



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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 3312 del 17 aprile 2020

Progetto:	<p><i>Istruttoria VIA</i></p> <p>Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma. Piano di sviluppo aeroportuale 2023</p> <p>ID_VIP: 4224</p>
Proponente:	<p>ENAC</p>

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.GAB/DEC/2011/168 del 28/10/2011 di nomina del rappresentante della Regione Emilia Romagna;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

VISTA la domanda presentata dall’ENAC con nota prot.n. 88905 del 10/08/2018 per l’avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. per il progetto “*Aeroporto Giuseppe Verdi di Parma - Piano di sviluppo aeroportuale 2023*”;

PRESO ATTO che la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA/18853 in data 13/08/2018;

PRESO ATTO che la domanda è stata successivamente perfezionata con nota prot.n.95481 del 04/09/2018, acquisita al prot.n.DVA/19787 del 04/09/2018;

PRESO ATTO che la DVA con nota prot.n.DVA/20402 del 11/09/2018, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVA) con prot.n.CTVA/3266 in data 12/09/2018 ha comunicato l’esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda ed ha trasmesso, per l’istruttoria tecnica di competenza della stessa Commissione la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società proponente;

PRESO ATTO che con la stessa nota e con la successiva nota di rettifica prot.n.DVA/23359 del 17/10/2018, la DVA ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione ai sensi dell’art. 24, comma 1 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

ESAMINATA la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati:

- Piano di sviluppo aeroportuale;
- Studio di impatto ambientale;
- Sintesi non tecnica;
- Piano di monitoraggio ambientale;
- Studio di incidenza ambientale – screening;
- Piano di utilizzo delle terre ai sensi dell’art.9 del DPR 120/2017;

ESAMINATA la seguente documentazione integrativa fornita dal Proponente con nota prot.n.40175 del 05/04/2019, acquisita al prot.n.DVA/9000 del 08/04/2019 e con nota prot.n.45923 del 19/04/2019, acquisita con prot.n.DVA/10186 del 19/04/2019 ed in risposta alla richiesta di integrazioni prot.n.DVA/3084 del 07/02/2019 a seguito del sopralluogo del 12/12/2018;

- Documento di integrazioni e controdeduzioni - Relazione con i seguenti allegati:
 - Allegato 1 - Integrazioni al Piano di Utilizzo;
 - Allegato 2 - Piazzola *deicing* area cargo e unità di trattamento acque di dilavamento;
 - Allegato 3 - Report misure fonometriche e di qualità dell'aria;
 - Allegato 4 - Relazione archeologica preliminare;
 - Allegato 5 - Relazione di compatibilità idraulica;
 - Allegato 6 - Approfondimento sulle emissioni degli inquinanti in atmosfera;
 - Allegato 7 - Errata corrige;
 - Allegato 8 - Integrazioni sugli aspetti programmatici e la conformità urbanistica;

PRESO ATTO che la documentazione integrativa è stata trasmessa con nota prot.n.DVA/11497 del 07/05/2019, acquisita con prot.n.CTVA/1638 in data 08/05/2019;

PRESO ATTO che con la stessa nota, la DVA ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione ai sensi dell'art. 24, comma 5 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

ESAMINATA la seguente documentazione "*invio chiarimenti*" volontaria fornita dal Proponente con nota acquisita al prot.n.DVA/18352 del 15/07/2019 e successivamente trasmessa con nota prot.n.DVA/19012 del 22/07/2019, acquisita con prot.n.CTVA/2795 del 22/07/2019:

- Allegato 1 – Aria e rumore;
- Allegato 2 – Dichiarazione Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le provincie di Parma e Piacenza di prot.5278 del 26/06/2019;
- Allegato 3 – Parere legale sull'interferenza di edifici ricadenti in zona agricola – produttiva e aventi valore architettonico – ambientale;
- Nota del Comune di Parma nella quale si prevede l'adeguamento al Piano di Rischio conseguente al previsto allungamento della pista di volo;

PRESO ATTO che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono state pubblicate, ai sensi dell'art.24, comma 7 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., oltre alla documentazione presentata dalla Società proponente, anche le osservazioni ed i pareri espressi ai sensi dell'art.24, comma 3 e comma 5 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.;

VISTA la nota prot.n.21709-P del 04/12/2018, acquisita con prot.n.DVA/27462 del 04/12/2018, con la quale il Ministero per i beni e le attività culturali chiede di acquisire dal Proponente la seguente documentazione integrativa:

- *“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.*
- *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”;*

VISTA la nota acquisita con prot.n.DVA/2796 del 11/12/2018 con la quale la Regione Emilia Romagna riporta le osservazioni e le integrazioni necessarie per valutare compiutamente i potenziali impatti ambientali significativi e negativi del progetto;

PRESO ATTO che le integrazioni richieste dalla Regione Emilia-Romagna sono suddivise secondo i tre quadri ed in particolare riguardano:

- *Quadro programmatico*: Piano di Rischio e alle Mappe di Vincolo, Superfici di limitazioni ostacoli”, strumentazione urbanistica Comunale, conformità urbanistica, tavole dei Vincoli del PSC, acque e alla gestione degli scarichi idrici, interferenze infrastrutturali con valenza urbanistica, quadro delle coerenze, Piano Economico Finanziario, pubblica utilità delle opere e espropri necessari;
- *Quadro progettuale*: flussi di traffico previsti, flussi di traffico ammessi, soluzioni interferenze, alternative trasportistiche, soppressione strada Parma Rotta e viale delle Esposizioni, viabilità nuovo parcheggio “landside”;
- *Quadro ambientale*: inquinamento atmosferico, eventi incidentali, inquinamento luminoso, sorgenti a radiofrequenza, scarichi idrici, studio idrologico-idraulico, rischio idraulico, inquinamento acustico, matrici impatto acustico, monitoraggio del rumore aeroportuale, *Riskassessment* e salute umana, Terre e rocce da scavo, Relazione Geologica-Sismica, Studio di Incidenza ambientale, piano di monitoraggio;

VISTE le seguenti osservazioni e pareri espressi ai sensi dell’art.24, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.:

- Consorzio Bonifica Parmense, prot.n.DVA/24900 del 06/11/2018;
- Sig.ra Graziella Dall’Aglia, prot.n.DVA/27795 del 10/12/2018;
- Sig. Gabriele Regina, prot.n.DVA/27862 del 10/12/2018;
- Comune di Parma (Settore Protezione Civile, Settore Pianificazione e sviluppo del Territorio, Settore Mobilità ed Energia, Settore Tutela Ambientale), prot.n.DVA/28018 del 11/12/2018 e prot.n.DVA/643 del 14/01/2019 (tramite la Regione Emilia-Romagna);
- Sig.ra Francesca Duranti, prot.n.DVA/28219 del 13/12/2018;
- Società MARGI S.r.l, prot.n.DVA/28310 del 14/12/2018;
- Associazioni Legambiente Parma, WWF Parma e ADA Parma + altri, prot.n.DVA/28374 del 14/12/2018;
- Comune di Parma, Settore Lavori Pubblici Manutenzione e Sismica prot.n.DVA/28375 del 14/12/2018;
- Sig. Andrea Torreggiani, prot.n.DVA/28395 del 17/12/2018;
- Sig.ra Annalisa Andreotti ed altri, prot.n.DVA/28401 del 17/12/2018;
- Società SVILUPPI IMMOBILIARI PARMENSI S.r.l., prot.n.DVA/28417 del 17/12/2018;
- Sig. Antonio Clemente Miari, prot.n.DVA/28426 del 17/12/2018;
- Associazioni Legambiente Parma, WWF Parma e ADA Parma ed altri, prot.n.DVA/28441 del 17/12/2018;
- Società VRG Wind 127, prot.n.DVA/28462 del 17/12/2018;
- Sviluppo Immobiliari Parmensi Srl, prot.n.DVA/28467 del 17/12/2018;
- Sig. Sebastiano Buti, prot.n.DVA/6425 13/03/2019;

VISTE le seguenti osservazioni e pareri espressi ai sensi dell’art.24, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.:

- Consorzio Bonifica Parmense, prot.n.DVA/14862 del 11/06/2019;
- Sig.ra Annalisa Andreotti + Altri, prot.n.DVA/14978 del 12/06/2019;
- Sig. Antonio Clemente Miari, prot.n.DVA/15065 del 12/06/2019;
- Sig.ri Andrea Torreggiani e Marzia Mossini, prot.n.DVA/15088 del 13/06/2019;
- Legambiente, Ada onlus, WWF Parma, prot.n.DVA/15092 del 13/06/2019;
- Sig. Matteo Cerlini, prot.n.DVA/15229 del 14/06/2019;
- Regione Emilia Romagna, prot.n.DVA/15339 del 17/06/2019 di trasmissione delle seguenti osservazioni:
 - Comune di Parma (Settore Pianificazione e sviluppo del Territorio, Settore Mobilità ed Energia, Settore Tutela Ambientale);
 - ARPA Emilia Romagna;
 - Provincia di Parma;
 - Servizio Sanitario Regionale;

PRESO ATTO che con l’elaborato integrativo “*Documento di integrazioni e controdeduzioni richieste con nota prot.n.3084/DVA del 07/02/2019 – Relazione*” e con i relativi allegati il Proponente fornisce un

riscontro/risposta alle osservazioni effettuate dai privati (cittadini e associazioni) ed alle richieste di integrazioni da parte del Ministero per i beni e le attività culturali e della Regione Emilia Romagna;

PRESO ATTO che i contenuti principali di tale documento sono:

- Tabella di correlazione tra osservazioni e controdeduzioni, atta a garantire la possibilità di lettura delle risposte fornite per ogni tematica contenuta nelle osservazioni ricevuto da ciascun soggetto;
- Schede di controdeduzione, nelle quali, oltre ad una sintesi delle risposte elaborate per ciascuna controdeduzione, sono indicate le osservazioni ad essa afferenti, nonché gli eventuali documenti di approfondimento sviluppati a supporto della risposta fornita;

CONSIDERATO che tutte le osservazioni/richieste di integrazioni sono state esaminate per argomenti e le considerazioni conclusive permettono di completare il quadro delle valutazioni del presente parere (le osservazioni dei privati cittadini, al fine di una lettura agevole del parere, si riportano a parte);

VALUTATA la congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla DVA con separata nota;

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è l'accertamento della compatibilità ambientale del progetto "Aeroporto Giuseppe Verdi di Parma - Piano di sviluppo aeroportuale 2023";

1. Con riferimento agli strumenti di programmazione e pianificazione

CONSIDERATO che lo SIA contiene l'analisi delle caratteristiche degli Atti di programmazione e pianificazione urbanistica e paesistica dei livelli Nazionale, Regionale, Provinciale e Comunali, e delle relazioni tra questi ultimi con la coerenza degli interventi del Masterplan;

PRESO ATTO che nel QPRM sono stati analizzati i seguenti atti di pianificazione/programmazione:

- Piano Nazionale degli Aeroporti-2015-Bacino Centro Nord-Aeroporti di interesse nazionale;
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti -PRIT;
- Piano Territoriale Paesistico Regionale - PTPR;
- Piano Territoriale di Coordinamento - PTC;
- Piano Assetto Idrogeologico- PAI;
- Piano di Gestione del rischio Alluvioni- PGRA;
- Piano Strutturale Comunale- PSC;

PRESO ATTO che il PSA 2023 precisa come la città di Parma punta alla riaffermazione del proprio ruolo nell'ambito del sistema aeroportuale regionale grazie alla sua specifica vocazione di aeroporto di terzo livello, in questo caso sarà necessario un coordinamento delle iniziative con le iniziative degli altri aeroporti regionali. Sottolinea inoltre l'opportunità di un'analisi a punto di un piano di azione comune non tanto e solo per il breve termine, ma che sia proiettato all'orizzonte temporale in cui i traffici su Bologna abbiano acquisito entità tale da rendere possibile una efficace redistribuzione sui bacini di competenza ristretta degli aeroporti regionali minori di quegli specifici segmenti di domanda che possano mantenere nel tempo una autonoma logica economica.

CONSIDERATO che il PRIT98 ha tra i suoi presupposti quello di esaminare congiuntamente le potenzialità del sistema degli aeroporti regionali, in termini di traffico attribuibile tenendo conto dei bacini esterni concorrenziali, il PSA 2023 sostiene che l'aeroporto di **Parma** può inserirsi nelle nicchie di mercato complementari e riaffermare il proprio ruolo di gestione non in aperta competizione con l'aeroporto di Bologna e con l'Alta Velocità ferroviaria, (concorrenza che potrebbe rivelarsi deleteria per le sue conseguenze economiche). Il Piano Regionale ribadisce inoltre che è necessario completare l'integrazione operativa degli scali forlivese e bolognese, in questo contesto il sistema di collegamento e di servizio all'aeroporto di Forlì assume un ruolo di grande rilevanza;

CONSIDERATO che il PRIT 2025 della Regione Emilia Romagna adottato con delibera dell'assemblea legislativa n.214 del 10/07/2019 prevede per il "Verdi (Parma) un ruolo complementare, trovandosi tra

Milano e Bologna, che potrà favorire l'accessibilità all'area emiliana e a importanti poli economici produttivi puntando quindi maggiormente sui cargo";

CONSIDERATO che relativamente al **Piano Strutturale Comunale** – PSC, il PSA 2023 riporta che nella "Pianificazione futura prevista nel PSC", la zona interessata dal nuovo sedime aeroportuale è classificata come "Servizi-Aeroporto" con la sigla F.2951-2953, che Consiglio Comunale con delibera n. 13 del 14 febbraio 2017 ha adottato la Variante Generale al Piano Strutturale Comunale (PSC) dove l'area aeroportuale viene indicata nelle tavole di progetto delle Politiche urbanistiche come "Distretto della logistica urbana e territoriale" normate dall'articolo 2.6 Politiche per Distretti funzionali che tratta delle grandi aree specializzate per la qualificazione e lo sviluppo delle grandi funzioni urbane di rilievo regionale legate rispettivamente ai profili dell'istruzione universitaria, della formazione superiore e della ricerca scientifica e tecnologica, della innovazione e sostenibilità della produzione e della logistica urbana e territoriale .

VALUTATO che gli interventi descritti appaiono sostanzialmente conformi al PSC (attuale e in corso di approvazione) mentre, non risultando pienamente conformi al POC (Piano Operativo Comunale) e al RUE (Regolamento Edilizio Comunale), risulta necessario adeguare le previsioni in essi contenute, relativamente alla porzione di aerostazione in ampliamento (POC), relativamente alla riclassificazione degli edifici riconosciuti di *valore architettonico e storico testimoniale* siti lungo la strada Parma Rotta di cui il PSA 2023 prevede la demolizione;

PRESO ATTO che con la nota prot n.5278 del 26/06/2019, la Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Parma e Piacenza sottolinea che "visti gli atti di archivio, si comunica che sugli immobili ..siti in Parma, strada Parma Rotta, catastalmente identificati al F.32, part.120,121,12 e F.33, part.27, non grava alcun dispositivo di tutela ai sensi della parte II del D.lgs 42/2004 e smi.";

VISTO il parere legale del 20/06/2019 con il quale, con riferimento ai manufatti sottoposti a tutela dal PSC del Comune di Parma, si ritiene "applicabile al caso l'art.3.3.4 del RUE e , dunque, ammissibile la demolizione (eventualmente con ricostruzione) a seguito di provvedimento di esproprio dei tre fabbricati presenti lungo la strada Parma Rotta";

VALUTATO; che comunque si rende necessario , o nell'ambito della Conferenza dei Servizi o nell'ambito di un accordo di programma promuovere con il Comune la definizione di elaborati tecnici di normativa urbanistica che tengano conto della previsione del PSA 2023 nell'allungamento della pista che prevede obbligatoriamente la demolizione di edifici rurali;

2. Con riferimento agli aspetti progettuali

PRESO ATTO che gli interventi previsti dal PSA 2023 derivano dalle previsioni di un ruolo crescente nel traffico aereo dell'aeroporto di Parma relativo allo sviluppo del trasporto merci e ipotizzati per soddisfare una domanda tendenziale espressa dal mercato di riferimento;

CONSIDERATO che relativamente al prolungamento della pista di volo, si precisa come il sedime aeroportuale a Sud è di fatto contenuto dalla SS9 e dalla linea ferroviaria Milano-Bologna evitando di prolungare la pista di volo in direzione Sud perché necessiterebbe di opere di interrimento delle due infrastrutture di trasporto con conseguenti impatti ambientali sul sistema naturale sotterraneo, operazione da evitare confermando l'espansione prevista dal PSA 2023 verso Nord;

PRESO ATTO che l'assetto complessivo finale individuato dal PSA 2023 vede l'attuale pista di volo prolungata fino ad una lunghezza complessiva di 2.880 metri e la presenza di tre aree terminali distinte poste sul lato orientale rispetto all'infrastruttura di volo principale;

CONSIDERATO che la pista di volo così dimensionata permette, secondo il PSA 2023, l'utilizzo della stessa da aeromobili fino alla categoria ICAO "E" ovvero velivoli di tipo "wide body" quali Airbus A330-200 o Boeing 767-300. Le caratteristiche della infrastruttura di volo nell'assetto previsto dal PSA 2023 sono sintetizzate nella tabella che segue:

Caratteristiche fisiche				
Designazione RWY	02		20	
Orientamento magnetico	016°		196°	
Resistenza e superficie RWY	Asfalto PCN compatibile con aereo critico			
Shoulder	7,5 m per lato			
Clearway (CWY)	60 x 150 m		84 x 150 m	
STRIP	3.000 x 280 m			
RESA	240 x 150 m		90 x 150 m	
Distanze dichiarate				
RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
02	2.880 m	2.940 m	2.880 m	2.666 m
20	2.880 m	2.964 m	2.880 m	2.880 m

1 Caratteristiche fisiche e distanze dichiarate della infrastruttura di volo RWY 02/20 secondo la configurazione finale prevista dal PSA

CONSIDERATO che stante gli obiettivi e i criteri assunti dal PSA 2023 per la definizione dell'assetto finale dell'aeroporto di Parma e argomentati nel Quadro motivazionale, lo SIA riassume in tre differenti sistemi funzionali la tipologia degli interventi e la funzionalità operativa:

<i>Sistema funzionale</i>	<i>Interventi</i>	<i>Opere</i>
A – Infrastruttura di volo	A1 – Prolungamento pista di volo 02/22	<ul style="list-style-type: none"> • Prolungamento della pista di volo • Viabilità perimetrale e recinzione doganale • Impianti tecnologici
	A2 – Taxiway back-track testata 20	<ul style="list-style-type: none"> • Via di rullaggio pista 20 per operazioni di back-track • Impianti tecnologici
B – Polo cargo	B1 – Hangar cargo	<ul style="list-style-type: none"> • Hangar merci • Impianti tecnologici
	B2 – Piazzale aeromobili polo cargo	<ul style="list-style-type: none"> • Piazzale aeromobili • Via di rullaggio • Impianti tecnologici
<i>Sistema funzionale</i>	<i>Interventi</i>	<i>Opere</i>
	B3 – Accessibilità landside polo cargo	<ul style="list-style-type: none"> • Viabilità di accesso • Piazzale manovra
C – Aviazione generale	C1 – Ampliamento piazzale aeromobili AG	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliamento piazzale aeromobili • Impianti tecnologici
	C2 – Hangar AG	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovo hangar aviazione generale

1 Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto

Infrastrutture di volo

PRESO ATTO che il PSA 2023 prevede che l'attuale pista sia prolungata di circa 756 m in direzione Nord (spostamento testata 20) fino a raggiungere una lunghezza complessiva di 2.880 m. La larghezza del nastro pavimentato è di 60 m (45 m corpo principale, 15 m le due shoulders laterali). Complessivamente quindi l'opera interessa una superficie complessiva di circa 46.000 mq con una pavimentazione portantedi tipo semirigido e con un pacchetto strutturale di profondità pari ad 1 m. Contestualmente è prevista la realizzazione della STRIP e della RESA, entrambe zone livellate erbose costituite da terreni naturali con opportune caratteristiche portanti;

Hangar cargo

PRESO ATTO che l'opera hangar cargo prevista consiste nella realizzazione di una struttura edilizia funzionale alla gestione del traffico cargo secondo la domanda di traffico attesa. L'edificio si sviluppa su pianta rettangolare di circa 5.100 mq (larghezza 85 m, profondità 60 m) per una altezza complessiva di 10-13,5 m. Le caratteristiche strutturali individuate prevedono una struttura in acciaio con fondazioni su plinti in c.a. gettato in opera ad una profondità di circa 1 m rispetto al piano campagna e poggiate su pali in CFA. I rivestimenti esterni sono in policarbonato e sandwich;

Piazzale aeromobili polo cargo

PRESO ATTO che il piazzale previsto per la sosta aeromobili si sviluppa su una superficie complessiva di circa 49.000 mq, allo stato attuale parzialmente antropizzata (area Aeronautica Militare). Questo è collegato alla infrastruttura di volo principale mediante una via di rullaggio di nuova realizzazione di larghezza pari a 44 m. La pavimentazione sia del piazzale che della via di rullaggio presenta un pacchetto strutturale complessivo di 62 cm di profondità.

Accessibilità landside polo cargo

PRESO ATTO che l'accessibilità landside polo cargo della nuova area terminale dedicata al traffico delle merci è collegata sul lato landside mediante nuove opere di urbanizzazione che permettono l'accessibilità dalla rotatoria posta al termine dello svincolo della SS9/Tangenziale Nord e la sosta e movimentazione delle merci sul piazzale fronte terminal. Complessivamente le nuove pavimentazioni interessano circa 6.300 mq con un corpo strutturale di circa 0,52 m.

Aviazione Generale

PRESO ATTO che l'intervento di ampliamento dell'attuale piazzale di sosta aeromobili "300" dedicato al traffico di Aviazione Generale, interessa una superficie pavimentata di circa 4.800 mq, il corpo del rilevato della pavimentazione ha una profondità di circa 0,52 m. Il nuovo hangar che si svilupperà su una superficie di circa 2.500 mq a pianta rettangolare e per una altezza di circa 10,8 m così da garantire una volumetria di circa 27.000 mc. La struttura è prevista in acciaio con fondazioni su plinti in c.a. gettato in opera ad una profondità di circa 1 m rispetto al piano campagna e poggiate su pali in CFA. I rivestimenti esterni sono in policarbonato e sandwich;

Alternativazero

PRESO ATTO che il PSA 2023 dichiara come l'alternativa zero non sia di fatto perseguibile dal momento che sarebbe in palese contrasto con i deficit prestazionali già attualmente registrati dallo scalo parmense stante gli obiettivi stessi assunti alla base del Piano di sviluppo con la potenziale domanda di traffico che il Gestore intende intercettare. Tale affermazione trova riscontro nei due principali interventi tra quelli individuati dal PSA, ovvero il prolungamento della pista di volo e la realizzazione di un'area terminale dedicata al traffico merci in modo da non interferire con quella attualmente destinata al traffico passeggeri;

CONSIDERATO inoltre che le motivazioni dell'iniziativa di sviluppo aeroportuale troverebbero sostegno di fatto nella definizione del quadro esigenziale derivante dal riconoscimento, da un lato, dei fattori di debolezza caratterizzanti l'attuale assetto aeroportuale e principalmente rispetto al sistema airside delle infrastrutture di volo, dall'altro, delle opportunità offerte allo scalo dalla dinamica di crescita della domanda di trasporto aereo, con particolare riferimento alla componente di traffico cargo/courier;

Piano di valutazione del rischio

PRESO ATTO che il PSA 2023 non ha documentato appropriatamente se le Zone di Tutela di cui all'art 707 del Codice di Navigazione siano state recepite dal Regolamento urbanistico del Comune di Parma e di conseguenza approvato dall'ENAC. Relativamente all'art 715 sulla "Valutazione del rischio delle attività aeromobili" ed in riferimento alla Direttiva 2914/52/UE, considerata la segnalazione dello stesso PSA2023 della presenza in prossimità del sedime aeroportuale di uno stabilimento con processi produttivi

elettronici/chimici, considerata la potenziale vulnerabilità del territorio ai rischi di incidenti risultanecessario seppur precauzionalmente effettuare degli approfondimenti;

Dinamiche del traffico

CONSIDERATO che si prevede uno sviluppo del traffico come da tabella che segue:

Anno	Aviazione commerciale (i.e. linea + charter + aerotaxi + cargo)			Aviazione generale		
	PASSEGGERI	MERCE AVIO (ton)	MOVIMENTI	PASSEGGERI	MOVIMENTI	
2013	195.286	0	2.523	1.530	4.504	
2014	203.590	0	2.594	1.813	4.421	
2015	185.168	0	2.229	1.849	3.717	
2016	190.301	0	2.342	1.666	2.941	
2017	Anno base	159.330	0	2.127	1.679	2.935
2018	Anno ponte	192.975	4	2.880	1.987	3.591
2019	Anno 1	194.325	5.465	3.194	2.169	3.968
2020	Anno 2	195.686	9.110	3.543	2.369	4.385
2021	Anno 3	197.055	16.262	3.929	2.587	4.845
2022	Anno 4	198.435	20.812	4.537	2.825	5.354
2023	Anno 5	199.824	22.008	4.832	3.085	5.916

8 Quadro d'unione delle sorgenti di traffico

PRESO ATTO che per l'anno 2023 è riportato il mix di traffico giornaliero generante passeggeri calcolato considerando i numeri di passeggeri e movimenti annui da aviazione commerciale (cargo escluso) con quattro tipologie di aeromobili ciascuna con una differente capacità, *loadfactor* pari a 0,8, e percentuali rappresentative della composizione di traffico.

Il numero di movimenti cargo annui, utile per il calcolo movimenti annui generanti passeggeri, è individuato dal rapporto tra il totale merce avio 22.008 tonnellate ed un *payload* (carico utile) di 40 tonnellate a movimento.

Gestione terre da scavo e rifiuti da demolizioni

PRESO ATTO che il PSA 2023 precisa che il complesso delle tipologie di materiali coinvolti nella realizzazione degli interventi previsti dal Piano di sviluppo è così composto:

- Terre da scavo;
- Inerti da costruzione, con riferimento a quelli necessari per la formazione del misto granulare, del misto cementato, del conglomerato cementizio, nonché di quello bituminoso;
- Inerti da demolizione;
- Elementi prefabbricati in acciaio, calcestruzzo armato e calcestruzzo armato precompresso.

Nella tabella che segue è riportato il bilancio relativo a ciascuna delle tipologie:

Sistema funzionale	Intervento	Produzioni		Fabbisogni		
		Terre (mc)	Demolizioni (mc)	Inerti pav. (mc)	Inerti edifici (mc)	Terre (mc)
A – Infrastrutture di volo	Prolungamento pista di volo	46.000	45.048	46.000	-	46.000
	STRIP e RESA	326.160	-	-	-	326.160
	Twy back-track testata 20	23.000	-	23.000	-	23.000
	Viab. perimetrale	1.175	-	1.175	-	1.175
B – polo cargo	Hangar cargo	5.100	-	-	6.400	2.040
	Piazzale aeromobili	30.380	20.820	30.380	-	-
	Accessibilità landside	3.276	-	3.276	-	-
C – Area aviazione generale	Ampliamento piazzale AG	2.496	3.900	2.496	-	-
	Hangar	2.700	-	-	2.700	1.350
Opere di mitigazione - terrapieni		-	-	-	-	40.562
Totale		440.287	69.768	106.327	9.100	440.287

Bilancio materiali

PRESO ATTO che complessivamente i volumi di terre da scavo dichiarati risultano essere 440.287 mc, e che il modello di gestione delle terre da scavo sarà differenziato in due tipologie:

- Sistema funzionale A – Infrastrutture di volo, le terre e rocce da scavo prodotte saranno gestite attraverso un'opportuna procedura di recupero al fine di poterle riutilizzare in sito, migliorando le caratteristiche tecnico-meccaniche delle stesse, per un totale di 396.335 mc di terre e rocce prodotte e recuperate;
- Sistemi funzionali B e C, quantificati in 40.562 mc, le terre da scavo saranno gestite come sottoprodotto ai sensi dell'art. 4 del DPR 120/2017 e utilizzate sia per la formazione dei rimodellamenti morfologici quali interventi di mitigazione sia per i rinterri delle opere di fondazione delle strutture in elevazione.

PRESO ATTO che in particolare le terre e rocce gestite ai sensi dell'articolo 4 del DPR 120/2017 sono relativi ai sistemi funzionali B, C e alle opere di mitigazione – terrapieni. Il totale delle terre e rocce da scavo gestite come sottoprodotti è pari a 40.562 mc;

CONSIDERATO che nell'ambito delle controdeduzioni alle osservazioni/ricieste di integrazioni il Proponente ha fornito la planimetria dei siti di produzione e di utilizzo ed i risultati della campagna di indagine svolta in data 11 e 13 luglio 2018 su 9 campioni prelevati dai siti di produzione/utilizzo;

CONSIDERATO che i risultati riportati nei rapporti di prova evidenziato per tutti gli inquinanti il rispetto dei limiti di accettabilità fissati dal D.Lgs. 152/2006 Titolo V, allegato 5, tabella A ad eccezione del campione R1 per il quale sono emersi dei superamenti di colonna A (ma non di colonna B) per qualche inquinante (Cobalto totale, Cromo esavalente, Cromo totale, Nichel totale, Idrocarburi C>12, Benzo(a)antracene, Benzo(g,h,i)perilene);

CONSIDERATO che l'area su cui è stato prelevato il campione R1 rappresenta esclusivamente un sito di utilizzo (Ma terrapieno) ove saranno posizionati materiali che rispettano i valori di colonna A e pertanto non si rilevano criticità sulla gestione dei materiali come sottoprodotto;

CONSIDERATO che il Proponente afferma inoltre che in questa fase di progettazione non è stato possibile effettuare i campionamenti per tutti i punti di indagine del Sistema funzionale B e C e dell'intervento Mb, in quanto alcune aree sono risultate inaccessibili e che pertanto tali caratterizzazioni saranno effettuate in fase di corso d'opera, preliminarmente alla realizzazione degli interventi;

VALUTATO che risulta necessario acquisire i risultati delle indagini da effettuare successivamente e comunque prima dell'inizio dei lavori per avere conferma in merito al bilancio delle terre e rocce da scavo da utilizzare come sottoprodotto;

CONSIDERATO che il Proponente non fornisce chiarimenti sulla gestione della quantità di 396.335 mc di terre prodotte nel Sistema funzionale A (infrastrutture di volo), ma nei rapporti di prova allegati vengono riportati anche i risultati di indagini sui punti P24, P25 e P26 peraltro ubicati in area STRIP nel quale la produzione di terre corrisponde alla quantità di 326.160 mc;

PRESO ATTO che i risultati evidenziano per tutti gli inquinanti il rispetto dei limiti di accettabilità fissati dal D.Lgs. 152/2006 Titolo V, allegato 5, tabella A;

VALUTATO che si rende necessario comunque che il Proponente rivaluti l'opportunità di un eventuale riutilizzo in sito delle quantità in questione nell'ambito del Piano di utilizzo ai sensi dell'articolo 4 del DPR 120/2017 una volta sottoposte alla normale pratica industriale (compreso l'eventuale trattamento a calce.) e a tale fine dovrebbe integrare tale piano in conformità alla normativa;

CONSIDERATO pertanto che il bilancio complessivo delle terre e rocce da scavo è dunque nullo avendo previsto il loro completo rimpiego all'interno delle opere aeroportuali;

CONSIDERATO la durata di validità del Piano di Utilizzo è stimata al 31.12.2023 corrispondente alla data di completamento delle attività previste dal Masterplan è il 2023;

PRESO ATTO che:

- con il previsto prolungamento della pista di volo e la realizzazione delle opere infrastrutturali connesse al polo cargo e di aviazione generale, è necessaria la demolizione di alcuni edifici quantificabili in circa 69.768 mc dei quali è previsto il conferimento a discarica;
- il modello di gestione degli inerti da costruzione, dei bitumi, del cls, dell'acciaio, dei manufatti, delle finiture assunto dal progetto di cantierizzazione, prevede che il soddisfacimento del fabbisogno avvenga mediante l'approvvigionamento da siti ed impianti all'area aeroportuale per un totale di 9.100 mc di inerti da costruzione per gli edifici e di 106.327 mc di inerti per le pavimentazioni.

