

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

IL RESPONSABILE

DOTT. VALERIO MARRONI**POSTA PEC****Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare**Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare****CTVIA VIA e VAS**
ctva@pec.minambiente.it

Bologna, 13 giugno 2019

OGGETTO: Procedura di valutazione di impatto ambientale ministeriale relativa Piano di Sviluppo al 2023 dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma (ID_VIP: 4224), presentato da ENAC – Trasmissione osservazioni Enti locali

Con riferimento alla pubblicazione della documentazione integrativa ai fini delle osservazioni sul progetto in oggetto si trasmettono le osservazioni pervenute ad oggi alla sola Regione Emilia-Romagna da parte degli Enti locali: Ausl di Parma, Arpae di Parma, Comune di Parma e Provincia di Parma.

Si comunica che la Regione Emilia-Romagna formulerà il proprio parere tenendo conto anche delle soprarichiamate osservazioni e pareri.

Cordiali saluti

Dott. Valerio Marroni

(nota firmata digitalmente)

RM trasmissioni_osservazion_enti_aeroportoparma.docx

Copia analogica a stampa tratta da documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al DLgs 82/2005 (CAD) e successive modificazioni

Viale Della Fiera 8
40127 Bolognatel 051.527.6953
fax 051.527.6095Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB
		Classif.	1320	550	180	20	30	Fasc.	2018	5

Regione Emilia-Romagna - Servizio
Valutazione Impatto E Promozione
Sostenibilita' Ambientale (Bologna)
vipsa@postacert.regione.emilia-romagn
a.it

OGGETTO: PG/2019/469880 del 20/05/2019 - Procedura di valutazione di impatto ambientale ministeriale relativa Piano di Sviluppo al 2023 dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma (ID_VIP: 4224)

Con riferimento alla procedura di VIA di cui in oggetto, si trasmette il parere in merito alla documentazione integrativa trasmessa dal Proponente "ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile", in riscontro alla richiesta avanzata in data 07/02/2019 n. 3084/DVA.

Di seguito si riportano alcuni passaggi estratti dal "Documento di integrazioni e controdeduzioni richieste con nota prot. n. 3084/DVA del 07/02/2019", ricompresi entro:

- Relazione
- Allegato 3 – Report misure fonometriche e di qualità dell'aria (SIA CTD A03)
- Allegato 6 – Approfondimento sulle emissioni degli inquinanti nell'atmosfera (SIA CTD A06)

Ad ogni stralcio fanno seguito le osservazioni mosse per conto di AUSL-Parma riportate in grassetto.

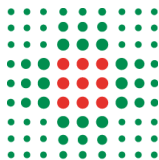
Dalla Relazione

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

Osservazioni

Sulla base di tali affermazioni è quindi logico ipotizzare un volume massimo di movimenti annui pari a quello stimato per il 2023 e mai superiore. Si osserva che in caso di aumento dell'attività aeroportuale rispetto a quella prevista per il 2023, si renderà necessario l'avvio di un nuovo procedimento autorizzativo sulla base del nuovo scenario.

Dalla Relazione



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

Dal SIA CTD A06

“Per rispondere alla richiesta di integrazione in esame, nel presente allegato sono state valutate le emissioni complessive prodotte dal traffico veicolare anche in considerazione dei mezzi pesanti previsti, funzionali alle attività cargo, che allo scenario attuale non sono presenti”.

In base a tali valutazioni vengono riportate le tabelle 21 e 22.

Osservazioni

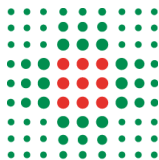
Le valutazioni in merito al trasporto pesante si basano sull'assunzione dell'utilizzo di autocarri che viaggiano sempre a pieno carico, escludendo l'uso di veicoli per trasporto merci di volume minore (furgoni etc.). Tale situazione è senza dubbio auspicabile ma si ritiene difficilmente perseguibile, particolarmente nel caso di merci di piccole dimensioni e/o carichi destinati a luoghi variamente distribuiti sul territorio.

Dal SIA CTD A06

“Come si osserva dalle tabelle, è evidente il basso contributo delle sorgenti aeroportuali rispetto alla totalità delle sorgenti presenti nel Comune di Parma. 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. In ogni caso 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”.

Dalla Relazione

Vengono riportate le Norme Tecniche di Attuazione del Piano Aria Integrato Regionale: “La Valutazione d'impatto ambientale (VIA) relativa a progetti ubicati in aree di superamento si può 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, così come specificato al paragrafo 9.7.1 del Piano”. Paragrafo 9.7.1: “per ridotto al minimo si



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".

Osservazioni

Non si condividono le conclusioni presentate nel SIA A06 in quanto, date le criticità esistenti sul territorio relativamente alla qualità dell'aria, anche incrementi di modesta entità non possono dirsi trascurabili ai fini di potenziali effetti sulla popolazione. Si richiede pertanto, l'individuazione di opere/azioni di mitigazione e compensazione.

Dal SIA CTD A03

Qualità dell'aria. Campagna di rilievi con campionatori passivi di tipo Radiello, relativamente agli ossidi di azoto, di zolfo e VOC /BTEX. *"I valori di concentrazione rilevati nei due siti attraverso le cartucce RAD 166 non evidenziano particolari differenze e non registrano valori che destino preoccupazioni in termini di concentrazioni assolute.*

Per il biossido di azoto NO₂, infatti, si registrano valori bassi di concentrazione per entrambi i siti, in particolare per il Sito 1 è stato registrato un valore di concentrazione pari a 10 µg/m³, mentre per il Sito 2 un valore di 9 µg/m³.

Per il biossido di zolfo SO₂, i valori di concentrazione registrati nei due siti sono molto bassi e pari entrambi a concentrazioni inferiori a 0,5 µg/m³".

Osservazioni

Dalle schede riportanti le principali caratteristiche dei punti di misura e dai rapporti di prova, emerge che la durata della misurazione con radielli è eterogenea, in quanto varia da un minimo di 25 minuti ad un massimo di 45 minuti. Nell'allegato SIA CTD A06 non è indicato se tale variabilità sia dovuta alla necessità di allineare i tempi di misurazione con quelli della partenza/arrivo di qualche velivolo (così come è stato indicato per le misure fonometriche) o se le rilevazioni siano state eseguite in assenza di aerei sulla pista. Inoltre si ricorda che i limiti di legge per NO₂ e SO₂ fanno riferimento ad una base oraria o annuale.

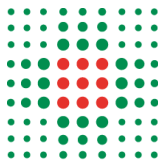
Dalla Relazione

"In riferimento al ricettore "Mulino Alimentare – industria casearia" che risulta localizzato in corrispondenza della testata pista 20, gli esiti delle simulazioni evidenziano una parziale sovrapposizione con la curva LVA dei 60 dB(A). Tale condizione risulta comunque conforme a quanto previsto dal DM 31.10.1997 (in Zona A e B possibile presenza di aree produttive).

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

Osservazioni

Come già riportato nel primo parere inerente il Piano di Sviluppo Aeroportuale, esistono svariate evidenze scientifiche a supporto del fatto che la mera osservanza dei limiti di legge è fondamentale, ma è altrettanto importante prevenire lo sviluppo di situazioni potenzialmente peggiorative per la popolazione esposta (tanto per il rumore, quanto per tutte le altre matrici ambientali potenzialmente



interessate da un aumento dell'attività aeroportuale). Pertanto, in fase post operam, dovrà essere predisposto un monitoraggio dell'ambiente acustico presso le strutture sensibili locali. Gli esiti del monitoraggio saranno oggetto di valutazione sanitaria anche in relazione a possibili interventi di mitigazione/compensazione a tutela della popolazione esposta.

