

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

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

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

Le osservazioni sono, come identificato dalla denominazione del file, di:

- Andrea Torreggiani
- Marzia Mossini

In "allegato 1" sono contenuti i miei documenti.

In fede

Andrea Torreggiani

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

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

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

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

**PRESENTA**

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

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

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

- Aspetti di carattere generale (*es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali*)
- Aspetti programmatici (*coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale*)
- Aspetti ambientali (*relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali*)

## OSSERVAZIONI ALLE CONTRODEDUZIONI

Dietro all'apparente professionalità strutturale delle controdeduzioni presentate dalla proponente il Progetto di Sviluppo dell'Aeroporto di Parma, si nasconde una estrema povertà di contenuti e di risposte concrete alle osservazioni presentate da Enti Pubblici, Associazioni e Privati Cittadini.

La proponente ha deliberatamente dato risposte inadeguate o insufficienti ed ha omesso o glissato le risposte alle più importanti richieste di integrazioni, talvolta cercando di scaricare la responsabilità su altri enti, talvolta negando la necessità della documentazione richiesta, talvolta non rispondendo.

Proprio in funzione di questa carenza di risposte concrete ed esaustive, per evitare la dispersione in tanti piccoli allegati, ho ritenuto opportuno riassumere le principali osservazioni alle controdeduzioni in un unico documento.

Il seguente elenco non comprende tutte le numerose mancanze o incompletezze di documentazione, ma annovera le più vistose, quelle che, se non soddisfatte, rendono il progetto oggettivamente non valutabile da parte della rispettabile Commissione VIA, come vedremo poi nella sezione "Conclusioni".

**1)** Il sottoscritto, il MATTM, La Regione Emilia Romagna e Legambiente nelle proprie osservazioni hanno richiesto espressamente alla proponente di produrre il Piano di Rischio Aeroportuale, obbligatorio ai sensi dell'Art. 707 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (paragrafo 6, capitolo 9), e dalla Circolare APT 33 del 30.08.2010, i quali esprimono chiaramente che tale normativa deve essere applicata a TUTTI gli aeroporti aperti al traffico civile, sia commerciale che di aviazione generale.

A tale richiesta la proponente ha risposto che il Piano di Rischio non è dovuto e non ha presentato nessun documento.

Sempre in merito al Piano di Rischio faccio presente alla Commissione che il Comune di Parma aveva affidato, a giugno 2018, la redazione del documento alla società Tecno Engineering 2C.

Tale Piano di Rischio è stato consegnato, sembra, a dicembre 2018, ma nessuno ha mai avuto la possibilità di consultarlo; nonostante le ripetute sollecitazioni, il sindaco e gli assessori competenti in materia hanno negato la visione del documento.

Successivamente, a maggio 2019, il Comune di Parma ha affidato una ulteriore perizia legale al Sig. Stefano Zunarelli con l'obiettivo dichiarato di "verificare la compatibilità degli interventi urbanistico-edilizi ricadenti nelle zone interessate dall'adeguamento del vigente piano di rischio aeroportuale".

Ora, allo scrivente appare chiaro che questa successione di eventi denuncia che il piano di rischio esiste, è stato redatto, e con ogni probabilità dichiara in sostanza che l'allungamento della pista è incompatibile con il territorio e le opere che insistono su esso, motivo per il quale l'istituzione comunale cerca di trovare una improbabile via d'uscita.

Su questo aspetto torneremo con un approfondimento anche al successivo punto 3.

**2)** La Regione Emilia Romagna in una delle proprie osservazioni ha richiesto espressamente di produrre le Mappe di Vincolo, obbligatorie, che devono essere approvate,

pubblicate e depositate presso i Comuni aeroportuali interessati secondo la procedura prevista dal Codice della Navigazione art. 707 commi 1, 2, 3, 4.

A tale richiesta la proponente ha risposto che le Mappe di Vincolo verranno fatte successivamente e non ha presentato nessun documento.

**3)** Il sottoscritto, la Regione Emilia Romagna, il Comune di Parma, Legambiente e la Sviluppo Immobiliari Parmensi nelle proprie osservazioni hanno richiesto approfondimenti e spiegazioni relativamente all'incompatibilità tra il progetto oggetto della presente VIA ed il costruendo Parma Urban District (megacentro commerciale da 22.000 presenze al giorno, come dichiarato dal costruttore) che è in fase di realizzazione ed insiste sulle Zone di Tutela C e D del progetto di sviluppo.

Tale struttura è attualmente ancora sotto sequestro da parte della Procura della Repubblica (con 3 persone indagate) e nel frattempo la società che lo stava costruendo ha già comunicato l'intenzione di avviare una richiesta di risarcimento di 120 milioni di Euro nei confronti del Comune di Parma.

Ed è proprio qui che il riferimento al punto 1 relativamente al Piano di Rischio che è stato redatto e non pubblicato, acquisisce nuova chiarezza in quanto è principalmente il Parma Urban District l'intervento edilizio-urbanistico che probabilmente ha obbligato il Comune di Parma a richiedere una nuova consulenza legale.

Alla richiesta di informazioni su questo argomento, la proponente non ha risposto, ha omesso qualsiasi tipo di informazione.

Clamorosamente, in nessuna parte dei documenti presentati, viene citato il Parma Urban District.

**4)** Il sottoscritto, la Regione Emilia Romagna, il Comune di Parma, Legambiente e la Sviluppo Immobiliari Parmensi nelle proprie osservazioni hanno richiesto approfondimenti in merito all'interferenza tra l'allungamento della pista e l'Autostrada A1 (che ricordiamo essere addirittura in piena Zona di Tutela A), con l'implementazione di una relazione da parte di Autostrade, soprattutto in funzione del prossimo ampliamento della sede autostradale che, con la costruzione della quarta corsia per senso di marcia, comporterà un ulteriore avvicinamento dell'autostrada alla testata 20 della pista.

A tale richiesta, che denuncia una estrema pericolosità per la sicurezza, la proponente non ha prodotto nessun documento asserendo che non esiste nessuna interferenza.

**5)** Il sottoscritto, la Regione Emilia Romagna, il Comune di Parma, Legambiente e la Sviluppo Immobiliari Parmensi nelle proprie osservazioni hanno richiesto approfondimenti in merito all'interferenza tra l'allungamento della pista e l'Alta Velocità Ferroviaria (che ricordiamo essere addirittura in piena Zona di Tutela A), con l'implementazione una relazione da parte di RFI.

La richiesta riguardava anche una relazione riguardante l'elettrodotta che sovrasta la linea ferroviaria, il quale si eleva di parecchi metri dal suolo.

A tale richiesta, che segnala un reale pericolo per la sicurezza, la proponente non ha prodotto nessun documento asserendo che non esiste nessuna interferenza.

**6)** Il sottoscritto e Legambiente nelle proprie osservazioni hanno richiesto approfondimenti in merito all'interferenza tra l'allungamento della pista, la tangenziale nord-ovest di Parma e la linea ferroviaria Milano-Bologna, che insistono in piena Zona di Tutela A, a poche decine di metri dalla testata 02.

Data l'attinenza, ricordo che dalla parte di testata 02 non viene nemmeno rispettata la RESA, come ricordato in una delle osservazioni di Legambiente.

A tale richiesta, che segnala un reale pericolo per la sicurezza, la proponente non ha prodotto nessun documento asserendo che non esiste nessuna interferenza.

**7)** Il sottoscritto, la Regione Emilia Romagna e Legambiente nelle proprie osservazioni hanno richiesto approfondimenti in merito all'interferenza tra l'allungamento della pista con l'elettrodotto dell'Alta Tensione Elettrica, che attualmente taglia trasversalmente con tralicci alti oltre 10 metri quello che dovrà essere il sedime aeroportuale della nuova pista; anche in questo caso è stato richiesto esplicitamente un contributo documentale da parte di Terna.

A tale richiesta la proponente non ha prodotto nessun documento.

**8)** L'interferenza tra l'allungamento della pista e l'attività produttiva Margi (caseificio, presente in piena Zona di Tutela A, a poche decine di metri dalla testata 20), per la quale è stata segnalata la criticità da parte del sottoscritto ed una richiesta di implementazione di documentazione da parte del caseificio stesso e di Legambiente, non ha avuto adeguata risposta.

In sintesi, per la proponente non ci sono interferenze, è una situazione tollerabile.

**9)** Il sottoscritto, la Regione Emilia Romagna, il Comune di Parma, Legambiente e la Sviluppo Immobiliari Parmensi, tra gli altri, nelle proprie osservazioni hanno richiesto approfondimenti e documentazione specifica in merito alla viabilità alternativa della zona nord, dato che l'allungamento della pista richiederà la chiusura delle uniche 2 strade che attualmente collegano il casello autostradale della A1 con le Fiere di Parma e, data la conformazione del territorio e dell'urbanizzazione esistente, risulta praticamente impossibile proporre nuove alternative in grado di assorbire i volumi di traffico che fiere come Cibus, Cibus Tec, Mecspe, Mercanteinfiera, Gotha, Fiera del Camper, etc. generano normalmente.

La proponente ha risposto, in sintesi, che non è un problema che li riguarda.

**10)** La Regione Emilia Romagna, facendo nel contempo notare una grave carenza tecnica del progetto, ha espressamente richiesto una modellizzazione dell'impatto acustico tramite il nuovo modello AEDT (USA), vista l'inadeguatezza ormai provata del modello INM utilizzato in questo progetto, che non viene più aggiornato.

La sostituzione di AEDT con INM già ufficiosa a livello tecnico.

Ignorando totalmente l'orientamento generale del settore, a tale richiesta la proponente ha risposto che non serve rifare la modellizzazione INM in quanto adeguata all'esigenza.

**11)** Il sottoscritto, La Regione Emilia Romagna, il Comune di Parma e Legambiente, nelle proprie osservazioni hanno richiesto espressamente alla proponente una valutazione più approfondita dell'impatto acustico che avrà l'aeroporto sugli abitati di Baganzola, Fognano e Parma Ovest, soprattutto in considerazione della presenza sulle direttrici di decollo ed

atterraggio di scuole di vario grado per un totale di oltre 1500 bambini, oltre a svariate migliaia di abitanti (la Protezione Civile ne stima circa 12.000 solo nelle immediate vicinanze dell'aeroporto).

A tale richiesta la proponente ha risposto che non serve nessuna valutazione ulteriore in quanto la linea LVA dei 60 dB rimarrà circoscritta al perimetro del sedime aeroportuale e l'impatto acustico sulla popolazione sarà minimo.

Tale affermazione è puramente pretestuosa e volta esclusivamente a tentare di minimizzare l'impatto acustico che avrà questo aeroporto: aerei con una apertura alare fino a 65 metri come quelli che la proponente vorrebbe far atterrare e decollare qui a Parma, spostano la linea LVA dei 60 dB ben oltre quanto dichiarato dalla proponente, esattamente fino a 6 km di distanza dalla pista, come strumentalmente registrato da ARPA Lombardia all'Aeroporto di Orio al Serio.

Anche la risposta alla mia osservazione n. 2 della prima fase, in merito appunto all'impatto acustico registrato a Orio al Serio, è stata ritenuta non pertinente; anche in questo caso, con artifici verbali, la proponente asserisce che le registrazioni di ARPA Lombardia hanno dato quel risultato in funzione del numero dei voli.

Una sorta di sommatoria del rumore di tanti aerei, non in funzione delle emissioni acustiche percepite di ogni singolo aereo.

Tale affermazione è priva di qualsiasi nesso logico.

## CONCLUSIONI

Anche in questa fase di risposta alle osservazioni del pubblico è vistosa la carenza di contenuti e la pretestuosità di molte risposte, così come la mancanza della quasi totalità dei più importanti documenti di valutazione.

Il progetto di sviluppo dell'Aeroporto di Parma manca dei requisiti minimi per una valutazione seria e professionale della VIA.

Tale assenza di adeguata documentazione richiama allo scrivente la recente sentenza del TAR TOSCANA n.° 00793/2019 del 29-05-2019 concernente la procedura dell'Aeroporto di Firenze - Master Plan aeroportuale 2014 – 2029, che si pronuncia su una situazione simile.

Cito testualmente le motivazioni che hanno indotto il TAR ad annullare il parere positivo al master Plan: «il progetto sottoposto a VIA non conteneva quel grado di dettaglio minimo e sufficiente affinché il Ministero dell'Ambiente addivenisse ad una corretta valutazione di compatibilità ambientale» e inoltre anche la mancanza de «la predisposizione di uno studio "riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei", finalizzato a "descrivere e quantificare i rischi per la salute umana e l'ambiente derivanti dalla vulnerabilità aeroportuale a gravi incidenti", documentazione quest'ultima che non è stata presentata né prima delle VIA, né successivamente in sede di ottemperanza delle prescrizioni».

Infine, concedetemi un'ultima riflessione.

Se a questo progetto di sviluppo dovesse mai essere dato parere positivo, l'Aeroporto di Parma diventerebbe un caso unico in Italia in termini di pericolosità con la presenza, in senso trasversale, di 2 arterie di comunicazione vitali come la A1 Milano-Bologna e la TAV che risiedono in piena zona di tutela A; un eventuale incidente bloccherebbe le comunicazioni dell'intero nord Italia.

Inoltre, come è noto, frequenti sono i fenomeni di Vortex Strike, ovvero turbolenze prodotte dai motori degli aerei che in fase di decollo ed atterraggio in prossimità di edifici creano danni

a tetti, sconquassando le tegole, e muri, generando addirittura delle crepe; sono noti i fenomeni registrati a Orio al Serio e a Treviso.

Ora, quale effetto avrebbe il transito in contemporanea, per nulla improbabile data la frequenza dei passaggi, di un treno ad alta velocità a 300 km/h e il decollo di un Boing 747 cargo a pieno carico e con i motori al massimo ?

Credo che una collocazione così delicata di una pista aeroportuale avrebbe meritato una proposta documentale, per la valutazione della VIA, di altissimo livello e completamente esauriente, non un progetto lacunoso e incompleto come quello della proponente il PSA dell'Aeroporto di Parma.

## **RICHIESTA**

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

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

Parma, 11 Giugno 2019

Il/La dichiarante

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

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

La Sottoscritta

• **Marzia Mossini**

quale cittadina privata,

**PRESENTA,**

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

**Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023. Codice Proc. 4224 in particolare alle integrazioni del documento SIA\_CTD\_R01**

<b>ELENCO OSSERVAZIONI</b>	
<b>N°</b>	<b>Oggetto:</b>
<input type="checkbox"/> <b>1. Aspetti di carattere generale</b> (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)	
<b>1</b>	Mancata risposta da parte del proponente
<b>2</b>	Allegato 7 - Errata corrige
<b>3</b>	Relazione
<input type="checkbox"/> <b>2. Aspetti programmatici</b> (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)	
<b>4</b>	Allegato 1 - Integrazioni al Piano di Utilizzo
<b>7</b>	Allegato 4 - Relazione archeologica preliminare
<b>10</b>	Allegato 8 - Integrazioni sugli aspetti programmatici e la conformità urbanistica
<input type="checkbox"/> <b>3. Sicurezza dei cittadini e Salute Pubblica</b>	
<b>8</b>	Allegato 5 - Relazione di compatibilità idraulica

**TEMI più strettamente AMBIENTALI**

<b>N°</b>	<b>Oggetto:</b>
<input type="checkbox"/> <b>4. Aspetti progettuali</b> (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)	
<b>5</b>	Allegato 2 - Piazzola Deicing area cargo e unità di trattamento acque di dilavamento
<input type="checkbox"/> <b>5. Aspetti ambientali</b> (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)	
<b>6</b>	Allegato 3 - Report misure fonometriche e di qualità dell'aria
<b>9</b>	Allegato 6 - Approfondimento sulle emissioni degli inquinanti in atmosfera

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

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

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

Parma, 12 giugno 2019

Marzia Mossini



**ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali dei soggetti che presentano le osservazioni

Allegato 2 - Copia dei documenti di riconoscimento in corso

Allegato 3- Testo delle osservazioni

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

**Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023**  
Codice Procedura: 4224

## **OSSERVAZIONE**

di Mossini Marzia, cittadina privata, ed altri cittadini privati

### **OGGETTO DELLA OSSERVAZIONE**

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

### **ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL'OSSERVAZIONE**

**Impatto acustico**

### **TESTO DELL'OSSERVAZIONE**

In riferimento all'ALLEGATO 3-Report misure fonometriche e di qualità dell'aria- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE-Documento di integrazioni e controdeduzioni richieste con nota prot. n. 3084/DVA del 07/02/2019, la modalità di misurazione utilizzata non è conforme a quanto previsto dalla normativa vigente (D.M. 31.10.1997, D.M. 20.05.1999, D.M. 03.12.1999), in quanto,

1) in riferimento alle osservazioni eseguite :

- a) – è stata eseguita una misurazione nell'arco di 24 ore per n. 5 voli diurni, mentre il suddetto D.M. 31.10.1997 prevede una misurazione di 3 settimane, pari a 21 giorni, ciascuna delle quali scelta nell'ambito dei seguenti periodi: 01.10 – 31.01, 01.02 – 31.05, 01.06 – 30.09.
- b) – la suddetta misurazione non è stata eseguita per voli notturni (23,00-06,00), quando il valore giornaliero del livello di valutazione del rumore aeroportuale si determina considerando tutte le operazioni di terra e di sorvolo che si manifestano dalle 00,00 alle 24,00, considerando il periodo diurno e quello notturno
- c) – non sono state eseguite misurazioni nel momento climatico peggiore
- d) – non è stato misurato l'aumento della rumorosità in presenza di vento

inoltre,

sono stati misurati solo aerei passeggeri , di cui l' aereo più impattante è un jet Boeing 738 Passeggeri (Cagliari) a due motori, con peso max al decollo di 174.000 libbre; al confronto, un airbus cargo+passeggeri Boeing 747-400ER ha un peso max al decollo di 910.000 libbre;

2)in riferimento alla metodologia di misura del rumore aeroportuale:

- a) il fonometro non è uno strumento sufficiente per una corretta misurazione
- b) manca un sistema integrato di misurazione secondo quanto previsto dal D.M. 20.05.1999, che prevede l'individuazione di postazioni di rilevamento acustico dislocate in modo permanente sul territorio, presso siti che risultino essere significativi sia dal punto di vista tecnico che per la presenza di centri sensibili
- c) manca un sistema centrale di acquisizione e archiviazione dei dati trasmessi via WIFI o UMTS dalle centraline, dei tracciati radar trasmessi da ENAV
- d) manca un software di analisi del rumore aeroportuale, usato per l'analisi e l'elaborazione dei dati fonometrici, per la loro correlazione con i tracciati radar e i dati meteo acquisiti dalla centralina interna all'aeroporto

e) i modelli matematici utilizzati per la determinazione delle curve di isolivello che contornano le zone di rispetto A,B,C devono essere validati dall'Agenzia Nazionale di Protezione dell'Ambiente

quanto sopra in riferimento ai sistemi realizzati ad esempio all'Aeroporto Marconi di Bologna e all'Aeroporto Falcone e Borsellino di Palermo

**considerato dunque**

che le osservazioni eseguite e la metodologia di misurazione del rumore aeroportuale non sono conformi a quanto previsto dalla vigente normativa,

la palese assenza di significative azioni preventive volte alla tutela della salute degli abitanti coinvolti,

la mortificazione del territorio a vocazione agricola coinvolto, nella fattispecie la food-valley, eccellenza italiana nel mondo

**RICHIESTA**

per i suddetti motivi ritengo che sia espresso un **parere di valutazione assolutamente negativo** .

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

Si allegano i dati personali e le copie dei documenti di riconoscimento in corso di validità della scrivente e di altri cittadini privati a sostegno della osservazione

Parma, 12 giugno 2019

Marzia Mossini

