

Prego trovare in allegato

il modulo di presentazione Osservazioni compilato e firmato digitalmente

l'Allegato 1 al modulo con i dati personali, compilato e firmato digitalmente

La copia della mia carta di Identità in corso di validità

La relazione contenente le mie risposte alle controdeduzioni (file: Risposta alle controdeduzioni -Relazione.pdf)

Due allegati alla relazione identificati con Allegato A.pdf e Allegato B.pdf

La cui scadenza di presentazione è domani 13 giugno 2019.

Distinti saluti

Ing. Antonio C. Miari

P Salva un albero...non stampare questa mail se non é davvero necessario

Save a tree...please do not print this e-mail unless you really needto

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

### Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

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

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a Antonio Clemente MIARI

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

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

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

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

### PRESENTA

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

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

*(Barrare la casella di interesse)*

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

Codice procedura: 4224

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

### OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

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

### ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

- Atmosfera
- Ambiente idrico

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

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

Le controdeduzioni presentate dall'ente proponente sono lacunose e omissive rispetto alle osservazioni da me presentate. Per i contenuti in risposta alle controdeduzioni si rimanda ai documenti:

- . Risposta alle controdeduzioni - Relazione.pdf
- . Allegato A.pdf
- . Allegato B.pdf

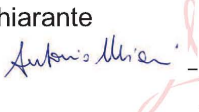

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della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

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

**ELENCO ALLEGATI**

- Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione
- Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso
- Allegato 3 - Risposta alle controdeduzioni - Relazione. pdf (*inserire n. e titolo allegato tecnico presente*)
- Allegato 4 - Allegato A.pdf
- Allegato 5 - Allegato B.pdf

Luogo e data Parma, 12 giugno 2019  
*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante  Firmato digitalmente da Antonio  
 (Firma)  Data: 2019.06.12 16:00:32 +02'00'

**Risposta alle controdeduzioni presentate in data 1° aprile 2019 e pubblicate sul sito del Ministero dell'ambiente TTM il 4 aprile 2019 con i codici documento SIA-CTD-R01 e SIA-CTD-A01/A08**

## **R E L A Z I O N E**

**Risposta alle controdeduzioni presentate in data 1° aprile 2019 e pubblicate sul sito del Ministero dell'ambiente TTM il 4 aprile 2019 con i codici documento SIA-CTD-R01 e SIA-CTD-A01/A08**

Dalla mia relazione sono state estrapolate 14 osservazioni, catalogate con i numeri da O75 a O88, le cui controdeduzioni sono, a detta del proponente, inserite nelle schede di seguito indicate a fianco di ogni numero di osservazione:

<b>Numero osservazione</b>	<b>Scheda controdeduzione più eventuale allegato</b>
O 75	C.09
O 76	C.22
O 77	C.16
O 78	C.16
O 79	C.13
O 80	C.16
O 81	C.08 - All. 05
O 82	C.08 - All. 05
O 83	C.08 - All. 05
O 84	C.08 - All. 05
O 85	C.11
O 86	C.13
O 87	C.13
O 88	C.13

Di conseguenza ognuna delle controdeduzioni dovrebbe riferirsi alle mie osservazioni secondo il seguente schema:

<b>Scheda controdeduzione</b>	<b>Numero osservazione</b>	<b>Argomento della osservazione</b>
<b>C.08</b>	O 81	L'unico insieme di fabbricati dichiarato interferente con l'allungamento della pista è il "podere Casino", non inserendo il complesso "Villa Pezzani".
	O 82	Il già citato "podere Casino" viene definito "non più presente all'interno del nuovo PSC adottato"
	O 83	Il complesso "Villa Pezzani" viene classificato fra i "Manufatti e siti storici degradati, mal utilizzati, abbandonati" secondo il contenuto di pag. 53 del documento 26 "Attrezzature territoriali per la mobilità" dell'allegato NR 02 del PSC del Comune di Parma, aggiornato al 2012
	O 84	Affermazione che per l'allungamento della pista "saranno necessarie demolizioni di cascinali <u>abbandonati o fatiscenti</u> previo espropri"
<b>C.09</b>	O 75	Il sedicente Piano di Rischio Aeroportuale non evidenzia nessuno degli elementi di rischio presenti all'interno delle aree di tutela previste al Regolamento per la costruzione e la gestione di aeroporti
<b>C.11</b>	O 85	Gli elementi della centuriazione alcune volte sono citati come rilevanti e altre come di scarsa importanza

Scheda controdeduzione	Numero osservazione	Argomento della osservazione
<b>C.13</b>	O 79	Incoerenza fra vari punti della documentazione VIA dei dati relativi al numero di movimenti e all'ipotesi di suddivisione del traffico passeggeri e merci fra vari tipi di aeromobile
	O 86	Mancata certezza delle fonti di finanziamento del progetto
	O 87	Sottostima dei costi del progetto per il mancato inserimento, fra gli altri, dei costi per espropri, per l'interramento della linea MT 15 kV e per le opere compensative dell'interruzione di assi viari strategici (strada Parma Rotta e Viale delle Esposizioni)
	O 88	Conto economico di Budget totalmente irrealizzabile (+ 6,4 Mil€ ricavi con + 18.000 € costi di personale e – 220.000 € costi per servizi → 88% di utile lordo su fatturato per la nuova iniziativa)
<b>C.16</b>	O 77	Numerose incoerenze nella denominazione della RWY
	O 78	Ripartizione di decolli e atterraggi con totale superiore al 100%
	O 80	Pur dichiarando la presenza di “edifici che sono testimonianza dei caratteri storico-architettonici del territorio che il Piano si pone come obiettivo di conservare e valorizzare” si afferma falsamente che “non ci sono indicazioni precise sulle modalità di intervento nelle Norme tecniche”
<b>C.22</b>	O 76	L'input al sistema di calcolo del rumore equivalente prevede 8 movimenti / die quando l'analisi del traffico futuro prevede 8 aeromobili / die pari esattamente al doppio dei movimenti per i quali si è calcolato l'impatto acustico.

Poiché diverse osservazioni contenute nella mia relazione non sono state prese in considerazione, le stesse sono state riproposte nel capitolo **Osservazioni rimaste senza risposta nelle controdeduzioni.**

Poiché la presentazione del bilancio 2018 di So.Ge.A.P. ha evidenziato ulteriori criticità nella gestione della Società che hanno diretto impatto sulla possibilità di realizzare l'opera in progetto, le relative osservazioni sono state inserite nel capitolo **Altre osservazioni scaturite dall'analisi del bilancio So.Ge.A.P. 2018.**

Per ogni scheda di controdeduzione mi sono limitato a commentare il contenuto unicamente relativo alle mie originarie osservazioni, tralasciando i riferimenti ad osservazioni presentate da altri.

Di seguito i commenti relativi ai contenuti di ognuna delle schede di controdeduzione e dell'eventuale allegato cui la scheda fa riferimento.

## 1. Scheda Controdeduzione C.08 e Allegato 5

Questo il testo della sintesi della controdeduzione

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		C.08	
<b>Titolo controdeduzione</b>		<i>Patrimonio culturale</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
MIBAC	25319-P del 24/08/2018	Mi.02	Patrimonio culturale
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019)	P.30	
<b>Sig. Antonio Clemente Miari</b>	<b>DVA-2018- 0028426 del 17/12/2018</b>	<b>O.81 manca O.82</b>	<b>Aspetti ambientali – paesaggio</b>

Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati <b>(in realtà anch'esse di Antonio Clemente Miari)</b>	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018 <b>(in realtà anch'esse DVA-2018-0028426 del 17/12/2018)</b>	<b>O.83 – O.84 – O.85 (in realtà la O85 va attribuita a C.11)</b>	<b>Aspetti programmatici</b>
<b>Sintesi controdeduzione</b>			
<p>In riferimento alla richiesta relativa agli approfondimenti in merito agli edifici di cui si prevede la demolizione lungo la strada Parma Rotta, questi non figurano né tra gli edifici di interesse culturale dichiarato, né risultano sottoposti a vincoli diretto ovvero ad altro tipo di provvedimento di tutela. Le strutture sono segnalate come edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale unicamente nel Piano Strutturale Comunale di Parma, alla Tavola 4 delle Emergenze culturali, storiche e paesaggistiche. Sulla base di quanto esposto nell'allegato specialistico (allegato 5) i tre edifici e le relative pertinenze non figurano tra gli elementi determinanti i fattori di rischio dell'area di progetto.</p> <p>Specifica documentazione fotografica a supporto delle analisi è contenuta nella documentazione costituente l'allegato 5. Nello specifico alle pagine 44-50 (figure 14-24) è riportata specifica documentazione fotografica relativa a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• • Villa Pezzani</li> <li>• • Podere Casino</li> <li>• • Podere Casa Bassa</li> </ul>			
<b>Documentazione di approfondimento</b>		Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	
<b>Codice allegato</b>		<b>Tipologia</b>	
Allegato 5		Relazione con elaborati grafici	

Di seguito riporto le mie osservazioni così come recepite dal proponente

<b>ID</b>	<b>Oggetto dell'osservazione</b>	<b>Tema</b>	<b>Scheda</b>
O.81	Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici: - Nel documento "SIA_R01_P4-Documentazione generale – Relazione – Parte 4 – Gli impatti", si illustrano come unici edifici interferenti con l'allungamento della pista le pertinenze del "Podere Casino" cerchiare in rosso nella Fig. 8-1 di Pag. 50. Nella stessa foto è invece ben visibile l'altro complesso immobiliare sulla destra interferente anch'esso con l'allungamento dello strip della pista. Tale complesso è proprio la "Villa Pezzani".	Aspetti ambientali – paesaggio	C.08
O.82	Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici: - Nel Documento "REL_PAE_R01-Relazione paesaggistica-Relazione", a Pag. 30 si afferma che il già citato "Podere Casino" – a loro dire unico complesso interferente con l'allungamento della pista – "non sia più presente all'interno del nuovo PSC adottato". Oltre a non considerare l'altro complesso ugualmente interferente con l'allungamento della pista (Villa Pezzani), va segnalato che nelle tavole del vigente PSC non possono essere viste le destinazioni previste per entrambi i complessi solo perché sottostanti al retino blu che già considera quella come area aeroportuale, visto il carattere "di indirizzo" del PSC.	Aspetti ambientali – paesaggio	C.08

ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
O.83	<p>Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici:</p> <p>- Nel Documento "A-Relazione tecnico-descrittiva-Elaborati di progetto" a pag. 35 viene ripresa la pag. 53 del documento 26 "Attrezzature territoriali per la mobilità" dell'allegato NR 02 del PSC del Comune di Parma (<a href="http://www.pianificazioneterritoriale.comune.parma.it/strumenti/tipoTavole.asp?idtp=4&amp;idtf=48">http://www.pianificazioneterritoriale.comune.parma.it/strumenti/tipoTavole.asp?idtp=4&amp;idtf=48</a>), in cui la Villa Pezzani viene classificata come "Manufatti e siti storici degradati, mal utilizzati, abbandonati". Il documento è aggiornato al 2012 e la classificazione, peraltro già in contrasto con il fatto che è stato ininterrottamente abitato dagli anni 50, è a maggior ragione superata dagli ingenti investimenti fatti dalla proprietà dal 2013 in avanti con rifacimento dei tetti sia della villa che delle pertinenze ad uso agricolo, dell'intonaco delle quattro facciate della villa con tutte le persiane, la costituzione di un parco-giardino con piantumazione di prato, fiori, siepi e piante con sostituzione di un pozzo non più funzionante con uno di nuova trivellazione per l'irrigazione del giardino, il rifacimento dell'impianto elettrico della villa, l'inserimento dell'arredamento completo, la ristrutturazione di pavimenti in terrazzo veneziano e altre opere. Rimane ovviamente valido, anzi valorizzato dai lavori fatti, il concetto di manufatto storico. A testimonianza della erroneità di tale classificazione, si vedano un paio di fotografie recenti che ne esemplificano gli esterni e gli interni. Nel documento "A-Relazione tecnico-descrittiva-Elaborati di progetto" alle pagg 40 e 41 sono riportati lo stralcio dei fogli 3, 4, 6, 7 del PSC – CTG 02 "Emergenze culturali, storiche e paesaggistiche" con relativa legenda in cui sono ben evidenti nell'area destinata all'allungamento della pista due insiemi di fabbricati classificati in legenda come "Edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale" identificabili nel "Podere Casino" e in "Villa Pezzani". È quindi lo stesso proponente a documentare l'erroneità della propria affermazione "non sia più presente all'interno del nuovo PSC adottato".</p>	Aspetti programmatici	C.08
O.84	<p>Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici:</p> <p>- A pag. 72 della stessa relazione tecnico-descrittiva si fa riferimento che, per l'allungamento della pista "saranno necessarie demolizioni di cascinali abbandonati o fatiscenti previo espropri". Tale arbitraria classificazione è in evidente contrasto con le norme comunali, che invece li vincolano ad un livello appena inferiore al restauro scientifico.</p>	Aspetti programmatici	C.08



ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
O.85	<p>Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici:  - A pag. 43 del documento "SIA_R01_P1-Documentazione generale – Relazione – Parte 1 – L'iniziativa obiettivi e coerenze" in un primo momento si conviene che "Le disposizioni finalizzate alla tutela dei beni di interesse storico-archeologico accertati e/o vincolati ai sensi di leggi nazionali o regionali, sono contenute all'interno delle tavole C.1 del Piano e delimitano le zone e gli elementi soggetti a tutela indicandone l'appartenenza alle seguenti categorie:  [omissis] c) gli elementi della centuriazione sia localizzati sia diffusi." E immediatamente dopo si afferma semplicisticamente che "Gli interventi previsti nella PSA dell'aeroporto di Parma non incidono significativamente sulla pianificazione e sugli obiettivi che essa si pone."  È però lo stesso proponente che poche pagine dopo (Pag. 47) afferma che: "Le interferenze dirette sono quindi rappresentate da:  • Zone ed elementi di specifico interesse storico, archeologico e testimoniale – Elementi della centuriazione;"  Cosa avvalorata anche dalla cartina che evidenzia nella parte superiore dell'area aeroportuale (in zona quindi facente parte del previsto ampliamento) la presenza di un elemento della centuriazione che corrisponde all'attuale strada Parma Rotta che, come detto in altre parti del progetto, verrebbe interrotta dall'allungamento della pista.  Immediatamente dopo viene però affermato, per sistemare ogni cosa, che "L'interferenza può considerarsi nulla in quanto l'elemento interferito inficia su un tratto esistente dell'aeroporto", cosa evidentemente non vera per quanto riguarda la centuriazione di strada Parma Rotta.</p>	Aspetti programmatici	C.11 (?)

Considerazioni generali:

1. Non si comprende perché in questa scheda di controdeduzione, fra le osservazioni cui si intende rispondere sia compresa quella presentata dal MIBACT con protocollo 25319-P e classificata dall'ente proponente con il codice Mi.02. Come è evidente nel quadro di sintesi delle controdeduzioni, a pag. 7 della relazione (documento SIA\_CTD\_R01), quella osservazione rimanda, per la risposta, alla scheda di controdeduzione N. C.07

OSSERVAZIONI			
ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Schede controdeduzioni
<b>MiBAC (nota prot. n. 25319-P del 24/08/2018, acquisita con prot. n. 3479/CTVA del 01/10/2018)</b>			
Mi.01	Relazione archeologica, obbligatoria ai sensi dell'art.25 comma 1 del D.Lgs. 50/2016; nel caso particolare trattandosi di opere che interessano terreni con possibili tracce di popolamento antico, scavi anche di lieve entità potrebbero portare al rinvenimento di stratificazioni di interesse archeologico.	Archeologia	C.07

OSSERVAZIONI			
ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Schede controdeduzioni
Mi.02	Approfondimenti storico-architettonici, con documentazione fotografica esaustiva, degli edifici di cui è prevista la demolizione lungo la strada Parma Rotta, classificati nel PSA del Comune di Parma come "Edifici di valore architettonico, ambientale e storico testimoniale".	Patrimonio culturale	C.07

Evidentemente si renderà necessaria una nuova Errata-Corrige. Dopo aver dovuto rettificare l'orientamento della pista di Parma e specificare che l'aeroporto di Parma non è né Orio al Serio né Ciampino,

2. L'allegato 5 cui la scheda rimanda per una più approfondita e articolata risposta sia ai quesiti rubricati in testa alla scheda C.08 che alla C.07, di contenuto sempre riferentesi a beni culturali, si intitola "Relazione di compatibilità idraulica" e quindi nulla ha a che fare con gli argomenti relativi a temi di Archeologia e del Patrimonio Culturale.



Oltre a ciò, nella scheda si fa riferimento a contenuti presenti nelle pagine dalla 44 alla 50, quando l'allegato 5 consta di 40 pagine.

La lista degli errata-corrige è destinata ad allungarsi ulteriormente

Le presenti risposte si riferiscono pertanto all'ipotesi che la scheda contenga un refuso nella citazione dell'Allegato 5 come documento di dettaglio da consultare. Come detto, l'Allegato 5 si riferisce alla Relazione sulla compatibilità idraulica e nulla ha a che vedere con le osservazioni inerenti al patrimonio culturale. Si ipotizza quindi che il proponente intendesse riferirsi all'Allegato 4 – *Relazione Archeologica preliminare* che, pur non prevedendolo nel titolo, si riferisce anche a beni culturali non di natura archeologica.

Si prende atto che i tre complessi

- Villa Pezzani
- Podere Casino
- Podere Casa Bassa

Sono passati dall'essere definiti "*Manufatti e siti storici degradati, mal utilizzati, abbandonati*" (A-Relazione tecnico-descrittiva-Elaborati di progetto", pag. 35) ad essere ad essi riconosciuta l'appartenenza al vincolo comunale degli *edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale*.

Relativamente ai vincoli presenti sulle aree ricomprese nell'ampliamento e ai fabbricati insistenti sopra di esse, nella relazione pubblicata come Allegato 4 a pagina 43 e 44 si afferma:

*"5. Piano Strutturale Comunale di Parma,*

*[...omissis...]*

*Nella Tavola 4 (Zona A del progetto) relativa agli **Elementi della centuriazione** si segnalano come elementi caratterizzanti la stessa:*

- *il canale precedentemente segnalato;*
- *la **Strada Parma Rotta**, posta immediatamente a nord dell'aeroporto e all'interno del progetto di ampliamento (margine orientale dell'attuale aeroporto);*
- *filari di antico impianto (ad ovest).*

*Nella Tavola 4 (Zona A del progetto) relativa ai **Vincoli storici, culturali e paesaggistici** sono riportate varie emergenze.*

*[...omissis...]*

*Tra gli **edifici storici** ed emergenze storico-architettoniche:*

*tre edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale (individuati già nella scheda C.08 come Podere Casa Bassa, Podere Casino e Villa Pezzani - NdR) 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 (quindi uno dei tre è escluso dal ragionamento. Quale? – NdR)** e le relative pertinenze non figurano tra gli elementi determinanti i fattori di rischio dell'area di progetto."*

Non si comprende su quali basi si proponga di interrompere per circa 300 metri il corso di strada Parma Rotta dopo averla definita come elemento caratterizzante la centuriazione.

Il proponente tende a far passare il concetto che essendo i fabbricati vincolati solo a livello comunale, tale vincolo non osti alla loro demolizione. Tale posizione è ovviamente priva di ogni fondamento. Il Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Parma, infatti, regola gli interventi sugli *edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale* con la seguente serie di articoli e regolamenti riportati nell' Allegato A alla presente relazione:

1. Definizione del tipo di vincolo all'art. 6.3.3 per gli edifici e all'art. 6.3.6. per le relative pertinenze
2. Nell'art. 6.3.3 si fa riferimento, per le modalità di intervento sugli edifici ad esso assoggettati, agli artt. 2.2.3bis e 3.2.12 rispettivamente per gli edifici localizzati al di fuori della zona agricola produttiva (2.2.3 bis – non il nostro caso) e per quelli localizzati in zona agricola produttiva (3.2.12 – il nostro caso);
3. Nell'art. 3.2.12, le modalità di intervento consentite, fra quelle identificate al Titolo 2, Capo 2, sono la manutenzione ordinaria (art. 2.2.8 del RUE) e straordinaria (art. 2.2.9), il restauro scientifico (art. 2.2.2) e da ultimo il restauro e risanamento conservativo (art. 2.2.3). Non è citata, e pertanto è da ritenersi **non consentita la demolizione, definita e regolamentata dall'art. 2.2.6;**
4. Già nell'art. 6.3.3 viene individuato l'Allegato A3 del RUE "*Disciplinare tecnico per la conservazione e il recupero dell'edilizia rurale storica e degli interventi in ambito agricolo*" come documento di riferimento per gli indirizzi tecnici ed i materiali utilizzabili. Il livello di dettaglio delle prescrizioni di tale disciplinare testimonia l'importanza che l'Amministrazione Comunale dà al recupero di tale tipologia di edifici.

Se dunque è evidente che il Comune di Parma non consente a chiunque ne sia proprietario la demolizione dei fabbricati oggi posti sull'ipotetico allungamento della pista e dello strip, tale **vincolo basta e avanza** per impedirne la demolizione anche se il proprietario dovesse diventare la So.Ge.A.P. o il Demanio dello Stato.

In conclusione: poiché

- Il RUE del Comune di Parma non consente la demolizione degli *edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale* come quelli posti sull'ipotetico prolungamento della pista e dello strip;
- Il Piano di rischio aeroportuale tutt'ora vigente del Comune di Parma (vedi risposta alla successiva controdeduzione C.09) prevede il recupero delle intere superfici ad usi residenziali degli edifici compresi nella attuale zona di tutela A prevista dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti.
- Il RUE del Comune di Parma prevede all'art. 6.4.1 comma 3 che *l'assetto delle aree interessate* (dalla struttura centuriata - NdR) *risulti:*
  - a) *essere coerente con l'organizzazione territoriale storica;*
  - b) *essere rispettoso delle disposizioni dettate a tutela degli individuati elementi della centuriazione.*e il taglio per circa 300 metri (la larghezza dello strip) della centuriazione rappresentata da Strada Parma Rotta certamente non rispetta tali prescrizioni;

si può facilmente affermare che la presenza di un importante elemento della struttura centuriata e di tre complessi edilizi classificati *edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale* **non consente l'allungamento della pista e dello strip indicato nel Piano di sviluppo aeroportuale – Masterplan 2018-2023.**

## 2. Controdeduzione C.09 – Chiarimenti in merito al Piano di rischio, alle Mappe di Vincolo e alle Superfici ostacoli

Di seguito la (presunta) risposta dell'Ente Proponente

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		C.09	
<b>Titolo controdeduzione</b>		<i>Integrazioni sugli aspetti programmatici e la conformità urbanistica</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
Regione Emilia-Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.01 – R.02	Aspetti urbanistici
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.14 - P.15 - P.16 P.17 - P.18 - P.19	Aspetti programmatici
<b>Sig. Antonio Clemente Miari</b>	<b>DVA-2018-0028426 del 17/12/2018</b>	<b>O.75</b>	<b>Aspetti generali</b>
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	O.17 – O.19 – O.20	
Sig. Andrea Torreggiani	DVA-2018-0028395 del 17/12/2018	O.62 – O.63 – O.64 – O.65	
<b>Sintesi controdeduzione</b>			
<p>In riferimento alle richieste di integrazione R.01 e R.02 da parte della Regione Emilia-Romagna con nota n. 4381 dell'11-12-2018, si osserva che tali aspetti riguardano implicazioni urbanistiche che saranno oggetto di altra fase procedurale e successiva a quella di VIA.</p> <p>Il processo di approvazione e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale delle mappe di vincolo dell'Aeroporto di Parma sono di esclusiva competenza dell'ENAC e del Gestore. In ogni caso, la redazione delle Mappe di Vincolo è in fase di revisione a seguito dell'approvazione del Piano di sviluppo.</p> <p>Il piano di Rischio, la cui esclusiva competenza è dell'Amministrazione Comunale, si redige sulla base delle Linee guida riportate sul Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti ed è normato dal Codice della Navigazione, come già indicato nella C.02.</p> <p>Per quanto riguarda l'Elaborato 8 del PSA "Superfici di limitazioni ostacoli" si chiarisce come questo si riferisca a questioni aeronautiche normate dal Reg. UE 139/2014.</p>			
<b>Documentazione di approfondimento</b>		Sì <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	

Di seguito riporto la mia osservazione così come recepita dal proponente

ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
O.75	Il documento "10-Piano_di_rischio_aeroportuale" facente parte dei documenti presentati dalla proponente non è in realtà un vero Piano di Rischio in quanto è una semplice sovrapposizione delle zone di tutela previste nel "Regolamento per la costruzione e l'esercizio di aeroporti", Ed. 2, Emendamento 7 (e successivi) alla cartina della zona. Mancando ogni riferimento agli elementi che la stessa normativa dichiara incompatibili se presenti nelle zone di tutela, tende a far sembrare che tutto sia coerente con le norme, cosa che invece non è. Come può vedersi nelle sottostanti immagini delle situazioni prima e dopo l'allungamento della pista, vi sono	Aspetti generali	C.09

	<p>numerosi edifici incompatibili con l'infrastruttura aeroportuale nella nuova configurazione.</p>		
--	---	--	--

Visto che l'ente proponente tiene a specificare che il Piano di rischio è di esclusiva competenza dell'Amministrazione Comunale nel cui territorio si trova l'aeroporto, non si comprende perché abbia pensato di produrre egli stesso un documento intitolato "Piano di rischio aeroportuale", visto che non è un "inserimento" del Piano comunale (ovviamente ancora relativo alla pista attuale e colpevolmente non aggiornato all'emendamento 7 della Edizione 2 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti) ma un documento ex novo riportando la pista di progetto e le zone di tutela "C" e "D" così come definite dal citato Emendamento 7. Va anche precisato che il Piano di rischio aeroportuale redatto dal Comune di Parma tutt'ora vigente risale come ultimo aggiornamento a marzo 2011 e non ha quindi ancora recepito la modifica delle zone di tutela introdotta da ENAC a ottobre 2011 con l'emendamento 7 dell'Edizione 2 del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" al paragrafo 6.5 del Capitolo 9. È evidente come il Comune di Parma sia colpevolmente negligente per non aver aggiornato, dopo oltre 7 anni, un documento fondamentale per la pianificazione urbanistica.

