

m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0015092.13-06-2019

Quale membro del direttivo di Legambiente Parma allego le osservazioni di Legambiente, Ada onlus, WWF Parma sulla procedura Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023. Codice Proc. 4224.

Segue

copia con le firme e i documenti dei referenti e la scansione

Distinti Saluti

Maurizio Olivieri

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

I Sottoscritti

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

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

congiuntamente
PRESENTANO,

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

Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023. Codice Proc. 4224 in particolare alle integrazioni del documento denominato "Documento di integrazioni e controdeduzioni richieste con nota prot. n. 3084/DVA del 07/02/2019

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

TEMI più strettamente AMBIENTALI

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

I punti 3-9 pertengono a i seguenti ambiti **OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

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

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

Parma, 12 giugno 2019

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali dei soggetti che presentano le osservazioni

Allegato 2 - Copia dei documenti di riconoscimento in corso

Allegato 3- Testo delle osservazioni

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

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

OSSERVAZIONE n° 1

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

Aspetti di **carattere generale** (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

In questo primo documento evidenziamo i punti che, presenti nelle nostre prime osservazioni, **NON hanno trovato alcuna risposta, controdeduzione o integrazione** nel documento SIA_CTD_R01.

Relativamente alla nostra precedente osservazione n.° 2 del 13 dicembre 2018:

1. La Regione Emilia Romagna aveva richiesto:

- a. la redazione e l'elaborazione delle Mappe di Vincolo, ai sensi del Codice della Navigazione;
- b. 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;
- c. 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; **NON L'HO TROVATO**
- d. valutare le implicazioni del nuovo Piano di Rischio con il Piano di Protezione Civile.

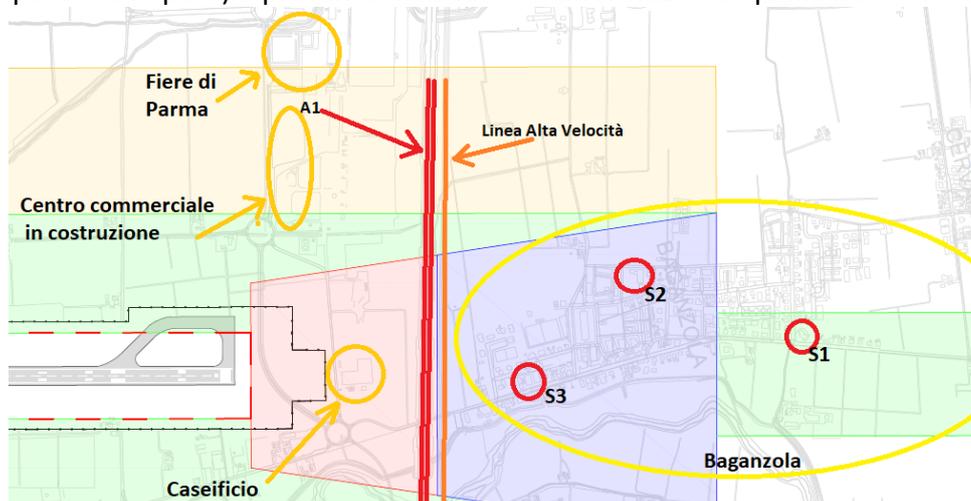
2. Tutte queste richieste **non sono state soddisfatte** dalla documentazione integrativa. In particolare il documento *Piano di Rischio Aeroportuale*, documento fondamentale per la valutazione del rischio del progetto NON è ancora disponibile. Da notizie di stampa sembra che sia stato da tempo (dicembre 2018?) trasmesso ad ENAC ma che questo ente non lo abbia restituito con parere favorevole. Sia per la mancanza del documento che la mancanza del parere di Enac sullo stesso rendono non correttamente valutabile l'aspetto del rischio. Inoltre risulta ancora sottoposto a sequestro a parte della magistratura l'edificio in costruzione (centro commerciale) a nord della pista. Non è dunque possibile valutare un aspetto fondamentale come il rischio per l'assenza di due elaborati fondamentali, quali le Mappe di Vincolo e il Piano di Rischio Aeroportuale, mai presentati neanche durante la presentazione dei documenti di VIA.

3. I proponenti, a proposito della Valutazione di Impatto di Rischio, sostengono che ENAC, che è *"l'unico Ente preposto ad individuare gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio"* (pag. 40) non intende produrre questo documento nonostante l'area in questione rientri nei *"tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati nelle vicinanze aeroportuali."* anzi sostenga che: *"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."* Lasciamo alla commissione la valutazione sulla corrispondenza a verità di tale affermazione. ci limitiamo a sottolineare l'assenza di un ulteriore importante documento legato al

tema sicurezza. Sottolineiamo inoltre che il fatto che non ci sia un obbligo non significa che tale vincolo non possa essere imposto dalla procedura di VIA.

4. A pagina 65 SO.GE.A.P. sostiene che ENAC *“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”*. Agli scriventi pare che il concetto di rischio non possa essere valutato assolutamente in base ai movimenti, come se la struttura fosse collocata in una realtà standard, ma debba essere valutata in base alle caratteristiche del territorio, come la posizione dell’aeroporto rispetto alla città (vicino a quartieri e frazioni densamente abitati), al tessuto provinciale e a strutture sensibili (come le reti di A1 e alta velocità). La circostanza riferita a pag.67: *“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”* ci sembra aggravare il rischio potenziale. Ricordiamo che durante l’inverno scorso alcuni viaggiatori che aspettavano l’aereo per Cagliari (uno dei 2 soli voli che partono da Parma, l’altro è per Chisinau) sono rimasti a terra perché l’aereo non è riuscito ad atterrare causa nebbia (condizione meteorologica frequente nell’area).

5. A p. 57 si legge: *“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.”*. Come possono sostenere tutto ciò, soprattutto in assenza di un Piano di Rischio Aeroportuale? Semplicemente guardando la cartina erroneamente denominata Piano di Rischio, proposto da SO.GE.A.P. (deve essere il Comune a redigerlo e non la società proponente l’opera) e presente nella suddetta affermazione quella frase non è veritiera.



Tutte le indicazioni raffigurate sono state aggiunte dagli osservanti, poiché il documento originale mostra (crediamo volutamente) solo le fasce di rischio omettendo i punti sensibili che definiscono i fattori esposti al rischio. S1,S2,S3 sono tre scuole nell’abitato adiacente la testata di pista in progetto (Baganzola), come si vede l’autostrada A1 e la linea dell’alta velocità ricadrebbero al confine tra le fasce A e B, e per quanto questo documento non abbia valore ufficiale dovrebbe essere stato redatto rispettando le fasce di rischio e quindi la frase sopra citata **è dimostrata non vera**.

6. Alla luce di quanto sopra pare assurda la posizione espressa a pag. 86 dove ancora viene sostenuta l’assenza di interferenza tra la struttura e l’autostrada A1 e la ferrovia AA/VV: *“In*

riferimento all'osservazione O.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." Riteniamo tale risposta totalmente avulsa dai dati di realtà, dati di realtà, poiché il rischio di incidenti e di interazione con le suddette strutture non lo provocherebbe certo il terminal ma i velivoli e la testata della pista che disterebbe solo **500 m** dalle strutture sensibili citate, come peraltro si evince dalla cartografia presentata dai proponenti e da noi sopra riportata.

7. A pag. 81 si legge una risposta all'osservazione del Comune di Parma che rilevava: "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." La risposta dei proponenti è la seguente: " **...si osserva che tale competenza è del Comune. 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.**" Sottolineiamo con forza (il completo disinteresse per gli abitanti interessati dalla Zona di Tutela B) che la non incompatibilità NON significa che gli interventi possano essere autorizzati senza valutazione e che la assenza di un documento fondamentale per la valutazione del rischio, anche ove tale documento sia di pertinenza di chi osserva la mancanza (ma lo stesso rilievo è stato sollevato dalle associazioni e cittadini firmatari della presente) NON può in alcun modo produrre l'effetto di rendere tale documento superfluo rispetto alla procedura. **Sottolineiamo dunque l'assenza perdurante di un documento essenziale per la procedura di VIA.**

8. **R elativamente al rischio SISMICO** , a pag.78, si riporta una precisa richiesta della Regione Emilia Romagna: "Relazione Geologica-Sismica - Si chiede di integrare lo Studio di Impatto Ambientale e il PSA 2018-2023 con quanto di seguito riportato:

- *specifico Relazione Geologica-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.*

Relazione Geologica-Sismica - Si chiede di integrare lo Studio di Impatto Ambientale e il PSA 2018-2023 con quanto di seguito riportato:

- *puntuale 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."*

A tali richieste i proponenti si limitano a dichiarare che "si chiarisce come gli aspetti connessi alla geologia-sismica **saranno analizzati nelle successive fasi di progettazione delle diverse opere di progetto.**" La tattica, qui e spesso riscontrata da parte dei proponenti, di glissare sulle richieste e rinviare alle successive fasi, è da noi del tutto contestata e stigmatizzata per il motivo evidente che, qualora fossero presenti criticità sotto il profilo della Micro Sismica e della analisi della CLE, queste andrebbero evidenziate già in fase di VIA, al fine di individuare adeguate soluzioni. Viceversa si vanificherebbe la funzione della VIA, rimandando ad una fase posteriore al procedimento autorizzatorio un aspetto rilevante ai fini della sicurezza come quello del rischio sismico. Ricordiamo che tra l'altro il Comune di Parma si è recentemente dotato di Studio di Microzonazione Sismica di 3° livello e basterebbe poco per acquisire gli elementi conoscitivi riguardanti l'area su cui insiste l'aeroporto ed il suo eventuale prolungamento. Anche questo ci pare motivato per richiedere parere espressamente NEGATIVO.

Relativamente alla nostra precedente osservazione **n.° 3 del 13 dicembre 2018**:

9. Non sono state fornite le informazioni richieste sulle modalità e costi di acquisizione dei terreni su cui verrà effettuato l'allungamento della pista né i costi relativi agli espropri, né tali costi (che chiaramente saranno a carico del proponente) sono stati integrati al Piano Economico.
10. Nessuna informazione sul costo economico relativo all'interramento delle linee elettriche, né della modifica o soppressione della viabilità esistente, che già non erano finanziate né progettate nella documentazione iniziale.
11. Manca la previsione dei costi di mitigazione delle opere idrauliche.
12. Nulla è fornito a supporto delle previsioni di ricavi dei prossimi anni che prevedono incrementi esponenziali; in particolare studi sull'aumento dei passeggeri o contratti o pre-contratti già firmati con aziende che operano nel trasporto commerciale.
13. Non è fornita alcuna informazione dettagliata sullo stato finanziario di SO.GE.A.P.; di quali risorse si disponga, a quali partner intenda affidarsi per reperire le risorse che i soci finora NON hanno reso disponibili (ricordiamo che in data 13 giugno 2019 è prevista una convocazione della Commissione IV Consiliare Bilancio e Partecipate del Comune di Parma e della commissione VII Garanzia e Controllo sulla situazione societaria ed esercizio di SOGEP, sulle cui risultanze cui per motivi cronologici non possiamo ad oggi fornire particolari, che ci riserviamo di fornire oltre i termini).
14. Non è stata fornita alcuna analisi di beni e servizi in termini di domanda-offerta, la sua evoluzione quali-quantitativa e la possibilità di un'effettiva copertura da parte del progetto.
15. Assenza di 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.

Relativamente alla nostra precedente osservazione **n.° 4 del 13 dicembre 2018**:

16. Non è stata presentata la valutazione della presenza e della capacità attrattiva degli altri aeroporti in prossimità dello scalo.
17. Non viene ancora una volta presa in considerazione l'**alternativa zero** (secondo il 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").

Relativamente alla nostra precedente osservazione **n.° 5 del 13 dicembre 2018**:

18. Manca una documentazione di Zonizzazione acustica.

Relativamente alla nostra precedente osservazione **n.° 6 del 13 dicembre 2018**:

19. Continua a mancare una valutazione idraulica adeguata e non sono stati specificati i fondi per gli studi da eseguire né per le opere da realizzare.

Relativamente alla nostra precedente osservazione **n.° 7 del 13 dicembre 2018**:

20. Nessun calcolo esaustivo relativo all'aggravio della viabilità nei pressi dell'abitato di Baganzola, con relativo aumento delle emissioni e dei tempi di percorrenza dei mezzi di soccorso provenienti dalla città verso le fiere.
21. Non è stata fornita alcuna specifica sulle opere di collegamento alle infrastrutture ferroviarie.

Relativamente alla nostra precedente osservazione **n.° 8 del 13 dicembre 2018**:

22. Non è stato fornito il computo emissivo completo annuale delle emissioni, mitigazioni e compensazioni nello stato *ante operam* e *post operam*

Relativamente alla nostra precedente osservazione n.° 9 del 13 dicembre 2018:

23. L'osservazione relativa all'assenza di un progetto di compensazione territoriale o saldo zero dell'opera non ha trovato alcuna risposta. Anzi i proponenti affermano *“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”*. Al contrario le Osservazioni pervenute alla documentazione di VIA contestano il concetto di *“trascurabilità delle interferenze ambientali”* (concetto peraltro non espresso quantitativamente) e gli scriventi ritengono che non si possa definire mitigazione o compensazione l'opera di costruzione di terrapieni al fine di *“nascondere”* l'aeroporto.

Relativamente alla nostra precedente osservazione n.° 10 del 13 dicembre 2018:

24. Per quanto riguarda il bird strike non è stato presentato uno studio conoscitivo su specie realmente presenti, abbondanze, rotte di passaggio ecc.

VISTA

inoltre 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 per molti aspetti pare agli scriventi pronunciarsi su una situazione affine alla presente, soprattutto là ove il TAR nota che *«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, non essendosi individuati compiutamente le opere da realizzare»*, ovvero il fatto che anche in quel caso *«viene integralmente rimandata alla fase di progettazione esecutiva l'analisi del rischio di “bird strike”»* o ancor più ove si nota che manchi *«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»

RICHIESTA

Visto il numero ingente di osservazioni e richieste che non sono state soddisfatte e la forte carenza strutturale di documentazione, l'assenza di troppi studi/documenti richiesti come integrazione e i conseguenti riferimenti ad impatti trascurabili (affermazioni basate fondamentalmente sull'assenza di calcoli e studi adeguati, non viene **mai** preso in considerazione il **worst-case scenario**), le pretese che ciò dal proponente sostenuto debba essere preso per buono e i controlli rimandati a step successivi l'approvazione del documento che dovrebbe contenere quei dati portano a chiedere che venga espresso un **parere di valutazione negativo**, anche perché le integrazioni funzionali all'approvazione di un progetto particolarmente impattante sull'aerea designata.

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

Parma, 12 giugno 2019

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

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

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

OSSERVAZIONE n° 2

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di **carattere generale** (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

Altro: incompletezze riscontrate nel documento "Allegato 7: Errata corrige" rispetto alle domande poste nelle osservazioni da noi presentate.

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Nell' "Allegato 7: Errata corrige" si riscontrano numerose omissioni e non sono reperibili risposte a precise richieste o questioni da noi poste durante la prima fase delle Osservazioni.

