



SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

DOTT. VALERIO MARRONI

	TIPO	ANNO	NUMERO
REG.	/	/	/
DEL	/	/	/

POSTA PEC

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare

CTVIA VIA e VAS
ctva@ninambiente.it

e p.c.

Provincia di Parma
Settore Pianificazione territoriale
protocollo@postacert.provincia.parma.it

Comune di Parma
Settore tutela ambientale
Settore pianificazione
comunediroma@postemailcertificata.it

ARPAE SAC di Parma
ARPAE Sez. Territoriale di Parma
aopr@cert.arpa.emr.it

AUSL Parma Dipartimento Sanità Pubblica
sanitapubblica@pec.ausl.pr.it

Oggetto: Parere in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale del progetto di "Aeroporto di Parma - Piano di sviluppo aeroportuale 2018-2023", nel Comune di Parma ai sensi dell'art.25 del D.Lgs. n. 152/06 e dell'art. 23 della L.R. n. 4/2018
Trasmissione delibera

In allegato si trasmette copia della delibera di Giunta Regionale n. 2286 del 22 novembre 2019, contenente la decisione in merito alla procedura in oggetto

Distinti saluti.

Dott. Valerio Marroni

(nota firmata digitalmente)

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

Viale Della Fiera, 8
40127 Bologna

tel 051.527.6953
fax 051.527.6095

Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 2286 del 22/11/2019

Seduta Num. 43

Questo venerdì 22 **del mese di** novembre

dell' anno 2019 **si è riunita nella residenza di** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA

la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Bonaccini Stefano	Presidente
2) Donini Raffaele	Vicepresidente
3) Bianchi Patrizio	Assessore
4) Caselli Simona	Assessore
5) Gazzolo Paola	Assessore
6) Petitti Emma	Assessore
7) Venturi Sergio	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore: Bianchi Patrizio

Proposta: GPG/2019/2274 del 18/11/2019

Struttura proponente: SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA'
AMBIENTALE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Assessorato proponente: ASSESSORE ALLA DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA, PROTEZIONE
CIVILE E POLITICHE AMBIENTALI E DELLA MONTAGNA

Oggetto: PARERE IN MERITO ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI
COMPETENZA STATALE DEL PROGETTO DI "AEROPORTO DI PARMA -
PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE 2018-2023", NEL COMUNE DI
PARMA AI SENSI DELL'AT.25 DEL D.LGS. N. 152/06 E DELL'ART. 23 DELLA
L.R. N. 4/2018.

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

Responsabile del procedimento: Valerio Marroni

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PREMESSO CHE:

- 1.1 con nota n. DVA 20402 del 11/09/2018, [ID_VIP:4224], acquisita al protocollo regionale con n. PG.2018.574334 del 12/09/2018, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha comunicato la procedibilità dell'istanza di valutazione di impatto ambientale di competenza statale attivata da ENAC per il Piano di sviluppo al 2023 dell'aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma;
- 1.2 con nota n. DVA 23359 del 17/10/2018, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha comunicato che a far data dal 17/10/2018, data di pubblicazione dell'avviso al pubblico, decorrevano i 60 giorni per la presentazione delle osservazioni;
- 1.3 la Regione Emilia-Romagna è intervenuta nell'ambito della procedura ministeriale ai sensi dell'art. 24 del DLgs 152/06, attivando l'endo-procedimento istruttorio previsto dall'art. 23 della LR 4/2018 e convocando con nota n. PG.608401 del 3/10/2018 una riunione con le Amministrazioni locali;
- 1.4 in data 12/10/2018 si è tenuta, presso la Regione Emilia-Romagna, una riunione istruttoria in cui si è discusso sul progetto e il SIA presentati da ENAC; alla riunione erano presenti la Regione Emilia-Romagna, il Comune di Parma, la Provincia di Parma, Arpae sezione di Parma, Ausl di Parma e il Consorzio di bonifica parmense;
- 1.5 con nota prot. n. PG.735959 del 11/12/2018 indirizzata al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e a ENAC, la Regione Emilia-Romagna, sulla base dei contributi e delle osservazioni pervenuti dalle Amministrazioni locali, ha richiesto integrazioni su vari aspetti e temi programmatici, progettuali e ambientali al fine di poter valutare compiutamente le alternative e gli effetti del Masterplan aeroportuale sul territorio e sulle matrici ambientali;
- 1.6 in data 8/02/2019 (PG.2019.145593), il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha comunicato ENAC la necessità acquisire chiarimenti e approfondimenti relativi alla documentazione presentata, comprensiva della richiesta di integrazione già formulata dalla Regione Emilia-Romagna;
- 1.7 in data 25/03/2019, acquisita al protocollo regionale con n. PG.289483 del 25/03/2019 il Ministero dell'Ambiente e della