L'unica utilità di un documento prodotto dall'ente proponente sarebbe stata quella di evidenziare la presenza o assenza nelle varie zone di tutela di fabbricati la cui costruzione non sarebbe consentita se la pista avesse già la configurazione di progetto. Ciò non è stato fatto poiché di tali fabbricati (fra quelli già costruiti e quelli la cui costruzione è già autorizzata dal Comune) ne esistono parecchi fra residenze, scuole, centri commerciali, autostrade (con possibilità sosta in coda di una grande quantità di persone) e addirittura una parte del quartiere fieristico di Parma. Sarebbe infatti stata una autodenuncia sulla non fattibilità del progetto. Se infatti il *Regolamento per la costruzione e la gestione degli aeroporti* prescrive solo il divieto di edificazione, per evidenti motivi di sicurezza, di certi tipi di costruzioni in prossimità di strutture aeroportuali esistenti senza nulla dire circa la possibilità o meno di costruire / ampliare aeroporti troppo vicino agli stessi tipi di fabbricati, è evidente che la sicurezza non riconosce chi sia arrivato prima o dopo fra la struttura aeroportuale e, per esempio, una scuola. Buonsenso dice che se non posso costruire una scuola in zona "B", non posso neppure allungare una pista facendo ricadere una scuola esistente ed esterna a tutte le zone di tutela nella "nuova" zona "B". Va segnalato il comportamento di ENAC a cui avevo chiesto una interpretazione autentica in tal senso del suo Regolamento vista la poca chiarezza del testo. Al mio primo quesito, volutamente generico, hanno richiesto di specificare a quale aeroporto mi riferissi e dopo che ho dovuto comunicare che si trattava dell'aeroporto di Parma, mi è stato scritto che non hanno tempo per emettere interpretazioni autentiche (si veda lo scambio di e-mail come allegato "B"). Come mai hanno trovato il tempo sia di chiedermi ulteriori dettagli che di spiegarmi in politichese perché non mi hanno risposto nel merito ma non quello di dirmi un semplice sì o no?

Ad abundantiam si ricopia di seguito quanto scritto a pag. 7 della "Relazione piani di rischio" nella sua ultima versione disponibile a tutto l'11 giugno 2019, e pertanto in vigore a quella data, alla pagina

<http://www.pianificazioneterritoriale.comune.parma.it/strumenti/tipoTavole.asp?idtp=20&idtf=79>

del sito del Comune di Parma relativamente alle previsioni urbanistiche vigenti dell'area "Testata 20" per quanto attiene alle aree ricomprese nella zona "A" le cui dimensioni e prescrizioni non hanno subito modifiche dalla approvazione del vigente Piano di rischio aeroportuale:

*L'area presenta insediamenti sparsi, caratterizzati da valore storico testimoniale con funzioni insediate residenziali e accessorie ad usi agricoli. La normativa comunale prevede il recupero delle intere superfici ad usi residenziali, cosa che i proprietari di Villa Pezzani hanno già iniziato a fare con importanti lavori di manutenzione dei tetti e delle facciate e con la*

realizzazione di un parco-giardino con piantumazione di fiori, piante ornamentali e prato, con la realizzazione di un pozzo per l'irrigazione e altri lavori.

È quindi lo stesso Comune di Parma che non ne consente, anche per questa ragione, l'abbattimento.

### 3. Controdeduzione C.11 – Integrazioni sugli aspetti programmatici e la conformità urbanistica

<b>Codice di riferimento controdeduzione</b>		C.11	
<b>Titolo controdeduzione</b>		<i>Integrazioni sugli aspetti programmatici e la conformità urbanistica</i>	
<b>Soggetti</b>	<b>Protocollo</b>	<b>ID</b>	<b>Tema</b>
Regione Emilia-Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.03 – R.04 – R.05 – R.06 – R.07 - R.08 – R.09	Aspetti programmatici – Conformità urbanistica
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.07 - P.20 – P.21– P.22– P.23	Aspetti programmatici
Società Sviluppi Immobiliari	DVA-2018-0028417 del 17/12/2018	O.70 – O.71	Aspetti programmatici
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	O.82	Aspetti ambientali – paesaggio
<b>Sintesi controdeduzione</b>			
<p>In risposta alle richieste di integrazione da parte della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Parma, e delle osservazioni dei privati, circa le implicazioni urbanistiche, si evidenzia che queste saranno oggetto di fase procedurale specifica (Conferenza dei Servizi) successiva alla fase istruttoria di VIA. Per quanto concerne il tema delle eventuali opere di mitigazione/compensazione vista la trascurabilità delle interferenze ambientali che sono emerse dallo SIA esse sono state introdotte in modo mirato solo al fine di mascherare l'aeroporto rispetto ai siti maggiormente frequentati al suo intorno mediante la realizzazione di terrapieni.</p> <p>Il proponente è ovviamente disponibile a successivi approfondimenti qualora gli stessi dovessero emergere a seguito delle successive fasi approvative.</p> <p>Per quanto attiene la conformità al PSC del Comune di Parma, lo SIA ha eseguito dapprima una selezione delle tematiche di studio in quanto non ha interesse in questa fase di valutazione eseguire analisi generali e caratterizzanti l'intero territorio qualora le stesse non siano realmente connesse all'oggetto di cui si verifica la compatibilità ambientale.</p> <p>Successivamente sugli argomenti ritenuti tali da poter generare interferenze dirette si sono riportati i dati caratterizzanti. Sia nella parte P1 dello SIA che nell'elaborato grafico "Piano Strutturale Comunale del Comune di Parma" – T05, si può verificare che le interferenze dirette individuate sono rappresentate da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aree a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi;</li> <li>• Aree vincolate dal PTCP;</li> </ul> <p>che sono state appositamente trattate all'interno delle analisi di conformità con il PTCP e i beni paesaggistici. Per gli elementi indicati sono state verificate le indicazioni contenute nelle norme tecniche senza riscontrare prescrizioni limitanti gli interventi in progetto e nel caso di Pianificazione di settore si è trattata la rispondenza del piano alla normativa nei</p>			

relativi studi specialistici; ne sono un esempio le aree a pericolosità idraulica che sono state trattate nel paragrafo sul rischio idraulico presente nella relazione della parte P2 dello SIA. Per quanto riguarda le richieste di integrazione della pianificazione comunale con il Piano Operativo Comunale (POC), il Regolamento Urbanistico ed Edilizio (RUE) nonché il nuovo PSC, adottato nel 2018, è stato predisposto un allegato contenente tutte le integrazioni richieste al quale si rimanda per approfondimenti. Si veda allegato 8, pur se si osserva che l'architettura definita per la redazione dello SIA ha voluto dar conto delle modifiche introdotte al Codice dell'Ambiente dal Dlgs 104 del 2017 che ha eliminato la struttura per quadri di riferimento ed in particolare ha eliminato il quadro di riferimento programmatico molte volte caratterizzato da un pedissequo racconto dei contenuti dei piani che allo stato attuale è anacronistico visto che tutti sono consultabili dal web in modo agevole. Inoltre si sottolinea che la strumentazione urbanistica comunale è in fase di aggiornamento e come tale non ancora cogente. Il SIA quindi ha considerato dapprima i soli elementi necessari per definire la coerenza dell'intervento con il PSC del Comune di Parma senza dilungarsi in una sua trattazione e poi ha verificato anche la conformità tra detto strumento e il Piano di sviluppo Aeroportuale in termini per lo più di obiettivi e di strategie. I dettagli del Regolamento certamente non interessano per la realizzazione di un'opera pubblica di portata nazionale come quella in esame.

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

Come per gli altri casi riporto il testo della mia osservazione O.85, erroneamente inserita nella scheda C.09, così come recepita dal proponente.

ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
O.85	<p>Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici:  - A pag. 43 del documento "SIA_R01_P1-Documentazione generale – Relazione – Parte 1 – L'iniziativa obiettivi e coerenze" in un primo momento si conviene che "Le disposizioni finalizzate alla tutela dei beni di interesse storico-archeologico accertati e/o vincolati ai sensi di leggi nazionali o regionali, sono contenute all'interno delle tavole C.1 del Piano e delimitano le zone e gli elementi soggetti a tutela indicandone l'appartenenza alle seguenti categorie:  [omissis] c) gli elementi della centuriazione sia localizzati sia diffusi." E immediatamente dopo si afferma semplicisticamente che "Gli interventi previsti nella PSA dell'aeroporto di Parma non incidono significativamente sulla pianificazione e sugli obiettivi che essa si pone."  È però lo stesso proponente che poche pagine dopo (Pag. 47) afferma che: "Le interferenze dirette sono quindi rappresentate da:  • Zone ed elementi di specifico interesse storico, archeologico e testimoniale – Elementi della centuriazione;"  Cosa avvalorata anche dalla cartina che evidenzia nella parte superiore dell'area aeroportuale (in zona quindi facente parte del previsto ampliamento) la presenza di un elemento della centuriazione che corrisponde all'attuale strada Parma Rotta che, come detto in altre parti del progetto, verrebbe interrotta dall'allungamento della pista.</p>	Aspetti programmatici	C.11



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

Non si capisce perché la mia osservazione codificata al N. O.85 e relativa ad un ondivago atteggiamento nei confronti dell’elemento della centuriazione costituito da strada Parma Rotta sia stata inserita nella scheda C.11 nella tabella generale di pag. 34 della Relazione delle Controdeduzioni. Deve trattarsi di un evidente errore (l’ennesimo!) anche perché nella scheda C.11 non sono inserito fra i destinatari delle risposte contenute nella stessa e nell’allegato 8 li richiamato. Tutti gli elementi relativi ai beni storici, architettonici e archeologici sono infatti stati trattati nella controdeduzione C.09 e anch’io ho inserito tutte le mie risposte in tale scheda.

#### 4. Controdeduzione C.13 – Chiarimenti in merito al PSA

Si riporta l’integrale contenuto della Controdeduzione codificata C.13

Codice di riferimento controdeduzione		C.13	
Titolo controdeduzione		<i>Chiarimenti in merito al PSA</i>	
Soggetti	Protocollo	ID	Tema
Regione Emilia-Romagna	4381/CTVA del 11/12/2018	R.12 – R.13 – R.15 – R.16 – R.17 – R.18 – R.19 – R.20 – R.21 – R.22 – R.23 – R.24 – R.25 – R.26 – R.27 – R.28 – R.29 – R.30 – R.31	Aspetti progettuali
		R.10 – R.11	Aspetti economico-finanziari
Comune di Parma	DVA-2019-0000643 del 14/01/2019	P.01 – P.02	Aspetti generali
		P.09 – P.10 – P.11 - P.27 – P.28 – P.29 – P.36	Aspetti progettuali
		P.25 – P.26 – P.31	Aspetti economico-finanziari
Legambiente, WWF, ADA Parma e altri cittadini privati	DVA-2018-0028441 del 17/12/2018	O.37 – O.38 – O.39 – O.40 – O.41 – O.42 – O.43 – O.56 – O.58	Aspetti progettuali
		O.23 – O.24 – O.25 – O.26 – O.27 – O.28 – O.29 – O.30 – O.31 – O.32 – O.33 – O.34 – O.35 – O.36 – O.52 – O.59 – O.60	Aspetti economico-finanziari
		O.07 – O.08 – O.22 - O.49 - O.50 – O.51	Aspetti generali
		<b>O.79</b>	<b>Aspetti generali</b>
<b>Sig. Antonio Clementi (in realtà Clemente) Miari</b>	<b>DVA-2018-0028426 del 17/12/2018</b>	<b>O.86 – O.87 – O.88</b>	<b>Aspetti economico-finanziari</b>

Società Sviluppo Immobiliari Parmensi srl	DVA-018-0028417 del 17/12/2018	O.68 – O.69 – O.72	Aspetti progettuali
<b>Sintesi controdeduzione</b>			
<p>Il traffico aereo sia in termini di movimenti che di passeggeri è determinato su base annuale e risulta essere assunto a base delle elaborazioni per i due scenari operativi presi a riferimento, con riferimento al numero di operazioni di volo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Scenario Ante Operam (2017): 5.062 movimenti totali, di cui 2127 di aviazione commerciale e 2935 di aviazione generale</li> <li>• Scenario Post Operam (2023): 10.748 movimenti totali, di cui 4.281 di aviazione commerciale passeggeri, 551 di aviazione commerciale cargo e 5.916 di aviazione generale.</li> </ul> <p>Le analisi e le valutazioni ambientali sviluppate nello SIA si riferiscono pertanto all'orizzonte temporale 2023 (anno di completamento delle opere infrastrutturali individuate dal PSA) caratterizzato da un traffico aereo di 10.748 movimenti/anno e 202.909 passeggeri/anno. Il contestuale monitoraggio dei volumi di traffico aereo attesi nel periodo 2018-2023 verrà implementato nel Piano di monitoraggio ambientale da parte del Gestore aeroportuale, e sarà lo strumento con il quale si potrà verificare la cogenza di quanto in fase di SIA è indicato in termini previsionali e la realtà che si verrà determinando.</p> <p>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.</p> <p>Per quanto riguarda le quote di volo e le relative modifiche per effetto della differente configurazione infrastrutturale della pista di volo, queste sono indicate negli elaborati grafici allegati al PSA "Superfici di limitazione ostacoli", ai quali si rimanda per un puntuale dettaglio funzione della posizione relativa alle testate pista.</p> <p>In merito invece alle considerazioni progettuali riferite al PSA in generale in termini di dimensionamento delle infrastrutture e assetto aeroportuale, di domanda di traffico e determinazione dell'evoluzione della stessa nel periodo 2018-2023, degli aspetti economici-finanziari, si chiarisce come la soluzione determinata sia stata proposta dal Gestore aeroportuale, verificata e validata da ENAC e successivamente verificata e validata da ulteriori tavoli tecnici interministeriali.</p> <p>In merito invece all'assetto aeroportuale generale e, nello specifico alla configurazione delle due RESA poste in corrispondenza delle due testate piste, si chiarisce come queste sono coerenti con la normativa EASA e nazionale.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>In merito alla viabilità territoriale interferita dal prolungamento della pista di volo, si chiarisce come anche questa è assunta come un'interferenza tecnica che fa parte delle azioni da svilupparsi in sede di conferenza dei servizi e per la quale già sono in atto una serie di verifiche e di elaborazioni con il Comune di Parma in quanto lo stessa amministrazione</p>			

comunale ha interesse (come manifestato in atti ed incontri) a risolvere in modo più ampio l'intero assetto infrastrutturale viario della porzione di territorio a nord dell'aeroporto e che sarà sviluppato solo a valle delle risultanze delle analisi che lo stesso sta sviluppando inerenti la viabilità sostitutiva di Viale delle Esposizioni e le relative opere connesse. In riferimento alla viabilità di accesso landside connessa al nuovo polo cargo, questa è stata studiata in relazione all'entità dei flussi di traffico attesi e all'attuale tipologia di traffico che interessa gli archi stradali esistenti (via Cremonese). Per quanto concerne invece l'osservazione R.26, lo studio delle alternative si riferisce esclusivamente all'aeroporto di Parma in quanto pertinenti il caso in studio e coerenti con il Piano di sviluppo aeroportuale. Per quanto riguarda il sistema aeroportuale regionale e di area vasta, si fa riferimento al Piano nazionale degli aeroporti in quanto strumento di pianificazione nazionale e territoriale atto ad analizzare quanto osservato. In riferimento all'osservazione O.72, si chiarisce che il Proponente ha individuato una serie di interventi di mitigazione. Si rimanda alla Parte 5.1, Capitolo 1 dello Studio di Impatto Ambientale.

**Documentazione di approfondimento**

Sì  No

Le mie osservazioni sono state così recepite:

ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
O.79	<p>Osservazioni inerenti all'incongruenza di svariati documenti fra loro e con la realtà fisica delle strutture:            Suddivisione dei movimenti fra le varie componenti di traffico:            a) Dai dati della tabella 4-3 a Pag. 10 della Sintesi non tecnica si possono fare le seguenti considerazioni:            - Trascurando in prima approssimazione il contributo al numero di movimenti delle 4 ton di trasporto merci nel 2018, tutti i 2.880 movimenti della Av. Commerciale di quell'anno possono essere imputati a traffico passeggeri, con un numero medio di 67 passeggeri per movimento;            - Utilizzando lo stesso valore di riempimento medio, per i 199.824 passeggeri del 2023 si può estrapolare un numero di movimenti annui per il traffico passeggeri di 2.982.            - Dichiarando il proponente un numero totale di movimenti di Aviazione Commerciale (passeggeri + cargo) di 4.832 unità, si deduce che il contributo delle 22.008 ton cargo è di 1.850 movimenti/anno.            b) Nella tabella 21 di Pag. 91 del documento "A – Relazione tecnico-descrittiva" si calcola invece che per trasportare gli stessi 199.824 passeggeri siano necessari 4.281 movimenti. Se così fosse il riempimento medio per movimento sarebbe di soli 47 passeggeri, cosa spiegabile dall'alta percentuale (80%) di aeromobili piccoli da 30 e 50 posti. Dato il totale di 4.832 movimenti di aviazione commerciale, se ne deduce che il settore cargo contribuisca con 551 movimenti, come peraltro confermato in altri documenti.            c) In tutte le tabelle in cui si ipotizza la suddivisione del traffico per tipo di aeromobile si considera che il traffico passeggeri di aviazione commerciale nel 2023 sia svolto al 70% con Boeing 737-800 e al 30% con Airbus A320-200, entrambi aerei della classe da 180 posti. Nessun passeggero è ipotizzato viaggiare su aeromobili più piccoli. Quelli, per intenderci, che nella</p>	Aspetti generali	C.13

ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
	<p>relazione tecnico- descrittiva dovevano costituire l'80% dei movimenti.</p> <p>Si vedano a tal proposito (tre tabelle non inserite): Si noti come, curiosamente, per il traffico cargo i dati siano diversi in ognuna delle tre tabelle, nella prima non si sa chi svolgerà il 70% dei movimenti non realizzati con Airbus A330-200, nella seconda lo stesso aeromobile svolge il 100% del lavoro e nel terzo caso il traffico cargo viene svolto al 70% con aeromobili Boeing 737-800, aereo notoriamente per trasporto passeggeri che oltretutto è già operante su Parma e che quindi non necessita di allungamenti della pista. Direi quindi che anche il proponente non riesce neppure ad ipotizzare univocamente quali siano i volumi di traffico atteso e con quali aeromobili verranno svolti. Non si capisce quindi su quali basi sia stato sviluppato l'intero progetto (che ricordo vale oltre 20 milioni di €) e, di conseguenza, quale attendibilità possano avere i risultati delle analisi di impatto, fra gli altri, da un punto di vista di inquinamento acustico e dell'aria.</p>		
O.86	<p>Osservazioni inerenti al piano economico – finanziario:  Fonti di finanziamento: A pag. 4 del documento “D – Piano economico-finanziario – Elaborati di progetto” si afferma che le fonti di finanziamento sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un aumento di capitale di 4.500.000,90 € deliberato dall'Assemblea dei Soci di So.Ge.A.P. il 17 gennaio 2018 con termine per la sottoscrizione al 30 settembre 2018 (in realtà posticipato al 31 ottobre dopo la presentazione al Ministero della documentazione per la VIA);</li> <li>- Il ricorso a capitale di debito (senza definirne l'ammontare, che solo dal totale degli investimenti a carico di privati nel piano di ammortamento si ipotizza di 4.350.000,00€);</li> <li>- Il finanziamento a fondo perduto da 12 milioni di Euro deliberato dalla Regione Emilia-Romagna nell'ambito della Legge di stabilità regionale 2017 e recentemente riconfermato purché il cantiere inizi entro il 2020.</li> </ul> <p>Per un fabbisogno complessivo di 20.850.000,90 € A tal proposito si evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dal verbale della Giunta Camerale della CCIAA di Parma (Socia in So.Ge.A.P.) reperibile alla pagina <a href="http://www.pr.camcom.it/amministrazione-trasparente/enticontrrollati/societa-partecipate-cartella/provvedimenti-cartella/1-provvedimenti-inmateria-di-constituzione-di-societa/delibera-giunta-camerale-n.-94-del-28-06-2018">http://www.pr.camcom.it/amministrazione-trasparente/enticontrrollati/societa-partecipate-cartella/provvedimenti-cartella/1-provvedimenti-inmateria-di-constituzione-di-societa/delibera-giunta-camerale-n.-94-del-28-06-2018</a> si evince, nel paragrafo dedicato alle società partecipate, che quello stesso aumento di capitale, nella speranza che venga sottoscritto, è già stato destinato dal CdA di So.Ge.A.P. alla copertura delle perdite dei bilanci 2016 e 2017 perché tali perdite hanno eroso il patrimonio netto al di sotto dei limiti consentiti dall'art. 2446 del codice civile. Tali risorse non possono quindi essere considerate disponibili per il progetto di ampliamento;</li> </ul>	Aspetti economico – finanziari	C.13

ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
	<p>- Da notizie della stampa locale l'aumento di capitale non è stato sottoscritto entro i termini previsti;</p> <p>- Il progetto di finanziamento da parte della Regione Emilia-Romagna a mio avviso contrasta con l'Art.14, comma 5 del D.lgs. N. 175 del 19 agosto 2016 che testualmente recita "Le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, non possono, salvo quanto previsto dagli articoli 2447 e 2482-ter del codice civile, sottoscrivere aumenti di capitale, effettuare trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate, con esclusione delle società quotate e degli istituti di credito, che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali. Sono in ogni caso consentiti i trasferimenti straordinari alle società di cui al primo periodo, a fronte di convenzioni, contratti di servizio o di programma relativi allo svolgimento di servizi di pubblico interesse ovvero alla realizzazione di investimenti, purché le misure indicate siano contemplate in un piano di risanamento, approvato dall'Autorità di regolazione di settore ove esistente e comunicato alla Corte dei conti con le modalità di cui all'articolo 5, che contempli il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni." Dal conto economico di budget si vede che il progetto in esame non rientra in quest'ultimo caso. A riprova di ciò, il Comune di Parma, anch'egli Socio in So.Ge.A.P., ipotizza di contribuire al progetto non tanto con un contributo alle opere previste che lo stesso Comune considera non erogabile, ma con ancora non ben precisati interventi nelle infrastrutture esterne.</p> <p>- Sotto queste ipotesi appare assai improbabile che anche i 4,35 Mil€ da ricercare con mutui possano essere reperiti</p>		
O.87	<p>Osservazioni inerenti al piano economico – finanziario:  Voci di costo del piano degli investimenti: Nelle voci di costo del piano degli investimenti (sia quello da finanziare con i 12 Mil€ della Regione che non impatterebbero sul Bilancio della So.Ge.A.P. che quello da finanziare con capitale privato) non sono evidenziati né i costi per gli espropri né quelli per le opere da eseguire al di fuori del sedime aeroportuale quali interventi sulla viabilità, l'interramento di circa 1,5 km di linea elettrica in Media Tensione (15.000 V), e opere su canali di scolo delle acque di prima pioggia che risentiranno dell'aumentata area impermeabilizzata, né si dimostra che questi costi possano essere a carico di altri. Sembra essere solo una evidente sottostima dei costi.</p> <p>Nella Relazione tecnico-descrittiva, a Pag. 45 si dice che "Nell'ambito dell'allungamento della pista verranno demoliti alcuni edifici di limitato pregio ed interrotte due strade (Viale delle Esposizioni e Strada Parma Rotta). Questo ultimo intervento non incide sulla fruibilità dell'area per quanto attiene gli accessi alle strutture esistenti." Viale delle Esposizioni è il</p>	Aspetti economico-finanziari	C.13

ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
	<p>principale accesso al quartiere fieristico per chi arriva dal casello autostradale di Parma utilizzando la complanare realizzata solo 10 anni orsono (inaugurazione 2 maggio 2008) proprio per snellire l'accesso e il deflusso in occasione delle grandi fiere internazionali che richiamano decine di migliaia di visitatori in 4 – 6 giorni (Cibus, Salone del Camper, Mercanteinfiera, Gotha e altre). Dire semplicemente che la chiusura del Viale delle Esposizioni non comporta problemi, evita di dover progettare (e pagare) una viabilità alternativa che invece sarebbe assolutamente indispensabile.</p>		
O.88	<p>Osservazioni inerenti al piano economico – finanziario:  Conto economico di Budget: Il seguente conto economico di Budget per il periodo 2016 (anno base) – 2023 a pag. 8 del Piano Economico-finanziario, a parte un inevitabile slittamento nel tempo visto lo stato attuale dell'avanzamento delle fasi preliminari del progetto, presenta numerosi aspetti che ne evidenziano l'inaffidabilità:</p> <p>a) Confrontando il 2017 (anno ponte) con il 2023 si nota un aumento del valore della produzione di circa 6,4 Mil€ a fronte di un aumento del costo del personale pressoché solo inflattivo di 18.000 €, addirittura di una riduzione dei costi per servizi di 220.000 € ed un miglioramento del risultato ante imposte di 5,3 Mil€. Ritengo impossibile generare oltre 6 milioni di Euro di fatturato in costanza di personale. Ipotizzare che oltre l'88% dell'incremento di fatturato vada diretto fino alla riga dell'utile lordo è molto più che un azzardo.</p> <p>b) Non è riscontrabile nessuna ipotesi di calo dei fatturati nel periodo in cui la pista sarà indisponibile per l'allungamento e, nella parte già esistente, per l'aumento della portanza richiesto dalla classe ICAO di aerei "E" che si desidererebbe far arrivare a Parma.</p> <p>c) Volendo capire quale sarà il contributo del business del trasporto merci, assente nel 2017, ho estrapolato i ricavi totali partendo dai 161.009 passeggeri del 2017 ai 199.824 ipotizzati per il 2023, considerando anche un aumento inflattivo dei ricavi del 2% annuo, e ho ricavato un valore della produzione per l'aviazione commerciale – passeggeri di 2.762.343€. ciò significa che il contributo del trasporto cargo è di 5.599.931€. dividendo questo valore per le 22.008 ton ipotizzate per il 2023, si ricava un fatturato unitario di 254,4 €/ton. Consultando il tariffario attualmente in vigore e disponibile alla pagina <a href="https://www.parma-airport.it/pdf/20170414_parma_airport_price_list.pdf">https://www.parma-airport.it/pdf/20170414_parma_airport_price_list.pdf</a>, si evince che le tariffe per i servizi cargo per aeromobili tipo l'Airbus 330-200 preso a riferimento (MTOW 233 ton, Payload 65-70 ton come da sito del costruttore <a href="https://www.airbus.com/aircraft/freighter/a330-200f.html#details">https://www.airbus.com/aircraft/freighter/a330-200f.html#details</a>) stanno fra i 45 e i 55 €/ton a seconda del grado di riempimento dell'aeromobile e della destinazione se europea o extra UE. Se si pensa di uscire con delle tariffe da</p>	Aspetti economico-finanziari	C.13

ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
	oltre 250 €/ton è impensabile che si conquistino quote di mercato.		

