

Aeroporto di Parma
Piano di Sviluppo Aeroportuale
Masterplan 2018-2023



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
Documento di integrazioni e controdeduzioni
richieste con nota prot. n. 3084/DVA del 07/02/2019
Relazione

1	Premessa.....	4
2	Quadro di sintesi delle osservazioni.....	6
3	Schede di controdeduzione.....	38
	<i>C.01.....</i>	<i>39</i>
	<i>C.02.....</i>	<i>40</i>
	<i>C.03.....</i>	<i>41</i>
	<i>C.04.....</i>	<i>42</i>
	<i>C.05.....</i>	<i>44</i>
	<i>C.06.....</i>	<i>46</i>
	<i>C.07.....</i>	<i>48</i>
	<i>C.08.....</i>	<i>50</i>
	<i>C.09.....</i>	<i>51</i>
	<i>C.10.....</i>	<i>52</i>
	<i>C.11.....</i>	<i>53</i>
	<i>C.13.....</i>	<i>55</i>
	<i>C.14.....</i>	<i>58</i>
	<i>C.15.....</i>	<i>62</i>
	<i>C.16.....</i>	<i>64</i>
	<i>C.17.....</i>	<i>65</i>
	<i>C.18.....</i>	<i>66</i>
	<i>C.19.....</i>	<i>67</i>
	<i>C.20.....</i>	<i>68</i>
	<i>C.21.....</i>	<i>69</i>
	<i>C.22.....</i>	<i>70</i>
	<i>C.23.....</i>	<i>73</i>
	<i>C.24.....</i>	<i>74</i>
	<i>C.25.....</i>	<i>75</i>
	<i>C.26.....</i>	<i>76</i>
	<i>C.27.....</i>	<i>78</i>
	<i>C.28.....</i>	<i>79</i>
	<i>C.29.....</i>	<i>80</i>
	<i>C.30.....</i>	<i>81</i>
	<i>C.31.....</i>	<i>82</i>
	<i>C.32.....</i>	<i>84</i>
	<i>C.33.....</i>	<i>85</i>
	<i>C.34.....</i>	<i>86</i>
	<i>C.35.....</i>	<i>87</i>

Allegati

N. allegato	Titolo	Tipologia	Formato
<i>ALLEGATO 1</i>	Integrazioni al Piano di Utilizzo	Relazione	A4
<i>ALLEGATO 2</i>	Piazzola deicing area cargo e unità di trattamento acque di dilavamento	Elaborato grafico	A0
<i>ALLEGATO 3</i>	Report misure fonometriche e di qualità dell'aria	Relazione	A4
<i>ALLEGATO 4</i>	Relazione archeologica preliminare	Relazione	A4
		Elaborati grafici	A0
<i>ALLEGATO 5</i>	Relazione di compatibilità idraulica	Relazione	A4
		Elaborati grafici	A0/A1
<i>ALLEGATO 6</i>	Approfondimento sulle emissioni degli inquinanti nell'atmosfera	Relazione	A4
<i>ALLEGATO 7</i>	Errata corrige	Relazione	A4
<i>ALLEGATO 8</i>	Integrazioni sugli aspetti programmatici e la conformità urbanistica	Relazione	A4

1 PREMESSA

Il presente documento ha l'obiettivo di fornire un quadro generale sulle richieste di integrazione da parte di Enti/Amministrazioni, nonché sulle osservazioni effettuate dai privati (cittadini e associazioni).

In data 7 febbraio 2019 la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM, con nota prot. DVA/3084 e sulla base delle richieste della CTVIA eseguite con nota prot. n. 335/CTVA del 30/01/2019, ha richiesto alcuni approfondimenti/integrazioni alla documentazione consegnata in merito al procedimento di VIA dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma – Piano di sviluppo aeroportuale 2023.

Le osservazioni/richieste sono state effettuate dai seguenti Enti:

- MiBAC con nota prot. n. 25319-P del 24/08/2018, acquisita con prot. n. 3479/CTVA del 01/10/2018;
- Regione Emilia Romagna con nota acquisita con prot. n. 4381/CTVA del 11/12/2018;
- Consorzio Bonifica Parmense prot. DVA-2018-0024900 del 06/11/2018;
- Comune di Parma prot. DVA-2019-0000643 del 14/01/2019.

Ulteriori osservazioni sono state effettuate dai seguenti privati e/ associazioni:

- Sig.ra Graziella Dall'Aglio prot. DVA-2018-0027795 del 10/12/2018;
- Sig. Gabriele Regina prot. DVA-2018-0027862 del 10/12/2018;
- Sig.ra Francesca Duranti prot. DVA-2018-0028219 del 13/12/2018;
- Società Margi srl prot. DVA-2018-0028310 del 14/12/2018;
- Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati prot. DVA-2018-0028441 del 17/12/2018;
- Sig. Andrea Torreggiani prot. DVA-2018-0028395 del 17/12/2018;
- Sig.ra Annalisa Andreetti e Sig. Massimo Lusardi prot. DVA-2018-0028401 del 17/12/2018;
- Società Sviluppi Immobiliari Parmensi Srl prot. DVA-2018-0028417 del 17/12/2018;
- Sig. Antonio Clemente Miari prot. DVA-2018-0028426 del 17/12/2018;
- Sig. Sebastiano Buti prot. DVA-2019-0006425 del 13/03/2019.

Nel proseguo della trattazione, si riportano le risposte alle singole osservazioni e qualora ritenuto necessario, per alcuni aspetti sono stati sviluppati documenti di approfondimento/integrazione specifici, per i quali si rimanda agli appositi allegati.

Relativamente al modello concettuale, la soluzione adottata, che di fatto struttura la logica dell'intero documento di risposta al MATTM, è consistita nell'individuazione di quelle che sono state indicate come "Controdeduzioni", intendendo con tale termine le risposte a singoli temi specifici derivanti da un processo di scomposizione e riorganizzazione dell'eterogeneo insieme delle richieste e delle osservazioni ricevute (Figura 1).

Il ricorrere di alcune tematiche nelle richieste e nelle osservazioni presentate ha evidenziato la necessità di operare una loro sistematizzazione, condotta attraverso la loro scomposizione in "Temi" e la loro successiva ricomposizione in "Controdeduzioni". Ne consegue che ogni documento di controdeduzione risponde ad una o più osservazioni, espresse da uno o più soggetti.

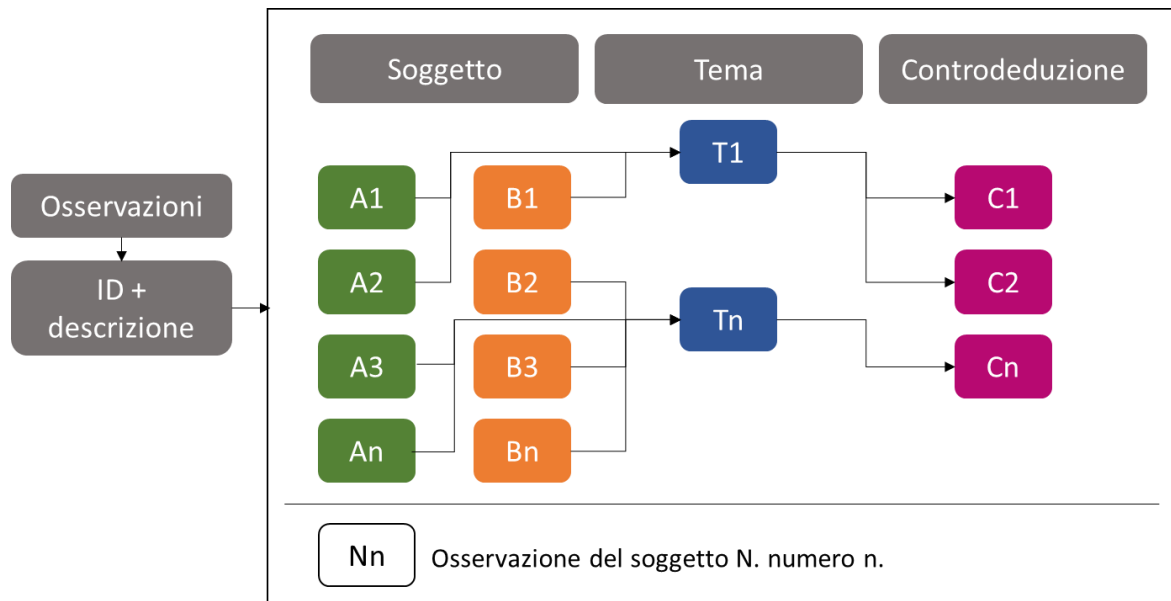


Figura 1 Modello concettuale di organizzazione delle controdeduzioni

I nessi intercorrenti tra le singole osservazioni e le controdeduzioni elaborate in loro risposta sono rappresentati nella cosiddetta "Tabella di correlazione", strutturata come indicato nella Tabella 1 e riportata in dettaglio al Paragrafo 2.

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
Soggetto A			
1
2
n.
Soggetto B			
1
2
n.

Tabella 1 Strutturazione della tabella di correlazione

Alla luce della metodologia proposta, in risposta alle richieste di integrazioni e osservazioni effettuate nell'ambito della procedura di VIA dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma – Piano di sviluppo aeroportuale 2023, sono stati predisposti e sviluppati i seguenti elaborati.

Elaborato	Finalità e contenuti
Documento di integrazioni e controdeduzioni richieste con nota prot. n. 3084/DVA del 07/02/2019 - Relazione	<p>La finalità del documento è quella di fornire le risposte all'insieme delle richieste ed osservazioni, sistematizzate in controdeduzioni.</p> <p>I contenuti principali del documento sono:</p> <ul style="list-style-type: none">• Tabella di correlazione tra osservazioni e controdeduzioni, atta a garantire la possibilità di lettura delle risposte fornite per singola osservazione ricevuta da ciascun soggetto. La Tabella, essendo strutturata rispetto alle note ricevute dai diversi soggetti, le cui osservazioni sono state scorporate in diversi punti, consente a ciascun soggetto di individuare la controdeduzione nella quale è contenuta la risposta a ciascun punto. Si precisa che, laddove possibile compatibilmente con la lunghezza del testo, la Tabella riporta il testo integrale delle osservazioni; nei casi invece in cui ciò non è stato possibile, per evidenti necessità di sintesi, la Tabella riporta alcuni stralci, con riferimento, ovviamente, a tutti i temi analizzati;• Schede di controdeduzione, nelle quali, oltre ad una sintesi delle risposte elaborate per ciascuna controdeduzione, sono indicate le osservazioni ad essa afferenti, nonché gli eventuali documenti di approfondimento sviluppati a supporto della risposta fornita.
Allegati in risposta alle richieste di integrazione ("Allegato XX")	<p>La finalità dei documenti allegati è quella di documentare tutte le elaborazioni che hanno condotto alla formulazione della risposta riportata nella Relazione. I contenuti sono funzionali alle necessità dei temi affrontati.</p>

Tabella 2 Articolazione della documentazione in risposta alle osservazioni

2 QUADRO DI SINTESI DELLE OSSERVAZIONI

In merito alle richieste di integrazione da parte degli enti e privati, elencati in premessa, al fine di fornire una lettura semplificata, è stata elaborata una tabella, la cosiddetta "Tabella di correlazione", in cui sono state riportate le osservazioni correlando queste alle relative controdeduzioni.

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
MATTM (nota prot. n. 335/CTVA del 30/01/2019)			
M.01	Fornire puntuale riscontro alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito MATTM anche tramite un raggruppamento secondo le questioni sollevate e le integrazioni richieste da parte di enti/amministrazioni coinvolte nell'ambito della procedura in oggetto; oltre a quanto pubblicato sul sito MATTM si chiede di integrare la documentazione con quanto richiesto: <ul style="list-style-type: none"> - dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo con nota prot.n.25319-P del 24/08/2018, acquisita con prot. n. CTVA/3479 del 01/10/2018 (All.1); - dalla Regione Emilia Romagna con nota acquisita con prot. n. CTVA/4381 del 11/12/2018 (All.2). 	Aspetti generali	C.01
M.02	Predisporre, in virtù delle proprie specifiche competenze e prerogative nel settore della sicurezza del trasporto aereo di cui all'art 715 del Codice di Navigazione, una Relazione di analisi e di stima del rischio di potenziale incidente aereo mettendo in evidenza le eventuali probabilità di accadimento di un impatto nelle aree d'intorno il sedime aeroportuale.	Rischio di potenziale incidente aereo	C.02
M.03	Fornire i risultati delle analisi sulla caratterizzazione dei terreni nonché i punti di indagine; fornire una planimetria unitaria dei siti di produzione, di destinazione e intermedi; chiarire meglio/riesaminare le tabelle sul bilancio complessivo delle terre e rocce da scavo complessivo e sul bilancio da utilizzare come sottoprodotto; specificare il riutilizzo in situ della quantità totale di 396.335 mc di terre prodotte e recuperate; inoltre, specificare le tipologie di recupero previste.	Terre	C.03
M.04	Fornire la localizzazione ed il dimensionamento della piazzola de-anti-icing con la relativa rete di smaltimento fino alla vasche di sedimentazione.	Aspetti progettuali	C.04
M.05	Completare il monitoraggio sulla qualità dell'aria e sul rumore con appositi rilevamenti a ridosso del nucleo abitati a Sud di Fognato e a Est della testata 02, per l'atmosfera come prevede il D.Lgs.n.155/2010 mentre per l'acustica vanno acquisiti i Singoli Eventi (SEL) cioè i valori istantanei SPL (Sound Pressure Level) del livello sonoro ed energetico avvertito e concentrato in un secondo.	Monitoraggio	C.05
M.06	Rispetto alle previsioni del Piano di Gestione del rischio Alluvioni (PGRA) è necessario acquisire una Relazione Tecnico Specialistica di alto profilo accademico-professionale sulla compatibilità e sicurezza idraulica afferente i rischi di potenziali allagamenti per esondazione. La Relazione dovrà inoltre verificare ogni atto e/o documento relativo al tombamento del "Canale Galasso" e analizzare la loro compatibilità con la Direttiva UE 2007/60/CE ed i D.Lgs.n.49/2010 ed il D.Lgs.n.219/2010.	Aspetti ambientali - acque	C.06
MiBAC (nota prot. n. 25319-P del 24/08/2018, acquisita con prot. n. 3479/CTVA del 01/10/2018)			
Mi.01	Relazione archeologica, obbligatoria ai sensi dell'art.25 comma 1 del D.Lgs. 50/2016; nel caso particolare trattandosi di opere che interessano terreni con possibili tracce di popolamento antico, scavi anche di lieve entità potrebbero portare al rinvenimento di stratificazioni di interesse archeologico.	Archeologia	C.07
Mi.02	Approfondimenti storico-architettonici, con documentazione fotografica esaustiva, degli edifici di cui è prevista la demolizione lungo la strada Parma Rotta, classificati nel PSA del Comune di Parma come "Edifici di valore architettonico, ambientale e storico testimoniale".	Patrimonio culturale	C.07
Regione Emilia Romagna (nota acquisita con prot. n. 4381/CTVA del 11/12/2018)			
R.01	Considerazioni relative al Piano di Rischio e alle Mappe di Vincolo. Il Codice della Navigazione prevede la redazione delle Mappe di Vincolo (onere a capo di Enac e/o del gestore dell'Aeroporto) e del Piano di Rischio (onere in capo al Comune). Tali documenti sono elaborati in relazione alle caratteristiche funzionali e operative dell'aeroporto e sono orientati a fornire i migliori livelli di sicurezza alle operazioni di volo e al territorio interessato. Rispetto all'attuale configurazione, le Mappe di Vincolo non sono ancora state redatte e il Piano di Rischio è in corso di aggiornamento. Per quanto riguarda la documentazione relativa al PSA non sono stati adeguatamente affrontati questi due importanti argomenti (vincoli e rischi). Si chiede pertanto: <ul style="list-style-type: none"> - la redazione e l'elaborazione delle Mappe di Vincolo, ai sensi del Codice della Navigazione; - la simulazione del Piano di Rischio elaborato sulla nuova configurazione della pista con i contenuti e i requisiti richiesti nel documento ENAC - Circolare Serie Aeroporti APT33, facendo riferimento alle condizioni territoriali attuali e alle previsioni urbanistiche vigenti e in corso di approvazione; si ricorda che il territorio è contraddistinto da forte urbanizzazione e nella frazione di Baganzola, sono presenti numerosi luoghi sensibili, quali scuole, impianti sportivi, luoghi di culto e di aggregazione giovanile; - aggiornare la Tavola 10 del PSA, che attualmente riporta solo la configurazione geometrica del possibile Piano di Rischio Aeroportuale a seguito del prolungamento della pista, indagando le implicazioni e le ricadute sul territorio e le previsioni di sviluppo e pianificazione comunale; - valutare le implicazioni del nuovo Piano di Rischio con il Piano di Protezione Civile; 	Aspetti urbanistici	C.09

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	<ul style="list-style-type: none"> - valutare le implicazioni del nuovo Piano di Rischio con le previsioni urbanistiche, focalizzando l'attenzione sulla eventuale delocalizzazione di strutture sensibili per utenza, carico antropico e/o per motivi di natura fisica (ostacoli) con particolare riferimento all'abitato di Baganzola e di Fognano. 		
R.02	<p>Considerazioni relative alle "Superfici di limitazioni ostacoli". Dai documenti consegnati, in particolare l'Elaborato 8 - "Superfici di limitazioni ostacoli", sembra coinvolgere anche il territorio di altri Comuni. In merito, si chiede di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - specificare se tale elaborato corrisponde alle mappe di vincolo di cui all'art. 707 del Codice di Navigazione e, in caso positivo, di verificare la procedura per la loro vigenza; - verificare se la procedura in corso interessa realmente anche altri Comuni. 	Aspetti urbanistici	C.09
R.03	<p>Considerazioni relative alla strumentazione urbanistica Comunale. Premesso che la strumentazione urbanistica comunale attualmente si struttura in tre livelli (PSC, POC, RUE) ognuno dei quali ha competenze e finalità precise e che è in corso di approvazione il PSC 2018, si chiede di integrare tutta la documentazione del PSA con il nuovo strumento urbanistico e di riportare anche sul RUE e sul POC il PSA e gli elaborati del SIA.</p>	Aspetti programmatici- Conformità urbanistica	C.11
R.04	<p>Gli interventi descritti appaiono sostanzialmente conformi al PSC (attuale e in corso di approvazione); non risultano pienamente conformi al POC e al RUE e pertanto necessita di adeguamenti alle previsioni in essi contenute:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per il POC relativamente alla porzione di aerostazione in ampliamento; - per il RUE relativamente alla rivalutazione degli edifici riconosciuti di valore storico testimoniale siti lungo la strada Parma Rotta di cui è prevista la demolizione; - la non piena conformità urbanistica necessita la predisposizione da parte del proponente degli elaborati tecnici di variante agli strumenti urbanistici interessati dal recepimento della nuova previsione; - si precisa che questa analisi di conformità non tiene conto delle eventuali opere di mitigazione e compensazione e di diversa infrastrutturazione che si rendessero necessarie a seguito della conclusione del procedimento di VIA. 	Aspetti programmatici – Conformità urbanistica	C.11
R.05	<p>Considerazioni relative alle tavole dei Vincoli del PSC. Gli elaborati all'istanza di VIA devono approfondire e meglio documentare il rispetto delle disposizioni di cui ai vincoli ambientali, paesaggistici e infrastrutturali contenute nelle Tavole dei Vincoli del PSC di seguito indicati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zone di riserva per nuovi pozzi idropotabili - Aree di ricarica della falda (tipo B) - Zone di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua (Canale Galasso) - Aree soggette a vincolo paesaggistico (Dlgs. 42/2004, art. 142) - Dossi - Edifici di valore architettonico ambientale e storico - testimoniale - Aree di interesse archeologico accertato in via di perimetrazione - Filari caratterizzanti l'impianto della centuriazione - Aree caratterizzate dalla permanenza di elementi riconoscibili della centuriazione - Siti non perimetrati con procedura di bonifica terminata ma con limitazioni all'utilizzazione del suolo - Fascia di rispetto degli elettrodotti - Fascia di rispetto stradale, autostradale e ferroviaria - Sistema boschivo ed arbustivo - Area di inondazione per piena catastrofica - Fascia C - Alluvioni rare - L- P1 (Aree a pericolosità idraulica individuate dal PGRA – Reticolo principale). - Alluvioni poco frequenti - M - P2 (Aree a pericolosità idraulica individuate dal PGRA - Reticolo secondario). 	Aspetti programmatici – Conformità urbanistica	C.11
R.06	<p>In riferimento al tema delle acque e alla gestione degli scarichi idrici si chiede di fornire un esaustivo inquadramento pianificatorio rispetto agli strumenti di pianificazione provinciale</p>	Aspetti	C.11