Tutela del Territorio e del Mare ha concesso, su istanza di ENAC, una proroga di 30 giorni per la consegna delle integrazioni richieste;

- 1.8 in data 05/04/2019, acquisita al protocollo regionale con n. PG.348588 del 08/04/2019 ENAC ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta;
- 1.9 in considerazione dell'entità degli approfondimenti richiesti il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha richiesto che il proponente trasmettesse un nuovo avviso al pubblico di deposito della documentazione integrativa ai fini delle osservazioni per 30 giorni a partire dal 14/05/2019;
- 1.10 in data 15/07/2019, acquisita al protocollo regionale con n. PG.603831 del 18/07/2019, ENAC ha trasmesso dei chiarimenti in merito alle osservazioni inviate da Arpae e da AUSL;
- 1.11 in data 23/10/2019, ENAC ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare una integrazione volontaria che controdeduce alle richieste di integrazioni degli Enti e delle osservazioni pervenute rispetto alla analisi della alternativa zero;
- 1.12 vista la rilevanza di tali integrazioni volontarie, con nota del 15/11/2019, acquisita al protocollo regionale con prot. n. PG.846906 del 15/11/2019 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha comunicato che la CTVIA ha ritenuto necessario richiedere all'ENAC di provvedere ad un nuovo avviso al pubblico per il deposito della documentazione integrativa da effettuare in conformità alle modalità previste dall'art. 24, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006;
- 1.13 gli elaborati relativi al progetto sono stati depositati continuativamente per la libera consultazione del pubblico, presso il MATTM e presso il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna, in viale della Fiera 8 a Bologna, per i periodi previsti dalla normativa;
- 1.14 nei periodi di deposito non sono pervenute osservazioni da parte di privati alla Regione Emilia-Romagna;

2 RICORDATO CHE:

- 2.1 in considerazione dello stato avanzato del procedimento istruttorio, la Regione Emilia-Romagna ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e alla CTVIA una nota tecnica con PG.719192 del 24/09/2019 nella quale si fornivano alcuni

elementi utili alla conclusione della relazione istruttoria della CTVIA del MATTM;

2.2 esaminato il progetto iniziale, le integrazioni e i chiarimenti presentati dal proponente, sono pervenuti i seguenti pareri e osservazioni conclusive da parte delle amministrazioni locali:

- Ausl di Parma, acquisito agli atti della Regione in data 3 giugno 2019 con prot n. PG.2019.503288,
- Arpae sezione di Parma, acquisiti agli atti della Regione in data 6 giugno 2019 con prot n. PG.515177 e 9 settembre 2019 con prot. n. PG.682128,
- Consorzio di Bonifica parmense, acquisito agli atti dalla Regione in data 11 giugno 2019 con prot. n. PG.531450,
- Comune di Parma, acquisito agli atti dalla Regione in data 12 giugno 2019 con prot. n. PG.534919,
- Provincia di Parma, acquisito agli atti dalla Regione in data 12 giugno 2019 con prot. n. PG.535774;

2.3 la Regione Emilia-Romagna ha condotto l'istruttoria del SIA e del relativo progetto in costante e continua collaborazione con le strutture degli enti locali interessati, tenendo in considerazione i contributi pervenuti per l'espressione del parere conclusivo;

3 CONSIDERATO CHE:

Quadro programmatico e progettuale

3.1 il Piano di sviluppo dell'aeroporto di Parma - Masterplan 2018-2023 prevede la realizzazione di opere ed interventi per sviluppare in particolare il trasporto merci; gli interventi principali consistono:

- prolungamento della pista di volo di circa 756 metri in direzione nord (lunghezza complessiva pari a 2880 metri);
- via di rullaggio per una superficie pari a 23000 m²;
- nuova viabilità perimetrale e recinzione doganale;
- nuovo hangar cargo per una superficie pari a circa 5100 m²;
- piazzale per la sosta aeromobili - polo cargo per una superficie pari a circa 49000 m²;
- nuova viabilità di accesso al polo cargo (6300 m²);
- ampliamento del piazzale di sosta aeromobili e nuovo hangar per l'aviazione generale;

3.2 la pista di volo verrà utilizzata in entrambe le direzioni con un utilizzo prevalente da nord a sud per le operazioni di atterraggio (99% dei voli) e da sud a nord per le operazioni di decollo (77% dei voli);