A nessuna delle osservazioni da me presentate e classificate in questa controdeduzione è stato dato alcun tipo di risposta.

O 86	Mancata certezza delle fonti di finanziamento del progetto
------	--

Poiché il proponente nella nota integrativa al bilancio 2018 scaricabile alla pagina <http://www.servizi.comune.parma.it/societa/partecipazioni/aziendeView.asp?Codice=21&sType=bilanci&page=1> afferma che “*per finanziare la fase A di detto piano industriale l'Assemblea Straordinaria dei Soci, in data 24 gennaio 2019 ha deliberato all'unanimità un aumento di capitale di Euro 8.500 migliaia dopo aver ridotto lo stesso per le perdite pregresse da Euro 16.555 migliaia ad Euro 9.393 migliaia. Tale aumento è offerto in opzione ai Soci fino al 15 ottobre 2019 e poi successivamente aperto a terzi dal 16 ottobre 2019 e fino al 15 novembre 2019 anche per favorire l'ingresso di nuovi Soci che si sono dichiarati interessati ad investire nello scalo di Parma.*”, visto che già altri aumenti di capitale deliberati sono poi andati deserti in sede di sottoscrizione, si consiglia, ferme restando tutte le osservazioni di natura tecnica, di **tenere in sospenso l'emissione della VIA**, di cui la sostenibilità economica del progetto in esame è parte fondamentale, **fino alla scadenza del periodo apertura della sottoscrizione**. Questo per ragionare su dati certi e non sul libro dei sogni.

Si veda a tal proposito la seguente tabella che riporta la storia degli ultimi aumenti di capitale deliberati (informazioni prese dai documenti ufficiali dei bilanci)

Data delibera	Scopo	Importo	Scadenza sottoscrizioni		Numero sottoscrittori	Importo sottoscritto	Importo versato	% sottoscrizione
			per attuali soci	per nuovi soci				
21/11/2016	Fase A piano industriale	30.835.000	31/07/2017	30/09/2017	3	719.000	100%	2,33%
17/01/2018	Fase A piano industriale	4.500.000	non citata	31/10/2018	Nessun riferimento in Bilancio 2018 dalla stampa locale = 0			0,00%
24/01/2019	Fase A piano industriale	8.500.000	15/10/2019	15/11/2019	in attesa della scadenza dei termini di sottoscrizione			

O 87	Sottostima dei costi del progetto per il mancato inserimento, fra gli altri, dei costi per espropri, per l'interramento della linea MT 15 kV e per le opere compensative dell'interruzione di assi viari strategici (strada Parma Rotta e Viale delle Esposizioni)
------	--

Prendo atto che il riferimento al Viale delle Esposizioni è passato da “*Nell'ambito dell'allungamento della pista verranno demoliti alcuni edifici di limitato pregio ed interrotte due strade (Viale delle Esposizioni e Strada Parma Rotta). Questo ultimo intervento non incide sulla fruibilità dell'area per quanto attiene gli accessi alle strutture esistenti.*” a opera assolutamente da rimpiazzare adeguatamente per cui “*...risolvere in modo più ampio l'intero assetto infrastrutturale viario della porzione di territorio a nord dell'aeroporto e che sarà sviluppato solo a valle delle risultanze delle analisi che lo stesso (Comune di Parma NdR) sta sviluppando inerenti la viabilità sostitutiva di Viale delle Esposizioni e le relative opere connesse.*”

Ammesso e non concesso che alcune delle voci di cui ho contestato il mancato inserimento debbano essere tecnicamente definite in una fase successiva alla VIA, prudenza vuole che almeno un importo stimato dovesse essere inserito se non si ha certezza che questi costi saranno

presi in carico da altro ente, come peraltro è stato fatto per il 12 Mil€ deliberati dalla Regione Emilia-Romagna in virtù dei quali gli interventi così finanziati sono stati considerati ad ammortamento zero.

Se così non si fa, il Piano economico-finanziario – di cui già spiego l'assoluta inaffidabilità contestando la mancata risposta alla osservazione O.88 – nasce monco di elementi determinanti per capire la validità del progetto ed è quindi totalmente inutile. Sono solo dei numeri buttati a caso su un pezzo di carta.

Se il costo di alcune delle opere comunque da eseguire non è considerato a carico dell'ente proponente, deve essere chiaramente detto a carico di chi lo si considera e in base a quale specifico accordo, possibilmente consultabile dal pubblico come è la delibera del Consiglio Regionale che stanziava, a determinate condizioni, i 12 Mil€.

Rimangono comunque non considerati i costi degli espropri a cui non è neppure stato fatto cenno. Forse pensano di chiederne il rimborso a ENAC fra 13 anni.

O 88	Conto economico di Budget totalmente irrealizzabile (+ 6,4 Mil€ ricavi con solo + 18.000 € costi di personale e – 220.000 € costi per servizi → 88% di utile lordo su fatturato per la nuova iniziativa)
------	--

Non si comprende come mai una affermazione dettagliatamente documentata che evidenzia come il conto economico di budget sia nulla più che un libro dei sogni non sia neppure stata considerata degna di risposta.

Ribadisco che confrontando il conto economico previsionale per il 2023 con quello del 2017 (anno ponte, teoricamente dati certi al momento di presentazione della VIA) per avere le necessarie indicazioni sul contributo del progetto in esame al bilancio complessivo della Società di gestione, si evince che si ipotizza un aumento del valore della produzione di 6.385.855 € con una corrispondente (e incredibile) riduzione dei costi operativi di 33.248 €. Questo comporta un margine operativo lordo dell'iniziativa pari al 100,1% dell'incremento di fatturato!!! Solo grazie ad un, questo sì comprensibile, aumento degli ammortamenti di 668.448 € il Margine operativo netto (EBIT) è di “soli” 5.724.210 €, accontentandosi di un “misero” 89,6% dell'incremento di fatturato.

È evidente che, riportando le stime dei costi a valori più ragionevoli rispetto all'incremento atteso del valore della produzione l'utile annuo stimato per il 2023 in 2.208.214 € è destinato a scomparire, rendendo l'iniziativa fallimentare già sulla carta, figuriamoci poi nella fase realizzativa e di gestione.

Va fatta notare la capacità di stima del gruppo di lavoro dell'ente proponente:

Confrontando i dati inseriti nella pratica VIA presentata a metà agosto 2018 con i dati di bilancio al 31/12/2018 approvato il 22/05/2019 disponibile alla pagina

<http://www.servizi.comune.parma.it/societa/partecipazioni/aziendeView.asp?Codice=21&sType=bilanci&page=1> si evidenzia che:

- I **194.962 passeggeri** stimati sono stati consuntivati in **79.024** dopo solo cinque mesi dalla stima. Il dato stimato suona ancora una volta come libro dei sogni visto che (fonte assaeroporti) al 31/7 erano stati consuntivati 44.858 passeggeri e che evidentemente nessun contratto era stato chiuso per giustificare un così deciso aumento dei passeggeri nella seconda metà dell'anno;
- Il valore della produzione stimato in **2.693.917 Euro** è stato consuntivato dopo solo cinque mesi in **1.617.981** considerando i 425.183 € delle sole voci di “altri proventi” che avevano contribuito anche nel 2017 e non anche le poste straordinarie “pesanti” che hanno salvato il bilancio 2018 e di cui parlerò diffusamente nel capitolo “Altre osservazioni scaturite dall'analisi del bilancio So.Ge.A.P. 2018”. La realtà è decisamente



più coerente con l'andamento del traffico passeggeri consuntivato a luglio 2018 che con il solito libro dei sogni;

- Miracolosamente però, dopo questi due dati con andamento drammatico rispetto alle previsioni, la perdita ante imposte prevista in sede di progetto VIA di **(2.781.345) €** si è tramutata in un utile di **77.288 €**.

## 5. Controdeduzione C.16 – Errata corrige

Come per le controdeduzioni precedenti, si ricopia la relativa scheda dalla Relazione So.Ge.A.P.

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

Come d'uso riporto le mie osservazioni così come recepite dal proponente

ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
O.77	<p>Osservazioni inerenti all'incongruenza di svariati documenti fra loro e con la realtà fisica delle strutture:</p> <p>Orientamento pista: Documento "SIA_R01 – Allegato A01 – Schede interventi"</p> <p>P. Pag. 4 Colonna "Interventi" prima riga: "A1 – Prolungamento pista di volo 02/22".</p> <p>ii. Pag. 6 Colonna "Infrastruttura di volo" prima riga: "Prolungamento pista di volo 02/22"</p> <p>iii. Pag. 6 Colonna "Opere principali", prima riga: "Prolungamento pista di volo 10/22".</p> <p>iv. Pag. 7: Col. Interventi, prima riga: "A1 – Prolungamento pista di volo 02/22"</p> <p>b. Documento "REL_PAE_R01 – Relazione Paesaggistica – Relazione", Pag. 47, Riga 1 colonna "Interventi" della tabella "A1 – Prolungamento pista di volo 02/22"</p> <p>c. Documento "SIA_R01_P3 – Parte 3 – L'assetto futuro e l'intervento: alternative e soluzioni – Relazione"</p> <p>i. Pag. 12 Colonna "Interventi" prima riga: "A1 – Prolungamento pista di volo 02/22"</p>	Aspetti generali	C.16

ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
	ii. Pag. 14 Colonne “Infrastruttura di volo” e “Opere principali”, prima riga per entrambe: “Prolungamento pista di volo 02/22”. iii. Pag. 14, 5.a riga dal basso “Intervento A1: Prolungamento pista di volo 02/22” d. Documento “SIA_R01_P4-Documentazione generale – Relazione – Parte 4 – Gli impatti” i. Pag. 94, Tabella a centro pagina, prima riga, prima colonna: “Pista di volo 02/22”		
O.78	Osservazioni inerenti all'incongruenza di svariati documenti fra loro e con la realtà fisica delle strutture: Distribuzione dei decolli e atterraggi nelle due direzioni possibili: a. Documento “SIA_R01_P3-Documentazione generale – Relazione – Parte 3 – L'assetto futuro e l'intervento. Alternative e soluzioni” i. Pagina 24: Lo schema dei decolli previsti al 2023 prevede l'81,8% verso Nord (D02) e il 24,4% verso Sud (D20) per un improbabile totale del 106,2%, dati peraltro differenti con quanto riportato nel documento “SIA_R01_P4- Documentazione generale – Relazione – Parte 4 – Gli impatti” a Pag. 8	Aspetti generali	C.16
O.80	Osservazioni inerenti alla tutela dei beni storico-artistici: - Nel Documento “SIA_R01_P4-Documentazione generale – Relazione – Parte 4 – Gli impatti”, a Pag. 49, si fa riferimento alla interferenza di “edifici che sono testimonianza dei caratteri storico-architettonici del territorio che il Piano si pone come obiettivo di conservare e valorizzare” affermando però che “non ci sono indicazioni precise sulle modalità di intervento nelle Norme tecniche”. Tale ultima affermazione è falsa.	Aspetti ambientali - paesaggio	C.16 (perché ?)

Si evidenzia come l'aver dovuto inserire un documento di 21 pagine contenente 17 precisazioni su errori banali scritti nel progetto originario che vanno dall'errato orientamento della pista alla mancata quadratura al 100% dei decolli e atterraggi nelle due direzioni di utilizzo della pista all'errore di 10 volte del numero scritto come stima dei veicoli che percorreranno la strada di accesso all'aeroporto alla mancata correzione, dopo un copia-incolla di tabelle e/o figure da altri progetti in ambito aeroportuale, delle didascalie che sono rimaste quelle relative all'aeroporto di Bergamo e di Roma-Ciampino sia di per sé indicativo della scarsissima attenzione nella redazione di un progetto di enorme portata.

A questo si aggiunga che a diverse osservazioni riconducibili a simili tipologie di errori non è neppure stata data risposta, quali ad esempio l'aver indicato tre diverse suddivisioni del previsto traffico cargo fra le varie tipologie di aeromobili, una delle quali addirittura imputando il 70 % del traffico previsto ad un aeromobile passeggeri (Boeing 737-800 e non, eventualmente una delle sue versioni cargo 737-700C, 737-300SF, 737-400SF, 737-800BCF) che oltretutto già opera su Parma con il vettore Ryanair e che quindi non avrebbe bisogno di una pista più lunga.

Neppure nel set di documenti costituenti l'insieme delle controdeduzioni questo aspetto è migliorato:

- Nella controdeduzione C.08 relativa al patrimonio culturale si fa riferimento come elaborato di dettaglio all'Allegato 5 che invece si riferisce alla Compatibilità idraulica;

- Nell’*Allegato 1 – Integrazioni piano di utilizzo* si rimanda più volte alla Appendice A che in realtà è costituita semplicemente dal suo frontespizio e manca completamente il contenuto;
- Nell’*Allegato 3 – Report misure fonometriche e di qualità dell’aria* si fa riferimento a tre Appendici A-B-C, delle quali sono presenti i soli tre frontespizi senza contenuti;
- Alla controdeduzione “Errata-corrige” è stata erroneamente attribuita la mia osservazione codificata al N. O.80 e correttamente inserita nel Tema “*Aspetti ambientali-paesaggio*” poiché si riferisce ad una falsa affermazione circa l’assenza di norme di riferimento per la tutela degli “*edifici che sono testimonianza dei caratteri storico-architettonici del territorio che il Piano si pone come obiettivo di conservare e valorizzare*”. Sbagliare l’attribuzione alla errata corrige di una osservazione costringerà all’errata corrige della errata corrige. Cos’altro dobbiamo vedere per non fidarci di questo team di progetto?

La domanda che sorge spontanea è quale affidabilità possa avere il gruppo di lavoro che già a livello documentale commette errori così macroscopici che rivelano una attitudine nulla alle fondamentali azioni di verifica preliminari al rilascio di documenti ufficiali da inviare all’ente di controllo, lasciandoli addirittura mancanti di elementi essenziali quali quattro appendici cui nel testo delle relazioni si fa riferimento. **Nessuno ha riletto integralmente il progetto** e quella che “tecnicamente” potrebbe essere considerata una svista dell’estensore dei documenti non è più stata intercettata dal sistema di controllo che evidentemente, visti gli errori così grossolani, è del tutto assente. Se tale è l’attenzione che i proponenti sono abituati a porre nelle cose che fanno, sono del tutto certi enormi disastri nel momento in cui dovranno controllare la quantità e la qualità delle opere, queste “vere” e non solo scritte su un pezzo di carta, e porre in essere il controllo dei costi sia nella fase realizzativa, sia nella fase di esercizio post operam.

Ricordo che il progetto è stato proposto al mercato nel giugno 2016 e l’attrattività dello stesso e del gruppo di progetto che si è candidato a gestirlo è stata tale che a quasi tre anni nessun nuovo investitore si è presentato e anche gli aumenti di capitale proposti per l’indispensabile ricapitalizzazione della società o da parte dei soci esistenti o di nuovi soci non sono stati sottoscritti.

## 6. Controdeduzione C.22 – Rumore aeroportuale e modellazione acustica

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

Sig. Andra (immagino Andrea) Torreggiani	DVA-2018-0028395 del 17/12/2018	0.61	
Società Sviluppi Immobiliari Parmensi srl	DVA-2018-0028417 del 17/12/2018	0.73	
Società Margi srl	DVA-2018-0028310 del 14/12/2018	0.06	

### Sintesi controdeduzione

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

Nelle tre settimane di maggior traffico del 2017 il numero di movimenti rilevato è pari a 280 voli complessivi, da cui deriva un valore medio giornaliero pari a 13 movimenti/giorno (9 di aviazione generale e 4 di aviazione commerciale). Per lo scenario futuro sono stati applicati fattori di crescita proporzionali agli incrementi del volume annuale per ciascuna componente di traffico (a meno del traffico merci, per il quale prevedendo un comportamento pressoché costante nell'anno è stato considerato un volume medio giornaliero pari a 1,5 mov/giorno). Ne deriva pertanto un volume di 27,5 movimenti giornalieri, da intendersi come caratterizzanti lo scenario di riferimento per la valutazione del rumore aeroportuale quale quello del giorno medio delle tre settimane di maggior traffico.

La metodologia del worst-case scenario è stata applicata esclusivamente alle analisi di cantiere. Tale metodologia non è applicabile allo scenario di esercizio in quanto non previsto dalla normativa nazionale di riferimento, quale il DM 31.10.1997, che definisce una precisa condizione operativa da considerare per la determinazione e valutazione del rumore di origine aeroportuale.

I dati di input inseriti nel modello di simulazione sono indicati per i due scenari nelle seguenti tabelle inserite nello SIA:

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

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

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

Lo studio ai sensi del DM 31.10.1997 prende in considerazione le curve di rumore LVA dei 60, 65 e 75 dB(A) in quanto definiscono l'intorno aeroportuale inteso come il territorio circostante lo scalo il cui stato dell'ambiente è influenzato dalle attività aeroportuali (cfr. DM 31.10.1997, art. 2 comma 7). L'impronta acustica determinata attraverso il modello di simulazione, evidenziano al 2023 una mappatura in termini di LVA 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). Tale condizione risulta comunque conforme a quanto previsto dal DM 31.10.1997 (in Zona A e B possibile presenza di aree produttive).

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

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

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

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

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

(e non solo infrastrutturali) dei due scali aeroportuali che si collocano nel contesto aeroportuale nazionale su due livelli differenti.

**Documentazione di approfondimento**

Sì  No

Anche per quest'ultima scheda riporto la mia osservazione così come recepita dal proponente

ID	Oggetto dell'osservazione	Tema	Scheda
O.76	Nel Documento "A-Relazione tecnico-descrittiva" a pagina 67 è riportata la seguente tabella per il calcolo del numero di aeromobili di aviazione commerciale – passeggeri che mediamente toccheranno l'aeroporto di Parma ogni giorno. È importante sottolineare che, sotto le ipotesi di ripartizione dei circa 200.000 passeggeri annui ipotizzati per il 2023 nelle diverse tipologie di aeromobili, lo stesso ente proponente ipotizza 8 aeromobili medi giornalieri. Ciò significa 16 movimenti (atterraggio + decollo) ogni giorno per la sola aviazione commerciale – passeggeri. Nel documento "SIA_R01_P5-Documentazione generale – Relazione – Parte 5 – Lo stato post operam", a pagina 32, nell'ambito del calcolo dell'impatto della nuova opera ai fini del rumore, viene invece presentata la seguente tabella come rappresentativa dei dati di input al sistema di calcolo utilizzato: in cui al 2023 vengono considerati 8 MOVIMENTI al giorno per il traffico commerciale – passeggeri, quando il dettaglio di calcolo di cui alla prima tabella ha portato ad un totale di 8 aeromobili medi giornalieri. Sembra quindi che al sistema di calcolo del rumore aeroportuale sia stato dato un input che è esattamente la metà della migliore stima fatta dallo stesso ente proponente.	Aspetti ambientali - rumore	C.22

Nulla è stato controdedotto in merito alla mia osservazione che segnala come nel capitolo del progetto in cui si stima il traffico di aeromobili commerciali – passeggeri si identifichi come dato previsionale quello di 8 aeromobili al giorno (cioè 8 atterraggi e successivi 8 decolli pari a 16 movimenti al giorno) mentre nella descrizione dei dati di input al sistema di calcolo dell'impatto Acustico dell'esercizio delle attività aeroportuali si dice che il dato utilizzato per quanto riguarda l'aviazione commerciali – passeggeri è di 8 MOVIMENTI al giorno, ossia esattamente la metà del traffico previsto. Di conseguenza essendo identificabili come "garbage" i dati di input al sistema, anche i dati di output hanno il valore di "garbage" cioè immondizia.

**SI CONFERMA LA RICHIESTA DI CONSIDERARE I DATI DI RUMORE COME NON PRESENTATI.**

Parimenti priva di valenza progettuale è l'affermazione che l'operatività notturna dello scalo sarà pressoché nulla. La società di gestione, affamata come sarebbe nel caso di realizzazione delle opere previste dal piano, non avrà alcun potere contrattuale nei confronti di vettori che volessero operare su Parma nelle ore notturne e nessuno crede che faranno gli schizzinosi rinunciando a potenziale traffico solo perché da effettuarsi di notte. Evidentemente nessuna delle "teste pensanti" risiede in prossimità della pista.

Anche l'affermazione che la vocazione che si vuole dare allo scalo non prevede che questo diventi "*base operativa per specifici vettori aerei (che richiedono la sosta notturna presso lo scalo)*" è priva di senso. Magari lo diventasse e gli aerei sostassero a terra durante la notte! Come dimostra l'analisi dei voli full cargo presso Milano Malpensa (consultabile su

<http://www.milanomalpensacargo.eu>) circa la metà dei movimenti avviene nelle ore notturne perché proprio i collegamenti point-to-point che tanto si cerca di attrarre tendono a minimizzare il periodo di sosta a terra dell'aeromobile.

### **Osservazioni rimaste senza risposta nelle controdeduzioni**

1. Nulla è stato controdedotto in merito alla mia segnalazione relativa al fatto che lo stesso proponente (Relazione tecnico-descrittiva – Elaborati di progetto”, Pag. 65) vede come evoluzione strategica del trasporto cargo quella di incrementare l'utilizzo di aerei medio piccoli per privilegiare il just-in-time rispetto all'uso di aeromobili grandi anche su tratte medio-brevi che pur garantirebbero costi inferiori per tonnellata trasportata ma frequenze necessariamente più diradate. Il progetto di allungare la pista e aumentarne la portanza è, per la stessa visione dei proponenti, anacronistico e destinato a non essere sfruttato visti gli orientamenti dei maggiori player del trasporto cargo;
2. Nulla è stato detto relativamente all'ipotesi di sfruttare la pista attuale con aerei di classe ICAO “C” per voli cargo che potrebbero coprire l'intera Europa fino a Mosca e il Nord Africa fino al Cairo e il vicino Medio Oriente con capacità di carico attorno alle 20 ton. Con questa impostazione a minor fabbisogno finanziario si potrebbe valutare l'attrattiva di Parma come polo cargo, magari fare qualche utile con la gestione caratteristica e prendere le decisioni per un ulteriore futuro più a ragion veduta.
3. Nulla è stato detto, pur avendo acquisito la mia osservazione, circa le tariffe cargo di budget utilizzate che, secondo i miei calcoli desunti dai dati di bilancio (fatturato cargo / tonnellaggio annuo) sarebbero assolutamente fuori mercato risultando circa **cinque volte superiori** a quelle attualmente applicate, oltretutto mi sembra senza grande attrattiva per compagnie e utenti;

### **Altre osservazioni scaturite dall'analisi del bilancio So.Ge.A.P. 2018**

1. Nella colonna di raffronto relativa al bilancio 2017 sono iscritti “Altri ricavi e proventi” per 672.543 € e, come è necessario, nella relativa nota integrativa 2017 vengono dettagliate le voci che compongono questo importo. Peccato che la somma dei 7 elementi della lista sia 781.255 € e che i 672.543 messi a bilancio siano solo la somma dei primi 3. La perdita di esercizio è stata tale che anche riprendendo a reddito i 108.712 € omessi si sarebbe comunque chiuso abbondantemente in perdita senza quindi aver evaso imposte. L'errore è stato ricopiato anche nel bilancio 2018, seppur nella colonna di raffronto come anno precedente.
2. Volendo comprendere l'origine del “miracoloso” utile a chiusura del 2018, ho condotto una analisi sui documenti accessori al Bilancio (Nota integrativa e Relazione sulla gestione) e ne è emerso che l'utile non è dovuto ovviamente a miglioramenti della gestione caratteristica, ma unicamente a poste straordinarie costituite principalmente da:
  - a. Quanto a **1.694.154 € per cancellazione di debiti per intervenuta prescrizione**;

Dal confronto delle tabelle “Altri debiti” nelle note integrative ai bilanci 2017 e 2018 si deduce che la quasi totalità dell'importo è relativo al **Debito per addizionale diritti di imbarco** il cui saldo è passato da **2.393.825 €** nel 2017 a **739.833 €** nel 2018 con una riduzione di 1.653.942 €. La “Addizionale Comunale dei diritti di imbarco” (questa la corretta denominazione) è stata istituita con la legge finanziaria 2004 e destinata ad essere “*versata all'entrata del bilancio dello Stato*” per poi essere girata in parte ai Comuni sede di aeroporti. Gli importi unitari a carico dei passeggeri e le modalità di pagamento allo Stato sono cambiati nel corso degli anni rimanendo comunque sempre a favore dello Stato o suoi enti (oggi l'INPS) con funzione di esattore, per una successiva ripartizione parziale fra i Comuni sedi di aeroporti. È evidente che questa prescrizione, vista dalla parte dello Stato che avrebbe lasciato scadere un credito, costituisca **danno erariale**. Tutto questo se, e non ne sono certo, un tale tipo di onere verso lo Stato possa cadere in

prescrizione. Si veda a tal proposito – anche se a parti invertite – la minacciata azione da parte degli 82 comuni della ANCAI (Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani) nei confronti del Ministero dell'interno e del Ministero dell'economia per non aver ancora ricevuto nulla per il periodo 2005-2015.