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	(in particolare PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Variante al PTCP – Approfondimento in materia di tutela delle acque) e ai rispettivi vincoli.	programmatici- Conformità urbanistica	
R.07	<p>Considerazioni relative alle interferenze infrastrutturali con valenza urbanistica. Come più volte evidenziato in questo documento, negli elaborati allegati all'istanza di VIA, non sono stati indagati i seguenti elementi di criticità del territorio, che producono interferenze anche sul piano urbanistico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'interessamento del tracciato di due elettrodotti (BO013 132 kV gestita da RFI, linea 658 132 kV gestita da ENEL); - la presenza, in direzione nord, a poche decine di metri dal limite di progetto della pista, di un'attività produttiva dedicata alla trasformazione alimentare (caseificio); - la presenza, in direzione nord, del percorso dell'autostrada A1 e il possibile ampliamento alla quarta corsia dell'A1 tra Modena nord e Piacenza sud (Schema di Convenzione sottoscritto il 12/10/2007 tra ASPI e il concedente ANAS (ora MIT)), del tracciato ferroviario e della linea TAV; - la presenza, in direzione Ovest, del cantiere del futuro centro "Mall- Urban District" in costruzione in via Fortunato Rizzi (area ex Salvarani) e delle Fiere di Parma; - edifici di valore architettonico, ambientale e storico -testimoniale su via Parma Rotta. <p>Pertanto, si segnala l'opportunità di acquisire un contributo specifico da parte di RFI, Autostrade e Terna, al fine di valutare compiutamente gli effetti prodotti dall'allungamento della pista sulle rispettive infrastrutture gestite.</p>	Aspetti programmatici	C.11
R.08	<p>considerazioni relative al quadro delle coerenze (Parte 1.3 del SIA). Si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di approfondire il quadro delle coerenze (Parte 1.3 del SIA) con la conseguente integrazione della definizione dei potenziali effetti ambientali e territoriali rispetto alla dimensione costruttiva, fisica ed operativa delle azioni di piano, anche in termini cumulativi rispetto alla situazione ante-operam, considerando quale scenario di riferimento ambientale e territoriale quello della ValSAT del PSC vigente integrata a seguito della Variante Generale adottata dal Comune di Parma con atto di C.C. n. 13/2017. 	Aspetti programmatici- Conformità urbanistica	C.11
R.09	<p>considerazioni relative al quadro delle coerenze (Parte 1.3 del SIA). Si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - con particolare riferimento alla valutazione della coerenza del PSA con i contenuti della pianificazione territoriale ed urbanistica comunale (PTCP e PSC), si ribadisce, come già evidenziato nel Decreto del Presidente della Provincia n. 210/2018 relativo all'intesa ai sensi della LR 20/2000 e smi sulla Variante al PSC sopracitata, l'evidenza di alcune incoerenze nella perimetrazione dei Poli Funzionali, rappresentati nel PSC, con le stesse schede provinciali di riferimento del PTCP. 	Aspetti programmatici- Conformità urbanistica	C.11
R.10	<p>Considerazioni relative al Piano Economico Finanziario. Il Piano Economico Finanziario presentato concentra l'attenzione sulle opere interne all'aeroporto. La documentazione relativa all'intervento indica che per la realizzazione del PSA sarà necessario intervenire sul sistema edificato e infrastrutturale dell'area di intervento, tuttavia tali interventi non sembrano essere stati stimati tra i costi da sostenere. Non è chiaro se, in merito alla risoluzione delle interferenze, se le eventuali opere propedeutiche dovute al prolungamento della pista siano comprese o meno nella voce "Aumento della portanza". Anche le eventuali misure di mitigazione e/o compensazione dell'opera non sembrano essere state considerate. Si chiede di integrare il Piano Economico Finanziario dei suddetti costi e delle azioni di compensazione degli impianti. Tali valutazioni, da effettuarsi in termini di costi\benefici, sia ambientali che economici territoriali, si ritiene costituiscano un presupposto imprescindibile sia per la determinazione della compatibilità ambientale, sia per la stessa verifica della sostenibilità territoriale delle azioni di piano proposte.</p>	Aspetti economico - finanziari	C.13
R.11	<p>Considerazioni relative alla dichiarazione di pubblica utilità delle opere e agli espropri necessari. Si evidenzia la mancata coerenza degli elaborati considerati con la normativa nazionale e regionale in tema di espropri di pubblica utilità. Inoltre, non sembra sia stato espresso il soggetto preordinato alla procedura di esproprio. Si chiedono chiarimenti in tal senso definendo gli eventuali elaborati necessari per la successiva fase espropriativa indicando inoltre a quale soggetto spetterà l'onere di esproprio.</p>	Aspetti economico - finanziari	C.13
R.12	<p>I flussi di traffico sono calcolati sulla base degli obiettivi e delle strategie di sviluppo 2017-2023. Considerati i dati riportati nella tabella 1-2 del SIA-R01-P4 e nella tabella 3-4 del SIA-R01-P1, nel 2023 sono ipotizzati un totale di 10.748 movimentazioni l'anno (aviazione generale). Ciò farebbe prevedere la capacità di effettuare 1/2 movimenti orari, valutato su solo 17 ore considerando un'interdizione al volo notturna. A pag. 24 della parte 1 del SIA (SIA-R01-P1) si afferma "In linea generale la capacità pratica dello scalo è stimata in 4/6 movimenti orari connessi al traffico di aviazione commerciale e di Aviazione Generale". Ciò farebbe prevedere la capacità di effettuare un volo ogni 10-15 minuti (ovvero un numero totale di movimenti di solo decollo o atterraggio pari a 102), valutato su solo 17 ore considerando un'interdizione al volo notturna. A pagina 81 si afferma "Applicando quindi fattori di crescita proporzionali agli incrementi del volume annuale per ciascuna componente di traffico, lo scenario di riferimento al 2023 è caratterizzato da 27,5 movimenti</p>	Aspetti progettuali	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	giornalieri di cui 8 di aviazione commerciale passeggeri, 18 di aviazione generale e 1,5 di traffico merci. Per quest'ultima componente di traffico il numero di voli deriva dal valore medio giornaliero considerando il totale operazioni annuali. Tali numeri non sono compatibili con i dati riportati nelle tabelle precedenti. Si chiede di chiarire quali siano i flussi di traffico corretti esplicitando anche la potenzialità massima dell'aeroporto in termini di movimenti al giorno (worst case approach).		
R.13	Nel documento "Relazione_tecnico-descrittiva", pagina 67, viene fornita una sintesi dello sviluppo del traffico previsto nell'orizzonte temporale 2017-2023, sia per quanto riguarda il numero di movimenti aeromobili che per i passeggeri e merci trasportati. Nel documento "Studio_veer_off", paragrafo 2 pagina 3, dedicato alla sicurezza delle manovre aeree, vengono utilizzati dati di movimenti per voli commerciali diversi in quanto riferiti al 2033. Si riporta in tabella un riassunto dei dati presentati (...) Tali incongruenze vanno risolte per rispondere a quanto richiesto dalla Parte Seconda del Dlgs 152/06 e smi, in particolare quanto previsto dall' Allegato VII (Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale). La evidente relazione tra il traffico aereo e gli effetti ambientali attesi rende necessario sviluppare in particolare quanto richiesto ai punti 1, 2, 5, 6, 7 e 9 dell'Allegato VII sopraccitato.	Aspetti progettuali	C.13
R.14	Nel SIA_R01_P4 – paragrafo 9.2.4 i volumi di traffico sono stati stimati in proporzione all'aumento dei passeggeri dallo stato attuale al 2023 pari a 202.909 passeggeri/anno. Pertanto, posto anche che la metà di essi riparta senza uscire dall'aeroporto (scalo) oppure lasci l'aeroporto utilizzando mezzi pubblici o altre soluzioni alternative - la stima di 16.060 autoveicoli/anno appare non sostenibile. Si chiede di approfondire l'argomento.	Aspetti progettuali	C.16
R.15	Considerando il fatto che l'istanza di VIA è stata presentata ai sensi degli articoli 23 e 25 e non ai sensi dell'articolo 27 del D.Lgs.152/06, quindi senza contestuale richiesta di procedimento unico autorizzativo, vengono a mancare indicazioni perentorie sulle condizioni in base a cui l'attività aeroportuale verrà autorizzata, e quindi anche sui flussi di traffico ammessi. A tal proposito si chiede di integrare la documentazione presentata in merito a: <ul style="list-style-type: none"> - il volume di traffico aereo che sarà possibile movimentare e quali sono le garanzie che tale volume venga rispettato. 	Aspetti progettuali	C.13
R.16	Considerando il fatto che l'istanza di VIA è stata presentata ai sensi degli articoli 23 e 25 e non ai sensi dell'articolo 27 del D.Lgs.152/06, quindi senza contestuale richiesta di procedimento unico autorizzativo, vengono a mancare indicazioni perentorie sulle condizioni in base a cui l'attività aeroportuale verrà autorizzata, e quindi anche sui flussi di traffico ammessi. A tal proposito si chiede di integrare la documentazione presentata in merito a: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Aspetti progettuali	C.13
R.17	Considerando il fatto che l'istanza di VIA è stata presentata ai sensi degli articoli 23 e 25 e non ai sensi dell'articolo 27 del D.Lgs.152/06, quindi senza contestuale richiesta di procedimento unico autorizzativo, vengono a mancare indicazioni perentorie sulle condizioni in base a cui l'attività aeroportuale verrà autorizzata, e quindi anche sui flussi di traffico ammessi. A tal proposito si chiede di integrare la documentazione presentata in merito a: <ul style="list-style-type: none"> - la quota minima di sorvolo che interesserebbe il centro abitato di Baganzola nonché l'autostrada A1 e la linea ferroviaria Milano-Bologna. Si richiede una stima della nuova quota minima e un confronto con la separazione minima verticale dagli ostacoli necessaria per decolli e atterraggi. 	Aspetti progettuali	C.13
R.18	Considerando il fatto che l'istanza di VIA è stata presentata ai sensi degli articoli 23 e 25 e non ai sensi dell'articolo 27 del D.Lgs.152/06, quindi senza contestuale richiesta di procedimento unico autorizzativo, vengono a mancare indicazioni perentorie sulle condizioni in base a cui l'attività aeroportuale verrà autorizzata, e quindi anche sui flussi di traffico ammessi. A tal proposito si chiede di integrare la documentazione presentata in merito a: <ul style="list-style-type: none"> - corretto dimensionamento dell'opera, necessario per consentire le valutazioni ambientali sulle ricadute dell'attività aeroportuale, in quanto nel SIA si introducono interventi sulle infrastrutture aeroportuali con orizzonti temporali fino al 2033, ma mai si giunge a modellizzare tale infrastruttura intermodale. Concretamente ci si limita al 2023 come anno di raggiungimento del pieno sviluppo aeroportuale. 	Aspetti progettuali	C.13
R.19	Si chiede di integrare la documentazione considerando, nella risoluzione delle interferenze, la presenza di svariati elementi che ne limitano la progettualità quali: <ul style="list-style-type: none"> - l'occupazione dell'attuale tracciato di Viale delle Esposizioni, importante arteria al servizio di grandi recettori, tra cui le Fiere di Parma, con problematiche relative all'eventuale deviazione ed ai maggiori percorsi necessari per gli autoveicoli, con conseguente aumento delle emissioni in atmosfera, nonché in conseguenza di eventuali congestioni delle arterie cittadine in corrispondenza delle opere di cantiere o di un diverso assetto viabilistico dell'area. 	Aspetti progettuali	C.13
R.20	Si chiede di integrare la documentazione considerando, nella risoluzione delle interferenze, la presenza di svariati elementi che ne limitano la progettualità quali: <ul style="list-style-type: none"> - la presenza, in direzione Ovest, del cantiere del futuro centro "Mall- Urban District" in costruzione in via Fortunato Rizzi (area ex Salvarani) e delle Fiere di Parma: 	Aspetti progettuali	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	l'allungamento della pista collocherebbe infatti il complesso fieristico a meno di 1km dal confine della pista stessa interferendo, anche, con la realizzazione di una nuova pista ciclabile posta in viale delle Esposizioni (tra strada Baganzola e Rotonda Ligneris) e il risezionamento di via Fortunato Rizzi con annessa nuova rotatoria.		
R.21	Si chiede di integrare la documentazione considerando, nella risoluzione delle interferenze, la presenza di svariati elementi che ne limitano la progettualità quali: - la presenza di territorio urbanizzato (es. abitato di Baganzola) ed urbanizzabile, come individuato nella strumentazione urbanistica comunale vigente, per cui si prevede una maggior esposizione al traffico aereo.	Aspetti progettuali	C.13
R.22	Si chiede di integrare la documentazione considerando, nella risoluzione delle interferenze, la presenza di svariati elementi che ne limitano la progettualità quali: - l'interessamento del tracciato di due elettrodotti (BO013 132 kV gestita da RFI, linea 658 132 kV gestita da ENEL).	Aspetti progettuali	C.13
R.23	Si chiede di integrare la documentazione considerando, nella risoluzione delle interferenze, la presenza di svariati elementi che ne limitano la progettualità quali: - la presenza, in direzione nord, a poche decine di metri dal limite di progetto della pista, di un'attività produttiva dedicata alla trasformazione alimentare (caseificio).	Aspetti progettuali	C.13
R.24	Si chiede di integrare la documentazione considerando, nella risoluzione delle interferenze, la presenza di svariati elementi che ne limitano la progettualità quali: - la presenza, in direzione est, del torrente Parma con relative fasce fluviali, come definite dal Piano Stralcio di bacino per l'Assetto idrogeologico (PAI) e recepite dal Piano Territoriale di coordinamento Provinciale (PTCP).	Aspetti progettuali	C.13
R.25	Si chiede di integrare la documentazione considerando, nella risoluzione delle interferenze, la presenza di svariati elementi che ne limitano la progettualità quali: - la presenza, in direzione nord, del percorso dell'autostrada A1 e il possibile ampliamento alla quarta corsia dell'A1 tra Modena nord e Piacenza sud (Schema di Convenzione sottoscritto il 12/10/2007 tra ASPI e il concedente ANAS (ora MIT)), del tracciato ferroviario e della linea TAV.	Aspetti progettuali	C.13
R.26	Al fine di rispondere a quanto previsto dall'art. 22 comma 3 punto c) del Dlgs 152/06, vale a dire: "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", lo Studio di Impatto ambientale (SIA), Parte 3, nel definire le alternative progettuali in grado di soddisfare la domanda di trasporto aereo, non prende in considerazione l'utilizzo di altri scali presenti nel bacino padano e in particolare nel territorio regionale. Se infatti il Piano nazionale per gli Aeroporti aveva la funzione di definire un quadro generale di risposta alle esigenze del trasporto aereo, si ritiene che lo specifico progetto sull'Aeroporto di Parma e la connessa procedura di VIA debbano comunque analizzare le alternative trasportistiche e l'utilizzo di altri scali per il soddisfacimento della domanda generata dal bacino potenziale.	Aspetti progettuali	C.13
R.27	Si chiede di fornire chiare soluzioni progettuali che prendano in considerazione: - la realizzazione di una "variante" di Viale delle Esposizioni che, mantenendo la sezione stradale esistente, garantisca continuità dallo svincolo del Casello A1 alle Fiere di Parma.	Aspetti progettuali	C.13
R.28	Si chiede di fornire chiare soluzioni progettuali che prendano in considerazione: - una compensazione della chiusura della strada Parma Rotta (utilizzata in via emergenziale in caso di saturazione della viabilità principale) che garantisca una maggiore fluidità di funzionamento della rotatoria posta tra strada Baganzola, via Rizzi e Viale delle Esposizioni.	Aspetti progettuali	C.13
R.29	Si chiede di fornire chiare soluzioni progettuali che prendano in considerazione: - la coerenza con quanto pianificato dal PUMS circa la connessione tra la zona Fiere e via Cremonese, secondo la quale occorre prevedere un nuovo collegamento viabilistico tra Strada Maretto e via Calzolari attraverso la realizzazione di un nuovo ponte sul canale "Cavo Maretto primario" che garantisca, al traffico leggero, in casi di particolari emergenze, un deflusso alternativo dalla zona Fiere ovest.	Aspetti progettuali	C.13
R.30	Si rileva che in prossimità della tangenziale Nord di Parma è prevista la realizzazione di un nuovo polo cargo con annesso parcheggio "landside". L'uscita da tale parcheggio, così come descritto nel Piano di Sviluppo dell'Aeroporto, comporterà un obbligo di svolta a destra in direzione via Cremonese; pertanto i veicoli diretti in tangenziale (direzione est-ovest) dovranno impegnare la rotatoria posta su via Cremonese a nord del sottopasso della linea ferroviaria MI-BO, incidendo su una viabilità non progettata per tale scopo. Per tali ragioni si chiede di: - rivalutare la viabilità di accesso al nuovo parcheggio "landside" tenendo conto delle geometrie esistenti al fine di evitare interferenze in direzione Nord.	Aspetti progettuali	C.13
R.31	Si rileva che in prossimità della tangenziale Nord di Parma è prevista la realizzazione di un nuovo polo cargo con annesso parcheggio "landside". L'uscita da tale parcheggio, così	Aspetti progettuali	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	<p>come descritto nel Piano di Sviluppo dell'Aeroporto, comporterà un obbligo di svolta a destra in direzione via Cremonese; pertanto i veicoli diretti in tangenziale (direzione est-ovest) dovranno impegnare la rotatoria posta su via Cremonese a nord del sottopasso della linea ferroviaria MI-BO, incidendo su una viabilità non progettata per tale scopo. Per tali ragioni si chiede di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rivalutare la viabilità in uscita dal nuovo parcheggio "landside" verso Est (direzione autostrada A1 Parma Centro), facendo sì che i mezzi possano immettersi direttamente nel senso di marcia corretto senza dover impegnare via Cremonese. 		
R.32	<p>Per quanto concerne le emissioni in atmosfera si ricorda che il progetto è sottoposto al rispetto dell'articolo 20 delle Norme tecniche di Attuazione del Piano Aria Integrato Regionale e che il territorio del Comune di Parma è in area soggetta a superamenti di NOx e PM10. Pertanto, estendendo e completando quanto già accennato della Parte 2 del SIA, paragrafo 2.4.5, il Proponente deve fornire un computo emissivo completo delle seguenti emissioni, mitigazioni e compensazioni, al fine di evidenziare il saldo emissivo degli inquinanti NOx e PM10:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le emissioni generate dal cantiere; - le emissioni da traffico aereo, sia per le manovre in volo che per quelle a terra; - le emissioni per la logistica interna (movimentazione merci, ecc.); - le emissioni puntuali presso l'aerostazione e le altre utenze presenti in aeroporto; - le emissioni determinate dal traffico veicolare indotto; - ogni altra emissione non presente nell'elenco precedente; - le emissioni evitate per l'adozione di mitigazioni; - le emissioni evitate per l'adozione di compensazioni; - i fattori di emissione utilizzati, in formato tabellare, per ogni sorgente e indicando la fonte. <p>Ad eccezione delle emissioni generate dal cantiere, le rimanenti voci devono essere calcolate sia per la situazione ante operam (attuale) che per il progetto presentato (corso e post operam), su base annuale.</p>	Aspetti ambientali - atmosfera	C.14
R.33	<p>Dovranno essere prodotti schemi riassuntivi da cui si evinca il saldo finale delle emissioni di NOx e PM10 e altri inquinanti, tenendo conto anche della stima del traffico veicolare e dei mezzi tecnici a supporto dell'attività aeroportuale per il 2023. Per quanto concerne le sorgenti del sistema airside e di origine stradale, si ritiene che lo scenario attuale non possa essere paragonato a quello auspicato per il 2023. Ad oggi, il territorio non è stato ancora interessato dalla circolazione di mezzi ad uso commerciale, che invece devono essere previsti alla luce della nuova funzione dello scalo aeroportuale per il settore merci. Si richiede pertanto un aggiornamento della stima del traffico veicolare e dei mezzi tecnici a supporto dell'attività aeroportuale per il 2023, nonché l'inserimento di tali parametri nella modellizzazione delle emissioni in atmosfera.</p>	Aspetti ambientali - atmosfera	C.14
R.34	<p>Ogni comparazione allo scenario emissivo generale deve essere fatta in rapporto alle emissioni in comune di Parma, e non nell'intera Regione (sia per l'attuale che per il progetto).</p>	Aspetti ambientali - atmosfera	C.14
R.35	<p>Si fa notare che il quadro presentato a pag. 62 e a pag. 80 della Parte 2 del SIA è privo di unità di misura.</p>	Aspetti ambientali - atmosfera	C.16
R.36	<p>Per quanto riguarda le stime presentate, si fa notare che i fattori emissivi riportati e relativi al traffico veicolare e alle attività di parcheggio sono significativamente diversi da quelli riportati sul sito di ISPRA (http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp) (Es. PM10: tab 2-14 pag 68 parte 2= 0.0081 g/Km, tab 9-7 pag. 58, parte 4 = 0.0066 g/Km, ISPRA: 0.0291 g/Km, INEMAR 2014 Lombardia= 0.04 g/Km; VOC: tab 2-14 pag 68 parte 2= 0.0820 g/Km, tab 9-7 pag. 58, parte 4 = 0.0141 g/Km, ISPRA: 0.1978 g/Km, INEMAR 2014 Lombardia= 0.036 g/Km).</p>	Aspetti ambientali - atmosfera	C.15
R.37	<p>Si chiede di motivare adeguatamente la scelta dei fattori emissivi quale la tipologia e la provenienza dei veicoli che raggiungeranno lo scalo (motivazione sul carattere locale del traffico) e di esplicitare la modalità di calcolo per il relativo valore di emissione (traffico veicolare e attività di parcheggio). Si ritiene infine che debba essere considerata una percorrenza media di almeno 5 Km per le auto che derivano dalla viabilità ordinaria e non della sola Via Ferretti (0.700 Km).</p>	Aspetti ambientali - atmosfera	C.15
R.38	<p>Per quanto riguarda la diffusione degli inquinanti atmosferici è necessario verificare che i dati meteo indicati a pagina 33 parte 2 e a pagina 28 Allegato 02 si riferiscano</p>	Aspetti ambientali -	C.16

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	effettivamente alla stazione di Parma e non a quella di Roma Fiumicino come indicato nella didascalia della figura.	atmosfera	
R.39	Nel SIA_R01_P4 paragrafo 12.1 "Inquadramento tematico", è scritto: "Seppur le condizioni operative previste al 2023 siano caratterizzate da un incremento di voli commerciali e la presenza di un traffico merci, i volumi stimati non sono tali da indurre significativi incrementi emissivi rispetto al contesto infrastrutturale viario a servizio dell'aeroporto e i volumi di traffico che ne caratterizzano i diversi archi stradali (SS9, Tangenziale Nord, A1, etc.)." Considerato l'aumento stimato del numero di passeggeri (41.900 in più dal 2017 al 2023) e la futura movimentazione di merci (22.008 tonnellate previste), si ritiene improbabile l'ipotesi di un incremento emissivo non significativo ad opera di mezzi tecnici di supporto (GSE), traffico veicolare indotto dall'aeroporto e parcheggi a servizio dell'area aeroportuale. Si chiedono pertanto chiarimenti in merito.	Aspetti ambientali – rumore	C.31
R.40	Per quanto concerne le conseguenze di eventi incidentali, la Parte 4 del SIA, paragrafo 15.2, analizza le interazioni tra gli eventi legati al volo e i siti a rischio di incidente rilevante. Si chiede di approfondire meglio lo studio tenendo in considerazione la natura degli stoccaggi (carburanti liquidi) in Comune di Fontevivo nella Ditta Lampogas.	Aspetti generali – rischio incidente	C.17
R.41	Inquinamento luminoso: si chiede di integrare il SIA prendono in considerazione un potenziale aumento dell'inquinamento luminoso.	Aspetti ambientali – inquinamento luminoso	C.18
R.42	In merito alle sorgenti a radiofrequenza utilizzate nell'ambito aeroportuale, si chiedono le seguenti delucidazioni: se attualmente risultano installati sistemi di tipo radar per il controllo del traffico aereo o se è prevista l'installazione di tali apparati in occasione del potenziamento dello scalo. Nel caso tali apparati radar risultassero presenti e/o previsti, si chiede di integrare la valutazione di impatto ambientale con una valutazione dell'esposizione della popolazione al campo elettrico di picco generato (si fa riferimento a quanto previsto dalla Raccomandazione del Consiglio dell'Unione Europea del 12 luglio 1999). In particolar modo dovrà essere effettuata una stima teorica oppure strumentale dei livelli di picco di campo elettrico previsti ai piani più alti delle abitazioni in località Fognano e Crocetta. nel caso non sia in essere né previsto un potenziamento dell'installazione radar, si chiede comunque di svolgere una valutazione dell'esposizione della popolazione al campo a radiofrequenza generato dalle altre tipologie di sorgenti utilizzate ai sensi della normativa vigente (D.P.C.M. 08 luglio 2003).	Aspetti ambientali – campi elettromagnetici	C.19
R.43	Relativamente alla Tabella 1-5 (presente nella Parte 2) e alla Tabella 2-3 (presente nella Parte 3) dello Studio di Impatto Ambientale chiarire, rispetto a quanto attualmente autorizzato con Autorizzazione Unica Ambientale rilasciata dal SUAP di Parma il 01/10/2015, tutte le variazioni previste dal progetto per gli scarichi idrici (in riferimento ai tipi di refluo scaricati, alla situazione della rete fognaria e degli impianti di depurazione) fornendo, conseguentemente, lo schema a blocchi per ogni scarico presente nell'insediamento.	Aspetti ambientali – acque	C.20
R.44	Chiarire l'eventuale presenza di scarichi di acque reflue domestiche non recapitanti in pubblica fognatura, fornendo conseguentemente specifica documentazione in merito (tali scarichi sono di competenza del Comune di Parma).	Aspetti ambientali – acque	C.20
R.45	Fornire la verifica di interferenza o meno di punti di captazione e/o di derivazione acque al fine dell'utilizzo idropotabile, entro una fascia di 200 metri di raggio dai punti di scarico e comunque dalle fasce di rispetto.	Aspetti ambientali – acque	C.20
R.46	Chiarire, nella planimetria degli scarichi, il recapito finale degli scarichi S6 e S7.	Aspetti ambientali – acque	C.20
R.47	Chiarire la relazione dei nuovi scarichi previsti dal progetto, con il piano di gestione delle acque meteoriche della pista volo del gennaio 2014 (individuato anche nell'Autorizzazione Unica Ambientale rilasciata dal SUAP il 01/10/2015) e prevedere apposito piano di emergenza per sversamenti accidentali.	Aspetti ambientali – acque	C.20
R.48	Verificare l'ottemperanza a quanto previsto dall'art.18 del Regolamento del servizio di fognatura e depurazione di ATO (Deliberazione ATO n. 6 del 29/08/2011).	Aspetti ambientali – acque	C.20
R.49	Valutare in maniera coerente l'incremento complessivo delle acque di scolo.	Aspetti ambientali – acque	C.06
R.50	Al fine di consentire la verifica della corrispondenza delle opere di impermeabilizzazione, sia esistenti che progettate, nell'ambito del principio di Invarianza Idraulica (Regolamento di Polizia Idraulica del Consorzio di bonifica parmense – Delibera n°134 del 13/06/2018) si richiede la redazione di uno studio idrologico-idraulico atto a definire il nuovo scenario di impatto che le medesime opere potranno avere sul reticolo ricadente all'interno del Consorzio di Bonifica Parmense e precisamente sui canali Battibue, Galasso, Lama, Lametta e Ramo Est Canale Lametta.	Aspetti ambientali – acque	C.06