3. Con riferimento agli aspetti ambientali

Atmosfera

CONSIDERATO che il PSA 2023 riporta le sorgenti inquinanti analizzate quali:

- velivoli (AIRCRAFT);
- mezzi di supporto a terra (GSE);
- Auxiliary power units (APUs);
- parcheggi (PARKING FACILITIES);
- viabilità stradale (ROADWAYS);

PRESO ATTO che i punti ricettori relativi alla salute umana sono stati scelti dal PSA 2023 in base alla localizzazione delle aree abitate limitrofe all'aeroporto e nello specifico:

- R1 – Punto ricettore rappresentativo del centro abitato di Parma;
- R2 – Punto ricettore rappresentativo del nucleo abitato di Crocetta;
- R3 – Punto ricettore rappresentativo del centro abitato di Fognano;
- R4 – Punto ricettore rappresentativo del centro abitato di Baganzola;

PRESO ATTO che con il modello EDMS (*Emission and Dispersion Modeling System*) sono stati calcolati i contributi in termini emissivi delle concentrazioni degli inquinanti generali dalle sorgenti aeroportuali come NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂ come da tabelle di seguito:

Ricettori	Valore media annua NO ₂ simulato (µg/m ³)	Qualità aria NO ₂ centralina (µg/m ³)	Contributo aeroportuale (%)
R1	0,049 µg/m ³	26,1 µg/m ³	0,188 %
R2	0,071 µg/m ³	26,1 µg/m ³	0,272 %
R3	0,222 µg/m ³	26,1 µg/m ³	0,851 %
R4	0,013 µg/m ³	26,1 µg/m ³	0,050 %

Contributo percentuale NO₂ generato dalle sorgenti aeroportuali sulla qualità dell'aria totale dell'area

Ricettori	Valore media annua PM ₁₀ simulato (µg/m ³)	Qualità aria PM ₁₀ centralina (µg/m ³)	Contributo aeroportuale (%)
R1	0,006 µg/m ³	35,7 µg/m ³	0,017 %
R2	0,009 µg/m ³	35,7 µg/m ³	0,025 %
R3	0,026 µg/m ³	35,7 µg/m ³	0,073 %
R4	0,002 µg/m ³	35,7 µg/m ³	0,006 %

Contributo percentuale PM₁₀ generato dalle sorgenti aeroportuali sulla qualità dell'aria totale dell'area

Ricettori	Valore media annua PM2.5 simulato ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Qualità aria PM2.5 centralina ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Contributo aeroportuale (%)
R1	0,006 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,025 %
R2	0,009 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,038 %
R3	0,027 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,112 %
R4	0,002 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,008 %

Contributo percentuale PM2.5 generato dalle sorgenti aeroportuali sulla qualità dell'aria totale dell'area

Ricettori	R1	R2	R3	R4
Max orario SO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	42,629	51,917	91,102	19,440
Max giornaliero SO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	2,329	2,721	4,211	0,891

I Valori massimi orari e massimi giornalieri di SO₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

VISTO che nella documentazione integrativa è stata eseguita una campagna di rilievi con campionatori passivi tipo Radiello utilizzando le cartucce

- RAD 130 - Composti organici volatili (COV) desorbiti con CS₂ Cartuccia adsorbente codice 130;
- RAD 166 - Biossidi di azoto e di zolfo (NO₂ e SO₂) Cartuccia chemiadsorbente codice 166, localizzandole a Est della testata 02 (Sito 1) e a Sud dell'abitato di Fognano (Sito 2);

VISTO e CONSIDERATO che i risultati riportati a seguito del monitoraggio eseguito per cinque giorni consecutivi nei valori di concentrazione rilevati nei due siti attraverso le cartucce RAD 166, non evidenziano particolari differenze e non registrano valori che destino preoccupazioni in termini di concentrazioni assolute:

- per il biossido di azoto NO₂, infatti, si registrano valori bassi di concentrazione per entrambi i siti, in particolare per il Sito 1 è stato registrato un valore di concentrazione pari a 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, mentre per il Sito 2 un valore di 9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- per il biossido di zolfo SO₂, i valori di concentrazione registrati nei due siti sono molto bassi e pari entrambi a concentrazioni inferiori a 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;

CONSIDERATO inoltre che nella documentazione integrativa si dà conto del contributo emissivo aeroportuale rispetto alle emissioni a livello del Comune di Parma, sia nello scenario attuale che nella simulazione ipotetica al 2023:

Sorgente	NOx	SOx	PM10	PM2.5
Aircraft (manovre a terra)	0,312%	0,945%	0,021%	0,025%
Aircraft (manovre in volo)	0,122%	0,588%	0,009%	0,011%
APU	0,017%	0,121%	0,021%	0,024%
GSE	0,022%	0,066%	0,011%	0,011%
Stationary sources	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%
Roadways	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%
Parking facilities	0,001%	0,000%	0,000%	0,000%
Totale	0,474%	1,720%	0,063%	0,072%

Contributo aeroportuale rispetto alle emissioni nel Comune di Parma - scenario attuale

Sorgente	NOx	SOx	PM10	PM2.5
Aircraft (manovre a terra)	0,768%	2,310%	0,048%	0,056%
Aircraft (manovre in volo)	0,291%	1,377%	0,024%	0,028%
APU	0,042%	0,291%	0,049%	0,058%
GSE	0,047%	0,134%	0,024%	0,026%
Stationary sources	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%
Roadways	0,000%	0,000%	0,000%	0,000%
Parking facilities	0,001%	0,000%	0,000%	0,000%
Totale	1,149%	4,112%	0,146%	0,168%

scenario 2023

VALUTATO il basso contributo riportato delle sorgenti aeroportuali rispetto alla totalità delle sorgenti presenti nel Comune di Parma, che le emissioni generate dalla totalità delle sorgenti possono ritenersi

trascurabili, in quanto i rilievi specifici sulla qualità dell'aria eseguiti, hanno messo in risalto dei valori assoluti del tutto coerenti con i limiti normativi, in ogni caso, in funzione degli esiti del monitoraggio che sarà eseguito durante la fase di esercizio dell'infrastruttura, considerata la disponibilità del Proponente a verificare l'opportunità di eseguire delle azioni di compensazioni coordinate da ARPA e l'Ente locale disponibile nel trovare soluzioni idonee non interferenti con l'operatività dell'aeroporto-

CONSIDERATO E VALUTATO che sono previste misure di mitigazione da attuare durante la fase di cantiere, al fine di limitare principalmente il sollevamento delle polveri durante la movimentazione del materiale atte a limitare/eliminare la dispersione di polveri e a ridurre le emissioni di NOx, nel rispetto dell'articolo 20 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Integrato Aria Regionale;

Rumore

VISTO come il PSA 2023 precisi che stante i ridotti volumi di traffico caratterizzanti lo stato attuale di fatto limitando il numero di mezzi rampa a servizio dell'aeromobile durante il *turn-around*, il contributo al rumore cumulativo aeroportuale non è da ritenere significativo, così come per il contributo emissivo acustico associato al traffico veicolare indotto che, stante i ridotti flussi veicolari in ragione del traffico aereo modesto, sia da ritenere altrettanto non significativo.

CONSIDERATO che il PSA 2023 ha quale scenario di partenza assunto per la caratterizzazione del clima acustico sul territorio indotto dall'esercizio dell'aeroporto l'anno 2017 e per le analisi relative alle condizioni di progetto l'anno 2023, nella tabella che segue è indicato il numero di movimenti giornalieri nei due scenari, per il 2023 sono stati assunti dei fattori di crescita per ciascuna componente in relazione agli incrementi di traffico annuo nel periodo 2017-2023. Per la componente di traffico cargo è stato ipotizzato un valore giornaliero medio, ritenuto sufficientemente cautelativo per la valutazione del rumore aeroportuale allo stato di progetto in ragione sia delle caratteristiche operative di tale componente e una sua diversa distribuzione durante l'anno, sia per la minor significatività della stessa rispetto alle altre due in termini di numero di voli:

Componente di traffico	2017	2023
Aviazione comm. pax	4	8
Aviazione comm. cargo	0	1,5
Aviazione Generale	9	18
Mov/giorno	13	27,5

5 Numero di movimenti caratterizzanti lo scenario di riferimento allo stato attuale e futuro

VISTO che la dichiarata operatività dell'aeroporto, ovvero mix di flotta e operatività della pista è caratterizzato da una ridotta frequenza di voli commerciali passeggeri e dall'assenza della zonizzazione acustica aeroportuale, quale strumento normativo che di fatto regola le condizioni di esposizione al rumore aeronautico nell'intorno, il PSA 2023 ha ritenuto di considerare i valori medi annuali al fine di analizzare la condizione operativa media più utilizzata e la tipologia di velivoli più ricorrente sullo scalo di Parma;

PRESO ATTO che per ciascun scenario considerato sono state individuate attraverso il modello previsionale le isole di livello acustico di riferimento in termini di LVA dei 60, 65 e 75 dB(A) assunte come riferimento nel DM 31.10.1997 per la definizione dell'intorno aeroportuale, che per quanto riguarda lo stato attuale, stante il volume di traffico aereo caratterizzante il giorno di riferimento per la valutazione del rumore aeroportuale, le curve dell'impronta acustica LVA secondo il PSA 2023, rimangono tutte contenute all'interno del sedime aeroportuale e pertanto non interessano aree residenziali esterne allo scalo;

PRESO ATTO che nella documentazione integrativa si precisa che nel periodo 13 marzo – 14 marzo 2019 è stata condotta una campagna fonometrica attraverso due rilievi acustici così come richiesto dal MATMM con nota prot. 335/CTVA del 30/01/2019 e finalizzati al completamento del monitoraggio mediante specifiche misure per la caratterizzazione del rumore aeroportuale allo stato attuale.

Le postazioni di misura sono state individuate all'interno del sedime aeroportuale in modo da valutare la rumorosità aeroportuale sia a Nord che a Sud, mediante l'installazione di fonometri in corrispondenza delle due testate pista, ovvero in posizione di maggior esposizione al rumore aeronautico sia in fase di decollo che di atterraggio nelle due direzioni di volo (RWY 20 e RWY02).

I rilievi fonometrici hanno avuto una durata di 24 ore, durante i quali sono stati identificati gli eventi acustici di origine aeronautica, ovvero quelli connessi ai movimenti in arrivo ed in decollo relativi al traffico aeroportuale commerciale (aviazione commerciale e aviazione generale);

VISTO e CONSIDERATO inoltre che dalla elaborazione dei rilievi ed in particolare dalla selezione degli eventi sonori corrispondenti a quelli aeronautici (operazioni degli aeromobili che hanno operato nel sedime per operazioni di atterraggio/decollo) è stato possibile secondo il PSA 2023 dedurre l'indicatore aeroportuale richiesto nel caso specifico e, come evidente nella tabella che segue, i valori sono decisamente modesti essendo di molto inferiori al valore che la norma indica per il territorio anche oltre l'intorno aeroportuale che è rappresentato dal valore Lva pari a 60 dB(A);

Sintesi dei livelli di valutazione del rumore aeroportuale	
Punto di misura	L _{vaj} [dB(A)]
RUM_01	49,8
RUM_02	47,7

PRESO ATTO che i risultati del monitoraggio acustico svolto sui cinque movimenti di aeromobili avvenuti nei due giorni hanno definito delle impronte acustiche dove il tema dell'inquinamento acustico indotto dall'esercizio dell'aeroporto di Parma, non sono tali secondo il PSA 2023 da indurre condizioni di criticità sul territorio in termini di rumore LVA;

VALUTATO che rispetto al tema dell'inquinamento acustico indotto dall'esercizio dell'aeroporto di Parma, anche se il modello di esercizio previsto dal Gestore aeroportuale all'orizzonte del PSA 2023 non risulterebbe tale da indurre condizioni di criticità sul territorio in termini di rumore LVA, si dovrà comunque acquisire sia la Zonizzazione Acustica Comunale che avviare le procedure antirumore previste dagli artt.5/6 del DM 31.10.1997;

Ambiente idrico

CONSIDERATA la corretta segnalazione del PSA 2023 sul Piano di Gestione dei Rischi Alluvione (PGRA) il quale segnala come la parte a Nord dell'area interessata dalla pista di volo attuale e futura ricada, come meglio specificato nella documentazione integrativa nello specifico scenario di "scarsa probabilità di alluvioni o scenari di eventi estremi"-P1-bassa;

PRESO ATTO che nella documentazione integrativa viene precisato che, per quanto attiene il criterio dell'invarianza idraulica delle nuove opere esso verrà temperato direttamente all'interno del sedime aeroportuale e come per le opere già esistenti, mediante opportuni dispositivi limitatori di portata necessari per garantire il deflusso verso il corpo idrico ricettore di portate di limitata entità e conformi al principio di invarianza idraulica, sfruttando per la laminazione il volume disponibile nella rete di collettamento opportunamente dimensionata e verificata mediante modello numerico di calcolo idraulico. Dal punto di vista qualitativo le acque di dilavamento provenienti dalle superfici pavimentate (c.d. "acque di prima pioggia") saranno preventivamente trattate come da normativa vigente;

CONSIDERATO che per quanto attiene la compatibilità del tombamento del canale Galasso, nella documentazione integrativa si precisa che si tratta di un manufatto realizzato 20 anni fa, regolarmente autorizzato sia dal Consorzio di Bonifica Parmense che dall'ex Genio Civile, in un'epoca ben lontana dall'adozione del PAI dell'A.d.B. Po, risalente all'aprile 2001. La cartografia del PGRA redatta ai sensi della Direttiva EU 2007/60, relativa alla pericolosità nell'Ambito territoriale- Reticolo secondario di pianura- non evidenzia in corrispondenza del Canale Galasso, e nemmeno in corrispondenza del tratto tombato al di sotto del sedime aeroportuale, un incremento "locale" del grado di pericolosità;

VALUTATO le previsioni del Piano di Gestione del rischio Alluvioni PGRA e che il previsto prolungamento verso Nord della pista di volo risulta all'interno del limite di fascia C del Piano Assetto Idrogeologico-PAI, considerati i seppur teoricamente potenziali poco frequenti rischi di esondazione del Torrente Parma e/o del reticolo della esistente rete di canali, rimangono opportune delle verifiche di competenza e degli approfondimenti;

Acque meteoriche dilavamento

PRESO ATTO che il PSA 2023 sottolinea come L'aeroporto è dotato di un sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche il cui modello di gestione può essere sinteticamente descritto secondo quattro distinte tipologie di raccolta e trattamento:

- Tipo A
 - Raccolta delle acque e separazione 1 e 2 pioggia;
 - Trattamento di sedimentazione 1 pioggia;
 - Dispersione superficiale 1 e 2 pioggia;
- Tipo B
 - Raccolta delle acque e separazione 1 e 2 pioggia;
 - Trattamento di sedimentazione e disoleazione 1 pioggia;
 - Dispersione superficiale 1 e 2 pioggia;
- Tipo C
 - Recapito dei fluidi dei liquidi in vasche di raccolta;
 - Svuotamento meccanico e conferimento ad impianto di smaltimento rifiuti esterno all'aeroporto;
- Tipo E
 - Raccolta delle acque 1 e 2 pioggia;
 - Trattamento di sedimentazione 1 e 2 pioggia;
 - Dispersione superficiale 1 e 2 pioggia;
- Tipo F
 - Raccolta delle acque 1 e 2 pioggia;
 - Trattamento di sedimentazione e disoleazione 1 e 2 pioggia;
 - Dispersione superficiale 1 e 2 pioggia

Modalità di gestione	Area aeroportuale	Impianti di trattamento	Recapito finale
Tipo A	Pista di volo	S1	Cavo Lametta
		S2	Canale del Cornocchio
		S3	Canale Galassò
		S4	
	Piazzale Aviazione Generale (apron 300)	S5	Canale del Cornocchio
Tipo B	Piazzale fronte aerostazione	D1	Cavo Lametta
	Piazzale Aviazione commerciale (apron 100)	D2	Cavo Lametta
	Parcheggio auto fronte aerostazione	D3	Cavo Lametta
	Parcheggio auto addetti e area pertinenza hangar Aviazione Generale	D5	Canale del Cornocchio
Tipo C	Stand 102 e 103 (piazzale "100")	P1	Impianto smaltimento rifiuti esterno
	Stand 402 e 403 (piazzale "400")	P2	
Tipo E	Pista di volo (prolungamento) e bretella back-track	S6	Cavo Lama
		S7	Cavo Lama
Tipo F	Piazzale cargo (apron 400) e via di rullaggio Viabilità cargo	D4	Cavo Lametta

5 Modello di gestione delle acque di dilavamento allo stato di progetto: aree aeroportuali, sistemi di trattamento e recapiti finali

CONSIDERATO che Il sistema di "tipo C", ovvero connesso alla raccolta e trattamento dei reflui derivanti dalle operazioni di *de-icing*, si attiva esclusivamente nelle condizioni di operazioni di *de-icing* prima della

partenza del velivolo, ovvero nelle giornate caratterizzate da basse temperature che possono comportare la formazione del ghiaccio sulla fusoliera e sulle ali. In tali condizioni le glicole dei fluidi di *de-icing* vengono convogliate nell'apposito fognolo che conferisce i reflui in vasche di raccolta prefabbricate, lo svuotamento è di tipo meccanico attraverso autocisterne che conferiscono i reflui in impianti di conferimento rifiuti esterni all'aeroporto.

Il modello di gestione delle acque reflue prevede il conferimento dei volumi derivanti dalle diverse utenze aeroportuali, tra cui l'aerostazione e i diversi hangar, direttamente nella rete fognaria comunale;

VALUTATO che nell'ambito del quadro delle opere ed interventi individuati dal Piano di sviluppo aeroportuale, si prevede il potenziamento e l'adeguamento dell'attuale sistema di raccolta e gestione delle acque meteoriche in ragione sia delle opere di nuova urbanizzazione sia delle criticità dell'attuale layout, chetutte le nuove opere di urbanizzazione saranno pertanto dotate di un sistema di intercettazione delle acque di dilavamento e il loro conferimento in opportuni impianti di trattamento prima del loro conferimento nella rete idrica superficiale, rimane la necessità di acquisire la competente Autorizzazione Unica Ambientale dallo SUAP-Parma per gli scarichi;

Paesaggi ed ecosistemi

VISTO che il PSA 2023 riporta i vincoli previsti dal Piano Strutturale Comunale –PSC- sugli edifici rurali presenti nell'area aeroportuale interessata al prolungamento della pista classificandoli come *“tessuti edilizi frammentati con caratteri tipologici propri della residenza”* e poi *“tessuto di frangia urbana con tipi edilizi puntuali minuti”* ed ancora come *“edifici di valore architettonico ambientale e storico-testimoniale”*;

PRESO ATTO che viene inoltre riportato quanto lo stesso PSC del Comune di Parma segnala sulle interferenze dirette con un'area di pertinenza degli edifici di valore architettonico, ambientale e storico culturale, ma che lo stesso Piano si pone l'obiettivo di conservare e valorizzare senza esprimere però indicazioni sulle modalità di intervento all'interno delle Norme tecniche e dove, secondo l'art.70 rimanda alle indicazioni contenute nel Piano Operativo Comunale (POC) e del Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE). A riguardo nelle Norme tecniche del RUE l'art 12 *“RUE - Cessione delle aree di urbanizzazione”*, comma 9 riporta:

“Ai sensi dell'art. A 26, quarto comma, della legge regionale 24.3.2000 n. 20, l'Amministrazione Comunale, in ragione delle specifiche esigenze rilevate nell'area interessata all'intervento, potrà convenire con l'attuatore la realizzazione di opere di urbanizzazione diverse da quelle elencate al precedente art. 11 e, in particolare, previste dal Piano dei Servizi nell'ambito del medesimo settore urbano, a copertura di quanto da esso dovuto, per oneri e cessioni, fatto salvo quanto disposto agli ultimi due commi del successivo art 14.”;

VALUTATO che nel previsto allungamento della pista sono previste le demolizioni degli edifici con i vincoli dettati dal PSC del Comune di Parma e che secondo la norma del Regolamento Urbanistico ed Edilizio –RUE- potrebbero essere autorizzate, sono necessarie delle opportune azioni di chiarimento sui vincoli agli edifici da demolire;

Fenomeno birdstrike

VISTO che il PSA 2023 richiama le misure attualmente finalizzate al controllo e riduzione del fenomeno e che si incentrano su :

- Gestione delle aree verdi, con riferimento alla *“Tallgrass policy”* ovvero sul mantenimento della copertura del manto erboso ad una altezza media di 20-35 cm. Tale misura si pone il duplice obiettivo di impedire sia le relazioni sociali tra individui a livello di suolo e quindi inibisce la loro abilità di scorgere l'eventuale predatore, sia di ridurre la visibilità del terreno rendendo difficile individuare e predare insetti, lombrichi, rettili e piccoli mammiferi.
- Gestione dei ristagni d'acqua, con riferimento all'attivazione di pompe aspiranti per la rimozione di eventuali ristagni d'acqua sul manto erboso.
- Politiche di gestione, intese come applicazioni di strategie congiunte con gli stakeholders contermini l'aeroporto e rappresentanti di fonti di attrazione per volatili in aree esterne all'aeroporto.

- Sistemi di dissuasione diretta, che comprendono misure attive e passive, dettagliatamente riportate nel Piano per la riduzione rischio da impatto con uccelli e animali selvatici (Bird Control Unit), quali:
- La BCU dispone di falchi (da un minimo di 6 ad un massimo di 10 falconidi addestrati),
 - N.01 distress call veicolare,
 - N.01 distress call portatile,
 - N.01 pistola a salve,
 - N.01 sirena bitonale,
 - N.02 auto allestite con fari alta luminosità
 - Sistemi di gestione, raccolta e trattamento dei dati;

VALUTATO che lo stesso PSA 2023 sostiene la opportunità seppur cautelativa di prevedere ogni azione utile a prevenire il fenomeno dello birdstrike in aeroporto anche se a tutt'oggi non è emerso nelle forme tali da dover attuare precisi interventi;

Piano di monitoraggio ambientale

VISTO lo schema delle attività previste dal Proponente afferenti gli aspetti relativi al monitoraggio ambientale con particolare riguardo:

- agli obiettivi del monitoraggio,
- ai parametri da monitorare,
- alle metodiche di monitoraggio,
- ai siti ove preferibilmente effettuare le misure,
- ai riferimenti normativi relativi sia alle metodiche di misura, sia ai limiti che non devono essere superati;
- ai suggerimenti per le scansioni temporali in cui effettuare le misure;
- ecc.;

VALUTATO che il Proponente, nell'ambito della progettazione esecutiva, dovrà presentare il Piano di monitoraggio ambientale redatto nel rispetto delle linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio, ISPRA-MATTM, 2014 e contenente le indicazioni riportate nelle prescrizioni del presente parere; il piano dovrà essere concordato e condiviso da ARPA Emilia Romagna;

CONSIDERATO che le attività sia di istruttoria sia di controllo svolte da ARPA Emilia Romagna devono intendersi rese a titolo oneroso a carico del proponente come previsto dalla Legge n. 132/2016, istitutiva del Sistema Nazionale delle Agenzie Ambientali.

4. Esame osservazioni/richieste di integrazioni

QUADRO PROGRAMMATICO

4.1 -Per quanto riguarda il Piano di Rischio e le Mappe di Vincolo

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni DVA:*

Predisporre, in virtù delle proprie specifiche competenze e prerogative nel settore della sicurezza del trasporto aereo di cui all'art 715 del Codice di Navigazione, una Relazione di analisi e di stima del rischio di potenziale incidente aereo mettendo in evidenza le eventuali probabilità di accadimento di un impatto nelle aree d'intorno il sedime aeroportuale.

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

1. Considerazioni relative al Piano di Rischio e alle Mappe di Vincolo.

Il Codice della Navigazione prevede la redazione delle Mappe di Vincolo (onere a capo di Enac e/o del gestore dell'Aeroporto) e del Piano di Rischio (onere in capo al Comune). Tali documenti sono elaborati in relazione alle caratteristiche funzionali e operative dell'aeroporto e sono orientati a fornire i migliori livelli di sicurezza alle operazioni di volo e al territorio interessato.

Rispetto all'attuale configurazione, le Mappe di Vincolo non sono ancora state redatte e il Piano di Rischio è in corso di aggiornamento.

Per quanto riguarda la documentazione relativa al PSA non sono stati adeguatamente affrontati questi due importanti argomenti (vincoli e rischi).

Si chiede pertanto:

- a. la redazione e l'elaborazione delle Mappe di Vincolo, ai sensi del Codice della Navigazione;
- b. la simulazione del Piano di Rischio elaborato sulla nuova configurazione della pista con i contenuti e i requisiti richiesti nel documento ENAC - Circolare Serie Aeroporti APT33, facendo riferimento alle condizioni territoriali attuali e alle previsioni urbanistiche vigenti e in corso di approvazione; si ricorda che il territorio è contraddistinto da forte urbanizzazione e nella frazione di Baganzola, sono presenti numerosi luoghi sensibili, quali scuole, impianti sportivi, luoghi di culto e di aggregazione giovanile;
- c. aggiornare la Tavola 10 del PSA, che attualmente riporta solo la configurazione geometrica del possibile Piano di Rischio Aeroportuale a seguito del prolungamento della pista, indagando le implicazioni e le ricadute sul territorio e le previsioni di sviluppo e pianificazione comunale.
- d. valutare le implicazioni del nuovo Piano di Rischio con il Piano di Protezione Civile
- e. valutare le implicazioni del nuovo Piano di Rischio con le previsioni urbanistiche, focalizzando l'attenzione sulla eventuale delocalizzazione di strutture sensibili per utenza, carico antropico e/o per motivi di natura fisica (ostacoli) con particolare riferimento all'abitato di Baganzola e di Fognano;

2. Considerazioni relative alle "Superfici di limitazioni ostacoli".

Dai documenti consegnati, in particolare l'Elaborato 8 - "Superfici di limitazioni ostacoli", sembra coinvolgere anche il territorio di altri Comuni. In merito, si chiede di:

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

- Osservazioni Comune di Parma:

Le osservazioni avanzate dal Comune di Parma sono riprese nella richiesta di integrazioni della Regione Emilia Romagna.

- Osservazioni Associazioni ambientaliste:

Le osservazioni rilevano criticità in quanto non vengono evidenziati nemmeno cartograficamente i principali elementi di rischio sia in testata sud che nord (esistenti e/o da costruire). Pare illogico e contrario ai principi di tutela della salute pubblica che, vietando la norma costruzioni ex novo nelle aree di tutela a fronte pista, sia viceversa possibile spostare la pista verso zone già edificate e densamente abitate e con scuole e verso arterie di comunicazione ad altissima densità, aumentando i rischi per la circolazione in caso di incidente. Pare illogico che un aeroporto con volume di traffico fra gli ultimi in Italia della categoria possa mettere a rischio la sicurezza di arterie di comunicazione di interesse primario nazionale e locale.

L'eliminazione del Viale delle Esposizioni aumenterà i tempi di accesso al complesso fieristico per i mezzi di soccorso via terra (VVFF, 118, pubblica sicurezza) per il pubblico delle fiere di Parma e delle attività in zona, peggiorando sensibilmente la sicurezza.

Si presenta inoltre l'incompatibilità rispetto alla norme di sicurezza del Codice della Navigazione Aerea e del Regolamento per l'Esercizio degli Aeroporti testata sud.

L'elaborato allegato alla procedura come elaborato n° 10 e denominato 'Piano di rischio Aeroportuale' non è il documento del Comunale di Parma, ma un elaborato del proponente di rappresentazione cartografica di carattere indicativo della proiezione delle zone di tutela A,B,C,D sul territorio.

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le risposte alle richieste di integrazioni ed alle osservazioni nelle schede C.02 - Rischio di potenziali incidente aereo e C.09 - Chiarimenti in merito al Piano di rischio, alle Mappe di Vincolo e alle Superfici ostacoli.

In riferimento alle richieste di integrazione della Regione Emilia Romagna il Proponente osserva che tali aspetti riguardano implicazioni urbanistiche che saranno oggetto di altra fase procedurale e successiva a quella di VIA.

Il processo di approvazione e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale delle mappe di vincolo dell'Aeroporto di Parma sono di esclusiva competenza dell'ENAC e del Gestore.

In ogni caso, la redazione delle Mappe di Vincolo è in fase di revisione a seguito dell'approvazione del Piano di sviluppo.

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.

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.

In riferimento alla richiesta di integrazioni formulata dalla DVA si rappresenta che ai sensi dell'art. 715 del Codice della Navigazione è l'ENAC l'unico Ente preposto ad individuare gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio.

I criteri d'individuazione degli aeroporti precisati nella policy di attuazione dell'art. 715 prevedono che la valutazione dell'impatto di rischio venga effettuata per aeroporti caratterizzati da un volume di traffico di 50.000 movimenti/anno (attuale o previsto nel Piano di Sviluppo Aeroportuale), nonché per tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati nelle vicinanze aeroportuali.

In base ai criteri sopra menzionati il Proponente esclude l'aeroporto di Parma tra gli scali sui quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio e rappresenta che la stessa non verrà eseguita dall'Ente.

A margine di quanto sopra si evidenzia che comunque un'eventuale applicazione del modello di calcolo alla base dell'art. 715, in considerazione dei modesti volumi di traffico attuali e previsti da Master Plan, non produrrebbe risultati significativi ed attendibili per l'applicazione di eventuali misure di mitigazione del rischio sul territorio.

Si rappresenta infine che per tale tipologia di aeroporti, la salvaguardia del territorio nei confronti dell'attività aeronautica viene assicurata dal rispetto di quanto disposto dal 5° comma dell'art. 707 del Codice della Navigazione.

Ulteriori osservazioni

Successivamente con le osservazioni acquisite il 13/06/2019 le Associazioni ambientaliste rilevano che le richieste non sono state soddisfatte dalla documentazione integrativa. In particolare il documento Piano di Rischio Aeroportuale, documento fondamentale per la valutazione del rischio del progetto non è ancora disponibile. Non è dunque possibile valutare un aspetto fondamentale come il rischio per l'assenza di due elaborati fondamentali, quali le Mappe di Vincolo e il Piano di Rischio Aeroportuale, mai presentati neanche durante la presentazione dei documenti di VIA.

Le Associazioni considerano non veritiera l'affermazione del Proponente che le opere in progetto non interferiscono con i possibili interventi di ampliamento/potenziamento dell'autostrada A1 e della linea AA/VV, affermazione che si basa semplicemente su una cartina erroneamente denominata Piano di Rischio, proposto dal gestore.

Il Comune di Parma, Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 fa presente che la controdeduzione del Proponente si limita a ricordare le competenze e non apporta alcun contributo aggiuntivo agli elaborati e ai contenuti della documentazione esaminata e già oggetto di richieste di integrazioni.

In conclusione

La Policy di attuazione dell'art.715 del Codice della Navigazione predisposta da ENAC chiarisce che:

- la redazione dei piani di rischio di cui all'art. 707 interessa tutti gli aeroporti e va effettuata dai Comuni il cui territorio ricade nell'ambito delle impronte a terra contenute nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, mentre la valutazione del rischio contro terzi, prevista dall'art. 715, va effettuata dall'ENAC solo per gli aeroporti di cui alla precedente applicabilità;
- i piani di rischio sono caratterizzati da un approccio di tipo "qualitativo" mentre il *riskassessment* è di tipo "quantitativo", in quanto ogni studio è basato sui dati specifici dell'aeroporto in esame (volumi di traffico, rotte seguite, tipologie di aeromobili, ...);
- i piani di rischio sono redatti in via propositiva dai Comuni interessati sulle base delle linee guida emanate dall'ENAC mentre l'art.715 prevede che i Comuni debbano tenere conto dei risultati del *riskassessment*, recependoli di conseguenza nei propri strumenti di governo del territorio;
- in ragione dei limiti di affidabilità del modello, sono stati individuati i criteri di selezione di tali aeroporti che fanno riferimento a:

- volume di traffico di 50.000 movimenti/anno (attuale o previsto nel Piano di Sviluppo Aeroportuale);
- ubicazione in tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati nelle vicinanze aeroportuali.

Per quanto sopra si prende atto che ENAC esclude l'aeroporto di Parma da quelli su cui effettuare la valutazione del rischio.

Tale esclusione si basa esclusivamente sui volumi di traffico previsti senza approfondire la specificità del territorio evidenziata peraltro nell'ambito delle richieste di integrazioni/osservazioni sopracitate (Autostrada A1 Milano- Bologna, tratto della linea TAV Milano-Bologna, tangenziale nord-ovest di Parma e linea ferroviaria Milano-Bologna, scuole e varie attività commerciali anche in fase di realizzazione).

Tra l'altro anche l'elaborato cartografico n.10 denominato Piano di rischio aeroportuale non permette di escludere la persistenza in zona A, B, C e D di zone o presenze che potrebbero necessitare di maggiore tutela dal punto di vista del rischio. Al contrario le zone di tutela riportate corrispondono alla configurazione geometrica prevista nel Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti nel caso di aeroporti classificati con codice numerico 3 o 4. Secondo la Policy di attuazione ENAC in tale tipologia di scali rientrano tutti quelli individuati con i criteri di selezione per l'applicazione dell'art.715.

Pertanto, si ritiene necessario che il Proponente effettui uno studio sul rischio aeronautico dimostrando eventualmente anche le limitazioni nell'applicazione del modello di calcolo in considerazione dei modesti volumi di traffico.

Infine, come dichiarato dal Proponente stesso la sostenibilità del rapporto aeroporto-territorio dal punto di vista della sicurezza è assicurata dall'ENAC attraverso diverse attività istituzionali che, in applicazione delle previsioni in materia del Codice della Navigazione, garantiscono, attraverso l'imposizione di specifici vincoli, sia la sicurezza della navigazione aerea dagli ostacoli e pericoli sia la tutela del territorio dai rischi generati dall'attività di volo.

Pertanto, il Proponente dovrà fornire notizie in merito all'approvazione delle mappe di vincolo ed alla successiva adozione del Piano di rischio da parte del Comune di Parma.

4.2 -Per quanto riguarda la strumentazione urbanistica comunale

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

1)Considerazioni relative alla strumentazione urbanistica Comunale

Premesso che la strumentazione urbanistica comunale attualmente si struttura in tre livelli (PSC, POC, RUE) ognuno dei quali ha competenze e finalità precise e che è in corso di approvazione il PSC 2018, si chiede di integrare tutta la documentazione del PSA con il nuovo strumento urbanistico e di riportare anche sul RUE e sul POC il PSA e gli elaborati del SIA;

2)Conformità urbanistica.

Gli interventi descritti appaiono sostanzialmente conformi al PSC (attuale e in corso di approvazione); non risultano pienamente conformi al POC e al RUE e pertanto necessita di adeguamenti alle previsioni in essi contenute:

- *per il POC relativamente alla porzione di aerostazione in ampliamento*
- *per il RUE relativamente alla rivalutazione degli edifici riconosciuti di valore storico testimoniale siti lungo la strada Parma Rotta di cui è prevista la demolizione;*
- *la non piena conformità urbanistica necessita la predisposizione da parte del proponente degli elaborati tecnici di variante agli strumenti urbanistici interessati dal recepimento della nuova previsione.*

Si precisa che questa analisi di conformità non tiene conto delle eventuali opere di mitigazione e compensazione e di diversa infrastrutturazione che si rendessero necessarie a seguito della conclusione del procedimento di VIA;

3)Considerazioni relative alle tavole dei Vincoli del PSC.

Gli elaborati all'istanza di VIA devono approfondire e meglio documentare il rispetto delle disposizioni di cui ai vincoli ambientali, paesaggistici e infrastrutturali contenute nelle Tavole dei Vincoli del PSC di seguito indicati:

(...);

4) Considerazioni relative alle interferenze infrastrutturali con valenza urbanistica.

(...) non sono stati indagati i seguenti elementi di criticità del territorio, che producono interferenze anche sul piano urbanistico:

a. l'interessamento del tracciato di due elettrodotti (BO013 132 kV gestita da RFI, linea 658 132 kV gestita da ENEL);

b. la presenza, in direzione nord, a poche decine di metri dal limite di progetto della pista, di un'attività produttiva dedita alla trasformazione alimentare (caseificio);

c. la presenza, in direzione nord, del percorso dell'autostrada A1 e il possibile ampliamento alla quarta corsia dell'A1 tra Modena nord e Piacenza sud (Schema di Convenzione sottoscritto il 12/10/2007 tra ASPI e il concedente ANAS (ora MIT)), del tracciato ferroviario e della linea TAV;

d. la presenza, in direzione Ovest, del cantiere del futuro centro "Mall- Urban District" in costruzione in via Fortunato Rizzi (area ex Salvarani) e delle Fiere di Parma;

e. edifici di valore architettonico, ambientale e storico -testimoniale su via Parma Rotta.

Pertanto, si segnala l'opportunità di acquisire un contributo specifico da parte di RFI, Autostrade e Terna, al fine di valutare compiutamente gli effetti prodotti dall'allungamento della pista sulle rispettive infrastrutture gestite;

5) Considerazioni relative al quadro delle coerenze (Parte 1.3 del SIA)

Si chiede:

- di approfondire il quadro delle coerenze (Parte 1.3 del SIA) con la conseguente integrazione della definizione dei potenziali effetti ambientali e territoriali rispetto alla dimensione costruttiva, fisica ed operativa delle azioni di piano, anche in termini cumulativi rispetto alla situazione ante-operam, considerando quale scenario di riferimento ambientale e territoriale quello della ValSAT del PSC vigente integrata a seguito della Variante Generale adottata dal Comune di Parma con atto di C.C. n. 13/2017;*

- con particolare riferimento alla valutazione della coerenza del PSA con i contenuti della pianificazione territoriale ed urbanistica comunale (PTCP e PSC), si ribadisce, come già evidenziato nel Decreto del Presidente della Provincia n. 210/2018 relativo all'intesa ai sensi della LR 20/2000 e smi sulla Variante al PSC sopraccitata, l'evidenza di alcune incoerenze nella perimetrazione dei Poli Funzionali, rappresentati nel PSC, con le stesse schede provinciali di riferimento del PTCP;*

4.3-In riferimento al tema delle acque e alla gestione degli scarichi idrici

Si chiede di fornire un esaustivo inquadramento pianificatorio rispetto agli strumenti di pianificazione provinciale (in particolare PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Variante al PTCP – Approfondimento in materia di tutela delle acque) e ai rispettivi vincoli;

- Osservazioni Comune di Parma:

Le osservazioni avanzate dal Comune di Parma sono riprese nella richiesta di integrazioni della Regione Emilia Romagna.

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le risposte alle richieste di integrazioni ed alle osservazioni nella scheda C.11 - Integrazioni sugli aspetti programmatici e la conformità urbanistica.

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.

In risposta a quanto sollevato 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 il Proponente presenta che sono state introdotte in modo mirato solo al fine di mascherare l'aeroporto mediante la realizzazione di terrapieni.

Il Proponente fa presente che è ovviamente disponibile a successivi approfondimenti qualora gli stessi dovessero emergere a seguito delle successive fasi approvative.

Per quanto attiene la conformità al PSC del Comune di Parma, le interferenze dirette individuate sono rappresentate da:

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

che sono state appositamente trattate all'interno delle analisi di conformità con il PTCP 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 è stata trattata la rispondenza del piano alla normativa nei relativi studi specialistici come ad esempio le aree a pericolosità idraulica che sono state trattate nel paragrafo sul rischio idraulico presente nella relazione della parte P2 dello SIA.

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.

Ulteriori osservazioni

Il Comune di Parma, Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 fa presente che a contrario da quanto affermato nella controdeduzione C.11 il Comune di Parma ha strumenti urbanistici cogenti.

Con specifico riferimento all'Allegato 8 il Comune rileva che il documento non si esprime sulla conformità urbanistica del PSA.

In considerazione del fatto che il PSA non è pienamente conforme alla strumentazione urbanistica comunale si specifica che gli elaborati tecnici devono contenere la previsione attuale, la modifica proposta e il confronto tra le due con l'individuazione degli elementi oggetto di variazione.

Per quanto riguarda le potenziali interferenze infrastrutturali con valenza urbanistica il Comune fa presente che non sono stati sviluppati gli approfondimenti richiesti.

Con le osservazioni acquisite il 13/06/2019 le Associazioni ambientaliste rilevano che le integrazioni sugli aspetti programmatici e la conformità urbanistica non aggiungono nulla in tema dell'ampliamento della aerostazione oltre che per gli edifici di valore storico testimoniale ed anche alle tavole dei vincoli del PSC (adottato e vigente) limitandosi a ribadire una sostanziale conformità e rispondenza.

Inoltre nulla viene preso in esame o approfondito riguardo ai vincoli legati alla salvaguardia delle acque nonché la prossimità con la zona di riserva di pozzi idro-potabili che trovano la loro ragione all'interno del PTCP elaborato dalla Provincia di Parma

Infine, per quanto attiene il POC-RUE vigente non è presente ad oggi la compatibilità con l'attuale PSA, ma nulla viene posto in essere (elaborati di Variante) che tengano conto delle previsioni di ampliamento dell'aerostazione, dei fabbricati di valore storico testimoniale, nonché dei vincoli ambientali ed infrastrutturali a cui l'infrastruttura aeroportuale va ad interferire.

Tale area di espansione identificata nel PSC manca ad oggi dell'aspetto attuativo in quanto non ancora inserita nel POC; le controdeduzioni alle osservazioni si limitano a prendere atto dell'attuale stato di pianificazione senza formulare elaboratori e indirizzi sul recepimento del PSA all'interno della pianificazione urbanistica POC-RUE.

Si ritiene non è accettabile il rinvio alla Conferenza dei Servizi delle implicazioni urbanistiche che l'opera comporterebbe nonché della risoluzione delle interferenze.

In conclusione

In seguito all'adozione del Piano di Rischio il Comune di Parma dovrà attivare una apposita variante agli strumenti urbanisticocomunali (Piano Strutturale Comunale, Piano Operativo Comunale e RegolamentoUrbanistico Edilizio) allo scopo di allineare le previsioni urbanistiche della strumentazione vigente alle prescrizioni introdotte dal Piano di Rischio.

Nell'ambito della Conferenza dei Servizi o nell'ambito di un accordo territoriale da promuovere con il Comune, la Provincia, la Regione ed il Proponente potranno essere valutate tutte le scelte progettuali al fine del raggiungimento degli obiettivi di attuazione delle previsioni dei piani urbanistici.

Per quanto concerne le interferenze che limitano la progettualità (elettricità, 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.

4.5-Per quanto riguarda il Piano Economico Finanziario ed espropri

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

(...) Si chiede di integrare il Piano Economico Finanziario dei suddetti costi e delle azioni di compensazione degli impianti. Tali valutazioni, da effettuarsi in termini di costi/benefici, sia ambientali che economici territoriali, si ritiene costituiscano un presupposto imprescindibile sia per la determinazione della compatibilità ambientale, sia per la stessa verifica della sostenibilità territoriale delle azioni di piano proposte;

Si evidenzia la mancata coerenza degli elaborati considerati con la normativa nazionale e regionale in tema di espropri di pubblica utilità. Inoltre, non sembra sia stato espresso il soggetto preordinato alla procedura di esproprio. Si chiedono chiarimenti in tal senso definendo gli eventuali elaborati necessari per la successiva fase espropriativa indicando inoltre a quale soggetto spetterà l'onere di esproprio.

- *Osservazioni Comune di Parma:*

Le osservazioni avanzate dal Comune di Parma sono riprese nelle osservazioni e nella richiesta di integrazioni della Regione Emilia Romagna.

- *Osservazioni Associazioni ambientaliste:*

Osservazione 3: vengono rappresentati molti dubbi sia sulla fattibilità del piano, sia sulla tempistica, ma anche sulla completezza dell'elaborato e dell'analisi economica effettuata. In particolare si sollecitano e si richiedono: a) maggiori specifiche sulle modalità e sui costi dell'acquisizione dei terreni su cui verrà effettuato l'allungamento della pista; b) maggiori specifiche sulla previsione dei costi di mitigazione delle opere idrauliche; c) maggiori specifiche sulle opere di collegamento alle infrastrutture ferroviarie; d) informazioni più dettagliate sullo stato di "salute" della società Sogeap; e) basi sulle quali si fondino le previsioni di ricavi dei prossimi anni che prevedono incrementi esponenziali; in particolare studi sull'aumento dei passeggeri o contratti già firmati con aziende che operano nel trasporto commerciale.

Osservazione 12: in ragione della ampia fragilità del piano economico finanziario presentato non si può ritenere che esista compatibilità anche di tipo programmatico tra il Piano di Sviluppo Aeroportuale e i vincoli di verifica della sostenibilità economica che sono sanciti nel PRIT 2025.

Osservazione 11: manca una robusta indagine di previsione di tipo domanda-offerta; inoltre il cronoprogramma presentato o menzionato nel SIA non è riferito ad alcuna presumibile vita economica dell'intervento e si rivela decisamente inadeguato.

Controdeduzioni Proponente:

Relativamente all'inaffidabilità e l'incompletezza del Piano Economico, alla definizione del Bacino di Riferimento Territoriale e *catchment* dell'area, al peggioramento della viabilità ed emissioni nell'area di Baganzola, il Proponente raggruppa le osservazioni nella scheda C.13 - Chiarimenti in merito al PSA nel quale chiarisce che, 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, la soluzione determinata è stata proposta dal Gestore aeroportuale, verificata e validata da ENAC e successivamente verificata e validata da ulteriori tavoli tecnici interministeriali.

Ulteriori osservazioni

Il Comune di Parma, Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 fa presente che l'integrazione richiesta finalizzata ad avere contezza di tutti gli elementi che concorrono alla valutazione del PSA in termini di costi e benefici per la collettività non è stata prodotta.

Inoltre, con le osservazioni acquisite il 13/06/2019 le Associazioni rilevano relativamente a:

- Osservazione 3: non sono state fornite le informazioni richieste sulle modalità e costi di acquisizione dei terreni, sul costo economico di interrimento delle linee elettriche e di modifica o soppressione della viabilità esistente, sui costi di mitigazione delle opere idrauliche, sulle previsioni di ricavi dei prossimi anni, sullo stato finanziario di SO.GE.A.P., sull'analisi di beni e servizi in termini di domanda-offerta;
- Osservazione 12: assenza di compatibilità anche di tipo programmatico tra il Piano di Sviluppo Aeroportuale e i vincoli di verifica della sostenibilità economica che sono sanciti nel PRIT 2025.

In conclusione

Si prende atto di quanto afferma il Proponente.

QUADRO PROGETTUALE

4.6-Per quanto riguarda le incongruenze SIA con particolare riferimento alla descrizione dei flussi di traffico previsti

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*
- *Si chiede di chiarire quali siano i flussi di traffico corretti esplicitando anche la potenzialità massima dell'aeroporto in termini di movimenti al giorno (worst case approach);*
- *Incongruenze dati di traffico;*
- *Si chiede di integrare la documentazione presentata in merito a:*
 - a) *il volume di traffico aereo che sarà possibile movimentare e quali sono le garanzie che tale volume venga rispettato;*
 - b) *come la proposta di monitoraggio ambientale misurerà i flussi di traffico e quali tempistiche e modalità saranno adottate per trasmettere tempestivamente i dati agli Organi di controllo.*
 - c) *la quota minima di sorvolo che interesserebbe il centro abitato di Baganzola nonché l'autostrada A1 e la linea ferroviaria Milano-Bologna. Si richiede una stima della nuova quota minima e un confronto con la separazione minima verticale dagli ostacoli necessaria per decolli e atterraggi.*
 - d) *corretto dimensionamento dell'opera, necessario per consentire le valutazioni ambientali sulle ricadute dell'attività aeroportuale, in quanto nel SIA si introducono interventi sulle infrastrutture aeroportuali con orizzonti temporali fino al 2033, ma mai si giunge a modellizzare tale infrastruttura intermodale. Concretamente ci si limita al 2023 come anno di raggiungimento del pieno sviluppo aeroportuale.*

- *Osservazioni Associazioni ambientaliste:*

Osservazione 1: vengono evidenziate una serie di incongruenze che denotano che il progetto non è stato analizzato e redatto sulla base delle effettive caratteristiche dell'aeroporto di Parma e del suo territorio ma in molte sezioni è stato effettuato un mero assemblaggio di parti relativi ad altri aeroporti;

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le osservazioni e le richieste di integrazioni nella scheda C.13 - Chiarimenti in merito al PSA

Inoltre, fornisce l'Allegato 7 - Errata corrige, nel quale vengono riproposte le tabelle e le figure in sostituzione di quelle non corrette presentate nello SIA.

In particolare, 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:

- Scenario Ante Operam (2017): 5.062 movimenti totali, di cui 2127 di aviazione commerciale e 2935 di aviazione generale;
- 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.

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.

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.

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.

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.

Ulteriori osservazioni

Con le osservazioni acquisite il 13/06/2019 le Associazioni rilevano relativamente a:

- Osservazione 1: ulteriori imperfezioni e ritengono che le risposte alle osservazioni semplicemente indicano un testo sostitutivo, ma non tolgono i dubbi e non spiegano il motivo per cui gli errori sono presenti e ripetuti più volte nella relazione e rinnovati.

In conclusione

Si prende atto di quanto viene affermato dal Proponente e si ribadisce l'opportunità di un costante monitoraggio dei volumi di traffico aereo attesi nel periodo 2018-2023 al fine di verificare le previsioni contenute nello SIA.

4.7-Per quanto riguarda le interferenze

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*
 - *Si chiede di integrare la documentazione considerando, nella risoluzione delle interferenze, la presenza di svariati elementi che ne limitano la progettualità quali:*
 - a) l'occupazione dell'attuale tracciato di Viale delle Esposizioni, importante arteria al servizio di grandi recettori, tra cui le Fiere di Parma, con problematiche relative all'eventuale deviazione ed ai maggiori percorsi necessari per gli autoveicoli, con conseguente aumento delle emissioni in atmosfera, nonché in conseguenza di eventuali congestioni delle arterie cittadine in corrispondenza delle opere di cantiere o di un diverso assetto viabilistico dell'area;*
 - b) la presenza, in direzione Ovest, del cantiere del futuro centro "Mall- Urban District" in costruzione in via Fortunato Rizzi (area ex Salvarani) e delle Fiere di Parma: l'allungamento della pista collocherebbe infatti il complesso fieristico a meno di 1km dal confine della pista stessa interferendo, anche, con la realizzazione di una nuova pista ciclabile posta in viale delle Esposizioni (tra strada Baganzola e Rotonda Ligneris) e il risizionamento di via Fortunato Rizzi con annessa nuova rotatoria,*

c) la presenza di territorio urbanizzato (es. abitato di Baganzola) ed urbanizzabile, come individuato nella strumentazione urbanistica comunale vigente, per cui si prevede una maggior esposizione al traffico aereo
d) l'interessamento del tracciato di due elettrodotti (BO013 132 kV gestita da RFI, linea 658 132 kV gestita da ENEL);

e) la presenza, in direzione nord, a poche decine di metri dal limite di progetto della pista, di un'attività produttiva dedicata alla trasformazione alimentare (caseificio);

f) la presenza, in direzione est, del torrente Parma con relative fasce fluviali, come definite dal Piano Stralcio di bacino per l'Assetto idrogeologico (PAI) e recepite dal Piano Territoriale di coordinamento Provinciale (PTCP);

g) la presenza, in direzione nord, del percorso dell'autostrada A1 e il possibile ampliamento alla quarta corsia dell'A1 tra Modena nord e Piacenza sud (Schema di Convenzione sottoscritto il 12/10/2007 tra ASPI e il concedente ANAS (ora MIT)), del tracciato ferroviario e della linea TAV;

- Si chiede di fornire chiare soluzioni progettuali che prendano in considerazione:

a) la realizzazione di una "variante" di Viale delle Esposizioni che, mantenendo la sezione stradale esistente, garantisca continuità dallo svincolo del Casello A1 alle Fiere di Parma;

b) una compensazione della chiusura della strada Parma Rotta (utilizzata in via emergenziale in caso di saturazione della viabilità principale) che garantisca una maggiore fluidità di funzionamento della rotatoria posta tra strada Baganzola, via Rizzi e Viale delle Esposizioni;

c) la coerenza con quanto pianificato dal PUMS circa la connessione tra la zona Fiere e via Cremonese, secondo la quale occorre prevedere un nuovo collegamento viabilistico tra Strada Maretto e via Calzolari attraverso la realizzazione di un nuovo ponte sul canale "Cavo Maretto primario" che garantisca, al traffico leggero, in casi di particolari emergenze, un deflusso alternativo dalla zona Fiere ovest.

- Si rileva che in prossimità della tangenziale Nord di Parma è prevista la realizzazione di un nuovo polo cargo con annesso parcheggio "landside". L'uscita da tale parcheggio, così come descritto nel Piano di Sviluppo dell'Aeroporto, comporterà un obbligo di svolta a destra in direzione via Cremonese; pertanto i veicoli diretti in tangenziale (direzione est-ovest) dovranno impegnare la rotatoria posta su via Cremonese a nord del sottopasso della linea ferroviaria MI-BO, incidendo su una viabilità non progettata per tale scopo. Per tali ragioni si chiede di:

a) rivalutare la viabilità di accesso al nuovo parcheggio "landside" tenendo conto delle geometrie esistenti al fine di evitare interferenze in direzione Nord;

b) rivalutare la viabilità in uscita dal nuovo parcheggio "landside" verso Est (direzione autostrada A1 Parma Centro), facendo sì che i mezzi possano immettersi direttamente nel senso di marcia corretto senza dover impegnare via Cremonese.

- Osservazioni Comune di Parma:

Le osservazioni avanzate dal Comune di Parma sono riprese nella richiesta di integrazioni della Regione Emilia Romagna.

- Osservazioni Associazioni ambientaliste:

Osservazione 7: si osserva che il progetto prevede soppressioni e spostamento della viabilità esistente di altre infrastrutture, che non sono né progettate né finanziate all'interno del piano economico e che il cambiamento della viabilità presenterà un aggravio per la viabilità dell'abitato di Baganzola con un aumento delle emissioni e dei tempi per i mezzi di soccorso provenienti dalla città verso le fiere.

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le osservazioni e le richieste di integrazioni nella scheda C.13 - Chiarimenti in merito al PSA specificando che per quanto concerne le interferenze che limitano la progettualità (elettrodotti, viabilità locale, etc.) si chiarisce come tali aspetti rientrano nella risoluzione delle interferenze tecniche che sono oggetto di verifiche specifiche con gli Enti gestori e che sono esaminate e verificate nella conferenza dei Servizi necessaria per l'approvazione urbanistica e tecnica del progetto che però avviene a valle del completamento della procedura di VIA.

Per quanto riguarda la presenza dell'autostrada A1 e della linea AA/VV a nord dell'aeroporto, il Proponente osserva che le opere in progetto non interferiscono con i possibili interventi di ampliamento/potenziamento delle stesse.

In merito alla viabilità territoriale interferita dal prolungamento della pista di volo, si chiarisce come anche questa è assunta come un'interferenza tecnica che fa parte delle azioni da svilupparsi in sede di conferenza dei servizi e per la quale già sono in atto una serie di verifiche e di elaborazioni con il Comune di Parma in quanto lo stesso amministrazione 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).

Ulteriori osservazioni

Con le osservazioni acquisite il 13/06/2019 le Associazioni rilevano "nessun riscontro".

Il Comune di Parma, Settore Mobilità ed Energia con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 fa presente la mancanza degli studi fattibilità e di soluzioni progettuali per le interferenze (variante di Viale delle Esposizioni, chiusura della strada Parma Rotta, connessione Fiera Strada Cremonese). Per quanto riguarda la realizzazione del nuovo polo cargo a sud dell'aerostazione in prossimità della tangenziale nord di Parma si ritiene necessario una progettazione di una viabilità ad hoc per l'accesso/uscita dal nuovo parcheggio *landside*.

La Provincia di Parma con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 fa presente che risultano ancora non affrontate le interferenze tra il prolungamento della pista e il contestuale spostamento dell'area di resa con elementi del sistema infrastrutturale ed urbanistico dell'area interessata.

In conclusione

Si prede atto di quanto affermato dal Proponente e si ritiene comunque necessario risolvere compiutamente le interferenze nell'ambito di un accordo da promuovere con tutti i soggetti interessati (RFI; Autostrade, Terna) e con il Comune, la Provincia e la Regione.

4.8-Per quanto riguarda le alternative trasportistiche

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

Lo Studio di Impatto ambientale (SIA), (...) non prende in considerazione l'utilizzo di altri scali presenti nel bacino padano e in particolare nel territorio regionale.(...).

- *Osservazioni Associazioni ambientaliste:*

Osservazione 4: viene rilevata la mancata valutazione della presenza e della capacità attrattiva degli altri aeroporti in prossimità dello scalo parmense e l'inconsistenza della prova relativa alla supposta domanda merci e passeggeri; mancato affronto del tema dell'alternativa zero e del perché sia preferibile, non solo in termini ambientali ma anche di domanda, l'alternativa proposta dal progetto;

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le osservazioni e le richieste di integrazioni nella scheda C.13 - Chiarimenti in merito al PSA specificando che 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.

Ulteriori osservazioni

Con le osservazioni acquisite il 13/06/2019 le Associazioni ambientaliste rilevano che non è stata presentata la valutazione della presenza e della capacità attrattiva degli altri aeroporti in prossimità dello scalo e non viene ancora una volta presa in considerazione l'alternativa zero.

In conclusione

Le motivazioni del PSA trovano sostegno nel contesto caratterizzato da fattori di debolezza dell'attuale assetto aeroportuale e l'opportunità di crescita offerte con particolare riferimento alla componente di traffico

cargo/courier. L'alternativa zero non è perseguibile per i deficit prestazionali già attualmente registrati dallo scalo parmense.

D'altronde lo stesso PRIT 2025 della Regione Emilia Romagna adottato con delibera dell'assemblea legislativa n.214 del 10/07/2019 prevede per il Verdi (Parma) un ruolo complementare, trovandosi tra Milano e Bologna, che potrà favorire l'accessibilità all'area emiliana e a importanti poli economici produttivi puntando quindi maggiormente sui cargo.

QUADRO AMBIENTALE

4.10-Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni DVA:*

Completare il monitoraggio sulla qualità dell'aria e sul rumore con appositi rilevamenti a ridosso del nucleo abitati a Sud di Fognato e a Est della testata 02, per l'atmosfera come prevede il D.Lgs.n.155/2010 mentre per l'acustica vanno acquisiti i Singoli Eventi (SEL) cioè i valori istantanei SPL (Sound Pressure Level) del livello sonoro ed energetico avvertito e concentrato in un secondo.

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

- Il Proponente deve fornire un computo emissivo completo delle seguenti emissioni, mitigazioni e compensazioni, al fine di evidenziare il saldo emissivo degli inquinanti NOx e PM10 (cantiere, traffico aereo, logistica interna, traffico veicolare, altre sorgenti puntuali) su base annua sia per la situazione ante operam (attuale) che per il progetto presentato (corso e post operam) (ad eccezione del cantiere).

- Si richiede un aggiornamento della stima del traffico veicolare e dei mezzi tecnici a supporto dell'attività aeroportuale per il 2023, nonché l'inserimento di tali parametri nella modellizzazione delle emissioni in atmosfera.

- Ogni comparazione allo scenario emissivo generale deve essere fatta in rapporto alle emissioni in comune di Parma, e non nell'intera Regione (sia per l'attuale che per il progetto).

- Si fanno notare dati privi di unità di misura, fattori emissivi diversi da quelli riportati da ISPRA, dati riferiti ad altri aeroporti.

- Si chiede di motivare adeguatamente la scelta dei fattori emissivi e di esplicitare la modalità di calcolo per il relativo valore di emissione. Si ritiene infine che debba essere considerata una percorrenza media di almeno 5 Km per le auto che derivano dalla viabilità ordinaria e non della sola Via Ferretti (0.700 Km).

- Si ritiene improbabile l'ipotesi di un incremento emissivo non significativo ad opera di mezzi tecnici di supporto (GSE), traffico veicolare indotto dall'aeroporto e parcheggi a servizio dell'area aeroportuale. Si chiedono pertanto chiarimenti in merito.

- *Osservazioni Comune di Parma:*

Il Settore Tutela Ambientale osserva che sono necessari approfondimenti che consentano di verificare lo "stato zero" sul territorio comunale e la rispondenza del progetto alle norme del Piano Aria Integrato Regionale 2020, con particolare riferimento al criterio del "saldo zero", come compensazione di tutte le emissioni di PM10 e NOx emesse nello scenario futuro.

- *Osservazioni Associazioni ambientaliste:*

Osservazione 8: si rileva che non è presente nello studio proposto un computo emissivo completo annuale delle emissioni, mitigazioni e compensazioni nello stato ante operam e post operam. Lo scenario emissivo generale, attuale e di progetto, deve essere fatto in relazione alle emissioni nel comune di Parma, essendoci disponibilità dei dati, e non per l'intera regione Emilia-Romagna. Per quel che riguarda la scelta della centralina per l'analisi della qualità dell'aria nella zona aeroporto è stata scelta la centralina ARPAE della Cittadella, scelta criticabile dal momento che è posta vicino al centro di Parma e distante circa 4 km dall'aeroporto.

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le osservazioni nelle schede.

- C.05 - Report misure fonometriche e di qualità dell'aria;

- C.14 - Approfondimento sulle emissioni degli inquinanti nell'atmosfera;
- C.15 - Fattori di emissione relativi al traffico veicolare e ai parcheggi;
- C.32 - Chiarimento sulla centralina di monitoraggio della qualità dell'aria.

La scheda C.05 osserva che i valori di concentrazione rilevati attraverso rilevatori passivi (tipo Radiello) a ridosso del nucleo abitativo a sud di Fognato e a est della testata 02 non evidenziano particolari differenze e non registrano valori che destino preoccupazioni in termini di concentrazioni assolute.

Per il biossido di azoto NO₂, infatti, si registrano valori bassi di concentrazione per entrambi i siti, in particolare per il Sito 1 è stato registrato un valore di concentrazione pari a 10 µg/m³, mentre per il Sito 2 un valore di 9 µg/m³. Per il biossido di zolfo SO₂, i valori di concentrazione registrati nei due siti sono molto bassi e pari entrambi a concentrazioni inferiori a 0,5 µg/m³.

Per quanto riguarda i VOC per alcuni inquinanti sono state registrate delle differenze tra i due siti ma in ogni caso i valori sono comunque al di sotto dei limiti ammissibili

Per quanto riguarda, invece, i restanti composti i valori di concentrazione registrati sono molto bassi per entrambi i siti.

La scheda C.14 approfondisce il saldo emissivo e quindi il computo complessivo delle emissioni prodotte da tutte le sorgenti aeroportuali, nonché delle mitigazioni e compensazioni atte a minimizzare le emissioni di NO_x e PM₁₀ per la fase di cantiere (Allegato 6 -Approfondimento sulle emissioni degli inquinanti nell'atmosfera).

I valori dei contributi emissivi risultanti per i due scenari di riferimento (scenario attuale e 2023) sono riassunti in forma tabellare e confrontati con i dati emissivi registrati nel Comune di Parma, forniti da INEMAR 2013.

Non sono calcolate le emissioni legate alle attività di cantiere, in quanto gli interventi di realizzazione del PSA vengono sviluppati in più anni e pertanto il saldo emissivo risulta di difficile stima.

Il Proponente sottolinea comunque, come il contributo aeroportuale rispetto alle emissioni prodotte a livello comunale, per gli inquinanti di interesse, risulti molto basso: a titolo esemplificativo si evidenzia come per l'NO_x allo scenario di progetto, il contributo emissivo dell'aeroporto rispetto alla totalità delle emissioni prodotte nel Comune di Parma sia pari a circa l'1%.

La scheda C.15 chiarisce che i valori dei fattori di emissione riportati nello SIA relativi al traffico veicolare indotto e ai parcheggi sono stati calcolati attraverso il software Copert 5.

Le stime di ISPRA sono state elaborate sulla base dei dati di input nazionali riguardanti il parco e la circolazione dei veicoli. Nell'applicazione del modello di calcolo è stato possibile affinare gli input specifici del caso studio, inserendo il parco veicolare riferito alla specifica analisi ed una velocità media operativa dipendente dalla viabilità presa in considerazione. I risultati emersi, pertanto, sono più specifici di quelli forniti dall'ISPRA, i cui valori emissivi sono valori medi nazionali.

Allo stesso modo i valori forniti da INEMAR, riferiti al 2013 e non al parco veicolare attuale, prendono in considerazione il parco veicolare della Regione, senza considerare la specificità dei veicoli e delle relative velocità di percorrenza che è stato possibile implementare in Copert 5. Per le stime condotte nello SIA con Copert 5, infatti, sono state considerate solo le tipologie di veicoli interessate dall'aeroporto allo stato attuale e al 2023.

Stante l'affidabilità del modello utilizzato per il calcolo delle emissioni riconosciuto a livello internazionale e considerando che si è entrati maggiormente nella specificità del caso in esame, è evidente come i risultati siano differenti e inferiori rispetto a quelli stimati da ISPRA e da INEMAR, a vantaggio di un maggiore specificità e dettaglio dell'analisi.

Nello specifico, per la stima delle emissioni prodotte dal traffico veicolare indotto e dall'area di parcheggio è stato utilizzato il software Copert 5, nel quale è stato definito il parco veicolare di riferimento (ACI, considerate solo le autovetture, ritenendo trascurabile il traffico pesante indotto dalle attività cargo previste per il 2023 corrispondenti a meno del 2% del traffico implementato nelle simulazioni) e la velocità media di percorrenza (50 km/h e 10 km/h area parcheggio).

In ultimo, il Proponente riporta le motivazioni per cui è stata considerata come viabilità solo Via Ferretti.

Nella scheda C.32 il Proponente chiarisce inoltre che dalle analisi effettuate sulle centraline di monitoraggio di ARPAE quella di Cittadella è risultata la più vicina all'aeroporto. I dati della centralina sono stati utilizzati

per determinare un valore di fondo di concentrazioni da cui determinare le concentrazioni di origine aeroportuale attraverso il modello di simulazione.

Il Proponente evidenzia anche che ad integrazione del quadro conoscitivo della componente "Aria e clima", sono stati effettuati i monitoraggi della qualità dell'aria, così come da richiesta di integrazione M.05 della CTVA - nota prot.n.335/CTVA del 30/01/2019.

Ulteriori osservazioni

Con le osservazioni acquisite il 13/06/2019 le Associazioni ambientaliste fanno presente che manca il computo emissivo annuale delle emissioni, mitigazioni e compensazioni nello stato ante operam e post operam.

Lo scenario emissivo generale, attuale e di progetto, deve essere fatto in relazione alle emissioni nel Comune di Parma e per quel che riguarda la centralina ARPAE della Cittadella, la scelta risulta criticabile dal momento che è posta vicino al centro di Parma e distante circa 4 km dall'aeroporto.

Con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 il Settore Tutela Ambientale fa presente che non si rilevano misure di compensazione tali da assicurare la rispondenza del progetto alle norme del PAIR 2020 con particolare riferimento al criterio di saldo zero. Inoltre fa presente che tutte le attività di cantiere dovranno essere gestite in conformità alle disposizioni dell'Ordinanza Sindacale n.60/2017 del 25/05/20157 in materia di prevenzione e controllo delle malattie trasmesse da insetti vettori.

Con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 l'ARPA Emilia Romagna evidenzia che nelle tabelle non vengono riportate le concentrazioni di tutti gli inquinanti presenti nei documenti iniziali (in particolare mancano le stime relative a CO, CO2 e COV).

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

Si evidenzia inoltre che è stata presa in esame solo la via Ferretti, pari a 0.700 Km, e non un tratto pari ad almeno 5 km come richiesto.

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

Il Servizio sanitario regionale con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 fa presente che anche incrementi di modesta entità non possono dirsi trascurabili ai fini di potenziali effetti sulla popolazione e richiede l'individuazione di opere/azioni di mitigazione e compensazione.

Ulteriori controdeduzioni del Proponente

Il Proponente con le successive integrazioni del 15/07/2019 chiarisce che non sono state valutate le emissioni di CO, CO2 e COV in quanto che non rilevanti ai fini delle richieste di integrazioni, che indicavano di valutare il saldo emissivo per NOx 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'SOx e il PM2.5.

Relativamente al tema delle emissioni di inquinanti prodotte dal traffico veicolare il Proponente ribadisce che si prevede un'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, 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 PMA 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.

Si rappresenta inoltre la disponibilità del Proponente 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 preliminarmente l'inizio dei lavori con ARPA stessa.

Inoltre il Proponente fa presente che, 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 prevedere, se necessario, le opportune azioni di compensazione.

Nell'ambito della progettazione delle opere pavimentate previste dal PSA 2023 potrà essere considerato l'utilizzo di malte fotocatalitiche quali opere di mitigazione e di compensazione per ridurre le emissioni nell'atmosfera prodotte dall'esercizio dell'aeroporto.

In conclusione

In merito si prende atto di quanto rappresentato dal Proponente e si ribadisce la necessità che il PMA venga condiviso con l'ARPA Emilia Romagna; in ogni caso, in funzione degli esiti del monitoraggio che sarà eseguito durante la fase di esercizio dell'infrastruttura, si dovrà verificare l'opportunità di eseguire delle azioni di compensazioni coordinate da ARPA e l'Ente locale.

4.11-Per quanto riguarda il rischio di incidente rilevante

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

Si chiede di approfondire meglio lo studio tenendo in considerazione la natura degli stoccaggi (carburanti liquidi) in Comune di Fontevivo nella Ditta Lampogas.

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa l'osservazione nella scheda C.17 – Chiarimenti in merito alla tematica del rischio incidentale rilevante nel quale osserva che nelle analisi riferite al rapporto con gli impianti a “rischio di incidente rilevante” sono stati considerati tutti i 5 stabilimenti individuati dall'ARPA Emilia Romagna nella Provincia di Parma tra cui anche lo stabilimento della LAMPOGAS EMILIANA SRL. Come evidenziato già nello SIA, non si rilevano problematiche per tali stabilimenti, in quanto essendo il traffico aereo previsto per l'aeroporto di Parma limitato, è presumibile stimare una bassa probabilità di incidente rilevante e quindi irrilevante.

In conclusione

Si prede atto di quanto riportato dal Proponente.

4.12-Per quanto riguarda l'inquinamento luminoso

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

Si chiede di integrare il SIA prendono in considerazione un potenziale aumento dell'inquinamento luminoso.

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa l'osservazione nella scheda C.18 – Chiarimenti rispetto agli aspetti connessi all'inquinamento luminoso nel quale ritiene che stante la tipologia di interventi e la loro ridotta estensione, rispetto alla tematica connessa all'inquinamento luminoso, il potenziale incremento possa essere assunto trascurabile. Gli interventi non prevedono significative sorgenti luminose, a meno dei sistemi di illuminazione delle aree pavimentate pertinenti agli hangar. In relazione tuttavia alle dimensioni di tali aree, tali sistemi saranno di ridotta entità.

Ulteriori osservazioni

Con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 l'ARPA Emilia Romagna evidenzia che la controdeduzione afferma genericamente che gli interventi non prevedono sorgenti luminose significative e richiama tuttavia il proponente al rispetto di quanto previsto dalla Legge Regionale 19/2003 “Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico” e dalla relativa direttiva applicativa n. 1732 del

12/11/2015 (o altra direttiva di più recente emanazione) per quanto non disciplinato dalla normativa tecnica specifica del settore aeronautico.

In conclusione

Si prede atto di quanto riportato dal Proponente e si ritiene necessario impartire una prescrizione in merito alla progettazione illuminotecnica.

4.13-Per quanto riguarda sorgenti a radiofrequenza utilizzate nell'ambito aeroportuale

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

Si chiedono le seguenti delucidazioni:

- *a) se attualmente risultano installati sistemi di tipo radar per il controllo del traffico aereo o se è prevista l'installazione di tali apparati in occasione del potenziamento dello scalo. Nel caso tali apparati radar risultassero presenti e/o previsti, si chiede di integrare la valutazione di impatto ambientale con una valutazione dell'esposizione della popolazione al campo elettrico di picco generato (si fa riferimento a quanto previsto dalla Raccomandazione del Consiglio dell'Unione Europea del 12 luglio 1999). In particolar modo dovrà essere effettuata una stima teorica oppure strumentale dei livelli di picco di campo elettrico previsti ai piani più alti delle abitazioni in località Fognano e Crocetta;*
- *b) nel caso non sia in essere né previsto un potenziamento dell'installazione radar, si chiede comunque di svolgere una valutazione dell'esposizione della popolazione al campo a radiofrequenza generato dalle altre tipologie di sorgenti utilizzate ai sensi della normativa vigente (D.P.C.M. 08 luglio 2003).*

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa l'osservazione nella scheda C.19 –Chiarimenti in merito alle sorgenti aeroportuali a radiofrequenza nel quale evidenzia che allo stato attuale non è presente un radar per il controllo del traffico aereo né tantomeno sia prevista l'installazione di uno conseguentemente al PSA. Si chiarisce che tali sistemi sono di gestione dell'Ente ENAV, quale Ente nazionale dedicato alla controllo del traffico aereo, e non del Gestore aeroportuale.

In conclusione

Si prede atto di quanto riportato dal Proponente.

4.14-Per quanto riguarda gli scarichi idrici

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni DVA:*

Fornire la localizzazione ed il dimensionamento della piazzola de-anti-icing con la relativa rete di smaltimento fino alla vasche di sedimentazione.

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

Con riferimento agli scarichi idrici, si richiedono le seguenti integrazioni e chiarimenti:

- a) (...) chiarire, rispetto a quanto attualmente autorizzato con Autorizzazione Unica Ambientale rilasciata dal SUAP di Parma il 01/10/2015, tutte le variazioni previste dal progetto per gli scarichi idrici (...) fornendo, conseguentemente, lo schema a blocchi per ogni scarico presente nell'insediamento;*
- b) chiarire l'eventuale presenza di scarichi di acque reflue domestiche non recapitanti in pubblica fognatura, fornendo conseguentemente specifica documentazione in merito (tali scarichi sono di competenza del Comune di Parma);*
- c) fornire la verifica di interferenza o meno di punti di captazione e/o di derivazione acque al fine dell'utilizzo idropotabile, entro una fascia di 200 metri di raggio dai punti di scarico e comunque dalle fasce di rispetto;*
- d) chiarire, nella planimetria degli scarichi, il recapito finale degli scarichi S6 e S7;*

- e) chiarire la relazione dei nuovi scarichi previsti dal progetto, con il piano di gestione delle acque meteoriche della pista volo del gennaio 2014 (individuato anche nell'Autorizzazione Unica Ambientale rilasciata dal SUAP il 01/10/2015) e prevedere apposito piano di emergenza per sversamenti accidentali;
- f) verificare l'ottemperanza a quanto previsto dall'art.18 del Regolamento del servizio di fognatura e depurazione di ATO (Deliberazione ATO n. 6 del 29/08/2011);
- g) valutare in maniera coerente l'incremento complessivo delle acque di scolo;

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa l'osservazione nelle schede:

- C.04 - Piazzola *deicing* area cargo e unità di trattamento acque di dilavamento;
- C.20 – Chiarimenti in merito agli scarichi idrici;
- C.06 – Integrazioni allo studio idraulico.

I dettagli degli scarichi idrici di progetto e le relative variazioni rispetto a quanto autorizzato attualmente dall'AUA rilasciata dal SUAP di Parma il 01/10/2015, saranno oggetto di successive fasi di progettazione a valle delle quali saranno espletate le relative procedure di autorizzazione agli scarichi.

Il Proponente sottolinea che alla luce della nuova configurazione di progetto l'allacciamento alla rete fognaria per i nuovi scarichi dei reflui delle acque domestiche sarà sottoposto al rispetto dell'art. 18 del Regolamento del servizio di fognatura e depurazione dell'ATO n. 2 di Parma.

Il Proponente chiarisce, inoltre, che non sono presenti scarichi di acque reflue domestiche non recapitanti in pubblica fognatura.

Con riferimento alla presenza o meno di punti di captazione o derivazione delle acque al fine dell'utilizzo idropotabile, si chiarisce che non vi sono interferenze tra questi e gli interventi in progetto.

Per quanto riguarda, in particolare, gli scarichi S6 e S7 di progetto relativi all'allungamento della pista di volo, questi, sono di tipologia "E" ovvero caratterizzati dalla raccolta delle acque di prima e seconda pioggia, dal trattamento di sedimentazione e dalla dispersione superficiale delle stesse nel Cavo Lama, posto a ovest del sedime aeroportuale.

Un eventuale sversamento accidentale sarà gestito attraverso vasche di accumulo e trattamento di eventuali inquinanti.

In riferimento alla richiesta di integrazione da parte del MATTM il Proponente rimanda all'elaborato grafico allegato (Allegato 2) inerente le modalità di trattamento delle acque di superficie ed il layout dell'impianto di raccolta, trattamento e smaltimento riferito al piazzale cargo e alle piazzole *de-icing*.

Il modello gestionale di raccolta e trattamento delle acque meteoriche relative al piazzale 400 prevede un sistema modulare di trattamento che ricalca lo schema funzionale di quello in essere negli impianti attualmente esistenti e autorizzato con AUA rilasciata a seguito di chiusura del procedimento SUAP n. 2014.VI/9.8/68 (protocollo 60918 del 17 settembre 2015 della Provincia di Parma).

Il Proponente inoltre specifica il trattamento delle acque di piattaforma del nuovo piazzale.

Ulteriori osservazioni

Con le osservazioni acquisite il 13/06/2019 le Associazioni ambientaliste rilevano la mancanza delle informazioni necessarie per valutare l'adeguato dimensionamento dei manufatti ed il corretto trattamento dei reflui provenienti dalle operazioni di *de-icing*.

In Conclusione.

Si prede atto di quanto riportato dal Proponente e viene prescritto la predisposizione di uno studio idrologico

- Idraulico da presentare in valutazione in fase di verifica di ottemperanza.

4.15-Per quanto riguarda l'invarianza idraulica

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni DVA:*

Rispetto alle previsioni del Piano di Gestione del rischio Alluvioni (PGRA) è necessario acquisire una Relazione Tecnico Specialistica di alto profilo accademico-professionale sulla compatibilità e sicurezza idraulica afferente i rischi di potenziali allagamenti per esondazione. La Relazione dovrà inoltre verificare

ogni atto e/o documento relativo al tombamento del "Canale Galasso" e analizzare la loro compatibilità con la Direttiva UE 2007/60/CE ed i D.Lgs.n.49/2010 ed il D.Lgs.n.219/2010.

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

Al fine di consentire la verifica della corrispondenza delle opere di impermeabilizzazione, sia esistenti che progettate, nell'ambito del principio di Invarianza Idraulica (Regolamento di Polizia Idraulica del Consorzio di bonifica parmense – Delibera n°134 del 13/06/2018) si richiede la redazione di uno studio idrologico –idraulico atto a definire il nuovo scenario di impatto che le medesime opere potranno avere sul reticolo ricadente all'interno del Consorzio di Bonifica Parmense e precisamente sui canali Battibue, Galasso, Lama, Lametta e Ramo Est Canale Lametta.

- Si chiede di approfondire l'esistenza del canale Cornocchio (utilizzato come elemento di gestione delle acque ma che non risulta dalle cartografie di Protezione Civile). Visto inoltre il percorso del cavo Lama (o Lametta) non è del tutto chiaro quale sia il recapito finale delle acque reflue che scolano verso ovest. Infine, sebbene vi sia un accenno in tal senso in relazione, dalle planimetrie non appare chiaro se vi siano opportuni accorgimenti tesi a garantire l'invarianza idraulica;

- Per quanto concerne il Rischio idraulico si chiedono i seguenti chiarimenti:

a) si segnala la mancanza delle relative carte del "rischio Idraulico", tra i documenti presentati. Si ricorda che è possibile reperire la documentazione consultato il sito web della regione Emilia-Romagna(...);

b) il documento SIA -T13 (carta della pericolosità idraulica) contempla la pericolosità relativa al solo reticolo principale e non dà alcuna menzione della pericolosità che scaturisce dal reticolo secondario di pianura. Tale seconda perimetrazione delle aree allagabili coinvolge interamente il sedime aeroportuale comprese le edificande aree hangar merci e sosta aereomobili. A conferma di questa osservazione si segnala quanto indicato dalle mappe della pericolosità idraulica reperibili dal sito regionale (...);

c) si rileva anche la presenza della linea alta tensione Parma - Vigheffio-Parma Nord (terna doppia), a nord della pista in progetto che impatta su un'area di rischio di tipo A e di cui non si ha chiara evidenza sulla risoluzione dell'interferenza;

- *Osservazioni Comune di Parma:*

Il Settore lavori Pubblici Manutenzioni e Sismica rileva la necessità di ampliamento della cassa di espansione sul canale Galasso al fine di contenere le acque meteoriche provenienti dal previsto ampliamento e la mancanza della relazione idrologico – idraulica.

Le osservazioni del Settore Protezione Civile sono comprese nella richiesta di integrazioni regionale.

- *Osservazioni Consorzio Bonifica Parmense*

Con nota prot.n.7257 del 06/11/2018 il Consorzio fa presente che le opere di impermeabilizzazione devono essere valutate nell'ambito del principio di invarianza idraulica attendendosi inoltre a quanto previsto dal Piano di Gestione Rischio Alluvioni (tempi di ritorno > di 200 anni). Pertanto, al fine della verifica delle opere di impermeabilizzazione, sia esistenti che progettate, risulta indispensabile uno studio idrologico - idraulico atto a definire il nuovo scenario di impatto sul reticolo consortile (Canali Battibue, Galasso, Lama, Lametta e Ramo est Cavo Lametta). Il Consorzio evidenzia inoltre che nell'ambito del PSA al 2023 si dovrà provvedere a carico dei soggetti attuatori all'adeguamento delle sezioni di deflusso dei canali consortili interessati dallo scarico delle acque meteoriche sino all'ingresso dell'area Fiera di Parma e Parma urbanDistrict. Si dovrà inoltre provvedere all'ampliamento della prevista Cassa di espansione sul Canale Galasso.

- *Osservazioni Associazioni ambientaliste:*

Le Associazioni rilevano che non si pone alcuna domanda/risposta circa il comportamento dei corsi d'acqua recettori a fronte del maggiore afflusso meteorico. Nel progetto, inoltre, non viene prevista alcuna vasca di laminazione o altre soluzioni tecniche per garantire l'invarianza idraulica.

Inoltre nel PSA dovrà rientrare sia l'adeguamento delle sezioni di deflusso dei canali interessati dal collettamento delle acque meteoriche sia l'ampliamento della prevista Cassa di espansione sul Canale Galasso. Dato il DGR 1300 del 01/08/2016 e data la Delibera del Comitato Amministrativo n.234 si rileva la

mancanza di una valutazione idraulica adeguata. Inoltre non si specificano i fondi sia per gli studi sia per le opere da realizzare. Manca una previsione di bilancio.

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le osservazioni nella scheda C.06 – Integrazioni allo studio idraulico.

In riscontro è stato predisposto uno studio specialistico che si allega alla presente documentazione (Allegato 5 - Relazione di compatibilità idraulica) che mette in evidenza le seguenti risultanze.

I rischi di potenziale allagamento per esondazione, relativamente all'ambito di interesse, possono derivare: dai corsi d'acqua maggiori, nel caso in esame, dal T. Parma, ad est del sedime aeroportuale, ovvero dal reticolo idrografico minore, costituito dalla rete di canali di scolo presenti sul territorio.

Per quanto attiene il criterio dell'invarianza idraulica delle nuove opere esso verrà ottemperato direttamente all'interno del sedime aeroportuale, come per le opere già esistenti, mediante opportuni dispositivi limitatori di portata necessari per garantire il deflusso verso il corpo idrico ricettore di portate di limitata entità e conformi al principio di invarianza idraulica, sfruttando per la laminazione il volume disponibile nella rete di collettamento opportunamente dimensionata e verificata mediante modello numerico di calcolo idraulico. Dal punto di vista qualitativo le acque di dilavamento provenienti dalle superfici pavimentate (c.d. "acque di prima pioggia") saranno preventivamente trattate come da normativa vigente.

Per quanto attiene la compatibilità del tombamento del canale Galasso con la Direttiva EU 2007/60, c.d. Direttiva alluvioni, si tratta di un manufatto realizzato 20 anni fa, regolarmente autorizzato sia dal Consorzio di Bonifica Parmense che dall'ex Genio Civile, in un'epoca ben lontana dall'adozione del PAI dell'AdB Po, risalente all'aprile 2001.

La cartografia del PGRA redatta ai sensi della Direttiva EU 2007/60, relativa alla pericolosità nell'Ambito territoriale: Reticolo secondario di pianura non evidenzia in corrispondenza del Canale Galasso, e nemmeno in corrispondenza del tratto tombato al di sotto del sedime aeroportuale, un incremento "locale" del grado di pericolosità.

Relativamente alla compatibilità delle nuove opere previste dal PSA con gli strumenti di pianificazione dell'Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po (già Autorità di Bacino del fiume Po) si osserva che nell'ambito di interesse sono presenti i seguenti scenari di pericolosità idraulica:

- bassa, con Tr superiore a 200 anni per quanto attiene, la parte nord del sedime aeroportuale compreso all'interno della "Fascia C" di PAI e della fascia "P1-L (Scarsa probabilità di alluvioni o scenari di eventi estremi)", Ambito territoriale: Reticolo naturale principale e secondario, del Piano di Gestione del Rischio di Alluvione;

- media, "P2-M (Alluvioni poco frequenti)", con tempo di ritorno tra 100 e 200 anni, Ambito territoriale: Reticolo secondario di pianura, del Piano di Gestione del Rischio di Alluvione;

- la perimetrazione a "P2 - pericolosità media" relativa al "reticolo secondario di pianura" riguarda l'intero ambito di pianura a nord della via Emilia, peraltro senza indicazione di ambiti localizzati a pericolosità maggiore in corrispondenza del sedime aeroportuale, né del tratto di attraversamento del Canale Galasso.

Sia l'aerostazione che gli hangar (esistenti e quello in progetto nei pressi della testata 02) sono esterni al limite di fascia C, mentre il prolungamento verso nord della pista di volo è interno al limite di fascia C ma altimetricamente elevato rispetto al terreno circostante.

Stessa valutazione può essere fatta per quanto attiene il rapporto del prolungamento della pista di volo rispetto alla pericolosità del reticolo secondario di pianura, mentre per quanto attiene il nuovo piazzale aeromobili "400" ed il nuovo hangar cargo si valuterà opportunamente la quota altimetrica al fine di garantire la massima elevazione possibile delle nuove infrastrutture rispetto al territorio circostante, compatibilmente con le esigenze geometriche di raccordo del piazzale sosta aeromobili con la pista di volo e del piazzale landside del polo merci con la viabilità stradale esistente.

Ulteriori osservazioni

Con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 le Associazioni ambientaliste rilevano la mancanza della valutazione idraulica adeguata, l'assenza di calcoli per la stima dei maggiori deflussi superficiali connessi con l'impermeabilizzazione del terreno e la conseguente mancanza di indicazioni sul dimensionamento, la tipologia, la collocazione e i costi delle opere necessarie per il loro contenimento.

Il Consorzio di Bonifica Parmense con le osservazioni acquisite l'11/06/2019 prende atto della Relazione di compatibilità idraulica e rileva il mancato riscontro a quanto richiesto relativamente allo studio idrologico -

idraulico e sull'adeguamento delle sezioni di deflusso dei canali consortili e l'ampliamento della prevista cassa di espansione sul canale Galasso.

In conclusione

La necessità di uno studio idrologico - idraulico atto a definire il nuovo scenario di impatto che le opere potranno avere sul reticolo ricadente all'interno del Consorzio di Bonifica Parmense è stato presentato da tutti i soggetti coinvolti nella procedura.

La Relazione doveva inoltre verificare ogni atto e/o documento relativo al tombamento del "Canale Galasso" e analizzare la loro compatibilità con la Direttiva UE 2007/60/CE ed i D.Lgs.n.49/2010 ed il D.Lgs.n.219/2010.

