

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)  
 art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Progetto, Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023  
 Codice procedura: 4224

**OSSERVAZIONE "ALTERNATIVA ZERO"**

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

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

- Aspetti di carattere generale. Continue carenze nella documentazione presentata dal proponente

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

La documentazione presentata vorrebbe sostenere i vantaggi del progetto di ampliamento della pista dell'aeroporto Verdi rispetto all'"alternativa zero".

Lo studio non ci sembra chiarire i motivi per cui si debba aprire un ulteriore scalo cargo in area già densa di scali cargo. Non si fa riferimento a prospettive concrete di contratti cargo o passeggeri, non si presentano evidenze di ditte o settori produttivi che stiano utilizzando l'aeroporto e ne richiedano il potenziamento. L'aeroporto di Parma è anzi evidentemente sottoutilizzato nelle condizioni attuali, come tutte le statistiche rivelano senza alcun dubbio. Sogear non ha reso pubblico alcun tipo di contratto per ipotizzare un incremento di 41.900 passeggeri e 22.008 t di merci a seguito anche di uno storico in cui entrambi sono diminuiti fino a non essere più presenti, come le merci.

Alcuni presupposti dello studio paiono aleatori, come la seguente, relativa alla scelta dello scenario alternativo alla riqualificazione: *"In particolare per il traffico cargo si è considerato l'aeroporto di Bologna, mentre per il traffico passeggeri si preso in riferimento l'aeroporto di Milano-Linate"* (pag.5) Lo spostamento passeggeri dall'aerea del bacino di Parma (30km) è improbabile che sia assorbito solo dallo scalo di Linate, mentre quello cargo solo dallo scalo di Bologna. Alle pagg. 11,12,13 si sottolinea che gli aeroporti di Bologna e Linate abbiano maggiori emissioni di PM10 e NOx rispetto all'aeroporto di Parma. Su questo aspetto osserviamo che:

- Ci sembra una mancanza il fatto che l'intera documentazione parli solo di PM10 e NOx tralasciando i SOx e soprattutto i più dannosi PM2.5.
- La considerazione sia scontata, dal momento che a Parma non si ha trasporto merci e gli unici voli passeggeri previsti sono Cagliari e Chişinău (un decollo e un atterraggio cadauno). Non è significativo fare un confronto tra un aeroporto a pieno regime e uno con SOLO due voli a settimana, con pista più corta e dunque con tipologie di aeromobili più leggeri.

Con tale premessa i proponenti sostengono inoltre che: *"Alla luce delle analisi fin qui condotte è possibile affermare che in merito alle sorgenti legate al traffico aeronautico, l'aeroporto di Parma rispetto agli aeroporti considerati come possibili alternative su cui distribuire l'incremento di traffico previsto, è quello che produce minori emissioni per movimento aereo. Pertanto, si può ritenere che lo sviluppo dell'aeroporto di Parma rispetto agli altri aeroporti analizzati possa risultare meno critico dal punto di vista delle emissioni generate dalle sorgenti aeronautiche, in quanto le emissioni per ogni movimento aereo risultano più basse."* Su ciò è necessario precisare che :

- la fonte dell'inquinamento non è la struttura aeroportuale più o meno emissiva, ma gli aeromobili che atterrano e decollano, e che dunque l'inquinamento prodotto, maggiore o minore, sarà lo stesso sia che gli aerei atterrino a Parma o altrove;
- la procedura di VIA è finalizzata ad allungare la pista di volo e ad ospitare aeromobili di dimensioni maggiori e di tipo cargo, sicuramente (e fino a prova contraria) più inquinanti: non è corretto dunque utilizzare i valori di emissione odierni, legati ad una tipologia di velivoli che si intende modificare, in maniera predittiva per quelli futuri a pista allungata.

Risulta invece ambientalmente ingiustificabile e ingiustificata dalla relazione l'apertura di uno scalo cargo in un'area densa di altri scali e soprattutto in un'area che, alla data del 26 FEBBRAIO 2020 ha già raggiunto 29 giorni di sforamenti di PM10 sui 35 ammissibili per legge in un anno. In quest'ottica la frase *"Si specifica che gli interventi previsti, di potenziamento dell'aeroporto di Parma, sono pensati in modo tale da aumentare la*