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
R.51	Si chiede di approfondire l'esistenza del canale Cornocchio (utilizzato come elemento di gestione delle acque ma che non risulta dalle cartografie di Protezione Civile). Visto inoltre il percorso del cavo Lama (o Lametta) non è del tutto chiaro quale sia il recapito finale delle acque reflue che scolano verso ovest. Infine, sebbene vi sia un accenno in tal senso in relazione, dalle planimetrie non appare chiaro se vi siano opportuni accorgimenti tesi a garantire l'invarianza idraulica.	Aspetti ambientali – acque	C.06
R.52	Per quanto concerne il Rischio idraulico si chiedono i seguenti chiarimenti: <ul style="list-style-type: none"> - si segnala la mancanza delle relative carte del "rischio Idraulico", tra i documenti presentati. Si ricorda che è possibile reperire la documentazione consultato il sito web della regione Emilia-Romagna (http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/suolo-bacino/sezioni/piano-di-gestione-del-rischio-alluvioni/cartografia#tavole%20pdf%20PGRA). 	Aspetti ambientali – acque	C.06
R.53	per quanto concerne il Rischio idraulico si chiedono i seguenti chiarimenti: <ul style="list-style-type: none"> - il documento SIA -T13 (carta della pericolosità idraulica) contempla la pericolosità relativa al solo reticolo principale e non dà alcuna menzione della pericolosità che scaturisce dal reticolo secondario di pianura. Tale seconda perimetrazione delle aree allagabili coinvolge interamente il sedime aeroportuale comprese le edificande aree hangar merci e sosta aeromobili. A conferma di questa osservazione si segnala quanto indicato dalle mappe della pericolosità idraulica reperibili dal sito regionale sopracitato. 	Aspetti ambientali – acque	C.06
R.54	per quanto concerne il Rischio idraulico si chiedono i seguenti chiarimenti: <ul style="list-style-type: none"> - si rileva anche la presenza della linea alta tensione Parma-Vigheffio-Parma Nord (terna doppia), a nord della pista in progetto che impatta su un'area di rischio di tipo A e di cui non si ha chiara evidenza sulla risoluzione dell'interferenza. 	Aspetti ambientali – acque	C.06
R.55	A pagg. 80/81 della parte prima del SIA si intende che le movimentazioni di rullaggio, taxiway, self-manouvring ed altre operazioni su ausili di rampa non siano state modellizzate per impatto trascurabile, così come trascurabile viene considerato il traffico indotto (il tutto viene confermato anche a pag. 130). Pare essere una soluzione semplicistica visto quanto illustrato sugli intenti vocazionali dell'aeroporto e sulla sua piena potenzialità a seguito dell'adeguamento della logistica e dell'infrastruttura. Vista inoltre la valutazione degli impatti della "dimensione operativa" che cita giustamente le movimentazioni a terra ed il traffico indotto (AE.02 e AE.03) a pag.17 della parte 3 del SIA, si ritiene opportuno richiedere che le movimentazioni a terra nei piazzali e nella taxiway o altre movimentazioni a terra vengano introdotte nella modellistica, come del resto previsto esplicitamente dal DMA 31/10/97, e che venga riprodotto lo scenario peggiorativo come tipo di velivoli e movimentazioni.	Aspetti ambientali – rumore	C.21
R.56	Il numero di movimenti modellizzato è valutato in 27,5 al giorno come da specifica Tabella INM; ciò non sembra compatibile con il worst scenario annunciato a pag. 24 del SIA, né con i dati riportati nelle tabella 1-2 del SIA-R01-P4 e nella tabella 3-4 del SIA-R01-P1; non è chiaro il riscontro con un numero di movimentazioni preciso, non sembra cautelativo prendere il giorno medio sulle tre settimane peggiori, ovviamente come WS oltre alla descrizione della massima potenzialità di traffico dello scalo, si potrebbe, in seconda istanza, presentare l'impatto del giorno peggiore sulle medesime tre settimane. Si chiede pertanto di dettagliare meglio la procedura di calcolo.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
R.57	Si richiede la presentazione in forma tabellare dei dati di traffico consultivi dell'ultimo anno e dettagliatamente, in tabulati a parte, delle tre settimane peggiori come intensità di traffico. Peraltro, ci si riferisce come basi dati del modello ad un traffico su dati consuntivi, quando appare invero un cambiamento strutturale e di vocazione dell'aeroporto, che richiede la possibile apertura al volo notturno ed uno spostamento fisico della rumorosità sul lato nord e est. La ripartizione dei voli nei due periodi di riferimento diurno e notturno sembrerebbe poter variare, in quanto attualmente l'aeroporto è totalmente inoperativo nel periodo di riferimento notturno: si richiede pertanto un'analisi precisa dei dati inseriti nel modello con presentazione dei computi di SEL per tutte le movimentazioni di volo e di terra e ripartite su entrambi i periodi di riferimento.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
R.58	Si richiede che venga dichiarato il numero massimo di movimentazioni notturne che si intendono svolgere (numero massimo da non superare, comprensivo delle movimentazioni a terra e del dettaglio sul tipo di aeromobili movimentate durante la notte). Tale richiesta esula dall'atterraggio in ritardo, dai voli di Stato di emergenza e di tipo eccezionale.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
R.59	Ricordando che il traffico aereo cargo è indipendente dalle stagionalità, con lieve peggioramento d'inverno, contrariamente ad altri tipi di voli, si chiede come siano state interpretate nel modello le condizioni meteorologiche di propagazione favorevole per i recettori, quali ad esempio il vento, specie per la rumorosità di tutte le operazioni a livello del suolo.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
R.60	Si richiede infine se l'aeroporto, indipendentemente dalla interdizione al volo notturno, svolgerà movimentazioni rumorose a terra in tale periodo di riferimento, interpretabili come sorgenti fisse di rumore (scarico e carico, costituzione di magazzini, manutenzione, ricarica carburante, operazioni di logistica): tutto ciò deve essere analizzato nello specifico con una dovuta analisi previsionale di impatto acustico e con dettaglio dei valori di Leq oltre che Lva presso i recettori più prossimi alle aree sorgenti di rumorosità.	Aspetti ambientali – rumore	C.21

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
R.61	Si chiedono chiarimenti in merito alla simulazione di impatto acustico, condotta a partire dalla situazione in essere (SIA_R01_P02 - paragrafo 5.2.4 "Le curve di isolivello acustico"), in particolare se tale simulazione sia stata implementata tenendo conto del cambiamento della soglia di partenza in direzione nord che verrebbe a spostarsi verso il centro abitato di Baganzola.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
R.62	Si chiede di integrare la mappatura acustica non limitandosi all'individuazione dalle tre isolinee LVA (60, 65 e 75 dB(A)) assunte come riferimento dal DM 31.10.1997, ma includendo le fasce di 45, 50 e 55 dB, considerato il fatto che la mera osservanza dei limiti di legge non esclude a priori la possibilità di instaurazione di una potenziale situazione peggiorativa per la popolazione. A tale riguardo si osserva anche che sulla rotta 02-20, in direzione nord sono ubicate la scuola dell'infanzia "Agazzi", la scuola primaria "Campanini" e la scuola media "Malpeli" sempre nel comprensivo di Baganzola. Per quanto riguarda gli effetti dell'esposizione a rumore da traffico aereo nei bambini, esistono evidenze scientifiche di un'associazione fra rumore e incremento dell'iperattività (Stansfelda et al. 2009). Inoltre, si è osservato un aumento nella difficoltà di lettura (Clark et al. 2006, Van Kempen et al. 2008) e una diminuzione dei punteggi di "recognition memory" (Mateson et al. 2010) già a partire da un'esposizione a rumore aereo di 45-50 dB. Tali osservazioni valgono anche per la località Fognano.	Aspetti ambientali – rumore	C.21
R.63	Si chiede che l'Ente Gestore dia indicazioni dei massimi livelli di Leq nei due periodi di riferimento diurno e notturno riscontrabili presso i primi recettori abitativi isolati nei dintorni della pista e presso le frazioni abitative di Fognano e Baganzola, con specifica attenzione anche alle scuole ed alle case di cura, anche qualora queste siano più lontane.	Aspetti ambientali – rumore	C.21
R.64	Considerata la vicinanza del futuro Polo Cargo all'area residenziale di Fognano, si chiede di chiarire se nello studio di impatto ambientale siano stati considerati i criteri per l'elaborazione della "Noise Abatement Operational Procedure" (es. limitazioni nell'uso della Auxiliary Power Unit, citata in SIA_R01_P4 – paragrafo "Il contributo delle sorgenti in termini emissivi") e le nuove indicazioni riguardanti le "piste bilanciate" al fine di consentire, in funzione del tipo di aeroplano e della situazione meteo, di variare le manovre di decollo limitando al minimo l'inquinamento acustico e da emissioni.	Aspetti ambientali – rumore	C.21
R.65	Nella Parte 5 a pag. 11 vengono introdotti come misure compensative due terrapieni M1 e M2. Si chiede di prendere in considerazione la possibilità di realizzare un'ulteriore barriera naturale (terrapieno) a protezione dell'area residenziale di Fognano specie dalle operazioni di rullaggio degli aeromobili commerciali, compatibilmente con le procedure di volo. Tale area interessata dal fenomeno rumoroso potrebbe peraltro essere più estesa, in porzione esterna alla STRIP ed alla RESA.	Aspetti ambientali – rumore	C.21
R.66	Matrice rumore: si chiede di fornire dei chiarimenti rispetto alle seguenti incongruenze presenti negli elaborati esaminati: - i dati della Tabella 5-4 di pag. 136 parte 2 portano ad un totale di 13 movimentazioni che non corrispondono allo scenario futuro. Sarebbe un mero errore nella definizione della didascalia.	Aspetti ambientali – rumore	C.16
R.67	Matrice rumore: si chiede di fornire dei chiarimenti rispetto alle seguenti incongruenze presenti negli elaborati esaminati: - le percentuali di pag. 24 parte 3 sembrano non tornare fra di loro, la percentuale dei decolli supera il 100% e nemmeno tali percentuali sembrerebbero coerenti con la Tabella di INM pag. 84 parte 1, diverse ancora le percentuali presentate a pag. 8 della Parte 4.	Aspetti ambientali – rumore	C.16
R.68	Matrice rumore: si chiede di fornire dei chiarimenti rispetto alle seguenti incongruenze presenti negli elaborati esaminati: - A pag. 19 della parte 4 in Tabella 2-2 occorre inserire la matrice Rumore per i traffici di cantiere come correttamente avviene a pag. 20 della medesima parte, tutte le voci AC 01 e 02 e AE 01, 02, 03 influenzano con certezza la salute umana.	Aspetti ambientali – rumore	C.23
R.69	Matrice rumore: si chiede di fornire dei chiarimenti rispetto alle seguenti incongruenze presenti negli elaborati esaminati: - si chiede quale sia quale la posizione del gestore nei confronti di questi recettori: • abitazioni isolate in via Ferretti e Hotel City Parma c/o ingresso aeroportuale nelle vicinanze dei futuri luoghi di movimentazione airside cargo (circa 400 m); • recettore sul lato ovest (via Rota Lignares) a fondo pista nei pressi della futura via di taxiway; • attività produttiva (Mulino Alimentare – industria casearia) collocata in testa alla pista.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
R.70	Matrice rumore: si chiedono chiarimenti rispetto ai mancati adempimenti normativi: - L'aeroporto non risulta zonizzato (ciò viene detto chiaramente a pag. 131 del SIA) né sono noti i lavori delle Commissioni Aeroportuali, sia ai sensi degli artt. 4 e 5 del DMA 31/10/97, né sembra sia mai stato attivo il sistema di monitoraggio acustico continuativo ai sensi dello stesso DMA 31/10/97 e del DMA 30/05/99, nonché sia stata mappata strategicamente l'infrastruttura e sia presente un Piano d'Azione, ai sensi del D. Lgs.194/05 e del successivo D. Lgs. 42/17.	Aspetti ambientali – rumore	C.24

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
R.71	Matrice rumore: si chiedono chiarimenti rispetto ai mancati adempimenti normativi: <ul style="list-style-type: none"> - il Comune segnala che dal gestore dell'Aeroporto non è mai pervenuto il piano di risanamento acustico che avrebbe permesso l'integrazione del Piano di Azione ex art. 4 del D. Lgs. 194/05 e del successivo D. Lgs. 42/17. 	Aspetti ambientali – rumore	C.24
R.72	Matrice rumore: si chiedono chiarimenti rispetto ai mancati adempimenti normativi: <ul style="list-style-type: none"> - in particolare non risulta essere presente un Piano d'Azione specifico del gestore aeroportuale, il cui aggiornamento risulta peraltro obbligatorio ogni qualora vi sia una modifica sostanziale dell'infrastruttura, come dall'Art. 4 comma 6 del D. Lgs. 194/05 sottocitato. Tale strumento di risanamento dinamico deve essere revisionato obbligatoriamente e periodicamente ogni cinque anni. 	Aspetti ambientali – rumore	C.24
R.73	Matrice rumore: si chiedono chiarimenti rispetto ai mancati adempimenti normativi: <ul style="list-style-type: none"> - in questo modo viene a mancare la documentazione relativa allo stato di fatto (stato zero), utile a rafforzare le previsioni di progetto dell'ampliamento che dovrebbero portare ad un piano di risanamento acustico conseguente allo sviluppo aeroportuale. Si segnala che rispetto al tema della Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC), le opere di ampliamento individuate all'interno della VIA non risultano conformi con l'attuale ZAC e pertanto si rende indispensabile un adeguamento della ZAC stessa. 	Aspetti ambientali – rumore	C.24
R.74	In merito al monitoraggio del rumore aeroportuale si richiede: <ul style="list-style-type: none"> - geo-localizzazione, altezza ed orientamento della cuffia microfonica, prestazione strumentale, tipologia di registrazione integrata, registrazione e individuazione di traccia aerea utilizzata, accessibilità e rilascio dei dati dei punti di futuro monitoraggio continuo del rumore aeroportuale e delle condizioni meteorologiche. 	Aspetti ambientali – rumore	C.25
R.75	In merito al monitoraggio del rumore aeroportuale si richiede: <ul style="list-style-type: none"> - modellizzazione dell'impatto acustico tramite il nuovo modello AEDT (USA), vista l'inadeguatezza ormai provata del modello INM che non viene più aggiornato, essendo la sostituzione già ufficiosa a livello tecnico. Il nuovo modello peraltro, oltre ad essere più aggiornato, fornirebbe in maniera sinergica una valutazione in contemporanea dell'impatto acustico e atmosferico generato dalla flotta aerea. AEDT inoltre semplifica ed integra facilmente le operazioni di taxiway. 	Aspetti ambientali – rumore	C.22
R.76	Considerazioni relative a Risk assesment e salute umana: <ul style="list-style-type: none"> - Si chiede di integrare le tabelle relative ai tassi di mortalità e morbosità in quanto prive degli intervalli di confidenza, pertanto non ci sono indicazioni sufficienti per poter discutere i possibili discostamenti dei tassi provinciali rispetto a quelli regionali e nazionali. 	Aspetti ambientali – salute umana	C.26
R.77	Considerazioni relative a Risk assesment e salute umana: <ul style="list-style-type: none"> - L'indice di rischio cancerogeno (RC) calcolato in SIA_R01_P2 –paragrafo 6.5.2 sembrerebbe riferito al rischio "per tutti i tumori", ciononostante nelle Cancer Guidelines la figura 3.2 mostra chiaramente come in tumori diversi (es. fegato e vescica) la relazione dose/risposta non è sempre assimilabile ad una relazione lineare. Si richiede pertanto un maggiore approfondimento riguardo l'assunzione di linearità nella funzione rischio cancerogeno-dose inalata, per i vari inquinanti indagati. Si consiglia la consultazione del documento "Cancer Guidelines USEPA, 2005" in cui viene chiarito l'utilizzo della relazione di linearità. 	Aspetti ambientali – salute umana	C.26
R.78	Considerazioni relative a Risk assesment e salute umana: <ul style="list-style-type: none"> - Si evidenzia che nel SIA si dice che nel calcolo dei due indici di rischio, non è stata considerata l'esposizione al Particolato, poiché nelle procedure di risk assessment definite dalle istituzioni che si occupano di dispersione di inquinanti in atmosfera (in particolare l'EPA), tale inquinante non viene incluso. [...]. Si sottolinea che IARC (l'Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro dell'OMS) ha classificato l'inquinamento dell'aria (di cui PM10 e PM2,5 risultano indicatori) come cancerogeno per l'uomo nella Monografia n. 109 «Ambient air pollution» del 2013. Nel territorio di Parma la situazione relativa all'inquinamento generalizzato dell'aria è già critica, pertanto si richiedono maggiori dettagli sulle misure compensative che l'Ente Gestore intende applicare. 	Aspetti ambientali – salute umana	C.26
R.79	Considerazioni relative a Risk assesment e salute umana: <ul style="list-style-type: none"> - Inoltre, le simulazioni di dispersione presentate nel PSA non possono rendere conto dell'effetto sinergico dell'esposizione della popolazione al particolato e alle altre sostanze inquinanti valutate nel risk assesment. A tale proposito si nota anche che in Tabella 6-30 "Rischio cancerogeno totale stimato" il rischio totale viene calcolato come somma dei rischi stimati per ogni singolo inquinante. Anche in questo caso la procedura non tiene conto della potenziale amplificazione di effetto dovuta alla presenza contemporanea di tutti gli inquinanti in atmosfera. Nella valutazione delle evidenze e infatti importante stimare, oltre alla probabilità dell'effetto cancerogeno, anche le 	Aspetti ambientali – salute umana	C.26

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	condizioni in cui tale effetto può essere espresso (Cancer Guidelines US-EPA, 2005). Le stesse considerazioni valgono per la stima del rischio tossicologico. Negli intorni del sedime, a breve distanza, sono segnalate due zone già potenzialmente inquinate, una inserita come sito di bonifica, dettagliatamente i n. 6 e 8 di pag. 154 parte 2 e vi è un sito a rischio di incidente rilevante (Seveso III), nel dettaglio il n. 1 di pag.156 parte 2.		
R.80	Relativamente alle Terre e rocce da scavo si rimane in attesa dei rapporti di prova eseguiti e la planimetria indicante i punti di indagine.	Terre	C.03
R.81	Relazione Geologica-Sismica - Si chiede di integrare lo Studio di Impatto Ambientale e il PSA 2018-2023 con quanto di seguito riportato: - specifica Relazione Geologico-Sismica, contenente in particolare la modellazione geologica del sito, integrata sulla base dei contenuti dello Studio di Microzonazione del Comune di Parma, recepito nella recente Variante Generale al PSC in corso di approvazione, elaborando, se necessario, gli opportuni approfondimenti di III livello ritenuti necessari dalle stesse disposizioni dello studio comunale in ragione dell'interesse pubblico e strategico delle azioni proposte.	Aspetti ambientali – geologia	C.27
R.82	Relazione Geologica-Sismica - Si chiede di integrare lo Studio di Impatto Ambientale e il PSA 2018-2023 con quanto di seguito riportato: - puntuali valutazioni in merito alla compatibilità di quanto proposto con l'attuale analisi della condizione limite per l'emergenza (CLE) parte integrante dello Studio di Microzonazione Sismica sopra richiamato.	Aspetti ambientali – geologia	C.27
R.83	Studio di Incidenza ambientale - Si segnala che all'interno dello Studio di Incidenza Ambientale (VINCA-R01) sono presenti diverse inesattezze, quali il riferimento normativo regionale (pag. 5) e la localizzazione dell'area (pag.70 "localizzati nell'area delle colline e montagne bergamasche"), di conseguenza tutta la relazione deve essere rivista collocando lo studio nel corretto contesto ambientale e normativo.	Aspetti ambientali - Vinca	C.16
R.84	In conclusione, per tutte le osservazioni esposte, si chiede di fornire un piano di monitoraggio completo e dettagliato coerente con le ipotesi progettuali che consideri tutte le matrici coinvolte (i.e. emissioni acustiche e in atmosfera, controllo acque e rifiuti etc.).	Monitoraggio ambientale	C.28
R.85	Si ritiene inoltre necessario "allargare" l'area di studio valutando il sistema territoriale di riferimento e le infrastrutture per poter stabilire correttamente le mitigazioni o compensazioni necessarie anche sotto il profilo urbanistico.	Aspetti generali	C.29
Consorzio Bonifica Parmense (prot. DVA-2018-0024900 del 06/11/2018)			
B.01	Le opere di impermeabilizzazione devono essere valutate nell'ambito del principio di Invarianza Idraulica, così come previsto dal nuovo Regolamento di Polizia Idraulica, recentemente adottato con Delibera di Comitato Amministrativo n. 234 del 13/06/2018, e inoltre devono attenersi a quanto previsto dal Piano di Gestione Rischio Alluvioni, che per gli aeroporti prevede un livello di protezione corrispondente agli effetti di una piena con tempo di ritorno maggiore di 200 anni.	Aspetti ambientali – acque	C.06
B.02	Al fine di consentire al Consorzio la verifica della corrispondenza delle opere di impermeabilizzazione, sia esistenti che progettate, con i suddetti principi e prescrizioni, risulta indispensabile uno studio idrologico/idraulico atto a definire il nuovo scenario di impatto che le medesime potranno avere sul reticolo consortile e, precisamente, sui Canali B atti bue, Galasso, Lama, Lametta e Ramo Est Cavo Lametta.	Aspetti ambientali – acque	C.06
B.03	Si evidenzia sin da subito che nell'ambito del Piano di Sviluppo al 2023 dell'aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma si dovrà prevedere, con oneri a carico dei soggetti attuatori: - l'adeguamento delle sezioni di deflusso, manufatti compresi, dei canali consortili Battibue, Galasso, Lama, Lametta e Ramo Est Cavo Lametta, interessati dallo scarico delle acque meteoriche, sino all'ingresso dell'area Fiera di Parma e Parma Urban District.	Aspetti ambientali – acque	C.06
B.04	Si evidenzia sin da subito che nell'ambito del Piano di Sviluppo al 2023 dell'aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma si dovrà prevedere, con oneri a carico dei soggetti attuatori: - l'ampliamento della prevista Cassa di espansione sul canale Galasso.	Aspetti ambientali – acque	C.06
Comune di Parma (prot. DVA-2019-0000643 del 14/01/2019)			
P.01	Lo studio di impatto ambientale non è completo di tutti gli approfondimenti necessari per un tale intervento, specialmente per gli effetti sulle preesistenze esterne alla delimitazione aeroportuale: - Infatti non si fa cenno all'interferenza di un elettrodotto che si troverà a fine pista.	Aspetti generali	C.13
P.02	Lo studio di impatto ambientale non è completo di tutti gli approfondimenti necessari per un tale intervento, specialmente per gli effetti sulle preesistenze esterne alla delimitazione aeroportuale: - si danno per irrilevanti gli effetti dovuti all'interruzione di due strade e all'incremento delle acque di scolo.	Aspetti generali/Aspetti ambientali - acque	C.13/C.06

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
P.03	Lo studio di impatto ambientale non è completo di tutti gli approfondimenti necessari per un tale intervento, specialmente per gli effetti sulle preesistenze esterne alla delimitazione aeroportuale: - nemmeno si accenna a rischi per la popolazione che l'ufficio Protezione civile ha stimato nella sola estensione della nuova fascia B in circa 12.000 abitanti impattati.	Aspetti generali	C.30
P.04	Per gli effetti "rumore" manca un quadro relativo alle attuali pressioni acustiche ai recettori che definisca l'area di superamento dei limiti all'esterno della delimitazione aeroportuale.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
P.05	Si segnala che dal gestore dell' Aeroporto "Giuseppe Verdi" non è mai pervenuto il piano di risanamento acustico che avrebbe permesso l'integrazione del Piano d'azione ex art. 4 del D.lgs. Il . 194/2005 del Comune di Parma e che avrebbe costituito ora la documentazione dello stato di fatto (stato zero), utile a raffrontare le previsioni di progetto dell'ampliamento che dovrebbero portare a un piano di risanamento acustico conseguente allo sviluppo aeroportuale.	Aspetti ambientali – rumore	C.23
P.06	Per la matrice "aria", anche in questo caso, sono necessari approfondimenti che consentano di verificare lo "stato zero" sul territorio comunale e la rispondenza del progetto alle norme del Piano Aria Integrato Regionale 2020, con particolare riferimento al criterio del "saldo zero", come compensazione di tutte le emissioni di PM10 e NOx emesse nello scenario futuro.	Aspetti ambientali – atmosfera	C.14
P.07	Si evidenzia, inoltre, che la comunicazione prot. n. 20402 dell' 11/09/2018 del M.A.TTM. riporta un inquadramento della documentazione presentata da ENAC (proponente), definendola "istanza di pronuncia di compatibilità ambientale integrata con valutazione di incidenza" ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. Questo articolo fa riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale, finalizzata a esprimersi definitivamente sulla realizzazione del progetto, per il quale saranno necessari pareri di carattere, oltre che sulle matrici ambientali anche per gli aspetti urbanistico, pianificatorio, viabilistico, edilizio, di sicurezza, ecc .. Si fa presente che, ai sensi della normativa nazionale e regionale che disciplina il ruolo e le prerogative delle agenzie di prevenzione e protezione ambientale, solo il parere di tali agenzie è istituzionalmente vincolante dal punto di vista ambientale nei procedimenti in esame.	Aspetti generali	C.11
P.08	Premesso che si ritiene assolutamente necessario che il Piano sia integrato da uno studio di traffico che analizzi l'aumento di traffico indotto dallo sviluppo dell'infrastruttura e il conseguente impatto sulla viabilità esistente, si rileva, prima di tutto, che le tempistiche di esecuzione evidenziate interferiscono con le opere in corso di realizzazione dell'intervento "Ex Salvarani" (pur attualmente in fase di FERMO CANTIERE ordinato dalla Procura della Repubblica), con particolare riferimento ai seguenti interventi: -Realizzazione di una nuova pista ciclabile posta in viale delle Esposizioni, tratto compreso tra Strada Baganzola e strada Rota Ligneris; -Risezionamento di via fortunato Rizzi con annessa realizzazione di una nuova rotatoria.	Aspetti progettuali	C.31
P.09	Si rileva inoltre che l'allungamento della pista aeroportuale comporta la soppressione di due importanti arterie viarie della zona (strada Parma Rotta e Viale delle esposizioni) senza indicare soluzioni adeguate, ma semplicemente inquadrando la criticità con la seguente affermazione riportata al punto 4.4.2 del documento " Viabilità della Relazione Generale": "... Un tratto della viabilità a Nord del sedime aeroportuale, oggi Viale delle Esposizioni, verrà demolita demandando il traffico veicolare su una nuova viabilità già in corso di pianificazione e progettazione da parte del Comune di Parma". I suddetti tratti stradali hanno oggi funzione vitale in concomitanza delle manifestazioni presenti (ad esempio la biennale "CIBUS" o le manifestazioni annuali "MECSPE" e "SALONE DEL CAMPER"), poiché l'utilizzo di viale delle Esposizioni garantisce l'afflusso ed il deflusso principale dei veicoli provenienti dall'Autostrada A1 (Casello Parma Centro), mentre strada Parma Rotta assume importanza fondamentale ed emergenziale in caso di saturazioni delle viabilità principali di collegamento con la Tangenziale Nord di Parma. E pertanto i seguenti interventi di mitigazione: -la realizzazione di una vera e propria "VARIANTE di Viale delle Esposizioni" che, mantenendo la sezione stradale esistente, garantisca continuità dallo svincolo del Casello A1 alle Fiere di Parma -a compensazione della chiusura di strada Parma Rotta, occorre identificare una soluzione progettuale che garantisca una maggiore lucidità di funzionamento della rotatoria posta tra strada Baganzola, via Rizzi e viale Delle Esposizioni ; -in coerenza con quanto pianificato dal PUMS circa la connessione tra la zona Fiere e via Cremonese, occorre prevedere un nuovo collegamento viabilistico tra Strada Maretto e via Calzolari attraverso la realizzazione di un nuovo ponte sul canale "Cavo Maretto primario" che garantisca al traffico leggero, in casi di particolari emergenze, un deflusso alternativo dalla zona Fiere verso ovest.	Aspetti progettuali	C.13
P.10	La viabilità di accesso al nuovo parcheggio "landside" dalla rotatoria deve essere attentamente rivalutata tenendo conto delle geometrie esistenti al fine di evitare pericolose interferenze con la corsia già esistente (in uscita dalla rotatoria su viale dei Mercati direzione Nord).	Aspetti progettuali	C.13
P.11	I veicoli in uscita dal parcheggio diretti ad est (direzione autostrada A1 Parma Centro) devono avere la possibilità di immettersi direttamente sul senso di marcia evitando così di	Aspetti progettuali	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	dover impegnare via Cremonese.		
P.12	In merito alla procedura: Richiamate le premesse, si richiedono chiarimenti in merito al procedimento ed in particolare se la VIA è atto conclusivo (e, nel caso, cosa approva) o se sarà succeduta da PSA con esito di VIA già definito. Inoltre, si chiede che il livello di progettazione delle opere sia di tipo "definitivo", come definito dal codice appalti, e corredato dai relativi e adeguati capitolati.	Aspetti generali	C.12
P.13	In merito all'area oggetto di valutazione: Il PSA è concentrato ad elaborare una progettualità sostanzialmente delimitata dalla recinzione della struttura aeroportuale e poco si occupa del territorio di prossimità e dell'areale di impatto. Si richiede pertanto di "allargare" l'area di riferimento e di valutare anche il sistema territoriale di riferimento, anche con attenzione alla logistica delle infrastrutture affinché la movimentazione merci possa appoggiarsi ad un sistema organizzato secondo principi attualizzati ed improntati alla massima efficienza e riduzione di fattori clima alteranti, nonché consentire le opportune valutazioni sulle opere infrastrutturali da modificare, sulle opere di mitigazione o compensazione necessarie nonché sulla necessità di una loro conformazione anche sotto il profilo urbanistico.	Aspetti generali	C.29
P.14	In merito alle superfici di limitazione ostacoli ed al piano di rischio: si richiede pertanto: - la redazione e l'approvazione delle Mappe di Vincolo ai sensi del Codice della Navigazione.	Aspetti programmatici	C.09
P.15	In merito alle superfici di limitazione ostacoli ed al piano di rischio: si richiede pertanto: - la simulazione del Piano di Rischio elaborato sulla nuova configurazione della pista con i contenuti e i requisiti richiesti nel documento ENAC- Circolare-Serie Aeroporti-APT33 e con riferimento alla situazione odierna del territorio e alle previsioni urbanistiche vigenti e in corso di approvazione (di cui in seguito si dettaglia meglio).	Aspetti programmatici	C.09
P.16	In merito alle superfici di limitazione ostacoli ed al piano di rischio: Inoltre si rileva che il Piano di Sviluppo Aeroportuale contiene il documento "Superfici di limitazione ostacoli - Elaborato 8" che sembra interessare e porre limiti anche il territorio amministrativo di altri comuni. In merito, si chiede di: - specificare se tale elaborato corrisponde alle mappe di vincolo di cui all'art. 707 del Codice di Navigazione e in caso positivo di verificare la procedura per la loro vigenza.	Aspetti programmatici	C.09
P.17	In merito alle superfici di limitazione ostacoli ed al piano di rischio: Inoltre si rileva che il Piano di Sviluppo Aeroportuale contiene il documento "Superfici di limitazione ostacoli - Elaborato 8" che sembra interessare e porre limiti anche il territorio amministrativo di altri comuni. In merito, si chiede di: - di verificare se la procedura in corso riguarda direttamente anche altri comuni.	Aspetti programmatici	C.09
P.18	In merito alle superfici di limitazione ostacoli ed al piano di rischio: Per quanto concerne gli aspetti connessi al Piano di Rischio Aeroportuale, la tavola 10 del PSA riporta la configurazione geometrica del possibile Piano di Rischio Aeroportuale a seguito del prolungamento pista. Come, già detto, tale elaborato non presenta i requisiti richiesti da ENAC per la redazione del Piano di Rischio Aeroportuale, bensì si tratta di una mera proiezione geometrica su base CTR "pulita" del prototipo delle fasce di tutela A, B, C e D dell'aeroporto e non indaga le implicazioni e le ricadute sul territorio e sulle previsioni di sviluppo dello stesso. Tuttavia, è visibile il nuovo coinvolgimento della frazione di Baganzola, posta a nord della pista. Si chiede di integrare l'analisi e l'elaborato al fine di poter da subito essere in grado di valutare le implicazioni e i vincoli (anche in termini di compatibilità) con il territorio e con il sistema di pianificazione comunale. Tali aree sono infatti fortemente antropizzate e contraddistinte dalla presenza di numerosi luoghi sensibili quali scuole, impianti sportivi, luoghi di culto e centri di aggregazione giovanile.	Aspetti programmatici	C.09
P.19	In merito alle superfici di limitazione ostacoli ed al piano di rischio: Oltre ad un quesito in termini di sicurezza, il tema pone anche un quesito inerente la compatibilità tra le previsioni urbanistiche in essere e le limitazioni all'uso del suolo poste in virtù della nuova estensione dalle fasce di rischio aeroportuale. Si ritiene quindi fondamentale un approfondimento in merito all'impatto ed alle implicazioni che il nuovo Piano di Rischio Aeroportuale verrebbe ad avere rispetto al Piano di Protezione Civile ed alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e adottati in particolare in relazione all'eventuale necessità di delocalizzare strutture sensibili per utenza, carico antropico e/o per motivi di natura fisica (ostacoli).	Aspetti programmatici	C.09
P.20	In merito alla strumentazione urbanistica comunale di riferimento: si chiede di integrare TUTTA la documentazione del PSA con il nuovo strumento urbanistico e di riportare anche sul RUE e sul POC il PSA e la SIA per le relative competenze.	Aspetti programmatici	C.11
P.21	In merito alla conformità urbanistica: Premesso che per poter valutare compiutamente la conformità urbanistica degli interventi oggetto di valutazione ambientale è necessario integrare la documentazione del PSA con tutti gli strumenti urbanistici comunali.	Aspetti programmatici	C.11
P.22	In merito alla conformità urbanistica: Per quanto riguarda invece il Piano Operativo Comunale (POC) ed il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), l'intervento previsto non risulta	Aspetti	C.11

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	pienamente conforme e pertanto necessita di adeguamento delle previsioni in essi contenute: nel primo caso per il riconoscimento della porzione di aerostazione in ampliamento, nel secondo caso per la rivalutazione degli edifici riconosciuti di valore storico testimoniale siti lungo strada Parma Rotta di cui è prevista la demolizione. Ne consegue che non vi è piena conformità urbanistica e pertanto si chiede di indicare e predisporre gli elaborati tecnici di variante degli strumenti urbanistici interessati dal recepimento della nuova previsione.	programmatici	
P.23	In merito alla conformità urbanistica: Con riferimento ai vincoli che condizionano l'attuazione degli interventi, vincoli individuabili dalla sovrapposizione del piano con le tavole dei Vincoli del PSC, si sottolinea che gli elaborati allegati all'istanza di VIA debbano approfondire e meglio documentare il rispetto delle disposizioni di cui ai vincoli ambientali e paesaggistici e infrastrutturali che, in forma non esaustiva, di seguito indicati. <ul style="list-style-type: none"> - Zone di riserva per nuovi pozzi idropotabili - Aree di ricarica della falda (tipo B) - Zone di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua (Canale Galasso) - Aree soggette a vincolo paesaggistico (Dlgs. 42/2004, art. 142) - Dossi - Edifici di valore architettonico ambientale e storico - testimoniale - Aree di interesse archeologico accertato in via di perimetrazione - Filari caratterizzanti l'impianto della centuriazione - Aree caratterizzate dalla permanenza di elementi riconoscibili della centuriazione - Siti non perimetrati con procedura di bonifica terminata ma con limitazioni all'utilizzazione del suolo - Fascia di rispetto degli elettrodotti - Fascia di rispetto stradale, autostradale e ferroviaria - Sistema boschivo ed arbustivo - Area di inondazione per piena catastrofica - Fascia C - Alluvioni rare - L- P1 (Aree a pericolosità idraulica individuate dal PGRA – Reticolo principale) - Alluvioni poco frequenti - M - P2 (Aree a pericolosità idraulica individuate dal PGRA - Reticolo secondario). 	Aspetti programmatici	C.11
P.24	In merito alla conformità in tema di zonizzazione acustica comunale: Rispetto al tema della Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC) si rileva che gli elaborati prodotti rappresentano unicamente lo stato di fatto mentre la realizzazione delle opere di ampliamento individuate all'interno della VIA non risultano conformi con lo strumento comunale e pertanto si rende indispensabile anche un adeguamento del ZAC.	Aspetti ambientali – rumore	C.23
P.25	In merito alla dichiarazione di pubblica utilità delle opere e agli espropri necessari: Si evidenzia la mancata coerenza degli elaborati depositati con la normativa nazionale e regionale in tema di espropri per pubblica utilità. Inoltre non sembra sia stato espresso il soggetto preordinato alla procedura di esproprio. Si chiede: <ul style="list-style-type: none"> - la predisposizione degli elaborati richiesta dalla suddetta normativa (estratto di mappa, elenco delle proprietà catastali ecc.). 	Aspetti economici-finanziari	C.13
P.26	In merito alla dichiarazione di pubblica utilità delle opere e agli espropri necessari: Si evidenzia la mancata coerenza degli elaborati depositati con la normativa nazionale e regionale in tema di espropri per pubblica utilità. Inoltre non sembra sia stato espresso il soggetto preordinato alla procedura di esproprio. Si chiede: <ul style="list-style-type: none"> - l'assunzione dell'onere di esproprio. 	Aspetti economici-finanziari	C.13
P.27	In merito alle potenziali interferenze infrastrutturali con valenza anche urbanistica: Al contorno dell'aerostazione si ritiene esistano altri elementi di criticità che non risultano indagati negli elaborati allegati all'istanza di VIA: <ul style="list-style-type: none"> - in primo luogo è necessario valutare l'interferenza prodotta dall'allungamento della pista rispetto all'elettrodotto AT che attualmente corre a latere di Viale delle Esposizioni. 	Aspetti progettuali	C.13
P.28	In merito alle potenziali interferenze infrastrutturali con valenza anche urbanistica: Al contorno dell'aerostazione si ritiene esistano altri elementi di criticità che non risultano indagati negli elaborati allegati all'istanza di VIA:	Aspetti progettuali	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	- analogamente si pone il tema delle valutazioni delle possibili interferenze rispetto alle altre infrastrutture poste a nord della pista d'atterraggio, con particolare riferimento alla sede autostradale, al tracciato ferroviario ed alla linea TAV.		
P.29	In merito alle potenziali interferenze infrastrutturali con valenza anche urbanistica: Al contorno dell'aerostazione si ritiene esistano altri elementi di criticità che non risultano indagati negli elaborati allegati all'istanza di VIA: - Analogamente deve essere approfondito il tema del caseificio esistente su strada Rizzi, al confine nord della pista in progetto.	Aspetti progettuali	C.13
P.30	In merito alle potenziali interferenze infrastrutturali con valenza anche urbanistica: Al contorno dell'aerostazione si ritiene esistano altri elementi di criticità che non risultano indagati negli elaborati allegati all'istanza di VIA: - In tema di interferenze si ritiene inoltre necessario documentare lo stato di fatto degli edifici esistenti lungo strada Parma Rotta e dei quali è prevista la demolizione pur trattandosi di edifici classificati dagli strumenti urbanistici vigenti quali "Edifici di valore architettonico ambientale e storico – testimoniale".	Patrimonio culturale	C.08
P.31	In merito ai costi e al piano economico finanziario: Il piano economico finanziario concentra la propria attenzione sulle opere interne all'aeroporto. La documentazione relativa all'intervento indica che per la realizzazione del PSA è necessario intervenire significativamente sul sistema edificato ed infrastrutturale del contesto (a titolo esemplificativo si sottolinea il sistema stradale, le interferenze tecnologiche a cominciare dalle linee elettriche a nord della pista, nonché la necessità di demolizione di complessi edilizi) e pur tuttavia tali interventi non sembrano essere stati stimati nei costi da sostenere. Anche le eventuali misure di mitigazione e/o compensazione dell'opera in trattazione non sembra essere stata trattata. Si chiede di integrare il piano economico finanziario dei suddetti costi e delle azioni di compensazione degli impatti.	Aspetti economico - finanziari	C.13
P.32	Il documento SIA -T13 (carta della pericolosità idraulica) contempla la pericolosità relativa al solo reticolo principale e non dà alcuna menzione della pericolosità che scaturisce dal reticolo secondario di pianura. Tale seconda perimetrazione delle aree allagabili coinvolge interamente il sedime aeroportuale comprese le edificande aree hangar merci e sosta aeromobili. A conferma di questa osservazione si segnala quanto indicato dalle mappe della pericolosità idraulica reperibili dal sito regionale: http://ambiente.regione.emiliaromagna.it/suolo-bacino/sezioni/piano-di-gestione-del-rischio-alluvioni/cartografia#tavole%20pdf%20PG RA.	Aspetti ambientali – acque	C.06
P.33	Nei documenti depositati sul sito del Ministero non sono presenti le mappature del "rischio Idraulico", ma sono comunque reperibili sempre all'indirizzo sopra indicato.	Aspetti ambientali – acque	C.06
P.34	L'incremento dei movimenti aerei che passano dagli attuali 5.062 ai previsti 10.748 aumentano il rischio per tutto il territorio circostante l'aeroporto. Si segnala anche la presenza di infrastrutture di trasporto fondamentali (linea ferroviaria MI-BO a sud ; Autostrada AI e Alta velocità ferroviaria a Nord).	Aspetti generali – rischio incidente	C.17
P.35	E' da approfondire l'esistenza del canale Cornocchio (utilizzato come elemento di gestione delle acque ma che non risulta dalle nostre cartografie). Visto inoltre il percorso del cavo Lama (o Lametta) non è del tutto chiaro quale sia il recapito finale delle acque reflue che scolano verso ovest. Infine, sebbene vi sia un accenno in tal senso in relazione, dalle planimetrie non appare chiaro se vi siano opportuni accorgimenti tesi a garantire l'invarianza idraulica.	Aspetti ambientali – acque	C.06
P.36	Si rileva anche la presenza della linea alta tensione Parma-Vigheffio-Parma Nord (terna doppia), a nord della pista in progetto che impatta su un'area di rischio di tipo A e di cui non si ha chiara evidenza sulla risoluzione dell'interferenza.	Aspetti progettuali	C.13
P.37	Il documento "Carta della pericolosità idraulica SIA – T13" individua la pericolosità derivante dal solo reticolo principale, escludendo la pericolosità derivante da reticolo secondario di pianura, che tuttavia coinvolge per intero l'area di ampliamento. Tra i documenti non sono presenti le "mappe del rischio idraulico", di cui al PGRA.	Aspetti ambientali – acque	C.06
P.38	I recapiti individuati per lo scolo delle acque meteoriche, elaborato "Carta del reticolo idrografico e dei ricettori delle acque SIA – T11", fanno parte del reticolo idrografico in gestione al Consorzio di Bonifica Parmense, che dovrà definire gli adeguamenti necessari all'intervento in oggetto. In particolare, si evidenzia la necessità di ampliamento della prevista cassa di espansione sul canale Galasso, al fine di contenere le acque meteoriche provenienti dal previsto ampliamento.	Aspetti ambientali – acque	C.06
P.39	Tra gli elaborati allegati all'istanza, non è prevista la relazione idrologico-idraulica atta a garantire il rispetto del principio di invarianza idraulica e l'adozione di criteri di progettazione che assicurino la fattibilità dell'intervento rispetto all'impatto sul reticolo idrografico ricevente.	Aspetti ambientali – acque	C.06
Osservazioni Sig.ra Graziella Dall'Aglio (DVA-2018-0027795 del 10/12/2018)			
O.01	Nel documento "VINCA R01" al par. 4.4.1 La gestione delle acque meteoriche, viene descritto brevemente il sistema di smaltimento acque piovane attraverso idoneo sistema di trattamento confluirà nel Cavo Lama. Si chiede se è stato verificato il Cavo Lama, se le attuali sezioni sono adeguate a recepire le acque aggiuntive e dal momento che queste	Aspetti ambientali – acque	C.06

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	ultime confluiranno nella cassa di espansione a valle dell'autostrada (cassa Maretto/Battibue) se anche per questa è stato considerato l'incremento di portata.		
O.02	In nessun documento compare l'effetto del rumore sull'abitato di Baganzola durante le fasi di decollo e atterraggio dei veicoli.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
O.03	Non sembra essere analizzata la criticità legata alla sicurezza inerente la vicinanza dell'aerostazione all'autostrada e alla linea ferroviaria alta velocità.	Aspetti generali	C.34
Osservazioni Sig. Gabriele Regina (DVA-2018-0027862 del 10/12/2018)			
O.04	In qualità di cittadino, residente nel Comune di Parma, esprimo la mia netta contrarietà al progetto di ampliamento dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma ai fini della navigazione di aerei cargo adibiti al trasporto merci. Adduco a sostegno della mia opinione le seguenti motivazioni: <ul style="list-style-type: none"> - impatto ambientale in termini di inquinamento acustico ed atmosferico, con costante superamento dei limiti di PM10, NO2 e CO2; - incremento del traffico veicolare, in particolare a carico della Tangenziale Nord e delle interconnessioni con il Casello autostradale; - pericolosità dell'infrastruttura per la presenza in zone limitrofe (considerate "zone di tutela" secondo la classificazione ENAC) di interi quartieri della frazione Baganzola (comprendenti numerose abitazioni e tre scuole), della Tangenziale Nord, della linea ferroviaria Milano-Bologna e dell'Alta Velocità Ferroviaria. 	Aspetti generali	C.33
Osservazioni Sig.ra Francesca Duranti (DVA-2018-0028219 del 13/12/2018)			
O.05	In qualità di cittadino, residente nel Comune di Parma, esprimo la mia netta contrarietà al progetto di ampliamento dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma ai fini della navigazione di aerei cargo adibiti al trasporto merci. Adduco a sostegno della mia opinione le seguenti motivazioni: <ul style="list-style-type: none"> - impatto ambientale in termini di inquinamento acustico ed atmosferico, con costante superamento dei limiti di PM10, NO2 e CO2; - incremento del traffico veicolare, in particolare a carico della Tangenziale Nord e delle interconnessioni con il Casello autostradale; - pericolosità dell'infrastruttura per la presenza in zone limitrofe (considerate "zone di tutela" secondo la classificazione ENAC) di interi quartieri della frazione Baganzola (comprendenti numerose abitazioni e tre scuole), della Tangenziale Nord, della linea ferroviaria Milano-Bologna e dell'Alta Velocità Ferroviaria. 	Aspetti generali	C.33
Osservazioni Società Margi srl (DVA-2018-0028310 del 14/12/2018)			
O.06	Si è notato che il progetto di allungamento della pista aeroportuale ha previsto che la stessa venga prolungata sin quasi in prossimità della Via Rizzi (circa 50 m da essa) in direzione Nord. Con questo riposizionamento della pista, la ditta Margi, presente sul territorio da più di vent'anni, si troverà di fatto nel rateo diretto di discesa/decollo degli aviogetti che utilizzeranno lo scalo aeroportuale di Parma. Ciò causerà, non solo limitazioni per quanto concerne lo sviluppo aziendale, sia orizzontale che verticale ma forti disagi dovuti all'inquinamento acustico ed atmosferico. Va inoltre sottolineato, vista l'attività svolta dall'azienda (trasformazione latte vaccino in parmigiano reggiano ed ultrafiltrazione del siero di latte), che questo progetto eliminerà gran parte delle vie di accesso poste ad Ovest della zona Fiere e si presume che la maggior parte del traffico proveniente dal casello autostradale potrebbe transitare lungo Via Rizzi, causando forti disagi alla viabilità dei mezzi pesanti che ogni giorno trasportano latte e siero di latte al stabilimento in oggetto.	Aspetti ambientali - rumore	C.22
Osservazioni Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati (DVA-2018-0028441 del 17/12/2018)			
O.07	Carenza nella documentazione presentata dal proponente. La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari: <ul style="list-style-type: none"> - non esiste una rappresentazione chiara e rappresentata in termini di voli e movimenti e passeggeri 	Aspetti generali	C.13
O.08	Carenza nella documentazione presentata dal proponente. La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari: <ul style="list-style-type: none"> - non sono chiari, nonostante i riferimenti ad accordi già esistenti, i flussi di traffico previsti. La documentazione presentata manca infatti di una chiara descrizione relativa a: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Aspetti generali	C.13
O.09	Carenza nella documentazione presentata dal proponente. La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari: <ul style="list-style-type: none"> - dal documento SIA_R01_Allegato_A01 a pag. 4 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 	Aspetti progettuali	C.16

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	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 Figural-2, inoltre si fa riferimento al "Prolungamento della pista di volo 10/22".		
O.10	Carenza nella documentazione presentata dal proponente. La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari: - 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 bollettino per lo stazione di Roma-Fiumicino".	Aspetti ambientali – atmosfera	C.16
O.11	Carenza nella documentazione presentata dal proponente. La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari: - 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 del 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.	Aspetti progettuali	C.16
O.12	Carenza nella documentazione presentata dal proponente. La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari: - 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.	Aspetti ambientali – atmosfera	C.16
O.13	Carenza nella documentazione presentata dal proponente. La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari: - 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.	Aspetti progettuali	C.16
O.14	Carenza nella documentazione presentata dal proponente. La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari: - 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".	Aspetti progettuali	C.16
O.15	Carenza nella documentazione presentata dal proponente. La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari: - 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".	Aspetti progettuali	C.16
O.16	Carenza nella documentazione presentata dal proponente. La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari: - 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 Pala cassa" 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.	Aspetti ambientali – salute umana	C.16
O.17	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 Rischio 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	Aspetti generali	C.09