- b. Quanto a **701.000 €** per **Contributo da socio**. Non si specifica se in sottoscrizione di qualcuno degli aumenti di capitale sempre aperti o se come semplice finanziamento soci. Anche questo ovviamente è un “unicum” per questo anno;
- c. Quanto a **195.902 €** per **Sopravvenienza attiva per storno debiti Alitalia** (già, Alitalia ha un bilancio così florido che può permettersi di farsi stornare quasi 200.000 Euro di propri crediti);
- d. Quanto a **1.127.682 €** per **contributo di ENAC** che nella nota integrativa del bilancio 2017 era stato inserito nei fatti salienti dopo la chiusura dell'esercizio per **2.612.000 €** con la finalità “*per la realizzazione di interventi di implementazione della Safety e della Security*”. Nei documenti integrativi del bilancio 2018 è stato indicato:
  - i. Nella parte descrittiva della Nota integrativa (pag 2) come importo già ricevuto di **2.612.000** confermandone la motivazione del 2017: “*per la realizzazione di interventi di implementazione della Safety e della Security*”
  - ii. Nella parte della stessa Nota integrativa in cui vengono dettagliati alcuni dati esposti in maniera aggregata nello schema di bilancio (pagg 16 e 17) come somma di **€ 1.127.682** con causale “*Contributo ENAC per esproprio area al netto ammortamenti accantonati*”. Tenendo conto che l'aliquota di ammortamento consentita per i terreni adibiti a pista aeronautica e sue pertinenze è dell'1% annuo (DM 31/12/1988 e s.m.i.) peraltro non indicato nella nota integrativa e pertanto forse neppure adottato, non si comprende come l'importo ricevuto di 2.611.807,73 Euro sia calato a soli 1.127.682
  - iii. Nella relazione sulla gestione (pag. 2) il frutto dell'accordo di maggio 2018 con ENAC ha portato l'Ente ad impegnarsi “*a rimborsare a SOGEAP le maggiori spese sostenute per espropri dei terreni necessari per l'ultimo allungamento della pista di volo pari a 2.611.807,73 euro* (fra gli altri si veda Rogito Notaio Giulio Almansi di Parma Rep. 71.501, Racc. 21.131 del **19 dicembre 2005** - NdR). *Il versamento della somma in questione è avvenuto in data 25 giugno 2018*”. Si noti che in nessuna parte del bilancio risulta una posta di circa 2.611.000 €. L'unico importo ricevuto da ENAC è stato contabilizzato per 1.127.682 Euro indicandone, a seconda dei vari documenti, due causali differenti.
  - iv. Nel paragrafo immediatamente successivo della stessa relazione sulla gestione si afferma “*si veda il paragrafo precedente relativo ai terreni espropriati per conto di ENAC, che ha generato una sopravvenienza di 1.108 mila euro dovuta allo storno dei relativi ammortamenti fatti negli esercizi precedenti*”, cifra diversa da quella di **1.127.682** dichiarata con la stessa identica causale nella Nota integrativa e inglobata nei complessivi 4.143.921 di Altri proventi regolarmente scritti a Bilancio.

**Considerazione N. 1** Se alla società il 25 giugno 2018 è stato versato un contributo fra 1.100.000 e 2.612.000 Euro (impossibile conoscerne l'importo esatto), perché nella stima del Conto Economico 2018 presentata nell'istanza VIA al Ministero dell'Ambiente a metà agosto non se ne è tenuto conto ipotizzando di chiudere con una perdita confrontabile con quella degli anni precedenti?

**Considerazione N. 2** Al momento della presentazione dell'istanza per l'ottenimento della VIA (agosto 2018) il bilancio 2017 era abbondantemente chiuso e approvato dall'Assemblea dei Soci. Come mai i dati del conto economico riclassificato presente nel Piano Economico finanziario della VIA relativi al 2017 sono del tutto diversi? Vedi lo schema sottostante:



Voce	Bilancio 2017	Piano economico finanziario VIA
Valore della produzione	2.345.631	1.976.420
Costi per materie prime	(71.809)	(77.758)
Costi operativi	(4.883.761) <sup>1</sup>	(4.570.223)
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>(2.609.939)</b>	<b>(2.671.561)</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(862.043)	(763.680)
<b>Margine operativo netto (EBIT)</b>	<b>(-3.471.982)</b>	<b>(3.435.241)</b>
Proventi / (oneri) straordinari e finanziari	12.932	11.642
<b>Risultato ante imposte (EBT)</b>	<b>(3.459.050)</b>	<b>(3.423.599)</b>

Pare che per qualcuno sia possibile sbagliare anche le “previszioni” relative al passato!

**Considerazione N. 3** Com’è che solo nel 2018 si sono accorti che gli espropri del 2005 (tredici anni prima!) hanno comportato esborsi superiori allo stanziamento tanto da cercare, e ottenere, un ulteriore contributo da ENAC e com’è che ENAC ha acconsentito a sborsare tale considerevole cifra così tanti anni dopo i fatti? Oltre a ciò, l’importo di circa 2,6 Mil€ corrisponde al prezzo pieno di acquisto di oltre 170.000 mq (pari a 580 metri di strip largo 300 metri) al prezzo unitario del citato rogito. Di quanto avevano sbagliato le stime???

**Considerazione N. 4** Il bilancio 2018 è stato portato in utile con sforzi sovrumani dichiarando prescritti 1,6 Mil€ di debiti verso lo Stato (!) e ottenendo 2,6 Mil€ da ENAC, anche questi quindi soldi pubblici, ENAC che, va ricordato, è il presentatore ufficiale della istanza di VIA per il “Piano di sviluppo aeroportuale – Masterplan 2018-2023”. Che la cosa sia collegata con l’affermazione contenuta al punto c) a pag. 3 della Nota Integrativa al bilancio 2018 secondo cui il 23 gennaio 2019 il Presidente della CCIAA di Parma “*ha quindi confermato che in caso di chiusura di un bilancio di SOGEAP Spa comunque con un risultato positivo, è volontà della CCIAA di avviare la procedura per poter tornare ad essere anche partner finanziario del progetto e contribuire a sostenere economicamente l’importante programma di investimenti di cui si compone il Piano Strategico, nei tempi e nei modi, e con il massimo apporto possibile che le circostanze del tempo consentiranno*”? La risposta a chi ha l’autorità per indagare più approfonditamente.

## CONCLUSIONI

Nonostante il contenuto delle controdeduzioni, il progetto denominato “Piano di Sviluppo Aeroportuale – Masterplan 2018-2023” si presenta come estremamente dannoso per il territorio impattando su beni artistici tutelati (pretendendone la demolizione), sulla qualità della vita di un bacino di circa 20.000 persone (Frazioni di Baganzola, Fognano e quartiere Prati Bocchi di Parma) in termini di inquinamento dell’aria e acustico (se si utilizzassero i dati reali del traffico previsto la cosa sarebbe più evidente di quanto non lo sia utilizzando per il calcolo dati di traffico pari alla metà di quelli previsti a progetto) con un bilancio previsionale che, letto criticamente oltre i numeri da “libro dei sogni” è già fallimentare prima ancora di iniziare le opere di trasformazione della struttura aeroportuale.

Il progetto si orienta verso la direzione opposta a quella cui tenderà nel prossimo futuro, per stessa ammissione dei proponenti, il traffico cargo con voli più frequenti di aeromobili più piccoli per

<sup>1</sup> Sono compresi gli oneri diversi di gestione e le variazioni delle materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

privilegiare il just-in-time destinando l'eventuale pista allungata ad essere stata realizzata inutilmente.

Il team che finora ha condotto la fase progettuale non dà nessuna garanzia di essere in grado di gestire un progetto così grande e complesso.

Se gli stessi soci non credono al progetto tanto da non aver sottoscritto gli aumenti di capitale da essi stessi deliberati per finanziare la società e metterla nelle condizioni di realizzare il progetto, perché mai si dovrebbe avviare una iniziativa che vede l'entusiasmo solo di chi dovrebbe spendere i soldi altrui e di chi "pesca" nei soldi pubblici come la Regione e non di chi dovrebbe investirne di propri come degli investitori privati?

**Risposta alle controdeduzioni presentate in data 1° aprile 2019 e pubblicate sul sito del Ministero dell'ambiente TTM il 4 aprile 2019 con i codici documento SIA-CTD-R01 e SIA-CTD-A01/A08**

## **ALLEGATO A**

**Art. 6.3.3 Edifici di valore architettonico, ambientale e storico testimoniale<sup>A3</sup>**

Var. 232

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

Pagina consultabile all'indirizzo: [http://sit.comune.parma.it/rueweb/documenti/PDF\\_Norme/art\\_6-3-3.pdf](http://sit.comune.parma.it/rueweb/documenti/PDF_Norme/art_6-3-3.pdf)

**Art. 6.3.6 Aree di pertinenza paesaggistica degli edifici di valore architettonico, ambientale e storico testimoniale** <sup>D.D. 8</sup>

- 1 Il RUE individua le aree di pertinenza degli edifici di valore architettonico, ambientale e storico testimoniale da assoggettare a progettazione unitaria in caso di intervento sugli edifici stessi
- 2 Gli indirizzi di progettazione relativi all'area di pertinenza degli edifici di valore architettonico, ambientale e storico testimoniale si applica nel seguente modo:
  - a) il progetto può essere limitato alla parte di pertinenza catastale del fabbricato oggetto dell'intervento;
  - b) gli interventi dovranno essere fatti in coerenza con i contenuti dell'Allegato A3;
  - c) l'area di pertinenza non rappresenta un limite per gli interventi di ristrutturazione;
  - d) il rilievo e gli interventi di conservazione indicati alla precedente lettera b) sono da intendersi limitati agli elementi di valore storico testimoniale.

**Art. 3.2.12**    **Modalità d'intervento sugli edifici di valore architettonico-ambientale e storico testimoniale (localizzati in zona agricola-produttiva)** <sup>A3</sup>

Var. 232

- 1 Per gli edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale localizzati in zona agricola produttiva, nel caso di non utilizzo ai fini agricoli, le destinazioni d'uso potranno essere quelle indicate nell'Art. 3.2.11.
- 2 Ogni progetto di intervento sugli edifici deve essere accompagnato da un rigoroso rilievo grafico e fotografico, da una relazione illustrativa dei caratteri storico, tipologici, ambientali e della consistenza statica e igienica degli edifici, che costituisce strumento per il riconoscimento della morfologia dell'impianto insediativo e dei caratteri costruttivi tradizionali dell'edilizia rurale, così come descritti nell'[Allegato A3](#).
- 3 Le modalità di intervento per i manufatti soggetti a tutela riguardano **la manutenzione ordinaria e straordinaria, il restauro scientifico, il restauro e risanamento conservativo.**
- 4 Eventuali parti non prevalenti dell'edificio tutelato, che ad un'analisi di dettaglio - da valutarsi da parte della Commissione per la qualità architettonica ed il paesaggio - dovessero risultare costituite da manufatti di recente costruzione o comunque incongruenti rispetto ai caratteri tradizionali di cui sopra, potranno essere oggetto di interventi di ristrutturazione edilizia, intesa a meglio armonizzare i nuovi manufatti con quelli oggetto di tutela.
- 5 Le modalità di intervento e le tecniche costruttive da impiegare negli interventi sono contenute all'interno dell'[Allegato A3](#).

**Art. 3.2.13**    **Piano di riconversione aziendale**

- 1 Gli indici di cui ai precedenti Art. 3.2.4 Art. 3.2.5e 1Art. 6.2.7 possono essere superati a seguito di formazione e approvazione di un piano di riconversione e ammodernamento aziendale o interaziendale.

**Capo 2 - Definizioni relative agli interventi edilizi****Art. 2.2.1 Interventi edilizi**

Var. 232

- 1 Gli interventi edilizi, definiti ai sensi dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge Regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii. sono i seguenti:
  - a)
    - a1) restauro scientifico;
    - a2) restauro e risanamento conservativo;
    - a3) ripristino tipologico;
    - a4) ristrutturazione edilizia;
  - b)
    - b1) *demolizione*;
    - b2) *sopraelevazione parziale*;
  - c)
    - c1) *manutenzione ordinaria*;
    - c2) *manutenzione straordinaria*;
  - d)
    - d1) *ampliamento*;
    - d2) *demolizione e nuova costruzione*;
    - d3) *demolizione senza ricostruzione*;
    - d4) *ristrutturazione urbanistica*;
    - d5) *nuova costruzione (o nuova edificazione)*;
    - d6) *recupero e risanamento delle aree libere*.
  - e) *Movimenti di terra e sistemazione di terreni*
  - f) *Mutamenti d'uso*
- 2 Gli interventi edilizi devono rispettare le eventuali disposizioni e competenze previste dal Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio".
- 3 Sugli edifici d'interesse storico-architettonico si opera con le modalità progettuali e le tecniche operative del restauro e sono esclusi in linea di principio dalla possibilità di demolizione e ricostruzione. Nei casi in cui la verifica, validata dalla Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio, delle condizioni di stabilità degli edifici d'interesse storico-architettonico rileva gravi e diffusi dissesti statici delle strutture, in riferimento all'applicazione della normativa antisismica e comunque tali da non garantire la gestione di cantiere in termini di sicurezza dei lavoratori, sarà possibile demolire e ricostruire fedelmente l'edificio colabente con il riuso degli stessi materiali e tecnologie nel rispetto della normativa generale di cui all'Allegato A2 e A3.

**Art. 2.2.2 Restauro scientifico A2**

Var. 232

- 1 Gli interventi di "restauro scientifico" riguardano gli edifici che rivestono rilevante importanza per il loro significato storico e per i caratteri architettonici o artistici di particolare pregio. Tali interventi sono finalizzati all'integrità materiale ed al recupero degli edifici stessi, alla protezione e conservazione della loro autenticità, alla trasmissione dei loro valori culturali.
- 2 Gli interventi di cui al comma 1 sono quelli definiti alla lettera c) dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge Regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii..
- 3 Gli interventi di cui in epigrafe, così come specificati ai commi 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 devono rispettare i disposti di cui all'art. 11 (Finiture dei fronti degli edifici) 21 (Fronti vincolati), 22 (Vetrine vincolate), 23 (Modelli per le insegne), 24 (Indicazioni tecniche per il recupero degli elementi funzionali e compositivi della facciata), 25 (Valorizzazione compositiva dei fronti unitari), 26 (Materiali e tecniche tradizionali), 27 (Elementi lignei e metallici), contenuti nell'Allegato A2 e delle relative norme procedurali, nonché nel Piano del Colore di cui all'Allegato A2.
- 4 I caratteri e gli elementi da valorizzare nell'ambito dell'intervento di cui in epigrafe:
  - a) nel caso l'immobile non sia vincolato dal Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio", sono documentati nell'apposita "Scheda informativa di unità edilizia", *Strumenti relativi al titolo abilitativo* delle norme procedurali vigenti;
  - b) nel caso l'immobile sia vincolato, vengono esplicitati nel parere emesso dalla Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio.
- 5 Le disposizioni di cui ai commi 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 si applicano solamente se non in contrasto con le disposizioni di cui al comma 3.

- 6 Con riferimento alle finiture esterne (intonaci, rivestimenti, trattamenti di finitura, tinteggiatura, infissi, elementi architettonici e decorativi, pavimentazioni, manto di copertura) sono ammesse opere di restauro e ripristino di tutte le finiture. Qualora ciò non sia possibile, sono ammessi il rifacimento e la sostituzione delle stesse con l'impiego di materiali e tecniche originarie, o ad esse affini, volti alla valorizzazione dei caratteri dell'edificio. Non è comunque ammesso l'impoverimento dell'apparato decorativo.
- 7 Con riferimento alle finiture interne (tinteggiatura, intonaci e rivestimenti, controsoffitti, pavimenti, infissi, elementi architettonici e decorativi) sono ammesse opere di restauro e ripristino di tutte le finiture. Qualora ciò non sia possibile, sono ammessi il rinnovamento e la sostituzione delle stesse con l'impiego di tecniche e materiali originali (o ad essi affini), tendenti alla valorizzazione dei caratteri dell'edificio, con particolare riguardo alle parti comuni. Non è comunque consentito l'impoverimento dell'apparato decorativo.
- 8 Con riferimento agli elementi strutturali (fondazioni, strutture portanti verticali e orizzontali, scale e rampe, tetto):
- a) sono ammessi:
    - a1) opere di ripristino e consolidamento statico degli elementi strutturali. Qualora ciò non sia possibile a causa delle condizioni di degrado, è ammessa la sostituzione degli stessi limitatamente alle parti degradate, con l'impiego di materiali e tecniche congruenti con i caratteri dell'edificio per quanto possibile, nel rispetto della sicurezza statica dell'edificio;
    - a2) il rifacimento di parti limitate di muri perimetrali portanti, qualora siano degradate, purché ne siano mantenuti il posizionamento e i caratteri originari per quanto possibile, nel rispetto della sicurezza statica dell'edificio;
    - a3) la ricostruzione di parti di elementi strutturali crollate. Sono ammesse opere di restauro e ripristino di tutte le finiture interne;
    - a4) il ripristino e la valorizzazione dei collegamenti originari verticali e orizzontali e di parti comuni dell'edificio (scale, androni, logge, portici, ecc.).
  - b) non sono ammesse alterazioni volumetriche, planimetriche, di sagoma e dei prospetti, né alterazioni delle pendenze delle scale, delle quote degli orizzontamenti e delle quote di imposta e di colmo delle coperture.
- 9 Con riferimento alle murature perimetrali, ai tamponamenti e alle aperture esterne:
- a) sono ammesse opere di:
    - a1) restauro, ripristino e valorizzazione degli elementi originari;
    - a2) rifacimento di parti limitate di tamponamenti esterni qualora siano degradate o crollate, purché ne siano mantenuti il posizionamento e i caratteri originari;
  - b) non è ammessa l'alterazione dei prospetti; tuttavia è consentito il ripristino di elementi e di aperture originarie ovvero l'eliminazione di aperture o parti aggiunte.
- 10 Con riferimento ai muri non portanti e alle aperture interne, sono ammesse opere di restauro e ripristino degli ambienti interni, con particolare attenzione per quelli caratterizzati dalla presenza di elementi architettonici e decorativi di pregio, quali: volte, soffitti, pavimenti, affreschi. Tuttavia, per mutate esigenze funzionali e d'uso, sono ammesse la realizzazione e la demolizione di muri non portanti, nonché l'apertura o la chiusura di porte nei muri portanti, anche per l'eventuale aggregazione e suddivisione di unità immobiliari nel rispetto dei caratteri compositivi degli ambienti, senza alterare elementi architettonici di pregio, né modificare l'impianto distributivo e organizzativo dell'edificio con particolare riguardo per le parti comuni.
- 11 Con riferimento agli impianti ed apparecchi igienico-sanitari, è ammessa la realizzazione e integrazione degli impianti e dei servizi igienico-sanitari, nel rispetto delle limitazioni di cui ai precedenti punti 8, 10.
- 12 Con riferimento agli impianti tecnologici e relative strutture e volumi tecnici (impianti elettrici, di riscaldamento e condizionamento, del gas, idrici, di scarico, di sollevamento e ascensori, antincendio; reti e impianti di trattamento, allontanamento e depurazione di rifiuti liquidi, solidi e aeriformi) sono ammesse opere di installazione degli impianti tecnologici e delle relative reti, nel rispetto dei caratteri distributivi, compositivi e architettonici degli edifici. I volumi tecnici relativi devono essere realizzati all'interno dell'edificio, nel rispetto delle prescrizioni suddette e con particolare riguardo per i percorsi orizzontali e verticali e per le parti comuni.

### Art. 2.2.3 Restauro e risanamento conservativo <sup>A2</sup>

D.D. 8

D.D. 23

Var. 232

- 1 Gli interventi di "restauro e risanamento conservativo" sono quelli definiti alla lettera d) dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge Regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii..
- 2 Gli interventi di cui in epigrafe si applicano:
  - a) agli edifici che costituiscono parte integrante del patrimonio edilizio dell'insediamento storico per il loro significato tipologico che si è mantenuto totalmente o parzialmente coerente con le originarie caratteristiche;
  - b) ai fabbricati di edificazione ottocentesca e novecentesca che presentino caratteristiche architettoniche, stilistiche e ambientali di particolare interesse.

D.D. 8 Decreto del Direttore del Settore Pianificazione Territoriale n. 8 del 2.2.2011

D.D. 23 Decreto del Direttore del Settore Pianificazione Territoriale n. 23 del 31.03.2011

Var. 232 Adozione deliberazione C.C. n. 45 del 17.6.2014; approvazione deliberazione C.C. n. 10 del 24.3.2015



- 3 Gli interventi di cui in epigrafe, così come specificati ai commi 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 devono rispettare i disposti di cui all'art. 11 (Finiture dei fronti degli edifici) 21 (Fronti vincolati), 22 (Vetrine vincolate), 23 (Modelli per le insegne), 24 (Indicazioni tecniche per il recupero degli elementi funzionali e compositivi della facciata), 25 (Valorizzazione compositiva dei fronti unitari), 26 (Materiali e tecniche tradizionali), 27 (Elementi lignei e metallici), contenuti nell'Allegato A2 e delle relative norme procedurali, nonché del Piano del Colore di cui all'Allegato A2.
- 4 Le disposizioni di cui ai commi 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, si applicano solamente se non in contrasto con le disposizioni di cui al comma 3 ovvero se non in contrasto con le disposizioni indicate dalla Soprintendenza qualora l'immobile sia vincolato.
- 5 Con riferimento alle finiture esterne (intonaci, rivestimenti, trattamenti di finitura, tinteggiatura, infissi, elementi architettonici e decorativi, pavimentazioni, manto di copertura) sono ammesse opere di ripristino, sostituzione e integrazione, da eseguirsi con l'impiego di materiali e tecniche congruenti rivolte alla valorizzazione dei caratteri dell'edificio e alla salvaguardia di elementi di pregio. Non è ammesso l'impoverimento dell'apparato decorativo.
- 6 Con riferimento alle finiture interne (tinteggiatura, intonaci e rivestimenti, controsoffitti, pavimenti, infissi, elementi architettonici e decorativi) sono ammesse opere di ripristino di tutte le finiture. Qualora ciò non sia possibile, è ammesso il rinnovamento e la sostituzione delle stesse con l'impiego di materiali e tecniche congruenti con i caratteri dell'edificio e tendenti alla valorizzazione degli elementi di pregio, (con particolare riguardo alle parti comuni). Tale impossibilità andrà documentata mediante la presentazione di apposita relazione tecnica illustrativa sulla quale verrà acquisito il parere della Commissione per qualità architettonica e il paesaggio. Non è ammesso l'impoverimento dell'apparato decorativo.
- 7 Con riferimento agli elementi strutturali (fondazioni, strutture portanti verticali e orizzontali, scale e rampe, tetto):
  - a) sono ammissibili, nella salvaguardia degli elementi di valore artistico, storico e documentale:
    - a1) opere di ripristino, consolidamento statico e modifica degli elementi strutturali nei limiti di cui agli articoli 13 (Assetto delle strutture verticali), 14 (Interventi sui solai e sulle strutture portanti di copertura), 15 (Altezza dei vani, soppalchi) dell'Allegato A2;
    - a2) il rifacimento di parti limitate di muri perimetrali portanti nei limiti di cui all'art.13 (assetto delle strutture verticali) dell'[Allegato A2](#). Devono essere impiegati materiali e tecniche congruenti con i caratteri dell'edificio, senza alterazioni della tipologia e salvaguardando gli elementi di pregio.
    - a3) integrazioni degli elementi strutturali, per documentate necessità statiche o per mutate esigenze d'uso, purché siano impiegati materiali e tecniche compatibili con i caratteri dell'edificio.
    - a4) realizzazione di terrazzini e finestre in falda, comunque, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 18.3, [Allegato A2](#).
  - b) non sono ammesse alterazioni volumetriche, planimetriche, e di sagoma, ad eccezione di quelle relative all'installazione degli impianti tecnologici di cui al comma 11 e del rifacimento dei corpi scala nei limiti di cui all'art.16 (Rifacimento dei corpi scala) dell'[Allegato A2](#) limitatamente agli immobili sottoposti a Disciplina Particolareggiata.
- 8 Con riferimento alle murature perimetrali, ai tamponamenti e alle aperture esterni sono ammesse opere di:
  - a) ripristino e valorizzazione dei prospetti, nella loro unitarietà. Parziali modifiche sono consentite nel rispetto dei caratteri originari secondo quanto riportato nelle Schede tecniche dell'[Allegato A2](#);
  - b) rifacimento di parti limitate di tamponamenti esterni, qualora siano degradate o crollate, purché ne sia mantenuto il posizionamento e le caratteristiche originali.
- 9 Con riferimento ai muri non portanti e alle aperture interne, sono ammesse:
  - a) opere di ripristino e valorizzazione degli ambienti interni, nel rispetto dei disposti dell'[Allegato A2](#) e con particolare attenzione per gli ambienti interni caratterizzati dalla presenza di elementi architettonici e decorativi di pregio, quali: volte, soffitti e pavimenti, affreschi;
  - b) modificazioni dell'assetto planimetrico interno, determinate da mutate esigenze funzionali e d'uso, che non interessino gli elementi strutturali, ad eccezione della realizzazione ed eliminazione di aperture nei muri portanti nel rispetto dell' Art.13 (assetto delle strutture verticali) dell'[Allegato A2](#).
  - c) le aggregazioni e le suddivisioni di unità immobiliari, purché non alterino l'impianto distributivo e organizzativo dell'edificio (con particolare riguardo per le parti comuni dell'edificio) fatto salvo quanto disposto dall'Art. 16 (rifacimento dei corpi di scala) dell'[Allegato A2](#).
- 10 Con riferimento agli impianti ed apparecchi igienico-sanitari, sono ammesse opere di realizzazione e integrazione degli stessi, nel rispetto delle limitazioni di cui ai precedenti punti 7 e 9.
- 11 Con riferimento agli impianti tecnologici e relative strutture e volumi tecnici (impianti elettrici, di riscaldamento e condizionamento, del gas, idrici, di scarico, di sollevamento e ascensori, antincendio; reti e impianti di trattamento, allontanamento e depurazione di rifiuti liquidi, solidi e aeriformi) sono ammesse opere di installazione degli impianti tecnologici e delle relative reti.
- 12 Fuori dalla zona A eventuali parti dell'edificio tutelato, che ad un'analisi di dettaglio - da valutarsi da parte della Commissione per la qualità architettonica ed il paesaggio - dovessero risultare costituite da manufatti di recente costruzione o comunque incongruenti rispetto ai caratteri tradizionali di cui sopra, potranno essere oggetto di interventi di ristrutturazione edilizia, senza aumento di volume, intesa a meglio armonizzare i nuovi manufatti con quelli oggetto di tutela.