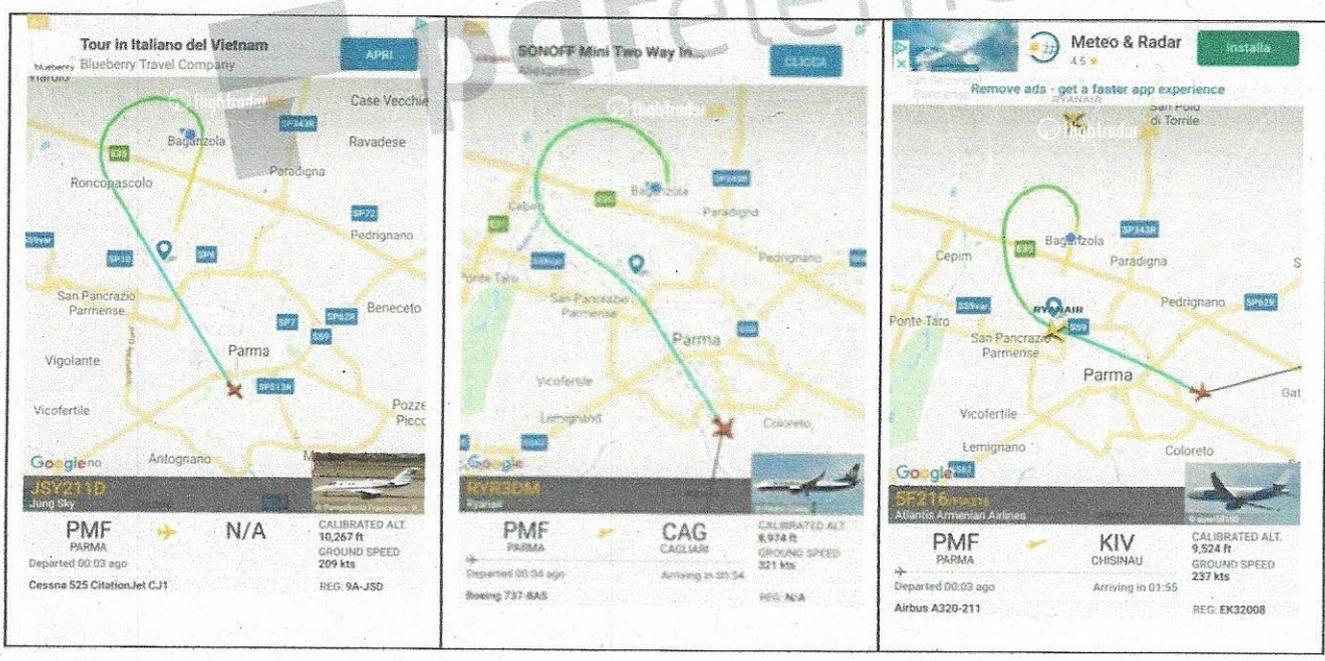
funzionalità delle attività e allo stesso tempo essere sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico.”(pag.4) non sembra supportata da alcuna motivazione.

A pag.18 si analizzano le emissioni dei veicoli privati di provenienza dal bacino di 30km attorno a Parma. Anche in questo caso si ignorano i dannosi PM2.5. Ma soprattutto si afferma che questi possano tenere una velocità media di 120km/h, velocità raggiungibile SOLO sull'autostrada A1. Se la provenienza degli utenti sarà davvero dai 30 km attorno alla città la velocità verosimile di percorrenza sarà circa 50/70km/h.

A pag. 21 si legge la frase "In merito a ciò si può affermare che in relazione alle interferenze con il clima l'alternativa zero risulti peggiore rispetto allo scenario di progetto, stante le maggiori distanze che necessariamente dovranno percorrere i mezzi pesanti per trasportare le merci, con conseguente incremento della produzione di CO2." L'affermazione è priva di dimostrazione, poiché manca:

- una stima qualitativa e quantitativa delle merci che da Parma oggi vanno ad altri aeroporti;
- un confronto fra le emissioni di un aereo e di un mezzo su strada o su ferrovia per trasportare gli stessi quantitativi;
- nel momento in cui si suppone che l'aeroporto attrarrà merci da altri bacini fuori Parma, non è chiaro né dimostrato perché le distanze attualmente percorse siano inferiori.

Relativamente all'inquinamento acustico leggiamo " che risulta difficile identificare una migliore soluzione tra l'alternativa zero e lo scenario di progetto, in quanto l'inquinamento acustico indotto dall'incremento di traffici merci e passeggeri previsti." Non è corretto parlare solo di traffico veicolare, quando il progetto prevede un aeroporto cargo, e quindi si dovrebbero considerare anche i velivoli, che non avranno impatto solo sulla popolazione più prossima all'accesso. È infatti possibile osservare le direzioni preferenziali di volo degli aerei tramite un app flightradar e constatare come l'inquinamento sonoro sarà un problema non relegato all'area attorno all'aeroporto ma anche del centro città (vedi foto).



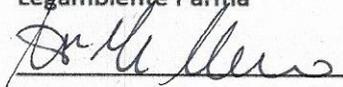
### Conclusioni

Un progetto di allungamento di una pista aeroportuale in funzione di un ampliamento cargo non può prevedere un'alternativa zero solo per i veicoli a terra. L'alternativa zero deve essere redatta in relazione al progetto cargo e non può prescindere da uno studio di progetto nel worst case scenario che ricordiamo non essere ancora redatto/presentato. Nonostante questa enorme mancanza

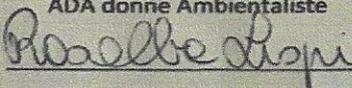
l'alternativa zero presentata è incompleta, dal momento che non prende in considerazione tutti gli inquinanti prodotti e che presenta scenari trasportistici di merci e persone non adeguatamente motivati e supportati da dati.

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

Marta Maria Mancuso  
Legambiente Parma



Rosalba Lispi  
ADA donne Ambientaliste



Rolando Cervi  
WWF Parma