- 3.3 il Piano nazionale degli aeroporti e il PRIT 2025 in corso di approvazione individuano l'aeroporto di Parma tra quelli di interesse nazionale;
- 3.4 il proponente ha effettuato una analisi delle alternative al Piano di sviluppo aeroportuale proposto e nello specifico una valutazione circa l'alternativa zero considerando una redistribuzione dei traffici passeggeri e merci previsti al 2023 su altri scali aeroportuali (Linate e Bologna); da tale analisi emerge che dal punto di vista delle emissioni di Nox e PM10, della produzione di CO2 e degli aspetti economici la soluzione proposta dal Masterplan aeroportuale è quella preferibile;
- 3.5 negli elaborati del SIA è presente una analisi dei flussi di traffico afferenti e generati dall'aeroporto e quelli relativi ai parcheggi che sono stimati nel 2023 rispettivamente pari a 16060 e 80300 veicoli annui; su tali valori è stata effettuata una stima dei fattori di emissione per i diversi inquinanti;
- 3.6 relativamente alla valutazione del rischio aeroportuale e alle mappe di vincolo il proponente indica negli elaborati integrativi che:
- l'aeroporto di Parma non rientra tra gli scali sui quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio precisando che i modesti volumi di traffico attuali e previsti non produrrebbero comunque risultati significativi per l'applicazione di eventuali misure di mitigazione del rischio;
 - le mappe di vincolo sono di competenza di ENAC e del gestore e sono in fase di revisione a seguito dell'approvazione del Piano di sviluppo, mentre la redazione del Piano di rischio è di esclusiva competenza comunale;

Quadro ambientale

- 3.7 il proponente ha effettuato nel SIA analisi e valutazioni dei potenziali impatti nelle fasi di cantiere e nella fase di esercizio dell'aeroporto sulle diverse matrici ambientali (aria, acque, rumore, suolo, salute umana e paesaggio);
- 3.8 la documentazione integrativa fornita da Enac durante il procedimento di VIA, compresi i chiarimenti e le integrazioni volontarie, indicano in molti casi come trascurabili e/o poco significativi gli effetti ambientali in termini di rumore, emissioni in atmosfera, campi elettromagnetici e aspetti idraulici connessi all'attuazione del Masterplan rimandando a fasi successive la definizione di eventuali misure mitigative e/o compensative;

- 3.9 il proponente ha effettuato valutazioni ed analisi integrative rispetto alle emissioni di inquinanti in atmosfera confrontando lo stato attuale con lo scenario di progetto al 2023 (Allegato 6 delle integrazioni al SIA);
- 3.10 le emissioni da traffico aereo sono state stimate utilizzando il software EDMS confrontandole con i dati emissivi regionali e comunali desunti dall'inventario delle emissioni aria dell'Emilia-Romagna - INEMAR);
- 3.11 le acque di dilavamento delle nuove superfici impermeabilizzate saranno raccolte e recapitate nel reticolo idrografico presente, costituito da: Cavo Lametta, canale del Cornicchio, canale Galasso e cavo Lama; nel SIA si indica inoltre come trascurabile il mancato apporto delle precipitazioni alla falda superficiale;
- 3.12 nel SIA - Parte 5 viene indicato che gli interventi di mitigazione e compensazione previsti consistono in:
- misure ed interventi di prevenzione del fenomeno bird-strike
 - Interventi di inserimento ambientale e territoriale costituiti da due rimodellamenti morfologici inerbiti nella porzione sud dell'aeroporto con funzione estetico-paesaggistica e di contenimento delle emissioni acustiche;

4 VALUTATO CHE:

Quadro programmatico

- 4.1 il Masterplan dell'aeroporto di Parma 2018-2023 è sostanzialmente coerente con le indicazioni del PRIT2025; nella relazione del PRIT si valuta che l'aeroporto si trova al centro di un bacino compreso tra gli importanti scali di Milano e Bologna e quindi può svolgere un ruolo complementare all'interno del sistema, favorendo l'accessibilità all'area emiliana e a importanti poli economici produttivi;
- 4.2 in considerazione di ciò, il PRIT2025 ritiene importante valutare l'attrattività dell'area di Parma in termini di servizi per le aree produttive (business e cargo), e quindi sostenere le opportunità di un rafforzamento dell'aeroporto nell'ambito del settore cargo, courier ed e-commerce; inoltre si indica che l'aeroporto di Parma potrebbe svolgere nel lungo periodo (oltre il 2025) il ruolo di riserva di capacità a servizio di aeroporti della Lombardia e dell'Emilia;
- 4.3 il Piano di Sviluppo aeroportuale non risulta pienamente conforme alla strumentazione urbanistica comunale pertanto il progetto definitivo del Masterplan che sarà approvato in

conferenza dei servizi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con procedimento d'intesa regionale avrà anche gli effetti di variante urbanistica e di apposizione del vincolo espropriativo sulle aree occorrenti, in tale fase dovranno pertanto essere adeguati gli elaborati ai fini della variante urbanistica nei tre livelli di pianificazione (PSC, POC e RUE del Comune di Parma);

Quadro progettuale

- 4.4 si valuta positivamente il fatto che il bilancio complessivo delle terre e rocce da scavo sia sostanzialmente nullo in quanto i terreni derivanti dagli scavi verranno riutilizzato in sito anche per la formazione di rimodellamenti morfologici;
- 4.5 l'analisi dell'alternativa zero al Piano di sviluppo aeroportuale, presentata come integrazione volontaria, adotta per le valutazioni una cornice di riferimento che coinvolge anche scali aeroportuali di Bologna e Linate rendendo meno preciso il confronto degli impatti ambientali tra alternativa zero (situazione attuale) e sviluppo aeroportuale proposto in termini di ricadute sull'intorno (30 km) dell'aeroporto di Parma, sia per ciò che riguarda l'aumento del traffico aereo, sia per l'aumento del traffico passeggeri e merci;
- 4.6 per quanto riguarda la valutazione dei rischi e sebbene si concordi sul fatto che i flussi di traffico veicolare indotto dall'aeroporto e l'aumento dei voli cargo e passeggeri siano in assoluto ridotti nell'arco di validità del Masterplan, come segnalato anche dal Comune di Parma si ritiene che le risposte fornite da Enac non consentono di verificare pienamente la compatibilità del Piano di sviluppo aeroportuale con gli obiettivi di tutela del territorio e soprattutto di definire eventuali misure per ridurre i rischi aeroportuali;
- 4.7 si segnala inoltre che le mappe di vincolo aeroportuale non risultano ancora approvate da parte di Enac e che la richiesta formulata di redigere una Simulazione di piano di rischio è ritenuta opportuna proprio per consentire all'Amministrazione comunale una valutazione preliminare degli effetti del Masterplan per poi elaborare successivamente il Piano di rischio vero e proprio di competenza comunale;
- 4.8 si ritiene pertanto opportuno che Enac presenti uno studio sul rischio di incidenti aerei e una simulazione di piano di rischio, evidenziando le misure per ridurre i rischi e che fornisca le informazioni circa la costituzione e attivazione della commissione aeroportuale e l'approvazione delle mappe di

vincolo all'interno della conferenza dei servizi per l'approvazione del Masterplan;

- 4.9 in riferimento agli effetti del Piano di Sviluppo aeroportuale con preesistenze esterne (elettrorodotto a fine pista, interruzione di due strade - Strada Parma rota e Viale delle esposizioni) non si ritiene opportuno rimandare a fasi successive la risoluzione delle interferenze e degli impatti con infrastrutture o elementi esistenti in quanto la sostenibilità del Piano di Sviluppo aeroportuale è connessa alla risoluzione di tali interferenze dal punto di vista progettuale, ambientale ed economico;
- 4.10 si ritiene pertanto adeguato che il proponente individui e presenti in sede di conferenza dei servizi per l'approvazione del Masterplan le soluzioni progettuali (studi di fattibilità e ipotesi progettuali) per superare tali interferenze, proponendo nel caso le eventuali misure di compensazione e mitigazione; si ritiene inoltre opportuno che si raggiunga un accordo con i proprietari di tali infrastrutture circa le modalità e i costi relativi alla progettazione e realizzazione degli interventi di risoluzione di tali interferenze che prioritariamente dovranno essere a carico di Enac;
- 4.11 rispetto alle criticità di congestione da traffico evidenziate dal Comune di Parma si ritiene opportuno che in fase di progettazione esecutiva venga inoltre approfondito il nodo dell'accesso/uscita dal nuovo parcheggio "landside" in quanto la proposta di Enac di prevedere l'uscita dei veicoli dal parcheggio sulla rotatoria posta su via Cremonese non pare sostenibile dal punto di vista trasportistico;

Quadro ambientale

- 4.12 come esplicitato da diversi Enti che hanno trasmesso i propri pareri di competenza, si ritiene che il proponente abbia effettuato analisi degli impatti connessi al Piano di sviluppo aeroportuale prevalentemente qualitative e parziali non approfondendo alcune situazioni di criticità puntuale e rimandando molte delle verifiche e definizione di misure di mitigazione e compensazione a fasi successive: all'interno della conferenza di servizi presso il MIT per l'approvazione del Masterplan o addirittura nella fase di esercizio della infrastruttura tramite il monitoraggio in corso d'opera;
- 4.13 per quanto riguarda gli aspetti acustici permangono perplessità circa la valutazione e stima preventiva degli effetti e degli impatti negli scenari più cautelativi in considerazione che l'aeroporto di Parma è ubicato in un ambito molto prossimo alla città di Parma e a poche centinaia di metri dagli abitati di

Fognano e Baganzola e già allo stato attuale determina un impatto sulle abitazioni e le attività prossime;

4.14 non appaiono esaustive e cautelative le valutazioni di impatto per quanto riguarda l'inquinamento acustico, comprese le integrazioni volontarie presentate dal proponente, come di seguito dettagliato:

- relativamente alle simulazioni di impatto acustico nello scenario attuale e futuro al 2023, non risultano presenti stime del contributo acustico derivante dal traffico aereo, rimandando ogni considerazione alla fase di monitoraggio; inoltre non vengono effettuate stime di impatto sui recettori sensibili nell'abitato di Baganzola e sui primi recettori isolati di Baganzola e Fognano (come indicato da Arpa e Ausl di Parma);
- non risulta essere presente nella modellizzazione acustica l'apporto delle operazioni a terra dichiarando che risultano di entità trascurabile (come indicato da Arpa di Parma);
- la determinazione quantitativa degli impatti acustici risulta necessaria al fine di determinare il rispetto della normativa vigente sull'inquinamento acustico e poter prevedere nel caso l'adozione di misure di mitigazione;
- non risulta inoltre essere stata attivata la Commissione aeroportuale al fine della caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale già nello stato attuale e non è stato presentato il Piano di risanamento acustico dell'aeroporto (come indicato da Arpa e dal Comune di Parma);

4.15 appare necessario che il proponente definisca prima dell'inizio delle attività connesse al Piano di sviluppo aeroportuale le procedure antirumore, la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e la definizione di un piano di monitoraggio acustico aeroportuale;

4.16 si ritiene invece opportuno integrare in sede di conferenza dei servizi presso il MIT le valutazioni di impatto acustico sui recettori di Baganzola e Fognano, segnalando fin d'ora la opportunità di prevedere mitigazioni e compensazioni adeguati a tutela della popolazione esposta anche in riferimento ai risultati delle simulazioni, con particolare riferimento ai recettori sensibili; tali interventi potranno essere ulteriormente declinati sulla base degli esiti del monitoraggio per la fase di esercizio che il proponente dovrà predisporre;

4.17 il piano di monitoraggio acustico è opportuno sia redatto conformemente alle linee guida redatte da Ispra (n.27/2012), del DM 31/10/97 e del DM 20/05/99 e dovrà essere condiviso con

le amministrazioni competenti (Arpae e Ausl) e per conoscenza alla Regione in sede di progettazione esecutiva e comunque prima dell'inizio delle attività previste dal Masterplan;

4.18 relativamente alle analisi relative alle emissioni in atmosfera si rileva che:

- seppure l'incidenza percentuale stimata delle emissioni in atmosfera appaia ridotta (variando da 0,15% a 4,11% a seconda dell'inquinante considerato rispetto alle emissioni comunali del 2013), non risulta corretto rapportarla esclusivamente alle emissioni complessive comunali e regionali. Le emissioni nello scenario al 2023 risultano infatti in aumento di 2 o 3 volte per tutti gli inquinanti considerati e secondo quanto indicato dal Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020) vigente qualsiasi aumento emissivo deve prevedere delle azioni di mitigazione e compensazione al fine di tendere al "saldo zero";
- l'Italia è in procedura di infrazione comunitaria e deferita dalla Corte di Giustizia europea per le aree di superamento del PM10 e Nox e nel Comune di Parma si verificano superamenti del valore limite giornaliero di PM10, sia nelle stazioni di traffico che in quelle di fondo urbano;
- in pianura padana il PM10 ha inoltre un'ampia componente di natura secondaria, al fine del rispetto dei valori limite, appare opportuno assicurare la riduzione sia delle emissioni di PM10 primario sia dei precursori di PM10 secondario (NOx, SOx, COV e NH3);
- le integrazioni fornite non consentono una valutazione preventiva degli impatti in quanto sono fornite indicazioni qualitative senza analizzare alcuni aspetti (emissioni della fase di cantiere, areali considerati per le simulazioni effettuate);

4.19 in coerenza con il PAIR si ritiene pertanto necessario che ENAC proponga interventi compensativi, quali ad esempio la previsione di utilizzo di soli veicoli elettrici all'interno dell'aeroporto, la individuazione di una fascia verde per l'assorbimento delle emissioni, ecc...; tali compensazioni dovranno essere concordate con Regione Emilia-Romagna, Comune di Parma ed Arpae all'interno della conferenza dei servizi in sede MIT per l'approvazione del Masterplan aeroportuale;

4.20 si ritiene opportuno presentare un piano di monitoraggio della qualità dell'aria che dovrà essere concordato nelle caratteristiche (postazioni e modalità di misura) con Arpae di Parma e Regione Emilia-Romagna e presentato in sede di

progettazione esecutiva e comunque prima dell'inizio delle attività previste dal Masterplan;