Qui di seguito la sequenza delle ulteriori imperfezioni o omissioni riscontrate:

- 1- Nel documento SIA_CTD_R01 sono stati individuati svariati errori. Primi tra tutti il nome della frazione interessata di Fognano, e non Fognato, come più volte scritto nel documento (pag.7 e due volte a pag. 44) e il riferimento ad un'altra città a pag.63, *dove si legge «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»*. Questo ennesimo errore conferma la tecnica di scrittura del documento, come già era apparso chiaro nella documentazione proposta per la VIA, un evidente copia-incolla.
- 2- Alla domanda 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*». La risposta all'approfondimento risulta molto evasiva: *In risposta all'osservazione in esame da parte della Regione Emilia Romagna, la frase si sostituisce con la seguente: «I volumi di traffico sono stati stimati in proporzione all'aumento dei passeggeri dallo stato attuale al 2023, che all'incirca risulta doppio. Pertanto si considerano 160.600 veicoli l'anno.»* Senza dare le spiegazioni richieste.
- 3- Relativamente alla tabella 2-8 di pag.62 del documento SIA_R01_P2 si legge: «*A pagina 62 dello stesso documento, invece, con riferimento alla tabella 2-8 relativa ai movimenti aerei, i valori riportati sono numeri adimensionale. Si specifica, infatti, come i valori riportati dei movimenti aerei siano costituiti dal numero di movimenti della singola tipologia di aeromobile durante l'anno, così come il valore di LTO "Landing and TakeOff cycle", che indica l'attività del singolo aeromobile nel suo ciclo di atterraggio e decollo (numero di decolli o atterraggi della singola tipologia di aeromobile durante l'anno).*» Se così fosse il numero dei "movimenti"

dovrebbe essere verosimilmente il doppio del numero dei "LTO", invece nella tabella in questione alcuni numeri non rispettano questo calcolo. Come indicato nella seguente tabella:

Componente	Aeromobile	Movimenti	LTO
Aviazione commerciale passeggeri	Boeing 737-800	1417 1416= 708*2 708	
	Airbus A320-200	542	271

Componente	Aeromobile	Movimenti	LTO
	ATR 72	102	51
	Airbus A319-100	38	19
	Boeing 737-400	23 24= 12*2 12	
	Boeing 737-300	4	2
Aviazione generale	Cessna Citation Sovereign C680	525 526= 263*2 263	
	Beechjet 400/A	499 498= 249*2 249	
	Cessna Citation C510	652	326
	Hawker 800XP	414	207
	Pilatus PC12	349 350= 175*2 175	
	Cessna Citation C525	496	248

Tabella 2-8 Movimenti annui aeromobili – 2017

Non si capisce come mai alcuni numeri siano in difetto ed altri in eccesso.

- 4- In relazione all'osservazione R.38: A pagina 33 del documento SIA_R01_P2 e a pagina 28 del documento SIA_R01_Allegato_A02 è riportata l'immagine relativa ai dati meteo della stazione di Parma, con la seguente didascalia: "Stralcio risultati disponibili bollettini **per la stazione di Roma-Fiumicino**".

E la rispettiva risposta data: *In risposta all'osservazione in esame, in merito all'incongruenza della didascalia con l'oggetto dello Studio, si chiarisce che i dati meteo riportati in figura sono riferiti alla stazione meteo di Parma, pertanto la didascalia si sostituisce con la seguente: "Stralcio Risultati disponibilità bollettini per la stazione di Parma".* Si evince come non venga spiegato come mai ci fossero riferimenti ad un aeroporto romano e **non viene definita quale sia la stazione meteo di Parma**, per consentire una verifica dei dati dichiarati.

- 5- Relativamente all'Osservazione R.66: A pagina 135 del documento SIA_R01_P2 è riportato "In tabella seguente si riportano i dati di traffico inseriti nel modello INM per lo scenario operativo futuro.". Tale frase si sostituisce con "In tabella seguente si riportano i dati di traffico inseriti nel modello INM per lo scenario operativo attuale." Senza fornire ulteriori spiegazioni sul perché la dicitura fosse sbagliata.

- 6- Osservazione R.38: questo riferimento avvalorava l'ipotesi che l'intera documentazione di VIA sia ampiamente realizzata con 'copia e incolla' da altri documenti, dal momento che sia ha un ulteriore riferimento all'aerea di **Bergamo**: "localizzati nell'area delle colline e montagne bergamasche". La risposta data dalla società proponente l'ampliamento semplicemente afferma: *Tale affermazione, erroneamente riportata, viene sostituita con la seguente: "localizzati nella pianura di Parma tra il fiume Taro a ovest, il fiume Po a nord-est e il torrente Enza a sud-est".* Non forniscono alcuna spiegazione sul perché dell'errore, e deve esserci un

perché se l'errore si è ripetuto più volte, e a chi scrive sembra che la documentazione non sia accuratamente riferita al contesto parmense.

- 7- L'Osservazione O.09 riprende appunto la questione delle diciture errate in più di un riferimento, si parla del "Aeroporto di **Bergamo**, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto" e che "Tale didascalia si sostituisce con "Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto" senza tuttavia dare una spiegazione di come sia stato possibile avere fatto questi riferimenti ad un altro aeroporto quando la VIA è per l'aeroporto di Parma. Sempre in questa osservazione si parla di "Prolungamento della pista di volo 10/22" oppure di "02/22" quando le direzioni della pista aeroportuale di Parma sono 02/20. Anche in questo caso non si capisce come sia stato possibile avere così tanti riferimenti errati ripetuti in un documento ufficiale e come la risposta data sia così evasiva: "Pertanto il codice "02/22" si sostituisce con il seguente "02/20", ogni qual volta ci si riferisce alla pista di volo dell'aeroporto di Parma". Questi errori di direzione di pista sono presenti anche nell'Osservazione O.11, O.13, O.14 e O.15 a riprova di come quell'errore sia molto diffuso nella documentazione.
- 8- L'Osservazione O.80 si parla del Documento "SIA_R01_P4, a pagina 49 e si riporta testualmente: "In ultimo l'interferenza con le aree di pertinenza di edifici che sono testimonianza dei caratteri storico-architettonici del territorio che il Piano si pone come obiettivo di conservare e valorizzare non ci sono indicazioni precise sulle modalità di intervento nelle Norme tecniche, dove secondo l'art.70 si rimanda alle indicazioni del RUE contenute nel Piano Operativo Comunale e del Regolamento Urbanistico Edilizio. Il paragrafo viene sostituito con: "In ultimo per quanto riguarda l'interferenza con le aree di pertinenza di edifici, indicati nel Piano come Edifici di valore architettonico ambientale e storico testimoniale, si rimanda al RUE che ha il compito di specificarne le categorie di interventi di recupero ammissibili, gli indirizzi tecnici sulle modalità di intervento ed i materiali utilizzabili, nonché le destinazioni d'uso compatibili con la struttura e la tipologia dell'edificio e con il contesto ambientale." Ci si domanda perché la frase sottolineata sia stata sostituita e perché abbiano fatto riferimento all'articolo 12 del RUE del Comune di Parma che è stato abrogato.

RICHIESTA

Le risposte alle nostre osservazioni semplicemente indicano un testo sostitutivo, ma non tolgono i dubbi e non spiegano il motivo per cui gli errori sono presenti e ripetuti più volte nella relazione e rinnovati. Le risposte dunque non eliminano la sensazione di trovarsi di fronte ad un documento di VIA ben poco specifico del progetto in esame, ma derivato da altre procedure, cosa che dovrebbe indurre codesta commissione a dubitare dell'accuratezza delle valutazioni collegate a questi punti: ciò che va bene per qualsiasi pratica non è specifico di nessuna. Chiediamo dunque che venga espresso un **parere di valutazione negativo** per inadeguatezza della documentazione.

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

Parma, 12 giugno 2019

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

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

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

OSSERVAZIONE n° 10

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti **programmatici** (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Integrazioni sugli aspetti programmatici e la conformità urbanistica

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

A pag. 53 viene trattato il tema sollevato da Regione, Comune di Parma e privati delle implicazioni urbanistiche che l'opera comporterebbe sostenendo che: *"le implicazioni urbanistiche, si evidenzia che queste saranno oggetto di fase procedurale specifica (Conferenza dei Servizi) successiva alla fase istruttoria di VIA."* Questa risposta **non è accettabile** sia perché le modifiche sarebbero sostanziali e non si possono non presentare nella documentazione di VIA, sia perché proprio per l'entità non possono essere proposte senza trovare copertura nel bilancio del progetto (si presumono a carico dei proponenti salvo evidenza documentale del contrario) e, data la complessità dell'intervento, una Valutazione Ambientale Strategica.

A pag. 54 si sostiene che *"I dettagli del Regolamento (RUE) certamente non interessano per la realizzazione di un'opera pubblica di portata nazionale come quella in esame."*

Agli scriventi sembra invece che la conformità urbanistica sia uno degli aspetti salienti valutati dalla procedura di VIA, e che vada rigettato l'atteggiamento di pretendere che la documentazione presentata in prima istanza sia completa e valida e il progetto ricada sul territorio senza nemmeno adeguarsi agli strumenti regolativi quando invece Regione, ARPAE ecc. chiedono altri documenti che non sono stati prodotti neanche in questa seconda fase.

A pag. 57 a proposito delle contestate ed evidenti interferenze con impianti e viabilità i proponenti notano che: *"Per quanto concerne infine le interferenze che limitano la progettualità (elettrorodotti, 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."* Quanto sostenuto non sembra agli scriventi né veritiero né sensato: le *"interferenze"* devono rientrare nelle valutazioni di impatto ambientale, di consumo di suolo, di bilancio, di urbanistica ecc. L'approvazione urbanistica può scaturire come endoprocedimento della VIA, ma escludiamo che possa essere autorizzata opera priva di conformità urbanistiche per l'intervento principale e quelli connessi. Le interferenze con linee ed elettrorodotti dovrebbero vedere una domanda preliminare che consenta di valutare la fattibilità tecnica dell'intervento ed il costo a carico del piano economico. Non possono quindi essere procrastinate ma si servono fornire risposte in questa fase procedurale di VIA.

Similmente a pag. 80 in risposta alla richiesta della Regione Emilia Romagna: *“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.”* la società proponente risponde: *“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.”* Questa affermazione è del tutto in contrasto con le proposte di modifica della viabilità, che incidono sul tessuto urbano di Parma ben oltre la struttura e le sue immediate adiacenze.

In definitiva in merito agli aspetti urbanistici la controdeduzione nulla aggiunge di specifico riguardo alla **non conformità urbanistica** in tema dell’ampliamento della aerostazione oltre che per gli edifici di valore storico testimoniale ed anche alle tavole dei vincoli del PSC (adottato e vigente) limitandosi a ribadire una sostanziale conformità e rispondenza.

In particolare non viene data alcuna indicazione alle formulazioni di cui all' art. 2.6 del PSC (es. quota parte di SUL (Superficie Utile Lorda), rispetto alla SUL massima consentita per tutti i Distretti Funzionali) tali da rispondere alle specifiche caratteristiche cui tali Distretti devono ottemperare.

«Art. 2.6 Politiche per i Distretti Funzionali:

1. I Distretti Funzionali comprendono le grandi aree specializzate per la qualificazione e lo sviluppo delle grandi funzioni urbane di rilievo regionale legate rispettivamente ai profili dell’istruzione universitaria, della formazione superiore e della ricerca scientifica e tecnologica; della innovazione e sostenibilità della produzione; della logistica urbana e territoriale.
2. Per tali aree il Comune può provvedere a sviluppare approfondimenti progettuali attraverso la formazione di Masterplan o la promozione di concorsi di idee o di progettazione da realizzare con il concorso degli Enti e delle Agenzie interessate.
3. Il potenziamento dei carichi insediativi entro i limiti individuati dal PSC nel valore complessivo di 450.000 mq. di SUL da articolarsi in sede di POC tra i diversi ambiti e i diversi usi funzionali anche in relazione agli obiettivi di “umanizzazione” dei distretti funzionali (mixité, densificazione, riqualificazione e animazione degli spazi pubblici) è disciplinato dal POC attraverso l’esercizio della disciplina della perequazione urbanistica.
4. I Distretti Funzionali sono assoggettati alla disciplina perequativa di cui all’art. 1.14.
5. Per i Distretti Funzionali o le loro parti, contraddistinti come poli funzionali o come aree produttive di rilievo sovracomunale in relazione alla presenza di servizi e funzioni che li caratterizzano in tal senso, vale inoltre la disciplina urbanistica delle trasformazioni contenuta negli Accordi Territoriali sottoscritti dal Comune e dalla Amministrazione Provinciale.»

Infine, si ribadiscono i contenuti del PSC (adottato e vigente) ma **nulla viene preso in esame** o approfondito riguardo ai vincoli legati alla salvaguardia delle acque (settore di ricarica tipo B art. 6.15 del PSC adottato, tutela caratteri ambientali di cui all' art. 5.10 del PSC adottato) nonché la prossimità con la zona di riserva di pozzi idro-potabili art. 6.18 che trovano la loro ragione all' interno del PTCP elaborato dalla Provincia di Parma

L'analisi appare una mera trascrizione descrittiva delle normative senza alcuna nota o formulazione aggiuntiva.

Infine, per quanto attiene il POC-RUE vigente non è presente ad oggi la compatibilità con l'attuale PSA, ma **nulla viene posto in essere** (elaborati di Variante) che tengano conto delle previsioni di ampliamento dell'aerostazione, dei fabbricati di valore storico testimoniale, nonché dei vincoli ambientali ed infrastrutturali a cui l'infrastruttura aeroportuale va ad interferire.

Tale area di espansione identificata nel PSC manca ad oggi dell'aspetto attuativo in quanto non ancora inserita nel POC; le controdeduzioni alle osservazioni si limitano a prendere atto dell'attuale stato di pianificazione senza formulare elaboratori e indirizzi sul recepimento del PSA all'interno della pianificazione urbanistica POC-RUE.

Infine occorre annotare che è stata di recente approvata la nuova legge urbanistica regionale LR n. 24 del 21 dicembre 2017, in vigore dal 1 gennaio 2018 che pur consentendo un periodo transitorio ai comuni di 3 anni per il passaggio dall'attuale pianificazione urbanistica (PSC- POC-RUE) al PUG, con tempistiche ravvicinate (approvazione PUG entro gennaio 2021, completamento PUG entro gennaio 2023) cambia in molti aspetti gli approcci della pianificazione indicando strategie di riqualificazione, rigenerazione e disincentivo all'urbanizzazione di nuove aree (riduzione del consumo di suolo).

RICHIESTA

Chiediamo che dunque venga espresso un **parere di valutazione negativo** a causa del mancato conferimento della documentazione e per aver presentato un'analisi che appare essere una mera trascrizione descrittiva delle normative senza alcuna nota o formulazione aggiuntiva.

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

Parma, 12 giugno 2019

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

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

Progetto, *Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023*

Codice procedura: 4224

OSSERVAZIONE n° 4

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti **ambientali** (*relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali*)
- Altro: **Sicurezza dei cittadini**

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Suolo e sottosuolo
- Monitoraggio ambientale

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Dal documento SIA-CTD-A01 "*Allegato 1 - Integrazioni al Piano di Utilizzo*", relativo ai siti di produzione e di utilizzo delle terre e rocce di scavo e delle relative analisi, emerge la scarsa attendibilità del rapporto in quanto i campionamenti relativi alla qualità dei terreni sono stati effettuati su di un limitato numero di punti di raccolta. Inoltre è singolare il fatto che le richieste di integrazioni del MATTM e quelle della Regione siano rispettivamente datate 30/01/2019 e 11/12/2018 mentre i campionamenti sono stati fatti in data 11-13 luglio 2018 e i risultati ottenuti il 08/10/2018. Perché, se le analisi sono cronologicamente precedenti alle richieste, i dati non sono stati forniti nella documentazione iniziale di procedura VIA?

Discutibile è anche il prelievo di soli 9 campioni, che non sono indicativi dell'intero sedime aeroportuale, ed anche la spiegazione del motivo dell'esiguo campionamento è discutibile, ossia "*... non è stato possibile effettuare i campionamenti per tutti i punti di indagine sopra indicati, in quanto alcune aree sono risultate inaccessibili ... rimandando le caratterizzazioni sugli altri punti alla fase di corso d'opera, preliminarmente alla realizzazione degli interventi.*" Quest'ultima frase non è coerente con la funzione della documentazione di Valutazione di Impatto Ambientale, le caratterizzazioni su tutti i punti vanno svolte prima di approvare l'opera e non in corso d'opera, come sostenuto. Inoltre, non viene data spiegazione sull'inaccessibilità della maggior parte dei punti di indagine, inaccessibilità che comunque non può pregiudicare la correttezza della valutazione della commissione e degli osservanti.

Punti analizzati:

- 2 punti su 18 nel settore Bb - Ba - Bc
- 0 punti su 4 nel settore Mb
- 5 punti su 5 nel settore Ma
- 2 punti su 5 nel settore Ca - Cb

L'unico settore sul quale sono stati effettuati i rilievi sui 5 punti indicati, è il settore Ma sul quale, tra l'altro, è emerso il superamento dei limiti di alcuni inquinanti in un punto dei rilievi.

Un'analisi come quella presentata non può essere considerata esaustiva, troppi i punti d'indagine che verranno analizzati in un secondo momento, dopo la conclusione della VIA, mentre tra i pochi indagati almeno uno presenta superamenti di alcuni inquinanti. Proprio per questo ultimo punto non è accettabile indagare i restanti in corso d'opera.

RICHIESTA

Chiediamo dunque che venga espresso un **parere di valutazione negativo** dal momento che anche le integrazioni sono carenti di informazioni, i dati raccolti sono parziali e si legge la pretesa che venga accettata un'indagine più approfondita solo a posteriori, quando il progetto ormai sarà avviato, andando a vanificare l'utilità dello strumento normativo di Valutazione d'Impatto Ambientale. Sembra, inoltre, che non siano state prodotte le integrazioni richieste dal MATTM identificate come "*Integrazione M.03*".

Parma, 12 giugno 2019

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

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

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

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

OSSERVAZIONE n° 5

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti **programmatici** (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Suolo e sottosuolo
 Monitoraggio ambientale

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

sulle strutture e precauzioni per le operazioni di de-icing

La risposta del documento integrativo SIA_CTD_A02 alla domanda del MATTM ("Fornire la localizzazione ed il dimensionamento della piazzola de-anti-icing con la relativa rete di smaltimento fino alle vasche di sedimentazione"), consiste in una **tavola grafica** che non riproduce puntualmente forma e dimensione dei manufatti, ma solo poche informazioni: non è stato fornito il documento in formato .dwg, quindi le dimensioni dei manufatti non possono essere valutate nemmeno utilizzando AutoCAD. Vi si legge inoltre questa dicitura: "appositi impianti di smaltimento rifiuti esterni all'aeroporto" ma non vengono fornite ulteriori informazioni, né in tavola né in relazione, relative a quali saranno questi impianti. Compaiono solo due indicazioni: una sulla portata massima del limitatore di portata, e una sul volume per il contenimento di sversamenti accidentali di glicoli. Infine il cartiglio della tavola in questione manca delle **informazioni relative al progettista**: dunque non è possibile valutare se sia stata redatta da tecnico con le competenze richieste. Pertanto la tavola non è esaustiva e si dimostra totalmente carente delle informazioni richieste e necessarie per valutare il progetto.

Considerato dunque

- che le integrazioni richieste non sono state fornite ed anzi
- che viene presentata una tavola priva delle informazioni necessarie per valutare l'adeguato dimensionamento dei manufatti e il corretto trattamento dei reflui provenienti dalle operazioni di de-icing
- che nel documento SIA_CTD_R01, pag. 24 (in cui si fa riferimento alla tavola) si leggono le stesse informazioni presenti nella parte di testo della tavola senza ulteriori informazioni o spiegazioni,

RICHIESTA

per questi motivi chiediamo che il chiarimento si classificato come non fornito e sia espresso un **parere di valutazione negativo**.

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

Parma, 12 giugno 2019

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

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

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

OSSERVAZIONE n° 6

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di **carattere generale** (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti **ambientali** (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Atmosfera
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Salute pubblica
- Monitoraggio ambientale

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il presente documento è volto a rispondere alla richiesta di integrazione M.05 del MATTM (nota prot. 335/CTVA del 30/01/2019): *“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”*.

Il monitoraggio sul rumore, a parte la **non osservanza delle regole di procedura descritte** in seguito, **non riporta i dati storici** riferibili agli anni precedenti talché non è possibile stabilire un confronto, tenuto conto che negli anni passati il traffico degli aeromobili è stato maggiore dell’attuale. Il testo riportato in premessa non fa alcun cenno alla costituzione della Commissione aeroportuale che ha competenza nella definizione delle procedure antirumore, nella zonizzazione acustica (zone A, B, C) e gli indici Ia, Ib, Ic. Più precisamente Il processo di regolamentazione del rumore aeroportuale prevede la partecipazione di diversi soggetti istituzionali e non, con una chiara suddivisione di ruoli. Un organo molto importante è costituito dalla Commissione aeroportuale da istituire a cura di ENAC per ciascun aeroporto aperto al traffico civile:

- il Direttore della circoscrizione aeroportuale, nel ruolo di presidente;
- un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti:
 - Regione, Provincia e Comuni interessati
 - ARPA
 - ENAV
 - Vettori aerei
 - Società di gestione aeroportuale.

Si riportano per completezza le competenze attribuite alla citata Commissione:

“• definizione procedure antirumore

- *calcolo intorno aeroportuale (zone A , B, C)*
- *calcolo indici Ia, Ib, Ic.”*

Notevole importanza assume l’individuazione della c.d. Zonizzazione acustica aeroportuale disciplinata dal D.M. 31-10-1997 che individua, in corrispondenza di ciascun aeroporto aperto al

traffico civile, tre aree di rispetto, meglio definite come zona A, zona B e zona C, all'interno delle quali vengono identificati limiti acustici, definiti in termini di valori dell'indice LVA, e vincoli urbanistici, come di seguito schematizzati.

INTORNO AEROPORTUALE

Area di rispetto Limite indice LVA Vincoli urbanistici:

- Area di rispetto: Zona A

Limite indice LVA: Non può superare il valore di 65 dB(A)

Vincoli urbanistici: Nessun vincolo

- Area di rispetto: Zona B

Limite indice LVA: Non può superare il valore di 75 dB(A)

Vincoli urbanistici: Esclusivamente attività agricole e allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico. Non possono essere realizzati fabbricati a uso residenziale

- Area di rispetto: Zona C

Limite indice LVA: Può superare il valore di 75 dB(A)

Vincoli urbanistici: Esclusivamente le attività funzionalmente connesse con l'uso e i servizi delle infrastrutture aeroportuali

- Area di rispetto: Al di fuori delle zone A, B e C

Limite indice LVA: Non può superare il valore di 60 dB(A). Il rumore immesso sul territorio dai sorvoli aerei deve concorrere, insieme alle altre sorgenti acustiche, al rispetto dei limiti della zonizzazione acustica comunale, dettati dal D.P.C.M. 14-11-1997

Vincoli urbanistici: Nessun vincolo

Non risulta depositata agli atti la mappa riportante la Zonizzazione acustica aeroportuale. In assenza di tale documento di confronto non è possibile verificare in quale zona sono collocati i Punti di misura Rum_01 e Rum_02. Citiamo la relazione:

«Nel periodo 13 marzo – 14 marzo 2019 è stata condotta una campagna fonometrica all'interno dell'aeroporto internazionale Giuseppe Verdi attraverso due rilievi acustici così come richiesto dal MATMM con nota prot. 335/CTVA del 30/01/2019. I rilievi sono finalizzati al completamento del monitoraggio sul rumore mediante specifiche misure per la caratterizzazione del rumore aeroportuale allo stato attuale. Le postazioni di misura sono state individuate all'interno del sedime aeroportuale in modo da valutare la rumorosità aeroportuale sia a nord sia a sud, mediante l'installazione di fonometri in corrispondenza delle due testate pista, ovvero in posizione di maggior esposizione al rumore aeronautico sia in fase di decollo che di atterraggio nelle due direzioni di volo (RWY 20 e RWY02). I rilievi fonometrici hanno una durata pari a 24 ore, durante la quale sono stati identificati gli eventi acustici di origine aeronautica, ovvero quelli connessi ai movimenti in arrivo ed in decollo relativi al traffico aeroportuale commerciale (aviazione commerciale e aviazione generale). Per ciascun evento acustico aeronautico è stato individuato il valore del SEL in accordo al DM 31.10.1997 per la determinazione successiva del livello di valutazione del rumore aeroportuale LVA.

Per ciascun rilievo sono riportati:

- *l'indicazione della data di effettuazione della misura e dell'ubicazione, con annessa foto del sito oggetto della misura;*
- *la caratterizzazione acustica degli eventi di origine aeronautica in termini di Leq e SEL secondo la metodologia indicata dal DM 31.10.1997 (Leq e SEL nell'intervallo Lmax – 10);*
- *il livello di valutazione del rumore aeroportuale LVA;*

- *i parametri meteorologici connessi alle precipitazioni atmosferiche e alle condizioni anemometriche.*

La strumentazione utilizzata risulta essere conforme a quanto prescritto dalla normativa di settore. In particolare, è stato utilizzato un fonometro ed un calibratore acustico rispondenti alle specifiche di cui alla Classe 1 delle norme EN 60651/94 ed EN 60804/94. Ciascun fonometro è dotato di cuffia antivento.»

Il metodo di misura **non rispetta** le regole contenute nel D.M. 31-10-1997 che definisce il campo di applicazione ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti civili e negli aeroporti militari aperti al traffico civile, i criteri di misura del rumore emesso dagli aeromobili nelle attività aeroportuali, fissa l'indice di riferimento (LVA) e individua le aree di rispetto intorno agli aeroporti. La procedura per la determinazione del valore di LVA è riportata nell'allegato A.

Il decreto, oltre al resto, definisce nell'allegato A i periodi di riferimento diurno e notturno che, diversamente dalle altre sorgenti acustiche, sono compresi rispettivamente tra le 06:00 e le 23:00 e tra le 23:00 e le 06:00.

Il decreto stabilisce che il **numero dei giorni N** del periodo di osservazione del fenomeno deve essere pari a **21**, che corrispondono a tre settimane nel corso dell'anno, ciascuna delle quali scelta nell'ambito dei seguenti tre periodi:

- tra il 1° ottobre e il 31 gennaio;
- tra il 1° febbraio e il 31 maggio;
- tra il 1° giugno e il 30 settembre.

La settimana di osservazione selezionata all'interno di ogni periodo deve essere quella a **maggior numero di movimenti** e la **misura del rumore**, durante ciascuna settimana di osservazione, deve essere effettuata **di continuo nel tempo**.

Il valore giornaliero del livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVAj) si determina mediante la relazione indicate da una serie di formule logaritmiche, dove LVA_d e LVA_n rappresentano, rispettivamente, il livello di valutazione del rumore aeroportuale nel periodo diurno (06.00 - 23.00) e notturno (23.00 - 06.00). Per il calcolo dell'LVAj devono essere considerate tutte le operazioni a terra e di sorvolo che si manifestano nell'arco della giornata compreso tra le ore 00:00 e le 24:00.

Conseguentemente non appaiono attendibili i dati fonometrici pubblicati i quali, sebbene riportino valori inferiori alla norma, non sono stati rilevati secondo le norme citate.

“Al fine di rilevare la qualità dell'aria presso l'aeroporto di Parma, considerato il periodo di tempo disponibile e per eseguire un rilevamento affidabile ma snello è stata avviata una campagna di rilievi con campionatori passivi di tipo Radiello, relativamente agli ossidi di azoto, di zolfo e VOC / BTEX.” Si osserva che l'intervallo di tempo pari a sei giorni **non è sufficiente** a garantire una soddisfacente rilevazione degli elementi inquinanti. **La rilevazione dovrebbe avere una durata di almeno trenta giorni.**

Si osserva altresì che non appare la rilevazione del PM 10 (particolato), del PM 2,5 (particolato), del O3 (Ozono) e del C6H6 (benzene) ma solo quella del NO2 (Ossidi di azoto). Va ricordato che quest'area soffre ogni anno, principalmente nel periodo invernale (ossia, verosimilmente quello coincidente il maggior traffico cargo), di pessime condizioni di qualità dell'aria e questa mancanza nelle analisi potrebbe essere sospetta. Perché non hanno indagato proprio gli inquinanti principali?

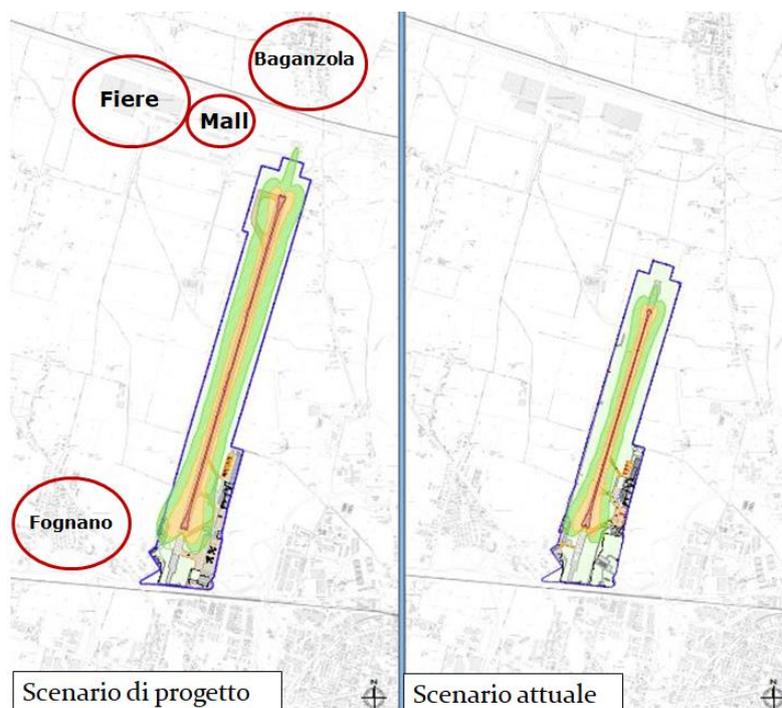
Di seguito riportiamo altri punti non convincenti nelle integrazioni del proponente sull'argomento delle emissioni acustiche.

A pag. 69 si legge: *“Ne consegue che il contributo acustico di tali operazioni (ndr. operazioni a terra degli aeromobili) 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.”* L'affermazione 'trascurabile' pare solo un giudizio, mentre il fenomeno andrebbe descritto e reso valutabile con rilievi e mappe acustiche e sull base di dati oggettivi.

Sempre nella stessa pagina si legge: *“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.”* L'opera proposta cementificherà e impermeabilizzerà circa **69.000 mq** di terreno agricolo: non si capisce e perché non costruire terrapieni in terra, pienamente reversibili ove rivolti a tutelare un centro abitato che dista solo **1km** dalla struttura. Anche quest necessità va valutata oggettivamente e descritta con misurazioni e tabelle (vedi precedente).

La frase: *“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.”* verificando nello specifico documento, l’Allegato 3, si trova che la “campagna fonometrica” altri non è che una misurazione il 13 e il 14 marzo 2019: non è dato sapere se in quei giorni lo scalo fosse attivo (non è possibile risalire all’attività dello scalo in quel periodo perché sul sito internet dell’aeroporto Verdi sono visibili solo i voli solo partendo dal 01/04/2019) e ciò non viene specificato dallo studio. Ancora non viene indagato il worst- case scenario: per quanto possiamo sapere il valore di dB misurato potrebbe essere il valore di fondo dell’area.

A pag. 71 viene ripresa l’irrealistica teoria secondo la quale il rumore non uscirebbe dal sedime aeroportuale sostenendo: *“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 pressoché 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).”* e per rispondere ai chiarimenti richiesti dalla Regione, il Comune, privati cittadini, le associazioni ambientaliste, Società Sviluppo Immobiliari Parmensi srl e la società Margi srl (il Mulino alimentare sopra citato) semplicemente tornano a descrivere la mappa acustica presentata nel documento di VIA SIA_R01_P4, che agli scriventi pare irrealistica. Le due immagini seguenti sono prese dalla documentazione di VIA, sono stati aggiunti i due abitati di Baganzola e Fognano, l’area delle Fiere di Parma e il costruendo Mall, ora sotto sequestro per incompatibilità con il piano di sviluppo aeroportuale.



A pag. 72 si legge come l'adozione di un Piano di Monitoraggio Ambientale sarà successivo all'entrata in esercizio dello scalo: *“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.”*; non si può accettare che studi preventivi per determinare l'impatto sul territorio dell'opera vengano fatti a posteriori.

RICHIESTA

Dal momento che le analisi richieste non sono state eseguite in modo regolare e si sono dimostrate carenti e parziali chiediamo che venga espresso un **parere di valutazione negativo**.