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	Romagna.		
O.18	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.	Aspetti generali	C.29
O.19	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	Aspetti generali	C.09
O.20	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: 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).	Aspetti generali	C.09
O.21	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.	Aspetti progettuali	C.31
O.22	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. 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.	Aspetti progettuali	C.13
O.23	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: - 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.	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.24	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: - 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,	Aspetti economico – finanziari	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	alcun opera di tale genere da finanziarsi interamente o anche parzialmente dal Comune di Parma.		
O.25	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.26	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> - 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 l'esproprio dei terreni si ritornerà in seguito con un punto a sé stante. 	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.27	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.28	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.29	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> - 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, Peraltro 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. 	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.30	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.31	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.32	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Aspetti economico – finanziari	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
O.33	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> - 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 	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.34	Piano economico. Esaminando il Piano economico – finanziario tabella 7 si rilevano i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> - 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 	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.35	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-trasportoparma-la-periferia/72341/ , e ancora https://www.piacenza24.eu/toninelli-movimento-5-stellelaeroporto-san-damiano-non-ospiti-altra-logistica/). Non siamo in grado di fornire maggiori dettagli, ma crediamo sia una alternativa che nello scenario andrebbe considerata.	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.36	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: . (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.	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.37	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 . 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.	Aspetti progettuali	C.13
O.38	L'affermazione più sopra riportata secondo la quale si ritiene prossima l'apertura della CisPadana appare 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-	Aspetti progettuali	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	che-punto-siamo/).		
O.39	Il riferimento 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: 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.	Aspetti progettuali	C.13
O.40	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: 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.	Aspetti progettuali	C.13
O.41	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.	Aspetti progettuali	C.13
O.42	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	Aspetti progettuali	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	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).		
O.43	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.	Aspetti progettuali	C.13
O.44	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.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
O.45	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 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.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
O.46	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.	Aspetti ambientali – acque	C.06
O.47	Nel progetto, inoltre, non viene prevista alcuna vasca di laminazione o altre soluzioni tecniche per garantire l'invarianza idraulica.	Aspetti ambientali – acque	C.06
O.48	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.	Aspetti ambientali – acque	C.06
O.49	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.	Aspetti progettuali	C.13
O.50	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	Aspetti progettuali	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	occupata dalla autostrada A1 e dalla linea ad A.V.. Immediatamente dopo inizia l'abitato della frazione di Baganzola. 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.		
O.51	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.	Aspetti generali	C.13
O.52	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).	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.53	Non è presente nello studio proposto un computo emissivo completo annuale delle emissioni, mitigazioni e compensazioni nello stato ante operam e post operam.	Aspetti ambientali – atmosfera	C.14
O.54	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.	Aspetti ambientali – atmosfera	C.14
O.55	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.	Aspetti ambientali – atmosfera	C.32
O.56	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.	Aspetti ambientali – biodiversità	C.13
O.57	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.	Aspetti ambientali – Vinca	C.35
O.58	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.	Aspetti progettuali	C.13
O.59	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	Aspetti economico –	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	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.	finanziari	
O.60	In ragione della ampie fragilità del piano economico finanziario presentato non si può ritenere che esista compatibilità anche di tipo programmatico tra il Piano di Sviluppo Aeroportuale e i vincoli di verifica della sostenibilità economica che sono sanciti nel PRIT 2025.	Aspetti economico – finanziari	C.13
Osservazioni Sig. Andrea Torreggiani (DVA-2018-0028395 del 17/12/2018)			
O.61	A pagina 85 dello Studio di Impatto Ambientale – Relazione Parte 04, codice elaborato "SIA_R01_P4", viene presentata una immagine delle curve LVA relative all'impatto acustico dell'aeroporto di Parma sul territorio circostante quando sarà nella nuova configurazione di progetto, con pista allungata a 2880 metri e utilizzata da aerei di "Classe E" con apertura alare fino a 65 metri. Tale immagine avrebbe lo scopo di convincere la commissione che le curve di isolivello LVA dei 75, dei 65 e anche dei 60 decibel rimarranno all'interno del sedime aeroportuale e non andranno oltre la recinzione dell'aeroporto tranne che in testata 20, sulla quale si concentreranno la maggior parte dei decolli e degli atterraggi, dove la curva dei 60 decibel andrà oltre il perimetro, ma per non più di 100 metri. A confutazione di questa ipotesi, sostenuta da So.Ge.A.P., propongo alla rispettabile Commissione alcune tavole, tra le tante reperibili sul sito web di ARPA Lombardia, tratta da un documento relativo alla misurazione strumentale dell'impatto acustico effettivo dell'Aeroporto di Bergamo – Orio al Serio che, come caratteristiche, rappresenta perfettamente quello che dovrebbe essere il futuro Aeroporto di Parma (lunghezza pista di Orio al Serio: 2874 metri, poco meno dei 2880 metri previsti per Parma). Sottolineo l'aspetto "misurazione strumentale effettiva", cioè realizzata con sensori adeguatamente posizionati a terra nel territorio circostante all'aeroporto di Bergamo. Questo estratto in particolare proviene dall'URL: http://www.arpalombardia.it/Pages/Infrastrutture-di-trasporto/Aeroporti/Orio-al-Serio.aspx . Come è facilmente deducibile dalle immagini, il rilevamento strumentale di ARPA Lombardia registra che le curve di isolivello LVA dei 65 decibel arrivano a oltre 3000 metri di distanza dalla testata della pista e quelle dei 60 decibel all'incirca a 6000 metri dalla medesima testata di pista. Tale scenario reale, se applicato al territorio su cui insiste l'Aeroporto di Parma, va in palese conflitto con la zonizzazione acustica predisposta ed approvata dal Comune di Parma, reperibile all'URL: http://www.pianificazioneterritoriale.comune.parma.it/strumenti/TipoTavole.asp?idtp=14&idtf=35&numT=22 In particolare raccomandiamo l'attenta visione della tavola 11 della Pianificazione Territoriale del Comune di Parma (area nord-ovest del Comune di Parma, abitato di Baganzola, in direzione testata 20, sulla quale si concentreranno la maggior parte dei decolli e degli atterraggi) dalla quale si può dedurre che la linea di volo e di atterraggio insiste totalmente su un'area di tipo misto (Zona 3, colore arancione) i cui limiti diurni di tolleranza acustica sono sanciti in 60 decibel e quelli notturni in 50 decibel. Ma non solo, in quest'area sono presenti ben 3 aree particolarmente protette (Zona 1, colore verde), cioè 3 scuole, i cui limiti di tolleranza acustica sono 50 decibel in fascia diurna e 40 in fascia notturna. Raccomando anche la visione delle tabelle 21 e 22 della Pianificazione Territoriale del Comune di Parma (area ovest del Comune di Parma, in direzione testata 02) dove sono presenti aree di tipo misto ed un'altra area particolarmente protetta. Per maggiori chiarimenti in merito alle aree particolarmente protette consiglio la consultazione delle tavole 1 e 6 presenti sulla mia Osservazione 2, che segue la presente.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
O.62	Il progetto di sviluppo proposto da So.Ge.A.P. infrange palesemente il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti in quanto, secondo quanto si può dedurre dalle successive Tavole 1, 2 e 6: - In zona A, a nord della pista, testata 20, è presente un tratto di circa 600 metri dell'Autostrada A1 Milano- Bologna e un tratto della linea TAV Milano-Bologna. Sempre in zona A, a sud della pista, testata 02, a pochi metri dal sedime aeroportuale, è presente la tangenziale nord-ovest di Parma e la linea ferroviaria Milano-Bologna.	Aspetti generali	C.09
O.63	Il progetto di sviluppo proposto da So.Ge.A.P. infrange palesemente il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti in quanto, secondo quanto si può dedurre dalle successive Tavole 1, 2 e 6: - In zona B sono presenti molte attività non permesse dal regolamento ENAC: a nord, nell'abitato di Baganzola, sono presenti la scuola secondaria di 1° grado "Malpeli" frequentata da 263 ragazzi e la scuola primaria Campanini, con altri 220 bambini. Sempre in zona B, a sud della pista dell'aeroporto, sono presenti la scuola dell'infanzia Neri con 99 bambini, la scuola primaria Anna Frank con altri 357 bambini e la scuola secondaria di 1° grado Ferrari con 499 ragazzi, per un totale di 955 alunni, un centro commerciale con Esselunga, Euronics e Scarpamondo, due fast food, un centro fitness aperto 24 ore e svariate attività commerciali con un elevatissimo carico antropico.	Aspetti generali	C.09
O.64	Il progetto di sviluppo proposto da So.Ge.A.P. infrange palesemente il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti in quanto, secondo quanto si può dedurre dalle successive Tavole 1, 2 e 6:	Aspetti generali	C.09

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	- In zona C è presente, a nord della pista, testata 20, la scuola dell'infanzia Agazzi di Baganzola, con 91 bambini.		
O.65	Il progetto di sviluppo proposto da So.Ge.A.P. infrange palesemente il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti in quanto, secondo quanto si può dedurre dalle successive Tavole 1, 2 e 6: - In piena zona D (ma parte anche in zona C) è in corso di costruzione il Parma Urban District, un gigantesco centro commerciale e polifunzionale che avrà una superficie di 300.000 mq. Con complessivi 74.000 metri di spazi coperti che conterranno 170 negozi, un ipermercato da 4500 mq., 25 tra bar e ristoranti, un cinema multisala, un fitness center, un centro direzionale polifunzionale ed un hotel, con un traffico previsto di 22.000 persone al giorno.	Aspetti generali	C.09
Osservazioni Sig.ra Annalisa Andretti e Sig. Massimo Lusardi (DVA-2018-0028401 del 17/12/2018)			
O.66	Riteniamo che la definizione delle aree di rispetto del rumore, previste dalla zonizzazione acustica collegata al piano di sviluppo aeroportuale proposto, sia un dato fondamentale dell'impatto ambientale futuro. Chiediamo, pertanto: - che venga espresso un parere di valutazione negativo per mancanza della Zonizzazione acustica dell'attuale aeroporto che in base al Decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997 deve essere approvata dall'apposita Commissione Aeroportuale e che da sentenza del Consiglio di Stato n. 1278 del 12/03/2015 deve essere sottoposta a procedura di V.A.S. - che venga espresso un parere di valutazione negativo per mancanza dell'approvazione da parte citata Commissione Aeroportuale della Zonizzazione acustica dell'aeroporto presentata a pagina 85 del documento SIA_R01_P4 e che in base alla sentenza del Consiglio di Stato n. 1278 del 12/03/2015 deve essere sottoposta a procedura di V.A.S.	Aspetti ambientali – rumore	C.24
Osservazioni Società Sviluppi Immobiliari Parmensi Srl (DVA-2018-0028417 del 17/12/2018)			
O.67	Alla data della redazione delle presenti osservazioni, non risultano scaricabili dal sito http://www.va.minambiente.it/it/Oggetti/Documentazione/6878/9619?pagina=4 i seguenti documenti: Pianificazione futura prevista nel PSC / Elaborato di progetto /3-Pianificazione-futura-prevista-ne/-PSC Analisi delle infrastrutture territoriali / Elaborato di progetto /4-Analisi-delle-infrastrutture-territoriali	Aspetti generali	C.10
O.68	Il progetto non contiene alcuna previsione della modifica della viabilità esistente, direttamente interferente (e pertanto incompatibile) con il prolungamento della pista; in particolare, non fornisce alcun dato relativo alla risoluzione dell'interferenza con Viale delle Esposizioni quale arteria viaria principale per il polo fieristico e l'attuando PUA SN 012.	Aspetti progettuali	C.13
O.69	Il progetto non tiene in considerazione alcun adeguamento della rete comunale/sovracomunale impattata dai maggiori flussi autoveicolari; il progetto non si esprime sul collegamento dell'aeroporto con la rete ciclabile cittadina quale uno degli obiettivi prioritari del PSC vigente; nessuna previsione sull'adeguamento della rete Trasporto Pubblico Locale.	Aspetti progettuali	C.13/C.31
O.70	La cartografica di pianificazione comunale riportata nella Studio di Impatto Ambientale in questione è incompleta e come tale non sufficientemente oggettiva e attendibile ai fini della valutazione dell'impatto.	Aspetti programmatici	C.11
O.71	E' del tutto ignorato in qualsiasi elaborato progettuale, il comparto urbanistico SN 012 sito nell'area Ex-Salvarani in Via Delle Esposizioni in adiacenza alle Fiere di Parma, in corso di attuazione dal 2011, direttamente adiacente a nord-ovest al comparto aeroportuale; tale comparto viene addirittura rappresentato come superficie agricola / colture estensive (elaborato T10) e superficie agricola/seminativo (elaborato T14) e quindi senza tenere conto della reale classificazione dell'area desumibile da PSC, POC e RUE del Comune di Parma. A causa di dette carenze cartografiche, nessuna analisi di compatibilità con dette preesistenze è contenuta nello Studio di Impatto Ambientale.	Aspetti programmatici	C.11
O.72	Il Progetto in questione manca, in generale, di qualsiasi previsioni di mitigazione e compensazione degli impatti prodotti sulle varie componenti ambientali	Mitigazioni	C.13
O.73	Le analisi degli aspetti ambientali si limitano sostanzialmente alle aree immediatamente limitrofe all'aeroporto; per nessuna componente Ambientale vengono presi in considerazione le zone cittadine direttamente interessate dalle rotte e traiettorie di atterraggio e decollo (es. Baganzola a nord, PUA SN 012, la parte del centro abitato di Parma adiacente a sud) per come indicate nell'Elaborato 8; lo studio non si esprime in alcun modo sugli eventuali impatti ivi arrecati.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
O.74	Lo SIA non contiene alcuna quantificazione previsionale dei maggiori flussi autoveicolari indotti dal trasporto merci in entrata e in uscita, trasporto carburanti (trasporti pericolosi), traffico di cantiere e traffico passeggeri e addetti al lavoro e degli effetti cumulativi con gli eventi fieristici, funzioni PUA SN 012 ecc.; non riporta alcuna stima della variazione dei flussi e dei volumi, nessuna modellazione/analisi dell'entità e distribuzione dei flussi indotti nei vari scenari in concomitanza p.e. anche con gli eventi fieristici; non si evince pertanto	Aspetti progettuali	C.31

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	alcuna previsione riguardante le interferenze e la compatibilità/incompatibilità con la rete comunale e sovracomunale dei trasporti esistente.		
Osservazioni Sig. Antonio Clemente Miari (DVA-2018-0028426 del 17/12/2018)			
O.75	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.	Aspetti generali	C.09
O.76	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. 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: 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.	Aspetti ambientali – rumore	C.22
O.77	Osservazioni inerenti all'incongruenza di svariati documenti fra loro e con la realtà fisica delle strutture: Orientamento pista: Documento "SIA_R01 – Allegato A01 – Schede interventi" P. 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"	Aspetti generali	C.16
O.78	Osservazioni inerenti all'incongruenza di svariati documenti fra loro e con la realtà fisica delle strutture: 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	Aspetti generali	C.16
O.79	Osservazioni inerenti all'incongruenza di svariati documenti fra loro e con la realtà fisica delle strutture: 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: - 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	Aspetti generali	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	<p>quell'anno possono essere imputati a traffico passeggeri, con un numero medio di 67 passeggeri per movimento;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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. <p>b) Nella tabella 21 di Pag. 91 del documento "A – Relazione tecnico-descrittiva" si 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.</p> <p>c) 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.</p> <p>Si vedano a tal proposito: 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.</p>		
O.80	<p>Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Aspetti ambientali – paesaggio	C.16
O.81	<p>Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 "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". 	Aspetti ambientali – paesaggio	C.08
O.82	<p>Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Aspetti ambientali – paesaggio	C.08
O.83	<p>Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.pianificazione territoriale.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 	Aspetti programmatici	C.08

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	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. 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".		
O.84	Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici: - 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.	Aspetti programmatici	C.08
O.85	Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici: - A pag. 43 del documento "SIA_R01_P1-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 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.	Aspetti programmatici	C.11
O.86	Osservazioni inerenti al piano economico – finanziario: 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/enticonrollati/societa-partecipate-cartella/provvedimenti-cartella/1-provvedimenti-inmateria-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	Aspetti economico – finanziari	C.13

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
	<p>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.</p> <p>- Sotto queste ipotesi appare assai improbabile che anche i 4,35 Mil€ da ricercare con mutui possano essere reperiti</p>		
O.87	<p>Osservazioni inerenti al piano economico – finanziario: 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.</p> <p>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.</p>	Aspetti economico – finanziari	C.13
O.88	<p>Osservazioni inerenti al piano economico – finanziario: 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 dell'avanzamento delle fasi preliminari del progetto, presenta numerosi aspetti che ne evidenziano l'inaffidabilità:</p> <p>a) 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Aspetti economico – finanziari	C.13

Osservazioni Sig. Sebastiano Buti (DVA-2019-0006425 del 13/03/2019)

OSSERVAZIONI		Tema	Schede controdeduzioni
ID	Oggetto dell'osservazione		
O.89	<p>In qualità di cittadino, residente nel Comune di Parma, esprimo la mia netta contrarietà al progetto di ampliamento dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma ai fini della navigazione di aerei cargo adibiti al trasporto merci. Adduco a sostegno della mia opinione le seguenti motivazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - impatto ambientale in termini di inquinamento acustico ed atmosferico, con costante superamento dei limiti di PM10, NO2 e CO2 - incremento del traffico veicolare, in particolare a carico della Tangenziale Nord e delle interconnessioni con il Casello autostradale - pericolosità dell'infrastruttura per la presenza in zone limitrofe (considerate "zone di tutela" secondo la classificazione ENAC) di interi quartieri della frazione Baganzola (comprendenti numerose abitazioni e tre scuole), della Tangenziale Nord, della linea ferroviaria Milano-Bologna e dell'Alta Velocità Ferroviaria 	Aspetti generali	C.33

Tabella 3 Tabella di correlazione tra osservazioni presentate e controdeduzioni elaborate in risposta

Enti/Soggetti	C.01	C.02	C.03	C.04	C.05	C.06	C.07	C.08	C.09	C.10	C.11	C.13	C.14	C.15	C.16	C.17	C.18	C.19	C.20	C.21	C.22	C.23	C.24	C.25	C.26	C.27	C.28	C.29	C.30	C.31	C.32	C.33	C.34	C.35		
MATTM	•	•	•	•	•	•																														
MiBAC							•	•																												
Regione Emilia Romagna			•			•			•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•					
Consorzio Bonifica Parmense						•																														
Comune di Parma						•		•	•		•	•	•			•						•	•				•	•	•							
Sig.ra Graziella Dall'Aglio						•															•													•		
Sig. Gabriele Regina																																		•		
Sig.ra Francesca Duranti																																			•	
Società Margi srl																						•														
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini						•		•	•		•	•	•		•													•								•
Sig. Andrea Torreggiani									•													•														
Sig.ra Annalisa Andreotti e Sig. Massimo Lusardi																							•													
Società Sviluppi Immobiliari Parmensi Srl										•	•	•										•								•						
Sig. Antonio Clemente Miari								•	•			•			•							•														
Sig. Sebastiano Buti																																			•	

Tabella 4 Tabella riassuntiva delle controdeduzioni

3 SCHEDE DI CONTRODEDUZIONE

Nel presente capitolo vengono riportate le schede relative a ciascuna controdeduzione predisposta in risposta alle osservazioni ricevute. Ciascuna scheda riporta le seguenti informazioni:

- il codice di riferimento della controdeduzione;
- il titolo della controdeduzione;
- i soggetti che hanno presentato delle osservazioni, con riferimento al numero di Protocollo, al codice specifico dell'osservazione e al Tema di riferimento;
- la sintesi della controdeduzione;
- i riferimenti all'eventuale documentazione di approfondimento predisposta per supportare l'analisi.

Nel seguito si riportano tali schede, una per ciascuna controdeduzione.

Codice di riferimento controdeduzione		C.01	
Titolo controdeduzione		<i>Controdeduzioni alle richieste di integrazioni ed osservazioni del MiBAC, Regione, Enti, etc.</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	335/CTVA del 30/01/2019	M.01	Aspetti generali
Sintesi controdeduzione			
In riferimento alla richiesta di integrazione da parte del MATTM il presente documento è nel suo insieme la risposta richiesta.			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.02	
Titolo controdeduzione		<i>Rischio di potenziali incidente aereo</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	335/CTVA del 30/01/2019	M.02	Rischio di potenziale incidente aereo
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alla richiesta di integrazioni formulata dalla CTVIA/VAS si rappresenta che secondo quanto indicato al primo comma dall'art. 715 del Codice della Navigazione è l'ENAC l'unico Ente preposto ad individuare gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio, che essendo ricompresa nel capo II, titolo III, Libro I Parte seconda del Codice della Navigazione, vincoli alla proprietà privata, espleta la propria funzione per quanto attiene la materia di imposizione dei vincoli urbanistici.</p> <p>I criteri d'individuazione degli aeroporti sono stati precisati nella <i>policy di attuazione dell'art. 715</i> pubblicata sul sito dell'ENAC. In particolare la <i>policy</i> prevede che la valutazione dell'impatto di rischio venga effettuata per aeroporti caratterizzati da un volume di traffico di 50.000 movimenti/anno (attuale o previsto nel Piano di Sviluppo Aeroportuale), nonché per tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati nelle vicinanze aeroportuali.</p> <p>In base ai criteri sopra menzionati l'aeroporto di Parma non rientra tra gli scali sui quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio, per tanto la stessa non verrà eseguita dall'Ente.</p> <p>A margine di quanto sopra si evidenzia che comunque un'eventuale applicazione del modello di calcolo alla base dell'art. 715, in considerazione dei modesti volumi di traffico attuali e previsti da Master Plan, non produrrebbe risultati significativi ed attendibili per l'applicazione di eventuali misure di mitigazione del rischio sul territorio.</p> <p>Si rappresenta infine che per tale tipologia di aeroporti, la salvaguardia del territorio nei confronti dell'attività aeronautica viene assicurata dal rispetto di quanto disposto dal 5° comma dell'art. 707 del Codice della Navigazione.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.03	
Titolo controdeduzione		<i>Integrazioni al Piano di Utilizzo</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	335/CTVA del 30/01/2019	M.03	Terre e rocce da scavo
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.80	
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alla richiesta di integrazione da parte del MATTM e della Regione Emilia Romagna in merito alle analisi di caratterizzazione ambientale dei terreni, è stata condotta a luglio 2018 una campagna di indagine che ha visto il prelievo di campioni e successive analisi chimiche ai sensi del DPR 120/17. Ai fini di riportare nel dettaglio i risultati delle analisi e fornire la localizzazione dei punti di indagine è stato predisposto uno specifico documento di approfondimento (Allegato 1), in cui si allegano anche i rapporti di prova per ogni campione analizzato.</p> <p>In particolare dalle caratterizzazioni effettuate è emerso per tutti i campioni e per tutti gli inquinanti il rispetto dei limiti di accettabilità fissati dal D.Lgs. 152/2006 Titolo V, allegato 5, relativamente a siti ad uso commerciale e industriale.</p> <p>Si precisa che per quasi la totalità dei campioni, ad eccezione di R1, è stato verificato il rispetto dei limiti fissati dal D.Lgs. 152/2006 Titolo V, allegato 5, tabella A, relativamente a siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale. Nonostante, per il campione R1, siano emersi dei superamenti di colonna A (ma non di colonna B) per qualche inquinante (Cobalto totale, Cromo esavalente, Cromo totale, Nichel totale, Idrocarburi C>12, Benzo(a)antracene, Benzo(g,h,i)perilene), considerato che l'area su cui è stato prelevato tale campione rappresenta esclusivamente un sito di utilizzo ove saranno posizionati materiali che rispettano i valori di colonna A, non si rilevano criticità sulla gestione dei materiali come sottoprodotto</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Codice allegato		Tipologia	
Allegato 1		Relazione	

Codice di riferimento controdeduzione		C.04	
Titolo controdeduzione		<i>Piazzola deicing area cargo e unità di trattamento acque di dilavamento</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	335/CTVA del 30/01/2019	M.04	Aspetti progettuali

Sintesi controdeduzione

In riferimento alla presente richiesta di integrazione da parte del MATTM si rimanda all'elaborato grafico allegato (Allegato 2) inerente la configurazione della piazzole de-icing dell'area cargo di progetto e le modalità di trattamento delle acque di superficie e il layout dell'impianto di raccolta, trattamento e smaltimento riferito al piazzale cargo e alle piazzole de icing.

Il modello gestionale di raccolta e trattamento delle acque meteoriche relative al piazzale 400 prevede un sistema modulare di trattamento che ricalca lo schema funzionale di quello in essere negli impianti attualmente esistenti e autorizzato dall'Autorizzazione Unica Ambientale ai sensi del D.P.R. 13 marzo 2013, n. 59. L'Ente gestore risulta autorizzato con AUA rilasciata a seguito di chiusura del procedimento SUAP n. 2014.VI/9.8/68 (protocollo 60918 del 17 settembre 2015 della Provincia di Parma).

Per meglio specificare le acque di piattaforma del nuovo piazzale saranno così trattate:

1. Pozzetto partitore, a valle del canale di raccolta acque e a monte delle unità di trattamento. Esso è dotato di due paratoie, in grado di indirizzare le portate in arrivo dal fognolo di raccolta acque del piazzale 400 verso l'unità di trattamento "D4" (disoleatore e sedimentatore) in condizioni ordinarie, ovvero verso la vasca "P2" di raccolta del fluido de/anti-icing e degli sversamenti accidentali in caso di necessità (situazioni invernali e di emergenza);
2. Vasca "P2" per la raccolta di glicoli da attività de/anti-icing e di sversamenti accidentali, in caso di necessità (situazioni invernali e di emergenza). Lo svuotamento della vasca sarà eseguito meccanicamente ed i fluidi saranno conferiti ad appositi impianti di smaltimento rifiuti esterni all'aeroporto. Il volume utile della vasca è predimensionato in 43.000 litri (43 mc). Tuttavia il dimensionamento di dettaglio sarà eseguito in fase di progettazione esecutiva;
3. Unità di trattamento "D4", adibita a sedimentatore e disoleatore, per il trattamento in continuo delle acque di prima pioggia (Q15 min.) destinata a separare ed accumulare le sostanze solide sospese sedimentabili e le sostanze assimilabili ad olii. In tale nodo confluiscono le acque meteoriche relative alla taxiway F e al polo cargo. L'unità di trattamento sarà dotata di limitatore di portata integrato con by-pass delle acque di seconda pioggia (Qmax 200 l/s);
4. Immissione nel corpo idrico superficiale.

Si rimanda al documento in allegato per un maggior dettaglio circa il funzionamento e la rappresentazione della rete di raccolta, gestione e trattamento delle acque di dilavamento.

Documentazione di approfondimento	Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Allegato 2	Elaborato grafico

Codice di riferimento controdeduzione		C.05	
Titolo controdeduzione		<i>Report misure fonometriche e di qualità dell'aria</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	335/CTVA del 30/01/2019	M.05	Monitoraggio

Sintesi controdeduzione

In riferimento alla richiesta di integrazione da parte del MATTM in merito al monitoraggio sulla qualità dell'aria e sui livelli sonori con appositi rilevamenti a ridosso del nucleo abitativo a Sud di Fognato e a Est della testata 02, sono state effettuate delle specifiche misure per mezzo di fonometro, per il rilevamento del rumore, e attraverso rilevatori passivi (tipo Radiello) per il monitoraggio della qualità dell'aria. I risultati delle misure effettuate sono riportati nello specifico allegato.

Per quanto riguarda il rumore dalla elaborazione dei rilievi ed in particolare dalla selezione degli eventi sonori corrispondenti a quelli aeronautici (operazioni degli aeromobili che hanno operato nel sedime per operazioni di atterraggio/decollo) è stato possibile dedurre l'indicatore aeroportuale richiesto nel caso specifico e come evidente nella tabella che segue i valori sono decisamente modesti essendo di molto inferiori al valore che la norma indica per il territorio anche oltre l'intorno aeroportuale che è rappresentato dal valore Lva pari a 60 dB(A). Infatti per il punto di misura RUM 01 (in adiacenza dei nuclei abitati a Sud di Fognato) si è ottenuto un valore Lva di 49,8 dB(A) mentre per il punto RUM 02 (zona ad est della testata 02) un valore di Lva di 47,7 dB(A)

Per quanto riguarda la qualità dell'aria si osserva che i valori di concentrazione rilevati nei due siti non evidenziano particolari differenze e non registrano valori che destino preoccupazioni in termini di concentrazioni assolute.

Per il biossido di azoto NO₂, infatti, si registrano valori bassi di concentrazione per entrambi i siti, in particolare per il Sito 1 è stato registrato un valore di concentrazione pari a 10 µg/m³, mentre per il Sito 2 un valore di 9 µg/m³. Per il biossido di zolfo SO₂, i valori di concentrazione registrati nei due siti sono molto bassi e pari entrambi a concentrazioni inferiori a 0,5 µg/m³.

Per quanto riguarda i VOC per alcuni inquinanti sono state registrate delle differenze tra i due siti. Nello specifico in corrispondenza del Sito 1 i valori di concentrazione sono risultati maggiori ma in ogni caso i valori sono comunque al di sotto dei limiti ammissibili

Per quanto riguarda, invece, i restanti composti i valori di concentrazione registrati sono molto bassi per entrambi i siti.

Documentazione di approfondimento	Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Codice allegato	Tipologia
Allegato 3	Relazione

Codice di riferimento controdeduzione		C.06	
Titolo controdeduzione		<i>Integrazioni allo studio idraulico</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MATTM	335/CTVA del 30/01/2019	M.06	Aspetti ambientali – acque
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.49 – R.50 – R.51 – R.52 – R.53 – R.54	
Consorzio Bonifica Parmense	DVA-2018-0024900 del 06/11/2018	B.01 – B.02 – B.03 – B.04	
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.02 – P.32 – P.33 – P.35 – P.37 – P.38 – P.39	
Sig.ra Graziella Dall’Aglia	DVA-2018-0027795 del 10/12/2018	O.01	
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	O.46 – O.47 – O.48	

Sintesi controdeduzione

In riferimento alla richiesta di integrazione da parte del MATTM (M.06) in merito agli aspetti inerenti l'idraulica, è stato predisposto uno studio specialistico che si allega alla presente documentazione.

In sintesi lo studio specialistico mette in evidenza le seguenti risultanze.

I rischi di potenziale allagamento per esondazione, relativamente all'ambito di interesse, possono derivare: dai corsi d'acqua maggiori, nel caso in esame, dal T. Parma, ad est del sedime aeroportuale, ovvero dal reticolo idrografico minore, costituito dalla rete di canali di scolo presenti sul territorio.

Per quanto attiene il criterio dell'invarianza idraulica delle nuove opere esso verrà ottemperato direttamente all'interno del sedime aeroportuale, come per le opere già esistenti, mediante opportuni dispositivi limitatori di portata necessari per garantire il deflusso verso il corpo idrico ricettore di portate di limitata entità e conformi al principio di invarianza idraulica, sfruttando per la laminazione il volume disponibile nella rete di collettamento opportunamente dimensionata e verificata mediante modello numerico di calcolo idraulico. Dal punto di vista qualitativo le acque di dilavamento provenienti dalle superfici pavimentate (c.d. "acque di prima pioggia") saranno preventivamente trattate come da normativa vigente.

Per quanto attiene la compatibilità del tombamento del canale Galasso con la Direttiva EU 2007/60, c.d. Direttiva alluvioni, si tratta di un manufatto realizzato 20 anni fa, regolarmente autorizzato sia dal Consorzio di Bonifica Parmense che dall'ex Genio Civile, in un'epoca ben

lontana dall'adozione del PAI dell'AdB Po, risalente all'aprile 2001. La cartografia del PGRA redatta ai sensi della Direttiva EU 2007/60, relativa alla pericolosità nell'Ambito territoriale: *Reticolo secondario di pianura* non evidenzia in corrispondenza del Canale Galasso, e nemmeno in corrispondenza del tratto tombato al di sotto del sedime aeroportuale, un incremento "locale" del grado di pericolosità.

Relativamente alla compatibilità delle nuove opere previste dal *Piano di Sviluppo Aeroportuale – Masterplan 2018–2023* con gli strumenti di pianificazione dell'*Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po* (già *Autorità di Bacino del fiume Po*) si osserva che nell'ambito di interesse sono presenti i seguenti scenari di pericolosità idraulica:

- bassa, con Tr superiore a 200 anni per quanto attiene, la parte nord del sedime aeroportuale compreso all'interno della "Fascia C" di PAI e della fascia "P1-L (*Scarsa probabilità di alluvioni o scenari di eventi estremi*)", Ambito territoriale: Reticolo naturale principale e secondario, del *Piano di Gestione del Rischio di Alluvione*;
- media, "P2-M (*Alluvioni poco frequenti*)", con tempo di ritorno tra 100 e 200 anni, Ambito territoriale: Reticolo secondario di pianura, del *Piano di Gestione del Rischio di Alluvione*;
- la perimetrazione a "P2 - *pericolosità media*" relativa al "*reticolo secondario di pianura*" riguarda l'intero ambito di pianura a nord della via Emilia, peraltro senza indicazione di ambiti localizzati a pericolosità maggiore in corrispondenza del sedime aeroportuale, né del tratto di attraversamento del Canale Galasso.

Sia l'aerostazione che gli hangar (esistenti e quello in progetto nei pressi della testata 02) sono esterni al limite di fascia C, mentre il prolungamento verso nord della pista di volo è interno al limite di fascia C ma altimetricamente elevato rispetto al terreno circostante. Stessa valutazione può essere fatta per quanto attiene il rapporto del prolungamento della pista di volo rispetto alla pericolosità del reticolo secondario di pianura, mentre per quanto attiene il nuovo piazzale aeromobili "400" ed il nuovo hangar cargo si valuterà opportunamente la quota altimetrica al fine di garantire la massima elevazione possibile delle nuove infrastrutture rispetto al territorio circostante, compatibilmente con le esigenze geometriche di raccordo del piazzale sosta aeromobili con la pista di volo e del piazzale landside del polo merci con la viabilità stradale esistente.

Le nuove opere previste dal Piano di Sviluppo Aeroportuale – Masterplan 2018–2023 presentano caratteristiche plano-altimetriche e funzionali compatibili con gli strumenti di pianificazione sopra citati, sia per quanto attiene gli scenari di pericolosità da eventi alluvionali, sia per quanto riguarda il criterio dell'invarianza idraulica.

Documentazione di approfondimento	Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Codice allegato	Tipologia
Allegato 4	Relazione

Codice di riferimento controdeduzione		C.07	
Titolo controdeduzione		Archeologia	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MIBAC	25319-P del 24/08/2018	Mi.01	Archeologia
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alla richiesta da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, al fine di valutare il potenziale archeologico preliminarmente alla realizzazione del progetto di ampliamento dell'aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma, progetto denominato Piano di Sviluppo Aeroportuale, 2018-2023, è stata elaborata una relazione archeologica da esperto specialista integralmente riportata nell'allegato 5.</p> <p>Il lavoro specialistico allegato è stato articolato in diverse fasi che hanno previsto lo studio diretto e indiretto del territorio oggetto d'intervento, esaminandone l'aspetto geologico ed archeologico. Per avere una visione completa non ci si è limitati all'esame dell'area di sedime dell'opera, ma si è piuttosto ampliato l'ambito di ricerca a Nord, Sud, Est ed Ovest di circa 500-1500 m.</p> <p>Il lavoro si è basato sull'analisi della documentazione archeologica edita e inedita d'archivio, in particolare è stata articolata nelle seguenti fasi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) spoglio preliminare della bibliografia archeologica e topografica relativa all'area in esame; 2) analisi dei documenti di archivio inediti gentilmente forniti dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Parma e Piacenza; 3) consultazione della cartografia storica esistente, reperibile on-line e conservata presso l'Archivio Cartografico della regione Emilia-Romagna e il Museo Archeologico Nazionale di Parma; 4) analisi della fotografia aerea attiva e storica; 5) ricognizioni archeologiche di superficie. <p>Il potenziale archeologico delle zone di intervento A e B è stato definito dalla comparazione tra i dati desunti da tutte le fonti su citate. Il potenziale è compreso tra i gradi 7 (medio-alto) e 9 (esplicito). Si è attribuito il valore 7 alle aree non direttamente interessate da rinvenimenti archeologici, che invece sono risultati particolarmente abbondanti nelle aree immediatamente circostanti; il valore 9 riguarda invece le aree in cui esistono delle presistenze note da scavi, sebbene solo parzialmente indagate. I fattori che hanno concorso alla definizione del grado di potenziale archeologico sono unicamente i beni architettonici e archeologici segnalati nelle fonti sulla vincolistica ovvero nella documentazione bibliografica.</p> <p>La relazione archeologica e gli elaborati grafici specialistici a supporto costituiscono l'allegato 5.</p>			

Documentazione di approfondimento	Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Codice allegato	Tipologia
Allegato 5	Relazione con elaborati grafici

Codice di riferimento controdeduzione		C.08	
Titolo controdeduzione		<i>Patrimonio culturale</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
MIBAC	25319-P del 24/08/2018	Mi.02	Patrimonio culturale
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019)	P.30	
Sig. Antonio Clemente Miari	DVA-2018-0028426 del 17/12/2018	0.81	Aspetti ambientali – paesaggio
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	0.83 – 0.84 – 0.85	Aspetti programmatici
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alla richiesta relativa agli approfondimenti in merito agli edifici di cui si prevede la demolizione lungo la strada Parma Rotta, questi non figurano né tra gli edifici di interesse culturale dichiarato, né risultano sottoposti a vincoli diretto ovvero ad altro tipo di provvedimento di tutela. Le strutture sono segnalate come edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale unicamente nel Piano Strutturale Comunale di Parma, alla Tavola 4 delle Emergenze culturali, storiche e paesaggistiche. Sulla base di quanto esposto nell'allegato specialistico (allegato 5) i tre edifici e le relative pertinenze non figurano tra gli elementi determinanti i fattori di rischio dell'area di progetto.</p> <p>Specifica documentazione fotografica a supporto delle analisi è contenuta nella documentazione costituente l'allegato 5. Nello specifico alle pagine 44-50 (figure 14-24) è riportata specifica documentazione fotografica relativa a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Villa Pezzani • Podere Casino • Podere Casa Bassa 			
Documentazione di approfondimento		Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Codice allegato		Tipologia	
Allegato 5		Relazione con elaborati grafici	

Codice di riferimento controdeduzione		C.09	
Titolo controdeduzione		<i>Chiarimenti in merito al Piano di rischio, alle Mappe di Vincolo e alle Superfici ostacoli</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.01 – R.02	Aspetti urbanistici
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.14 – P.15 – P.16 – P.17 – P.18 – P.19	Aspetti programmatici
Sig. Antonio Clemente Miari	DVA-2018-0028426 del 17/12/2018	0.75	Aspetti generali
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	0.17 – 0.19 – 0.20	
Sig. Andrea Torreggiani	DVA-2018-0028395 del 17/12/2018	0.62 – 0.63 – 0.64 – 0.65	
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alle richieste di integrazione R.01 e R.02 da parte della Regione Emilia Romagna con nota n. 4381 dell'11-12-2018, si osserva che tali aspetti riguardano implicazioni urbanistiche che saranno oggetto di altra fase procedurale e successiva a quella di VIA.</p> <p>Il processo di approvazione e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale delle mappe di vincolo dell'Aeroporto di Parma sono di esclusiva competenza dell'ENAC e del Gestore. In ogni caso, la redazione delle Mappe di Vincolo è in fase di revisione a seguito dell'approvazione del Piano di sviluppo.</p> <p>Il piano di Rischio, la cui esclusiva competenza è dell'Amministrazione Comunale, si redige sulla base delle Linee guida riportate sul Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti ed è normato dal Codice della Navigazione, come già indicato nella C.02.</p> <p>Per quanto riguarda l'Elaborato 8 del PSA "Superfici di limitazioni ostacoli" si chiarisce come questo si riferisca a questioni aeronautiche normate dal Reg. UE 139/2014.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.10	
Titolo controdeduzione		<i>Disponibilità documenti</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Società Sviluppi Immobiliari Parmensi	DVA-2018-0028417 del 17/12/2018	0.67	Aspetti generali
Sintesi controdeduzione			
La documentazione è disponibile in consultazione al seguente percorso: https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/6878/9619			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.11	
Titolo controdeduzione		<i>Integrazioni sugli aspetti programmatici e la conformità urbanistica</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.03 – R.04 – R.05 – R.06 – R.07 - R.08 – R.09	Aspetti programmatici – Conformità urbanistica
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.07 - P.20 – P.21– P.22– P.23	Aspetti programmatici
Società Sviluppi Immobiliari Parmensi Srl	DVA-2018-0028417 del 17/12/2018	0.70 – 0.71	
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	0.82	Aspetti ambientali – paesaggio
Sintesi controdeduzione			
<p>In risposta alle richieste di integrazione da parte della Regione Emilia Romagna, del Comune di Parma, e delle osservazioni dei privati, circa le implicazioni urbanistiche, si evidenzia che queste saranno oggetto di fase procedurale specifica (Conferenza dei Servizi) successiva alla fase istruttoria di VIA. Per quanto concerne il tema delle eventuali opere di mitigazione/compensazione vista la trascurabilità delle interferenze ambientali che sono emerse dallo SIA esse sono state introdotte in modo mirato solo al fine di mascherare l'aeroporto rispetto ai siti maggiormente frequentati al suo intorno mediante la realizzazione di terrapieni. Il proponente è ovviamente disponibile a successivi approfondimenti qualora gli stessi dovessero emergere a seguito delle successive fasi approvative.</p> <p>Per quanto attiene la conformità al PSC del Comune di Parma, lo SIA ha eseguito dapprima una selezione delle tematiche di studio in quanto non ha interesse in questa fase di valutazione eseguire analisi generali e caratterizzanti l'intero territorio qualora le stesse non siano realmente connesse all'oggetto di cui si verifica la compatibilità ambientale. Successivamente sugli argomenti ritenuti tali da poter generare interferenze dirette si sono riportati i dati caratterizzanti. Sia nella parte P1 dello SIA che nell'elaborato grafico "Piano Strutturale Comunale del Comune di Parma" – T05, si può verificare che le interferenze dirette individuate sono rappresentate da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aree a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi; • Aree vincolate dal PTCP; <p>che sono state appositamente trattate all'interno delle analisi di conformità con il PTCP e i beni paesaggistici. Per gli elementi indicati sono state verificate le indicazioni contenute nelle norme tecniche senza riscontrare prescrizioni limitanti gli interventi in progetto e nel caso di</p>			

Pianificazione di settore si è trattata la rispondenza del piano alla normativa nei relativi studi specialistici; ne sono un esempio le aree a pericolosità idraulica che sono state trattate nel paragrafo sul rischio idraulico presente nella relazione della parte P2 dello SIA.

Per quanto riguarda le richieste di integrazione della pianificazione comunale con il Piano Operativo Comunale (POC), il Regolamento Urbanistico ed Edilizio (RUE) nonché il nuovo PSC, adottato nel 2018, è stato predisposto un allegato contenente tutte le integrazioni richieste al quale si rimanda per approfondimenti. Si veda allegato 8, pur se si osserva che l'architettura definita per la redazione dello SIA ha voluto dar conto delle modifiche introdotte al Codice dell'Ambiente dal Dlgs 104 del 2017 che ha eliminato la struttura per quadri di riferimento ed in particolare ha eliminato il quadro di riferimento programmatico molte volte caratterizzato da un pedissequo racconto dei contenuti dei piani che allo stato attuale è anacronistico visto che tutti sono consultabili dal web in modo agevole.

Inoltre si sottolinea che la strumentazione urbanistica comunale è in fase di aggiornamento e come tale non ancora cogente. Il SIA quindi ha considerato dapprima i soli elementi necessari per definire la coerenza dell'intervento con il PSC del Comune di Parma senza dilungarsi in una sua trattazione e poi ha verificato anche la conformità tra detto strumento e il Piano di sviluppo Aeroportuale in termini per lo più di obiettivi e di strategie. I dettagli del Regolamento certamente non interessano per la realizzazione di un'opera pubblica di portata nazionale come quella in esame.

Documentazione di approfondimento	Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Codice allegato	Tipologia
Allegato 8	Relazione

Codice di riferimento controdeduzione		C.13	
Titolo controdeduzione		<i>Chiarimenti in merito al PSA</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.12 – R.13 – R.15 – R.16 – R.17 – R.18 – R.19 – R.20 – R.21 – R.22 – R.23 – R.24 – R.25 – R.26 – R.27 – R.28 – R.29 – R.30 – R.31	Aspetti progettuali
		R.10 – R.11	Aspetti economico-finanziari
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.01 – P.02	Aspetti generali
		P.09 – P.10 – P.11 - P.27 – P.28 – P.29 – P.36	Aspetti progettuali
		P.25 – P.26 – P.31	Aspetti economico-finanziari
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	O.37 – O.38 – O.39 – O.40 – O.41 – O.42 – O.43 – O.56 – O.58	Aspetti progettuali
		O.23 – O.24 – O.25 – O.26 – O.27 – O.28 – O.29 – O.30 – O.31 – O.32 – O.33 – O.34 – O.35 – O.36 – O.52 – O.59 – O.60	Aspetti economico-finanziari
		O.07 – O.08 – O.22 - O.49 - O.50 – O.51	Aspetti generali
Sig. Antonio Clementi Miari	DVA-2018-0028426 del 17/12/2018	0.79	
		0.86 – 0.87 – 0.88	Aspetti economico-finanziari
Società Sviluppi Immobiliari Parmensi srl	DVA-018-0028417 del 17/12/2018	O.68 – O.69 – O.72	Aspetti progettuali
Sintesi controdeduzione			

Il traffico aereo sia in termini di movimenti che di passeggeri è determinato su base annuale e risulta essere assunto a base delle elaborazioni per i due scenari operativi presi a riferimento, con riferimento al numero di operazioni di volo:

- Scenario Ante Operam (2017): 5.062 movimenti totali, di cui 2127 di aviazione commerciale e 2935 di aviazione generale
- Scenario Post Operam (2023): 10.748 movimenti totali, di cui 4.281 di aviazione commerciale passeggeri, 551 di aviazione commerciale cargo e 5.916 di aviazione generale.

Le analisi e le valutazioni ambientali sviluppate nello SIA si riferiscono pertanto all'orizzonte temporale 2023 (anno di completamento delle opere infrastrutturali individuate dal PSA) caratterizzato da un traffico aereo di 10.748 movimenti/anno e 202.909 passeggeri/anno. Il contestuale monitoraggio dei volumi di traffico aereo attesi nel periodo 2018-2023 verrà implementato nel Piano di monitoraggio ambientale da parte del Gestore aeroportuale, e sarà lo strumento con il quale si potrà verificare la coerenza di quanto in fase di SIA è indicato in termini previsionali e la realtà che si verrà determinando.

Diversamente dal volume di movimenti annui, la capacità pratica dello scalo si riferisce al massimo numero di movimenti che l'aeroporto può movimentare in un periodo di tempo pari ad 1 ora ed è pertanto da considerarsi esclusivamente come parametro massimo di riferimento per la caratterizzazione operativa del sistema infrastrutturale airside. Tale valore/parametro non è da assumersi pertanto come dato per la determinazione di un volume di traffico aereo giornaliero o annuale. Anche lo studio veer off si configura come strumento di pianificazione aeroportuale per una corretta valutazione della capacità aeroportuale ai fini della sicurezza delle manovre aree sul piazzale.

Per quanto riguarda le quote di volo e le relative modifiche per effetto della differente configurazione infrastrutturale della pista di volo, queste sono indicate negli elaborati grafici allegati al PSA "Superfici di limitazione ostacoli", ai quali si rimanda per un puntuale dettaglio funzione della posizione relativa alle testate pista.

In merito invece alle considerazioni progettuali riferite al PSA in generale in termini di dimensionamento delle infrastrutture e assetto aeroportuale, di domanda di traffico e determinazione dell'evoluzione della stessa nel periodo 2018-2023, degli aspetti economici-finanziari, si chiarisce come la soluzione determinata sia stata proposta dal Gestore aeroportuale, verificata e validata da ENAC e successivamente verificata e validata da ulteriori tavoli tecnici interministeriali.

In merito invece all'assetto aeroportuale generale e, nello specifico alla configurazione delle due RESA poste in corrispondenza delle due testate piste, si chiarisce come queste sono coerenti con

la normativa EASA e nazionale.

Per quanto concerne infine le interferenze che limitano la progettualità (elettrodotti, viabilità locale, etc.) si chiarisce come tali aspetti rientrano nella risoluzione delle interferenze tecniche che sono oggetto di verifiche specifiche con gli Enti gestori e che sono esaminate e verificate nella conferenza dei Servizi necessaria per l'approvazione urbanistica e tecnica del progetto che però avviene a valle del completamento della procedura di VIA.

Per quanto riguarda la presenza dell'autostrada A1 e della linea AA/VV a nord dell'aeroporto, si osserva che le opere in progetto non interferiscono con i possibili interventi di ampliamento/potenziamento delle stesse.

In merito alla viabilità territoriale interferita dal prolungamento della pista di volo, si chiarisce come anche questa è assunta come un'interferenza tecnica che fa parte delle azioni da svilupparsi in sede di conferenza dei servizi e per la quale già sono in atto una serie di verifiche e di elaborazioni con il Comune di Parma in quanto lo stesso amministrazione comunale ha interesse (come manifestato in atti ed incontri) a risolvere in modo più ampio l'intero assetto infrastrutturale viario della porzione di territorio a nord dell'aeroporto e che sarà sviluppato solo a valle delle risultanze delle analisi che lo stesso sta sviluppando inerenti la viabilità sostitutiva di Viale delle Esposizioni e le relative opere connesse.

In riferimento alla viabilità di accesso landside connessa al nuovo polo cargo, questa è stata studiata in relazione all'entità dei flussi di traffico attesi e all'attuale tipologia di traffico che interessa gli archi stradali esistenti (via Cremonese).

Per quanto concerne invece l'osservazione R.26, lo studio delle alternative si riferisce esclusivamente all'aeroporto di Parma in quanto pertinenti il caso in studio e coerenti con il Piano di sviluppo aeroportuale. Per quanto riguarda il sistema aeroportuale regionale e di area vasta, si fa riferimento al Piano nazionale degli aeroporti in quanto strumento di pianificazione nazionale e territoriale atto ad analizzare quanto osservato.

In riferimento all'osservazione O.72, si chiarisce che il Proponente ha individuato una serie di interventi di mitigazione. Si rimanda alla Parte 5.1, Capitolo 1 dello Studio di Impatto Ambientale.

Documentazione di approfondimento

Sì No

Codice di riferimento controdeduzione		C.14	
Titolo controdeduzione		<i>Approfondimento sulle emissioni degli inquinanti nell'atmosfera</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.32 – R.33 – R.34	Aspetti ambientali – atmosfera
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.06	
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	0.53 – 0.54	
Sintesi controdeduzione			
<p>In risposta alle osservazioni effettuate dalla Regione Emilia Romagna in merito al tema dell'inquinamento atmosferico è stato predisposto uno specifico approfondimento che vede la stima del saldo emissivo degli inquinanti NOx e PM10, nel rispetto dell'art. 20 delle Norme tecniche di Attuazione del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR).</p> <p>Rispondendo per punti alle richieste presentate, di seguito si riportano alcune considerazioni.</p> <p><u>Emissioni generate dal cantiere:</u> nello SIA è stato valutato il worst case scenario, al fine di considerare la condizione più critica in termini di diffusione di polveri in atmosfera, in quanto il saldo emissivo annuale risulta di difficile stima per la fase di cantiere, stante l'articolazione prevista per gli interventi del Masterplan e la complessa distribuzione della realizzazione di questi che va al di là delle attività per singolo anno, nonché all'orizzonte di sviluppo del PSA. Si sottolinea che sono state previste le opportune misure di mitigazione, riportate nell'Allegato 6, così come richiamate nel documento del SIA, "SIA_R01_P5" al Par. 1.2.1.1. Tra le misure di mitigazione, nel rispetto dell'art. 20 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Aria Integrato Regionale e finalizzate all'abbattimento delle polveri nell'atmosfera, si evidenzia la bagnatura del materiale, per la quale come indicato nelle "Linee Guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti" redatte da ARPA Toscana, in considerazione della quantità e della frequenza di bagnatura è possibile definire una percentuale di riduzione delle emissioni. Nel caso in esame, considerando un abbattimento del 75% e applicando tale riduzione alle emissioni di PM10 stimate nel giorno più critico, queste risultano pari a 0,58 kg/giorno. Per fornire un valore percentuale del contributo emissivo di PM10 prodotto dalle attività di cantiere dello scenario più critico, si può far riferimento alle emissioni prodotte a livello comunale, fornite da INEMAR, che per il PM10 risultano pari a 205,22 tonnellate/anno (circa 562 kg/giorno). Pertanto, il contributo emissivo di PM10 delle attività di cantiere rispetto alle emissioni comunali risulta molto basso,</p>			

pari a circa 0,1%. In considerazione del basso contributo emissivo di PM10, nell'approfondimento di cui sopra, non sono state valutate le emissioni generate dal cantiere, in quanto la stima delle concentrazioni di PM10 della configurazione critica, effettuata nello SIA, si ritiene cautelativa e l'adozione delle misure di mitigazione si ritengono sufficienti alla minimizzazione delle emissioni, nel rispetto dell'art. 20 delle Norme Tecniche di Attuazione del PAIR. Si specifica inoltre che non è stata presa in considerazione come sorgente emissiva il traffico di cantiere, e quindi non sono state stimate le emissioni di NOx, in quanto in considerazione del riutilizzo di materiale internamente al sedime aeroportuale di Parma, i movimenti dei mezzi pesanti sono circoscritti all'area aeroportuale e, pertanto, le interferenze con ricettori esterni si ritengono non significativi.

Emissioni da traffico aereo, sia per le manovre in volo che per quelle a terra: all'interno dei documenti del SIA (in particolare per lo stato attuale si può fare riferimento al documento "SIA_R01_P2" - Par. 2.5.1 e per lo stato di progetto al "SIA_R01_P4" - Par. 9.3.1) sono state riportate le emissioni prodotte dall'esercizio dell'aeroporto nei due scenari di riferimento, distinguendo le diverse sorgenti presenti. Sono state stimate, infatti, le emissioni generate dal traffico aereo (sorgente "aircraft"), attraverso il software EDMS, che forniscono informazioni sulle emissioni complessive prodotte dalla sorgente aeromobile. Per una maggiore specificazione delle emissioni prodotte durante le manovre di volo e quelle a terra, così come richiesto nelle osservazioni presentate, si rimanda all'Allegato 6.

Emissioni per la logistica interna: come esplicitato al punto precedente, nel SIA sono già state calcolate le emissioni prodotte dalle diverse sorgenti, tra cui i "GSE" (mezzi di supporto a terra) per entrambi gli scenari di riferimento. Si specifica come per lo scenario attuale ("SIA_R01_P2" - Par. 2.5.1) non siano stati inseriti mezzi a terra che interessassero le attività merci, al contrario dello scenario di progetto ("SIA_R01_P4" - Par. 9.3.1) in cui sono stati aggiunti il "Cargo loader" e il "Lift" per assolvere alle operazioni cargo. Per fornire un riferimento in termini percentuali, il contributo emissivo dei GSE allo scenario di progetto rispetto alla sorgente aeromobile risulta basso: per l'NOx, a titolo esemplificativo, il contributo è pari a circa il 4%.

Emissioni puntuali presso l'aerostazione e le altre utenze presenti in aeroporto: anche in questo caso, all'interno dei documenti del SIA, sia per lo scenario attuale che per lo scenario di progetto, sono state considerate le sorgenti puntuali ("stationary sources") presenti nell'aeroporto e previste allo scenario futuro. In particolare si è fatto riferimento alle due centrali termiche, che rimangono inalterate tra i due scenari di riferimento, associate all'aerostazione e all'edificio dei Vigili del Fuoco. Queste sorgenti puntuali sono state implementate nel modello di simulazione EDMS anche considerando il fenomeno del Building Downwash, per la stima delle emissioni. Tali emissioni risultano di bassa entità. Infatti, sempre con riferimento all'NOx, a titolo esemplificativo, in considerazione dello scenario di progetto, le emissioni stimate prodotte dalle

sorgenti puntuali, risultano essere circa lo 0,008% delle emissioni prodotte dal traffico aereo e pertanto possono considerarsi non significative.

Emissioni determinate dal traffico veicolare indotto: Come sopra detto le emissioni per i due scenari di riferimento sono state stimate distintamente per le diverse sorgenti, tra cui la sorgente stradale ("roadways"). In merito al traffico veicolare, allo stato attuale questo è stato stimato a partire da rilievi condotti sul campo relativi al numero di autovetture di passeggeri e addetti in entrata e uscita dall'aeroporto. Al 2023, le stime sono state effettuate a partire dall'incremento dei passeggeri previsto. Il traffico pesante relativo alle attività cargo previste al 2023 non è stato preso in considerazione, in quanto in termini di flussi veicolari è stato considerato trascurabile. Infatti stante le 22.008 tonnellate annue previste al 2023 e ipotizzando autocarri da 20-25 tonnellate, si stima un traffico giornaliero medio bidirezionale di circa 8 mezzi pesanti. Cautelativamente, ipotizzando che questi non siano ripartiti proporzionalmente per le 24 ore della giornata, si stimano tra i 2-4 veicoli/ora. Confrontando tali flussi con quelli stimati nello SIA in considerazione delle autovetture in entrata e uscita dall'aeroporto, pari a 160.600 movimenti/anno bidirezionali, si evidenzia il contributo trascurabile dei mezzi pesanti (inferiore al 2%). Ad ogni modo per rispondere nella sua interezza alla richiesta in esame, per i dettagli sulle emissioni complessive generate dal traffico veicolare indotto si rimanda all'Allegato 6.

Emissioni evitate per l'adozione di misure di mitigazione e compensazione: Si sottolinea, che in funzione del livello di progettazione, all'interno del documento "SIA_R1_P5" al Par. 1.2.1.1. sono elencate alcune "best practice" da applicare durante la fase di cantiere per la riduzione della dispersione degli inquinanti nell'atmosfera. In particolare si è fatto riferimento all'applicazione di coperture per gli autocarri nella fase di trasporto, di bagnature, di utilizzo di una bassa velocità di transito, nonché di una corretta gestione dei tempi e delle modalità di carico e scarico. Per un maggior dettaglio di tali misure si rimanda all'Allegato 6 prodotto in risposta alle osservazioni in esame.

In linea generale e in considerazione anche del fatto che i rilievi specifici di qualità dell'aria eseguiti in questa fase di integrazione documentale hanno messo in risalto valori assoluti del tutto coerenti con i limiti normativi si evidenzia che in funzione degli esiti del monitoraggio che sarà eseguito durante la fase di esercizio dell'infrastruttura il Proponente risulta disponibile a verificare l'opportunità di eseguire delle azioni di compensazioni qualora gli Enti locali fossero disponibili a trovare soluzioni idonee non interferenti con l'operatività dell'aeroporto.

Fattori di emissione in formato tabellare: Le emissioni stimate in funzione delle diverse sorgenti presenti nell'aeroporto di Parma già sono inserite nello SIA in forma tabellare, per entrambi gli scenari di riferimento. Ad ogni modo, stante le integrazioni effettuate, per un quadro complessivo delle emissioni si rimanda all'Allegato sopra citato.

Si specifica inoltre, che i confronti effettuati con i dati emissivi regionali forniti da INEMAR derivano dall'aver considerato come ambito di influenza dell'Aeroporto di Parma l'ambito regionale. Si specifica come tale assunzione sia stata effettuata considerando che l'aeroporto di Parma rientra negli aeroporti di interesse nazionale individuati secondo i criteri dell'art. 698 del Codice della Navigazione, per cui è presumibile che il suo bacino di influenza sia almeno esteso alla Regione e non solo al Comune di Parma. Si specifica anche come l'assunzione portata avanti sia coerente con le altre analisi condotte, che vedono, in particolare, per l'individuazione del parco veicolare lo stesso ambito di riferimento regionale, per il quale si è fatto riferimento ai dati forniti dall'ACI nell'ultimo "Autoritratto" disponibile.

Ad ogni modo, per rispondere alle richieste di integrazione, si fornisce il contributo emissivo aeroportuale rispetto all'ambito del Comune di Parma (fonte INEMAR Inventario Emissioni Aria Emilia Romagna) per i cui dettagli si rimanda all'Allegato.

Si sottolinea comunque, come il contributo aeroportuale rispetto alle emissioni prodotte a livello comunale, per gli inquinanti di interesse, risulti molto basso: a titolo esemplificativo si evidenzia come per l'NOx allo scenario di progetto, il contributo emissivo dell'aeroporto rispetto alla totalità delle emissioni prodotte nel Comune di Parma sia pari a circa l'1%.

Documentazione di approfondimento	Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Codice allegato	Tipologia
Allegato 6	Relazione

Codice di riferimento controdeduzione		C.15	
Titolo controdeduzione		<i>Fattori di emissione relativi al traffico veicolare e ai parcheggi</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.36 – R.37	Aspetti ambientali – atmosfera

Sintesi controdeduzione

I valori dei fattori di emissione riportati nello SIA relativi al traffico veicolare indotto e ai parcheggi sono stati calcolati attraverso il software Copert 5. La metodologia utilizzata da Copert 5, riconosciuta a livello internazionale, è parte integrante del EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook per il calcolo dell'inquinamento atmosferico ed è in linea con gli orientamenti IPCC del 2006 per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. Tale metodologia è la stessa utilizzata per le stime emissive di ISPRA e INEMAR.

Le stime di ISPRA, però, sono state elaborate sulla base dei dati di input nazionali riguardanti il parco e la circolazione dei veicoli: numerosità del parco, percorrenze e consumi medi, velocità per categoria veicolare con riferimento ai cicli di guida urbano, extraurbano ed autostradale, altri specifici parametri nazionali (<http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp>). Risulta evidente come attraverso l'applicazione del modello di calcolo ai fini dello studio sia stato possibile affinare gli input specifici del caso studio, inserendo il parco veicolare riferito alla specifica analisi ed una velocità media operativa dipendente dalla viabilità presa in considerazione. I risultati emersi, pertanto, sono più specifici di quelli forniti dall'ISPRA, i cui valori emissivi sono valori medi nazionali.

Allo stesso modo i valori forniti da INEMAR, riferiti al 2013 e non al parco veicolare attuale, prendono in considerazione il parco veicolare della Regione, senza considerare la specificità dei veicoli e delle relative velocità di percorrenza che è stato possibile implementare in Copert 5. Per le stime condotte nello SIA con Copert 5, infatti, sono state considerate solo le tipologie di veicoli interessate dall'aeroporto allo stato attuale e al 2023.

Stante l'affidabilità del modello utilizzato per il calcolo delle emissioni riconosciuto a livello internazionale e considerando che si è entrati maggiormente nella specificità del caso in esame, è evidente come i risultati siano differenti e inferiori rispetto a quelli stimati da ISPRA e da INEMAR, a vantaggio di un maggiore specificità e dettaglio dell'analisi.

Nello specifico, per la stima delle emissioni prodotte dal traffico veicolare indotto e dall'area di parcheggio è stato utilizzato il software Copert 5, nel quale è stato definito il parco veicolare di riferimento e la velocità media di percorrenza.

Per quanto riguarda l'emissione da traffico veicolare indotto, come velocità media è stata considerata 50 km/h sia per lo scenario attuale che per quello futuro, mentre come parco veicolare, sempre con riferimento al parco veicolare della Regione Emilia Romagna fornito da

ACI, sono state considerate solo le autovetture, ritenendo trascurabile il traffico pesante indotto dalle attività cargo previste per il 2023 (corrispondenti a meno del 2% del traffico implementato nelle simulazioni così come già espresso nella controdeduzione C.14). Si specifica che per lo stato attuale sono state considerate tutte le tipologie di autovetture presenti nel parco veicolare dell'ACI, mentre per il 2023, ipotizzando un miglioramento tecnologico dei veicoli in termini di emissioni si è scelto di escludere le categorie di autovetture Euro 0 ed Euro 1. Rispetto ai valori risultanti da Copert 5 rappresentativi delle emissioni di un singolo veicolo, è stato calcolato il valore di emissione medio pesato sulle percentuali di veicoli costituenti il parco e moltiplicato per il traffico veicolare indotto stimato allo stato attuale e allo stato di progetto.

In merito alle emissioni nell'area di parcheggio, invece, la velocità è stata ipotizzata pari a 10 km/h, valore minimo per garantire l'affidabilità del modello, e come parco veicolare sono state prese a riferimento sempre le autovetture, con le ipotesi di cui sopra. Anche in questo caso rispetto ai valori risultanti da Copert 5 rappresentativi delle emissioni di un singolo veicolo, è stato calcolato il valore di emissione medio pesato sulle percentuali di veicoli costituenti il parco e moltiplicato per il traffico veicolare previsto internamente al parcheggio allo stato attuale e allo stato di progetto.

In ultimo, di seguito si riportano le motivazioni per cui è stata considerata come viabilità solo Via Ferretti. Come già specificato all'interno dello SIA, nel documento SIA_R01_P2 – Par. 2.4.5 è riportato – *“Come tratto stradale si è scelto di simulare l'infrastruttura di accesso all'aeroporto (Via Licinio Ferretti), a partire dalla rotatoria posta a sud est dell'aeroporto. Non si è ritenuto necessario prendere in esame altri tratti stradali in quanto tale viabilità di accesso si collega alla Tangenziale Nord, lungo la quale il traffico indotto dall'aeroporto risulta trascurabile rispetto al traffico totale circolante.”*. Stante l'ambito di influenza regionale dell'aeroporto di Parma, in quanto questo rientra negli aeroporti di interesse nazionale individuati secondo i criteri dell'art. 698 del Codice della Navigazione, la rete di accessibilità all'aeroporto è caratterizzata dalla Tangenziale di Lucca nonché dalla Strada Statale 9, per raggiungere direttamente Via Ferretti. Ragionevolmente, stante l'entità del traffico indotto dall'aeroporto per i due scenari di riferimento, è possibile considerarlo trascurabile se paragonato al traffico circolante sulla Tangenziale e sulla SS9. Facendo riferimento alla capacità oraria di una corsia per una strada extraurbana principale (Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade – DM 5 novembre 2001), pari a 1000 veicoli/ora (24000 veicoli/giorno) per singola corsia, e moltiplicando questa per il numero di corsie costituenti la Tangenziale di Parma e la SS9, il contributo del traffico indotto in termini percentuali stimato per il traffico giornaliero medio risulta pari a circa lo 0,4%. Anche considerando il traffico indotto dall'aeroporto nell'ora di punta, il contributo percentuale sulla capacità delle infrastrutture in esame risulta pari a circa l'1%. Per tali ragioni le emissioni relative al traffico indotto sono state stimate esclusivamente su Via Ferretti, la quale, al contrario della Tangenziale di Parma e della SS9, si ipotizza venga percorsa prevalentemente dai veicoli che utilizzano l'aeroporto.

Documentazione di approfondimento

Sì No

Codice di riferimento controdeduzione		C.16	
Titolo controdeduzione		<i>Errata corrige</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.14 – R.35 – R.38 – R.66 – R.67 - R.83	Aspetti generali, progettuali ed ambientali
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	O.09 – O.10 – O.11 – O.12 – O.13 – O.14 – O.15 – O.16	
Sig. Antonio Clemente Miari	DVA-2018-0028426 del 17/12/2018	O.77 – O.78 – O.80	
Sintesi controdeduzione			
In merito alle osservazioni sopra riportate si rimanda all'allegato 7.			
Documentazione di approfondimento		Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
Codice allegato		Tipologia	
Allegato 7		Relazione	

Codice di riferimento controdeduzione		C.17	
Titolo controdeduzione		<i>Chiarimenti in merito alla tematica del rischio incidentale rilevante</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.40	Aspetti generali – rischio incidente
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.34	
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alla richiesta di integrazione R.40 da parte della Regione Emilia Romagna con nota n. 4381 dell'11-12-2018, si osserva che nelle analisi riferite al rapporto con gli impianti a "rischio di incidente rilevante" siano stati considerati tutti i 5 stabilimenti individuati dall'ARPA Emilia Romagna nella Provincia di Parma tra cui anche lo stabilimento della LAMPOGAS EMILIANA SRL. Come evidenziato già nello SIA, non si rilevano problematiche per tali stabilimenti, in quanto essendo il traffico aereo previsto per l'aeroporto di Parma limitato, è presumibile stimare una bassa probabilità di incidente rilevante e quindi irrilevante.</p> <p>Al riguardo si osserva che è già noto che ENAC, Ente preposto alla gestione di tale aspetto, ha eseguito a carattere complessivo diversi studi per determinare il grado di rischio ed ha individuato una soglia di movimenti annui in cui l'intera problematica assume un livello di rischio talmente basso che non ha interesse da trattare. La soglia è posta per movimentazioni pari a 50.000 movimento anno. Per gli aeroporti al di sotto di tale soglia non è necessario eseguire alcuno studio essendo la probabilità di evento praticamente prossima ad essere considerata assente.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.18	
Titolo controdeduzione		<i>Chiarimenti rispetto agli aspetti connessi all'inquinamento luminoso</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.41	Aspetti ambientali – inquinamento luminoso
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alla richiesta di integrazione R.41 da parte della Regione Emilia Romagna con nota n. 4381 dell'11-12-2018, si ritiene che stante la tipologia di interventi e la loro ridotta estensione, rispetto alla tematica connessa all'inquinamento luminoso, il potenziale incremento possa essere assunto trascurabile. Gli interventi non prevedono significative sorgenti luminose, a meno dei sistemi di illuminazione delle aree pavimentate pertinenti agli hangar. In relazione tuttavia alle dimensioni di tali aree, tali sistemi saranno di ridotta entità.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.19	
Titolo controdeduzione		<i>Chiarimenti in merito alle sorgenti aeroportuali a radiofrequenza</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.42	Aspetti ambientali – campi elettromagnetici
Sintesi controdeduzione			
In riferimento alla richiesta di integrazione R.42 da parte della Regione Emilia Romagna con nota n. 4381 dell'11-12-2018, si evidenzia che allo stato attuale non è presente un radar per il controllo del traffico aereo né tantomeno sia prevista l'installazione di uno conseguentemente al PSA. Si chiarisce che tali sistemi sono di gestione dell'Ente ENAV, quale Ente nazionale dedicato alla controllo del traffico aereo, e non del Gestore aeroportuale.			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.20	
Titolo controdeduzione		<i>Chiarimenti in merito agli scarichi idrici</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.43 – R.44 – R.45 – R.46 – R.47 – R.48	Aspetti ambientali – acque
Sintesi controdeduzione			
<p>I dettagli degli scarichi idrici di progetto e le relative variazioni rispetto a quanto autorizzato attualmente dall'AUA rilasciata dal SUAP di Parma il 01/10/2015, sarà oggetto di successive fasi di progettazione a valle delle quali saranno espletate le relative procedure di autorizzazione agli scarichi.</p> <p>Si sottolinea che alla luce della nuova configurazione di progetto l'allacciamento alla rete fognaria per i nuovi scarichi dei reflui delle acque domestiche sarà sottoposto al rispetto dell'art. 18 del Regolamento del servizio di fognatura e depurazione dell'ATO n. 2 di Parma (Autorità di Ambito Territoriale di Parma) approvato con delibera di Assemblea n. 6 del 29 agosto 2011.</p> <p>Si chiarisce, inoltre, che non sono presenti scarichi di acque reflue domestiche non recapitanti in pubblica fognatura.</p> <p>Con riferimento alla presenza o meno di punti di captazione o derivazione delle acque al fine dell'utilizzo idropotabile, si chiarisce che non vi sono interferenze tra questi e gli interventi in progetto data la loro localizzazione così come indicata dagli strumenti urbanistici comunali (cfr. Tavola SA5 – 08 "Pozzi idrici" del Piano Strutturale Comunale 2030 del Comune di Parma).</p> <p>Per quanto riguarda, in particolare, gli scarichi S6 e S7 di progetto relativi all'allungamento della pista di volo, questi, come definito nel documento SIA_R1_P3 al par. 2.3.1, sono di tipologia "E" ovvero caratterizzati dalla raccolta delle acque di 1 e 2 pioggia, dal trattamento di sedimentazione delle acque di 1 e 2 pioggia e dalla dispersione superficiale delle stesse. Si evidenzia, inoltre, quanto già contenuto nella tabella 2-3 del documento sopra citato, che il recapito finale di entrambi gli scarichi S6 e S7 è il Cavo Lama, posto a ovest del sedime aeroportuale.</p> <p>In merito ad un eventuale sversamento accidentale, in ultimo, si evidenzia come questo sarà gestito alla stregua dello stato di fatto, ossia attraverso vasche di accumulo e trattamento di eventuali inquinanti.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.21	
Titolo controdeduzione		<i>Sorgenti acustiche a terra</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.55 – R.60 – R.62 – R.63 - R.64 – R.65	Aspetti ambientali – rumore

Sintesi controdeduzione

Per quanto concerne le operazioni a terra degli aeromobili, intese come vie di rullaggio lungo le taxiway, queste possono essere considerate trascurabili per effetto della configurazione infrastrutturale dell'aeroporto che vede l'assenza di una taxiway parallela e separata dalla pista di volo e pertanto lo svolgimento delle stesse sulla pista di volo. Ne consegue che il contributo acustico di tali operazioni è possibile considerarlo trascurabile rispetto allo stesso indotto dagli aeromobili in fase di partenza e decollo caratterizzati da una condizione emissiva certamente superiore. Per quanto riguarda l'abitato di Fognano, questo è localizzato ad ovest dell'aeroporto di Parma ad una distanza di circa 1 km dalla futura area destinata a polo cargo e pertanto il contributo emissivo indotto dall'aeroporto e dagli aeromobili nelle operazioni a terra è da ritenersi trascurabile. Stante la distanza dell'apron destinato alle attività cargo e all'assenza di fatto di una via di rullaggio (si prevede esclusivamente la realizzazione di un raccordo di collegamento pista di volo – piazzale aeromobile) i livelli acustici indotti dagli aeromobili a terra possono ritenersi trascurabili. Per quanto riguarda il sistema airside del piazzale aeromobili, e quindi il contributo acustico indotto dai mezzi rampa, questo può ritenersi trascurabile per i seguenti motivi:

- numero di operazioni aeree ridotte;
- configurazione piazzali aeromobili che richiedono una minor tipologia e numero di mezzi rampa a supporto (le piazzole con configurazione in self-manouvering non richiedono i mezzi per le operazioni di push-back; la vicinanza delle piazzole con l'aerostazione non richiede il supporto degli autobus per il trasferimento dei passeggeri durante le fasi di imbarco/sbarco; etc.);
- ridotti tempi di turn-around che implicano l'assenza di sistemi GPU per il supporto aeromobili o mezzi per attività di catering/pulizia aeromobili;
- nessuna previsione all'orizzonte del Piano di sviluppo di voli di base, ovvero che sostano di notte presso lo scalo di Parma. Questo implica la completa non operatività dei mezzi rampa durante il periodo notturno

In ragione della non significatività delle sorgenti aeroportuali a terra rispetto all'abitato di Fognano (circa 1 km) e alla assenza di aree interne al sedime aeroportuali per la presenza della STRIP, non è necessaria l'adozione di eventuali ulteriori terrapieni quali mitigazione acustica anche perché ricadrebbero in aree esterne all'aeroporto con conseguente occupazione di suolo e sottrazione di terreni destinati ad attività agricole.

Documentazione di approfondimento	Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------

Codice di riferimento controdeduzione		C.22	
Titolo controdeduzione		<i>Rumore aeroportuale e modellazione acustica</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.56 – R.57 – R.58 – R.59 – R.61 – R.69 – R.75	Aspetti ambientali – rumore
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.04	
Sig.ra Graziella Dall’Aglia	DVA-2018-0027795 del 10/12/2018	O.02	
Sig. Antonio Clemente Miari	DVA-2018-0028426 del 17/12/2018	O.76	
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	O.44 – O.45	
Sig. Andra Torreggiani	DVA-2018-0028395 del 17/12/2018	O.61	
Società Sviluppi Immobiliari Parmensi srl	DVA-2018-0028417 del 17/12/2018	O.73	
Società Margi srl	DVA-2018-0028310 del 14/12/2018	O.06	

Sintesi controdeduzione

Il DM 31.10.1997, quale decreto attuativo della L.447/95 per quanto concerne il rumore aeroportuale, prevede che lo scenario assunto come riferimento per la valutazione del rumore aeroportuale sia quello delle tre settimane di maggior traffico individuate nell’anno secondo i criteri previsti dal citato DM. Per quanto riguarda quindi le analisi dei potenziali impatti acustici indotti dall’esercizio dell’infrastruttura aeroportuale si è fatto riferimento esclusivamente a tale scenario di riferimento, determinato allo stato attuale dallo schedato voli dell’anno di riferimento per l’Ante Operam e calcolato allo scenario futuro (Post Operam) secondo l’incremento atteso annuale della domanda di traffico aereo.

Nelle tre settimane di maggior traffico del 2017 il numero di movimenti rilevato è pari a 280 voli complessivi, da cui deriva un valore medio giornaliero pari a 13 movimenti/giorno (9 di aviazione generale e 4 di aviazione commerciale). Per lo scenario futuro sono stati applicati fattori di crescita proporzionali agli incrementi del volume annuale per ciascuna componente di traffico (a meno del traffico merci, per il quale prevedendo un comportamento pressochè costante nell’anno è stato considerato un volume medio giornaliero pari a 1,5 mov/giorno). Ne deriva

pertanto un volume di 27,5 movimenti giornalieri, da intendersi come caratterizzanti lo scenario di riferimento per la valutazione del rumore aeroportuale quale quello del giorno medio delle tre settimane di maggior traffico.

La metodologia del worst-case scenario è stata applicata esclusivamente alle analisi di cantiere. Tale metodologia non è applicabile allo scenario di esercizio in quanto non previsto dalla normativa nazionale di riferimento, quale il DM 31.10.1997, che definisce una precisa condizione operativa da considerare per la determinazione e valutazione del rumore di origine aeroportuale. I dati di input inseriti nel modello di simulazione sono indicati per i due scenari nelle seguenti tabelle inserite nello SIA:

- Stato attuale: SIA Parte 2, Tabella 5-4 (pag. 136)
- Stato futuro: SIA Parte 4, Tabella 12-5 (pag. 84)

Per quanto riguarda le condizioni future, lo scenario di traffico è stato individuato secondo la metodologia indicata ovvero applicando fattori di incremento proporzionali rispetto all'evoluzione della domanda di traffico aereo e ad elementi peculiari basati sulla tipologia di traffico, ruolo dello scalo aeroportuale e configurazione infrastrutturale. Rispetto a tale ultimo aspetto nella valutazione previsionale al 2023 è stato considerato il layout aeroportuale individuato dal PSA, ovvero con lo spostamento della testata 20 a nord.

In merito all'operatività notturna, la modellazione tiene conto di un traffico aereo notturno di circa l'1% del volato medio giornaliero. Tale valore è stato assunto costante sia allo stato attuale che previsionale al 2023. Come esplicitato in precedenza, non si prevede all'orizzonte del PSA infatti un ruolo dell'aeroporto di Parma quale base operativa per specifici vettori aerei (che richiedono la sosta notturna presso lo scalo) ma solo collegamenti point-to-point nel periodo diurno.

Lo studio ai sensi del DM 31.10.1997 prende in considerazione le curve di rumore LVA dei 60, 65 e 75 dB(A) in quanto definiscono l'intorno aeroportuale inteso come il territorio circostante lo scalo il cui stato dell'ambiente è influenzato dalle attività aeroportuali (cfr. DM 31.10.1997, art. 2 comma 7). L'impronta acustica determinata attraverso il modello di simulazione, evidenziano al 2023 una mappatura in termini di LVA pressochè contenuta all'interno del sedime aeroportuale e pertanto tale da non indurre significative interferenze con i ricettori indicati. In riferimento al ricettore "Mulino Alimentare – industria casearia" che risulta localizzato in corrispondenza della testata pista 20, gli esiti delle simulazioni evidenziano una parziale sovrapposizione con la curva LVA dei 60 dB(A). Tale condizione risulta comunque conforme a quanto previsto dal DM 31.10.1997 (in Zona A e B possibile presenza di aree produttive).

In riferimento invece agli altri ricettori isolati localizzati intorno l'aeroporto e le aree residenziali interessate dal sorvolo degli aeromobili, si evidenzia come queste siano localizzate oltre la curva dei 60 dB(A) e pertanto all'esterno dell'intorno aeroportuale ai sensi del DM 31.10.1997. Ne consegue pertanto come queste siano pertanto soggette a livelli acustici inferiori.

Ad ogni modo, si osserva che per quanto riguarda le potenziali interferenze acustiche sul territorio, contestualmente al PSA si prevede l'adozione di un Piano di Monitoraggio Ambientale e l'installazione di un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale finalizzato alla verifica dei livelli acustici indotti dall'esercizio dell'aeroporto sul territorio contermine lo scalo di Parma. Tale sistema potrà essere implementato in riferimento alle aree abitate indicate al fine di verificare nel tempo l'effettivo contributo acustico indotto dall'aeroporto sul territorio in relazione alla presenza di altre infrastrutture di trasporto certamente più significative quali l'autostrada A1 e la linea AV Milano-Napoli. A riguardo si può far riferimento alla campagna fonometrica svolta nel mese di marzo 2019 dalla quale si evince un valore in corrispondenza dell'attuale testata pista 20 (all'interno del sedime) di circa 48 dB(A) e che si riferisce ad una condizione di maggior esposizione data la ridotta distanza con la pista di volo. Ne consegue come le aree residenziali poste ad una distanza maggiore siano soggette ad una rumorosità indotta dagli aeromobili certamente inferiore.

In merito ai parametri meteorologici sono state considerate in entrambe le simulazioni le condizioni meteo determinate dall'analisi dei dati meteo analizzati e utilizzati per le simulazioni atmosferiche.

In merito invece all'attendibilità del software INM, si chiarisce come il software AEDT non introduca differenze nella metodologia di modellazione acustica delle sorgenti aeronautiche durante le differenti fasi di lavoro né tantomeno diversità nel processo di calcolo dei valori acustici. Entrambi condividono il database emissivo di riferimento quale quello emesso dalla BADA. Ne consegue pertanto come nel caso specifico in studio il software INM risulti perfettamente adeguato alla caratterizzazione del rumore indotto dall'aeroporto di Parma sia allo stato attuale che di progetto.

In ultimo per quanto concerne il confronto con l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio (osservazioni O.45 e O.61) in termini di mappatura acustica, questo appare poco pertinente dato il differente volume di traffico aereo annuale. La valutazione dell'impatto acustico connesso ad un aeroporto non dipende dalla lunghezza della pista di volo e unicamente dalla tipologia di aeromobili, quanto piuttosto al volume complessivo che caratterizza lo scenario di riferimento, ovvero il giorno medio delle tre settimane di maggior traffico. Prendendo a riferimento i dati di traffico in termini di volume annuale pubblicati da Assaeroporti per l'aeroporto di Bergamo e di Parma è evidente la significativa differenza in termini operativi (e non solo infrastrutturali) dei due scali aeroportuali che si collocano nel contesto aeroportuale nazionale su due livelli differenti.

Documentazione di approfondimento

Sì No

Codice di riferimento controdeduzione		C.23	
Titolo controdeduzione		<i>Rumore di cantiere</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.68	Aspetti ambientali – rumore
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.05 – P.24	
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alla richiesta di integrazione R.68 da parte della Regione Emilia Romagna con nota n.4381 dell'11-12-2018, si osserva che per quanto riguarda i traffici di cantiere, limitatamente al tema dell'inquinamento acustico, in riferimento alle modalità di realizzazione delle opere ed alla gestione degli inerti da scavo, questi non si riversano sulla viabilità esterna (a meno dei volumi che vengono conferiti in discarica) e pertanto sono da ritenersi trascurabili in termini di rumorosità sui ricettori esterni. In tal senso quindi l'azione di progetto "traffici di cantiere" non risulta tale da essere oggetto di approfondimento nelle analisi ambientali nel caso in studio.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.24	
Titolo controdeduzione		<i>Adempimenti normativi in materia di inquinamento acustico</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.70 – R.71 – R.72 – R.73	Aspetti ambientali – rumore
Sig.ra Annalisa Andretti e Sig. Massimo Lusardi	DVA-2018-0028401 del 17/12/2018	0.66	
Sintesi controdeduzione			
<p>Sulla base degli esiti della procedura di valutazione di impatto ambientale, il Gestore aeroportuale in accordo con ENAC intende riaprire i lavori della Commissione aeroportuale ex. Art. 3 del DM 31.10.1997 per la definizione dell'intorno aeroportuale normato, interrotti a causa del calo di movimenti fatto registrare in passato dall'aeroporto. Tale procedura presenta un iter approvativo differente rispetto a quello oggetto in questa fase e sarà attivata dalla Direzione aeroportuale di Bologna di ENAC.</p> <p>Per quanto concerne il sistema di monitoraggio, è prevista l'installazione di due centraline di rumore così come indicato nel PMA allegato allo Studio di impatto ambientale. Queste saranno conformi a quanto previsto dalla normativa di riferimento nazionale.</p> <p>In riferimento al D.Lgs. 194/05, si evidenzia che questo non è applicabile al caso specifico dell'aeroporto di Parma in quanto non aeroporto principale secondo la definizione indicata dal D.Lgs stesso (rif. Art. 2, comma 1, lettera b). Sia allo scenario attuale che di progetto il traffico aereo risulta inferiore ai 50.000 mov./anno indicati dal D.Lgs. 194/05 quale volume di traffico aereo di riferimento per l'applicazione del D.Lgs. stesso.</p> <p>In ultimo, in merito alla Zonizzazione Acustica Comunale, tale strumento di competenza del Comune di Parma e non del Gestore aeroportuale rappresenta uno strumento di normazione del territorio e non di pianificazione e sarà reso coerente all'intorno aeroportuale a seguito del procedimento di approvazione della Zonizzazione aeroportuale.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.25	
Titolo controdeduzione		<i>Monitoraggio acustico</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.74	Aspetti ambientali – rumore
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alla richiesta di integrazione R.74 da parte della Regione Emilia Romagna con nota n.4381 dell'11-12-2018, si chiarisce come le tematiche inerenti il monitoraggio ambientale siano contenute all'interno del Piano di monitoraggio ambientale e come in merito al posizionamento effettivo delle centraline, alla esatta posizione della cuffia microfonica, etc. queste siano oggetto di specifica fase di progettazione preventiva all'installazione delle stesse e che in ogni caso vi sono specifiche normative per detti rilievi che saranno necessariamente utilizzate.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.26	
Titolo controdeduzione		Salute umana	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.76 – R.77 – R.78 – R.79	Aspetti ambientali – salute umana

Sintesi controdeduzione

In riferimenti alle osservazioni in merito alla tematica "Salute umana" (R.76, R.77, R.78 e R79) da parte della Regione Emilia Romagna con nota n.4381 dell'11-12-2018, si chiarisce che in riferimento ai dati relativi ai tassi di mortalità e morbosità nelle tabelle 6-8 ÷ 6-23 (cfr. SIA P2), sono riportati, per ciascuna causa di mortalità e morbosità, oltre al valore numerico e al relativo tasso, anche il tasso standardizzato (fonte dati: ISTAT – Banca dati Health For All) per poter confrontare i dati provinciali con i regionali e nazionali. Così come indicato nel glossario ISTAT la "Mortalità standardizzato (tasso di) rappresenta l'aggiustamento del tasso di mortalità che permette di confrontare popolazioni che hanno distribuzione per età tra loro diverse. Il metodo di standardizzazione diretto per età è quello più utilizzato e consiste nel sommare i tassi che sono calcolati per ogni specifico gruppo di età su una popolazione di struttura standard". Di seguito la modalità di calcolo del tasso standardizzato riportata nella guida alla lettura dell'ISTAT

- Quozienti specifici di mortalità per causa

$t_x^i = D_x^i / P_x$ il quoziente specifico di mortalità per la classe di età x e per causa i è dato dal rapporto tra D_x^i , che rappresenta il numero dei decessi osservati per la classe di età x e P_x che rappresenta l'ammontare della popolazione residente in Italia di classe di età x . Si fa presente che il quoziente per la classe di età "0 anni" si riferisce al rapporto tra i decessi nel primo anno di vita e la popolazione media di quella classe di età.

- Tasso standardizzato di mortalità per causa

Formula

$$T_{standard}^i = 10.000 * \sum_{x=1}^{\omega} t_x^i P_{x, Italia-2001}$$

Significato delle variabili

$t_x^i = D_x^i / P_x$ è il quoziente specifico di mortalità per la classe di età x e per causa i , dato dal rapporto tra D_x^i , che rappresenta il numero dei decessi osservati per la classe di età x e P_x che rappresenta l'ammontare della popolazione residente di classe di età x .

$P_{x, Italia-2001} = P_{x, Italia-2001} / \sum_{x=1}^{\omega} P_{x, Italia-2001}$ è la proporzione della popolazione nella classe di età x nel complesso della popolazione media italiana nel 2001

Le classi di età utilizzate per il calcolo dei tassi standardizzati sono quinquennali, con l'eccezione delle due classi iniziali (0, 1-4 anni) e finale aperta (età maggiore di 89 anni).

In merito invece alla metodologia di calcolo dell'indice di rischio cancerogeno (RC) e tossicologico

(RT) calcolato nello SIA (Parte 2 – Par. 6.5.2), si specifica che sono state considerate le potenziali cause di morte e di morbosità tipicamente associate alla tossicità di inquinanti atmosferici e al disturbo causato dall'inquinamento acustico. Le analisi sviluppate pertanto si riferiscono agli aspetti pertinenti e connessi alle azioni causali specifiche per l'infrastruttura aeroportuale oggetto di studio. Nello specifico si chiarisce come nelle analisi sviluppate non siano stati presi a riferimento gli inquinanti per cui esistono già limiti dettati dalla normativa nazionale (ad esempio PM10 – D.Lgs. 155/2010) e per i quali sono stati verificati gli eventuali superamenti nello studio modellistico atmosferico per la dispersione di tali inquinanti.

Per quanto riguarda le misure compensative che la Società di gestione intende adottare nel breve termine, e che contribuiscono alla riduzione delle emissioni inquinanti, queste si riferiscono a:

- miglioramento del parco mezzi GSE con progressiva sostituzione con mezzi di nuova generazione tra cui di tipo elettrico;
- installazione progressiva di luci di tipo LED che permettono un contenimento dei consumi elettrici e quindi energetici;
- interventi finalizzati all'efficientamento energetico complessivo dell'aeroporto.

Si specifica che il rischio totale calcolato come somma dei rischi stimati per ogni singolo inquinante riportato nella tabella 6-30 "Rischio cancerogeno totale stimato" della parte 2 dello SIA, tiene conto della somma complessiva dei rischi calcolati per ciascun inquinante considerato e pertanto rappresentativo dell'effetto sinergico dell'esposizione della popolazione agli inquinanti.

In ultimo per quanto concerne i siti a rischio di incidente rilevanti si osserva che nelle analisi riferite al rapporto con gli impianti a "rischio di incidente rilevante" (cfr. SIA Parte 4, Cap.15) siano stati considerati tutti i 5 stabilimenti individuati dall'ARPA Emilia Romagna nella Provincia di Parma. In particolare, non si rilevano problematiche per tali stabilimenti, in quanto essendo il traffico aereo previsto per l'aeroporto di Parma limitato, è presumibile stimare una bassa probabilità di incidente rilevante. A conferma di ciò si evidenzia, ancora, che le rotte aeree, previste al 2023, non ricadono in corrispondenza dei cinque stabilimenti individuati. Pertanto, si può concludere che il rischio di incidente rilevante per l'aeroporto di Parma, nella sua configurazione fisica ed operativa prevista dal PSA, può ritenersi trascurabile.

Documentazione di approfondimento	Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>
------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------

Codice di riferimento controdeduzione		C.27	
Titolo controdeduzione		<i>Geologia – Sismica</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.81 – R.82	Aspetti ambientali – geologia
Sintesi controdeduzione			
In riferimento alle richieste di integrazioni R.81 e R.82 della Regione Emilia Romagna con nota n.4381 dell'11-12-2018, si chiarisce come gli aspetti connessi alla geologia-sismica saranno analizzati nelle successive fasi di progettazione delle diverse opere di progetto.			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.28	
Titolo controdeduzione		<i>Piano di monitoraggio ambientale</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.84	Monitoraggio ambientale
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alla richiesta di integrazioni R.84 della Regione Emilia Romagna con nota n.4381 dell'11-12-2018, si specifica che nella documentazione costituente lo Studio di Impatto Ambientale è inserito il Piano di monitoraggio ambientale finalizzato al monitoraggio delle diverse tematiche ambientali ritenute pertinenti all'infrastruttura aeroportuale in studio sia in fase di esercizio che di Corso d'opera.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.29	
Titolo controdeduzione		Area di studio	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.85	Aspetti generali
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.13	
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	O.18	
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alla richiesta di integrazione R.85 da parte della Regione Emilia Romagna con nota n.4381 dell'11-12-2018, si osserva che l'area di studio presa a riferimento nello Studio di Impatto Ambientale sia sufficientemente estesa e sufficiente per le analisi ambientali rispetto ai parametri assunti e ritenuti significativi in relazione alla tipologia, dimensione e modello di esercizio dell'infrastruttura aeroportuale.</p> <p>In relazione alla precisazione circa la distanza dell'aeroporto dalla città di Parma (osservazione O.18), si chiarisce come quanto riportato sia prettamente indicativo e riferito al centro della città e non incide sulle analisi sviluppate nello SIA.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.30	
Titolo controdeduzione		<i>Zona tutele e rischio popolazione</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.03	Aspetti generali
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimento alla osservazione P.03 da parte del Comune di Parma con nota DVA-2019-0000643, si osserva che tale competenza è del Comune.</p> <p>Secondo il Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti di ENAC, le preesistenze in qualsiasi Zona di Tutela non sono incompatibili con l'intervento di allungamento della pista di volo.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.31	
Titolo controdeduzione		<i>Aspetti connessi all'incremento di traffico veicolare indotto</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.39	Aspetti ambientali - rumore
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.08	Aspetti progettuali
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	0.21	Aspetti progettuali
Società Sviluppi Immobiliari Parmensi	DVA-2018-0028417 del 17/12/2018	0.68 – 0.74	
Sintesi controdeduzione			
<p>Il volume annuale di traffico al 2017 è pari a circa 161.000 passeggeri/anno. In tali condizioni e data la concentrazione di voli in determinate ore del giorno, ovvero in corrispondenza degli arrivi e partenze schedate, da dati statistici e rilievi sul campo è stato stimato un traffico medio giornaliero indotto dall'aeroporto pari a circa 160 veicoli bidirezionali. A questi si aggiungono circa 60 veicoli bidirezionali connessi agli addetti aeroportuali. Complessivamente quindi allo stato attuale il traffico veicolare di origine aeroportuale si quantifica in circa 220 veicoli/giorno.</p> <p>Considerando un incremento del traffico passeggeri al 2023 del 26,1% circa (da 161.000 del 2017 a 203.000 del 2023) e applicando tale percentuale incrementale anche al traffico veicolare indotto (complessivo, ovvero considerando un incremento percentuale anche al numero di veicoli degli addetti aeroportuali), il traffico giornaliero medio di origine aeroportuale si quantifica in circa 280 veicoli/giorno.</p> <p>Considerando che la rete principale di accesso all'aeroporto è il sistema viario SS9/Tangenziale Nord attraverso lo svincolo ad esso dedicato, il volume incrementale (2023-2017) di origine aeroportuale quantificato in 60 veicoli/giorno è pressoché trascurabile da un punto di vista emissivo acustico.</p> <p>Per quanto riguarda il sistema airside del piazzale aeromobili, e quindi il contributo acustico indotto dai mezzi rampa, questo può ritenersi trascurabile per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • numero di operazioni aeree ridotte; • configurazione piazzali aeromobili che richiedono una minor tipologia e numero di mezzi rampa a supporto (le piazzole con configurazione in self-manouvering non richiedono i mezzi per le operazioni di push-back; la vicinanza delle piazzole con l'aerostazione non richiede il supporto degli autobus per il trasferimento dei passeggeri durante le fasi di imbarco/sbarco; etc.); • ridotti tempi di turn-around che implicano l'assenza di sistemi GPU per il supporto 			

aeromobili o mezzi per attività di catering/pulizia aeromobili;

- nessuna previsione all'orizzonte del Piano di sviluppo di voli di base, ovvero che sostano di notte presso lo scalo di Parma. Questo implica la completa non operatività dei mezzi rampa durante il periodo notturno

Documentazione di approfondimento

Sì No

Codice di riferimento controdeduzione		C.32	
Titolo controdeduzione		<i>Chiarimento sulla centralina di monitoraggio della qualità dell'aria</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del17/12/2018	0.55	Aspetti ambientali – atmosfera
Sintesi controdeduzione			
<p>Dalle analisi effettuate sulle centraline di monitoraggio di ARPAE la centraline di Cittadella è risultata la più vicina all'aeroporto. Essendo questa di tipologia "fondo urbano" si è ritenuto cautelativo utilizzare come fondo i dati registrati dalla stessa, considerati comprensivi delle concentrazioni prodotte dalle sorgenti aeroportuali allo stato attuale. Si fa presente che le centraline di monitoraggio della qualità dell'aria non registrano le emissioni bensì le concentrazioni, che rappresentano la diffusione delle emissioni. La scelta di tale centralina non è pertanto volta all'obiettivo di monitorare le emissioni aeroportuali bensì a quello di determinare un valore di fondo di concentrazioni da cui determinare le concentrazioni di origine aeroportuale attraverso il modello di simulazione. Pertanto, risulta differente l'obbiettivo dell'analisi. Stante ciò, si evidenzia che ad integrazione del quadro conoscitivo della componente "Aria e clima", sono stati effettuati i monitoraggi della qualità dell'aria, così come da richiesta di integrazione M.05 della CTVA - nota prot. n. 335/CTVA del 30/01/2019.</p>			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.33	
Titolo controdeduzione		<i>Chiarimenti in merito ad osservazioni di carattere generale</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Sig. Gabriele Regina	DVA-2018-0027862 del 10/12/2018	0.04	Aspetti generali
Sig.ra Francesca Duranti	DVA-2018-0028219 del 13/12/2019	0.05	
Sig. Sebastiano Buti	DVA-2019-0006425 del 13/03/2019	0.89	
Sintesi controdeduzione			
<p>In riferimenti alle osservazioni di carattere generale 0.05 e 0.89 si rimanda alle seguenti controdeduzioni relative alle tematiche specifiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aspetti ambientali – inquinamento acustico: C.05, C.21, C.22, C.23, C.24, C.25, C.28 - Aspetti ambientali – inquinamento atmosferico: C.05, C.14, C.15, C.28, C.32 - Aspetti ambientali – incremento del traffico stradale: C.31 - Aspetti generali – pericolosità dell'infrastruttura: C.09, C.17, C.30 			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.34	
Titolo controdeduzione		<i>Chiarimenti inerenti la sicurezza</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Sig. Graziella Dall'Aglio	DVA-2018-0027795 del 10/12/2018	0.03	Aspetti generali
Sintesi controdeduzione			
In riferimento all'osservazione 0.03 si chiarisce come non ci sia interferenza rispetto al tema della sicurezza tra l'aerostazione e l'autostrada A1 e la linea ferroviaria AA/VV, essendo queste distanti oltre 2,5 km dal terminal passeggeri.			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Codice di riferimento controdeduzione		C.35	
Titolo controdeduzione		<i>Chiarimenti in merito al bird strike</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del17/12/2018	0.57	Aspetti ambientali – Vinca
Sintesi controdeduzione			
All'interno del SIA per il rischio associato al bird striking e la protezione dell'avifauna si è fatto riferimento alle pubblicazioni annuali dell'Enac e per caratterizzare la presenza di avifauna nell'area di analisi sono stati consultati i formulari dei siti Natura 2000, i dati reperiti nella bibliografia esistente e lo studio della Rete ecologica della Pianura parmense contenuta nel PTCP che affronta l'area di studio ad una scala adeguata al caso in esame.			
Documentazione di approfondimento		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	