- 4.21 è inoltre opportuno che le proposte di monitoraggio acustico ed atmosferico prevedano le tempistiche e le modalità di trasmissione periodica dei risultati alle Amministrazioni locali interessate (Comune di Parma, Arpae, Ausl e Regione Emilia-Romagna);
- 4.22 relativamente agli aspetti idraulici, si ritiene necessario che il progetto rispetti il principio dell'invarianza idraulica in coerenza con le indicazioni del Piano di gestione rischio alluvioni;
- 4.23 in tal senso non risulta essere stato prodotto lo studio idrologico-idraulico richiesto dal Consorzio di bonifica per valutare gli effetti degli interventi di impermeabilizzazione sul reticolo consortile e precisamente sui canali Battibue, Galasso, Lama, Lametta e Ramo est cavo Lametta;
- 4.24 al fine di definire eventuali interventi di mitigazione, tale studio dovrà essere prodotto all'interno della conferenza dei servizi per l'approvazione dell'opera; in base agli esiti di tali approfondimenti si dovrà valutare in accordo con l'autorità idraulica, la necessità di interventi per la riduzione del rischio idraulico a carico del proponente, tra cui si segnalano i seguenti:
- adeguamento delle sezioni di deflusso, manufatti compresi, dei canali consortili Battibue, Galasso, Lama, Lametta e Ramo est cavo Lametta, interessati dallo scarico delle acque meteoriche, sino all'ingresso dell'area Fiera di Parma e Parma Urban District;
 - ampliamento della prevista cassa di espansione sul canale Galasso;
- 4.25 gli approfondimenti progettuali e ambientali richiesti e le misure di compensazione/mitigazione che il proponente è tenuto a presentare in sede di conferenza dei servizi per l'approvazione del Masterplan si ritengono elementi necessari al fine del rilascio dell'intesa regionale;
- 4.26 si ritiene opportuno pertanto che la verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali e della trasmissione di studi, approfondimenti settoriali (rischio aeronautico, risoluzione delle interferenze, acustici, atmosferici e idraulici) e proposte di monitoraggio sia differenziata nel tempo tra la fase di approvazione del Masterplan in sede di conferenza dei servizi presso il MIT e la fase di progettazione esecutiva e di realizzazione degli interventi come dettagliato nel "ritenuto" della presente delibera;

4.27 in relazione alle stime di traffico aereo ipotizzate al 2023 si ritiene inoltre opportuno segnalare che il monitoraggio del traffico aereo dovrà avere cadenza annuale e che i risultati dovranno essere trasmessi anche alle Amministrazioni locali. Nel caso di aumento dei volumi di traffico rispetto a quanto previsto dal Masterplan si ritiene necessario che il proponente informi il MATTM al fine di valutare la necessità di sottoporre tali modifiche ad una nuova valutazione degli impatti attraverso il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi del DLgs 152/06;

5 RITENUTO DI:

5.1 esprimere parere favorevole circa la compatibilità ambientale del progetto in considerazione degli approfondimenti svolti dal proponente, delle integrazioni documentali e delle proposte di mitigazione e ripristino ambientale forniti da ENAC subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni ambientali di cui si dovrà dare riscontro ai fini della verifica di ottemperanza in sede di conferenza dei servizi per l'approvazione del Masterplan presso il Ministero dell'Infrastrutture e Trasporti, in sede di progettazione esecutiva o prima dell'inizio delle attività previste dal Masterplan:

Per la fase di approvazione del Masterplan nella conferenza dei servizi presso il Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT)

- il Piano di Sviluppo aeroportuale non risulta pienamente conforme alla strumentazione urbanistica comunale, pertanto il proponente dovrà adeguare gli elaborati ai fini della variante urbanistica nei tre livelli di pianificazione (PSC, POC e RUE del Comune di Parma);
- Enac dovrà presentare uno studio sul rischio di incidenti aerei e una simulazione di piano di rischio, evidenziando le misure per ridurre i rischi e fornire le informazioni circa la costituzione e attivazione della commissione aeroportuale e l'approvazione delle mappe di vincolo;
- il proponente dovrà individuare e presentare le soluzioni progettuali (studi di fattibilità e ipotesi progettuali) per superare tali interferenze, proponendo nel caso le eventuali misure di compensazione e mitigazione; inoltre è necessario definire un accordo con i soggetti proprietari di tali infrastrutture e con il Comune di Parma sulle modalità e sui costi relativi alla progettazione e realizzazione degli interventi di risoluzione di

tali interferenze che prioritariamente dovranno essere a carico di Enac;

- dovranno essere integrate ed aggiornate le simulazioni acustiche nelle condizioni più cautelative con particolare riferimento ai recettori di Baganzola e Fognano, segnalando fin d'ora la necessità di prevedere mitigazioni e compensazioni adeguati a tutela della popolazione esposta anche in riferimento ai risultati delle simulazioni, con particolare riferimento ai recettori sensibili; tali interventi potranno essere ulteriormente declinati sulla base degli esiti del monitoraggio per la fase di esercizio che il proponente dovrà predisporre;

- in coerenza con il PAIR 2020, ENAC dovrà proporre interventi compensativi, quali ad esempio la previsione di utilizzo di soli veicoli elettrici all'interno dell'aeroporto, la individuazione di una fascia verde per l'assorbimento delle emissioni, ecc...; tali compensazioni dovranno essere concordate con Regione Emilia-Romagna, Comune di Parma ed Arpae;

- al fine di definire eventuali interventi di mitigazione sui canali consortili, dovrà essere prodotto uno studio idrologico-idraulico; in base agli esiti di tali approfondimenti si dovrà valutare in accordo con l'autorità idraulica, la necessità di interventi per la riduzione del rischio idraulico a carico del proponente, tra cui si segnalano i seguenti:

- adeguamento delle sezioni di deflusso, manufatti compresi, dei canali consortili Battibue, Galasso, Lama, Lametta e Ramo est cavo Lametta, interessati dallo scarico delle acque meteoriche, sino all'ingresso dell'area Fiera di Parma e Parma Urban District;
- ampliamento della prevista cassa di espansione sul canale Galasso,

Per la fase di progettazione esecutiva e di inizio delle attività previste dal Masterplan

- rispetto alle criticità di congestione da traffico evidenziate dal Comune di Parma dovranno essere individuate soluzioni alternative per il nodo dell'accesso/uscita dal nuovo parcheggio "landside" in quanto la proposta di prevedere l'uscita dei veicoli dal parcheggio sulla rotatoria posta su via Cremonese non pare sostenibile dal punto di vista trasportistico;

- il proponente deve definire le procedure antirumore, la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e la definizione di un piano di monitoraggio acustico aeroportuale;

- dovrà essere redatto un piano di monitoraggio acustico conformemente alle linee guida redatte da Ispra (n.27/2012), del DM

31/10/97 e del DM 20/05/99 e dovrà essere condiviso con le amministrazioni competenti (Arpa e Ausl) e trasmesso alla Regione Emilia-Romagna e al Comune di Parma;

- dovrà essere presentato un piano di monitoraggio della qualità dell'aria che dovrà essere concordato nelle caratteristiche (postazioni e modalità di misura) con Arpa di Parma e trasmesso alla Regione Emilia-Romagna;

- in relazione alle stime di traffico aereo ipotizzate al 2023 è necessario che il monitoraggio del traffico aereo abbia cadenza annuale e che i risultati siano trasmessi anche alle Amministrazioni locali. Nel caso di aumento dei volumi di traffico rispetto a quanto previsto dal Masterplan il proponente dovrà informare il MATTM al fine di valutare la necessità di sottoporre tali modifiche ad una nuova valutazione degli impatti attraverso il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi del D.Lgs. n. 152/06;

Viste:

- la propria deliberazione n. 2416 del 29 dicembre 2008 "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera n. 450/2007" e ss.mm.ii., per quanto applicabile;
- la propria deliberazione n. 468 del 10 aprile 2017 "Il sistema dei controlli interni nella regione Emilia-Romagna";
- Le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte in attuazione della propria deliberazione n. 468/2017;

Dato atto dei pareri allegati;

su proposta dell'Assessore alla Difesa del Suolo e della Costa, Protezione Civile e Politiche Ambientali e della Montagna;

tutto ciò premesso, considerato, valutato e ritenuto

a voti unanimi e palesi

D E L I B E R A

a) di esprimere, ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e dell'art. 23 della L.R. n. 4/2018, la valutazione che il progetto "Piano di sviluppo al 2023 dell'aeroporto di Parma", in Comune di Parma sia ambientalmente compatibile subordinatamente al rispetto delle seguenti prescrizioni e condizioni ambientali da ottemperare in sede di conferenza dei servizi per l'approvazione del Masterplan presso il Ministero dell'Infrastrutture e Trasporti, in sede di progettazione esecutiva o prima dell'inizio delle attività previste dal Masterplan come di seguito dettagliato:

Per la fase di approvazione del Masterplan nella conferenza dei servizi presso il Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT)

1. il Piano di Sviluppo aeroportuale non risulta pienamente conforme alla strumentazione urbanistica comunale, pertanto il proponente dovrà adeguare gli elaborati ai fini della variante urbanistica nei tre livelli di pianificazione (PSC, POC e RUE del Comune di Parma);
2. Enac dovrà presentare uno studio sul rischio di incidenti aerei e una simulazione di piano di rischio, evidenziando le misure per ridurre i rischi e fornire le informazioni circa la costituzione e attivazione della commissione aeroportuale e l'approvazione delle mappe di vincolo;
3. il proponente dovrà individuare e presentare le soluzioni progettuali (studi di fattibilità e ipotesi progettuali) per superare tali interferenze, proponendo nel caso le eventuali misure di compensazione e mitigazione; inoltre è necessario definire un accordo con i soggetti proprietari di tali infrastrutture e con il Comune di Parma sulle modalità e sui costi relativi alla progettazione e realizzazione degli interventi di risoluzione di tali interferenze che prioritariamente dovranno essere a carico di Enac;
4. dovranno essere integrate ed aggiornate le simulazioni acustiche nelle condizioni più cautelative con particolare riferimento ai recettori di Baganzola e Fognano, segnalando fin d'ora la necessità di prevedere mitigazioni e compensazioni adeguati a tutela della popolazione esposta anche in riferimento ai risultati delle simulazioni, tali interventi potranno essere meglio declinati sulla base degli esiti del monitoraggio per la fase di esercizio che il proponente dovrà predisporre;
5. in coerenza con il PAIR 2020, ENAC dovrà proporre interventi compensativi, quali ad esempio la previsione di utilizzo di

solli veicoli elettrici all'interno dell'aeroporto, la individuazione di una fascia verde per l'assorbimento delle emissioni, ecc...; tali compensazioni dovranno essere concordate con Regione Emilia-Romagna, Comune di Parma ed Arpae;

6.al fine di definire eventuali interventi di mitigazione sui canali consortili, dovrà essere prodotto uno studio idrologico-idraulico; in base agli esiti di tali approfondimenti si dovrà valutare in accordo con l'autorità idraulica, la necessità di interventi per la riduzione del rischio idraulico a carico del proponente, tra cui si segnalano i seguenti:

- adeguamento delle sezioni di deflusso, manufatti compresi, dei canali consortili Battibue, Galasso, Lama, Lametta e Ramo est cavo Lametta, interessati dallo scarico delle acque meteoriche, sino all'ingresso dell'area Fiera di Parma e Parma Urban District;
- ampliamento della prevista cassa di espansione sul canale Galasso,

Per la fase di progettazione esecutiva e/o di inizio delle attività previste dal Masterplan

7.rispetto alle criticità di congestione da traffico evidenziate dal Comune di Parma dovranno essere individuate soluzioni alternative per il nodo dell'accesso/uscita dal nuovo parcheggio "landside" in quanto la proposta di prevedere l'uscita dei veicoli dal parcheggio sulla rotatoria posta su via Cremonese non pare sostenibile dal punto di vista trasportistico;

8.il proponente deve definire le procedure antirumore, la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e la definizione di un piano di monitoraggio acustico aeroportuale;

9.dovrà essere redatto un piano di monitoraggio acustico conformemente alle linee guida redatte da Ispra (n.27/2012), del DM 31/10/97 e del DM 20/05/99 e dovrà essere condiviso con le amministrazioni competenti (Arpae e Ausl) e trasmesso alla Regione Emilia-Romagna e al Comune di Parma;

10. dovrà essere presentato un piano di monitoraggio della qualità dell'aria che dovrà essere concordato nelle caratteristiche (postazioni e modalità di misura) con Arpae di Parma e trasmesso alla Regione Emilia-Romagna;

11. in relazione alle stime di traffico aereo ipotizzate al 2023 è necessario che il monitoraggio del traffico aereo abbia cadenza annuale e che i risultati siano trasmessi anche alle Amministrazioni locali. Nel caso di aumento dei volumi di

traffico rispetto a quanto previsto dal Masterplan il proponente dovrà informare il MATTM al fine di valutare la necessità di sottoporre tali modifiche ad una nuova valutazione degli impatti attraverso il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi del DLgs 152/06;

b) di trasmettere, ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e dell'art. 23 della L.R. n. 4/2018, il presente parere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare **al fine di concorrere alla definizione della compatibilità Valutazione di impatto ambientale sul progetto in oggetto;**

c) di trasmettere per opportuna conoscenza, copia della presente deliberazione al proponente ENAC e agli Enti territoriali interessati al procedimento (Comune di Parma, Provincia di Parma, Arpae di Parma, Ausl di Parma e Consorzio di bonifica parmense);

- - - - -

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Valerio Marroni, Responsabile del SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2019/2274

IN FEDE

Valerio Marroni

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2019/2274

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 2286 del 22/11/2019

Seduta Num. 43

OMISSIS

L'assessore Segretario

Bianchi Patrizio

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi