

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

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D. Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D. Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D. Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a Antonio Clemente MIARI

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

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

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023

Codice procedura: 4224

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro (*specificare*) Aspetti del piano economico-finanziario

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
 Ambiente idrico

- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (*specificare*) Piano economico - finanziario

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il progetto presenta numerose inesattezze, imprecisioni e informazioni non rispondenti al vero. Per il dettaglio si rimanda integralmente alla relazione tecnica allegata dal titolo "Osservazioni alla VIA 4224 - Relazione.pdf".

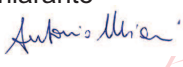
Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della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

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

- Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione
- Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso
- Allegato 3 - Osservazioni alla VIA 4224 - Relazione.pdf *(inserire n. e titolo allegato tecnico presente)*
- Allegato - _____
- Allegato - _____

Luogo e data Parma, 14 dicembre 2018
(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma) Firmato digitalmente da Antonio C. Miari
 ND: cn=Antonio C. Miari, o. ou,
 email=antonio.miari@gmail.com
 Date: 2018.12.14 15:34:12 +01'00'

**Osservazioni alla domanda di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
presentata il 13 agosto 2018 da ENAC per conto di So.Ge.A.P. relativa
all'ampliamento dell'aeroporto Giuseppe Verdi di Parma secondo il Piano di
sviluppo Aeroportuale (PSA) 2023.**

Procedura VIA Cod. 4224

Le osservazioni sono suddivise per area tematica nei seguenti capitoli in cui è suddiviso il documento

1. Osservazioni inerenti alla tutela della salute e dell'incolumità delle persone;
2. Osservazioni inerenti all'incongruenza di svariati documenti fra loro e con la realtà fisica delle strutture;
3. Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici;
4. Osservazioni inerenti al piano economico-finanziario.

A conclusione del documento sono state fatte alcune considerazioni finali

1. Osservazioni inerenti alla tutela della salute e della incolumità delle persone.

Come premessa alle osservazioni di questa area tematica, è importante evidenziare che:

L'aeroporto di Parma è posizionato ad una distanza eccezionalmente ridotta dalla città, con il centro della pista a 3,7 km in linea d'aria dal centro città. Questo comporta una ancor maggiore vicinanza ai quartieri periferici ad Ovest e Nord-Ovest e alle prime frazioni attorno alla città nelle medesime direzioni, aspetto che richiede una attenta valutazione della compatibilità fra la struttura aeroportuale di cui si chiede l'ampliamento e la vita dei residenti nell'area e di chi frequenta le importanti strutture ad elevata concentrazione di persone presenti nella zona.

Si segnala che il Piano di rischio aeroportuale del Comune di Parma non è aggiornato alle modifiche intervenute alla normativa tecnica di ENAC "*Regolamento per la costruzione e l'esercizio di aeroporti*" dopo l'approvazione della edizione 2, emendamento 7 il 20 ottobre 2011, pubblicato poi il 28 ottobre 2011, aggiornamento che modifica in maniera sostanziale le zone di tutela previste attorno agli aeroporti di classe 4 come quello di Parma. La necessità di aggiornamento del piano di rischio aeroportuale alle mutate norme tecniche è stato evidenziato dal Commissario Straordinario del Comune di Parma con deliberazione del 28/02/2012 consultabile alla pagina

<http://www.pianificazioneterritoriale.comune.parma.it/strumenti/tipoTavole.asp?idtp=20&idtf=79> nella quale viene chiaramente affermato che il piano di rischio validato da ENAC il 27 ottobre 2011 e quindi adottato, è stato superato dalla normativa tecnica pubblicata da ENAC il 28 ottobre 2011. L'amministrazione Comunale insediatasi con le successive elezioni del 6/7 e 20/21 maggio 2012 e riconfermata per un secondo mandato a giugno 2017 non ha a tutt'oggi provveduto.

In conseguenza di tale mancato aggiornamento, il Comune fra ottobre 2017 e gennaio 2018 ha rilasciato due permessi di costruire per la realizzazione di un nuovo centro commerciale che, pur coerente con il Piano di rischio aeroportuale attualmente in vigore, è invece in conflitto con le norme ENAC dell'ottobre 2011 ricadendo nella zona "D" introdotta con l'emendamento 7 dell'edizione 2. A fronte di ciò la Magistratura di Parma ha disposto in data 18 ottobre 2018 il sequestro del cantiere, misura eseguita dalla Guardia di Finanza. Ciò evidentemente dimostra come la normativa ENAC sia da considerare prevalente rispetto a quella comunale se quest'ultima non ne ha recepito tutti i dettami.

1.1. Osservazione 1

Il documento “10-Piano_di_rischio_aeroportuale” facente parte dei documenti presentati dalla proponente non è in realtà un vero Piano di Rischio in quanto è una semplice sovrapposizione delle zone di tutela previste nel “Regolamento per la costruzione e l’esercizio di aeroporti”, Ed. 2, Emendamento 7 (e successivi) alla cartina della zona. Mancando ogni riferimento agli elementi che la stessa normativa dichiara incompatibili se presenti nelle zone di tutela, tende a far sembrare che tutto sia coerente con le norme, cosa che invece non è. Come può vedersi nelle sottostanti immagini delle situazioni prima e dopo l’allungamento della pista, vi sono numerosi edifici incompatibili con l’infrastruttura aeroportuale nella nuova configurazione.

È importante segnalare che anche se il Regolamento per la costruzione e gestione degli aeroporti sancisce il divieto di costruire determinate strutture entro le zone di tutela ipotizzando la presenza della infrastruttura aeroportuale, è evidente che tale divieto vada letto anche a parti invertite. Se è sancita la pericolosità di avere scuole, centri commerciali, ospedali ecc. nelle vicinanze di un aeroporto, questa non può evidentemente essere invalidata se tali strutture sono già presenti prima della costruzione dell’aeroporto. Chi arriva dopo deve adeguarsi ai vincoli previsti.

Come si evince dalle seguenti figure, vi sono varie situazioni degne di segnalazione:



Figura 2 - Zone di tutela prima dell'allungamento della pista sul lato Nord

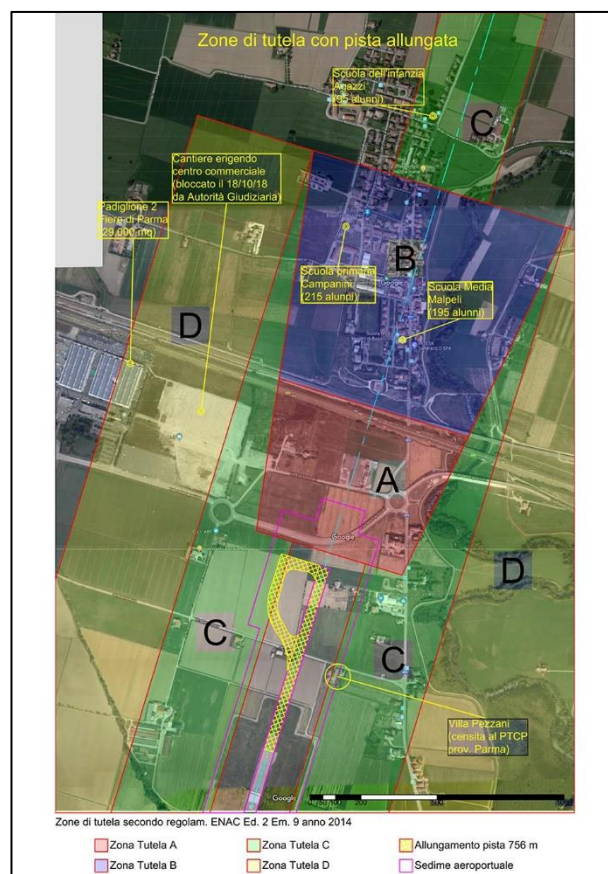


Figura 1 - Zone di tutela prima dopo l'allungamento della pista sul lato Nord

- Situazioni a pista attuale:
 - Le scuole Malpeli (scuola media con circa 200 scolari + il personale che vi opera) e Agazzi (scuola dell’infanzia con circa 100 bambini + il personale) della frazione di Baganzola (Comune di Parma) sono già oggi in area “C”. È probabile che quando è stato definito il sistema di aree di tutela A-B-C valido fino a ottobre 2011 sia le scuole che la pista

dell'aeroporto fossero già nella configurazione attuale e che quindi si trattasse di una situazione pregressa all'istituzione dei vincoli, essendo la norma "arrivata per ultima" rispetto alla situazione reale sul campo. (I dati di presenza sono consultabili nel piano triennale dell'Offerta formativa 2016-2019 dell'Istituto comprensivo Bocchi, di cui entrambi i plessi fanno parte, alla pagina

http://www.icbocchi.it/pvw/app/PRME0031/pvw_img.php?sede_codice=PRME0031&doc=2173393&inl=1)

- L'erigendo centro commerciale "Parma Urban District" vede il cantiere, iniziato a fine 2017, a cavallo fra le zone "C" e "D" già nella configurazione di pista attuale. Per questo motivo La Procura della Repubblica di Parma ha disposto il 18 ottobre 2018 la messa sotto sequestro del cantiere e l'iscrizione sul registro degli indagati dell'Assessore all'Urbanistica e dei due dirigenti del Comune che hanno rilasciato i permessi a costruire nel rispetto del piano di rischio aeroportuale, ma in violazione della norma tecnica "Regolamento per la costruzione e gestione degli aeroporti" Ed. 2, Emend. 7 e successivi che, dall'ottobre 2011 istituisce la nuova area "D", regolamento però mai recepito dal Comune di Parma con un aggiornamento del Piano di rischio aeroportuale. È da evidenziare che nell'area "C", già esistente al momento dell'approvazione del vigente Piano di rischio aeroportuale, il progetto del centro commerciale prevede solo parcheggi, che, non prevedendo lunghi stazionamenti di persone, sarebbero stati compatibili con la normativa ENAC fino all'Emendamento 6, l'ultima versione recepita dal Piano di rischio aeroportuale del Comune di Parma.
- Circa una metà del padiglione 2 delle Fiere di Parma di complessivi 29.000 mq ricade nell'ultima zona di tutela, la "D", nella quale non sarebbe possibile la costruzione di una struttura con tale finalità. Anche qui, come nel primo punto, è però la normativa ad "arrivare per ultima".
- Situazioni a pista allungata

È opportuno segnalare che, se anche è possibile che una struttura (fabbricato o infrastruttura che sia) non sia obbligata a adeguarsi alle norme emesse dopo la sua realizzazione a meno che queste non lo prevedano espressamente, in caso di profonde ristrutturazioni – e l'allungamento della pista certamente lo è – la struttura modificata deve rispettare in ogni sua parte tutte le norme vigenti al momento della profonda ristrutturazione.

- La metà del padiglione 2 delle Fiere di Parma rimane in zona "D", cosa però non più consentita perché, questa volta, è la pista dell'aeroporto ad "arrivare per ultima" e quindi deve rispettare tutte le compatibilità/incompatibilità vigenti al momento dell'approvazione del progetto da parte del Comune con il rilascio dei titoli abilitativi;
- L'erigendo centro commerciale Parma Urban District rimane a cavallo fra le zone "C" e "D", ma qui sarà prima la Magistratura a dire se la costruzione potrà essere completata o meno sia con la pista attuale che con l'eventuale ampliamento.
- La già citata scuola dell'infanzia Agazzi rimane in zona "C" anche se ovviamente più vicina alla nuova testata 20 dell'aeroporto e quindi in un punto potenzialmente più pericoloso di prima perché gli aerei si troveranno sopra la scuola ad una quota più bassa;
- La scuola media Malpeli passa dalla zona "C" alla "B", dove è espressamente vietata la presenza di scuole;
- La scuola primaria Campanini, sempre di Baganzola, che prima era esterna a tutte le zone di tutela, entra direttamente in zona "B", dove è espressamente vietata la presenza di scuole;
- Una buona metà della frazione di Baganzola, che complessivamente ha circa 2.200 abitanti, entra in zona "B" dove la normativa prevede "*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”, limitazione che non mi sembra compatibile con la residenza di almeno un migliaio di persone e la presenza di due scuole.

Per questi motivi si ritiene che la Valutazione di impatto ambientale debba avere esito negativo

1.2. Osservazione 2

Nel Documento “A-Relazione tecnico-descrittiva” a pagina 67 è riportata la seguente tabella per il calcolo del numero di aeromobili di aviazione commerciale – passeggeri che mediamente toccheranno l’aeroporto di Parma ogni giorno.

	a/m ICAO code	capacità a/m	% di a/m	n° pax annui	n° mov annui	n° a/m giornalieri	arrotondamento
	B	30	48	49.594	2.066	3,4440	4
	C	50	32	54.336	1.359	2,2640	2
	C	100	10	34.248	428	0,7135	1
	C	180	10	61.646	428	0,7135	1
Verifica			100	199.824	4.281		8

Tabella 10 Calcolo a/m giornalieri

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

67

È importante sottolineare che, sotto le ipotesi di ripartizione dei circa 200.000 passeggeri annui ipotizzati per il 2023 nelle diverse tipologie di aeromobili, lo stesso ente proponente ipotizza 8 aeromobili medi giornalieri. Ciò significa 16 movimenti (atterraggio + decollo) ogni giorno per la sola aviazione commerciale - passeggeri.

Nel documento “SIA_R01_P5-Documentazione generale - Relazione - Parte 5 – Lo stato post operam”, a pagina 32, nell’ambito del calcolo dell’impatto della nuova opera ai fini del rumore, viene invece presentata la seguente tabella come rappresentativa dei dati di input al sistema di calcolo utilizzato:

Componente di traffico	2017	2023
Aviazione comm. pax	4	8
Aviazione comm. cargo	0	1,5
Aviazione Generale	9	18
Mov/giorno	13	27,5

Tabella 7-1 Numero di movimenti caratterizzanti lo scenario di riferimento allo stato attuale e futuro

in cui al 2023 vengono considerati 8 MOVIMENTI al giorno per il traffico commerciale – passeggeri, quando il dettaglio di calcolo di cui alla prima tabella ha portato ad un totale di 8 aeromobili medi giornalieri. Sembra quindi che al sistema di calcolo del rumore aeroportuale sia stato dato un input che è esattamente la metà della migliore stima fatta dallo stesso ente proponente.

Si ritiene che questo solo aspetto invalidi completamente i risultati presentati quanto allo studio del rumore aeroportuale, che quindi deve essere considerato come non presentato.

2. Osservazioni inerenti all'incongruenza di svariati documenti fra loro e con la realtà fisica delle strutture

2.1. Osservazione 3

L'insieme dei 65 documenti presentati dall'ente proponente ai fini dell'ottenimento della valutazione di impatto ambientale contiene innumerevoli affermazioni in evidente contraddizione sia fra un documento e l'altro che con la realtà fisica del territorio e delle strutture ed anche con semplici concetti che prevedono che la suddivisione di un fenomeno in classi debba comunque avere un totale pari al 100% e non oltre. Una parte di tali errori viene dettagliata nelle seguenti lettere "A" e "B".

Oltre a ciò, va evidenziata l'enorme incoerenza dei dati relativi alla composizione del traffico ipotizzato per il 2023 e riportato in più documenti. Il dettaglio si trova nel seguente punto "C".

A. Orientamento della pista

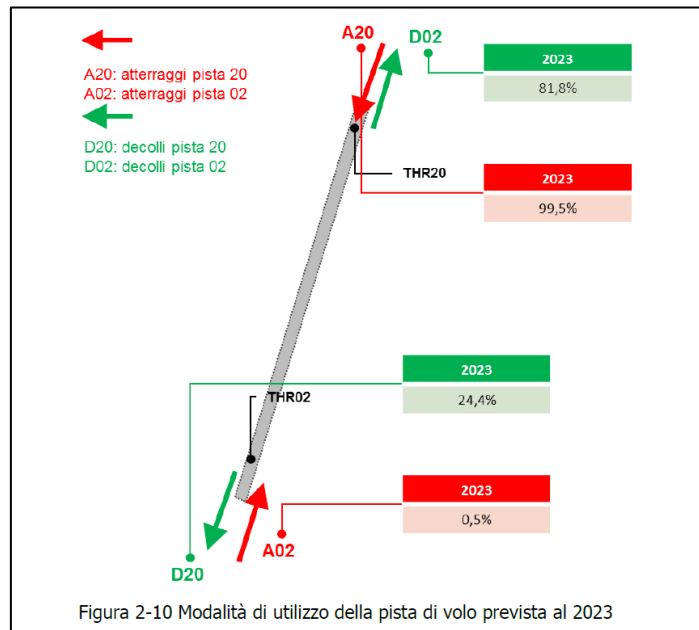
- a. Documento "*SIA_R01 - Allegato A01 - Schede interventi*"
 - i. Pag. 4 Colonna "Interventi" prima riga: "*A1 – Prolungamento pista di volo 02/22*".
 - ii. Pag. 6 Colonna "Infrastruttura di volo" prima riga: "*Prolungamento pista di volo 02/22*".
 - iii. Pag. 6 Colonna "Opere principali", prima riga: "*Prolungamento pista di volo 10/22*".
 - iv. Pag. 7: Col. Interventi, prima riga: "*A1 – Prolungamento pista di volo 02/22*".
- b. Documento "*REL_PAE_R01 – Relazione Paesaggistica – Relazione*", Pag. 47, Riga 1 colonna "Interventi" della tabella "*A1 – Prolungamento pista di volo 02/22*".
- c. Documento "*SIA_R01_P3 - Parte 3 – L'assetto futuro e l'intervento: alternative e soluzioni – Relazione*"
 - i. Pag. 12 Colonna "Interventi" prima riga: "*A1 – Prolungamento pista di volo 02/22*".
 - ii. Pag. 14 Colonne "Infrastruttura di volo" e "Opere principali", prima riga per entrambe: "*Prolungamento pista di volo 02/22*".
 - iii. Pag. 14, 5.a riga dal basso "*Intervento A1: Prolungamento pista di volo 02/22*".
- d. Documento "*SIA_R01_P4-Documentazione generale - Relazione - Parte 4 - Gli impatti*"
 - i. Pag. 94, Tabella a centro pagina, prima riga, prima colonna: "*Pista di volo 02/22*".

Se così fosse, la pista dovrebbe avere un angolo di circa 20° (anche 60° nel caso a.iii) lungo il suo sviluppo. Le piste rettilinee, cioè tutte, hanno gli orientamenti che differiscono per 180° (180°) e la vera denominazione della pista dell'aeroporto di Parma, come scritto in molte altre parti della documentazione, è **RWY 02/20**.

Il così elevato numero di volte in cui la pista è stata individuata con una denominazione errata, oltre ad indicare la scarsa attenzione prestata nella predisposizione della ponderosa documentazione tanto da far pensare che non sia neppure stata riletta, ha addirittura indotto il Ministero a sbagliare anch'esso la denominazione ufficiale del progetto. Nella Descrizione alla pagina delle informazioni generali si fa riferimento a "*prolungamento pista di volo 02/22*".

B. Distribuzione dei decolli e atterraggi nelle due direzioni possibili

- a. Documento “SIA_R01_P3-Documentazione generale - Relazione - Parte 3 – L’assetto futuro e l’intervento. Alternative e soluzioni”



- i. Pagina 24: Lo schema dei decolli previsti al 2023 prevede l’81,8% verso Nord (D02) e il 24,4% verso Sud (D20) per un improbabile totale del 106,2%, dati peraltro differenti con quanto riportato nel documento “SIA_R01_P4-Documentazione generale - Relazione - Parte 4 - Gli impatti” a Pag. 8

C. Suddivisione dei movimenti fra le varie componenti di traffico

- a. Dai dati della tabella 4-3 a Pag. 10 della Sintesi non tecnica si possono fare le seguenti considerazioni:

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

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

- i. Trascurando in prima approssimazione il contributo al numero di movimenti delle 4 ton di trasporto merci nel 2018, tutti i 2.880 movimenti della Av. Commerciale di quell’anno possono essere imputati a traffico passeggeri, con un numero medio di 67 passeggeri per movimento;
- ii. Utilizzando lo stesso valore di riempimento medio, per i 199.824 passeggeri del 2023 si può estrapolare un numero di movimenti annui per il traffico passeggeri di 2.982.
- iii. Dichiarando il proponente un numero totale di movimenti di Aviazione Commerciale (passeggeri + cargo) di 4.832 unità, si deduce che il contributo delle 22.008 ton cargo è di 1.850 movimenti/anno.

b. Nella tabella 21 di Pag. 91 del documento “A – Relazione tecnico-descrittiva” si

	a/m ICAO code	capacità a/m	% di a/m	n° pax annui	n° mov annui	n° a/m giornalieri	arrotondamento
	B	30	48	49.594	2.066	3,4440	4
	C	50	32	54.336	1.359	2,2640	2
	C	100	10	34.248	428	0,7135	1
	C	180	10	61.646	428	0,7135	1
Verifica			100	199.824	4.281		8

Tabella 21 Calcolo a/m giornalieri

calcola invece che per trasportare gli stessi 199.824 passeggeri siano necessari 4.281 movimenti. Se così fosse il riempimento medio per movimento sarebbe di soli 47 passeggeri, cosa spiegabile dall’alta percentuale (80%) di aeromobili piccoli da 30 e 50 posti. Dato il totale di 4.832 movimenti di aviazione commerciale, se ne deduce che il settore cargo contribuisca con 551 movimenti, come peraltro confermato in altri documenti.

c. In tutte le tabelle in cui si ipotizza la suddivisione del traffico per tipo di aeromobile si considera che il traffico passeggeri di aviazione commerciale nel 2023 sia svolto al 70% con Boeing 737-800 e al 30% con Airbus A320-200, entrambi aerei della classe da 180 posti. Nessun passeggero è ipotizzato viaggiare su aeromobili più piccoli. Quelli, per intenderci, che nella relazione tecnico- descrittiva dovevano costituire l’80% dei movimenti. Si vedano a tal proposito:

Tabella 6-5 della Sintesi non tecnica, Pag. 23

Componente	Aeromobile	% comp	% totale
Aviazione commerciale passeggeri	Boeing 737-800	70%	39,8%
	Airbus A320-200	30%	
Aviazione comm. cargo	Airbus A330-200	30%	5,1%

Tabella 1-3 dello Studio di impatto ambientale – parte 4, Pag. 9

Componente	Aeromobile	2017		2023	
		% comp	% tot.	% comp	% tot.
Aviazione comm. passeggeri	Boeing 737-800	66,6%	42%	70%	39,8%
	Airbus A320-200	25,5%		30%	
	ATR 72	4,8%		-	
	Airbus A319-100	1,8%		-	
	Boeing 737-400	1,1%		-	
	Boeing 737-300	0,2%		-	
Aviazione comm. cargo	Airbus A330-200	-	-	100%	5,1%

Tabella 4-4 dello Studio di incidenza ambientale - Relazione, Pag. 30

Componente	Aeromobile	% comp	% totale
Aviazione commerciale passeggeri	Boeing 737-800	70%	39,8%
	Airbus A320-200	30%	
Aviazione commerciale cargo/courier	Boeing 737-800	70%	5,1%
	Airbus A330-200	30%	

Si noti come, curiosamente, per il traffico cargo i dati siano diversi in ognuna delle tre tabelle, nella prima non si sa chi svolgerà il 70% dei movimenti non realizzati con Airbus A330-200,

nella seconda lo stesso aeromobile svolge il 100% del lavoro e nel terzo caso il traffico cargo viene svolto al 70% con aeromobili Boeing 737-800, aereo notoriamente per trasporto passeggeri che oltretutto è già operante su Parma e che quindi non necessita di allungamenti della pista.

Direi quindi che anche il proponente non riesce neppure ad ipotizzare univocamente quali siano i volumi di traffico atteso e con quali aeromobili verranno svolti. Non si capisce quindi su quali basi sia stato sviluppato l'intero progetto (che ricordo vale oltre 20 milioni di €) e, di conseguenza, quale attendibilità possano avere i risultati delle analisi di impatto, fra gli altri, da un punto di vista di inquinamento acustico e dell'aria.

Queste e altre manchevolezze fanno nel loro complesso capire la scarsissima cura posta nella redazione del Piano, lasciando più di qualche dubbio sulla affidabilità di tutte le conclusioni a cui il proponente è arrivato.

3. Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici

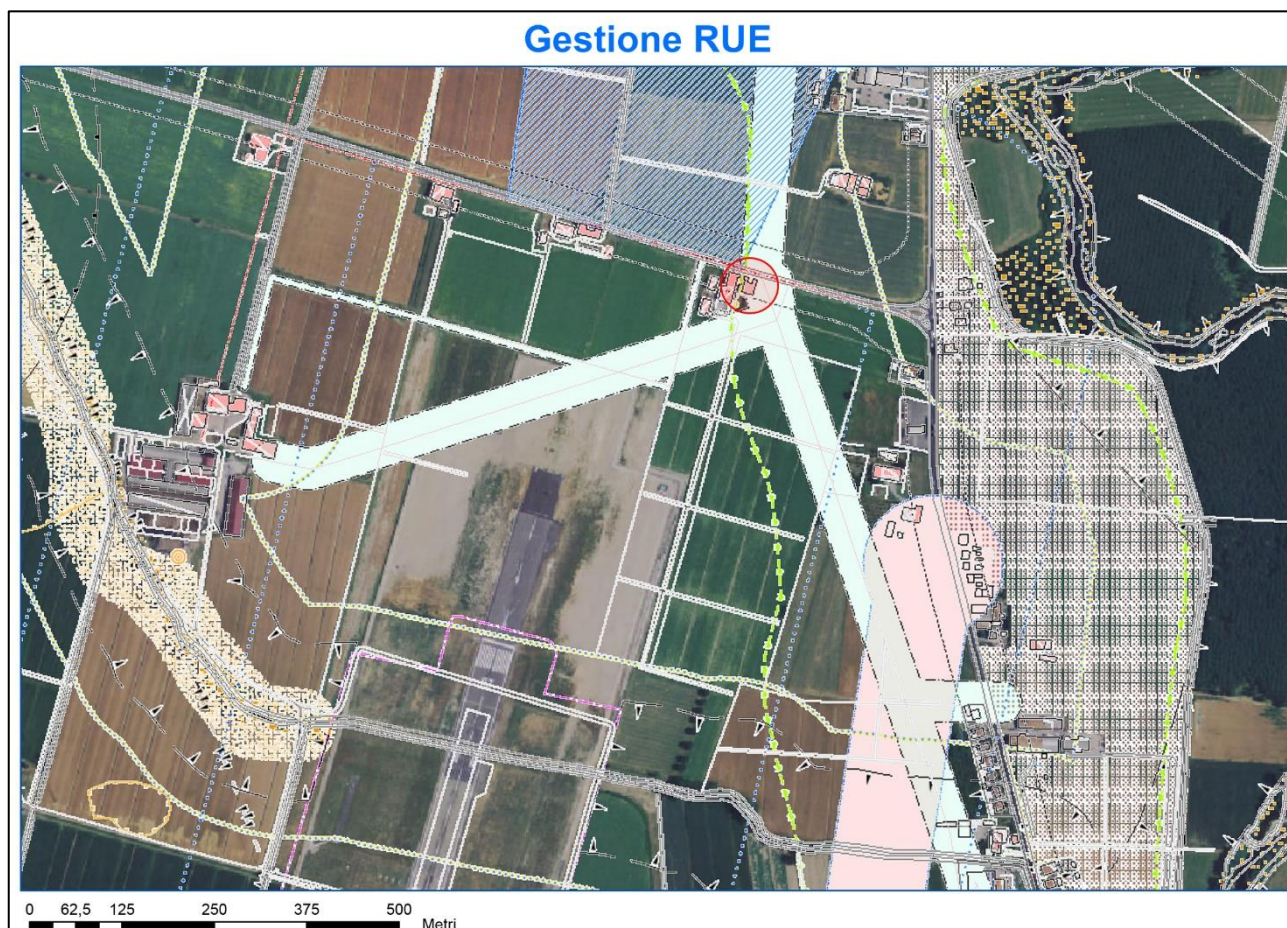
3.1. Osservazione 4

3.1.A. Interferenza con fabbricati sottoposti a tutela

Nel Documento "SIA_R01_P4-Documentazione generale - Relazione - Parte 4 - Gli impatti", a Pag. 49, si fa riferimento alla interferenza di "edifici che sono testimonianza dei caratteri storico-architettonici del territorio che il Piano si pone come obiettivo di conservare e valorizzare" affermando però che "non ci sono indicazioni precise sulle modalità di intervento nelle Norme tecniche". Tale ultima affermazione è falsa.

Consultando il Regolamento Urbanistico ed Edilizio (RUE) del Comune di Parma accessibile nella versione online all'indirizzo

<http://sit.comune.parma.it/rueweb/mapviewer.jsf?width=1628&height=809&factor=1.3333333>



[333333333](#) e selezionando la zona in prossimità della testata 20 della pista dell'aeroporto (per una migliore visibilità si consiglia di disattivare il livello "destinazioni urbanistiche" e attivare i livelli "vincoli" e "ortofoto"), e selezionando con l'opzione "interroga mappa con un punto", disponibile in alto a sinistra, il fabbricato cerchiato di rosso nell'immagine della pagina

Elementi di Piano individuati


Vincoli
Dossi - [art.6.2.10](#)
Edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale - [art.6.3.3](#)
Fascia di rispetto media tensione - [art.6.6.2](#)
Fascia di rispetto stradale, autostrade e ferroviaria - [art.6.6.3](#)

Infrastrutture
Fascia di rispetto media tensione - [art.6.6.2](#)

Destinazioni urbanistiche
Ambiti territoriali - [art.3.1](#)
Area di pertinenza degli edifici di valore architettonico, ambientale e storico-testimoniale - [art.6.3.6](#)
Sub-ambiti urbani di trasformazione - [art.3.1.8](#)

Tavole al 2000 per il territorio indicato

Tavola 16-IV-F - [Apri](#)



precedente, vengono evidenziati gli articoli del RUE applicabili al punto scelto, nel nostro caso un fabbricato. Si vede che l'edificio analizzato (destinato ad essere abbattuto perché ricompreso, insieme a quelli adiacenti che hanno pari vincoli, nel prolungamento dello strip)

Art. 6.3.3	Edifici di valore architettonico, ambientale e storico testimoniale ^{A3}	Var. 232
1	Il RUE individua gli edifici di valore architettonico, ambientale e storico - testimoniale, con le relative aree di pertinenza.	
2	Il RUE specifica per ciascuno le modalità di tutela in ragione delle categorie di intervento (Titolo 2, Capo 2), gli indirizzi tecnici ed i materiali utilizzabili (Allegato A3), nonché le destinazioni d'uso compatibili con la struttura e la tipologia dell'edificio e con il contesto ambientale ricordando gli obiettivi di tutela alle esigenze di sicurezza antisismica. Le modalità di intervento su tali edifici sono disciplinati rispettivamente dagli articoli 2.2.3bis e 3.2.12.	
3	Il RUE individua gli Edifici produttivi di antico impianto, come dall'elenco all'allegato 7 delle Norme del PTCP. In caso di intervento su tali edifici dovrà essere predisposto un rilievo dei fabbricati esistenti, finalizzato al recupero delle parti di valore storico - architettonico eventualmente ancora presenti.	
4	Il RUE articola le modalità di tutela degli edifici da sottoporre a restauro scientifico e a restauro e risanamento conservativo, specificando gli interventi ammessi.	
5	Ai lotti di pertinenza degli edifici così tutelati si applicano le disposizioni contenute al successivo Art. 6.3.6.	

sottostà ai vincoli dell'art. 6.3.3 del RUE "Edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale". Cliccando su tale articolo si vede che, al comma 2, prevede che gli indirizzi tecnici e i materiali utilizzabili siano quelli previsti dal dettagliatissimo documento dell'Allegato 3 del RUE, scaricabile alla pagina

<http://www.pianificazioneterritoriale.comune.parma.it/strumenti/Rue.asp?idRue=34>, che per semplicità non si allega ma dai contenuti del quale può essere facilmente visto che l'affermazione inserita dal proponente "non ci sono indicazioni precise sulle modalità di intervento nelle Norme tecniche" sia destituita di ogni fondamento.

Come può essere facilmente verificato sempre con l'opzione "interroga mappa con un punto", tutti i fabbricati interferenti con l'allungamento della pista e dello strip sottostanno ad identico vincolo comunale di tutela.

Ad ulteriore tutela del fabbricato cerchiato nella immagine della cartografia RUE e denominato "Villa Pezzani", questo è incluso nell'elenco dell'allegato 7 del Piano Territoriale di

Coordinamento Provinciale (PCTP) cui fa riferimento il comma 3 dell'art. 6.3.3 del RUE. Tale allegato 7 è reperibile alla pagina <http://www.provincia.parma.it/servizi-online/ptcp/il-ptcp-vigente>, dove scaricare il file “*allegati alle norme – Parte P*” (è un file zip) che al suo interno ha varie sotto-cartelle e nella cartella 7 – Dossier Comunali è presente il Dossier del Comune di Parma in formato Word®.

A pagina 10, alla terzultima riga del paragrafo “*Ville e Palazzi*” delle “*Emergenze*” delle “*Strutture insediative storiche non urbane*” degli “*Indirizzi ambientali*” rientra il complesso, comprensivo di pertinenze, denominato “*Villa Pezzani*”¹, già villa Botti Caffoni, già Casino Poncet, dal nome del ministro di Maria Luigia Duchessa di Parma dal 1816 al 1847, che lo fece costruire e che lì risiedette (informazioni disponibili al catasto storico presso l'Archivio di Stato di Parma). Poiché, evidentemente, fra le lavorazioni concesse al privato proprietario su tali fabbricati non rientra la demolizione, la tutela deve rimanere invariata indipendentemente da chi voglia operare sul fabbricato.

Nel documento “*SIA_R01_P4-Documentazione generale - Relazione - Parte 4 - Gli impatti*”, si illustrano come unici edifici interferenti con l'allungamento della pista le pertinenze del



Complesso “*Villa Pezzani*”
ugualmente interferente con
l'allungamento dello strip

“*Podere Casino*” cerchiato in rosso nella Fig. 8-1 di Pag. 50. Nella stessa foto è invece ben visibile l'altro complesso immobiliare sulla destra interferente anch'esso con l'allungamento dello strip della pista. Tale complesso è proprio la “*Villa Pezzani*”.

Nel Documento “*REL_PAE_R01-Relazione paesaggistica-Relazione*”, a Pag. 30 si afferma che il già citato “*Podere Casino*” – a loro dire unico complesso interferente con l'allungamento della pista – “*non sia più presente all'interno del nuovo PSC adottato*”. Oltre a non considerare l'altro complesso ugualmente interferente con l'allungamento della pista (Villa Pezzani), va segnalato che nelle tavole del vigente PSC non possono essere viste le destinazioni previste per entrambi i complessi solo perché sottostanti al retino blu che già considera quella come area aeroportuale, visto il carattere “di indirizzo” del PSC. Se si consulta invece il RUE online alla pagina

<http://sit.comune.parma.it/rueweb/mapviewer.jsf?width=1628&height=858&factor=1.3333333333333333> in cui è possibile selezionare i livelli di proprio interesse, basta non evidenziare le destinazioni urbanistiche e evidenziare invece i vincoli, per vedere che sia il Podere Casino che la Villa Pezzani sono soggetti al vincolo “*Edifici di valore architettonico ambientale e storico-*

¹ Il complesso “*Villa Pezzani*” è documentato nel libro L. Gambaro – *Le ville Parmensi*, Ed. La Nazionale, Parma 1966 Pag. 475, pubblicazione che nel territorio parmense è considerato della massima autorevolezza.

testimoniale” regolamentato dall’art. 6.3.3 del RUE che rimanda agli specifici articoli che definiscono le tipologie di intervento e i materiali consentiti.

Nel Documento “A-Relazione tecnico-descrittiva-Elaborati di progetto” a pag. 35 viene ripresa la pag. 53 del documento 26 “Attrezzature territoriali per la mobilità” dell’allegato NR 02 del PSC del Comune di Parma

(<http://www.pianificazioneterritoriale.comune.parma.it/strumenti/tipoTavole.asp?idtp=4&idtf=48>), in cui la Villa Pezzani viene classificata come “Manufatti e siti storici degradati, mal utilizzati, abbandonati”. Il documento è aggiornato al 2012 e la classificazione, peraltro già in contrasto con il fatto che è stato ininterrottamente abitato dagli anni 50, è a maggior ragione superata dagli ingenti investimenti fatti dalla proprietà dal 2013 in avanti con rifacimento dei tetti sia della villa che delle pertinenze ad uso agricolo, dell’intonaco delle quattro facciate della villa con tutte le persiane, la costituzione di un parco-giardino con piantumazione di prato, fiori, siepi e piante con sostituzione di un pozzo non più funzionante con uno di nuova trivellazione per l’irrigazione del giardino, il rifacimento dell’impianto elettrico della villa, l’inserimento dell’arredamento completo, la ristrutturazione di pavimenti in terrazzo veneziano e altre opere. Rimane ovviamente valido, anzi valorizzato dai lavori fatti, il concetto di manufatto storico.

A testimonianza della erroneità di tale classificazione, si vedano un paio di fotografie recenti che ne esemplificano gli esterni e gli interni.



Fotografia 1 - Villa Pezzani di Baganzola - sala da pranzo



Fotografia 2 – Villa Pezzani di Baganzola- esterno

Nel documento “A-Relazione tecnico-descrittiva-Elaborati di progetto” alle pagg 40 e 41 sono riportati lo stralcio dei fogli 3, 4, 6, 7 del PSC - CTG 02 “Emergenze culturali, storiche e paesaggistiche” con relativa legenda in cui sono ben evidenti nell’area destinata all’allungamento della pista due insiemi di fabbricati classificati in legenda come “Edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale” identificabili nel “Podere Casino” e in “Villa Pezzani”. È quindi lo stesso proponente a documentare l’erroneità della propria affermazione “non sia più presente all’interno del nuovo PSC adottato”.



A pag. 72 della stessa relazione tecnico-descrittiva si fa riferimento che, per l’allungamento della pista “saranno necessarie demolizioni di cascinali abbandonati o fatiscenti previo espropri”. Tale arbitraria classificazione è in evidente contrasto con le norme comunali, che invece li vincolano ad un livello appena inferiore al restauro scientifico.

3.1.B. Interferenza con manufatti di impianto della città romana

A pag. 43 del documento “SIA_R01_PI-Documentazione generale - Relazione - Parte 1 - L’iniziativa obiettivi e coerenze” in un primo momento si conviene che “Le disposizioni finalizzate alla tutela dei beni di interesse storico-archeologico accertati e/o vincolati ai sensi di leggi nazionali o regionali, sono contenute all’interno delle tavole C.1 del Piano e

delimitano le zone e gli elementi soggetti a tutela indicandone l'appartenenza alle seguenti categorie:

[omissis]

c) gli elementi della centuriazione sia localizzati sia diffusi.” e immediatamente dopo si afferma semplicisticamente che “Gli interventi previsti nella PSA dell'aeroporto di Parma non incidono significativamente sulla pianificazione e sugli obiettivi che essa si pone.”

È però lo stesso proponente che poche pagine dopo (Pag. 47) afferma che: “Le interferenze dirette sono quindi rappresentate da:

- Zone ed elementi di specifico interesse storico, archeologico e testimoniale – Elementi della centuriazione;”

Cosa avvalorata anche dalla cartina che evidenzia nella parte superiore dell'area aeroportuale (in zona quindi facente parte del previsto ampliamento) la presenza di un elemento della

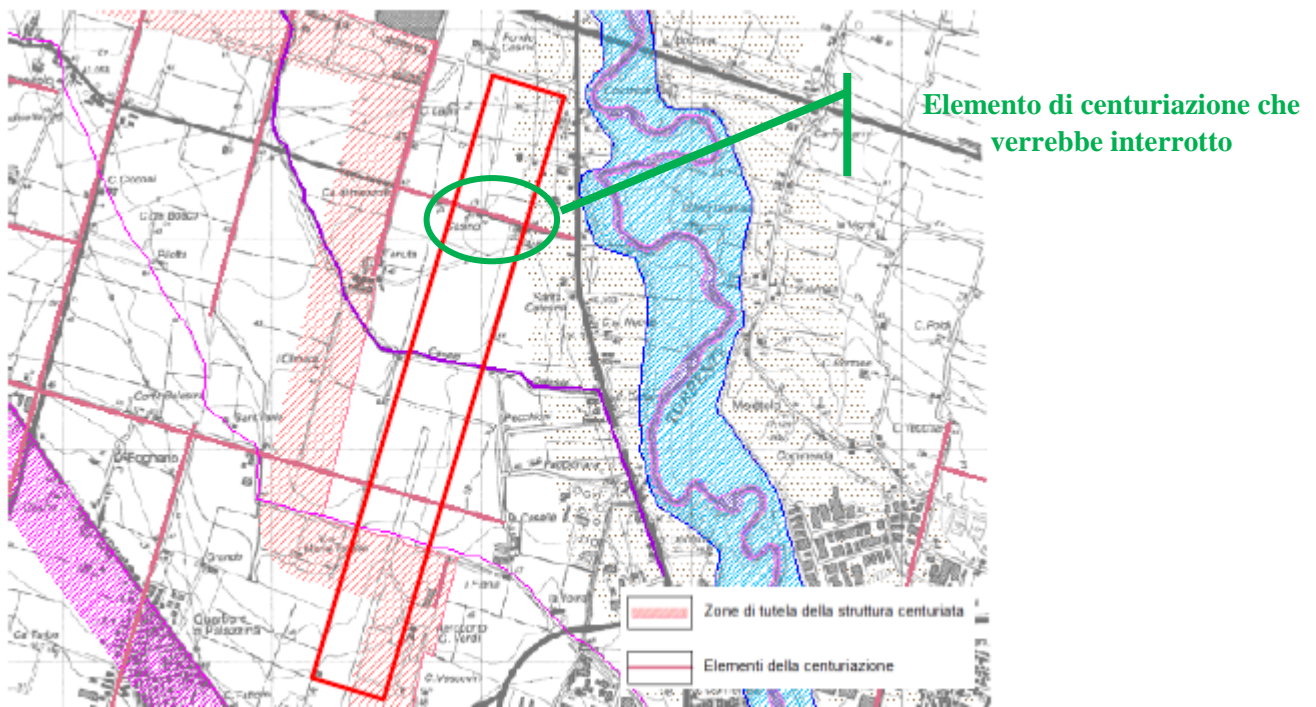


Figura 5-3 Stralcio del PTCP della Provincia di Parma – Carta della Tutela Ambientale, Paesistica e storico culturale, in rosso l'area di intervento

centuriazione che corrisponde all'attuale strada Parma Rotta che, come detto in altre parti del progetto, verrebbe interrotta dall'allungamento della pista.

Immediatamente dopo viene però affermato, per sistemare ogni cosa, che “L'interferenza può considerarsi nulla in quanto l'elemento interferito inficia su un tratto esistente dell'aeroporto”, cosa evidentemente non vera per quanto riguarda la centuriazione di strada Parma Rotta.

Per i motivi di cui ai punti 3.1.A e 3.1.B si ritiene che la Valutazione di impatto ambientale debba avere esito negativo

4. Osservazioni inerenti al piano economico – finanziario

Osservazione 5

4.1. Fonti di finanziamento

A pag. 4 del documento “D – Piano economico-finanziario – Elaborati di progetto” si afferma che le fonti di finanziamento sono:

- Un aumento di capitale di 4.500.000,90 € deliberato dall'Assemblea dei Soci di So.Ge.A.P. il 17 gennaio 2018 con termine per la sottoscrizione al 30 settembre 2018 (in realtà posticipato al 31 ottobre dopo la presentazione al Ministero della documentazione per la VIA);
- Il ricorso a capitale di debito (senza definirne l'ammontare, che solo dal totale degli investimenti a carico di privati nel piano di ammortamento si ipotizza di 4.350.000,00€);
- Il finanziamento a fondo perduto da 12 milioni di Euro deliberato dalla Regione Emilia-Romagna nell'ambito della Legge di stabilità regionale 2017 e recentemente riconfermato purché il cantiere inizi entro il 2020.

Per un fabbisogno complessivo di 20.850.000,90 €

A tal proposito si evidenzia che:

- Dal verbale della Giunta Camerale della CCIAA di Parma (Socia in So.Ge.A.P.) reperibile alla pagina <http://www.pr.camcom.it/amministrazione-trasparente/enti-controllati/societa-partecipate-cartella/provvedimenti-cartella/1-provvedimenti-in-materia-di- costituzione-di-societa/delibera-giunta-camerale-n.-94-del-28-06-2018> si evince, nel paragrafo dedicato alle società partecipate, che quello stesso aumento di capitale, nella speranza che venga sottoscritto, è già stato destinato dal CdA di So.Ge.A.P. alla copertura delle perdite dei bilanci 2016 e 2017 perché tali perdite hanno eroso il patrimonio netto al di sotto dei limiti consentiti dall'art. 2446 del codice civile. Tali risorse non possono quindi essere considerate disponibili per il progetto di ampliamento;
- Da notizie della stampa locale l'aumento di capitale non è stato sottoscritto entro i termini previsti;
- Il progetto di finanziamento da parte della Regione Emilia-Romagna a mio avviso contrasta con l'Art.14, comma 5 del D.lgs. N. 175 del 19 agosto 2016 che testualmente recita *“Le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, non possono, salvo quanto previsto dagli articoli 2447 e 2482-ter del codice civile, sottoscrivere aumenti di capitale, effettuare trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate, con esclusione delle società quotate e degli istituti di credito, che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali. Sono in ogni caso consentiti i trasferimenti straordinari alle società di cui al primo periodo, a fronte di convenzioni, contratti di servizio o di programma relativi allo svolgimento di servizi di pubblico interesse ovvero alla realizzazione di investimenti, purché le misure indicate siano contemplate in un piano di risanamento, approvato dall'Autorità di regolazione di settore ove esistente e comunicato alla Corte dei conti con le modalità di cui all'articolo 5, che contempli il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni.”* Dal conto economico di budget si vede che il progetto in esame non rientra in quest'ultimo caso. A riprova di ciò, il Comune di Parma, anch'egli Socio in So.Ge.A.P., ipotizza di contribuire al progetto non tanto con un contributo alle opere previste che lo stesso Comune considera non erogabile, ma con ancora non ben precisati interventi nelle infrastrutture esterne.
- Sotto queste ipotesi appare assai improbabile che anche i 4,35 Mil€ da ricercare con mutui possano essere reperiti

4.2. Voci di costo del piano degli investimenti

Nelle voci di costo del piano degli investimenti (sia quello da finanziare con i 12 Mil€ della Regione che non impatterebbero sul Bilancio della So.Ge.A.P. che quello da finanziare con capitale privato) non sono evidenziati né i costi per gli espropri né quelli per le opere da

eseguire al di fuori del sedime aeroportuale quali interventi sulla viabilità, l'interramento di circa 1,5 km di linea elettrica in Media Tensione (15.000 V), e opere su canali di scolo delle acque di prima pioggia che risentiranno dell'aumentata area impermeabilizzata, né si dimostra che questi costi possano essere a carico di altri. Sembra essere solo una evidente sottostima dei costi.

Nella Relazione tecnico-descrittiva, a Pag. 45 si dice che *“Nell’ambito dell’allungamento della pista verranno demoliti alcuni edifici di limitato pregio ed interrotte due strade (Viale delle Esposizioni e Strada Parma Rotta). Questo ultimo intervento non incide sulla fruibilità dell’area per quanto attiene gli accessi alle strutture esistenti.”*

Viale delle Esposizioni è il principale accesso al quartiere fieristico per chi arriva dal casello autostradale di Parma utilizzando la complanare realizzata solo 10 anni orsono (inaugurazione 2 maggio 2008) proprio per snellire l’accesso e il deflusso in occasione delle grandi fiere internazionali che richiamano decine di migliaia di visitatori in 4 – 6 giorni (Cibus, Salone del Camper, Mercanteinfiera, Gotha e altre). Dire semplicemente che la chiusura del Viale delle Esposizioni non comporta problemi, evita di dover progettare (e pagare) una viabilità alternativa che invece sarebbe assolutamente indispensabile.

4.3. Conto economico di Budget

Il seguente conto economico di Budget per il periodo 2016 (anno base) – 2023 a pag. 8 del Piano Economico-finanziario, a parte un inevitabile slittamento nel tempo visto lo stato attuale

Conto Economico riclassificato								
Programma Ventennale Piano quadriennale	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10	Anno 11
	Anno base	Anno ponte	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6
Anno	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ricavi aeronautici	1.270.842	993.994	1.647.635	2.659.563	3.227.227	4.533.298	5.387.573	6.928.776
Ricavi extra-aviation	922.465	982.425	1.046.283	1.114.291	1.186.720	1.263.857	1.346.008	1.433.498
Valore della produzione	2.193.307	1.976.420	2.693.917	3.773.854	4.413.947	5.797.155	6.733.581	8.362.275
Costi per materie prime	(74.055)	(77.758)	(81.646)	(85.728)	(90.014)	(94.515)	(99.241)	(104.203)
Margine lordo	2.119.252	1.898.662	2.612.272	3.688.126	4.323.932	5.702.640	6.634.340	8.258.072
Costi del personale	(1.548.736)	(1.551.833)	(1.554.937)	(1.558.047)	(1.561.163)	(1.564.285)	(1.567.414)	(1.570.549)
Costi per servizi	(3.001.476)	(2.783.930)	(2.653.501)	(2.584.753)	(2.559.902)	(2.566.525)	(2.484.823)	(2.564.337)
Costo per godimento beni di terzi	(141.425)	(141.425)	(206.954)	(232.136)	(249.151)	(281.949)	(303.047)	(309.056)
Altri costi	(93.034)	(93.034)	(93.034)	(93.034)	(93.034)	(93.034)	(93.034)	(93.034)
Costi operativi	(4.784.671)	(4.570.223)	(4.508.426)	(4.467.970)	(4.463.250)	(4.505.794)	(4.448.318)	(4.536.975)
Margine operativo lordo (EBITDA)	(2.665.419)	(2.671.561)	(1.896.155)	(779.844)	(139.318)	1.196.846	2.186.023	3.721.096
Ammortamenti e svalutazioni	(841.034)	(763.680)	(763.680)	(883.680)	(1.044.394)	(1.409.779)	(1.413.946)	(1.432.128)
Margine operativo netto (EBIT)	(3.506.453)	(3.435.241)	(2.659.835)	(1.663.524)	(1.183.712)	(212.933)	772.077	2.288.969
Proventi (Oneri) straordinari	-	-	-	-	-	-	-	-
Proventi (Oneri) finanziari	11.642	11.642	(121.510)	(113.359)	(105.208)	(97.057)	(88.906)	(80.755)
Risultato ante imposte (EBT)	(3.494.811)	(3.423.599)	(2.781.345)	(1.776.883)	(1.288.920)	(309.990)	683.171	2.208.214
Imposte	-	-	-	-	-	-	-	-
Risultato netto di esercizio	(3.494.811)	(3.423.599)	(2.781.345)	(1.776.883)	(1.288.920)	(309.990)	683.171	2.208.214

Tabella 5 Conto Economico 2016-2023

dell'avanzamento delle fasi preliminari del progetto, presenta numerosi aspetti che ne evidenziano l'inaffidabilità:

- Confrontando il 2017 (anno ponte) con il 2023 si nota un aumento del valore della produzione di circa 6,4 Mil€ a fronte di un aumento del costo del personale pressoché solo inflattivo di 18.000 €, addirittura di una riduzione dei costi per servizi di 220.000 € ed un miglioramento del risultato ante imposte di 5,3 Mil€. Ritengo impossibile generare oltre 6 milioni di Euro di fatturato in costanza di personale. Ipotizzare che oltre l'88%

dell'incremento di fatturato vada diretto fino alla riga dell'utile lordo è molto più che un azzardo.

- b) Non è riscontrabile nessuna ipotesi di calo dei fatturati nel periodo in cui la pista sarà indisponibile per l'allungamento e, nella parte già esistente, per l'aumento della portanza richiesto dalla classe ICAO di aerei "E" che si desidererebbe far arrivare a Parma.
- c) Volendo capire quale sarà il contributo del business del trasporto merci, assente nel 2017, ho estrapolato i ricavi totali partendo dai 161.009 passeggeri del 2017 ai 199.824 ipotizzati per il 2023, considerando anche un aumento inflattivo dei ricavi del 2% annuo, e ho ricavato un valore della produzione per l'aviazione commerciale – passeggeri di 2.762.343€. ciò significa che il contributo del trasporto cargo è di 5.599.931€. dividendo questo valore per le 22.008 ton ipotizzate per il 2023, si ricava un fatturato unitario di 254,4 €/ton.

Consultando il tariffario attualmente in vigore e disponibile alla pagina

https://www.parma-airport.it/pdf/20170414_parma_airport_price_list.pdf, si evince che le tariffe per i servizi cargo per aeromobili tipo l'Airbus 330-200 preso a riferimento (MTOW 233 ton, Payload 65-70 ton come da sito del costruttore

<https://www.airbus.com/aircraft/freighter/a330-200f.html#details>) stanno fra i 45 e i 55 €/ton a seconda del grado di riempimento dell'aeromobile e della destinazione se europea o extra UE. Se si pensa di uscire con delle tariffe da oltre 250 €/ton è impensabile che si conquistino quote di mercato.

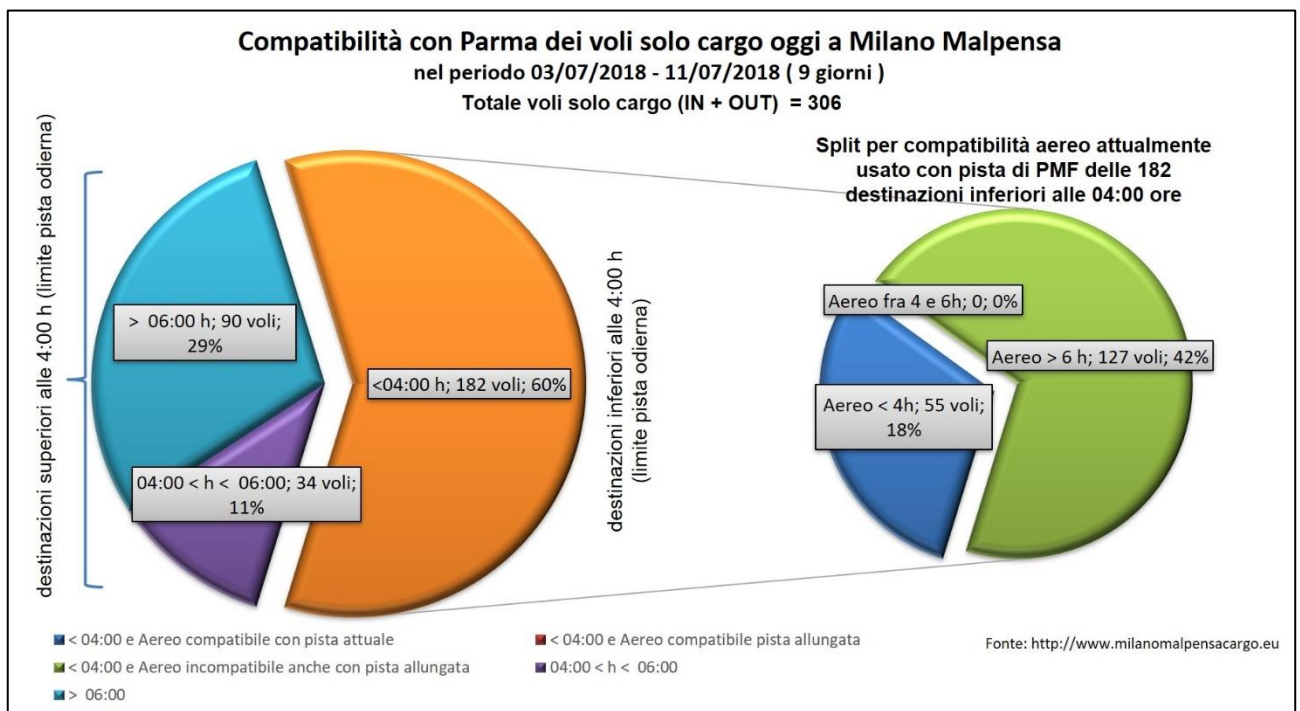
Vista l'aleatorietà dei dati in termini di valutazione degli investimenti, affidabilità delle fonti di finanziamento, e del conto economico di Budget, si richiede che la Valutazione di impatto ambientale abbia esito negativo

5. Considerazioni finali

- Il funzionamento a regime del traffico cargo prevede 22.008 ton con 551 movimenti di aerei tipo airbus A330-200F o equivalenti (in + out) per un carico medio di 40 ton per movimento. Poiché il carico massimo ammissibile (Payload) di tale aereo è fra le 65 e le 70 ton (vedi sito del costruttore airbus alla pagina <https://www.airbus.com/aircraft/freighter/a330-200f.html#details>) risulterebbe una saturazione media del 57%, certamente poco allettante per le compagnie che dovrebbero servirsi della struttura di Parma.
- Nel documento "A – *Relazione tecnico-descrittiva – Elaborati di progetto*" a Pag. 65, come scenario futuro del settore cargo viene espressamente detto "...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" ...". Non si comprende quindi come mai l'esigenza principale del piano strategico sia di allungare la pista ed aumentarne la portanza per consentire l'atterraggio di aerei di maggiori dimensioni di quelli attuali.
- Nella prima presentazione alla cittadinanza del progetto di ampliamento il 10/10/2016, è stata illustrata l'iniziativa già operativa di consentire alle aziende del territorio di consegnare le proprie merci a Parma dove avrebbero fatto dogana e sarebbero state portate a Milano Malpensa a mezzo di camion per la successiva spedizione via aerea. Un'ottima iniziativa per valutare la sensibilità del territorio ad un servizio cargo a Parma. Peccato che i dati www.assaeroporti.it del 2017 dicano che tale servizio ha

“lavorato” 245 ton in un anno: meno dell’equivalente di un camion al mese. Tant’è vero che mi risulta che il servizio sia stato sospeso.

- Per valutare se l’idea di creare un polo cargo a Parma fosse valida, ho condotto un’analisi relativamente al periodo dal 3 all’11 luglio 2018 su circa 1.000 voli cargo di cui 306 all-cargo (i soli cui è interessata Parma) all’aeroporto di Milano Malpensa, che con un traffico 2017 di quasi 600.000 ton copre da solo più del 50 % del mercato italiano. Sul sito www.milanomalpensacargo.eu sono infatti disponibili i dati di destinazione/provenienza, vettore, tipo aeromobile e durata del volo. In tale analisi si osserva che il 60% delle destinazioni sarebbero raggiungibili da aerei compatibili con la pista attuale di Parma e che quasi il 20% dei voli è già oggi fatto con aerei compatibili con l’aeroporto di Parma. Viene quindi spontaneo domandarsi perché non si si pensi eventualmente di limitare l’investimento iniziale con la sola realizzazione del polo cargo da servire da subito con aerei di classe “C” e da lì capire meglio la vocazione in tal senso dell’aeroporto di Parma. Oltre a limitare il rischio dell’investimento, si eviterebbe di distruggere decine di ettari di ottimo terreno agricolo e diversi fabbricati di elevato contenuto storico-artistico, distruzione inutile ma non rimediabile se l’iniziativa non dovesse confermare gli auspici, che ritengo ingiustificati, del proponente.



Parma, 14 dicembre 2018