronoprogramma presentato o menzionato nel SIA non è riferito ad alcuna presumibile vita economica dell'intervento e si rivela decisamente inadeguato, al punto da prefigurare una violazione di uno dei criteri di valutazione di compatibilità dei progetti e che riguarda la capacità dei progetti di non raggiungere gli obiettivi tecnico-economici dichiarati.

RICHIESTA

Chiediamo che dunque che sia espresso un **parere di valutazione negativo** a causa della mancanza di analisi beni e servizi in termini di domanda-offerta, sua evoluzione quali-quantitativa e possibilità di copertura effettiva da parte del progetto.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023
Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 12

di Legambiente Parma, WWF Parma, ADA Parma e altri cittadini privati

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

Aspetti programmatici

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

IL SIA affronta gli aspetti di coerenza programmatica non attraverso l'elaborazione e redazione di un vero e proprio quadro di riferimento programmatico, bensì attraverso una parte descrittiva (SIA parte prima, cap.1.3 Le coerenze) in cui si descrivono i rapporti in essere con diversi strumenti della programmazione territoriale; in particolare il Piano Regionale Integrato dei Trasporti, dai quali dovrebbe emergere un ruolo definito per l'Aeroporto di Parma. Il PRIT è esaminato nelle sue versioni PRIT 1998 e del PRIT 2025. In quest'ultima la Regione Emilia Romagna conferma (PRIT 2025, documento preliminare, pag 82) che *"...l'impegno per la costruzione di un sistema aeroportuale regionale tenendo conto delle specificità del territorio e dei processi di modifica dell'assetto societario che auspicabilmente dovrebbero portare a un miglioramento delle performance dei singoli aeroporti."* E, ancora, che *"La costruzione del sistema aeroportuale regionale deve essere posta all'interno di un attento processo di verifica e valutazione, a partire dal confronto sui piani industriali aziendali sviluppati negli ultimi anni dalle società di gestione. In tutti i casi, la possibilità di conferma del sostegno regionale dovrà necessariamente passare attraverso una puntuale verifica della sostenibilità economica, di quella ambientale e del livello di integrazione con gli altri sistemi di trasporto."*

Risulta particolarmente rilevante l'attenzione della Regione per lo stato di salute dell'assetto societario delle società di gestione degli aeroporti e per la verifica di sostenibilità economica delle attività connesse con gli Aeroporti. Il Piano Economico Finanziario redatto come allegato e inserito nei materiali depositati per la procedura di VIA d'altra parte dichiara che (pag. 4)

"Al fine di fornire alla società le risorse necessarie alla realizzazione del Piano strategico essa potrà ricorrere a tre diverse tipologie di fonti di finanziamento:

- un aumento di capitale di 4.500.000,90 euro (deliberato dall'Assemblea dei Soci di SOGEAP in data 17 gennaio 2018), il cui iter di sottoscrizione si concluderà entro il 30 settembre 2018; le azioni sono offerte, oltre che agli attuali soci, anche ad eventuali terzi interessati ad aderire al progetto di sviluppo; questo ed eventuali ulteriori futuri aumenti di capitale sono necessari anche per la copertura delle perdite correnti fino al raggiungimento dell'equilibrio finanziario;*
- il ricorso al capitale di debito;*
- il ricorso a finanziamenti pubblici."*

Emerge dunque un'intrinseca fragilità economica che non è dissipata dalle previsioni sui flussi di traffico e di cassa e che secondo lo stesso documento è confermata dal fatto che *"il risultato economico continuerà ad essere negativo fino al 2022, e che il raggiungimento di risultati economici positivi sono previsti per il periodo 2024-2033"*.

OSSERVAZIONE

In ragione della ampie fragilità del piano economico finanziario presentato non si può ritenere che esista compatibilità anche di tipo programmatorio tra il Piano di Sviluppo Aeroportuale e i vincoli di verifica della sostenibilità economica che sono sanciti nel PRIT 2025.

RICHIESTA

Chiediamo che dunque che sia espresso un **parere di valutazione negativo** a causa della fragilità delle condizioni relative al rispetto di vincoli economici e di bilancio imposti dallo strumento programmatorio considerato.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli 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).

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma