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

Parma, 12 giugno 2019

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)

– art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Progetto, **Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023**

Codice procedura: **4224**

OSSERVAZIONE n° 7

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti **programmatici** (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti **progettuali** (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti **ambientali** (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL'OSSERVAZIONE

X Beni culturali e paesaggio

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

L'analisi del **potenziale archeologico** evidenzia dunque un **potenziale molto alto** (fino a 9 su 10 dell'unità 1 e 19, proprio per il prolungamento della pista o per l'Hangar (ma anche 8 della 2,3,4, 8, 12 etc...), praticamente il più alto, a parte il livello di ritrovamenti già documentati (come si evince dalla tabella a p. 174 e dalle tavole allegate). L'intervento coinvolge anche segni di centuriazione romana (182) «si segnalano un elemento della centuriazione e un'area di affioramento di materiali» che verrebbe cancellata per sempre. **Il quadro conferma peraltro la densità di ritrovamenti verificata in occasione di cantieri analoghi e i vincoli del PSC del Comune di Parma.**

Infatti in relazione sono evidenziate importanti emergenze su Baganzola e Strada Vallazza (pp. 36-37). A p.41 si segnalano siti a nord ovest a p. 44 la relazione segnala «*tre edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale con relativa area di pertinenza che ricadono all'interno dell'area da ampliare. Si specifica che i tre edifici (Figg. 14-24) non sono stati presi in considerazione dalle altre fonti sulla vincolistica consultate (Sistema Informativo Vincoli in rete, WebGis del patrimonio culturale dell'Emilia-Romagna, Sistema Informativo Carta del Rischio, Piano Paesistico Regionale dell'Emilia-Romagna); gli stessi non compaiono né tra gli edifici di interesse culturale dichiarato, né risultano sottoposti a vincolo 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 i due edifici e le relative pertinenze non figurano tra gli elementi determinanti i fattori di rischio dell'area di progetto.*».

A p. 51 si prosegue affermando che «*L'analisi dei dati raccolti per il territorio nel quale si inserisce l'area interessata dal progetto ha restituito principalmente tracce di occupazione di età preistorica e romana*» e si elencano elenca vari siti e reperti portati alla luce nei cantieri TAV e ENEL in aree prossime all'aeroporto. A p. 53 si evidenzia come i recenti lavori al parcheggio multipiano (ora interrotti per intervento della Procura) «*i lavori finalizzati alla costruzione del parcheggio multipiano all'interno del nuovo Centro Polifunzionale Baganzola, hanno confermato i dati già emersi in occasione dei lavori precedenti (presenza a -2.60 m di uno strato antropizzato con materiali di età romana e più precisamente repubblicana). Al di sotto dello strato di frequentazione*

di età romana, si sono recuperati anche manufatti più antichi risalenti all'età del Ferro».

La relazione passa poi ad illustrare modalità ed esiti dei sondaggi di superficie sulla parte oggetto del progetto (solo pista ed hangar, non relativamente ad opere accessorie quali la **viabilità e l'interramento delle linee** elettriche).

A p. 55 si evidenzia che l'analisi dei 22 test sul terreno (*buffer* rettangolari, peraltro eseguiti con condizioni di visibilità 'nulle' in circa 1/3 dei casi) ha evidenziato materiali in 9 casi su 13, evidenziando però che *«È opportuno ricordare in premessa come l'assenza di dati emergenti in superficie - influenzata da diversi fattori tra i quali l'uso del suolo - non esclude assolutamente la presenza, nel sottosuolo, di depositi di interesse archeologico, così come le segnalazioni di materiale affiorante non necessariamente indicano la buona conservazione delle stratigrafie archeologiche.»*. Fra il materiale di p. 60 la relazione segnala la presenza di punti di lavorazione del paleolitico (ex. via Parma Rotta). Tutto il materiale è schedato nelle successive pp. 60-172.

Valutazioni:

La relazione pare accurata ed esauriente nell'evidenziare che **ritrovamenti già noti caratterizzano l'area come ricca di preesistenze e di reperti**. Ciò da un lato conferma gli scriventi sulla grave mancanza della documentazione iniziale, dall'altro proprio i risultati e le evidenze segnalate dalla relazione certificano **che la probabilità di intercettare reperti significativi è elevata**, e che certamente sarà necessario individuare con maggiore accuratezza tali preesistenze in fase preliminare per decidere come procedere.

RICHIESTA

Pare agli scriventi che la presenza di un così elevato e diffuso rischio di presenze archeologiche, uniti ai fattori di rischio di diversa natura già evidenziati in altre osservazioni, siano un motivo per dare parere negativo sulla prosecuzione del progetto o in subordine, imponga precise prescrizioni sull'individuazione e trattamento dei reperti.

Alla luce delle attuali informazioni si dovrebbe infatti fin d'ora prevedere almeno:

- una valutazione economica del costo del corretto trattamento dei reperti, con aumento dei costi previsti da trasferire sul piano economico (tale elemento non risulta contabilizzato);
- una estensione dell'indagine archeologica alle zone limitrofe su cui insistono elettrodotti che dovranno essere interrati e che, verosimilmente, ricadono su ampia zona che presenta lo stesso rischio;
- una più realistica valutazione dei tempi e del cronoprogramma con aumento dei tempi di esecuzione;
- un aumento del rischio generale connesso alla realizzazione, stante l'aumento del rischio di impossibilità di procedere ove si trovassero emergenze archeologiche tali da impedire la realizzazione dell'opera.

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

Parma, 12 giugno 2019

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)

– art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Progetto, **Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023**

Codice procedura: **4224**

OSSERVAZIONE n° 8

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Nella documentazione integrativa SIA-CTD-A05 viene riproposta la tabella (Figura 1 pag. 3) recante la errata direzione della pista aeroportuale ossia 02/22. Anche in Figura 3 a pag. 5 viene ancora riproposta la dicitura errata 02/22 ma anche quella con le direzioni 10/22 nonostante la società proponente abbia già appurato che siano direzioni errate e abbia fornito la versione corretta delle suddette tabelle.

La relazione consta di 36 pagine e nelle prime 11 vengono descritte le opere in progetto suddivise per sistema funzionale.

Da pag. 12 a pag. 33 viene descritta la compatibilità idraulica delle opere con il PAI (Piano stralcio Assetto Idrogeologico), il PGRA (Piano Gestione di Gestione del Rischio Alluvioni) e con il Piano di Rischio Idraulico (P.R.I.) del Comune di Parma in particolare per quanto attiene i rischi per esondazione e allagamento dell'area su cui insiste l'intervento. Uno specifico capitolo è dedicato al tombamento del Canale Galasso nel tratto di attraversamento del sedime aeroportuale, con la conclusione che trattasi di un intervento realizzato una ventina di anni fa, regolarmente autorizzato, antecedente all'adozione del PAI e non evidenziato dal PGRA in termini di incremento di pericolosità o rischio a monte e a valle del tratto tombinato.

Nonostante la relazione evidenzi che **l'intervento di progetto comporterà l'occupazione e impermeabilizzazione di circa 134.800 metri quadrati di terreno** (69.000 mq di pavimentazione per infrastrutture di volo - cap. 2.1; 61.000 mq per opere e infrastrutture connesse al polo cargo – cap. 2.2 e 4.800 mq per ampliamento del piazzale aeromobili – cap. 2.3.1), il tema dell'invarianza idraulica (previsto dagli strumenti di pianificazione sopra richiamati) è affrontato in una sola pagina in maniera meramente qualitativa (pag. 34 cap. 4 Rispetto dell'Invarianza Idraulica);

In tale capitolo si afferma che verranno adottati "**opportuni dispositivi limitatori di portata finalizzati a garantire il deflusso verso il corpo idrico ricettore di portate limitate e conformi ai criteri del principio di invarianza idraulica, sfruttando il volume disponibile nella rete di collettamento opportunamente dimensionata**".

Si afferma altresì che *"La verifica della rete di drenaggio in progetto verrà effettuata mediante opportuna modellazione idraulica con idoneo codice di calcolo (ad es. SWMM) in grado di descrivere in modo dettagliato la dinamica di laminazione dell'evento piovoso di riferimento"*.

Tali elementi vengono poi ripresi sintetizzati nelle *Conclusioni* che occupano le due pagine finali (pagg. 35 e 36).

La relazione è infine corredata da due elaborati cartografici, in cui vengono rappresentati profilo e sezioni (All. 2) e lo schema funzionale delle unità di trattamento delle acque di dilavamento (All. 3).

Per quest'ultimo tema c'è solamente un breve passaggio a pag. 35 delle conclusioni *"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"*.

Con riferimento all'invarianza idraulica, ciò che colpisce è la **totale assenza di calcoli** per la **stima dei maggiori deflussi superficiali** connessi con l'impermeabilizzazione del terreno. **Manca qualsiasi richiamo ai tempi di ritorno e all'evento piovoso di riferimento** e non vi è di conseguenza **alcuna indicazione su come verrà adeguata e dimensionata la rete di drenaggio interna** che, stando alla relazione, dovrebbe consentire di contenere e laminare i maggiori deflussi e garantire il rispetto dell'invarianza idraulica. Ne consegue anche che non vi è alcuna stima dei costi necessari alla realizzazione di tali interventi di adeguamento, costi che dovrebbero essere inseriti nel quadro economico di progetto.

L'integrazione documentale su questo tema appare pertanto del tutto carente tanto più se si considera che l'area oggetto di intervento, come riportato nella stessa relazione, ricade nella **zona P2-M Alluvioni poco frequenti** (tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità) della **Mappa di pericolosità relativa al reticolo secondario di pianura del P.G.R.A.** e della **mappa di pericolosità relativa al reticolo dei canali del P.R.I. del Comune di Parma**. Per tali zone il P.R.I. stabilisce che *"i nuovi interventi urbanistici ed edilizia devono mantenere o migliorare le condizioni esistenti di funzionalità idraulica [...] non devono aumentare le condizioni di pericolo dell'area interessata nonché delle aree a monte e a valle della stessa, devono garantire il rispetto di principi dell'invarianza idraulica"*. Nelle stesse zone è **inoltre espressamente vietato "aumentare l'impermeabilizzazione del suolo senza interventi compensativi di rispetto dell'invarianza idraulica"**.

RICHIESTA

A fronte della lacunosità del documento sulle modalità con cui si intende garantire l'invarianza idraulica rispetto alla prevista occupazione e impermeabilizzazione di 134.800 metri quadrati di terreno chiediamo che venga espresso un **parere negativo**.

L'assenza di calcoli per la stima dei maggiori deflussi superficiali connessi con l'impermeabilizzazione del terreno e la conseguente mancanza di indicazioni sul dimensionamento, la tipologia, la collocazione e i costi delle opere necessarie per il loro contenimento a monte dei previsti limitatori di portata non consente infatti di valutare se e come l'invarianza idraulica sarà realmente garantita

Parma, 12 giugno 2019

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

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)

– art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Progetto, **Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023**

Codice procedura: **4224**

OSSERVAZIONE n° 9

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti 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)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Atmosfera
- Salute pubblica
- Monitoraggio ambientale

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il documento SIA_CTD_A06 cita direttamente le nostre osservazioni, quindi è lecito aspettarsi controdeduzioni ai punti sollevati da:

- Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati – DVA-2018-0028441 del 17/12/2018 – osservazioni O.53 e O.54.
- Regione Emilia Romagna – 4381/CTVA del 11/12/2018 – osservazioni R.32, R.33 e R.34;
- Comune di Parma – DVA-2019-0000643 del 14/01/2019 – osservazione P.06;

Relativamente alle **emissioni** determinate dal traffico veicolare indotto, partendo dal documento originale della VIA (SIA_R01_P2, par. 2.4.5 e 2.5.1)

Aeroporto di Parma
Piano di Sviluppo Aeroportuale – Masterplan 2018-2023
Studio di impatto ambientale



Parte 2 – Lo stato attuale: l'opera e l'ambiente

ALIMENTAZIONE	FASCIA	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	Non contemplato	Non identificato	TOTALE
BENZINA	Fino a 1400	105,963	29,914	143,628	143,884	311,303	140,161	75,926		581	951,360
	1401 - 2000	34,416	16,059	44,088	26,523	65,364	23,198	7,887		125	217,660
	Oltre 2000	9,039	2,264	3,959	3,350	7,671	2,000	1,010		32	29,325
	Non definito	25								3	28
BENZINA Totale		149,443	48,237	191,675	173,757	384,338	165,359	84,823		741	1,198,373
BENZINA E GAS LIQUIDO	Fino a 1400	8,518	1,793	8,468	8,727	96,536	53,156	28,173		16	205,367
	1401 - 2000	8,928	3,556	9,450	6,654	32,909	13,591	1,512		16	76,616
	Oltre 2000	778	251	738	841	2,018	100	4		2	4,732
	Non definito	6								1	7
BENZINA E GAS LIQUIDO Totale		18,230	5,600	18,656	16,222	131,463	66,847	29,689		35	286,742
BENZINA E METANO	Fino a 1400	5,813	1,548	7,679	7,042	57,816	54,154	24,110		10	158,172
	1401 - 2000	4,115	1,736	6,558	8,918	27,173	3,484	1,180		2	53,166
	Oltre 2000	208	69	95	112	766	144	1		2	1,397
	Non definito	2								1	3
BENZINA E METANO Totale		10,138	3,353	14,332	16,072	85,755	57,782	25,291		15	212,738
ELETTRICO-IBRIDO	Fino a 1400					80	673	109			862
	1401 - 2000					1	444	4,959			10,912
	Non contemplato								498		498
	Oltre 2000					1	330	357			2,053
ELETTRICO-IBRIDO Totale					2	854	5,989	6,982	498		14,325
GASOLIO	Fino a 1400	1,655	96	160	28,197	85,304	59,213	10,766		2	185,393
	1401 - 2000	11,929	4,095	40,814	135,143	198,371	246,318	107,878		3	744,551
	Oltre 2000	10,346	4,093	18,558	38,325	44,329	34,079	14,335		8	164,073
	Non definito	1									2
GASOLIO Totale		23,931	8,284	59,532	201,666	328,004	339,610	132,979		13	1,094,019
ALTRE	Fino a 1400	74									74
	1401 - 2000					1					1
ALTRE Totale		74				1					75
NON DEFINITO	Fino a 1400	19				1	3			3	26
	1401 - 2000	9					6				15
	Non definito	5					1	1			9
NON DEFINITO Totale		33				1	10	1		5	50
TOTALE		201,849	65,474	284,195	407,721	930,424	635,588	279,764	498	809	2,806,322

Tabella 2-12 Autovetture 2016 Fonte: ACI Autoritratto 2016

Nel documento SIA_CTD_A06 a pag. 6 viene ripresa la Tabella 2-8 di pag.62 del documento SIA_R01_P2 quindi sorgono gli stessi dubbi relativi ad un diverso numero tra *Movimenti* e *LTO* i quali dovrebbero essere verosimilmente i primi il doppio dei secondi. Viene inoltre presentata la *Tabella 4 Numero movimenti e LTO annui degli aeromobili – 2023* che presenta le stesse criticità della tabella nominata in precedenza.

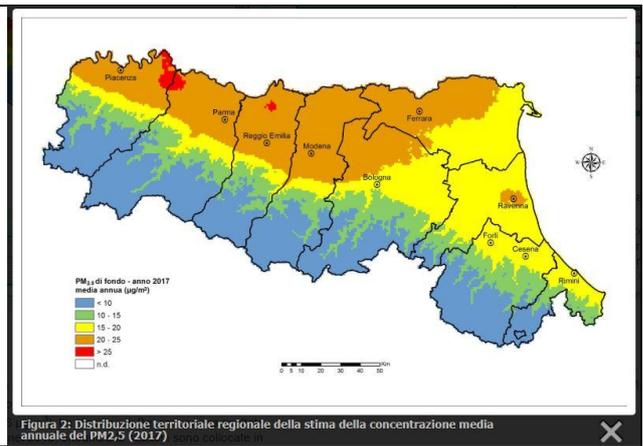
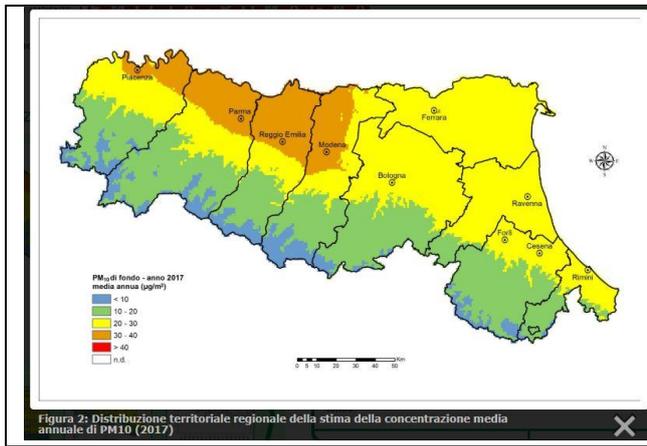
Componente	Aeromobile	Movimenti	LTO
Aviazione commerciale passeggeri	Boeing 737-800	2997 2996=1498*2	1498
	Airbus A320-200	1284	642
Aviazione commerciale cargo	Airbus A330-200	551 552=276*2	276
Aviazione generale	Cessna Citation Sovereign C680	1059 1058=529*2	529
	Beechjet 400/A	1006	503
	Cessna Citation C510	1313 1314=657*2	657
	Hawker 800XP	834	417
	Pilatus PC12	704	352
	Cessna Citation C525	1000	500

Tabella 4 Numero movimenti e LTO annui degli aeromobili - 2023

Tra scenario attuale (Tabella 2-8 pag. 62 documento SIA_R01_P2) e scenario 2023 (Tabella 4 pag. 6 documento SIA_CTD_A06) il numero di movimenti civili sostanzialmente raddoppia, e questo non pare in linea con un progetto di movimentazione passeggeri che dovrebbe passare da 200k a 2M passeggeri/anno (“la relazione A-Relazione tecnico-descrittiva pag. 64 afferma che «La domanda potenziale dell’aeroporto, ottenuta moltiplicando la catchment area selettiva con il tasso di propensione al volo è, pertanto, pari a 2.130.348 passeggeri annui”). I numeri sono gli stessi del documento SIA P.4

I valori di *Particulate Matter* (PM10 e 2.5) in Tabella 2, Tabella 3, Tabella 5, Tabella 6, Tabella 8 e Tabella 10 mostrano quantità di particolato emesso di eguale quantità indipendentemente dalla dimensione. In Tabella 12 non è chiaro, il PM2.5 potrebbe essere 0.021 t oppure 0.022t (risultando ancora uguale alla quantità indicata per il PM10), oppure 0.023t, non è dato saperlo. Successivamente invece in Tabella 14, Tabella 16, Tabella 17, Tabella 18, Tabella 19 e Tabella 20 la quantità di PM10 emesso o in scenario di emissioni è sempre maggiore rispetto al PM2.5. Quindi il PM 10 e PM2.5 vengono emessi nelle stesse quantità o no? Anche perché i PM2.5 dovrebbero essere già “contenute” nei PM10.

Al punto 5.2 del documento, dove si parla dello scenario al 2023, risulta scientificamente priva di fondamento la frase “...Per gli altri inquinanti, quali SOx, PM10 e PM2.5, il contributo emissivo di tali sorgenti è pressoché nullo.” Dal momento che già l’area in questione è caratterizzata da valori di fondo di PM10 e PM2.5 elevati, è logicamente impossibile che l’aggiunta di fonti di inquinamento dia un *contributo emissivo pressoché nullo*, come confermano due immagini tratte dal sito dell’ARPAE sulle concentrazioni medie annuali di PM10 e 2.5 e NOx:



Al paragrafo 6 si afferma che " ... Come ambito di riferimento, considerata la tipologia dell'infrastruttura in esame, si scelto l'ambito regionale dell'Emilia Romagna ed in termini di tipologia veicolare sono state analizzate esclusivamente le autovetture, in considerazione della componente principale di aviazione caratterizzata da traffico commerciale passeggeri ed in considerazione del numero di addetti aeroportuali." Ciò pare in contraddizione col fatto che la presente procedura di VIA riguarda *in primis* la conversione in aeroporto cargo. Per quanto riguarda il traffico veicolare si afferma poi che: "Ragionevolmente, stante l'entità del traffico indotto dall'aeroporto è possibile considerarlo trascurabile rispetto al traffico circolante sulla Tangenziale e sulla SS9." Pare agli scriventi che definire con un giudizio l'aumento del traffico e farlo solo in relazione a quello esistente, non consenta di valutare in termini quantitativi il fenomeno.

Al paragrafo 6.2 (p.60) si legge: *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.* A parere di chi scrive le conseguenze sul traffico e le emissioni, dal momento che si ipotizza un nuovo assetto viabilistico dell'aerea dovrebbe comunque essere valutato.

Ancora si afferma che "per quanto riguarda i fattori di emissione delle autovetture, questi sono stati desunti da Copert 5, a partire dal parco veicolare fornito dall'ACI considerando come ambito di riferimento quello regionale ed eliminando le categorie di veicoli Euro 0 ed Euro 1, a favore delle Euro 6, in prospettiva del miglioramento tecnologico futuro." Questi calcoli andrebbero fatti prendendo in considerazione il **worst-case scenario** non la situazione "migliore". Valutando il "worst scenario" or "most likely scenario" dovrebbe essere considerato maggiormente:

- utilizzo di mezzi maggiormente diffusi (10/25 quintali di carico);
- utilizzo di mezzi maggiormente obsoleti (almeno euro3 ed euro4).

Per quel che riguarda le emissioni prodotte nei parcheggi per lo scenario attuale l'ultima sorgente emissiva analizzata riguarda la circolazione dei veicoli all'interno dell'area di parcheggio P1 presente nell'aeroporto di Parma. Per tale analisi si riprende quanto già descritto nel documento SIA_R01_P2 al par. 2.4.6.

Il numero di veicoli che durante l'anno interessano l'area del parcheggio è proporzionale alle autovetture stimate in ingresso o in uscita di proprietà di passeggeri e addetti. Pertanto, allo scenario attuale, in funzione dei dati registrati si stimano circa **110 veicoli/giorno** che usufruiscono dell'area parcheggio. Nello scenario al 2023 sono state stimate allo stesso modo le emissioni prodotte dalla

circolazione dei veicoli all'interno dell'area di parcheggio allo scenario di progetto. L'analisi condotta è stata ripresa da quanto esposto nel documento SIA_R01_P4 al par. 9.2.5.

Per i veicoli al giorno presenti all'interno del parcheggio si è considerato il numero di autovetture previste per i passeggeri al 2023, pari a circa 160 veicoli, e per gli addetti pari a 60, per un totale di **220 veicoli al giorno**.

Tuttavia l'ipotesi di un raddoppio dei veicoli a fronte di un incremento di dieci volte del traffico passeggeri non appare ragionevole né corretto.

Progetto Espansione 2020		≥8000 TON./ANNO
 FURGONE Dimensioni (LxLxH): 3,03x1,50x1,88 Capacità in Q.li: 10		28.000
 FURGONE CENTINATO Dimensioni (LxLxH): 4,20x2,20x2,23 Capacità in Q.li: 10		28.000
 MOTRICE Dimensioni (LxLxH): 6,20x2,12x2,45 Capacità in Q.li: 25		11.200
 MOTRICE Dimensioni (LxLxH): 8,00x2,44x2,60 Capacità in Q.li: 50/100		5.600/2.800
 BILICO Dimensioni (LxLxH): 13,60 x 2,44 x 2,60 Capacità in Q.li: 240		1.167
 MEGA Dimensioni (LxLxH): 13,60 x 2,50 x 3,00 Capacità in Q.li: 240		1.167
 AUTOTRENO Dimensioni (LxLxH): (7,7+7,7) x 2,5 x 3 Capacità in Q.li: 240		1.167
 AUTOTRENO Dimensioni (LxLxH): (7,5+7,5) x 2,44 x 2,70 Capacità in Q.li: 240		1.167
 AUTOTRENO Dimensioni (LxLxH): (7,4+8,20) x 2,5 x 2,90 mt o 3 mt Capacità in Q.li: 240		1.167

Tabella prodotta dall'ingegner Lacchini come elemento di valutazione del progetto, riguardante il numero di veicoli coinvolti nella movimentazione merci a parità di capacità dell'aeroporto Cargo.

Le tabelle 21 e 22 a sono pubblicate pag. 19:

8 SALDO EMISSIVO: SCENARIO ATTUALE E SCENARIO 2023

Alla luce delle analisi effettuate nello SIA e qui riportate e integrate con approfondimenti in merito alle emissioni prodotte dalle attività aeroportuali per lo scenario attuale e lo scenario di progetto al 2023, di seguito vengono riassunti i risultati in forma tabellare, distinti per ogni scenario.

Per quanto riguarda lo scenario attuale si può far riferimento alla Tabella 21 sotto riportata.

Sorgente	NOx	SOx	PM10	PM2.5
Aircraft (manovre a terra)	7,235 t	0,429 t	0,044 t	0,044 t
Aircraft (manovre in volo)	2,823 t	0,267 t	0,019 t	0,019 t
APU	0,394 t	0,055 t	0,043 t	0,043 t
GSE	0,512 t	0,03 t	0,022 t	0,02 t
Stationary sources	0,002 t	0 t	0 t	0 t
Roadways	0,007 t	0 t	0,00018 t	0,00011 t
Parking facilities	0,012 t	0 t	0,000333 t	0,000201 t
Totale	10,985 t	0,781 t	0,128513 t	0,126311 t

Tabella 21 Emissioni complessive prodotte dalle sorgenti aeroportuali allo scenario attuale

Per quanto riguarda lo scenario 2023, invece, si può far riferimento alla Tabella 22 sotto riportata.

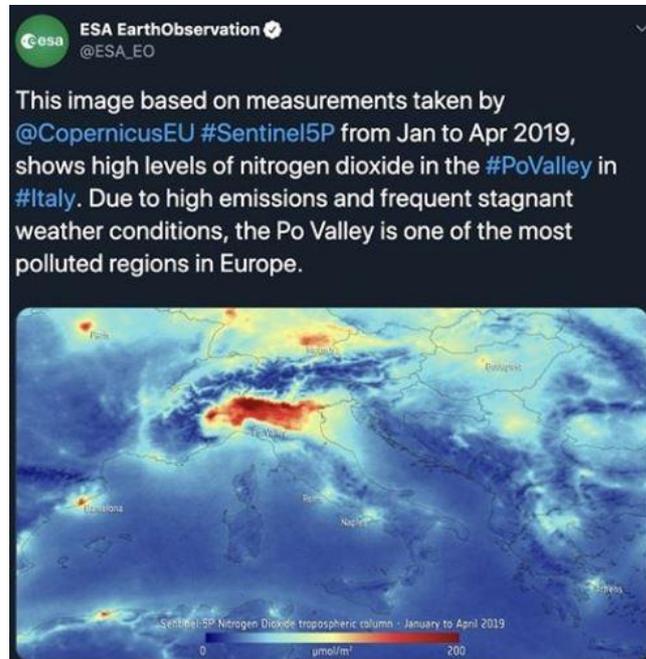
Sorgente	NOx	SOx	PM10	PM2.5
Aircraft (manovre a terra)	17,807 t	1,049 t	0,099 t	0,099 t
Aircraft (manovre in volo)	6,743 t	0,625 t	0,049 t	0,049 t
APU	0,974 t	0,132 t	0,101 t	0,101 t
GSE	1,098 t	0,061 t	0,049 t	0,046 t
Stationary sources	0,002 t	0 t	0 t	0 t
Roadways	0,011 t	0 t	0,000314 t	0,000183 t
Parking facilities	0,02 t	0 t	0,001 t	0,0003 t
Totale	26,655 t	1,867 t	0,299314 t	0,295483 t

Tabella 22 Emissioni complessive prodotte dalle sorgenti aeroportuali allo scenario 2023

alla luce delle osservazioni, tali tabelle appaiono pertanto:

- Non realistiche.
- Sottostimanti il reale impatto derivato dal progetto.
- Non capaci di rispondere a tutte le osservazioni sollevate, in particolare al monitoraggio degli inquinanti della centralina sita in Cittadella.

A conclusione del documento (pag. 21) ritroviamo questa frase: *“Per tali ragioni, durante l’esercizio dell’aeroporto, anche nella sua configurazione futura, le emissioni generate dalla totalità delle sorgenti possono ritenersi trascurabili, non ritenendo necessario alcun intervento di mitigazione e/o compensazione 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.”* che è totalmente l’opposto della realtà. Come già scritto quest’area soffre svariati mesi invernali di una qualità dell’aria talmente pessima da dover normare la temperatura del riscaldamento civile e da attuare frequenti blocchi del traffico: in questo quadro qualsiasi aggiunta di sorgenti inquinanti non può essere considerabile “trascurabile”.



Inoltre il Piano Aria Regionale recita: “Di particolare importanza l’applicazione del principio del “saldo zero” il quale prevede che per quanto riguarda la valutazione del carico emissivo per piani e progetti che possono comportare significative emissioni, con particolare riferimento alla procedura di Valutazione d’impatto ambientale relativa a progetti ubicati in aree di superamento, si possa concludere positivamente qualora il progetto presentato preveda le misure idonee a mitigare o compensare l’effetto delle emissioni introdotte, con la finalità di raggiungere un impatto sulle

emissioni dei nuovi interventi ridotto al minimo (il piano specifica che «Per “ridotto al minimo” s’intende il fatto che siano state adottate tutte le possibili misure di mitigazione che comportano la minimizzazione dell’impatto sulla qualità dell’aria. Le eventuali misure di compensazione dovranno essere prescritte tenuto conto anche della sostenibilità economica”.

Sempre a pag.60 i proponenti scrivono che : *“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.”.* Diverse sono le precisazioni da fare: *“che i rilievi specifici di qualità dell’aria eseguiti in questa fase di integrazione documentale”* non sono stati fatti durante il worst-case scenario, anzi non ci è dato sapere se le analisi siano state fatte in giorni di attività della struttura e se in quei giorni ci fossero voli. L’analisi si è svolta in soli 5 giorni dal 13/03/2019 al 18/03/2019 quando queste analisi sarebbero dovute essere presenti già nella prima documentazione fornita e svolte nei giorni di peggior traffico aereo o atmosferico e su un arco temporale maggiore di soli 5 giorni. Non è possibile risalire all’attività dello scalo in quel periodo perché sul sito dell’aeroporto Verdi sono visibili i voli solo partendo dal 01/04/2019.

A pag.59 viene ripreso il concetto, privo di fondamenti scientifici, secondo il quale ciò che accade all’interno del sedime aeroportuale rimane nel sedime aeroportuale, così come il rumore che, come già osservato nella prima tranche di Osservazioni, secondo la società proponente non esce dal sedime, così anche le emissioni di NOx dal cantiere non sono state stimate perché circoscritte all’area aeroportuale: *“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.”*

Sempre nella stessa pagina troviamo un’altra affermazione che riteniamo non corretta: *“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%”* . Ancora una volta non è significativo quanto sostenuto perché non si sono fatti studi a riguardo, soprattutto nel worst-case scenario e basandosi su un traffico cargo come quello che interesserà l’aera. Nell’immagine seguente la situazione relativa all’inquinamento da NOx nella Pianura Padana nel periodo da gennaio ad aprile 2019, fornito dall’ESA (European Space Agency) e precisamente dal programma Copernicus (*Global Monitoring for Environment and Security*).

RICHIESTA

Chiediamo che dunque venga espresso un **parere di valutazione negativo** dal momento che non è presente nello studio proposto un computo emissivo annuale delle emissioni, mitigazioni e compensazioni nello stato *ante operam* e *post operam*.

Lo scenario emissivo generale, attuale e di progetto, deve essere fatto in relazione alle emissioni nel comune di Parma, essendoci disponibilità dei dati, e non per l’intera regione Emilia-Romagna.

Per quel che riguarda la scelta della centralina per l’analisi della qualità dell’aria nella zona aeroporto è stata scelta la centralina ARPAE della Cittadella, scelta criticabile dal momento che è posta vicino al

centro di Parma e distante circa 4 km dall'aeroporto: essa ci sembra non poter fornire una significativa comparazione delle emissioni aeroportuali pre e post intervento.
Le mancanze di documentazione sono diffuse, come la questione relativa alla nuova viabilità necessaria e l'assenza di un qualsiasi piano di mitigazione degli impatti ambientali.

Parma, 12 giugno 2019

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

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)

– art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Progetto, **Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023**

Codice procedura: **4224**

OSSERVAZIONE n° 9

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti 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)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Atmosfera
- Salute pubblica
- Monitoraggio ambientale

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il documento SIA_CTD_A06 cita direttamente le nostre osservazioni, quindi è lecito aspettarsi controdeduzioni ai punti sollevati da:

- Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati – DVA-2018-0028441 del 17/12/2018 – osservazioni O.53 e O.54.
- Regione Emilia Romagna – 4381/CTVA del 11/12/2018 – osservazioni R.32, R.33 e R.34;
- Comune di Parma – DVA-2019-0000643 del 14/01/2019 – osservazione P.06;

Relativamente alle **emissioni** determinate dal traffico veicolare indotto, partendo dal documento originale della VIA (SIA_R01_P2, par. 2.4.5 e 2.5.1)

Aeroporto di Parma
Piano di Sviluppo Aeroportuale – Masterplan 2018-2023
Studio di impatto ambientale



Parte 2 – Lo stato attuale: l'opera e l'ambiente

ALIMENTAZIONE	FASCIA	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	Non contemplato	Non identificato	TOTALE
BENZINA	Fino a 1400	105,963	29,914	143,628	143,884	311,303	140,161	75,926		581	951,360
	1401 - 2000	34,416	16,059	44,088	26,523	65,364	23,198	7,887		125	217,660
	Oltre 2000	9,039	2,264	3,959	3,350	7,671	2,000	1,010		32	29,325
	Non definito	25								3	28
BENZINA Totale		149,443	48,237	191,675	173,757	384,338	165,359	84,823		741	1,198,373
BENZINA E GAS LIQUIDO	Fino a 1400	8,518	1,793	8,468	8,727	96,536	53,156	28,173		16	205,367
	1401 - 2000	8,928	3,556	9,450	6,654	32,909	13,591	1,512		16	76,616
	Oltre 2000	778	251	738	841	2,018	100	4		2	4,732
	Non definito	6								1	7
BENZINA E GAS LIQUIDO Totale		18,230	5,600	18,656	16,222	131,463	66,847	29,689		35	286,742
BENZINA E METANO	Fino a 1400	5,813	1,548	7,679	7,042	57,816	54,154	24,110		10	158,172
	1401 - 2000	4,115	1,736	6,558	8,918	27,173	3,484	1,180		2	53,166
	Oltre 2000	208	69	95	112	766	144	1		2	1,397
	Non definito	2								1	3
BENZINA E METANO Totale		10,138	3,353	14,332	16,072	85,755	57,782	25,291		15	212,738
ELETTRICO-IBRIDO	Fino a 1400					80	673	109			862
	1401 - 2000					1	444	4,959			10,912
	Non contemplato								498		498
	Oltre 2000					2	330	357			2,053
ELETTRICO-IBRIDO Totale						83	1,447	5,425	498		14,325
GASOLIO	Fino a 1400	1,655	96	160	28,197	85,304	59,213	10,766		2	185,393
	1401 - 2000	11,929	4,095	40,814	135,143	198,371	246,318	107,878		3	744,551
	Oltre 2000	10,346	4,093	18,558	38,325	44,329	34,079	14,335		8	164,073
	Non definito	1									2
GASOLIO Totale		23,931	8,284	59,532	201,666	328,004	339,610	132,979		13	1,094,019
ALTRE	Fino a 1400	74									74
	1401 - 2000					1					1
ALTRE Totale		74				1					75
NON DEFINITO	Fino a 1400	19				3				3	26
	1401 - 2000	9					6				15
	Non definito	5					1	1			9
NON DEFINITO Totale		33				4	7	1			50
TOTALE		201,849	65,474	284,195	407,721	930,424	635,588	279,764	498	809	2,806,322

Tabella 2-12 Autovetture 2016 Fonte: ACI Autoritratto 2016

Nel documento SIA_CTD_A06 a pag. 6 viene ripresa la Tabella 2-8 di pag.62 del documento SIA_R01_P2 quindi sorgono gli stessi dubbi relativi ad un diverso numero tra *Movimenti* e *LTO* i quali dovrebbero essere verosimilmente i primi il doppio dei secondi. Viene inoltre presentata la *Tabella 4 Numero movimenti e LTO annui degli aeromobili – 2023* che presenta le stesse criticità della tabella nominata in precedenza.

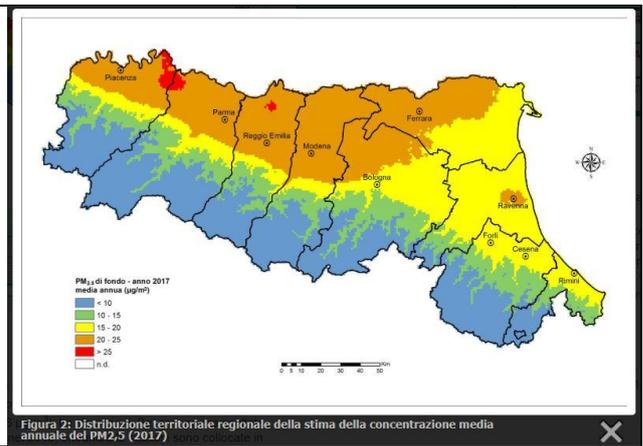
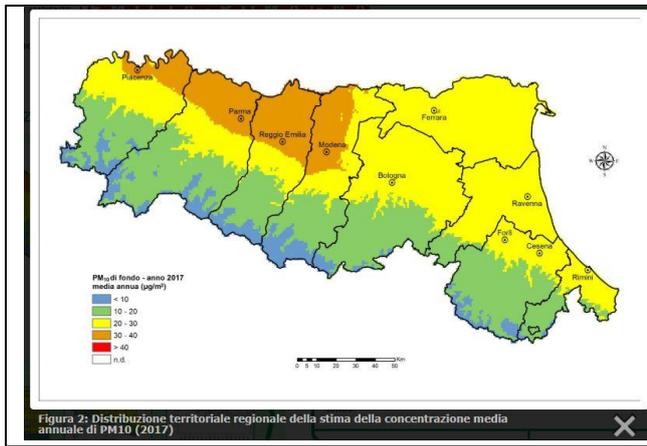
Componente	Aeromobile	Movimenti	LTO
Aviazione commerciale passeggeri	Boeing 737-800	2997 2996=1498*2	1498
	Airbus A320-200	1284	642
Aviazione commerciale cargo	Airbus A330-200	551 552=276*2	276
Aviazione generale	Cessna Citation Sovereign C680	1059 1058=529*2	529
	Beechjet 400/A	1006	503
	Cessna Citation C510	1313 1314=657*2	657
	Hawker 800XP	834	417
	Pilatus PC12	704	352
	Cessna Citation C525	1000	500

Tabella 4 Numero movimenti e LTO annui degli aeromobili - 2023

Tra scenario attuale (Tabella 2-8 pag. 62 documento SIA_R01_P2) e scenario 2023 (Tabella 4 pag. 6 documento SIA_CTD_A06) il numero di movimenti civili sostanzialmente raddoppia, e questo non pare in linea con un progetto di movimentazione passeggeri che dovrebbe passare da 200k a 2M passeggeri/anno (“la relazione A-Relazione tecnico-descrittiva pag. 64 afferma che «La domanda potenziale dell’aeroporto, ottenuta moltiplicando la catchment area selettiva con il tasso di propensione al volo è, pertanto, pari a 2.130.348 passeggeri annui”). I numeri sono gli stessi del documento SIA P.4

I valori di *Particulate Matter* (PM10 e 2.5) in Tabella 2, Tabella 3, Tabella 5, Tabella 6, Tabella 8 e Tabella 10 mostrano quantità di particolato emesso di eguale quantità indipendentemente dalla dimensione. In Tabella 12 non è chiaro, il PM2.5 potrebbe essere 0.021 t oppure 0.022t (risultando ancora uguale alla quantità indicata per il PM10), oppure 0.023t, non è dato saperlo. Successivamente invece in Tabella 14, Tabella 16, Tabella 17, Tabella 18, Tabella 19 e Tabella 20 la quantità di PM10 emesso o in scenario di emissioni è sempre maggiore rispetto al PM2.5. Quindi il PM 10 e PM2.5 vengono emessi nelle stesse quantità o no? Anche perché i PM2.5 dovrebbero essere già “contenute” nei PM10.

Al punto 5.2 del documento, dove si parla dello scenario al 2023, risulta scientificamente priva di fondamento la frase “...Per gli altri inquinanti, quali SOx, PM10 e PM2.5, il contributo emissivo di tali sorgenti è pressoché nullo.” Dal momento che già l’area in questione è caratterizzata da valori di fondo di PM10 e PM2.5 elevati, è logicamente impossibile che l’aggiunta di fonti di inquinamento dia un *contributo emissivo pressoché nullo*, come confermano due immagini tratte dal sito dell’ARPAE sulle concentrazioni medie annuali di PM10 e 2.5 e NOx:



Al paragrafo 6 si afferma che " ... Come ambito di riferimento, considerata la tipologia dell'infrastruttura in esame, si scelto l'ambito regionale dell'Emilia Romagna ed in termini di tipologia veicolare sono state analizzate esclusivamente le autovetture, in considerazione della componente principale di aviazione caratterizzata da traffico commerciale passeggeri ed in considerazione del numero di addetti aeroportuali." Ciò pare in contraddizione col fatto che la presente procedura di VIA riguarda *in primis* la conversione in aeroporto cargo. Per quanto riguarda il traffico veicolare si afferma poi che: "Ragionevolmente, stante l'entità del traffico indotto dall'aeroporto è possibile considerarlo trascurabile rispetto al traffico circolante sulla Tangenziale e sulla SS9." Pare agli scriventi che definire con un giudizio l'aumento del traffico e farlo solo in relazione a quello esistente, non consenta di valutare in termini quantitativi il fenomeno.

Al paragrafo 6.2 (p.60) si legge: *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.* A parere di chi scrive le conseguenze sul traffico e le emissioni, dal momento che si ipotizza un nuovo assetto viabilistico dell'aerea dovrebbe comunque essere valutato.

Ancora si afferma che "per quanto riguarda i fattori di emissione delle autovetture, questi sono stati desunti da Copert 5, a partire dal parco veicolare fornito dall'ACI considerando come ambito di riferimento quello regionale ed eliminando le categorie di veicoli Euro 0 ed Euro 1, a favore delle Euro 6, in prospettiva del miglioramento tecnologico futuro." Questi calcoli andrebbero fatti prendendo in considerazione il **worst-case scenario** non la situazione "migliore". Valutando il "worst scenario" or "most likely scenario" dovrebbe essere considerato maggiormente:

- utilizzo di mezzi maggiormente diffusi (10/25 quintali di carico);
- utilizzo di mezzi maggiormente obsoleti (almeno euro3 ed euro4).

Per quel che riguarda le emissioni prodotte nei parcheggi per lo scenario attuale l'ultima sorgente emissiva analizzata riguarda la circolazione dei veicoli all'interno dell'area di parcheggio P1 presente nell'aeroporto di Parma. Per tale analisi si riprende quanto già descritto nel documento SIA_R01_P2 al par. 2.4.6.

Il numero di veicoli che durante l'anno interessano l'area del parcheggio è proporzionale alle autovetture stimate in ingresso o in uscita di proprietà di passeggeri e addetti. Pertanto, allo scenario attuale, in funzione dei dati registrati si stimano circa **110 veicoli/giorno** che usufruiscono dell'area parcheggio. Nello scenario al 2023 sono state stimate allo stesso modo le emissioni prodotte dalla

circolazione dei veicoli all'interno dell'area di parcheggio allo scenario di progetto. L'analisi condotta è stata ripresa da quanto esposto nel documento SIA_R01_P4 al par. 9.2.5.

Per i veicoli al giorno presenti all'interno del parcheggio si è considerato il numero di autovetture previste per i passeggeri al 2023, pari a circa 160 veicoli, e per gli addetti pari a 60, per un totale di **220 veicoli al giorno**.

Tuttavia l'ipotesi di un raddoppio dei veicoli a fronte di un incremento di dieci volte del traffico passeggeri non appare ragionevole né corretto.

Progetto Espansione 2020		≥8000 TON./ANNO
 FURGONE Dimensioni (LxLxH): 3,03x1,50x1,88 Capacità in Q.li: 10		28.000
 FURGONE CENTINATO Dimensioni (LxLxH): 4,20x2,20x2,23 Capacità in Q.li: 10		28.000
 MOTRICE Dimensioni (LxLxH): 6,20x2,12x2,45 Capacità in Q.li: 25		11.200
 MOTRICE Dimensioni (LxLxH): 8,00x2,44x2,60 Capacità in Q.li: 50/100		5.600/2.800
 BILICO Dimensioni (LxLxH): 13,60 x 2,44 x 2,60 Capacità in Q.li: 240		1.167
 MEGA Dimensioni (LxLxH): 13,60 x 2,50 x 3,00 Capacità in Q.li: 240		1.167
 AUTOTRENO Dimensioni (LxLxH): (7,7+7,7) x 2,5 x 3 Capacità in Q.li: 240		1.167
 AUTOTRENO Dimensioni (LxLxH): (7,5+7,5) x 2,44 x 2,70 Capacità in Q.li: 240		1.167
 AUTOTRENO Dimensioni (LxLxH): (7,4+8,20) x 2,5 x 2,90 mt o 3 mt Capacità in Q.li: 240		1.167

Tabella prodotta dall'ingegner Lacchini come elemento di valutazione del progetto, riguardante il numero di veicoli coinvolti nella movimentazione merci a parità di capacità dell'aeroporto Cargo.

Le tabelle 21 e 22 a sono pubblicate pag. 19:

8 SALDO EMISSIVO: SCENARIO ATTUALE E SCENARIO 2023

Alla luce delle analisi effettuate nello SIA e qui riportate e integrate con approfondimenti in merito alle emissioni prodotte dalle attività aeroportuali per lo scenario attuale e lo scenario di progetto al 2023, di seguito vengono riassunti i risultati in forma tabellare, distinti per ogni scenario.

Per quanto riguarda lo scenario attuale si può far riferimento alla Tabella 21 sotto riportata.

Sorgente	NOx	SOx	PM10	PM2.5
Aircraft (manovre a terra)	7,235 t	0,429 t	0,044 t	0,044 t
Aircraft (manovre in volo)	2,823 t	0,267 t	0,019 t	0,019 t
APU	0,394 t	0,055 t	0,043 t	0,043 t
GSE	0,512 t	0,03 t	0,022 t	0,02 t
Stationary sources	0,002 t	0 t	0 t	0 t
Roadways	0,007 t	0 t	0,00018 t	0,00011 t
Parking facilities	0,012 t	0 t	0,000333 t	0,000201 t
Totale	10,985 t	0,781 t	0,128513 t	0,126311 t

Tabella 21 Emissioni complessive prodotte dalle sorgenti aeroportuali allo scenario attuale

Per quanto riguarda lo scenario 2023, invece, si può far riferimento alla Tabella 22 sotto riportata.

Sorgente	NOx	SOx	PM10	PM2.5
Aircraft (manovre a terra)	17,807 t	1,049 t	0,099 t	0,099 t
Aircraft (manovre in volo)	6,743 t	0,625 t	0,049 t	0,049 t
APU	0,974 t	0,132 t	0,101 t	0,101 t
GSE	1,098 t	0,061 t	0,049 t	0,046 t
Stationary sources	0,002 t	0 t	0 t	0 t
Roadways	0,011 t	0 t	0,000314 t	0,000183 t
Parking facilities	0,02 t	0 t	0,001 t	0,0003 t
Totale	26,655 t	1,867 t	0,299314 t	0,295483 t

Tabella 22 Emissioni complessive prodotte dalle sorgenti aeroportuali allo scenario 2023

alla luce delle osservazioni, tali tabelle appaiono pertanto:

- Non realistiche.
- Sottostimanti il reale impatto derivato dal progetto.
- Non capaci di rispondere a tutte le osservazioni sollevate, in particolare al monitoraggio degli inquinanti della centralina sita in Cittadella.

A conclusione del documento (pag. 21) ritroviamo questa frase: *“Per tali ragioni, durante l’esercizio dell’aeroporto, anche nella sua configurazione futura, le emissioni generate dalla totalità delle sorgenti possono ritenersi trascurabili, non ritenendo necessario alcun intervento di mitigazione e/o compensazione 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.”* che è totalmente l’opposto della realtà. Come già scritto quest’area soffre svariati mesi invernali di una qualità dell’aria talmente pessima da dover normare la temperatura del riscaldamento civile e da attuare frequenti blocchi del traffico: in questo quadro qualsiasi aggiunta di sorgenti inquinanti non può essere considerabile “trascurabile”.



Inoltre il Piano Aria Regionale recita: “Di particolare importanza l’applicazione del principio del “saldo zero” il quale prevede che per quanto riguarda la valutazione del carico emissivo per piani e progetti che possono comportare significative emissioni, con particolare riferimento alla procedura di Valutazione d’impatto ambientale relativa a progetti ubicati in aree di superamento, si possa concludere positivamente qualora il progetto presentato preveda le misure idonee a mitigare o compensare l’effetto delle emissioni introdotte, con la finalità di raggiungere un impatto sulle

emissioni dei nuovi interventi ridotto al minimo (il piano specifica che «Per “ridotto al minimo” s’intende il fatto che siano state adottate tutte le possibili misure di mitigazione che comportano la minimizzazione dell’impatto sulla qualità dell’aria. Le eventuali misure di compensazione dovranno essere prescritte tenuto conto anche della sostenibilità economica”.

Sempre a pag.60 i proponenti scrivono che : *“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.”.* Diverse sono le precisazioni da fare: *“che i rilievi specifici di qualità dell’aria eseguiti in questa fase di integrazione documentale”* non sono stati fatti durante il worst-case scenario, anzi non ci è dato sapere se le analisi siano state fatte in giorni di attività della struttura e se in quei giorni ci fossero voli. L’analisi si è svolta in soli 5 giorni dal 13/03/2019 al 18/03/2019 quando queste analisi sarebbero dovute essere presenti già nella prima documentazione fornita e svolte nei giorni di peggior traffico aereo o atmosferico e su un arco temporale maggiore di soli 5 giorni. Non è possibile risalire all’attività dello scalo in quel periodo perché sul sito dell’aeroporto Verdi sono visibili i voli solo partendo dal 01/04/2019.

A pag.59 viene ripreso il concetto, privo di fondamenti scientifici, secondo il quale ciò che accade all’interno del sedime aeroportuale rimane nel sedime aeroportuale, così come il rumore che, come già osservato nella prima tranche di Osservazioni, secondo la società proponente non esce dal sedime, così anche le emissioni di NOx dal cantiere non sono state stimate perché circoscritte all’area aeroportuale: *“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.”*

Sempre nella stessa pagina troviamo un’altra affermazione che riteniamo non corretta: *“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%”* . Ancora una volta non è significativo quanto sostenuto perché non si sono fatti studi a riguardo, soprattutto nel worst-case scenario e basandosi su un traffico cargo come quello che interesserà l’aera. Nell’immagine seguente la situazione relativa all’inquinamento da NOx nella Pianura Padana nel periodo da gennaio ad aprile 2019, fornito dall’ESA (European Space Agency) e precisamente dal programma Copernicus (*Global Monitoring for Environment and Security*).

RICHIESTA

Chiediamo che dunque che venga espresso un **parere di valutazione negativo** dal momento che non è presente nello studio proposto un computo emissivo annuale delle emissioni, mitigazioni e compensazioni nello stato *ante operam* e *post operam*.

Lo scenario emissivo generale, attuale e di progetto, deve essere fatto in relazione alle emissioni nel comune di Parma, essendoci disponibilità dei dati, e non per l’intera regione Emilia-Romagna.

Per quel che riguarda la scelta della centralina per l’analisi della qualità dell’aria nella zona aeroporto è stata scelta la centralina ARPAE della Cittadella, scelta criticabile dal momento che è posta vicino al

centro di Parma e distante circa 4 km dall'aeroporto: essa ci sembra non poter fornire una significativa comparazione delle emissioni aeroportuali pre e post intervento.
Le mancanze di documentazione sono diffuse, come la questione relativa alla nuova viabilità necessaria e l'assenza di un qualsiasi piano di mitigazione degli impatti ambientali.

Parma, 12 giugno 2019

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

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma

Pubblicato il 27/05/2019

N. 00793/2019 REG.PROV.COLL.

N. 00682/2018 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 682 del 2018, proposto da Comune di Sesto Fiorentino, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Franco Zucchermaglio e Chiara Doretti, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Franco Zucchermaglio in Sesto Fiorentino, piazza Vittorio Veneto n. 1;

contro

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro tempore*, rappresentati e difesi dall'Avvocatura distrettuale dello Stato di Firenze, domiciliata *ex lege* in Firenze, via degli Arazzieri, 4; Toscana Aeroporti S.p.A., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Duccio Maria Traina e Alberto Bianchi, con

domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Duccio Maria Traina in Firenze, via A. La Marmora n. 14;

nei confronti

Comune di Firenze, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Annalisa Minucci e Antonella Pisapia, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv.

Antonella Pisapia in Firenze, Palazzo Vecchio, piazza Signoria;

Comune di Campi Bisenzio, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dall'avvocato Agostino Zanelli Quarantini, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

Comune di Prato, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Paola Tognini, Elena Bartalesi e Stefania Logli, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Paola Tognini in Prato, p.zza del Comune n. 3;

Regione Toscana, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Lucia Bora e Barbara Mancino, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio Barbara Mancino in Firenze, c/o Avvocatura p.zza Unità 1;

Città Metropolitana di Firenze, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Stefania Gualtieri e Anna Lucia De Luca, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

Comune di Poggio a Caiano, Comune di Calenzano e Comune di Carmignano parti non costituite in giudizio;

e con l'intervento di

ad

opponendum:

Comitato SI Aeroporto, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Andrea Zoppini e Marco Annoni, con

domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Andrea Grazzini in Firenze, piazza Vittorio Veneto 1;

per l'annullamento,

del decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBACT) n. 377 del 28 dicembre 2017 e ulteriori atti presupposti, consequenziali o comunque connessi ancorché incogniti, in particolare:

dei pareri della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale CTVIA n. 2235 del 2.12.2016, n. 2336 del 17.3.2017, n. 2422 del 9.6.2017, n. 2570 del 5.12.2017;

del parere della Direzione Valutazioni Ambientali DVA n. 4423/17;

della nota DVA/21722/2017 del 22.9.2017 (non resa pubblica) della Direzione Generale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

del decreto direttoriale di incognito numero e data con cui è stato nominato l'Osservatorio Ambientale.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, dell'Enac - Ente Nazionale Aviazione Civile e di Toscana Aeroporti S.p.A., del Comune di Firenze, dei Comune di Campi Bisenzio e del Comune di Prato, della Regione Toscana e della Città Metropolitana di Firenze;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 3 aprile 2019 il Consigliere Giovanni Ricchiuto e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

Con il presente ricorso il Comune di Sesto Fiorentino, a seguito dell'atto di opposizione depositato dai Comuni di Bisenzio e di Calenzano, ha riassunto innanzi a questo Tribunale il ricorso straordinario al Capo dello Stato, originariamente diretto all'annullamento del decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 377 del 28 dicembre 2017 con il quale è stata decretata *“la compatibilità ambientale del “Master Plan 2014 - 2029” dell'Aeroporto “Vespucchi” di Firenze, progetto quest'ultimo presentato dall'ENAC e diretto alla realizzazione di una nuova pista a orientamento monodirezionale, il tutto subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali di cui all'art. 1, sezioni A, B e C dello stesso decreto.*

Il Comune di Sesto Fiorentino ha evidenziato che la vicenda relativa all'ampliamento dell'aeroporto di Firenze era stata già esaminata da questo Tribunale, laddove con la sentenza n. 1310 dell'8 Agosto 2016 è stata annullata, seppur *in parte qua*, la delibera n. 61/2014 di integrazione al P.I.T., evidenziando peraltro l'esistenza di alcune lacune del procedimento VAS e nel relativo provvedimento.

Detta pronuncia è stata impugnata in appello e il relativo ricorso (R.G. 9414/2016) è attualmente pendente presso il Consiglio di Stato.

Nelle more della definizione di detto giudizio il 24 marzo 2015, l'ENAC, ha presentato al Ministero dell'Ambiente e del Territorio una domanda di accertamento di compatibilità ambientale per il progetto denominato *“Aeroporto di Firenze –Master Plan aeroportuale 2014 – 2029”*, finalizzato alla riqualificazione dello scalo.

Nel dicembre del 2016 la Commissione di valutazione di impatto ambientale ha espresso il parere definitivo del 2 dicembre 2016 (prot. 2235) circa la compatibilità dell'opera.

A seguito dell'entrata in vigore del D.lgs. 104/2017 l'ENAC ha presentato, ai sensi dell'articolo 23, comma 2 dello stesso provvedimento, un'istanza di applicazione al procedimento in corso della sopra citata disciplina sopravvenuta, nella parte in cui quest'ultima elimina la necessità di presentare, ai fini della valutazione di compatibilità ambientale, un progetto analogo a quello definitivo, risultando ammissibile e sufficiente un livello di dettaglio analogo al progetto di fattibilità.

La Commissione Tecnica di VIA ha successivamente emanato il parere n. 2570 del 5 dicembre 2017 con il quale ha ritenuto adeguata la documentazione integrativa proposta dall'Enac e ha confermato l'assenza di profili di incompatibilità ambientale e, ciò, in analogia a quanto contenuto nei precedenti pareri n. 2235, 2336 e 2422.

A conclusione del procedimento il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con provvedimento del 28 dicembre 2017 (prot. 377), ha sancito la compatibilità ambientale del *“Master Plan 2014-2029” dell'aeroporto di Firenze, nello scenario 2029 corrispondente al cosiddetto “scenario B (crescita MEDIA)”* e con utilizzo esclusivamente monodirezionale della pista a orientamento “12-30”, subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni contenute nelle sezioni A, B e C dell'art. 1 dello stesso decreto.

In considerazione di detti presupposti il Comune di Sesto Fiorentino ha chiesto l'annullamento del decreto di valutazione di Impatto Ambientale n. 377 del 28 dicembre 2017, nonché gli atti presupposti in epigrafe indicati, sostenendo l'esistenza dei seguenti vizi:

1. l'illegittimità dei provvedimenti impugnati, derivata dall'incostituzionalità dell'art. 23 secondo comma del d.lgs. 104/2017, per superamento del termine massimo della delega legislativa, nella parte in cui elimina la necessità di presentare ai fini della V.I.A. un progetto con dettaglio pari al progetto definitivo;

2. l'illegittimità derivata dei provvedimenti impugnati, in quanto l'art 23 comma 2, secondo periodo del d.lgs. 104/2017 sarebbe in contrasto con l'art. 3 paragrafo 2 della direttiva 2014/52/UE, circostanza quest'ultima che imporrebbe di procedere alla disapplicazione della normativa nazionale, disponendo comunque il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia;
3. la violazione dell'art. 21 d.lgs. 152/2006 e la tardiva attivazione della procedura di *scoping* per la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale;
4. la violazione della direttiva n. 2011/92/UE del 13.12.2011 e del principio di azione preventiva e di precauzione in materia ambientale; il Master Plan 2014-2029 sarebbe illegittimo nella parte in cui rinvia all'esecuzione di alcune prescrizioni che risulterebbero in gran parte prive di contenuto precettivo, attribuendo così all'Osservatorio il potere di procedere a valutazioni di compatibilità ambientale che invece avrebbero dovuto essere eseguite prima della conclusione del procedimento di VIA;
5. violazione della direttiva n. 2011/92/UE del 13.12.2011 e del d.lgs. 3.4.2006 n. 152 e il venire in essere di profili di eccesso di potere per insufficiente e contraddittoria motivazione, in quanto il decreto n. 377/2018 avrebbe subordinato la compatibilità ambientale dell'opera ad una serie di prescrizioni che risulterebbero sproporzionate come numero (sono complessivamente 70), poco chiare, di difficile interpretazione, di incerta realizzazione;
6. la violazione della direttiva n. 2011/92/UE del 13 dicembre 2011, in quanto al momento della definizione del procedimento di VIA, i Ministeri competenti non avrebbero potuto prendere in considerazione "scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei";
7. la violazione dell'art. 28 del d.lgs. n. 152/06 e l'eccesso di potere, il difetto di motivazione, l'irragionevolezza, contraddittorietà in relazione alla composizione e alle funzioni dell'Osservatorio Ambientale – illegittimità decreto direttoriale di

incognito numero e data di nomina dell'Osservatorio Ambientale per violazione di legge;

8. la violazione del d.lgs. n. 152/06, l'eccesso di potere, la carenza di istruttoria, il difetto di motivazione, l'irragionevolezza, la contraddittorietà in relazione al parere della Regione Toscana di cui alla DGR n. 1168/2015;

9. la violazione della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" e LR 30/2015 "*Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico-ambientale regionale*" e l'eccesso di potere per insufficiente, contraddittoria motivazione in ordine alla tutela della zona di rilievo comunitario SIR-SIC-ZPS "Stagni della Piana Fiorentina e Pratese;

10. la violazione della direttiva n. 2011/92/UE del 13.12.2011 e del principio di azione preventiva e di precauzione in materia ambientale e l'eccesso di potere per insufficiente, contraddittoria motivazione;

11. la violazione delle norme tecniche Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), Annesso 14, Attachment A.

Nel presente ricorso si sono costituiti il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero dei beni delle attività culturali e del Turismo, l'Enac, la società Toscana Aeroporti, il Comune di Firenze, la Regione Toscana e la Città Metropolitana di Firenze, contestando le censure dedotte e chiedendo il rigetto del gravame di cui si tratta.

A parere delle Amministrazioni resistenti non può ritenersi che l'annullamento della delibera di variante al PIT n. 61 (avvenuto con la sentenza di questo Tribunale n. 1310/2016 oggetto di appello al Consiglio di Stato) costituisca un elemento ostativo al perfezionamento del successivo procedimento di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione ed approvazione dell'opera di cui si tratta. Essendosi, infatti, in presenza di un'infrastruttura che rientra tra le opere di interesse statale, sussisterebbe il potere dello stesso Stato di valutare la

compatibilità dell'ampliamento dell'aeroporto, anche in difformità degli strumenti di pianificazione e/o in assenza dell'intesa con la Regione.

Sempre a parere delle Amministrazioni resistenti il fatto che siano contenute nel decreto VIA n. 377/2018 alcune prescrizioni ambientali non comporterebbe necessariamente un rinvio delle valutazioni proprie del giudizio di compatibilità; le condizioni apposte sarebbero dirette esclusivamente a effettuare approfondimenti al fine di individuare le migliori modalità esecutive o di trovare soluzioni migliorative, oppure di integrare o monitorare gli effetti delle opere.

Il Comune di Prato e il Comune di Campi Bisenzio nel costituirsi hanno chiesto, al contrario, l'accoglimento del ricorso in adesione alle argomentazioni proposte dal Comune di Sesto Fiorentino. In opposizione al Comune ricorrente è intervenuto anche il Comitato SI Aeroporto, rilevando l'infondatezza delle censure mosse nei confronti dei provvedimenti impugnati.

Nelle ultime memorie la Regione Toscana ha eccepito l'inammissibilità della trasposizione del ricorso straordinario, in quanto l'opposizione sarebbe stata posta in essere da due Comuni (Campi Bisenzio e Calenzano) che devono essere qualificati "cointeressati", non essendo questi ultimi parti resistenti; gli stessi sarebbero quindi privi della legittimazione a proporre l'atto di opposizione ai sensi dell'art. 10 del Dpr 1199/1971.

In questo senso, alla udienza del 3 aprile 2019, il ricorso è stato trattenuto in decisione.

DIRITTO

1. In primo luogo è necessario rilevare l'infondatezza dell'eccezione di inammissibilità della trasposizione del ricorso straordinario, trasposizione quest'ultima che si sarebbe formalizzata a seguito di atto di opposizione di due Comuni (Campi Bisenzio e Calenzano) che dovrebbero essere qualificati come

cointeressati e che, quindi, non sarebbero legittimati a proporre l'atto di opposizione ai sensi dell'art. 10 del dpr n. 1199/71.

1.1 Sul punto è dirimente constatare l'esistenza di un oramai maggioritario orientamento giurisprudenziale che, con riferimento all'art. 48 del CPA, ha definitivamente chiarito che la nozione

di parte, nei cui confronti sia stato proposto ricorso straordinario, ricomprende i controinteressati, i cointeressati e la pubblica amministrazione che ha emanato l'atto impugnato, nozione quest'ultima che assicura il pieno rispetto del contraddittorio e *“la generalizzazione della facoltà di opposizione, testimoniata dall'uso di una formula che comprende anche lo Stato, oltre alle altre pubbliche amministrazioni, ai controinteressati e ai cointeressati, garantisce il pieno rispetto del contraddittorio e, soprattutto, assicura la compatibilità del nuovo assetto con la garanzia dell'effettività della tutela giurisdizionale (art. 24 Cost.) e con il principio del doppio grado di giudizio (art. 125 Cost)”*. (Corte di Cassazione, Sez. Un. 19 dicembre 2012 n. 23464; Consiglio di Stato Ad. Plen. 6 maggio 2013, n. 9).

1.2 Una più recente pronuncia ha evidenziato che l'art. 48 del CPA ha sancito la facoltà anche per i soggetti cointeressati di proporre opposizione ai sensi dell'art. 10 dpr n. 1199/71, chiedendo la trasposizione del ricorso straordinario in sede giurisdizionale (Consiglio di Stato, sez. IV, 3.3.2016 n. 882; TAR Lombardia – Milano, 19.7. 2018, n. 1765).

1.3 E', peraltro, incontestato che i Comuni controinteressati (Calenzano e Campi Bisenzio) siano direttamente incisi dall'utilizzo monodirezionale della pista, in quanto tutti i decolli e gli atterraggi avverranno sopra i suddetti Comuni, circostanza quest'ultima che non può che incardinare l'esistenza di un legittimo interesse nei confronti di dette Amministrazioni.

1.4 Ciò premesso per quanto concerne l'infondatezza dell'eccezione preliminare è possibile esaminare nel merito il ricorso, anticipando sin d'ora come quest'ultimo sia da accogliere, risultando fondati il quarto, il quinto e il sesto motivo.

1.5 Con dette argomentazioni il Comune di Sesto Fiorentino sostiene che il decreto VIA n. 377/2017, avente ad oggetto il Master Plan 2014-2029 dell'aeroporto di Firenze, sarebbe illegittimo in quanto subordinato a prescrizioni in gran parte prive di contenuto precettivo che, di fatto, avrebbero l'effetto di posticipare valutazioni che, invece, avrebbero dovuto essere eseguite prima della conclusione del procedimento di VIA.

1.6 Al contrario le Amministrazioni resistenti ritengono che l'aver imposto delle prescrizioni non comporterebbe un rinvio delle valutazioni di compatibilità ambientale che, in realtà, sarebbero state effettuate nell'ambito del procedimento in questione.

1.7 Le condizioni apposte sarebbero dirette esclusivamente a effettuare alcuni approfondimenti al fine di individuare le migliori modalità esecutive e sarebbero state comunque verificate dall'apposito Osservatorio costituito dal Ministero dell'Ambiente che, a sua volta, ha confermato le valutazioni alle quali era giunto il decreto 377/2018.

1.4 Ciò premesso è possibile anticipare come siano fondate le argomentazioni proposte dal Comune di Sesto Fiorentino.

Come si avrà modo di dimostrare 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, non essendosi individuati compiutamente le opere da realizzare.

1.5 A tal fine è necessario premettere che, come è possibile evincere dalla documentazione in atti, si è in presenza di opere di considerevole impatto ambientale che implicano, tra l'altro, lo spostamento di un tratto del Fosso Reale, il

sotto-attraversamento dell'Autostrada A11; la riorganizzazione dello svincolo della A11 per Sesto Fiorentino e Osmannoro e la ricollocazione del bacino denominato "Lago di Peretola" e di alcuni bacini del sito "La Querciola", oltre alla delocalizzazione di parte dei "boschi della piana".

1.6 L'incidenza della realizzazione di dette opere sul sistema ambientale risulta evidente, laddove si consideri che l'area di compensazione di "Mollaia" consiste nella "creazione di un sistema di nuovi ambienti ad acquitrino e bosco idrofilo, mentre l'area di compensazione di "Santa Croce" concerne la sostituzione del Lago di Peretola (bene peraltro sottoposto a vincolo ambientale), prevedendo l'interramento di quest'ultimo e la creazione *ex novo* di un'area umida di circa 9,7 ettari con trasferimento della fauna e della vegetazione.

1.7 L'assenza dell'esperimento di una corretta fase istruttoria risulta dimostrata dal fatto che il decreto sopra citato contiene un numero di prescrizioni (pari a circa 70) che, per le loro caratteristiche, hanno l'effetto di condizionare la valutazione di compatibilità ambientale contenuta nel provvedimento impugnato.

1.8 In particolare dalle prescrizioni contenute nel decreto 377/2018 è possibile desumere che è stato rinviato alla fase esecutiva lo studio riferito agli scenari probabilistici del rischio di incidente aereo (prescrizione n. 3) e la stima del rischio di incidente rilevante con strutture soggette alla Direttiva Seveso, presenti sulle direttrici di atterraggio e decollo (prescrizione n. 4); la verifica della conformità delle nuove aree di laminazione previste dal SIA (prescrizione n. 28); l'individuazione di una soluzione progettuale che consenta di realizzare il sotto attraversamento dell'autostrada A11 da parte del nuovo corso del Fosso Reale (prescrizione n. 29); è stata posticipata l'individuazione delle soluzioni a tutte le interferenze della nuova pista con l'assetto idraulico e con le infrastrutture stradali della zona interessata dal progetto (prescrizione n. 33); è stata rinviata l'individuazione delle soluzioni per risolvere l'interferenza tra la pista e la già

programmata cassa di laminazione del PUE di Castello, nonché di quella già prevista dal Comune di Sesto Fiorentino sul Canale di Cinta Orientale per la messa in sicurezza del Polo Universitario di Sesto Fiorentino (prescrizione n. 34); non è stata posta in essere la progettazione esecutiva e l'analisi del rischio di *bird strike* (prescrizione n. 46), così come la redazione di un progetto di massima degli ambienti umidi previsti a compensazione della distruzione delle aree naturali, di cui al punto precedente (prescrizione n. 49).

1.9 E' evidente che il "*progetto esecutivo*" sia, di per sé, deputato ad introdurre solo le specifiche, i dettagli e le modalità delle lavorazioni da svolgere, non potendo costituire il momento in cui effettuare "*scelte progettuali*" o nuove "*valutazioni*" circa gli impatti dell'opera sulle componenti ambientali o in merito i rischi derivanti dall'esecuzione del progetto.

2. Come si è anticipato con la prescrizione n. 46 viene integralmente rimandata alla fase di progettazione esecutiva l'analisi del rischio di "*bird strike*", fattispecie quest'ultima in relazione alla quale, peraltro, si era già pronunciato questo Tribunale.

2.1 La sentenza 1310/2016 aveva avuto modo di chiarire la necessità di una preventiva realizzazione di detto studio, disponendo che "*la localizzazione della pista di volo può di per sé porre un problema di intercettazione dei volatili. Il rischio di bird strike attiene infatti all'ubicazione dell'aeroporto, e quindi la sua valutazione si rende necessaria già al momento della scelta di piano. Non si tratta, cioè, di impatto sull'ambiente evidenziabile solo in sede di predisposizione del progetto, ovvero in fase di VIA, essendo già evincibile al momento della localizzazione dell'opera la possibilità o meno di intercettazione di passaggi dell'avifauna, sia in relazione ai percorsi migratori, sia in relazione alla vicinanza di aree alberate o di corsi d'acqua, che notoriamente attraggono gli uccelli*".

2.2 In questo senso è anche la prescrizione A3 "*rischio di incidente aereo*", laddove si richiede 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.

2.3 Si consideri, peraltro, che l’art. 25 comma 4 del D.lgs. 152/2006 prevede l’ammissibilità di prescrizioni che sono espressamente qualificate come *“condizioni per la realizzazione, l’esercizio e la dismissione del progetto”*, nonché sono finalizzate a *“evitare, prevenire, ridurre e, se possibile, compensare gli impatti ambientali significativi e negativi”*.

2.4 Si tratta di prescrizioni, quindi, eventuali e accessorie che devono attenersi alla fase di esecuzione del progetto e non riguardare aspetti che avrebbero dovuto essere valutati e risolti in sede di VIA.

2.5 E’ noto che la valutazione di impatto ambientale ha il fine di sensibilizzare a salvaguardia dell’habitat l’autorità decidente, attraverso l’apporto di elementi tecnico-scientifici idonei ad evidenziare le ricadute sull’ambiente derivanti dalla realizzazione di una determinata opera.

Tale valutazione non può che implicare una complessiva ed approfondita analisi di tutti gli elementi incidenti sull’ambiente del progetto unitariamente considerato, affinché mediante quest’ultimo si possa valutare in concreto il sacrificio imposto all’ambiente rispetto all’utilità socio-economica perseguita (Cons. di Stato Sez. V, Sentenza n. 3000 del 06/07/2016; Cons. di Stato Sez. IV, Sentenza n. 1225 del 24/03/2016).

2.6 Ulteriori pronunce hanno poi, confermato la necessità di una nuova valutazione tutte le volte che la progettazione esecutiva comporti importanti variazioni all’opera già esaminata, tali da alterarne le caratteristiche.

2.7 Si è affermato, infatti, che in tali casi, è necessario che in sede di approvazione del progetto definitivo l’autorità amministrativa manifesti la consapevolezza del

susseguirsi dei provvedimenti e li ritenga compatibili con le risultanze della valutazione di impatto ambientale e, ciò, al fine di consentire in sede giurisdizionale il sindacato di legittimità sulla ragionevolezza di tali determinazioni e di quella che esclude la rinnovazione della medesima valutazione (Cons. di Stato Sez. VI, Sentenza n. 2694 del 12/05/2006 e Cons. Stato Sez. IV, 11/04/2007, n. 1649).

2.8 E' evidente che tutte le opere sopra citate risultano astrattamente idonee ad alterare l'ambiente, considerando che le prescrizioni di cui si tratta si riferiscono allo spostamento di un fiume, alla necessità di reperire volumi di compensazione idrauliche delle aree agricole, opere queste ultime la cui necessità era stata rilevata dal Piano di Bonifica, evidenziando che gli interventi di cui si tratta ricadono in aree classificate a pericolosità idraulica media ed elevata.

2.9 Detta modalità di procedere contrasta con la finalità primaria del procedimento di VIA, diretta com'è a dare concreta applicazione ai fondamentali principi di precauzione e prevenzione del diritto dell'ambiente.

3. E', infatti, il complessivo tenore delle prescrizioni che dimostra come la valutazione di compatibilità ambientale sia stata posta in essere prescindendo dall'esame dell'impatto che le nuove opere potrebbero avere sull'ambiente, in un contesto nel quale le azioni da compiere non sono sufficientemente definite e che, pertanto, richiedono inevitabilmente nuove valutazioni conseguenti all'esame istruttorio ancora da svolgere.

3.1 Dette argomentazioni sono confermate da alcune pronunce nella parte in cui hanno avuto modo di precisare che nel caso di autorizzazione per la costruzione di un'opera, la violazione delle prescrizioni vincolanti dettate in sede di VIA, tali da dare vita ad un'opera da ritenersi sostanzialmente differente da quella autorizzata, si deve ritenere di per sé idonea ad inficiare irrimediabilmente la procedura (Cons. Stato Sez. VI Sent., 03/10/2007, n. 5105).

3.2 Lo scopo delle prescrizioni è infatti quello di individuare le condizioni più idonee per meglio garantire la compatibilità ambientale, funzione quest'ultima che presuppone un'avvenuta valutazione positiva dell'opera circa l'incidenza di quest'ultima sugli elementi naturalistici del territorio.

3.3 Il concetto di valutazione di impatto ambientale implica, allora, che le opere da valutare siano state preventivamente definite (quanto meno nelle linee essenziali), risultando comunque possibile valutare l'incidenza di queste ultime sugli elementi naturalistici del territorio.

3.4 La definizione del grado di modifica dell'ambiente (se in misura più o meno penetrante) non può che essere essenziale, in quanto consente di valutare se le alterazioni conseguenti alla realizzazione delle opere possano ritenersi "accettabili" alla stregua di un giudizio comparativo che tenga conto, da un lato, della necessità di salvaguardare preminenti valori ambientali, dall'altro, dell'interesse pubblico sotteso all'esecuzione dell'opera, potendo gli organi amministrativi preposti al procedimento di v.i.a. dettare prescrizioni e condizioni per meglio garantire la compatibilità ambientale dell'opera progettata (T.A.R. Lombardia Milano Sez. III Sent., 08/03/2013, n. 627).

3.5 Al contrario se le opere da realizzare non sono state compiutamente definite è la stessa valutazione di compatibilità ambientale a risultare parziale, non essendo stato possibile verificare in che misura l'ambiente ne risulterebbe modificato.

3.6 Anche questo Tribunale (TAR Toscana, Sez. II, 23.12.2010, n. 6867) ha avuto modo di affermare che la valutazione di compatibilità ambientale non può avere natura condizionata se le prescrizioni a cui è subordinata non possiedono un reale contenuto precettivo, recando per contro indicazioni meramente orientative ipotetiche e, in ogni caso, non può trattarsi di indicazioni la cui concreta realizzabilità non sia stata preventivamente verificata.

3.7 Si consideri, peraltro, che la verifica dell'ottemperanza a dette condizioni non è stata demandata ai due Ministeri che hanno emesso il provvedimento di VIA, bensì ad un organismo (l'Osservatorio Ambientale) a composizione mista dove è presente (con diritto di voto) lo stesso proponente ENAC e senza diritto di voto Toscana Aeroporti (e quindi il soggetto che gestisce l'aeroporto), mentre è stata esclusa dall'Osservatorio la presenza di ogni rappresentante dei Comuni sopra citati, circostanza quest'ultima che di fatto ha impedito a dette amministrazioni di manifestare i rilievi sopra citati a seguito della presentazione dei progetti esecutivi.

3.8 Ne consegue che la previsione di un numero così elevato di prescrizioni, ma soprattutto il carattere e il tenore di queste ultime, dimostra inevitabilmente il difetto di istruttoria in cui sono incorsi i Ministeri sopra citati, che si sono limitati a posticipare la valutazione dei relativi impatti ambientali.

3.9. I motivi sopra citati sono pertanto fondati.

4. La circostanza che il procedimento di valutazione della compatibilità urbanistica è tutt'ora in corso e che verrà posto in essere nell'applicazione del diverso procedimento di cui all'art. 81 del DPR n. 616/1977 - analogamente al fatto che la pronuncia di questo Tribunale relativa al PIT e al procedimento di VAS è al vaglio del Consiglio di Stato in sede di appello -, suggerisce di assorbire le ulteriori deduzioni proposte.

4.1 Il ricorso è, pertanto, fondato e va accolto, con conseguente annullamento nei limiti della parte motiva dei provvedimenti in epigrafe indicati.

4.2 La complessità della fattispecie esaminata consente di compensare le spese del presente giudizio tra tutte le parti costituite.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana (Sezione Prima), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo accoglie nei limiti di parte motiva e per l'effetto annulla i provvedimenti impugnati.

Compensa le spese tra tutte le parti costituite in giudizio.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Firenze nella camera di consiglio del giorno 3 aprile 2019 con l'intervento dei magistrati:

Manfredo Atzeni, Presidente

Luigi Viola, Consigliere

Giovanni Ricchiuto, Primo Referendario, Estensore

L'ESTENSORE
Giovanni Ricchiuto

IL PRESIDENTE
Manfredo Atzeni

IL SEGRETARIO