

AEROPORTO DI PARMA

PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Chiarimenti in merito alle osservazioni di ARPA Emilia Romagna e ASL sulle integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale dell'aeroporto di Parma.

Aspetti connessi all'inquinamento atmosferico

In merito alle osservazioni presentate sull'Allegato 6, da parte del Dipartimento di Sanità Pubblica di Parma, in particolare rispetto alle emissioni atmosferiche prodotte dal traffico veicolare, lo Studio di Impatto Ambientale presentato da ENAC relativo al Piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Parma presenta un piano di monitoraggio ambientale finalizzato al monitoraggio delle componenti ambientali ritenute significative tra cui la qualità dell'aria. In merito quindi all'osservazione, al fine di verificare l'entità delle emissioni di inquinanti indotte dal traffico stradale indotto dal cantiere, il gestore aeroportuale si impegnerà al monitoraggio dei flussi di ingresso e di uscita dal polo cargo e verificare in termini di emissioni i quantitativi dei principali inquinanti al fine di, qualora questi risultano superiori ad una certa soglia, prevedere opportune azioni di compensazione.

A riguardo potrà essere considerata nell'ambito della progettazione delle opere pavimentate previste dal Piano di sviluppo aeroportuale, l'utilizzo di malte fotocatalitiche quali opere di mitigazione e di compensazione per ridurre le emissioni nell'atmosfera prodotte dall'esercizio dell'aeroporto. Tali malte favoriscono una più rapida decomposizione degli inquinanti per effetto dell'azione della luce sulla sostanza fotocatalizzatrice che accelera il processo di ossidazione, evitandone così l'accumulo e l'adesione in superficie.

In merito alle osservazioni presentate da parte di ARPA Emilia Romagna sull'Inquinamento atmosferico, si evidenzia come non siano state valutate le emissioni di CO, CO₂ e COV in quanto non rilevanti ai fini delle richieste di integrazioni, che indicavano di valutare il saldo emissivo per NO_x e PM₁₀ (inquinanti soggetti a superamenti della qualità dell'aria). In funzione di ciò oltre a questi inquinanti, nelle integrazioni presentate, si è ritenuto opportuno analizzare anche l'SO_x e il PM_{2.5}, al fine di fornire un quadro generale delle emissioni prodotte da quegli inquinanti più significativi, per i quali sono state stimate le concentrazioni nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale

Relativamente al tema delle emissioni di inquinanti prodotte dal traffico veicolare è possibile affermare che stante i bassi traffici previsti risulta non significativo definire una matrice O/D in grado di valutare tutte le possibili origini/destinazioni nell'arco dei 5 km e per tali ragioni si



Affiliate Member International Federation of Consulting Engineers

ASSOCIATO
oice

Associazione delle organizzazioni di ingegneria di architettura e di consulenza tecnico-economica

I.R.I.D.E. srl

Via Giacomo Trevis 88 – 00147 – Roma
tel 06 51606033 – fax 06 83962055

iride@pec.istituto-iride.com - admin@istituto-iride.com – www.istituto-iride.com

C F – P.IVA 08024671003 – Registro Imprese di Roma 89912/04 – R.E.A. n. RM-1068311

ribadisce l'impostazione fornita nello Studio e relative integrazioni, che prevede l'analisi emissiva solo per il primo arco di traffico per il quale già il contributo del traffico indotto dall'aeroporto si ritiene trascurabile. Ciò nonostante come detto precedentemente, il gestore aeroportuale prevede l'implementazione di un sistema di monitoraggio dei flussi in ingresso ed in uscita lo scalo merci, ma che potrebbe essere esteso anche al traffico indotto connesso alla movimentazione dei passeggeri, ad integrazione dei parametri previsti dal Piano di Monitoraggio Ambientale e che potrà dare evidenza dell'entità dei flussi di traffico ed eventualmente di ulteriori azioni da mettere in campo in merito al tema dell'inquinamento atmosferico.

A completezza delle azioni che il gestore aeroportuale intende implementare nell'ambito del piano di monitoraggio ambientale, vi è la disponibilità di prevedere ulteriori punti di indagine per il monitoraggio della qualità dell'aria, al fine di poter, se del caso, effettuare una mappatura più puntuale dell'area interessata. Tali punti, unitamente all'intero piano di monitoraggio ambientale, saranno condivisi in fase successiva e preliminare l'inizio dei lavori con ARPA stessa.

Aspetti connessi all'inquinamento acustico

Per quanto concerne gli aspetti connessi al potenziale inquinamento acustico indotto dall'aeroporto sul territorio, in fase di integrazione da parte del Ministero dell'ambiente è stata eseguita una campagna fonometrica finalizzata alla verifica delle immissioni acustiche indotte dagli aeromobili in fase di decollo e di atterraggio.

Oggi l'aeroporto di Parma è inserito nel network dei collegamenti low cost con voli schedulati in determinati giorni della settimana e fasce orarie che inducono la necessità di organizzare misure in specifici giorni, ovvero in corrispondenza della presenza di tali voli, compatibilmente inoltre dalle condizioni atmosferiche che devono rispettare specifici valori in termini di vento, fenomeni atmosferici, etc. secondo quanto indicato dal DM 16.03.1998 affinché le misure possano essere ritenute valide. Inoltre si fa presente che, stante la saltuarietà dei voli commerciali durante il periodo settimanale, tali misure fanno necessariamente riferimento ad un periodo temporale più cautelativo in quanto riferite alle 24 ore durante le quali si ha la presenza di movimenti in decollo e partenza.

Si fa presente inoltre che in termini numerici, l'aeroporto è caratterizzato da un basso numero di movimenti (massimo 2-4 movimenti di aviazione commerciale nelle 24 ore e altrettanti di aviazione generale) e pertanto il loro contributo acustico sul territorio risulta esiguo rispetto alle altre sorgenti antropiche sul territorio quali il traffico veicolare sulla rete stradale ed autostradale (a nord e a sud dell'aeroporto) e quella ferroviaria (a nord e a sud dell'aeroporto). Ne consegue pertanto che la scelta di considerare quali punti di misura due postazioni interne al sedime deriva esclusivamente dalla necessità di valutare la rumorosità indotta dagli aeromobili in decollo e in atterraggio senza che i livelli acustici indotti possano essere influenzati da una rumorosità antropica di fondo. Inoltre il posizionamento dei fonometri all'interno del sedime risulta maggiormente cautelativo in quanto posizionati alla minima distanza sorgente-ricettore e quindi certamente caratterizzati da valori acustici decisamente superiori rispetto a quelli percepiti in corrispondenza di qualsiasi ricettore residenziale posto nell'intorno dell'aeroporto. Evenienza segnalata anche in fase di sopralluogo da parte dei rappresentanti del MATTM. Verificata quindi

l'entità del contributo acustico nelle postazioni interne si può ritenere l'impatto acustico dell'aeroporto trascurabile.

Si evidenzia inoltre che essendo allo stato attuale non presente alcuna attività commerciale connessa al trasporto delle merci, non è possibile determinare il contributo acustico indotto dagli aeromobili cargo ma certamente tale tipo di attività sarà implementata dal Gestore aeroportuale nel sistema di monitoraggio aeroportuale previsto contestualmente agli interventi progettuali del Piano di sviluppo.

Per quanto riguarda lo scenario di progetto allo scenario futuro, caratterizzato dalla presenza di voli oggi non presenti e da una configurazione infrastrutturale di progetto, è stata eseguita una simulazione previsionale dell'impronta acustica in termini di LVA, in quanto descrittore acustico definito dalla normativa di riferimento per la valutazione del rumore aeroportuale. Questa è da intendersi come valutazione previsionale del rumore aeroportuale allo scenario 2023 e con un modello di traffico stimato e ad oggi non valutabile mediante misure sul campo. Certamente sarà compito del Gestore aeroportuale, nonché intenzione data la previsione di un piano di monitoraggio ambientale contestuale allo studio di impatto ambientale, attivare tutte le procedure per l'installazione di un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale conforme ai requisiti specifici della normativa vigente che potrà essere implementato mediante installazione di altre centraline fisse qualora le Autorità lo ritengano necessario. Tali centraline avranno la duplice finalità di verificare sia la rumorosità degli aeromobili ai fini della verifica dell'indice LVA nelle diverse condizioni operative ai fini della determinazione ed approvazione dell'intorno aeroportuale (zonizzazione acustica aeroportuale) da parte della Commissione ex. Art. 5 del DM 31.10.1997, sia di monitorare i livelli acustici e confrontarli con i limiti normativi previsti dalla normativa e quindi, in caso di eventuale superamento, attivare la procedura di risanamento acustico secondo quanto previsto dal DM 29.11.2000.

Si segnala inoltre che sarà compito del gestore nel breve termine, unitamente con ENAC quale Autorità preposta, ad sviluppare i lavori della Commissione aeroportuale prevista dal DM 31.10.1997 per l'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale in termini di LVA. Contestualmente è previsto con il PSA, l'installazione di un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale in continuo in grado di misurare e determinare i valori acustici nonché verificare l'effettivo rispetto dei valori normativi e quindi l'eventuale disturbo sulla popolazione, nei diversi scenari operativi futuri. Tali attività di monitoraggio permetteranno quindi di verificare continuamente e periodicamente la rumorosità sul territorio intorno l'aeroporto nonché anche su specifici ricettori o aree residenziali che l'Autorità ritenga opportuno considerare. Sarà compito del Gestore aeroportuale pertanto recepire tali indicazioni, potenziando quindi il sistema di monitoraggio mediante installazione di ulteriori centraline di rumore rispetto quelle attualmente previste dal Piano di monitoraggio aeroportuale.

Il Direttore Tecnico
Ing. Mauro DI PRETE