Dalla Relazione

“Per quanto riguarda l'abitato di Fognano, questo è localizzato ad ovest dell'aeroporto di Parma ad una distanza di circa 1 km dalla futura area destinata a polo cargo e pertanto il contributo emissivo indotto dall'aeroporto e dagli aeromobili nelle operazioni a terra è da ritenersi trascurabile. Stante la distanza dell'apron destinato alle attività cargo e all'assenza di fatto di una via di rullaggio (si prevede esclusivamente la realizzazione di un raccordo di collegamento pista di volo – piazzale aeromobile) i livelli acustici indotti dagli aeromobili a terra possono ritenersi trascurabili. Per quanto riguarda il sistema airside del piazzale aeromobili, e quindi il contributo acustico indotto dai mezzi rampa, questo può ritenersi trascurabile per i seguenti motivi:

- numero di operazioni aeree ridotte;
 - configurazione piazzali aeromobili che richiedono una minor tipologia e numero di mezzi rampa a supporto (le piazzole con configurazione in self-manouvering non richiedono i mezzi per le operazioni di push-back; la vicinanza delle piazzole con l'aerostazione non richiede il supporto degli autobus per il trasferimento dei passeggeri durante le fasi di imbarco/sbarco; etc.);
 - ridotti tempi di turn-around che implicano l'assenza di sistemi GPU per il supporto aeromobili o mezzi per attività di catering/pulizia aeromobili;
 - nessuna previsione all'orizzonte del Piano di sviluppo di voli di base, ovvero che sostano di notte presso lo scalo di Parma. Questo implica la completa non operatività dei mezzi rampa durante il periodo notturno
- In ragione della non significatività delle sorgenti aeroportuali a terra rispetto all'abitato di Fognano (circa 1 km) e alla assenza di aree interne al sedime aeroportuali per la presenza della STRIP, **non è necessaria l'adozione di eventuali ulteriori terrapieni quali mitigazione acustica** anche perché ricadrebbero in aree esterne all'aeroporto con conseguente occupazione di suolo e sottrazione di terreni destinati ad attività agricole”.*

Osservazioni

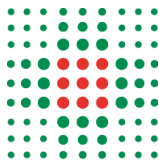
Anche in questo caso, in assenza di una previsione di opere di mitigazione acustica si ribadisce la prescrizione di un attento monitoraggio post operam. Si rammenta anche che la normativa vigente (DPR 9 novembre 1999 n. 476) vieta i movimenti aerei civili in tutti gli aeroporti civili e militari, aperti al traffico civile, dalle ore 23.00 alle ore 6.00; in tale periodo deve essere assicurata l'agibilità dell'aeroporto per consentire i voli di Stato, i voli sanitari e quelli di emergenza e sono autorizzati i voli in ritardo. Alla luce di quanto riportato nelle controdeduzioni relativamente alla non necessità di eventuali ulteriori terrapieni a schermo dell'abitato di Fognano, si raccomanda un'attenta valutazione dei casi in cui l'aeroporto potrà essere agibile nell'orario notturno. Le eccezioni all'orario di agibilità dell'aeroporto (così come annoverate nel DPR 476) dovranno essere circoscritte alle situazioni straordinarie identificate dalla normativa (i.e. voli di Stato, sanitari, di emergenza e in ritardo) escludendo a priori eventuali altre autorizzazioni al volo notturno.

Dal SIA CTD A03

Gaia Fallani
Str. Organiz. Terr. S.I.S.P. PARMA

AZIENDA UNITÀ SANITARIA LOCALE DI PARMA
Sede legale: Strada del Quartiere n. 2/A 43125 Parma
Tel: +39 0521.393111 - Fax: +39 0521.282393
Codice Fiscale e Partita IVA: 01874230343





“Il 13 marzo – 14 marzo 2019 è stata condotta una campagna fonometrica all'interno dell'aeroporto internazionale Giuseppe Verdi. [...] Dalla elaborazione dei rilievi ed in particolare dalla selezione degli eventi sonori corrispondenti a quelli aeronautici (operazioni degli aeromobili che hanno operato nel sedime per operazioni di atterraggio/decollo) è stato possibile dedurre l'indicatore aeroportuale richiesto nel caso specifico e, come evidente nella tabella che segue, i valori sono decisamente modesti essendo di molto inferiori al valore che la norma indica per il territorio anche oltre l'intorno aeroportuale che è rappresentato dal valore Lva pari a 60 dB(A)”.

Osservazioni

I rilevamenti sono stati eseguiti in occasione di tre diversi voli di linea. Mancano tuttavia indicazioni di quale potrebbe essere l'impatto acustico di velivoli diversi e/o più rumorosi potenzialmente introdotti dopo l'ampliamento dell'aeroporto (es. cargo o altri).

Dalla Relazione

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

Osservazioni

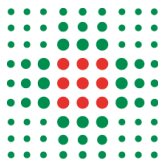
Per quanto concerne il calcolo del tasso standardizzato di mortalità tramite metodo di standardizzazione diretto, si concorda pienamente con quanto affermato dal proponente. Tuttavia, si evidenzia che per poter procedere ad un confronto fra popolazioni -una volta calcolati i tassi standardizzati- è necessario proseguire con il calcolo della Comparative Mortality Figure (CMF) e del relativo intervallo di confidenza (fra i molti riferimenti disponibili si consiglia l'articolo: Julious S.A., Nicoll J., George S., 2001. “ Why do we continue to use standardized mortality ratios for small area comparisons?”. Journal of Public Health Medicine, vol.23, n.1, pp.40-46).

La sola presentazione dei tassi standardizzati non fornisce strumenti sufficienti per un confronto fra provincia/regione/nazione.

Dalla Relazione

“Stante l'ambito di influenza regionale dell'aeroporto di Parma, in quanto questo rientra negli aeroporti di interesse nazionale individuati secondo i criteri dell'art. 698 del Codice della Navigazione, la rete di accessibilità all'aeroporto è caratterizzata dalla **Tangenziale di Lucca** nonché dalla Strada Statale 9, per raggiungere direttamente Via Ferretti. Ragionevolmente, stante l'entità del traffico indotto dall'aeroporto per i due scenari di riferimento, è possibile considerarlo trascurabile se paragonato al traffico circolante sulla Tangenziale e sulla SS9”.





Osservazioni

Si chiede di rivedere la frase in oggetto poiché non pertinente alla presente (sotto il profilo geografico).

Conclusioni

Alla luce delle considerazioni esplicitate emerge l'impossibilità, da parte del Dipartimento di Sanità Pubblica di Parma di effettuare una rivalutazione del SIA in oggetto che si discosti da quanto precedentemente espresso. Risulta pertanto difficile formulare un parere di ammissibilità del Piano di Sviluppo Aeroportuale Masterplan 2018-2023.

Dato l'inevitabile impatto sulle diverse matrici ambientali che un Piano di Sviluppo Aeroportuale ragionevolmente comporta, il parere sanitario sull'ammissibilità dello stesso è inevitabilmente vincolato alla presentazione di opere di compensazione.

Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti.

Distinti saluti

Firmato digitalmente da:

Patrizia Pico

Responsabile procedimento:
Gaia Fallani

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMIR)
P.G/2019/0503288 del 03/06/2019 08:17:48

Gaia Fallani
Str. Organiz. Terr. S.I.S.P. PARMA

AZIENDA UNITÀ SANITARIA LOCALE DI PARMA
Sede legale: Strada del Quartiere n. 2/A 43125 Parma
Tel: +39 0521.393111 - Fax: +39 0521.282393
Codice Fiscale e Partita IVA: 01874230343

Regione Emilia Romagna
Direzione Generale
Cura del Territorio e dell'Ambiente
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Trasmesso tramite PEC

Oggetto: Procedura di valutazione di impatto ambientale ministeriale relativa al Piano di Sviluppo al 2023 dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma (ID_VIP: 4224) presentato da ENAC - Osservazioni alle controdeduzioni presentate.

In merito alla Vostra richiesta PG/2019/469880 del 20/05/2019 (ns. prot. PG/2019/79843 del 20/05/2019), si formulano le seguenti osservazioni alle controdeduzioni presentate da ENAC suddivise per le diverse matrici ambientali coinvolte di competenza di Arpae (si fa riferimento nel seguito alle schede del documento "SIA_CTD_R01.pdf").

Inquinamento atmosferico

Relativamente all'approfondimento sulle emissioni degli inquinanti in atmosfera, si evidenzia che nelle tabelle non vengono riportate le concentrazioni di tutti gli inquinanti presenti nei documenti iniziali (in particolare mancano le stime relative a CO, CO2 e COV).

Dai dati presentati e secondo la metodologia indicata nei vari documenti di riferimento, non risulta chiara la modalità di calcolo per la stima delle emissioni del traffico veicolare.

Si evidenzia inoltre che è stata presa in esame solo la via Ferretti, pari a 0.700 Km, e non un tratto pari ad almeno 5 Km come richiesto. Infatti la stima delle emissioni effettuata, confrontata con i valori complessivi del Comune di Parma, non tiene conto del percorso che tali veicoli devono

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Servizio Sistemi ambientali - Area Prevenzione Ambientale Ovest

Sede di Parma via Spalato2 | Cap | tel +39 0521/976111 | fax +39 0521/976112 | PEC aoopr@cert.arpa.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | PEC dirgen@cert.arpa.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

effettuare sul territorio comunale per raggiungere l'aeroporto stesso, percorso che si può appunto considerare mediamente pari a circa 5 Km.

Per quanto riguarda il monitoraggio ambientale, si rileva la necessità di effettuare una mappatura più puntuale dell'intera area, con l'introduzione di più punti di misura nell'area aeroportuale, di almeno due punti nelle aree più sensibili del vicino centro abitato e di un punto di bianco in prossimità di una stazione di monitoraggio da concordare con Arpae, al fine di rilevare la situazione attuale e quella futura in relazione a tutte le attività presenti. Infatti si ritiene che il monitoraggio in due soli punti non consenta una reale fotografia di quanto in essere.

Inquinamento acustico

Si evidenziano di seguito le principali carenze dello studio di impatto ambientale che, a giudizio della scrivente Agenzia, rimangono irrisolte nonostante la documentazione integrativa presentata dal proponente.

- 1. Lo scenario di riferimento (al 2023) utilizzato per lo studio sull'impatto acustico non risulta essere sufficientemente cautelativo.** Analizzando la tabella di input del modello INM per lo scenario futuro (Tabella 12-5 a pag. 84 del documento "SIA_R01_P4.pdf"), sono previsti 27,5 movimenti per il giorno di riferimento (giorno medio delle 3 settimane a maggior traffico) nello scenario al 2023 su cui è stata sviluppata la modellizzazione acustica. **Nonostante la controdeduzione C.22 espliciti il ragionamento che ha portato il proponente ad adottare tali dati di input per lo scenario futuro, si ritiene che tali ipotesi non siano sufficientemente cautelative e non possano rappresentare una stima del reale impatto acustico nello scenario futuro anche in riferimento alla metodologia delineata nel DM 31 ottobre 1997. Pertanto ne conseguirebbe di fatto un'errata definizione dell'intorno aeroportuale.** Supponendo un numero totale di movimenti annui pari a 10748 (secondo quanto riportato in Tabella 1-2 a pag. 8 del documento "SIA_R01_P4.pdf"), su 365 giorni annui risultano di media 29,4 movimenti al giorno, un valore quindi già superiore a quello utilizzato per la modellizzazione acustica (27,5).

2. Veniva richiesto di introdurre nella modellizzazione acustica anche l'apporto delle operazioni a terra, tuttavia il proponente nella controdeduzione C.21 dichiara che tali operazioni risultano di entità trascurabile dal punto di vista acustico: l'affermazione, anche se si rivelasse veritiera, avrebbe dovuto essere giustificata da una stima quantitativa e non solo qualitativa.
3. **L'analisi di impatto acustico dello scenario operativo attuale e futuro si limita esclusivamente alla stima dell'indice LVA**, peraltro con le limitazioni evidenziate nel punto 1 precedente: nonostante sia stata esplicitamente richiesta una valutazione del contributo dovuto al traffico aeroportuale sui recettori sensibili nell'abitato di Baganzola e sui primi recettori isolati a Baganzola e Fognano, la documentazione integrativa non contiene tali stime. Al di fuori dell'intorno aeroportuale, il contributo dovuto alle operazioni di decollo e atterraggio dei velivoli, oltre a quello delle operazioni a terra, contribuisce alla determinazione della rumorosità globale da confrontarsi con i valori limite assoluti di immissione definiti dalla classificazione acustica del territorio (art. 3 comma 2 DPCM 14 novembre 1997), **pertanto la determinazione quantitativa di tali impatti risulta necessaria al fine di determinare il rispetto della normativa vigente sull'inquinamento acustico.**
4. I dati di input utilizzati nel modello INM per lo scenario futuro considerano circa 0,2 movimenti nel periodo notturno (23:00 - 06:00) per il giorno di riferimento. Nel testo non è asserito chiaramente se tali movimenti derivino da voli schedulati (il che comporterebbe la richiesta di apertura dell'aeroporto al volo notturno) oppure derivino da eventi occasionali (ad es. ritardi dell'aviazione commerciale). Riprendendo le considerazioni già sviluppate nel punto 1, anche questo aspetto evidenzia come la modellizzazione acustica non risulti affatto cautelativa e, a giudizio della scrivente Agenzia, non adeguata a descrivere uno scenario che preveda operativamente la presenza di voli nelle ore notturne. Sebbene la controdeduzione C.22 riporti che *“non si prevede all'orizzonte un ruolo dell'aeroporto di Parma quale base operativa per specifici vettori aerei (che richiedono la sosta notturna presso lo scalo) ma solo collegamenti point-to-point nel periodo diurno”* occorre in questa fase evidenziare che la presenza di voli notturni schedulati, differisca in maniera

sostanziale dalla valutazione di impatto ambientale attualmente in esame, che andrebbe pertanto ripresentata ex novo.

5. Si evidenzia la situazione di inadempienza rispetto alla normativa vigente sulla caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale già nello stato in essere, per cui si sollecita l'avvio dei lavori della commissione ex art. 5 del DM 31 ottobre 1997 indipendentemente dal proseguimento del piano di sviluppo aeroportuale.

Inquinamento luminoso

La controdeduzione C.19 afferma genericamente che gli interventi non prevedono sorgenti luminose significative: si richiama tuttavia il proponente al rispetto di quanto previsto dalla Legge Regionale 19/2003 "*Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico*" e dalla relativa direttiva applicativa n. 1732 del 12/11/2015 (o altra direttiva di più recente emanazione) per quanto non disciplinato dalla normativa tecnica specifica del settore aeronautico.

Campi elettromagnetici

Il proponente afferma che l'aeroporto al momento attuale non dispone nè è prevista l'adozione in futuro di un sistema radar per il controllo del traffico aereo, tuttavia la precedente richiesta di chiarimenti formulata dall'Agenzia di produrre una relazione sull'impatto elettromagnetico sulle altre sorgenti a radiofrequenza attualmente in essere o di cui si prevede l'installazione in funzione del potenziamento dello scalo risulta inevasa, con la motivazione che tali sistemi sono di gestione di ENAV e non del gestore aeroportuale (controdeduzione C.19). Si ribadisce tuttavia la necessità di avere una valutazione, in questa fase di ampliamento dello scalo, sull'impatto elettromagnetico dei sistemi di comunicazione radio nelle aree circostanti.

Conclusioni

In generale le integrazioni presentate rispondono in maniera per lo più qualitativa e non quantitativa alle richieste formulate; spesso viene asserita, senza una giustificazione numerica o tratta dalla letteratura, la trascurabilità di uno o più impatti o semplicemente non vengono forniti i dati richiesti. Pertanto diverse questioni poste dalla precedente richiesta di integrazioni formulata da Arpae rimangono irrisolte.

In particolare si evidenzia che, secondo l'opinione della scrivente Agenzia, le simulazioni di impatto acustico nello scenario al 2023 non risultano cautelative, né è possibile affermare, sulla base della documentazione depositata, il pieno rispetto della normativa vigente sulla tutela della popolazione dall'inquinamento acustico.