**Art. 2.2.3 bis Modalità di intervento sugli edifici di valore architettonico -ambientale e storico – testimoniale (localizzati al di fuori della zona agricola produttiva)**

Var. 232

- 1 Gli edifici di valore architettonico-ambientale e storico-testimoniale sono soggetti a tutela ed individuati nella tavola di P.S.C. CTG02 e normati dagli articoli del Capo IV del P.S.C. rubricato come "Aree ed elementi riguardanti le risorse storico-culturali e testimoniali".
- 2 Per gli edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale individuati al di fuori della zona agricola produttiva, le modalità di intervento sono sempre corrispondenti alle prescrizioni che seguono, mentre gli usi ammessi sono quelli della zona urbanistica di appartenenza.
- 3 Ogni progetto di intervento sugli edifici deve essere accompagnato da un rigoroso rilievo grafico e fotografico, da una relazione illustrativa dei caratteri storico, tipologici, ambientali e della consistenza statica e igienica degli edifici, che costituisce strumento per il riconoscimento della morfologia dell'impianto insediativo e dei caratteri costruttivi tradizionali dell'edilizia rurale, così come descritti nell'Allegato A3.
- 4 Eventuali interventi di nuova costruzione resi possibili per i soli usi aziendali realizzati in prossimità di edifici soggetti a tutela, dovranno uniformarsi agli stessi criteri di armonizzazione nel rispetto della tipologia insediativa.
- 5 Le modalità di intervento per i manufatti soggetti a tutela riguardano la manutenzione ordinaria e straordinaria, il restauro scientifico, il restauro e risanamento conservativo.
- 6 Eventuali parti non prevalenti dell'edificio tutelato che, ad un'analisi di dettaglio - da valutarsi da parte della Commissione per la qualità architettonica ed il paesaggio - dovessero risultare costituite da manufatti di recente costruzione o comunque incongruenti rispetto ai caratteri tradizionali di cui sopra, potranno essere oggetto di interventi di ristrutturazione edilizia, intesa a meglio armonizzare i nuovi manufatti con quelli oggetto di tutela.
- 7 Le modalità di intervento e le tecniche costruttive da impiegare negli interventi sono contenute all'interno dell'Allegato A3.

**Art. 2.2.4 Ripristino tipologico**

Var. 232

- 1 Gli interventi di "ripristino tipologico", sono quelli definiti alla lettera e) dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge Regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii..
- 2 La determinazione dell'area di sedime, della sagoma e del volume, deve corrispondere rigidamente agli elementi storico-documentali relativi alle unità edilizie, nel rispetto di quanto statuito dal comma 1.
- 3 L'inserimento nell'ambiente non deve necessariamente avvenire mediante la ripetizione di elementi formali e tecnologici caratteristici dell'edilizia della città antica, ma può realizzarsi seguendo nuovi processi tecnologici, nel rispetto di quanto stabilito ai commi 1, 2.

**Art. 2.2.5 Ristrutturazione edilizia**

D.D. 23

Var. 232

- 1 Gli interventi di "ristrutturazione edilizia" sono quelli definiti alla lettera f) dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii..
- 2 Le trasformazioni ammesse attraverso gli interventi di ristrutturazione edilizia possano identificarsi, anche nella riduzione della volumetria esistente.
- 3 Per quanto riguarda gli interventi in centro storico sono richiamate le prescrizioni contenute nell'art. 18.4 , [Allegato A2](#).

**Art. 2.2.6 Demolizione**

- 1 Intervento volto a rimuovere costruzioni preesistenti. Qualora l'intervento di demolizione sia prescritto dagli elaborati di RUE è da intendersi sempre come demolizione totale: in tal caso non sono ammessi interventi di manutenzione.

**Art. 2.2.7 Sopraelevazione parziale**

- 1 Intervento volto a realizzare l'aumento dell'altezza interna dei locali di un edificio esistente, comportante in tal modo l'aumento dell'altezza esterna dell'edificio stesso, senza tuttavia incremento del numero dei piani di calpestio e senza variazione di superficie lorda utile.

---

Var. 232 Adozione deliberazione di C.C. n. 45 del 17.6.2014; approvazione deliberazione di C.C. n. 10 del 24.3.2015

D.D. 23 Decreto del Direttore del Settore Pianificazione Territoriale n.23 del 31.03.2011

**Art. 2.2.8 Manutenzione ordinaria** <sup>A2</sup>

Var. 232

- 1 Gli interventi di "manutenzione ordinaria", sono quelli definiti alla lettera a) dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge Regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii..
- 2 Nel caso di immobili soggetti a Restauro scientifico e Restauro e risanamento conservativo gli interventi di cui in epigrafe così come specificato ai commi 3, 4, 5, 6,, devono rispettare i disposti degli articoli 11 (Finiture dei fronti degli edifici), 21 (Fronti vincolati), 22 (Vetrine vincolate), 23 (Modelli per le insegne), 24 (Indicazioni tecniche per il recupero degli elementi funzionali e compositivi della facciata), 25 (Valorizzazione compositiva dei fronti unitari), 26 (Materiali e tecniche tradizionali), 27 (Elementi lignei e metallici), contenuti nell'[Allegato A2](#), nonché del Piano del Colore di cui all'Allegato A2.
- 3 Con riferimento alle finiture esterne (intonaci, rivestimenti, trattamenti di finitura, tinteggiatura, infissi, elementi architettonici e decorativi, pavimentazioni, manto di copertura) sono ammesse opere di riparazione, rinnovamento e sostituzione delle finiture degli edifici, purché ne siano conservati i caratteri originari esistenti, quali per esempio materiali, forma e colore e nel rispetto di quanto indicato al successivo comma 4. Le opere ammesse sono:
  - a) ripristino della tinteggiatura, di intonaci, di rivestimenti e dei trattamenti di finitura della facciata;
  - b) pulitura delle facciate;
  - c) riparazione e sostituzione di infissi;
  - d) riparazione del manto di copertura;
  - e) riparazione e sostituzione di grondaie, pluviali;
  - f) riparazione e sostituzione ringhiere e altri elementi in ferro.
- 4 Per gli immobili soggetti a restauro scientifico e a restauro e risanamento conservativo le disposizioni di cui al comma 3, lettera a) e c) si applicano al verificarsi congiunto delle seguenti condizioni:
  - a) Presenza degli elementi di ornato minore, così come individuati nelle "Schede tecniche" dell'[Allegato A2](#), fatto salvo quanto diversamente indicato nel progetto originario;
  - b) Utilizzo di materiali, tecniche e trattamenti di finitura conformi alle indicazioni riportate nelle "Schede tecniche" dell'Allegato A2, fatto salvo quanto diversamente indicato nel progetto originario;
  - c) Tonalità cromatica dei tinteggi, di intonaci e infissi riconducibile alle gamme riportate nel Piano del Colore di cui all'[Allegato A2](#).
- 5 Con riferimento alle finiture interne (tinteggiatura, intonaci e rivestimenti, controsoffitti, pavimenti, infissi, elementi architettonici e decorativi), sono ammesse opere di riparazione e sostituzione delle finiture delle parti comuni a più unità immobiliari (scale, androni, portici, logge, ecc.), purché siano mantenuti i caratteri esistenti.
- 6 Con riferimento agli impianti ed apparecchi igienico-sanitari già esistenti, sono ammesse opere di riparazione, sostituzione e parziale adeguamento.
- 7 Con riferimento agli impianti tecnologici e relative strutture e volumi tecnici (impianti elettrici, di riscaldamento e condizionamento, del gas, idrici, di scarico, di sollevamento e ascensori, antincendio, antivolatili; reti e impianti di trattamento, allontanamento e depurazione di rifiuti liquidi, solidi e aeriformi), sono ammesse opere di riparazione, sostituzione e adeguamento degli impianti già esistenti e delle relative reti, nonché installazione di impianti telefonici e televisivi, purché tali interventi non comportino alterazione dei locali, aperture nelle facciate, modificazione o realizzazione di volumi tecnici.

**Art. 2.2.9 Manutenzione straordinaria**

Var. 232

- 1 Gli interventi di "manutenzione straordinaria", sono quelli definiti alla lettera b) dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge Regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii..

**Art. 2.2.10 Ampliamento**

- 1 Sono interventi di ampliamento di edificio esistente quegli interventi di nuova costruzione che, pur essendo organicamente collegati con un edificio esistente, non comportano necessariamente un intervento di recupero di questo.
- 2 Per ampliamenti si intendono anche i sopralzi con aumento di Slu.
- 3 In ogni caso devono essere rispettati i criteri di visuale libera e di distanze previsti dal presente regolamento.
- 4 Gli ampliamenti devono rispettare i parametri urbanistici ed edilizi fissati dalle norme del RUE.

**Art. 2.2.11 Demolizione e nuova costruzione**

- 1 Intervento che comporta la demolizione della costruzione preesistente e la realizzazione di una nuova costruzione che, per volumetria e Superficie lorda Utile, non superi la capacità edificatoria ammessa nella zona di cui fa parte.

**Art. 2.2.12 Demolizione senza ricostruzione A2**

Var. 232

- 1 Gli interventi di "demolizione", sono quelli definiti alla lettera i) dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge Regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii..
- 2 Gli interventi di cui in epigrafe, così come specificato nei commi 3, 4, 5 nel caso di immobili sottoposti a Restauro scientifico e Restauro e Risanamento Conservativo si applicano agli edifici o loro parti che risultino in contrasto con le caratteristiche ambientali della zona di appartenenza.
- 3 I corpi di fabbrica fisicamente distinti dall'edificio principale situati al piano terra possono essere riqualificati previa redazione di un progetto, relativo all'immobile individuato dalla particella catastale di riferimento, che rispetti le seguenti condizioni:
  - a) obbligo di riferimento alle caratteristiche costruttive dell'edificio principale;
  - b) parcheggio privato come unica destinazione d'uso ammissibile;
  - c) mantenimento del sedime, della linea di colmo e di gronda;
  - d) divieto di realizzare aumenti di volume.
- 4 Per i corpi di fabbrica, non compresi al piano terra, fisicamente distinti dall'edificio principale, situati sulle coperture ovvero aggettanti dai cavedi sono ammesse opere di "manutenzione straordinaria".
- 5 Gli interventi di demolizione senza ricostruzione comprendono anche il ripristino dei luoghi.

**Art. 2.2.13 Ristrutturazione urbanistica**

Var. 232 Var. 233

- 1 Gli interventi di "ristrutturazione urbanistica", sono quelli definiti alla lettera h) dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge Regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii..
- 2 Gli interventi di cui al comma 1:
  - a) si applicano alle unità edilizie incongrue all'organizzazione morfologica e tipologica del tessuto urbanistico;
    - a1) devono essere condotti secondo i criteri della valorizzazione degli aspetti urbanistici ed architettonici e del conseguimento di una coerenza morfologica e tipologica con il tessuto urbanistico, ricercato anche in termini di integrazione con i suoi caratteri ambientali, figurativi e materici, nel rispetto dei seguenti parametri:
    - a2) non devono superare le volumetrie esistenti computate ai sensi delle Disposizioni finali delle Norme transitorie;
    - a3) devono ottemperare, per quanto riguarda l'altezza dei corpi di fabbrica di nuova realizzazione, ai disposti di cui all'articolo 8 del D.M. 2 aprile 1968, n. 1444 e non superare in ogni caso i 17 m;
    - a4) devono presentare una distanza minima tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti (finestate o non finestrate) pari a m. 10,00. La disposizione si applica anche nei confronti di edifici appartenenti allo stesso lotto e alle pareti appartenenti allo stesso edificio. Nel caso di pareti non finestrate oppure aventi solo aperture di vani di servizio (quali scale, ripostigli, servizi igienici) la distanza tra i fabbricati non deve essere inferiore a m. 6,00;
    - a5) devono presentare una distanza minima degli edifici dai confini di proprietà pari a m. 5.
    - a6) non devono necessariamente proporre la ripetizione di elementi formali e tecnologici caratteristici dell'edilizia della città antica, ma si possono realizzare seguendo nuovi processi tecnologici, nel rispetto dei caratteri morfologici dell'ambiente e dell'organizzazione fondiaria originaria;
    - a7) devono prevedere l'inserimento a cortina sui fronti stradali dei nuovi edifici, qualora questa risulti essere la caratteristica dell'isolato entro cui essi si collocano.
- 3 Gli interventi di cui in epigrafe comportano:
  - a) la cessione gratuita di uno standard di parcheggio pubblico non inferiore a mq. 3 ogni 30 mq. di superficie utile;
  - b) il soddisfacimento della dotazione minima di spazi di parcheggio di cui all'articolo 2 della legge 24/3/1989 n. 122, corrispondente a 1 mq/10 mc;
- 4 Nei casi di "ristrutturazione urbanistica" con cambio d'uso la dotazione di standard è determinata dall'applicazione di quanto previsto dal comma 3, lettera a), che configura il minimo standard richiesto.
- 5 All'interno della zona territoriale omogenea A soggetta a disciplina particolareggiata e nella parte dell'ambito urbano ex Mura interna ai viali di circonvallazione, è ammessa la monetizzazione della quota di standard a parcheggio pubblico laddove motivi di ordine morfologico o ambientale non ne rendano possibile la realizzazione.
- 6 All'interno della zona territoriale omogenea A soggetta a disciplina particolareggiata e nella parte dell'ambito urbano ex Mura interna ai viali di circonvallazione, nei casi di "ristrutturazione urbanistica" con cambio d'uso la dotazione di standard è determinata dall'applicazione congiunta di quanto previsto dal comma 3 lettera a), che configura il minimo standard richiesto, e di quanto disposto dall'Articolo 3.2.22. Alla dotazione minima di cui al comma 3 lettera a), si deve aggiungere quanto disposto dall'Articolo 3.2.22 solamente nei casi in cui dall'applicazione di tale articolo derivi uno standard in eccedenza rispetto a quello disposto dal comma 3 lettera a). In tali casi, lo standard derivante dall'applicazione del comma 3 lettera a) deve essere considerato una sola volta.

Var. 232 Adozione deliberazione di C.C. n. 45 del 17.6.2014; approvazione deliberazione di C.C. n. 10 del 24.3.2015

Var. 233 Adozione deliberazione di C.C. n. 87 del 30.10.2014; approvazione deliberazione di C.C. n. 11 del 24.3.2015

- 7 Sugli immobili disciplinati dal presente articolo, qualora non si intervenga in "ristrutturazione urbanistica", sono consentiti:
- a) frazionamento di unità immobiliari;
  - b) cambio d'uso.
- 8 Se non diversamente espresso gli interventi di ristrutturazione urbanistica si attuano attraverso il Permesso di Costruire convenzionato (PCC).

**Art. 2.2.14 Nuova costruzione (o nuova edificazione)**

Var. 232

- 1 Gli interventi di "nuova costruzione" (o nuova edificazione) sono quelli definiti alla lettera g) dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge Regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii..

**Art. 2.2.15 Recupero e risanamento delle aree libere**

Var. 232

- 1 Gli interventi di "recupero e risanamento delle aree libere", sono quelli definiti alla lettera l) dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge Regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii..

**Art. 2.2.16 Movimenti di terra o sistemazione dei terreni**

Var. 232

- 1 Gli interventi di sistemazione dei terreni ovvero di "significativi movimenti di terra" sono quelli definiti alla lettera m) dell'Allegato "Definizione degli interventi edilizi" alla Legge Regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" e ss.mm.e ii..

# R.U.E.

Comune di Parma



## Regolamento Urbanistico Edilizio

Adozione con atto di C.C. n.11 del 27.01.09  
Approvazione con atto di C.C. n.71 del 20.07.10

Vanessa Passalacqua  
Barbara Delendati

Martina Zucconi  
Rocco Tenca  
Matteo Salsi

con:

**Fabio Ceci**

Sindaco: Pietro Vignali  
Assessore all'urbanistica: Francesco Manfredi  
Segretario Comunale: Michele Pinzuti  
Direttore Generale: Carlo Frateschi

Progettista:

# Allegati alle NTA

A - Allegati sulla qualità architettonica



# R.U.E.

Comune di Parma

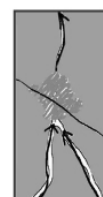
## Regolamento Urbanistico Edilizio



### AGGIORNAMENTI:

- Variante n. 232 approvata con atto di C.C. n. 10 del 24.03.2015

**Allegati alle NTA**  
A - Allegati sulla qualità architettonica



**A3 - Disciplinare tecnico per la conservazione e  
il recupero dell'edilizia rurale storica e  
degli interventi in ambito agricolo**



## INDICE

PARTE I: REPERTORIO DEGLI ELEMENTI COSTRUTTIVI NELL'EDILIZIA RURALE PARMENSE.....	3
ART. 1 - MURATURA.....	3
Art. 1.1 Le murature della pre-manualistica .....	3
Art. 1.2 Le murature nell'edilizia da manuale .....	3
Art. 1.3 Malte e Intonaci delle murature .....	3
Art. 1.4 Scarpe e contrafforti.....	3
ART. 2 - ELEMENTI PORTANTI VERTICALI .....	4
Art. 2.1 Pilastri e lesene.....	4
Art. 2.2 Colonne .....	4
Art. 2.3 Spigoli esterni e spalle delle aperture .....	4
ART. 3 - SOLAI PIANI A STRUTTURA ORIZZONTALE .....	4
ART. 4 - SOLAI CON STRUTTURA A VOLTA.....	5
ART. 5 - APERTURE .....	5
ART. 6 - SERRAMENTI ESTERNI.....	5
Art. 6.1 Porte e portoni.....	5
Art. 6.2 Finestre (chiusure esterne) .....	6
Art. 6.3 Finestre (chiusure interne) .....	6
ART. 7 - SERRAMENTI INTERNI.....	6
ART. 8 - SCALE .....	6
ART. 9 - CAMINI E COMIGNOLI.....	7
ART. 10 - COPERTURE .....	7
ART. 11 - ELEMENTI DECORATIVI .....	8
ART. 12 - PAVIMENTAZIONI ESTERNE.....	8
ART. 13 - RECINZIONI .....	8
PARTE II: linee guida per gli interventi .....	9
ART. 1 - CAMPO DI APPLICAZIONE .....	9
ART. 2 - CARATTERI MORFOLOGICI E ARCHITETTONICI DA SALVAGUARDARE .....	9
ART. 3 - LIMITI ALLA REALIZZAZIONE DI UNITÀ IMMOBILIARI.....	9
ART. 4 - Strutture verticali.....	9
Art. 4.1 Modalità di intervento .....	9
Art. 4.2 Sarcitura muraria in pietra o in mattoni a vista con sostituzione parziale di materiale .....	10
Art. 4.3 Cedimenti strutturali .....	10
Art. 4.4 Malta.....	10
Art. 4.5 Modalità di intervento .....	10
Art. 4.6 Intonaci esterni .....	10
Art. 4.7 Tinteggi di facciata .....	11
ART. 5 - Aperture.....	11
Art. 5.1 Tamponamento di spazi coperti (porta morta, barchesse) .....	11
Art. 5.2 Gelosie.....	11
Art. 5.3 Serramenti.....	11
Art. 5.4 Elementi di sicurezza: inferriate .....	11
ART. 6 - Strutture di copertura .....	12

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

Art. 6.1	Struttura portante lignea.....	12
Art. 6.2	Linea di gronda, linea di colmo .....	12
Art. 6.3	Manto di copertura.....	12
Art. 6.4	Canali di gronda e pluviali .....	12
Art. 6.5	Comignoli .....	12
Art. 6.6	Lucernari complanari al tetto .....	12
ART. 7 - Strutture orizzontali .....		13
Art. 7.1	Modalità di intervento .....	13
Art. 7.2	Volte.....	13
Art. 7.3	Pavimentazioni .....	13
Art. 7.4	Altezza e ampiezza (volume) dei vani.....	13
Art. 7.5	Soppalchi.....	13
ART. 8 - Collegamenti verticali.....		13
ART. 9 - Impianti tecnologici.....		14
PARTE III: PRESCRIZIONI PER I NUOVI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO E PER L'AMPLIAMENTO DEGLI EDIFICI ESISTENTI .....		15
ART. 1 - Edifici per l'attività industriale agricola e similari.....		15
ART. 2 - Prescrizioni tipologiche ed architettoniche per i nuovi interventi nella zona agricola .....		15

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

## PARTE I: REPERTORIO DEGLI ELEMENTI COSTRUTTIVI NELL'EDILIZIA RURALE PARMENSE

### ART. 1 - MURATURA

Le murature dell'edilizia storica in area rurale parmense, al pari di quelle del centro del capoluogo, sono costruite in mattoni e/o in pietra (ciottoli di fiume), in elementi legati da malte di calce idraulica

Fino alla fine del secolo scorso (cioè fino alla diffusione dei manuali da costruzione) i muri degli edifici hanno sempre una doppia funzione, portante e di tamponamento e, nella maggior parte dei casi, il materiale dominante è la pietra. Con l'affermarsi di un'edilizia tecnologicamente più evoluta, le due funzioni tendono a distinguersi: gli elementi portanti vengono messi in risalto mentre diminuisce la sezione del muro con ruolo di tamponamento. Il materiale dominante per la sua flessibilità d'impiego è il mattone di laterizio, entrato ormai nella pratica corrente dell'edilizia rurale.

#### Art. 1.1 Le murature della pre-manualistica

Negli edifici di più antica costruzione la muratura è tutta in pietra (lavorata o non) integrata dal laterizio in corrispondenza delle aperture (spalle e architravi di porte e finestre, buchi da ponte, aperture di sottotetto) o in coincidenza degli spigoli esterni, laddove non siano collocati, invece, grossi conci in pietra squadrata, ricorrente anche nella soluzione d'angolo dei fabbricati urbani

Le pietre sono sempre disposte in conci orizzontali regolarizzati - a intervalli più o meno costanti - da elementi piatti combinati con ciottoli di minore dimensione. Non mancano, in genere, frammenti di laterizio (quasi sempre di coppi) con funzione di riempimento. Quando la muratura in pietra è costituita di elementi non squadrati non è raro che tratti di corso siano ottenuti con successioni di ciottoli piatti posati in diagonale.

Nelle soluzioni più evolute prevale la tecnica mista pietra/laterizio, dove quest'ultimo ha funzione regolarizzatrice, intercalando con un doppio corso di mattoni il paramento in pietra, composto di elementi di differente dimensione.

La distanza tra i corsi di mattoni può variare dai 40 ai 70/80 cm.

#### Art. 1.2 Le murature nell'edilizia da manuale

Con l'affermarsi della manualistica si perfezionano i sistemi costruttivi, si estende l'uso del mattone di laterizio (unificato nelle dimensioni) e si specializzano le funzioni del muro, tendendo a distinguere - soprattutto negli edifici non residenziali - i punti che giocano un ruolo strutturale dal semplice tamponamento.

Pilastrini, lesene, setti di maggior spessore - a quattro, cinque o più teste e quasi sempre in solo laterizio - costituiscono così gli elementi verticali sui quali si concentra il carico dei solai e della copertura; sono in genere caratterizzati da una maggior cura formale (basi, capitelli, cornici, risalti di vario tipo) e sono sempre in muratura a vista.

La muratura di puro tamponamento non supera in genere le due o tre teste di spessore; si colloca a riempimento di archi ciechi (e in questo caso può anche essere intonacata) ovvero tra un pilastro e l'altro, specialmente sui lati lunghi del blocco stalla/fienile. Quando sono interessate dal tamponamento soltanto le parti basse di detto blocco (i muri della stalla) e la muratura è a vista, il muro si conclude superiormente con una fila di mattoni disposti di coltello.

Un particolare tipo di chiusura aerata è quello che interessa le pareti dei fienili mediante una traforatura di mattoni, conosciuto nell'Emilia occidentale con il nome di gelosia.

Il disegno può essere il più vario e articolato; la funzione è quella di garantire la protezione dall'acqua piovana e, al tempo stesso, la massima ventilazione, per mantenere asciutto il foraggio conservato.

#### Art. 1.3 Malte e Intonaci delle murature

Il legante nella muratura dell'edilizia storica in area rurale è sempre a base di calce idraulica pura, combinata con sabbia di fiume e acqua.

La capacità di maggiore o minore tenuta della malta nel tempo è dovuta esclusivamente al tipo di esecuzione, che dal tardo Ottocento in poi si fa attenta ai dosaggi e soprattutto alla conservazione degli opportuni coefficienti di umidità (per i mattoni prima della posa, a muro appena costruito per le parti più soleggiate).

Nei fabbricati d'epoca pre-manualistica la malta di calce, dovendo legare una muratura prevalentemente in pietra, contiene spesso sabbione e pietrisco, che aumentano l'aderenza rispetto alla superficie dei ciottoli e danno una maggior consistenza nei punti di riempimento. Non mancano componenti di polvere di marmo e/o di coccopesto con frammenti di laterizio, che caratterizzano la malta anche in senso cromatico.

In generale si rileva che la muratura dei fabbricati rurali era finita ad intonaco per gli edifici destinati alla residenza (case padronali e bracciantili) anche quando questa faceva parte di un unico blocco edilizio, come nel tipo a porta morta. Questo lascia intendere che, in analogia con quanto si verifica anche nell'edilizia urbana dell'età moderna, l'intonaco sulle parti esterne costituisca un elemento di distinzione rispetto alla soluzione mista. Erano invece programmaticamente non intonacati i muri delle strutture tecniche e di servizio.

Di fatto gli esempi che arrivano a noi quasi mai hanno conservato la finitura originaria. Si tratta di intonaci in malta di calce idraulica e sabbia di fiume che, spesso per l'imperizia d'esecuzione, venivano applicati senza un supporto adeguatamente umido, disidratando anzitempo soprattutto sulle pareti più esposte al sole. Anche negli edifici d'abitazione la muratura si presenta perciò quasi completamente a vista, con lacerti d'intonaco conservati nei punti più protetti del fabbricato (ad es. sotto gli sporti della copertura) con un paramento peraltro molto omogeneo e perfettamente integrato al contesto edilizio e ambientale.

#### Art. 1.4 Scarpe e contrafforti

In alcune costruzioni più antiche con la muratura in pietra (di tipo, quindi, premanualistica) si riscontrano casi di ispessimento progressivo della parte bassa del muro lungo uno o più fronti (scarpe) o in corrispondenza di tratti isolati del muro stesso (contrafforti).

Le scarpe sono parte integrante della muratura e sono perciò realizzate con lo stesso materiale; i contrafforti, se costruiti successivamente al muro, possono essere anche in mattoni.

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

## ART. 2 - ELEMENTI PORTANTI VERTICALI

Per elementi portanti verticali si intendono quelle componenti costruttive che nell'edilizia rurale di tradizione costituiscono la muratura portante (pilastri, colonne) ovvero si diano come parti riconoscibili della muratura stessa e riconducibili a precise esigenze statiche (lesene, spalle di aperture, soluzioni d'angolo).

### Art. 2.1 Pilastri e lesene

L'uso dei pilastri si riscontra principalmente nelle componenti funzionali dei complessi rurali, come portici e fienili. Il materiale è quasi sempre il mattone; non mancano peraltro casi di edilizia postmanuale in cui si combinano pietra e mattone.

La sezione è quadrata, con la dimensione del lato che varia a seconda del numero di teste. Frequentemente - soprattutto negli edifici meno antichi - si trova un ispessimento alla base e alla sommità con l'evidente funzione di irrobustire la struttura nei punti in cui è più sollecitata, aumentando la sezione resistente in corrispondenza dell'appoggio sul terreno (base) e della struttura di copertura (capitello).

La muratura dei pilastri è generalmente a vista. In diversi casi sono riscontrabili tracce di sagramatura: leggero strato di intonaco con coloritura che riproduce il disegno del mattone a vista, imitandone la tinta e i solchi di connessione (f.25).

Le lesene sono ispessimenti della muratura dalla dimensione di un pilastro, a sezione rettangolare o quadrata a seconda che fuoriescano dal muro lungo un solo lato o lungo entrambi.

Come i pilastri sono impiegate soprattutto sulle facciate esterne dei lati corti di stalle e fienili oppure lungo le facciate interne dei fienili. In questo caso sono sempre in muratura a vista, mentre sulle facciate esterne - esprimendo anche valenze decorative - possono essere, come i pilastri, intonacate e dipinte ripetendo il disegno del mattone.

Le lesene - sviluppate fino al marcapiano o alla cornice, ovvero sormontate da archi ciechi, spesso completi di basi e capitelli - sono un prodotto dell'architettura di fine secolo che differenzia la muratura portante da quella di tamponamento e la trasforma in un elemento stilistico; non si riscontra, infatti, nelle costruzioni precedenti la diffusione dei manuali.

### Art. 2.2 Colonne

Nella quasi totalità dei casi l'uso della colonna è limitato all'interno della stalla. Questa si dà infatti come spazio unitario, suddiviso in tre parti da colonne allineate in doppia fila ai lati della corsia interna. La presenza del marmo nell'edilizia rurale è poco frequente e limitata alle stalle più antiche: i materiali più spesso impiegati sono il mattone e il cemento, utilizzati anche per le basi e i capitelli. Non mancano casi di colonne in ghisa.

In presenza di colonne il soffitto della stalla è a volte - spesso a sesto ribassato - in muratura di mattone pieno oppure in volte di laterizio forato, sostenute da putrelle metalliche che poggiano sui capitelli delle colonne stesse.

### Art. 2.3 Spigoli esterni e spalle delle aperture

La soluzione angolare, proprio in quanto relativa a uno dei punti critici dell'edificio quando la muratura è in pietra o in tecnica mista (pietra e laterizio), si evidenzia come successione verticale di elementi di dimensione o di materiale diverso.

La tecnologia più antica è quella che fa ricorso a blocchi di pietra squadrata di grandi dimensioni; più frequentemente, invece, è affidato al mattone il compito di risolvere la costruzione nel punto di congiunzione - di due muri ortogonali.

Anche in corrispondenza delle spalle di porte e finestre la muratura in pietra si trasforma in manufatto di mattoni, per sostenere archi e architravi sempre in conci di laterizio. Assai raro è il caso di spalle in pietra.

## ART. 3 - SOLAI PIANI A STRUTTURA ORIZZONTALE

Gli orizzontamenti tradizionali dell'edilizia rurale parmense (sia pre che postmanuale) sono quasi ovunque in legno e laterizio. Le travi costituiscono l'orditura principale della struttura lignea. Sono generalmente in rovere o castagno, a sezione rettangolare sommarariamente squadrata, i cui lati tendono a rispettare il rapporto canonico di 5/17. Le travi portanti poggiano sui muri perimetrali ed interni senza la mediazione di altri elementi; raramente si trovano mensole in corrispondenza del punto di appoggio. Le luci superate in genere non vanno oltre i cinque metri. I travetti (o travicelli) si appoggiano a loro volta sulle travi e/o sui muri di ciascun ambiente. La sezione è rettangolare o quadrata; l'altezza media non supera i 10/15 cm.

L'interasse fra i travetti è conseguente alla dimensione delle tavelle in laterizio ad essi appoggiate, oscillando tra i 40 e i 50 cm. La misura di circa 0,5 m. caratterizza le cosiddette tavelle da braccio, poiché la dimensione corrisponde a quella dell'antico cubito romano. La tavella ha uno spessore di 4/5 cm; il suo intradosso può essere lasciato a vista tra un travetto e l'altro, ovvero essere intonacato.

Al piano delle tavelle disposte in corsi paralleli ortogonali ai travetti e debitamente sigillati con malte di calce - si aggiunge quello delle piastrelle di pavimento.

Di formato rettangolare o quadrato, le piastrelle hanno una dimensione e uno spessore inferiori a quello delle tavelle.

Non mancano casi - pur essendo molto rari e riferiti all'edilizia più antica - di impianti lignei con assi segate a mano e inchiodate all'orditura secondaria. Così come possono darsi sporadici esempi di tavelle particolarmente spesse (ma dalla lunghezza inferiore al braccio) da non necessitare di piastrelle e disposte a formare un unico piano orizzontale con la doppia funzione di soffitto e di calpestio.

In tempi abbastanza recenti, a partire dai primi decenni del secolo, le travi di legno vengono talora sostituite da putrelle metalliche, così come al posto delle tavelle in laterizio pieno possono trovarsi quelle in laterizio forato, comportando con la loro maggior lunghezza un aumento di distanza tra i travetti.

Altra frequente sostituzione riconducibile alla 1ª metà del '900 è quella del materiale di pavimentazione: dagli inizi del secolo si trovano formelle in cotto, in klinker e, dagli anni '30 in poi, in graniglia.

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

#### ART. 4 - SOLAI CON STRUTTURA A VOLTA

Troviamo i solai a volta quasi esclusivamente impiegati nelle stalle (precisamente tra stalla e fienile) anche se non mancano casi di androni, "porte morte" o locali ai piani bassi delle abitazioni padronali con soffitti a volta.

Per le stalle a volta esiste una tradizione costruttiva che data dal XVIII secolo da quando, cioè si verificano le prime iniziative di allevamento bovino secondo criteri razionali e scientifici e che produce spazi di notevole impegno sotto il profilo statico e tecnologico, oltretutto assai suggestivi dal punto di vista architettonico.

La tradizione si mantiene ininterrotta per tutto l'800, sostenuta anche da principi di igiene edilizia: i manuali raccomandano per le stalle o ambienti umidi l'impiego di solai a volta e sconsigliano quelli di solai in legno.

I locali con soffitti voltati possono essere a volta unica o a volte parallele. È questo il caso più frequente per le stalle, nelle quali l'ambiente può dividersi longitudinalmente in due o tre parti: la fila di posta singola o doppia e la corsia di servizio.

Allineamenti di colonne separano una parte dall'altra e costituiscono l'appoggio interno delle volte.

Per ciascuna parte la volta può essere semplice o ripetuta.

I tipi di volta presenti nell'edilizia rurale parmense sono:

- a botte (volta semicilindrica che scarica direttamente il suo peso su due appoggi paralleli),
- a crociera (volta generata dall'intersezione di due volte a botte perpendicolari),
- a vela (cupola intersecata ai quattro lati da piani orizzontali).

In caso di volta ripetuta, i lati delle singole volte sono sottolineati da archi in muratura, che si appoggiano sui capitelli delle colonne o su piccole mensole in pietra o in muratura nei muri di perimetro.

Con i sistemi costruttivi introdotti dalla manualistica si diffonde soprattutto l'uso della volta a botte e a sesto ribassato, talvolta capaci di coprire l'intera luce della stalla.

Al principio della volta ribassata va ricondotto il modello della volterrana, voltina in laterizio sorretta da putrelle metalliche a T o doppio T, in genere con un interasse variabile da m 0,80 a 1,30.

Con la produzione industriale del laterizio da costruzione, le volterrane vengono realizzate in mattoni forati, o con laterizi leggeri ad incastro appoggiati su elementi copriferro a protezione delle putrelle.

I mattoni delle volte sono legati da impasti di gesso e sabbia o di malta di calce.

Per campate inferiori ai cinque metri e con sovraccarico inferiore ai tre quattro quintali al mq., le volte possono essere in foglio, vale a dire con mattoni disposti di piatto anziché di costa.

In genere quella della volta è una muratura a vista, magari finita con tinteggiatura a calce direttamente applicata sul mattone; non mancano, peraltro, esempi di volte finite con un leggero strato di intonaco.

L'estradosso della volta è colmato da detriti di riempimento sopra i quali si dispone il massello in malta di calce e sabbia che fa da supporto al pavimento.

#### ART. 5 - APERTURE

Come si è rilevato a proposito della muratura esterna, le aperture corrispondenti a porte e finestre sono realizzate generalmente in mattone, presente in spallette e architravi anche quando il muro è tutto o parzialmente in pietra.

Le soluzioni più antiche, ancora ben documentabili, prevedevano l'architrave in pietra con estradosso piano o a sesto ribassato impiegando una tecnologia peraltro assai diffusa nelle zone d'altura.

Con l'avvento della manualistica e lo specializzarsi della manodopera, il mattone resta di fatto l'unico materiale impiegato per le aperture. gli architravi non si limitano alla semplice successione di mattoni collaboranti tra loro e leggermente convergenti, ma soprattutto negli edifici tecnici riproducono tutta la casistica degli archi, impreziosendone talvolta le imposte e la chiave con conci in pietra o in cemento gettato in opera.

La lavorabilità del mattone, inoltre, è funzionale alla sagomatura della muratura laterale, onde ricavare spallette per la battuta dei serramenti e strombature per una maggiore diffusione della luce.

Davanzali e controdavanzali sono quasi sempre in cotto, variamente disposti: di piatto (fascia o punta) soprattutto nell'edilizia rurale più antica; anche in corsi "di coltello" negli esempi di derivazione manualistica.

Al piano di calpestio, le porte interne non richiedono soglie vere e proprie. Se il pavimento è di piastrelle in cotto, la loro disposizione tende a variare in corrispondenza dello spessore del muro: la soglia è perciò data semplicemente da un diverso disegno del pavimento nel punto d'ingresso.

Le soglie delle porte esterne sono invece spesso evidenziate, in pietra (lavorata o semilavorata) o ancora in mattone. Non mancano esempi di soglie in legno qualora il pavimento interno sia in assito.

Un tipo di apertura squisitamente "da manuale", data la intonazione storicistica utilizzata per la migliore ventilazione dei fienili, è il rosone, presente nel lato corto e cuspidato del blocco stalla-fienile.

Il suo diametro varia a seconda dei casi. Costante è la corona circolare in mattoni affiancati, all'interno della quale altri mattoni e tavelle disegnano eleganti raggi e frangisole.

#### ART. 6 - SERRAMENTI ESTERNI

Tipologie e varianti, nel caso dei serramenti tradizionali, sono in numero assai contenuto: la discriminante fondamentale consiste nell'essere il serramento esterno ad anta singola, doppia, sia per le finestre che per porte o portoni.

##### Art. 6.1 Porte e portoni

Le porte d'ingresso (ad uno o due battenti) sono sempre incernierate direttamente al muro, senza la mediazione di una cornice o di uno stipite di legno.

I battenti possono essere in doghe orizzontali incastrate e inchiodate a un pannello interno di assi affiancate (doppia fodera)

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

ovvero a fodera semplice, riquadrati da traverse a montanti che ne costituiscono il telaio esterno o interno. Nella traversa intermedia si trova la ferramenta di chiusura.

Nell'edilizia da manuale la porta dell'abitazione ha spesso un sopraluce con inferriate più o meno elaborate (roste) per illuminare la zona d'ingresso. Il sopraluce può essere rettangolare o ad arco.

Altro elemento ricorrente è il braccio fermaporta in ferro battuto, dato da un puntello a squadra a sezione rotonda, incernierato ad un occhiello metallico fissato al muro.

Anche i portoni rientrano in linea di massima nella casistica sopra riportata: a fodera semplice e a doppia fodera. Quest'ultima è la soluzione più frequente, della quale esistono anche versioni semplificate, che prevedono la pannellatura delle doghe orizzontali sostenute da traversi verticali e diagonali, anziché da un pannello interno di assi giustapposte e stuccate. Se le dimensioni del portone fanno temere una deformazione dei suoi battenti, questi vengono irrigiditi da tiranti metallici diagonali.

#### **Art. 6.2 Finestre (chiusure esterne)**

La soluzione ricorrente per la chiusura esterna ad anta (semplice o doppia) con l'imposta che prende il nome di antone o scuro. il materiale utilizzato è il legno di essenze non particolarmente dure (castagno, abete); l'anta può essere risolta in un unico elemento o in più elementi affiancati verticalmente (doghe) e inchiodati a supporti trasversali interni.

Nelle versioni più semplici le ante hanno forma rettangolare; nelle finestre ad ari il loro disegno si adatta alla conformazione della finestra.

Le cerniere sono in metallo (le più antiche in ferro battuto), prolungate in strisce chiodate (bandelle) per l'irrigidimento dell'anta, con i cardini direttamente murati alle spalle delle finestre. Le chiusure interne sono di solito garantite da un semplice catenaccio.

Più recente (inizi Novecento) è l'introduzione del modello a persiana, che peraltro sostituisce il sistema ad anta chiusa solo negli edifici d'abitazione.

Se, come in genere accade, le imposte si trovano solo ai piani superiori, le finestre al pianterreno sono rese sicure da inferriate con elementi metallici a sezione rotonda murati ai lati del vano finestra. I tondini verticali intersecano gli orizzontali secondo un tipo a disegno ortogonale molto diffuso anche nell'edilizia storica cittadina.

#### **Art. 6.3 Finestre (chiusure interne)**

Il modello corrente è quello a doppia anta vetrata con infisso.

L'infisso consiste in un telaio che segue il perimetro dell'apertura, ribassato all'interno degli stipiti della stessa e ancorato al muro mediante piccole zanche o biette metalliche inchiodate ai quattro lati del telaio stesso.

Ciascuna anta è costituita da due traversi principali (superiore e inferiore) e da due montanti verticali, a uno dei quali il più esterno sono fissate le cerniere, mentre il più interno è sagomato per la battuta di chiusura.

Le specchiature delle ante sono interrotte da traversi minori, a sezione rettangolare o trapezia, che le suddividono in due o più riquadri, ai quali corrispondono le superfici vetrate.

Queste ultime, come in tutte le finestre dell'edilizia storica, sono in vetro colato, con leggere irregolarità interne che ne ondolano impercettibilmente la superficie, evitando l'improprio effetto specchiante del vetro stampato di più recente produzione.

Il sistema di blocco dei vetri è diverso a seconda dei casi. Il più frequente è quello che prevede il fissaggio mediante stucco ai lati del riquadro. Molto praticato è anche l'uso di listelli fermavetro mobili; la soluzione più elementare è invece quella del vetro fermato con piccoli chiodi sottili puntati nel legno di perimetro.

Come anche per le imposte esterne, il legno di ante e infissi è sempre verniciato, spesso anche a colori vivaci. Il materiale della verniciatura è in genere a base anilina o a solvente con pigmento naturale (terre, ossidi).

### **ART. 7 - SERRAMENTI INTERNI**

Intendiamo per serramenti interni le porte che separano tra loro i locali della casa colonica.

Le porte interne possono essere a doppia anta o ad anta singola.

Nel primo caso come già per le porte e i portoncini d'ingresso i battenti sono direttamente incardinati alle spalle del muro, dallo spessore del quale la loro larghezza in genere corrisponde (ca. 50 cm). Questo è il modello più antico, con le ante a doppia fodera: una faccia liscia e l'altra lavorata a più riquadri.

La seconda versione è tipicamente tardo ottocentesca. La porta è costituita da un battente con montanti e traverse, le cui specchiature possono essere in legno e vetro. È presente ancora un telaio, appoggiato da un solo lato alla muratura del vano porta. Il battente ha due cerniere: una al telaio e una al pavimento: le due cerniere sono di regola disassate, per consentire alla porta di ruotare inclinandosi, in modo da non essere ostacolata dalle irregolarità del pavimento.

I materiali non sono mai di essenze particolarmente dure: castagno, abete, pioppo sono i legni più frequentemente usati.

Sempre nell'edilizia del secondo Ottocento troviamo esempi di bussole d'ingresso con pareti e porte in legno e vetro (o anche tutte in legno) con l'evidente funzione di limitare la dispersione del calore nella stagione fredda.

Altro caratteristico serramento interno è la botola che chiude un solaio all'estremità superiore di una scala in legno.

Se la sua collocazione più logica è in corrispondenza di un solaio di sottotetto, non è infrequente trovare botole anche al 1° e al 2° piano, quando questi siano raggiunti da una scala in legno a forte inclinazione.

La botola ha forma rettangolare, copre un'apertura della stessa dimensione all'interno del solaio ed è incernierata generalmente dalla parte del muro, a fianco del quale sale la scala. La sua funzione, come nel caso della bussola, era quella di limitare la dispersione del calore nell'abitazione.

### **ART. 8 - SCALE**

L'edilizia rurale parmense come del resto quasi tutta quella della pianura padana occidentale non prevede scale esterne alle abitazioni e ai fabbricati colonici in genere. Quando la loro presenza si riscontra è per ragioni eccezionali (ad es. dislivelli del terreno tra i fronti dell'edificio) dalle quali, pertanto, non discende un modello costruttivo prodotto da una consuetudine.

Le scale di cui si tratta sono dunque esclusivamente quelle interne. Esse costituiscono una componente peculiare

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

dell'abitazione colonica e si riconducono essenzialmente a due tipi, in relazione ai materiali e alle relative tecnologie: le scale in legno e quelle in muratura.

Le scale in legno forniscono la soluzione più elementare ed economica al problema del collegamento tra i piani dell'abitazione.

Sono date da una successione di gradini (solo pedate, senza alzate) incastrati e inchiodati a due sponde laterali che li contengono.

Questo tipo di scala, a rampa unica è in genere piuttosto ripido, perché una struttura interamente in legno produrrebbe grosse deformazioni qualora inclinata come una scala in muratura.

Allo svantaggio della ripidità, particolarmente avvertibile in discesa, la scala in legno unisce il vantaggio dell'ingombro limitato e di una ridotta apertura nel solaio, che può essere chiusa con una botola orizzontale, come si è visto a proposito dei serramenti interni.

La scala in legno può essere aperta (senza alcun tamponamento tra una pedata e l'altra) oppure chiusa, con un piano di assi inchiodato sul retro della rampa. Un elementare corrimano in legno ne protegge il lato esterno.

Le scale in muratura costituiscono un tipo più elaborato ed evoluto di collegamento verticale.

Difficilmente sono a rampa unica, poiché il rapporto tra alzata e pedata è tale da favorire un percorso comodo, sia in salita che in discesa, e pertanto richiedono un ambiente in genere coincidente con quello di distribuzione con la precisa destinazione di vano scala.

Si differenziano per il tipo di struttura portante che può essere a volta rampante perciò tutto in muratura ovvero, più frequentemente, in travetti inclinati e tavelle.

Sulla struttura portante si organizzano i gradini che sono in muratura di calce e laterizio con le alzate finite ad intonaco e le pedate rivestite da elementi in cotto appositamente sagomati, affiancati e sigillati con malta di calce.

Ringhiere e corrimano sono generalmente in ferro battuto: ferro piatto per il corrimano, sostenuto da tondini metallici coadiuvati da montanti più robusti di irrigidimento fissati alla muratura dei gradini.

#### ART. 9 - CAMINI E COMIGNOLI

Il camino è componente fondamentale dell'abitazione contadina.

È sempre presente nel locale cucina/soggiorno e, nelle case padronali, anche nelle stanze da letto.

In genere la sua fattura è molto semplice: ricavato nello spessore del muro, ha gli spallini in muratura intonacata, sormontata da una mensola in pietra, in marmo o in laterizio. Lo spazio per il fuoco viene ad avere una profondità di circa 50 cm. per la larghezza di un metro ed è finito in mattoni a vista. La cappa è generalmente contenuta nello spessore del muro. Alla base la sua larghezza è quella del camino stesso; alla sommità si restringe collegandosi alla canna fumaria, a sezione rettangolare, che percorre verticalmente tutta la muratura fino alle ali, spiovente di copertura dal quale fuoriesce con un comignolo.

Il comignolo ha in genere una configurazione abbastanza semplice.

A sezione rettangolare, come la canna fumaria, è composto da mattoni a vista disposti di costa. I suoi lati possono concludersi con un corso di mattoni appoggiati di piatto, e perciò leggermente sporgenti, per meglio proteggere la costruzione.

La copertura del comignolo può variare in un numero indefinito di soluzioni. Tra le più ricorrenti sono quelle a spiovente unico, con coppi appoggiati su mattoni in piedi (distanziati per la fuoriuscita del fumo), ovvero a doppio spiovente, con tavelle appoggiate e inclinate, concluse in sommità da un breve corso di coppi.

#### ART. 10 - COPERTURE

Nei sistemi di copertura, come già nei solai piani, troviamo combinate la tecnologia del legno e quella del laterizio.

La struttura tradizionale del tetto è in legno (anche qui distinta in orditura primaria e secondaria). Su di essa poggia il manto in coppi curvi, disposti in file alternate, concave e convesse; il colmo e le linee di displuvio sono conclusi da ulteriori successioni di coppi convessi, sigillati con malta di calce. Tra il manto di copertura e i travetti si trovano fistelli lignei, detti correntini o cantinelle, ovvero tavelle, come nel caso dei solai orizzontali. In genere le tavelle, con i giunti sigillati, vengono utilizzati per quelle coperture che insistono su sottotetti abitabili o che sono collegati all'abitazione (granai compresi). I volumi tecnici sono quasi sempre coperti da falde "ventilate", con i coppi sostenuti da correntini.

L'orditura primaria è data da travi in rovere o castagno, a sezione quadrata o rettangolare, ma anche circolare. La squadratura non è mai troppo regolare, tanto che spesso si rendono necessari spessori e cunei per migliorare la continuità del piano d'appoggio in funzione dell'orditura secondaria.

Distinguiamo le travi in principali e in terzere (o arcarecci) che, sovrapposte alle prime, consentono l'appoggio ai travetti.

Le travi principali poggiano, inclinate, sui lati lunghi dei muri esterni e su quel muro interno che tutto o in parte si prolunga fino al colmo del tetto e che pertanto viene detto muro di spina. Dal punto di vista statico si comportano come puntoni che scaricano la loro spinta sul muro esterno. In caso di coperture a tre o più falde riscontriamo la presenza di puntoni diagonali appoggiati sulla muratura d'angolo, talora con l'ausilio di cosiddetti cuscini: segmenti di travi incastrati nei muri angolari con doppia funzione di catena per il muro e di appoggio per il puntone.

In rari casi è dato riscontrare l'utilizzo di capriate prima dell'affermarsi della cultura manualistica. Con essa, infatti, l'uso della capriata (già praticato in area lombarda) si perfeziona e si generalizza, soprattutto per gli ambienti che necessitano di grandi superfici a luce libera, come i fienili.

La capriata più usata è quella classica (puntone, catena, monaco, saettoni), che diventa spaziale se si aggiungono altri due saettoni per sostenere la trave di colmo. Non mancano casi particolari di capriate doppie o zoppe. Quando occorre migliorarne l'efficienza, le capriate possono essere miste in legno e ferro, con una catena metallica agganciata ai puntoni mediante una staffa d'imbragatura.

Le capriate come dei resto le travi inclinate sono generalmente appoggiate su punti del muro non corrispondenti a vani di porte e finestre. Sotto le loro estremità in alcuni casi si trovano lastre di pietra incastrate che ripartiscono il carico sulla muratura sottostante. In altri casi è una trave orizzontale posta sul muro (dormiente) a svolgere il ruolo di ripartitore di carico.

Quando su uno o più lati del corpo stalla/fienile viene a trovarsi un portico, le falde della sua copertura possono essere complanari a quelle del fienile, ovvero caso più frequente nel territorio di Parma più basse ma con la stessa inclinazione. Le

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

travi della copertura dei portico sono sempre puntoni, anche quando il tetto del cortile è sorretto da capriate; talvolta i puntoni sono aiutati da saette lignee che ne contrastano la deformazione flessionale.

Sopra l'orditura primaria si colloca la secondaria: travetti con correntini o tavelle, secondo i modelli già descritti. I travetti (in pioppo, abete, castagno o ancora in rovere) sono a sezione quadrata o rettangolare (sull'ordine di 10 x 15 cm ); sono di lunghezza variabile e disposti in senso perpendicolare alle travi o a 45 gradi nel caso dei puntoni diagonali.

Con le tavelle l'interasse dei travetti è di circa mezzo metro; in presenza di correntini, invece, la distanza aumenta fino a un metro. I correntini sono assicelle in legno di castagno o d'abete a sezione rettangolare di pochi centimetri di lato.

Una soluzione particolare è data dalla tessitura di correntini paralleli direttamente appoggiati sulle travi (terzere portate da capriate ) senza la mediazione dei travetti. La distanza da un correntino all'altro corrisponde alla larghezza dei coppo: il manto poggia così sul graticcio di correntini che si alternano alle file di coppo concavi .

Le gronde, che si prolungano mediamente di 50 cm, sono ottenute facendo sporgere le file più esterne dei travetti. Ad essi si sovrappongono correntini anche quando la restante superficie prevede le tavelle.

Laddove non era prevista lattoneria per la raccolta delle acque meteoriche, le ultime file di correntini sono sostituite da una successione di assicelle piatte dello stesso legno per meglio proteggere la testa dei travetti dalle acque di gronda.

Quando si aggiunge la lattoneria di stagno per pluviali e canale, quest'ultime sono tenute da cosiddette cicogne inchiodate alle assicelle che poggiano sulla testa dei travetti.

In casi particolari soprattutto per le case di una certa importanza troviamo cornici e mensole in muratura che sostituiscono lo sporto dei travetti.

Se il tetto è a due falde, lo sporto di gronda riguarda i lati lunghi dell'edificio. Sui lati corti la risoluzione della copertura si ottiene mediante una successione di tavelle sovrapposte all'estremità inclinata del muro e sporgenti qualche centimetro dal muro stesso; sulle tavelle piatte è appoggiata e sigillata la fila più esterna (rigorosamente convessa) dei coppo, che a sua volta fuoriesce leggermente rispetto alle tavelle. La sporgenza complessiva non supera i 10/15 cm.

Questa soluzione vale per tutti i corpi di fabbrica, indipendentemente dalle loro funzioni. Una variante è data dalla presenza di travetti in luogo delle tavelle, sostenuti dalle testate delle travi che oltrepassano il muro laterale.

#### ART. 11 - ELEMENTI DECORATIVI

Di tutta l'edilizia storica, l'architettura rurale di più antica tradizione è quella in cui meglio si esprime la sintesi tra forma e funzione attraverso un linguaggio essenziale, svincolato da ogni concessione all'ornamento.

Eppure non mancano, anche in case coloniche tra le più modeste, spunti decorativi che creano sottolineature e risalti, spesso con funzione di cornice all'impasto della copertura, altrove con effetti di marcapiano o di valorizzazione di aperture.

Destinatario è quasi sempre l'edificio d'abitazione, a meno che non si tratti di fabbricati particolari, la cui immagine sia almeno in parte derivata dal repertorio dell'architettura colta: torri colombaie, piccoli oratori, portali d'ingresso alle corti.

È però con l'architettura della manualistica che l'elemento decorativo si afferma come componente essenziale del fatto edilizio per concentrarsi non tanto sui volumi residenziali, quanto sulle strutture tecniche e in particolare sul blocco stalla/fienile. La cura nella scelta e nell'esecuzione del dettaglio esterno basi, lesene, cornici, particolari d'impasto conferisce un'importanza alla edilizia agricola minore mai conosciuta precedentemente ed ha un corrispettivo in particolari interni capitelli, mensole, soglie d'ingresso e di controavanzate che vedono associata alla scelta funzionale una indiscutibile ricerca di effetto estetico.

#### ART. 12 - PAVIMENTAZIONI ESTERNE

Il capitolo riservato alla finitura delle superfici esterne è particolarmente ricco di soluzioni e notevolmente differenziato in rapporto alla destinazione delle superfici stesse: marciapiedi, corti, aie, portici, androni.

I materiali ricorrenti nella pavimentazione sono invece riconducibili al laterizio e alla pietra, nella versione naturale (ciottoli) ovvero lavorata (lastre, tozzetti). Non si danno sostanziali differenze tra le attuazioni precedenti la manualistica e le successive, se non nell'accuratezza dei dettagli e nella estensione delle superfici pavimentate.

Nei marciapiedi che si sviluppano lungo il perimetro dei fabbricati troviamo più frequentemente l'acciottolato probabilmente per la sua maggiore capacità di assorbimento e di smaltimento dell'acqua piovana, tanto quella di precipitazione diretta che quella scaricata dalle gronde dei tetti. Si tratta in genere di ciottoli di fiume dalla forma allungata la cui disposizione non segue alcun disegno particolare, salvo casi eccezionali, muovendosi in una tessitura sempre molto compatta.

La reperibilità dei ciottoli, la facilità dell'impiego e della sua manutenzione ne estendono l'uso anche alle aree cortilizie e, soprattutto nei borghi rurali, ai percorsi di congiunzione o di passaggio tra le abitazioni.

Nelle corti di maggiore importanza è possibile trovare il laterizio, in mattoni disposti di piatto o di coltello, quale elemento di bordura o comunque di complemento, combinato con ciottoli o con pietra semilavorata.

Quasi sempre totalmente in laterizio sono invece le superfici di calpestio degli spazi porticati dove, non ponendosi il problema dello smaltimento delle acque meteoriche, il pavimento di cotto nonostante i maggiori costi di materiale e manodopera è preferito per la sua maggiore funzionalità e pulibilità.

Sempre in elementi di laterizio, infine, sono le aie rotonde o più frequentemente di forma quadrilatera che caratterizzano grandi o piccoli complessi e che permettono la individuazione della corte anche nelle morfologie più complesse e irregolari.

#### ART. 13 - RECINZIONI

Eventuali recinzioni conseguenti a suddivisione o frazionamenti di spazi esterni di pertinenza di edifici di valore architettonico - ambientale devono essere realizzate esclusivamente in rete e fittoni a terra, anche integrate da barriere vegetali.



TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

## PARTE II: LINEE GUIDA PER GLI INTERVENTI

### ART. 1 - CAMPO DI APPLICAZIONE

- 1 Il presente disciplinare si applica negli interventi relativi a:
- agli edifici di interesse architettonico, ambientale e storico-testimoniale di origine rurale;
  - agli elementi del paesaggio storico;
  - alle opere di mitigazione per gli edifici incongrui in territorio rurale;
  - ai nuovi edifici.

### ART. 2 - CARATTERI MORFOLOGICI E ARCHITETTONICI DA SALVAGUARDARE

- 2 Dal punto di vista morfologico deve essere mantenuta:
- la riconoscibilità delle originarie destinazioni d'uso relative ai singoli edifici che compongono l'aggregato rurale (ad. es. distinzione fra abitazione, stalla-fienile, barchessa, ecc.);
  - la geometria dei volumi (con particolare riferimento all'andamento delle coperture)
  - i rapporti volumetrici originari (limitando la possibilità di inserire nuovi volumi a funzione esclusivamente accessoria);
  - gli elementi territoriali (strade, piazze, passaggi, corsi d'acqua...) che hanno determinato l'organizzazione aggregativa del complesso.
  - le originarie modalità distributive interne, limitandone le modifiche ai soli casi giustificati da ineludibili esigenze funzionali;
  - l'assetto strutturale portante (muri, solai, tetti), salvo i necessari consolidamenti;
  - l'unitarietà dei prospetti e dell'originaria cadenza e morfologia delle aperture.
  - la riconoscibilità dello spazio cosiddetto "porta morta";
  - la riconoscibilità dell'unità spaziale dei vani fienile, stalla e barchessa;
- 3 Dal punto di vista architettonico e costruttivo sono da conservare:
- i materiali originari, o comunque tradizionali, con particolare attenzione alle coperture e alle murature a faccia vista;
  - l'orditura delle strutture orizzontali e delle coperture e degli sporti di gronda;
  - tutte le emergenze rispetto alla copertura (comignoli originari, altane, torrette, pinnacoli, muri tagliafuoco ...);
  - gli elementi strutturali di particolare pregio (archi, volte, colonne)
  - tutti gli elementi decorativi e gli elementi architettonici di pregio (sovraporche, davanzali in pietra...);
  - gli elementi di finitura di particolare interesse (pavimentazioni, arredi fissi ecc.)
  - gli elementi di arredo esterno originali (alberature storiche, pavimentazioni, recinzioni e accessi)

### ART. 3 - LIMITI ALLA REALIZZAZIONE DI UNITÀ IMMOBILIARI

- 1 Per quanto riguarda gli eventuali frazionamenti derivanti da cambio di destinazione d'uso valgono le disposizioni di cui all'Art. 3.2.11 delle presenti norme.

### ART. 4 - STRUTTURE VERTICALI

- 1 Le murature portanti dovranno essere mantenute nella loro condizione originaria e perciò assoggettabili unicamente ad intervento di restauro e risanamento conservativo. Nuove aperture possono essere realizzate, esclusivamente se necessarie al conseguimento di più elevate prestazioni funzionali.
- 2 *Tutte le strutture verticali portanti interne ed esterne devono essere conservate e, ove possibile, ripristinate. Solo per murature gravemente lesionate ed irrecuperabili con opere di consolidamento, sono ammesse demolizioni da effettuarsi prestando la massima attenzione a non danneggiare strutture esistenti ancora in grado di assolvere la loro funzione portante. Le ricostruzioni dovranno essere eseguite col metodo del cuci-scuci, reimpiegando, quando possibile, il materiale della demolizione stessa.*
- 3 *Al fine di consentire il collegamento interno tra ambienti originariamente non comunicanti, si ammette l'apertura di nuove porte o passaggi, purché in numero limitato e di dimensioni contenute. Questi, oltre a rapportarsi all'impianto compositivo della parete e delle strutture in cui si inseriscono, dovranno rispettare gli eventuali elementi di pregio. Per garantire un solido ammorsamento alle pareti perpendicolari, le spalle murarie della nuova apertura dovranno avere una dimensione minima dettata dalle prescrizioni di legge per le zone sismiche.*
- 4 *Devono essere rimosse tutte le parti di muratura realizzate con elementi incongrui, avendo cura di non danneggiare la struttura antica. La muratura dovrà essere risarcita con materiali analoghi e compatibili con quelli ancora in opera al fine di ristabilire la continuità nelle resistenze fisiche, chimiche e meccaniche. Inoltre, la malta di allettamento, oltre ad essere compatibile col supporto, deve avere cromatismi simili a quelli storici (se in presenza di muratura faccia vista).*

#### Art. 4.1 Modalità di intervento

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

- 1 Nelle opere di conservazione delle murature, dovranno essere impiegate tecniche edilizie che riprendono la tradizione costruttiva del luogo e materiali analoghi o compatibili con quelli originari.

**Art. 4.2 Sarcitura muraria in pietra o in mattoni a vista con sostituzione parziale di materiale**

- 1 L'intervento consiste nella sostituzione di parti di muratura inconsistenti e non in grado di assolvere la funzione portante, o nell'integrazione di brani mancanti, con materiale del tutto analogo a quello in opera. Nella realizzazione si dovrà intervenire gradualmente, avendo cura di non compromettere la funzionalità statica delle parti di struttura verticale ancora in buono stato di conservazione. Il metodo da impiegarsi è quello del cuci-scuci che consiste nello smontare e rimontare un piccolo brano di muro, reimpiegando il materiale della demolizione stessa, se ancora in buono stato, oppure del nuovo, che abbia caratteristiche del tutto simili, per colore e dimensione a quello dell'edificio in corso di recupero. La malta dovrà essere analoga a quella originaria, quantomeno cromaticamente ed anche i giunti dovranno essere realizzati conformemente a quelli precedenti.
- 2 Per gli edifici in pietra le nuove parti di muratura dovranno essere realizzate utilizzando materiale lapideo che sia, per colori e dimensioni, il più possibile analogo a quello tipico dell'area, cercando di metterlo in opera seguendo la tessitura riscontrata nelle pareti superstiti dell'edificio oggetto di intervento. Infatti, impiegando conci lapidei di dimensioni omogenee o blocchi tagliati a sega, con superfici lisce e spigoli vivi si crea un negativo impatto dovuto alla regolarità ed uniformità del materiale stesso, che contrasta con le caratteristiche tipiche delle murature tradizionali.

**Art. 4.3 Cedimenti strutturali**

- 1 In presenza di dissesti gravi, dovuti a fenomeni di cedimento o a rotazioni della muratura, si consente la demolizione delle parti danneggiate al punto da non essere in alcun altro modo recuperabili, nemmeno con strutture ausiliarie.
- 2 Per interventi sulle strutture verticali interessate da lesioni dovute a fenomeni di schiacciamento, pressoflessione o a dissesti generati da spinte inelimitate (archi, volte, coperture...) e nelle zone in cui, per varie ragioni, si manifestano stati particolari di sollecitazione, a parte l'eliminazione delle cause, si possono rendere necessarie iniezioni di resina con eventuale armatura metallica. In questo caso gli inserimenti dovranno divenire collaboranti con la muratura, al fine di opporre resistenza agli sforzi che hanno determinato il quadro lesivo. Gli interventi consigliati sono:
- Consolidamento mediante iniezioni a base di miscele leganti;
  - Consolidamento mediante iniezioni armate;
  - Consolidamento mediante tiranti metallici.

**Art. 4.4 Malta**

- 1 La malta da impiegarsi negli interventi di conservazione dovrebbe essere confezionata in maniera analoga a quella documentata nell'edificio in corso di recupero. Per questo sarebbe opportuno effettuare una serie di analisi chimico/fisiche sulla malta esistente, per determinare la natura, la composizione e la granulometria dei costituenti. Tale operazione garantisce di poter dosare in maniera ideale i componenti del nuovo agglomerato, che dovrà risultare compatibile con la muratura alla quale sarà applicato.
- 2 La malta da utilizzarsi dovrà essere a base di calce, additivata con sabbie e inerti (polvere di pietra, coccio pesto, polvere di marmo...) con granulometria, natura chimica e tonalità simili a quelle documentate.

**Art. 4.5 Modalità di intervento**

- 1 La prima operazione da compiere nella manutenzione delle murature consiste nella pulitura e nella risarcitura dei giunti di malta. Qualora la malta originaria si presenti decoesa e sfarinata, la stilatura, (da effettuarsi con malta analoga a quella originaria), deve avvenire anche in profondità. L'operazione consiste nell'effettuare una prima scarificazione degli interstizi, seguita da pulitura meccanica e ripetuto lavaggio per consentire l'asportazione di polveri e frammenti collocati all'interno delle commessure.
- 2 Le operazioni per eseguire una corretta stuccatura sono le seguenti:
- Eliminazione dei giunti di malta erosi e degradati;
  - Pulitura degli interstizi tra gli elementi;
  - Abbondante bagnatura dei giunti con acqua;
  - Riempimento dei giunti con nuova malta. L'operazione deve essere eseguita con malta di calce aerea con l'aggiunta di inerti cromaticamente in sintonia con il materiale della muratura (polvere di cocciopesto e piccoli frammenti di cotto per murature in laterizio). Al fine di ottenere la giusta consistenza e in modo da non creare contrasti di tonalità con il supporto, il colore andrà opportunamente corretto a seconda della tonalità cromatica che si vuole ottenere.
  - Modellamento della malta, da effettuarsi, nel caso di paramento a vista, mediante spazzole di ferro gradualmente più sottili. Durante questa operazione è consigliabile prestare molta attenzione a non sporcare la superficie dei mattoni e per evitare di dover intervenire meccanicamente si consiglia di asportare la malta in eccesso con spazzole e spugne bagnate prima del suo completo indurimento. La larghezza della stuccatura dovrà limitarsi, quanto più possibile, al riempimento dei giunti tra i corsi, senza debordare sugli elementi.
  - In presenza di lesioni diffuse e di malte particolarmente lacunose e dilavate è possibile intervenire con iniezioni di miscele leganti, molto fluide, a base cementizia che, andando a costipare gli interstizi in profondità, sono in grado di conferire alla muratura nuova monoliticità, compattezza e capacità portante.

**Art. 4.6 Intonaci esterni**

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

- 1 Per gli interventi di conservazione dell'edilizia rurale storica non è consentito realizzare un nuovo intonaco esterno qualora non esistano testimonianze atte a documentarne la presenza sui paramenti dell'edificio oggetto di intervento. *Al contrario, semmai si attesti l'esistenza di lacerti di intonaco storico si potrà prevederne la realizzazione, confezionandone uno nuovo, realizzato con malte opportunamente dosate e con legante traspirante che eviti il formarsi di umidità nei muri.*

#### **Art. 4.7 Tinteggi di facciata**

- 1 Sono da evitare tinteggiature di facciata di tonalità bianca poiché estranee alla tradizione storica e per il loro forte impatto visivo producono un effetto di disturbo contribuendo ad alterare fortemente l'immagine del paesaggio rurale.

### **ART. 5 - APERTURE**

- 1 I prospetti vanno mantenuti o ripristinati nel rispetto delle caratteristiche originarie. Eventuali modifiche delle aperture possono essere consentite nei casi in cui non siano presenti elementi di pregio e non venga alterata l'unitarietà del prospetto.
- 2 Le aperture originarie devono, di massima, essere mantenute nella loro forma e dimensione. Possono essere create nuove aperture solo se necessarie per il raggiungimento di un corretto rapporto di aerazione ed illuminazione, nonché per il miglioramento architettonico dei prospetti, nel rispetto delle caratteristiche e degli elementi costruttivi e formali dell'edificio che devono comunque essere mantenuti leggibili.
- 3 *L'apertura od il tamponamento delle luci di un prospetto deve essere effettuata in misura del tutto modesta e rispettando dimensioni e proporzioni delle aperture già esistenti nel fabbricato.* Sia per il ripristino che per la creazione di nuove aperture l'intervento deve essere preceduto da uno studio dettagliato sull'ordine compositivo del fronte e rapportato all'intero fabbricato. Lo studio deve essere attuato mediante rilievi a vista, fonti documentarie o criteri di analogia con edifici simili presenti nella zona.
- 4 Devono essere conservate le aperture "a rosone" tipiche dei fienili.
- 5 *Le soglie esterne di porte e finestre, se ancora in buono stato di conservazione, possono essere mantenute e consolidate; ripristinate qualora, per inconsistenza fisico-materica, non più in grado di assolvere la loro funzione. Per le sostituzioni devono essere impiegati materiali tradizionali, con sezioni e sporti di dimensioni tali da garantire il corretto funzionamento dell'elemento, senza ricercare soluzioni articolate e non conformi alle caratteristiche storiche dell'edificio.*

#### **Art. 5.1 Tamponamento di spazi coperti (porta morta, barchesse)**

- 1 Non è consentito il tamponamento delle aperture dei porticati, ma solo della porta morta con materiali leggeri, quali ad esempio profili in ferro sostenenti specchiature in vetro, privilegiando il vetro unico o portoni in legno. Il nuovo tamponamento deve essere denunciato come tale e quindi essere posto in posizione arretrata rispetto alle linee interne dei pilastri, in modo che rimanga in evidenza il disegno originario.
- 2 Al fine di preservare le caratteristiche dei prospetti esterni, devono essere mantenute nelle loro dimensioni originarie le ampie specchiature dei fienili, proponendo, secondo la destinazione d'uso prevista per gli ambienti interni, soluzioni vetrate poste sempre sul filo interno (con l'aggiunta di pannelli oscuranti per calibrare in maniera adeguata l'ingresso della luce) con la limitata possibilità di inserire anche parti cieche.
- 3 Le ampie aperture che caratterizzano le barchesse possono essere tamponate con elementi vetrati o lignei disposti sul filo interno dei pilastri, in modo da mantenere i rapporti volumetrici e la lettura dell'originaria composizione del fronte.

#### **Art. 5.2 Gelosie**

- 1 Le gelosie, se riconosciute come elementi di pregio, devono essere conservate. Devono essere inseriti serramenti vetrati dietro le gelosie stesse, all'interno dell'ambiente, in modo da permettere l'abitabilità interna ed il mantenimento del prospetto esterno.

#### **Art. 5.3 Serramenti**

- 1 *Infissi e scuretti, se in buono stato di conservazione, possono essere recuperati. Se questo non fosse possibile, se ne deve prevedere la sostituzione, conformandosi alle caratteristiche morfologiche e tipologiche degli elementi ancora presenti nell'edificio in corso di recupero e nel rispetto dei materiali tradizionali, ovvero legno verniciato o naturale. Nella sostituzione di serramenti irrecuperabili o mancanti, sono vietati materiali quali alluminio, pvc o plastica e si propone il legno quale unica possibilità per la realizzazione dei nuovi.*
- 2 *Qualora porte e portoncini antichi si presentino in buono stato di conservazione possono essere conservati con opportuni interventi di pulitura, consolidamento e protezione. In casi di necessaria sostituzione a causa dell'eccessivo degrado materico, o per richieste di maggiori prestazioni, i nuovi dovranno essere realizzati con ante in legno verniciato con o senza fughe.*
- 3 *Nel caso si volessero introdurre nuovi sistemi di oscuramento, si vieta l'impiego di avvolgibili esterni di qualsiasi tipo o dimensione e si suggerisce la messa in opera di scuri in legno verniciato con o senza fughe.*

#### **Art. 5.4 Elementi di sicurezza: inferriate**

- 1 *Le vecchie inferriate possono essere restaurate e reimpiegate, compatibilmente con il loro stato conservativo. Nel caso in cui gli elementi si presentino in una condizione tale da non garantire in alcun modo un riutilizzo corretto si consiglia di realizzarne di nuovi, con materiali e caratteristiche compositive tradizionali, evitando il ricorso alla saldatura. Le inferriate dovranno essere realizzate in ferri pieni, a sezione circolare, rettangolare o quadrata ed essere collocate nella luce del vano finestra.*

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>
----------	--------	-----------	---

#### ART. 6 - STRUTTURE DI COPERTURA

- 1 Il tetto va conservato o ripristinato nella forma e nella pendenza originarie o comunque tipiche e devono essere mantenute o, ove possibile, ripristinate le parti esterne sopra la linea di gronda (comignoli, abbaini, altane, ecc.) come pure il tipo di manto di copertura originario in cotto, posato secondo le tecniche tradizionali.
- 2 Per il sistema di copertura è vincolante il manto in coppi di laterizio, la pendenza originaria delle falde, la geometria della struttura lignea e la conformazione della linea e degli sporti di gronda, con limitate possibilità di variazione delle quote delle linee di gronda e di colmo per esigenze di risparmio energetico.
- 3 *Per i fabbricati in cui la copertura sia stata interessata dalla sostituzione del manto con materiali estranei alla tradizione e quindi incongrui, ma abbia mantenuto l'originaria pendenza e geometria delle orditure, si deve procedere alla reintegrazione con manto tradizionale in coppi, eventualmente previo inserimento di guaina impermeabilizzante e strati coibenti.*
- 4 *Nei casi in cui la copertura sia parzialmente o interamente crollata, dovrà essere ripristinata secondo lo schema costruttivo originario, con orditure in legno, preferibilmente di castagno o di rovere e tavelle. Per rendere abitabili gli spazi sottotetto e per ridurre le dispersioni si deve procedere con l'inserimento di coibenti e/o di guaine impermeabilizzanti, a condizione che questi siano opportunamente schermati all'esterno.*

##### Art. 6.1 Struttura portante lignea

- 1 È necessario effettuare preventivamente un'attenta analisi dello stato conservativo dei manufatti, da attuarsi con una verifica puntuale della consistenza materica e della sicurezza statica. Per i sistemi ancora in grado di svolgere una funzione portante devono essere previste operazioni consolidanti mirate e puntuali; per i sistemi deteriorati al punto tale da non garantire più la stabilità o caratterizzati da mancanza più o meno estesa di parti della struttura, si deve ricorrere ad interventi di sostituzione e di ripristino. Le travi degradate dovranno essere sostituite con elementi in tutto simili per tipo di legno, dimensioni e lavorazioni, utilizzando sempre materiali asportabili e/o sostituibili nel tempo e tecniche reversibili.
- 2 Per quanto riguarda l'ultima orditura si possono suggerire due possibili soluzioni:
  - a) sostituzione delle originarie cantinelle con tavolato ligneo;
  - b) tavolato ligneo più leggero sovrapposto alle cantinelle.

##### Art. 6.2 Linea di gronda, linea di colmo

- 1 Il cornicione di gronda rappresenta un carattere peculiare degli edifici rurali storici e come tale deve essere oggetto di conservazione. I cornicioni di pregio vanno restaurati; quando ciò non sia possibile per ragioni statiche, vanno ricostruiti con tecniche conformi all'originale.
- 2 *Nei casi in cui il sistema di copertura originale sia stato fundamentalmente alterato sia nei materiali che nelle strutture, si dovrà procedere al suo ripristino, secondo i sistemi costruttivi tradizionali. Le operazioni dovranno essere indirizzate a ristabilire l'antica pendenza delle falde e la geometria delle strutture portanti, impiegando tecniche e materiali della tradizione.*
- 3 Non si ammette alcuna modificazione della quota di gronda, misurata dal piano stradale all'intradosso dello sporto di copertura e della quota di colmo, fatte salve le necessità di inserimento di materiali isolanti per il risparmio energetico.
- 4 *Per gli edifici interessati dal crollo del cornicione si dovrà prevedere la sua ricostruzione, riferendosi alla morfologia ed alla tipologia di quelli esistenti in fabbricati analoghi, prestando particolare attenzione alla sporgenza originaria, che dovrà essere riconfermata.*

##### Art. 6.3 Manto di copertura

- 1 Il manto di copertura deve essere realizzato in coppi, posati secondo tecniche tradizionali, ovvero in corsi alternati, concavi e convessi. A questo proposito si esclude l'impiego di lastre ondulate a sostegno di un manto realizzato con coppo semplice.

##### Art. 6.4 Canali di gronda e pluviali

- 1 La maggior parte degli edifici rurali storici risulta sprovvista di canali di gronda e pluviali. Per le moderne esigenze prestazionali il progetto deve prevedere il loro inserimento. I canali di gronda, che dovranno rimanere separati dal pacchetto della copertura in modo da non impedirne la vista, i pluviali e le staffe di sostegno dovranno essere realizzati in rame ed avere sezione arrotondata, opportunamente proporzionata.

##### Art. 6.5 Comignoli

- 1 I comignoli originali, dovranno essere conservati e mantenuti nelle loro caratteristiche storiche.
- 2 *Al fine di non alterare l'estetica del fabbricato storico, nell'eventualità di doverne realizzare dei nuovi, ci si dovrà attenere al repertorio dei tipi tradizionali, sia per i materiali che per le tecniche, evitando disegni non conformi.*
- 3 *Qualora presenti comignoli realizzati con materiali incongruenti col manufatto storico ed in particolare quelli in cemento o in metallo, si dovrà intervenire esternamente, andando a rivestire l'elemento con paramento in mattoni oppure procedere alla rimozione con successiva ricostruzione secondo le forme tipiche della tradizione storica.*

##### Art. 6.6 Lucernari complanari al tetto

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

- 1 *È consentita l'abitabilità di spazi al sottotetto a condizione che non comporti mai l'aumento di quota delle linee di gronda e di colmo né tanto meno danno alle strutture portanti originarie. È ammessa l'apertura di lucernari complanari al tetto, purché l'intervento, non troppo invasivo, sia effettuato solo in casi di effettiva necessità. Possono essere previsti elementi di modeste dimensioni, posizionati possibilmente sulle falde più nascoste, nel pieno rispetto della conformazione della copertura e delle partiture dei prospetti.*

#### ART. 7 - STRUTTURE ORIZZONTALI

- 1 Le strutture orizzontali in legno vanno mantenute. Ove necessaria, la sostituzione deve avvenire nel rispetto delle caratteristiche dell'edificio con materiali e tecnologie della tradizione storica. Vanno opportunamente conservate e restaurate anche eventuali strutture lignee verticali di pregio.

##### Art. 7.1 Modalità di intervento

- 1 *Le strutture orizzontali degli edifici rurali sono tradizionalmente realizzate da travature lignee con soprastante assito o pianelle di cotto. Per gli interventi sui solai, si rileva la necessità di effettuare preventivamente un'attenta analisi dello stato conservativo dei manufatti, da attuarsi con una verifica puntuale della consistenza materica e della sicurezza statica. Operazioni di consolidamento mirate e puntuali sono riservate alle parti ancora in grado di svolgere funzionalità strutturale. Al contrario, per elementi deteriorati al punto tale da non garantire più la stabilità si deve ricorrere ad opere di sostituzione e di ripristino. Le travi degradate o mancanti dovranno essere sostituite con elementi in tutto simili per tipo di legno, dimensioni e lavorazioni. A tal fine si suggerisce di utilizzare sempre materiali asportabili e/o sostituibili nel tempo e tecniche reversibili.*
- 2 *Deve essere valutato lo stato di conservazione delle pianelle di cotto costituenti l'impalcato che potranno essere conservate, restaurate e risarcite se ancora in buono stato. Gli elementi non più in grado di assolvere la loro funzione andranno rimossi e sostituiti con altri di uguale materiale, stessa dimensione e posati secondo il disegno originario. In alternativa alle vecchie pianelle, qualora l'interasse dei travetti fosse sufficiente, è consentito, anche se sicuramente meno apprezzabile, l'inserimento di tavelle lisce e non ziginate, di colore tenue.*
- 3 Per edifici di particolare pregio, nel caso di degrado delle strutture agli appoggi delle travi o per perdita di resistenza è possibile intervenire con protesi che permettono di conservare l'aspetto originario dell'elemento in questione.

##### Art. 7.2 Volte

- 1 Le volte, a vela o a botte ribassata, costituiscono l'elemento tecnico strutturalmente più complesso e di pregio nell'edilizia rurale storica e come tali vanno conservate. *Nel caso in cui siano pericolanti o addirittura crollate se ne dovrebbe prevedere la ricostruzione con le tecniche originali. Laddove i carichi dovuti alle nuove destinazioni d'uso risultino superiori a quelli ammissibili per le volte originali, si deve prevedere un consolidamento o con soletta di conglomerato all'estradosso, previo smontaggio della pavimentazione superiore, oppure con fibre di materiale composito, sempre all'estradosso. Nel caso di dissesti locali si può tentare di consolidare le volte, similmente alle murature, con iniezioni di resine.*

##### Art. 7.3 Pavimentazioni

- 1 *Per l'intervento di conservazione si consiglia il mantenimento degli elementi originali, previa valutazione del loro stato conservativo. Dopo averli rimossi, puliti, consolidati, protetti e creato il sottofondo, si procederà alla ricollocazione in opera con malta secondo il sistema tradizionale, sostituendo gli elementi più degradati con altri del tutto analoghi per forma e dimensione. Qualora si renda necessario, è possibile intervenire posando sotto la pavimentazione strati coibenti ed impermeabilizzanti.*
- 2 Per la realizzazione di nuove pavimentazioni si deve impiegare materiale della tradizione storica con formati e dimensioni tipici del luogo.
- 3 *Nella realizzazione di pavimentazioni esterne, per evitare dissonanze cromatiche con il contesto si devono impiegare materiali locali, con dimensioni e formati tipici del luogo.*

##### Art. 7.4 Altezza e ampiezza (volume) dei vani

- 1 Il vano stalla ed il vano fienile potranno inoltre essere suddivisi in senso verticale purché le colonne siano mantenute a vista, i sezionamenti rispettino gli assi delle colonne e tutti gli elementi costruttivi seriali.

##### Art. 7.5 Soppalchi

- 1 Il vano fienile e la barchessa potranno essere soppalcati con una struttura in legno o in ferro la cui proiezione non copra più del 50% della superficie di pavimento.

#### ART. 8 - COLLEGAMENTI VERTICALI

- 1 *Negli interventi di recupero devono essere conservate le scale originarie. Se necessario dovranno essere previsti interventi di consolidamento e di ripristino delle parti mancanti da effettuarsi con tecniche tradizionali e materiali tipici locali, malte comprese. Nel caso siano presenti materiali incongrui ed incompatibili (cemento, marmo, ecc.), inseriti con interventi*

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

*posteriori, dovranno essere rimossi e sostituiti con elementi analoghi a quelli antichi. Stessa logica va seguita per interventi di sostituzione di piccole parti degradate dall'usura del tempo.*

- 2 *Le scale oggetto di ripristino, siano esse da completare o da realizzare ex novo, dovranno attenersi alle tipologie, alle tecnologie ed ai materiali tradizionali, in analogia con esempi ancora esistenti nel contesto storico locale.*
- 3 Eventuali nuovi collegamenti verticali possono essere realizzati solo se necessari per raggiungere un corretto rapporto funzionale e nel rispetto delle caratteristiche e degli elementi costruttivi e formali degli edifici.

#### **ART. 9 - IMPIANTI TECNOLOGICI**

- 1 *È vietata l'installazione di sistemi tecnologici, quali antenne tv o antenne satellitari, condizionatori, sui fronti o sulla copertura degli edifici storici in quanto ne alterano fortemente la percezione e la leggibilità.*

TITOLO 3	Capo 2	Sezione 1	<b>DISCIPLINARE TECNICO PER LA CONSERVAZIONE E IL RECUPERO DELL'EDILIZIA RURALE STORICA E DEGLI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO</b>	
----------	--------	-----------	---	--

**PARTE III: PRESCRIZIONI PER I NUOVI INTERVENTI IN AMBITO AGRICOLO E PER L'AMPLIAMENTO DEGLI EDIFICI ESISTENTI**

**ART. 1 - EDIFICI PER L'ATTIVITÀ INDUSTRIALE AGRICOLA E SIMILARI**

- 1 I nuovi fabbricati per l'attività industriale e similari dovranno essere realizzati secondo le seguenti prescrizioni:
- nel caso in cui si faccia ricorso a componenti prefabbricate, si dovrà avere la massima cura di ridurre l'impatto ambientale utilizzando componenti con finitura esterna di materiale tradizionale (cotto o similari), se del caso provvedendo alla tinteggiatura delle parti in c.a. o prefabbricate e ponendo in essere particolari attenzioni progettuali (cortine arboree o altre riduzioni d'impatto);
  - nel caso in cui si faccia ricorso all'uso di materiale non tradizionale, non è consentito lasciare a vista le strutture portanti in c.a.;
  - in ogni caso è prescritta la copertura a falde inclinate (min. 30%, max 40%), con manto di copertura in cotto o con altro materiale cromaticamente compatibile con l'ambiente circostante;
  - la collocazione del nuovo manufatto dovrà essere valutata anche in considerazione dell'impatto visivo rispetto al paesaggio e quindi dovranno essere previste cortine arboree all'intorno in modo adeguato.

**ART. 2 - PRESCRIZIONI TIPOLOGICHE ED ARCHITETTONICHE PER I NUOVI INTERVENTI NELLA ZONA AGRICOLA**

- 1 I nuovi interventi relativi ad edifici ad uso residenziale, o ad altra destinazione non produttiva, sono soggetti alle seguenti prescrizioni:
- i caratteri distributivi, pur tenendo conto delle necessità abitative attuali, dovranno fare riferimento all'organizzazione spaziale generale dei complessi edilizi storicamente più rilevanti dell'ambiente agricolo locale;
  - la copertura dovrà, di norma, essere a due o quattro falde inclinate, con pendenza non superiore al 35% e non inferiore al 15% e con manto di elementi preferibilmente in cotto (tegole marsigliesi, coppi curvi, etc).
  - i serramenti esterni, preferibilmente in legno, potranno utilizzare differenti sistemi di chiusura (es.: a ventola, a scorrimento, ...) ma sempre del tipo a pannelli mobili (escludendo gli avvolgibili) e con sistemi di sicurezza adeguati alla tipologia scelta;
  - il materiale di facciata tradizionale è il mattone faccia a vista e l'intonaco di calce idraulica che dovrà essere, anche se più o meno rustico, sempre liscio. È ammessa, anzi consigliata, la pietra spaccata, da sola o in combinazione con i mattoni, soprattutto se giustificata da preesistenze 'in loco'. Non sono consentiti i rivestimenti di facciata con marmi, vetri, pietrame, ceramiche e simili;
  - non sono ammesse alterazioni rilevanti del terreno a ridosso dei fabbricati, come collinette e montagnole; modeste alterazioni sono ammesse solo in funzione dell'allontanamento delle acque superficiali e nell'ambito dell'organizzazione degli spazi intorno al complesso edilizio, in combinazione con essenze arboree che ne impediscano l'erosione;
  - dovrà essere effettuata la piantumazione di essenze autoctone in congrua misura previa presentazione di apposito progetto botanico;
  - l'altezza massima non potrà superare i due piani abitabili, escludendo altri manufatti edilizi non abitabili.

**Risposta alle controdeduzioni presentate in data 1° aprile 2019 e pubblicate sul sito del Ministero dell'ambiente TTM il 4 aprile 2019 con i codici documento SIA-CTD-R01 e SIA-CTD-A01/A08**

## **ALLEGATO B**



## Ing. Antonio C. Miari (PEC)

---

**Da:** Ing. Antonio C. Miari (PEC) <..omissis...>  
**Inviato:** venerdì 3 maggio 2019 15:52  
**A:** 'protocollo@pec.enac.gov.it'  
**Oggetto:** I: Interpretazione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti

Gentili Signori,

Ad oltre due mesi dalla mia risposta alla vostra richiesta di maggiori informazioni per rispondere al mio quesito del 4 febbraio, noto con dispiacere che non mi è ancor stata inviata alcuna risposta.

Chiedo cortesemente di provvedere al più presto.

Più sotto potete trovare l'intera conversazione a partire dalla mia originaria richiesta del 4 febbraio 2019.

Cordiali saluti

Ing. Antonio C. Miari



Salva un albero...non stampare questa mail se non é davvero necessario  
Save a tree...please do not print this e-mail unless you really need to

---

**Da:** Antonio C. Miari <..omissis...>  
**Inviato:** giovedì 21 febbraio 2019 12:35  
**A:** 'Comunicazione Istituzionale, Funzione Organizzativa' <comunicazione@enac.gov.it>  
**Oggetto:** R: Interpretazione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti

Gentili Signori,

L'aeroporto di mio interesse è quello di Parma, relativamente al quale è in fase di progettazione l'allungamento della pista. Ringrazio per il suggerimento di consultare il Regolamento per la costruzione e l'esercizio di aeroporti, consultazione che ho già fatto e che mi ha lasciato i dubbi enunciati nella mia prima mail:

Al paragrafo 6.6 del capitolo 9 "Prescrizioni per la redazione del piano di rischio" nel punto istitutivo della "Zona D" si dice infatti che "in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ". Poco oltre viene anche detto che "Nelle zone di tutela A, B e C (e immagino anche D, visto quanto detto poco prima) vanno evitati: - insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ; - costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili; - attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale." Dalla lettura pedissequa di tali prescrizioni sembrerebbe che il divieto sancito proibisca di costruire le citate tipologie di edifici se troppo vicini ad un aeroporto esistente ma non viceversa. Nulla viene detto nel caso, come a Parma, sia l'aeroporto ad ingrandirsi portando all'interno delle zone di tutela numerosi fabbricati che il regolamento vieterebbe di costruire se la pista fosse già nelle condizioni di progetto. Poiché lo scopo di questo capitolo del Regolamento ha la finalità di evitare condizioni di rischio potenziale e poiché è evidente che il rischio potenziale dipende solo dalla posizione relativa fra aeroporto e strutture ad esso vicine, viene il dubbio che l'incipit del paragrafo "Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio" vada nella direzione di evitare i rischi potenziali solo se viene interpretata come mancato diritto da parte di un aeroporto da costruire e/o ampliare di crearsi al suo intorno una zona franca obbligando all'abbattimento di edifici incompatibili. Se invece l'interpretazione fosse nella direzione di poter costruire / ampliare un aeroporto pur in presenza di strutture che costituiscono pericolo potenziale, verrebbe sancito uno strano principio secondo il quale la sicurezza di un aeroporto vincolerebbe solo i proprietari di aree fabbricabili ad esso vicino ma non l'aeroporto stesso.

È proprio la possibilità di interpretare questo paragrafo del Regolamento con risultati diametralmente opposti che la mia curiosità, da privato cittadino, mi ha fatto porre questa richiesta di interpretazione ufficiale ad ENAC

Ringrazio fin d'ora e invio cordiali saluti

Antonio C. Miari



Salva un albero...non stampare questa mail se non é davvero necessario

Save a tree...please do not print this e-mail unless you really need to

**Da:** Comunicazione Istituzionale, Funzione Organizzativa <[comunicazione@enac.gov.it](mailto:comunicazione@enac.gov.it)>

**Inviato:** giovedì 21 febbraio 2019 11:56

**A:** Antonio C. Miari <[..omissis...](mailto:..omissis...)>

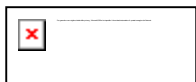
**Oggetto:** Re: Interpretazione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti

Gentile Sig. Miari,

in riferimento alla sua e-mail, Le chiediamo maggiori informazioni in merito all'aeroporto di Suo interesse.

Inoltre, Le suggeriamo di consultare sul nostro sito ENAC [il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti](#).

Cordiali saluti.



**Direzione Generale  
Funzione Organizzativa Comunicazione Istituzionale  
Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**

Viale Castro Pretorio, 118

00185 Roma

tel. 06 44596603/373/372

fax 06 44596371

[comunicazione@enac.gov.it](mailto:comunicazione@enac.gov.it)

PEC:

[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

Il giorno lun 4 feb 2019 alle ore 15:58 Antonio C. Miari <[..omissis...](mailto:..omissis...)> ha scritto:

Gentili Signori,

noto che le Prescrizioni per la redazione del piano di rischio (paragrafo 6.6) sono tutte concepite vietando determinate costruzioni entro le 4 aree tutelate (A – B – C – D). Questo è evidente e facilmente applicabile in caso di aeroporto esistente, nel qual caso evidentemente la presenza dell'aeroporto limita le possibilità edificatorie nei suoi pressi. Nulla viene invece detto nel caso l'aeroporto sia da costruire o da modificare p. es. con l'allungamento della pista. In questo caso quale è la vostra interpretazione ufficiale? I vincoli sono validi anche a parti inverse? Se nelle zone di tutela nella configurazione di progetto (sia esso di un nuovo aeroporto o di un allungamento della pista) già esistono costruzioni delle tipologie non consentite dal citato paragrafo 6.6, qual è la conclusione da desumere? Il nuovo aeroporto o l'allungamento della pista possono essere realizzati o no?

Analogamente se nella zona "D" (nata nel novembre 2011) di un aeroporto esistente erano già presenti a tale data delle costruzioni a destinazione non consentita, credo che il vincolo non possa diventare operativo. Mi chiedo – e vi chiedo – se in tali casi sia oggi possibile un ampliamento dell'aeroporto con incremento della classe ICAO degli aeromobili da accogliere pur continuando ad avere delle costruzioni ad elevata presenza di persone nella zona di tutela "D" che non le consente.

Ringrazio fin d'ora e invio cordiali saluti

Antonio C. Miari



**Salva un albero...non stampare questa mail se non é davvero necessario**

**Save a tree...please do not print this e-mail unless you really need to**

---

Questo messaggio e i suoi allegati sono indirizzati esclusivamente alle persone indicate. La diffusione, copia o qualsiasi altra azione derivante dalla conoscenza di queste informazioni sono rigorosamente vietate. Qualora abbiate ricevuto questo documento per errore siete cortesemente pregati di darne immediata comunicazione al mittente e di provvedere alla sua distruzione, Grazie.

*This e-mail and any attachments is confidential and may contain privileged information intended for the addressee(s) only. Dissemination, copying, printing or use by anybody else is unauthorised. If you are not the intended recipient, please delete this message and any attachments and advise the sender by return e-mail, Thanks.*

## Antonio C. Miari

---

**Da:** Comunicazione Istituzionale, Funzione Organizzativa <comunicazione@enac.gov.it>  
**Inviato:** venerdì 17 maggio 2019 18:23  
**A:** ..omissis...  
**Cc:** Direzione Pianificazione e Progetti Direzione Pianificazione e Progetti  
**Oggetto:** Re: Interpretazione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti

Gentile Sig. Miari,

con riferimento alla sua mail del 21 febbraio u.s. riguardante il tema in oggetto, si riporta di seguito la risposta fornita dalla Direzione Enac competente:

“Si rappresenta che non è stato fornito riscontro trattandosi di fattispecie per le quali non ricorrono obblighi di risposta, anche in considerazione della non sussistenza di interesse diretto da parte del soggetto richiedente.

È comprensibile che la scrivente non può svolgere attività di istruzione didattica e/o interpretazione autentica delle norme o regolamenti nei confronti di terzi perché ciò indurrebbe un grave sacrificio e carichi di lavoro suscettibili di compromettere il buon funzionamento dell'Amministrazione.”

Cordiali saluti.



Direzione Generale  
Funzione Organizzativa Comunicazione Istituzionale  
Ente Nazionale per l'Aviazione Civile  
Viale Castro Pretorio, 118  
00185 Roma  
tel. 06 44596603/373/372  
fax 06 44596371  
[comunicazione@enac.gov.it](mailto:comunicazione@enac.gov.it)  
PEC: [protocollo@pec.enac.gov.it](mailto:protocollo@pec.enac.gov.it)  
[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

----- Forwarded message -----

From: **Antonio C. Miari** <[..omissis...](mailto:..omissis...)>  
Date: gio 21 feb 2019 alle ore 12:34  
Subject: R: Interpretazione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti  
To: Comunicazione Istituzionale, Funzione Organizzativa <[comunicazione@enac.gov.it](mailto:comunicazione@enac.gov.it)>

Gentili Signori,

L'aeroporto di mio interesse è quello di Parma, relativamente al quale è in fase di progettazione l'allungamento della pista. Ringrazio per il suggerimento di consultare il Regolamento per la costruzione e l'esercizio di aeroporti, consultazione che ho già fatto e che mi ha lasciato i dubbi enunciati nella mia prima mail:

Al paragrafo 6.6 del capitolo 9 “Prescrizioni per la redazione del piano di rischio” nel punto istitutivo della “Zona D” si dice infatti che “in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l’operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...”. Poco oltre viene anche detto che “Nelle zone di tutela A, B e C (e immagino anche D, visto quanto detto poco prima) vanno evitati: - insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali,

congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ; - costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili; - attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.”

Dalla lettura pedissequa di tali prescrizioni sembrerebbe che il divieto sancito proibisca di costruire le citate tipologie di edifici se troppo vicini ad un aeroporto esistente ma non viceversa. Nulla viene detto nel caso, come a Parma, sia l'aeroporto ad ingrandirsi portando all'interno delle zone di tutela numerosi fabbricati che il regolamento vieterebbe di costruire se la pista fosse già nelle condizioni di progetto. Poiché lo scopo di questo capitolo del Regolamento ha la finalità di evitare condizioni di rischio potenziale e poiché è evidente che il rischio potenziale dipende solo dalla posizione relativa fra aeroporto e strutture ad esso vicine, viene il dubbio che l'incipit del paragrafo “Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio” vada nella direzione di evitare i rischi potenziali solo se viene interpretata come mancato diritto da parte di un aeroporto da costruire e/o ampliare di crearsi al suo intorno una zona franca obbligando all'abbattimento di edifici incompatibili. Se invece l'interpretazione fosse nella direzione di poter costruire / ampliare un aeroporto pur in presenza di strutture che costituiscono pericolo potenziale, verrebbe sancito uno strano principio secondo il quale la sicurezza di un aeroporto vincolerebbe solo i proprietari di aree fabbricabili ad esso vicino ma non l'aeroporto stesso.

È proprio la possibilità di interpretare questo paragrafo del Regolamento con risultati diametralmente opposti che la mia curiosità, da privato cittadino, mi ha fatto porre questa richiesta di interpretazione ufficiale ad ENAC

Ringrazio fin d'ora e invio cordiali saluti

Antonio C. Miari



Salva un albero...non stampare questa mail se non é davvero necessario

Save a tree...please do not print this e-mail unless you really need to

**Da:** Comunicazione Istituzionale, Funzione Organizzativa <[comunicazione@enac.gov.it](mailto:comunicazione@enac.gov.it)>

**Inviato:** giovedì 21 febbraio 2019 11:56

**A:** Antonio C. Miari <..omissis...>

**Oggetto:** Re: Interpretazione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti

Gentile Sig. Miari,

in riferimento alla sua e-mail, Le chiediamo maggiori informazioni in merito all'aeroporto di Suo interesse.

Inoltre, Le suggeriamo di consultare sul nostro sito ENAC [il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti](#).

Cordiali saluti.



**Direzione Generale**  
**Funzione Organizzativa Comunicazione Istituzionale**  
**Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**

Viale Castro Pretorio, 118  
00185 Roma  
tel. 06 44596603/373/372  
fax 06 44596371

[comunicazione@enac.gov.it](mailto:comunicazione@enac.gov.it)

PEC: [protocollo@pec.enac.gov.it](mailto:protocollo@pec.enac.gov.it)

[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

Il giorno lun 4 feb 2019 alle ore 15:58 Antonio C. Miari <[..omissis...](#)> ha scritto:

Gentili Signori,

noto che le Prescrizioni per la redazione del piano di rischio (paragrafo 6.6) sono tutte concepite vietando determinate costruzioni entro le 4 aree tutelate (A – B – C – D). Questo è evidente e facilmente applicabile in caso di aeroporto esistente, nel qual caso evidentemente la presenza dell'aeroporto limita le possibilità edificatorie nei suoi pressi. Nulla viene invece detto nel caso l'aeroporto sia da costruire o da modificare p. es. con l'allungamento della pista. In questo caso quale è la vostra interpretazione ufficiale? I vincoli sono validi anche a parti inverse? Se nelle zone di tutela nella configurazione di progetto (sia esso di un nuovo aeroporto o di un allungamento della pista) già esistono costruzioni delle tipologie non consentite dal citato paragrafo 6.6, qual è la conclusione da desumere? Il nuovo aeroporto o l'allungamento della pista possono essere realizzati o no?

Analogamente se nella zona "D" (nata nel novembre 2011) di un aeroporto esistente erano già presenti a tale data delle costruzioni a destinazione non consentita, credo che il vincolo non possa diventare operativo. Mi chiedo – e vi chiedo – se in tali casi sia oggi possibile un ampliamento dell'aeroporto con incremento della classe ICAO degli aeromobili da accogliere pur continuando ad avere delle costruzioni ad elevata presenza di persone nella zona di tutela "D" che non le consente.

Ringrazio fin d'ora e invio cordiali saluti

Antonio C. Miari



Salva un albero...non stampare questa mail se non é davvero necessario

Save a tree...please do not print this e-mail unless you really need to

---

Questo messaggio e i suoi allegati sono indirizzati esclusivamente alle persone indicate. La diffusione, copia o qualsiasi altra azione derivante dalla conoscenza di queste informazioni sono rigorosamente vietate. Qualora abbiate ricevuto questo documento per errore siete cortesemente pregati di darne immediata comunicazione al mittente e di provvedere alla sua distruzione, Grazie.

*This e-mail and any attachments is confidential and may contain privileged information intended for the addressee(s) only. Dissemination, copying, printing or use by anybody else is unauthorised. If you are not the intended recipient, please delete this message and any attachments and advise the sender by return e-mail, Thanks.*

---

Questo messaggio e i suoi allegati sono indirizzati esclusivamente alle persone indicate. La diffusione, copia o qualsiasi altra azione derivante dalla conoscenza di queste informazioni sono rigorosamente vietate. Qualora abbiate ricevuto questo documento per errore siete cortesemente pregati di darne immediata comunicazione al mittente e di provvedere alla sua distruzione, Grazie.

*This e-mail and any attachments is confidential and may contain privileged information intended for the addressee(s) only. Dissemination, copying, printing or use by anybody else is unauthorised. If you are not the intended recipient, please delete this message and any attachments and advise the sender by return e-mail, Thanks.*