Si ritiene tuttavia opportuno formulare alcune prescrizioni assolutamente necessarie nel caso in cui il piano di sviluppo aeroportuale venga comunque approvato.

- a) La valutazione presentata, di fatto, prevede una presenza minima se non sporadica di voli notturni, pertanto sembrerebbe non necessaria l'apertura dell'aeroporto a tali voli. Inoltre, il contributo dei voli cargo risulta in buona sostanza esiguo (551 movimenti annui ipotizzati nel 2023). **Si ritiene che l'autorizzazione al piano di sviluppo aeroportuale, eventualmente, debba contenere una limitazione sul numero di movimenti giornalieri (sia come numero totale che come tipologia di aeromobili) in linea con le ipotesi assunte alla base dello studio di impatto ambientale. Lo scostamento da tali ipotesi non dovrebbe essere consentito se non a seguito del completamento di una nuova procedura di autorizzazione.**
- b) ENAC e SOGEAP devono adempiere nel minor tempo possibile, e indipendentemente dall'approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, agli obblighi normativi riguardanti la costituzione della commissione ex art. 5 DM 31 ottobre 1997, la definizione delle procedure

antirumore, la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e la definizione di un piano di monitoraggio acustico aeroportuale.

- c) Tale piano di monitoraggio acustico dovrà essere redatto conformemente alle disposizioni del DM 31 ottobre 1997 e del DM 20 maggio 1999 oltre che alle “*Linee Guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale*” redatte da Ispra (approvate con delibera del consiglio federale - seduta del 20 ottobre 2012 - DOC. N. 27/12);
- d) Il piano di monitoraggio relativo alla qualità dell'aria dovrà essere concordato nella definizione delle postazioni e delle modalità di misura con la scrivente Agenzia.

Rimanendo a disposizione per ogni eventuale chiarimento, si porgono distinti saluti.

Servizio Sistemi Ambientali
Area Prevenzione Ambientale Ovest

il Responsabile
(*Maurizio Poli*)

documento firmato digitalmente

Riferimenti specifici:

tecnico referente per acustica, inq. luminoso e campi elettromagnetici, Matteo Tiberti (TCA)

tecnico referente per inq. atmosferico, Claudia Pironi

Rif. Arpae PG/2018/20561



Comune di Parma

SETTORE SPORTELLO ATTIVITA' PRODUTTIVE E EDILIZIA

**U.O. Sportello Unico per l'edilizia e le Attività
Produttive**

Parma,

Prot.

Class. 2018.VI/9.41

suap@pec.comune.parma.it

Regione Emilia-Romagna

Viale della Fiera 8

Bologna

Via PEC

vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

**Oggetto: Piano di Sviluppo al 2023 dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma – Procedimento di VIA.
Trasmissione osservazioni su integrazioni**

Vista l'istanza di V.I.A. presentata al Ministero dell'Ambiente da parte di ENAC per il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023 ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii;

Considerato che il proponente ENAC ha fornito nuova documentazione integrativa a riscontro alla richiesta avanzata con nota 3084 del 7/02/2019 dal Ministero dell'Ambiente di cui Responsabile del procedimento è la D.ssa Claudia Pieri;

Visto l'Avviso pubblicato all'albo pretorio del Comune di Parma dall'08/5/2019 al 07/06/2019 al fine della consultazione del pubblico;

Si trasmettono in allegato ed in forma integrale le osservazioni/ pareri/ prescrizioni, inerenti la documentazione integrativa, pervenuta allo scrivente SUAP dai Settori del Comune di Parma.

Si porgono distinti saluti.

Il Funzionario Responsabile della
U.O. Sportello Unico per l'Edilizia e le Attività Produttive
Dr.ssa Roberta Tagliati

COMUNICAZIONE AI SENSI DELLA LEGGE DELLA LEGGE 07.08.1990 N° 241. e s.m.i.:

AMMINISTRAZIONE PROCEDENTE: Comune di Parma, Settore Sportello Attività Produttive e Edilizia – U.O. Sportello Unico per l'edilizia e le attività produttive

Ufficio e funzionario responsabile del procedimento, presso cui può prendersi visione degli atti: Settore Sportello Attività Produttive e Edilizia - U.O. Sportello Unico per l'edilizia e le attività produttive - Dott.ssa Roberta Tagliati 0521/218569

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: Dott.ssa Roberta Tagliati

Direzionale Uffici Comunali (DUC)
Largo Torello De' Strada 11/A
43121 Parma

Tel. 0521-218238
Tel.0521-031705

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emi)
in Guardia (r_ami)
a P. 2019-08/063-49-131 del 02/06/2019/1180241





Comune di Parma

Prot. Gen. 115130
del 10/06/2019
fasc:2018.VI/9.41

Settore Tutela Ambientale Struttura Operativa Ambiente

Parma, 7/06/2019

Settore Sportello Attività Produttive e Edilizia Sede

C.A. Arch. Silvano Carcelli

e p.c.

Settore Pianificazione e Sviluppo Territoriale
Ing. Dante Bertolini

S.O. Pianificazione Generale
Arch. Emanuela Montanini

Settore LLPP, Manutenzione e Sismica
Arch. Tiziano Di Bernardo

Settore Patrimonio
Ing. Gian Paolo Monteverdi

Settore Mobilità ed Energia
Ing. Nicola Ferioli

Settore Protezione Civile
Ing. Michele Gadaleta

S.O. Verifica conformità urbanistico edilizia produttiva
Arch. Daniela Rossi

Sindaco
Direttore Generale
Ass.re Michele Alinovi
Ass.re Tiziana Benassi
Ass.re Cristiano Casa

Oggetto: Procedura di VIA - Piano di Sviluppo al 2023 dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma - Verifica completezza della documentazione a seguito di integrazioni.

Vista la richiesta prot. n. 98717 pervenuta in data 15/05/2019 da parte del Settore Sportello Unico Attività Produttive ed Edilizia comunale, con richiesta di verifica della completezza della documentazione a seguito di integrazioni;

Richiamato il parere della SO Ambiente prot. 246818 del 29/11/2018 con il quale venivano richieste alcune integrazioni documentali in particolare in tema di "rumore" e "aria";

Vista la documentazione facente parte dell'istanza presentata, reperita sul portale regionale <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>;

Dato atto che, rispetto alle osservazioni e richieste formulate, risulta la presa d'atto delle osservazioni del Comune di Parma ma, nelle integrazioni, tutti i potenziali aumenti in termini di rumore, emissioni, ecc. vengono da un lato confermati e, dall'altro, risultano rapidamente liquidati come "trascurabili", "non

DUC - Direzionale Uffici Comunali
Largo Torello de Strada, 11/A - 43121 Parma

Referente tecnico: Dott. Andrea Peri
Tel. 0521-40521 - fax. 0521-405214
PEC: comunediiparma@postemailcertificata.it

GDL/AA/ap



Comune di Parma

Settore Tutela Ambientale Struttura Operativa Ambiente

significativi”, ecc.... Questo non garantisce in alcun modo né il Comune né i cittadini perché l’aeroporto ha già, allo stato attuale, un impatto sulla città e sulle abitazioni prossime allo stesso, e nella migliore delle ipotesi, viene dichiarato che questi impatti aumenteranno in modo “poco significativo”. Da un complesso piano di sviluppo aeroportuale ci si aspetterebbe invece almeno lo sforzo di approfittare di questo importante investimento non solo per non peggiorare (in futuro) ma anche per migliorare con l’intervento qualche aspetto ambientale che risulta già problematico nella situazione esistente ante operam.

In tema di emissioni non si rilevano misure di compensazione tali da assicurare la rispondenza del progetto alle norme del Piano Aria Integrato Regionale 2020, con particolare riferimento al criterio del “saldo zero”, come compensazione di tutte le emissioni di PM10 e NOx emesse nello scenario futuro. Indipendentemente da tutti i modelli e simulazioni formulati, in tema di emissioni non si propongono soluzioni migliorative come, ad esempio, la previsione di utilizzo all’interno dell’aeroporto di soli veicoli elettrici (trasporto bagagli, manutenzione, mezzi di catering e pulizia, mezzi movimentazione merci, autoscale ecc...). Tali mezzi, essendo destinati a una circolazione circoscritta alla sola area interna all’aeroporto, si prestano infatti ad una completa elettrificazione.

Inquinamento luminoso. Nelle integrazioni la questione viene liquidata sostenendo che si tratterà di “ sistemi di ridotta entità” senza tuttavia chiarire se gli impianti esistenti e quelli previsti in progetto saranno conformi (o conformate, se esistenti) alla DGR. 1732/2015 o se beneficeranno di qualche specifica deroga.

Allo stesso modo non è stato presentato il piano di risanamento acustico dell’aeroporto.

Per quanto attiene alle attività di cantiere, si può fare presente già da ora che tutte le lavorazioni dovranno essere gestite in conformità a tutte le disposizioni della Ordinanza Sindacale n. 60/2017 del 25/05/2017 in materia di “prevenzione e controllo delle malattie trasmesse da insetti vettori ed, in particolare, dalla zanzara tigre (*Aedes Albopictus*)”, ordinanza che, nello specifico per i cantieri, dispone di:

- evitare raccolte di acqua in aree di scavo, bidoni e altri contenitori; qualora l’attività richieda la disponibilità di contenitori di acqua, questi debbono essere dotati di copertura ermetica, oppure debbono essere svuotati completamente con periodicità non superiore a 5 giorni;
- sistemare i materiali necessari all’attività e quelli di risulta in modo da evitare raccolte d’acqua;
- provvedere, in caso di sospensione dell’attività di cantiere, alla sistemazione del suolo e di tutti i materiali presenti in modo da evitare raccolte di acqua meteoriche;
- assicurare, nei riguardi dei materiali stoccati all’aperto per i quali non siano applicabili i provvedimenti di cui sopra, trattamenti di disinfestazione da praticare entro 5 giorni da ogni precipitazione atmosferica

Relativamente agli effetti dell’opera sulle preesistenze esterne alla delimitazione aeroportuale (elettrodotto a fine pista, interruzione 2 strade e incremento acque di scolo, ecc.) si prende atto negativamente della volontà di rimandare gli approfondimenti richiesti ad una fase successiva, in quanto l’impatto ambientale ed economico su tali preesistenze è direttamente connesso alla sostenibilità dell’opera.

Si confermano, pertanto, le richieste già avanzate.

Cordiali Saluti

Il Responsabile di Struttura

Dott. Alessandro Angella

Il Dirigente di Settore

Ing. Giovanni De Leo



Comune di Parma

Settore Mobilità ed Energia

Parma 07/06/2019
2018.VI/7.2
Prot. Gen. 114090

Settore Sportello attività produttive ed edilizie
Dirigente arch. Silvano Carcelli

**Oggetto: Piano di Sviluppo al 2023 dell'aeroporto di Parma. Contributo in riscontro a Vs.
nota del 15/05/2019 prot. gen. 98717.**

Con riferimento alla procedura di V.I.A. in oggetto, ed in particolare alla documentazione integrativa prodotta da ENAC in base alla richiesta del MATTM, riteniamo, per quanto di competenza, non esaustiva tale documentazione in quanto non è stata data completa risposta alle osservazioni precedentemente presentate.

Si evidenzia prima di tutto infatti che l'impatto della componente veicolare è stato valutato solo dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico e non delle eventuali criticità da congestione da traffico, e si ribadisce che si ritiene invece necessario ai nostri fini, già in fase di valutazione degli impatti, disporre dello studio per la risoluzione delle interferenze del progetto di ampliamento dell'aeroporto con la viabilità esistente, così come già evidenziate nelle osservazioni presentate con precedente nota del 28/11/2018, prot. gen. 245773.

In particolare, torniamo a ribadire in modo sintetico quanto segue.

Per quanto riguarda l'allungamento della pista in direzione nord verso Autostrada A1,

si rileva che l'allungamento della pista aeroportuale comporta la soppressione di due importanti arterie viarie della zona (strada Parma Rotta e viale Delle Esposizioni), e l'impatto non può essere liquidato con l'affermazione che la "... nuova viabilità è già in corso di pianificazione e progettazione da parte del Comune di Parma...". Riteniamo invece imprescindibile già in questa



Comune di Parma

Settore Mobilità ed Energia

fase vengano prodotti adeguati studi di fattibilità che consentano di avere visibilità complessiva sullo scenario ipotizzato, in particolare rispetto alle seguenti mancanze:

- manca lo studio di fattibilità di una “VARIANTE di Viale delle Esposizioni” che, mantenendo la sezione stradale esistente, garantisca continuità dallo svincolo del Casello A1 alle Fiere di Parma, cosa che viene impedita con l’allungamento proposto per la pista;
- manca lo studio di una soluzione progettuale a compensazione della chiusura di strada Parma Rotta, che garantisca una maggiore fluidità di funzionamento della rotatoria posta tra strada Baganzola, via Rizzi e viale Delle Esposizioni;
- manca lo studio di fattibilità, in coerenza con quanto pianificato dal PUMS circa la connessione tra la zona Fiere e strada Cremonese, di un collegamento verso ovest, in modo da garantire al traffico leggero, in casi di particolari emergenze, un deflusso alternativo.

Per quanto riguarda la realizzazione del nuovo polo cargo a sud dell’aerostazione in prossimità della tangenziale nord di Parma, il Piano non prevede interventi sostanziali sulla viabilità fatto salvo realizzare una nuova corsia di uscita dalla rotatoria posta tra via Ferretti, strada Dei Mercati e lo svincolo della tangenziale Nord di Parma che permette l’accesso al nuovo parcheggio “landside” polo cargo. L’uscita da tale parcheggio è pensata direttamente su Strada dei Mercati con obbligo di svolta a destra direzione via Cremonese. Pertanto i veicoli in uscita sono ipotizzati gravitanti tutti sulla rotatoria posta su via Cremonese a nord del sottopasso della linea ferroviaria MI-BO, che non è una viabilità progettata per ricevere più mezzi di quanti ne riceve oggi. Riteniamo dunque invece necessario venga progettata una viabilità ad hoc per l’accesso/uscita dal nuovo parcheggio “landside”.

Il Direttore

dott. Ing. Nicola Ferioli



Comune di Parma

*Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio
Il Dirigente*

Parma, 07.06.2019
Prot. gen. n. 114241
2019.VI/1.12

Settore Sportello Attività Produttive ed
Edilizia
Arch. Silvano Carcelli

Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ministeriale relativa al Piano di Sviluppo al 2023 dell'Aeroporto "G. Verdi" (ID_VIP: 4224) Osservazioni inerenti la documentazione integrativa di cui alla nota del MATTM prot. DVA 11497 del 07.05.2019.

Con riferimento al procedimento di VIA di cui all'oggetto ed in particolare alla documentazione integrativa prodotta da ENAC, secondo la nota del MATTM sopra richiamata, con la presente si comunica quanto segue.

Al fine di rendere più chiara l'esposizione, data la complessità del tema trattato, si intende procedere nell'espressione del parere richiesto in modo schematico, mettendo puntualmente a confronto la richiesta formulata dall'Ufficio scrivente nota (pg. 245343 del 28.11.2018) e la risposta fornita dal proponente, per poi procedere valutazione della relativa congruità.

1. IN MERITO ALLA PROCEDURA

Richiesta: "(...) si richiedono chiarimenti in merito al procedimento ed in particolare se la VIA è atto conclusivo (e, nel caso, cosa approva) o se sarà succeduta da PSA con esito di VIA già definito".

Risposta: la scheda controdeduttiva C.12 non è allegata.

Premesso che il "Documento di integrazioni e controdeduzioni (...)" non è completo della scheda controdeduttiva C.12 e non è stato pertanto dato riscontro in merito alla procedura che porterà all'autorizzazione del Piano in oggetto, si prende atto del fatto che il procedimento di VIA è attivato ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii e del fatto che la valutazione delle implicazioni urbanistiche connesse al Piano di Sviluppo

Largo Torello de' Strada 11/A
43121 Parma

Tel. 0521-031636 Fax 0521-031845
e-mail: d.bertolini@comune.parma.it

Aeroportuale sono esplicitamente rinviate ad una fase successiva al provvedimento di VIA (schede controdeduttive n. 11 e n. 13).

2. IN MERITO ALL'AREA OGGETTO DI VALUTAZIONE

Richiesta: *Il PSA è concentrato ad elaborare una progettualità sostanzialmente delimitata dalla recinzione della struttura aeroportuale e poco si occupa del territorio di prossimità e dell'areale di impatto.*

Si richiede pertanto di «allargare» l'area di riferimento e di valutare anche il sistema territoriale di riferimento».

Risposta: *“(...) 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.”.*

Scheda controdeduttiva C.29.

Documentazione di approfondimento: non allegata.

La scelta di rinviare ad una fase successiva gli adempimenti connessi all'attuazione del PSA non solleva tuttavia dalla necessità di valutare, già in questa fase e in modo compiuto ed esaustivo, tutte le implicazioni e gli effetti del Piano stesso.

A tal riguardo lo stesso Decreto Legislativo all'art. 23 precisa che lo studio di impatto ambientale è solo uno dei documenti da allegare all'istanza di VIA che deve in particolare contenere anche gli elaborati progettuali di cui all'art. 5, comma 1, lett. g: *“ai fini del rilascio del provvedimento di VIA gli elaborati progettuali presentati dal proponente sono predisposti con un livello informativo e di dettaglio almeno equivalente a quello di progetto di fattibilità (...)”.*

Senza voler riprendere i contenuti dell'art. 23, commi 5 e 6, del D.Lgs. 50/2016, è evidente come la documentazione allegata alla VIA di che trattasi, nonché le integrazioni successivamente prodotte, risultino sprovviste delle indagini e degli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1 del medesimo art. 23.

Con specifico riferimento alla nota precedentemente inviata (pg. 245343 del 28.11.2018), si sottolinea che quanto richiesto aveva la finalità di mettere in evidenza tutte le implicazioni del PSA rispetto alle previsioni di PSC, POC e RUE, nonché le condizioni di modifica dei medesimi strumenti urbanistici, al fine di una compiuta valutazione degli impatti ambientali, secondo quanto inteso dall'art. 5, comma 1, lett. c) del D.Lgs. 152/2006. .

In particolare nella valutazione degli impatti ambientali, sociali ed economici che la VIA è chiamata a soddisfare, e nel rapporto costi – benefici dell'intervento in riferimento alla collettività, non è stato dato riscontro alla richiesta di:

1. analizzare le interferenze infrastrutturali con valenza urbanistica, valutandone in senso tecnico le implicazioni e le soluzioni possibili e quantificandone i relativi importi da inserire nel piano economico finanziario dell'intervento.

2. analizzare le interferenze del PSA rispetto alle proprietà private coinvolte nel progetto, chiarendo gli aspetti procedurali in merito alla dichiarazione di pubblica utilità delle opere ed agli espropri necessari, allegando la relativa documentazione progettuale e dando evidenza delle relative indennità espropriative che, nel contempo, dovranno essere inserite nel piano economico finanziario.
3. con riferimento al confronto rispetto agli strumenti urbanistici, quella richiesta era un'analisi critica volta a mettere in evidenza tutti i vincoli presenti nell'ambito d'intervento e le modalità di rispetto degli stessi secondo i disposti normativi del PSC e del RUE.

3. IN MERITO ALLE "SUPERFICI DI LIMITAZIONE OSTACOLI" ED AL PIANO DI RISCHIO

Richiesta: "(...) si chiede pertanto:

- la redazione e l'approvazione delle Mappe di Vincolo ai sensi del Codice della Navigazione;
- la simulazione del Piano di Rischio elaborato sulla nuova configurazione della pista con i contenuti e i requisiti richiesti nel documento ENAC- Circolare-Serie Aeroporti-APT33 e con riferimento alla situazione odierna del territorio e alle previsioni urbanistiche vigenti e in corso di approvazione (...).

Inoltre si rileva che il Piano di Sviluppo Aeroportuale contiene il documento «Superfici di limitazione ostacoli – Elaborato 8» che sembra interessare e porre limiti anche al territorio amministrativo di altri comuni. In merito, si chiede di:

- specificare se tale elaborato corrisponde alle mappe di vincolo di cui all'art. 707 del Codice di Navigazione e in caso positivo di verificare la procedura per la loro vigenza;
- di verificare se la procedura in corso riguarda direttamente anche altri comuni.

Per quanto concerne gli aspetti connessi al Piano di Rischio Aeroportuale, la tavola 10 del PSA riporta la configurazione geometrica del possibile Piano di Rischio Aeroportuale a seguito del prolungamento pista.

Come già detto, tale elaborato non presenta i requisiti richiesti da ENAC per la redazione del Piano di Rischio Aeroportuale (...).

Si chiede di integrare l'analisi e l'elaborato al fine di poter da subito essere in grado di valutare le implicazioni e i vincoli (forse anche incompatibilità?) con il territorio e con il sistema di pianificazione comunale.

(...) Si ritiene quindi fondamentale un approfondimento in merito all'impatto ed alle implicazioni che il nuovo Piano di Rischio Aeroportuale verrebbe ad avere rispetto al Piano di Protezione Civile ed alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e adottati in particolare in relazione all'eventuale necessità di delocalizzare strutture sensibili per utenza, carico antropico e/o per motivi di natura fisica (ostacoli).

Risposta: "(...) si osserva che tali aspetti riguardano implicazioni urbanistiche che saranno oggetto di altra fase procedurale e successiva a quella di VIA.

Il processo di approvazione e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale delle mappe di vincolo

dell'Aeroporto di Parma sono di esclusiva competenza dell'ENAC e del Gestore. In ogni caso, la redazione delle Mappe di Vincolo è in fase di revisione a seguito dell'approvazione del Piano di sviluppo."

Nella scheda si sottolinea che il piano di Rischio, è di "esclusiva competenza è dell'Amministrazione Comunale".

"Per quanto riguarda l'Elaborato 8 del PSA "Superfici di limitazioni ostacoli" si chiarisce come questo si riferisca a questione aeronautiche normate dal Reg. UE 139/2014".

Scheda controdeduttiva C.09.

Documentazione di approfondimento: non allegata.

Si richiamano altresì anche le controdeduzioni C.2 "Rischio di potenziali incidenti aereo" e C.30 "Zona di tutela e rischio popolazione" in quanto trattano gli aspetti connessi alla valutazione del rischio.

In particolare la controdeduzione C.2 risponde alla richiesta di relazione di analisi e di stima del rischio di potenziale incidente aereo anche nelle aree esterne al sedime aeroportuale.

La controdeduzione C2 esita risposta negativa sostenendo che l'aeroporto di Parma non rientra tra gli scali sui quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio e precisa che, comunque, una eventuale applicazione del modello di calcolo, in considerazione dei modesti volumi di traffico attuale e previsti dal Master Plan, non produrrebbe risultati significativi ed attendibili per l'applicazione di eventuali misure di mitigazione del rischio sul territorio.

Consegue che **l'aeroporto di Parma**, nella attuale e futura configurazione planimetrica e funzionale, **non presenta il rischio di incidente aereo** neanche nelle aree esterne al perimetro aeroportuale. Si prende atto della valutazione espressa e, come indicato nell'art. 715 del Codice della Navigazione, *"Nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i comuni interessati tengono conto della valutazione di cui al primo comma (leggasi valutazione dell'impatto di rischio)."*

Nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, come indicato nell'art. 715 del Codice della Navigazione, il Comune ha richiesto la redazione delle Mappe di Vincolo, la simulazione del Piano di Rischio elaborato sulla nuova configurazione aeroportuale, la verifica dei comuni interessati dal documento "Superfici di limitazione ostacoli - Elaborato 8" (anche ai fini della verifica sulla congruità della procedura di VIA).

Le richieste motivano da un interesse reciproco e condiviso alla tutela del territorio e alla verifica di compatibilità del PSA.

La controdeduzione, limitandosi a ricordare le competenze attribuite dai disposti normativi nazionale ed europei di riferimento, non apporta alcun contributo aggiuntivo agli elaborati e ai contenuti della documentazione esaminata in prima istanza e già oggetto di richieste di integrazioni in quanto insufficienti a svolgere l'istruttoria tecnica.

Facendo presente come la completezza della documentazione tecnica è elemento imprescindibile per una corretta fase istruttoria della VIA, si espone quanto segue:

- ✓ In merito alle *Mappe di Vincolo* dell'attuale aeroporto, al contrario di quanto affermato, risulta che non siano ancora approvate e pubblicate sulla Gazzetta

Ufficiale (la prima fase è stata redatta e approvata nel lontano 07/06/2010 e non ha ancora concluso il procedimento).

- ✓ In merito al *Piano di Rischio* si conferma che la competenza è in capo all'amministrazione comunale in quanto ente preposto alla gestione del territorio; proprio per l'esercizio di tale funzione si conferma altresì la richiesta di *simulazione* dello stesso affinché, nell'ambito della VIA, sia possibile esercitare la valutazione, imprescindibile (nonché contenuto tipico e proprio della stessa) degli effetti e dell'impatto del Piano di Sviluppo Aeroportuale.
- ✓ La controdeduzione in merito a "*Superfici di limitazioni ostacoli*" non risponde ai quesiti richiesti.
- ✓ La controdeduzione C.30 risponde alla richiesta di approfondimenti dell'impatto sulle preesistenze, con riferimento anche all'areale costruito a nord del prolungamento della pista.
La risposta sostiene che la valutazione dell'impatto del PSA non è contenuto della VIA, ma è competenza del Comune.

Non essendo stato prodotto alcuno dei documenti integrativi richiesti, non è possibile esprimere alcuna valutazione.

Le richieste di integrazioni di cui al punto 4. ed al punto 5. della nota formalizzata dall'Ufficio scrivente, più volte richiamata, sono di seguito trattate unitamente, data la contiguità dei temi trattati.

4. IN MERITO ALLA STRUMENTAZIONE URBANISTICA COMUNALE DI RIFERIMENTO

5. IN MERITO ALLA CONFORMITA' URBANISTICA

Richiesta:

"(...) si chiede di integrare TUTTA la documentazione del PSA con il nuovo strumento urbanistico e di riportare anche sul RUE e sul POC il PSA e lo SIA per le relative competenze".

"(...) Gli interventi descritti appaiono sostanzialmente conformi alle previsioni del vigente Piano Strutturale Comunale e a quello in corso di approvazione (PSC adottato il 14.02.2017).

Per quanto riguarda invece il Piano Operativo Comunale (POC) ed il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), l'intervento previsto non risulta pienamente conforme e pertanto necessita di adeguamento delle previsioni in essi contenute (...).

Ne consegue che non vi è piena conformità urbanistica e pertanto si chiede di indicare e predisporre gli elaborati tecnici di variante degli strumenti urbanistici interessati dal recepimento della nuova previsione.

Questa valutazione di conformità non tiene conto delle eventuali opere di mitigazione, compensazione e di diversa infrastrutturazione che si rendessero necessarie a seguito dalla conclusione della VIA.

Con riferimento ai vincoli che condizionano l'attuazione degli interventi, vincoli individuabili dalla sovrapposizione del piano con le tavole dei Vincoli del PSC, si

sottolinea che gli elaborati allegati all'istanza di VIA debbano approfondire e meglio documentare il rispetto delle disposizioni di cui ai vincoli ambientali e paesaggistici e infrastrutturali di seguito indicati (...)"

Risposta:

"(...) circa le implicazioni urbanistiche, si evidenzia che queste saranno oggetto di fase procedurale specifica (Conferenza dei Servizi) successiva alla fase istruttoria di VIA"

"Per quanto concerne il tema delle eventuali opere di mitigazione/compensazione (...) esse sono state introdotte in modo mirato solo al fine di mascherare l'aeroporto rispetto ai siti maggiormente frequentati al suo interno mediante la realizzazione di terrapieni."

"Per quanto attiene la conformità al PSC (...) lo SIA ha eseguito dapprima una selezione delle tematiche di studio in quanto non ha interesse in questa fase di valutazione eseguire analisi generali caratterizzanti l'intero territorio (...). Successivamente sugli argomenti ritenuti tali da poter generare interferenze dirette si sono riportati i dati caratterizzanti. (...) le interferenze dirette individuate sono rappresentate da:

- Aree a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi;
- Aree vincolate dal PTCP

che sono state appositamente trattate all'interno delle analisi di conformità con il PTCP ed i beni paesaggistici (...)"

"Per quanto riguarda le richieste di integrazione della pianificazione comunale con il Piano Operativo Comunale (POC), il Regolamento Urbanistico (RUE) nonché il nuovo PSC, adottato nel 2018, è stato predisposto un allegato contenente tutte le integrazioni richieste al quale si rimanda.

(...) Inoltre si sottolinea che la strumentazione urbanistica comunale è in fase di aggiornamento e come tale non ancora cogente. Il SIA (...) ha verificato la conformità tra questo strumento [PSC] e il Piano di Sviluppo Aeroportuale in termini per lo più di obiettivi e strategie. I dettagli del Regolamento certamente non interessano per la realizzazione di un'opera di portata nazionale come quella in esame".

Scheda controdeduttiva C.11.

Documentazione di approfondimento: Allegato 8.

In primis ci si premura di affermare che, a contrario di quanto affermato nella controdeduzione C11, il Comune di Parma ha **strumenti urbanistici COGENTI** in quanto, ai sensi della normativa nazionale a far data dal 1955, gli strumenti urbanistici adottati ed in attesa di concludere il processo approvativo, sono piani che producono effetti diretti sulla condizione giuridica dei suoli e, in forza della loro valenza prescrittiva, sono da considerare e rispettare nelle proposte di trasformazione del territorio.

Con specifico riferimento all'Allegato 8, si rileva come il documento si limiti ad esaminare le competenze attribuite dalla legislazione regionale ai tre livelli di pianificazione comunale e gli obiettivi degli stessi piani (PSC, POC e RUE) e si eserciti in citazioni cartografiche, per altro non esaustive del confronto richiesto.

Il documento, tuttavia, non si esprime sulla conformità urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale, lasciando aperta qualsiasi interpretazione.

Considerato che il PSA non è pienamente conforme alla strumentazione urbanistica comunale si reputa necessario che gli elaborati tecnici ne facciano sin da ora espressa dichiarazione e che contengano la proposta di variante urbanistica articolata nei tre livelli di pianificazione (PSC, POC, RUE) e nella Carta dei Vincoli, come prevista dalla normativa regionale di riferimento.

A tal fine si specifica che gli elaborati devono contenere la previsione attuale, la modifica proposta e il confronto tra le due, con l'individuazione degli elementi oggetto di variazione (quali a titolo puramente esemplificativo e non esaustivo: viabilità, tutele ambientali e storiche, fasce di rispetto (...), corredate dalle relative normative).

Si conclude pertanto che la documentazione integrata non soddisfi quanto richiesto ai fini di una valutazione compiuta del PSA in esame, secondo quanto compete alla Valutazione richiesta dal D.Lgs. 152/2006.

6. IN MERITO ALLA CONFORMITA' IN TEMA DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA COMUNALE

Richiesta: *"Rispetto al tema della Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC) si rileva che gli elaborati prodotti rappresentano unicamente lo stato di fatto mentre la realizzazione delle opere di ampliamento individuate all'interno della VIA non risultano conformi con lo strumento comunale e pertanto si rende indispensabile anche un adeguamento del ZAC".*

Risposta: La controdeduzione si limita esclusivamente al rumore di cantiere.

Scheda controdeduttiva C.23.

Documentazione di approfondimento: non allegata.

La mancata integrazione della documentazione richiesta, senza per altro argomentare tale scelta, non consente di esprimere alcun parere.

7. IN MERITO ALLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA' DELLE OPERE ED AGLI ESPROPRI NECESSARI

Richiesta: *"(...) Si chiede:*

- la predisposizione degli elaborati richiesta dalla suddetta normativa (estratto di mappa, elenco delle proprietà catastali ecc.);*
- l'assunzione dell'onere di esproprio."*

Risposta: La controdeduzione non affronta il tema posto in rilievo.

Scheda controdeduttiva C.13.

Documentazione di approfondimento: non allegata.

Premesso che il PSA prevede di intervenire su terreni privati, la completa documentazione tecnica, dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, l'individuazione degli espropri necessari e la relativa copertura economica sono contenuti fondamentali.

Non essendo stato prodotto il dato richiesto non è possibile esprimere alcuna valutazione.

8. IN MERITO ALLE POTENZIALI INTERFERENZE INFRASTRUTTURALI CON VALENZA ANCHE URBANSTICA

Richiesta: *“Al contorno dell’aerostazione si ritiene esistano altri elementi di criticità che non risultano indagati negli elaborati allegati all’istanza di VIA: in primo luogo è necessario valutare l’interferenza prodotta dall’allungamento della pista rispetto all’elettrodotto AT che attualmente corre a latere di Viale delle Esposizioni; analogamente si pone il tema delle valutazioni delle possibili interferenze rispetto alle altre infrastrutture poste a nord della pista d’atterraggio, con particolare riferimento alla sede autostradale, al tracciato ferroviario ed alla linea TAV. Sarebbe pertanto opportuna l’acquisizione di un contributo specifico da parte di RFI, Autostrade e TERNA, al fine di valutare compiutamente gli effetti prodotti dall’allungamento della pista e poter determinare gli eventuali interventi sul territorio conseguenti alle opere di mitigazione o compensazione.*

Analogamente deve essere approfondito il tema del caseificio esistente su str. Rizzi, al confine nord della pista in progetto.

In tema di interferenze si ritiene inoltre necessario documentare lo stato di fatto degli edifici esistenti lungo strada Parma Rotta e dei quali è prevista la demolizione pur trattandosi di edifici classificati dagli strumenti urbanistici vigenti quali “Edifici di valore architettonico ambientale e storico – testimoniale”.

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

“Per quanto riguarda la presenza dell’autostrada A1 e della linea AA/VV (...) le opere in progetto non interferiscono con i possibili interventi di ampliamento/potenziamento delle stesse”.

“In merito alla viabilità territoriale interferita dal prolungamento della pista di volo si chiarisce come anche questa è assunta come un’interferenza tecnica che fa parte delle azioni da svilupparsi in sede di Conferenza dei Servizi (...)”.

Scheda controdeduttiva C.13.

Documentazione di approfondimento: non allegata.

“In riferimento alla richiesta relativa agli approfondimenti in merito agli edifici di cui si prevede la demolizione lungo la strada Parma Rotta (...) le strutture sono segnalate come edifici di valore architettonico ambientale e storico - testimoniale unicamente nel Piano Strutturale Comunale (...). Sulla base di quanto esposto nell’allegato specialistico (...) i tre edifici e le relative pertinenze non figurano tra gli elementi determinanti i fattori di rischio dell’area di progetto”.

Scheda controdeduttiva C.08

Documentazione di approfondimento: Allegato 4.

Con riferimento alle tematiche poste, l'unica considerazione possibile è che non sono stati sviluppati gli approfondimenti richiesti.

Anche per quanto riguarda gli edifici esistenti lungo strada Parma Rotta, oggetto di tutela negli strumenti urbanistici comunali, la documentazione richiesta ai fini di giustificarne la possibilità di demolizione, appare esaurita unicamente con la documentazione fotografica riportata in Allegato 4.

9. IN MERITO AI COSTI E AL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Richiesta: *"Il piano economico finanziario concentra la propria attenzione sulle opere interne all'aeroporto.*

La documentazione relativa all'intervento indica che per la realizzazione del PSA è necessario intervenire significativamente sul sistema edificato ed infrastrutturale del contesto (...), tuttavia tali interventi non sembrano essere stati stimati nei costi da sostenere.

Anche le eventuali misure di mitigazione e/o compensazione dell'opera in trattazione non sembra essere state trattate. Si chiede di integrare il piano economico finanziario dei suddetti costi e delle azioni di compensazione degli impatti."

Risposta: *"In merito alle considerazioni progettuali riferite al PSA in generale in termini di dimensionamento delle infrastrutture e assetto aeroportuale (...), degli aspetti economici finanziari, si chiarisce come la soluzione determinata sia stata proposta dal Gestore aeroportuale, verificata e validata da ENAC e successivamente verificata e validata da ulteriori tavoli tecnici interministeriali"*.

Scheda controdeduttiva C.13.

Documentazione di approfondimento: non allegata.

L'approfondimento richiesto era finalizzato ad avere consapevolezza di tutti i costi relativi alla necessaria risoluzione delle interferenze e degli espropri che interessano l'allungamento della pista aeroportuale, in modo da avere contezza di tutti elementi che concorrono alla valutazione, in termini di costi e benefici per la collettività, dell'impatto generato da PSA, come previsto dalla normativa vigente in materia di VIA.

Anche in questo caso non è quindi possibile esprimere alcun parere, ma unicamente prendere atto del fatto che l'integrazione richiesta non è stata prodotta.

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
Ing. Dante Bertolini





**PROVINCIA
DI PARMA**

Servizio Pianificazione Territoriale - Trasporti -
Programmazione Rete Scolastica - Edilizia Scolastica - Patrimonio -
Contratti - Appalti - Sicurezza sul Lavoro

Pianificazione Territoriale - Sicurezza sul Lavoro
Europa - Polizia Provinciale

Str.^{one} Martiri della Libertà, 15
43123 Parma
Tel. 0521 931440
Fax 0521 931960
protocollo@postacert.provincia.parma.it

p.o. Dott. geol. Andrea Ruffini

e-mail: a.ruffini@provincia.parma.it

www.provincia.parma.it

Parma,

Prot. n.

Spett.le
Regione Emilia-Romagna
Servizio Valutazione Impatto e
Promozione Sostenibilità Ambientale
c.a. Dott. Valerio Marroni
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Oggetto: Procedura di valutazione di impatto ambientale ministeriale relativa Piano di Sviluppo al 2023 dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma (ID_VIP 4224), presentato da ENAC.
Trasmissione contributo per osservazioni alla documentazione integrativa.

In riferimento alla procedura in oggetto, presa visione della documentazione integrativa trasmessa, si ritiene opportuno segnalare il permanere delle necessità di approfondimento (aspetti programmatici, urbanistici e di sostenibilità territoriale degli interventi) già segnalate dallo scrivente e non esaustivamente affrontate in sede di integrazioni.

Si ribadisce che le azioni previste dal PSA 2018-2023 risultano caratterizzate dalla necessità di specifiche valutazioni in merito alla loro stessa sostenibilità in ragione dell'attuale e previsto sistema territoriale interessato.

Fermo restando le evidenti pressioni di carattere ambientale già oggetto del SIA, nonché già interessate da specifiche valutazioni degli Enti competenti, risultano ancora non affrontate le interferenze tra il prolungamento della pista e il contestuale spostamento dell'area di resa con elementi del sistema infrastrutturale ed urbanistico dell'area interessata.

Permangono in tal senso le problematiche già evidenziate relativamente alle interferenze infrastrutturali con valenza urbanistica e al quadro delle coerenze (Parte 1.3 del SIA) chiaramente segnalate nella stessa nota del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione.

Per ogni necessità di chiarimento si prega di contattare il Dott. Andrea Ruffini al numero 0521 931440, e-mail: a.ruffini@provincia.parma.it.

Distinti saluti.

LA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
Dott. Andrea Ruffini
(firmato digitalmente)