In risposta il Proponente fornisce la Relazione di compatibilità idraulica (Allegato 5 - Relazione di compatibilità idraulica) nel quale viene precisato che, le nuove opere previste presentano caratteristiche plano-altimetriche e funzionali compatibili con gli strumenti di pianificazione, sia per quanto attiene gli scenari di pericolosità da eventi alluvionali, sia per quanto riguarda il criterio dell'invarianza idraulica.

Considerando le previsioni del Piano di Gestione del rischio Alluvioni -PGRA ed il fatto che il previsto prolungamento verso Nord della pista di volo risulta all'interno del limite di fascia C del Piano Assetto Idrogeologico - PAI, e considerati i seppur teoricamente potenziali poco frequenti rischi di esondazione del Torrente Parma e/o del reticolo della esistente rete di canali, si valuta l'opportunità di verifiche di competenza e di approfondimenti. Pertanto, viene prescritto la predisposizione di uno studio idrologico - idraulico da presentare in valutazione in fase di verifica di ottemperanza.

4.16-Per quanto riguarda l'inquinamento acustico

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni DVA:*

Completare il monitoraggio sulla qualità dell'aria e sul rumore con appositi rilevamenti a ridosso del nucleo abitati a Sud di Fognato e a Est della testata 02, per l'atmosfera come prevede il D.Lgs.n.155/2010 mentre per l'acustica vanno acquisiti i Singoli Eventi (SEL) cioè i valori istantanei SPL (Sound Pressure Level) del livello sonoro ed energetico avvertito e concentrato in un secondo.

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

Inquinamento acustico

a) (...)si ritiene opportuno richiedere che le movimentazioni a terra nei piazzali e nella taxiway o altre movimentazioni a terra vengano introdotte nella modellistica, come del resto previsto esplicitamente dal DMA 31/10/97, e che venga riprodotto lo scenario peggiorativo come tipo di velivoli e movimentazioni.

b) Il numero di movimenti modellizzato è valutato in 27,5 al giorno come da specifica Tabella INM; ciò non sembra compatibile con il worst scenario annunciato a pag. 24 del SIA, né con i dati riportati nelle tabella 1-2 del SIA-R01-P4 e nella tabella 3-4 del SIA-R01-P1; non è chiaro il riscontro con un numero di movimentazioni preciso, non sembra cautelativo prendere il giorno medio sulle tre settimane peggiori, ovviamente come WS oltre alla descrizione della massima potenzialità di traffico dello scalo, si potrebbe, in seconda istanza, presentare l'impatto del giorno peggiore sulle medesime tre settimane. Si chiede pertanto di dettagliare meglio la procedura di calcolo.

c) Si richiede la presentazione in forma tabellare dei dati di traffico consultivi dell'ultimo anno e dettagliatamente, in tabulati a parte, delle tre settimane peggiori come intensità di traffico. (...): si richiede pertanto un'analisi precisa dei dati inseriti nel modello con presentazione dei computi di SEL per tutte le movimentazioni di volo e di terra e ripartite su entrambi i periodi di riferimento.

d) Si richiede che venga dichiarato il numero massimo di movimentazioni notturne che si intendono svolgere (numero massimo da non superare, comprensivo delle movimentazioni a terra e del dettaglio sul tipo di aeromobili movimentate durante la notte). Tale richiesta esula dall'atterraggio in ritardo, dai voli di Stato di emergenza e di tipo eccezionale.

e) Ricordando che il traffico aereo cargo è indipendente dalle stagionalità, con lieve peggioramento d'inverno, contrariamente ad altri tipi di voli, si chiede come siano state interpretate nel modello le condizioni meteorologiche di propagazione favorevole per i recettori, quali ad esempio il vento, specie per la rumorosità di tutte le operazioni a livello del suolo.

f) Si richiede infine se l'aeroporto, indipendentemente dalla interdizione al volo notturno, svolgerà movimentazioni rumorose a terra in tale periodo di riferimento, interpretabili come sorgenti fisse di rumore (scarico e carico, costituzione di magazzini, manutenzione, ricarica carburante, operazioni di logistica): tutto ciò deve essere analizzato nello specifico con una dovuta analisi previsionale di impatto acustico e con dettaglio dei valori di Leq oltre che Lva presso i recettori più prossimi alle aree sorgenti di rumorosità.

g) Si chiedono chiarimenti in merito alla simulazione di impatto acustico, condotta a partire dalla situazione in essere (SIA_R01_P02 - paragrafo 5.2.4 "Le curve di isolivello acustico"), in particolare se tale simulazione sia stata implementata tenendo conto del cambiamento della soglia di partenza in direzione nord che verrebbe a spostarsi verso il centro abitato di Baganzola.

h) Si chiede di integrare la mappatura acustica non limitandosi all'individuazione dalle tre isolinee LVA (60, 65 e 75 dB(A)) assunte come riferimento dal DM 31.10.1997, ma includendo le fasce di 45, 50 e 55 dB, considerato il fatto che la mera osservanza dei limiti di legge non esclude a priori la possibilità di instaurazione di una potenziale situazione peggiorativa per la popolazione. A tale riguardo si osserva anche che sulla rotta 02-20, in direzione nord sono ubicate la scuola dell'infanzia "Agazzi", la scuola primaria "Campanini" e la scuola media "Malpeli" sempre nel comprensivo di Baganzola. Per quanto riguarda gli effetti dell'esposizione a rumore da traffico aereo nei bambini, esistono evidenze scientifiche di un'associazione fra rumore e incremento dell'iperattività (Stansfelda et al. 2009). Inoltre, si è osservato un aumento nella difficoltà di lettura (Clark et al. 2006, Van Kempen et al. 2008) e una diminuzione dei punteggi di "recognitionmemory" (Mateson et al. 2010) già a partire da un'esposizione a rumore aereo di 45-50 dB. Tali osservazioni valgono anche per la località Fognano.

i) Si chiede che l'Ente Gestore dia indicazioni dei massimi livelli di Leq nei due periodi di riferimento diurno e notturno riscontrabili presso i primi recettori abitativi isolati nei dintorni della pista e presso le frazioni abitative di Fognano e Baganzola, con specifica attenzione anche alle scuole ed alle case di cura, anche qualora queste siano più lontane.

j) Considerata la vicinanza del futuro Polo Cargo all'area residenziale di Fognano, si chiede di chiarire se nello studio di impatto ambientale siano stati considerati i criteri per l'elaborazione della "NoiseAbatementOperational Procedure" (es. limitazioni nell'uso della AuxiliaryPower Unit, citata in SIA_R01_P4 - paragrafo "Il contributo delle sorgenti in termini emissivi") e le nuove indicazioni riguardanti le "piste bilanciate" al fine di consentire, in funzione del tipo di aeroplano e della situazione meteo, di variare le manovre di decollo limitando al minimo l'inquinamento acustico e da emissioni.

k) Nella Parte 5 a pag. 11 vengono introdotti come misure compensative due terrapieni M1 e M2. Si chiede di prendere in considerazione la possibilità di realizzare un'ulteriore barriera naturale (terrapieno) a protezione dell'area residenziale di Fognano specie dalle operazioni di rullaggio degli aeromobili commerciali, compatibilmente con le procedure di volo. Tale area interessata dal fenomeno rumoroso potrebbe peraltro essere più estesa, in porzione esterna alla STRIP ed alla RESA.

- Matrice rumore: si chiede di fornire dei chiarimenti rispetto alle seguenti incongruenze presenti negli elaborati esaminati:

a. I dati della Tabella 5-4 di pag. 136 parte 2 portano ad un totale di 13 movimentazioni che non corrispondono allo scenario futuro. Sembrerebbe un mero errore nella definizione della didascalìa.

b. Le percentuali di pag. 24 parte 3 sembrano non tornare fra di loro, la percentuale dei decolli supera il 100% e nemmeno tali percentuali sembrerebbero coerenti con la Tabella di INM pag. 84 parte 1, diverse ancora le percentuali presentate a pag. 8 della Parte 4.

c. A pag. 19 della parte 4 in Tabella 2-2 occorre inserire la matrice Rumore per i traffici di cantiere come correttamente avviene a pag. 20 della medesima parte, tutte le voci AC 01 e 02 e AE 01, 02, 03 influenzano con certezza la salute umana;

d. si chiede quale sia quale la posizione del gestore nei confronti di questi recettori:

- abitazioni isolate in via Ferretti e Hotel City Parma c/o ingresso aeroportuale nelle vicinanze dei futuri luoghi di movimentazione airside cargo (circa 400 m),
- recettore sul lato ovest (via Rota Lignares) a fondo pista nei pressi della futura via di taxiway,
- attività produttiva (Mulino Alimentare - industria casearia) collocata in testa alla pista.

- Matrice rumore: si chiedono chiarimenti rispetto ai mancati adempimenti normativi

a) L'aeroporto non risulta zonizzato (ciò viene detto chiaramente a pag. 131 del SIA) né sono noti i lavori delle Commissioni Aeroportuali, sia ai sensi degli artt. 4 e 5 del DMA 31/10/97, né sembra sia mai stato

attivo il sistema di monitoraggio acustico continuativo ai sensi dello stesso DMA 31/10/97 e del DMA 30/05/99, nonché sia stata mappata strategicamente l'infrastruttura e sia presente un Piano d'Azione, ai sensi del D. Lgs.194/05 e del successivo D. Lgs. 42/17;

b) il Comune segnala che dal gestore dell'Aeroporto non è mai pervenuto il piano di risanamento acustico che avrebbe permesso l'integrazione del Piano di Azione ex art. 4 del D. Lgs. 194/05 e del successivo D. Lgs. 42/17;

c) in particolare non risulta essere presente un Piano d'Azione specifico del gestore aeroportuale, il cui aggiornamento risulta peraltro obbligatorio ogni qualora vi sia una modifica sostanziale dell'infrastruttura, come dall'Art. 4 comma 6 del D. Lgs. 194/05 sottocitato. Tale strumento di risanamento dinamico deve essere revisionato obbligatoriamente e periodicamente ogni cinque anni;

d) in questo modo viene a mancare la documentazione relativa allo stato di fatto (stato zero), utile a rafforzare le previsioni di progetto dell'ampliamento che dovrebbero portare ad un piano di risanamento acustico conseguente allo sviluppo aeroportuale. Si segnala che rispetto al tema della Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC), le opere di ampliamento individuate all'interno della VIA non risultano conformi con l'attuale ZAC e pertanto si rende indispensabile un adeguamento della ZAC stessa;

- In merito al monitoraggio del rumore aeroportuale si richiede:

a. geo-localizzazione, altezza ed orientamento della cuffia microfonica, prestazione strumentale, tipologia di registrazione integrata, registrazione e individuazione di traccia aerea utilizzata, accessibilità e rilascio dei dati dei punti di futuro monitoraggio continuo del rumore aeroportuale e delle condizioni meteorologiche;

b. modellizzazione dell'impatto acustico tramite il nuovo modello AEDT (USA), vista l'inadeguatezza ormai provata del modello INM che non viene più aggiornato, essendo la sostituzione già ufficiosa a livello tecnico. Il nuovo modello peraltro, oltre ad essere più aggiornato, fornirebbe in maniera sinergica una valutazione in contemporanea dell'impatto acustico e atmosferico generato dalla flotta aerea. AEDT inoltre semplifica ed integra facilmente le operazioni di taxiway.

- Osservazioni Comune di Parma:

Il Settore di Pianificazione e Sviluppo del Territorio del Comune di Parma fa presente che le opere di ampliamento non risultano conformi alla Zonizzazione Acustica Comunale.

Il Settore Tutela Ambientale rileva la mancanza di un quadro relativo alle attuali pressioni acustiche all'esterno della delimitazione aeroportuale e che non è stato mai presentato il piano di risanamento acustico

- Osservazioni Associazioni ambientaliste:

Osservazione5: Impatto acustico

L'ipotesi di impatto acustico contenuta nel PSA proposto da So.Ge.A.P. e cioè che l'area dei 60 decibel arriverà al massimo a 100 metri oltre la recinzione del sedime aeroportuale, se confrontata con le misurazioni effettuate "sul campo" da ARPA Lombardia sull'Aeroporto di Orio al Serio, sembra palesemente una sottostima dell'effettivo rumore che produrranno gli aeromobili in fase di esercizio dell'aeroporto. Nel perimetro di tali aree intorno all'aeroporto di Parma, ove si configurassero con caratteristiche simili a quelle di Bergamo, ricadrebbe completamente la zona Fiere, e gli abitati di Fognano e Baganzola e buona parte di Parma Ovest (zona Crocetta) con scuole e migliaia di abitanti.

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le osservazioni nelle schede:

- C.05 – Report misure fonometriche e di qualità dell'aria;
- C.21 – Sorgenti acustiche a terra;
- C.22- Rumore aeroportuale e modellazione acustica;
- C.23 - Rumore di cantiere;
- C.24 - Adempimenti normativi in materia di inquinamento acustico;
- C.25 - Monitoraggio acustico;
- C.16 – Errata corrige.

Elaborazione rilievi

A ridosso del nucleo abitativo a sud di Fognato e a est della testata 02, sono state effettuate delle specifiche misure per mezzo di fonometro, per il rilevamento del rumore. I risultati delle misure effettuate sono riportati nello specifico allegato.

Per il punto di misura RUM 01 (in adiacenza dei nuclei abitati a Sud di Fognato) si è ottenuto un valore L_{va} di 49,8 dB(A) mentre per il punto RUM 02 (zona ad est della testata 02) un valore di L_{va} di 47,7 dB(A).

Contributo emissivo operazioni a terra

Il Proponente ritiene trascurabile il contributo acustico delle operazioni a terra degli aeromobili sia per la distanza dell'apron destinato alle attività cargo e sia per l'assenza di fatto di una via di rullaggio (si prevede esclusivamente la realizzazione di un raccordo di collegamento pista di volo – piazzale aeromobile).

Anche il contributo emissivo sull'abitato di Fognano è da ritenersi trascurabile perché ad una distanza di circa 1 km dalla futura area destinata a polo cargo.

Per quanto riguarda il sistema airside del piazzale aeromobili, e quindi il contributo acustico indotto dai mezzi rampa, questo può ritenersi trascurabile per vari motivi: numero ridotto di operazioni, la completa non operatività dei mezzi rampa durante il periodo notturno, ridotti tempi di turn-around ecc..

In ragione della non significatività delle sorgenti aeroportuali a terra rispetto all'abitato di Fognano (circa 1 km) e alla assenza di aree interne al sedime aeroportuali per la presenza della STRIP, non è necessaria l'adozione di eventuali ulteriori terrapieni quali mitigazione acustica.

Procedura di calcolo, worst scenario e dati di input

Il Proponente chiarisce che per quanto riguarda le analisi dei potenziali impatti acustici indotti dall'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale si è fatto riferimento esclusivamente al scenario di riferimento ai sensi del DM 31.10.1997, determinato allo stato attuale dallo schedato voli dell'anno di riferimento per l'AnteOperam e calcolato allo scenario futuro (Post Operam) secondo l'incremento atteso annuale della domanda di traffico aereo.

Il Proponente chiarisce inoltre che 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 pressochè 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 alla fase di cantiere. Tale metodologia non è applicabile allo scenario di esercizio in quanto non previsto dalla normativa nazionale di riferimento.

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).

Simulazione abitato Baganzola

Per quanto riguarda la valutazione previsionale al 2023 è stato considerato il layout aeroportuale individuato dal PSA, ovvero con lo spostamento della testata 20 a nord.

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.

Mappatura acustica e monitoraggi

L'impronta acustica determinata attraverso il modello di simulazione, evidenzia al 2023 una mappatura in termini di LVA pressochè 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 e pertanto soggette a livelli acustici inferiori.

Ad ogni modo, il Proponente 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.

Condizioni meteorologiche considerate nel modello

In entrambe le simulazioni le condizioni meteo determinate dall'analisi dei dati meteo analizzati e utilizzati per le simulazioni atmosferiche.

Modellizzazione con AEDT

Il software AEDT non introduce differenze nella metodologia di modellazione acustica delle sorgenti aeronautiche durante le differenti fasi di lavoro nè tantomeno diversità nel processo di calcolo dei valori acustici. Entrambi i modelli 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.

Osservazioni Associazioni ambientaliste

Il confronto con l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio in termini di mappatura acustica 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.

Rumore cantiere

Per quanto riguarda i traffici di cantiere, limitatamente al tema dell'inquinamento acustico, in riferimento alle modalità di realizzazione delle opere ed alla gestione degli inerti da scavo, questi non si riversano sulla viabilità esterna (a meno dei volumi che vengono conferiti in discarica) e pertanto sono da ritenersi trascurabili in termini di rumorosità sui ricettori esterni. In tal senso quindi l'azione di progetto "traffici di cantiere" non risulta tale da essere oggetto di approfondimento nelle analisi ambientali nel caso in studio.

Zonizzazione acustica, piani di risanamento e altri adempimenti normativi

Sulla base degli esiti della procedura di valutazione di impatto ambientale, il Gestore aeroportuale in accordo con ENAC intende riaprire i lavori della Commissione aeroportuale ex. Art. 3 del DM 31.10.1997 per la definizione dell'intorno aeroportuale normato, interrotti a causa del calo di movimenti fatto registrare in passato dall'aeroporto.

In riferimento al D.Lgs. 194/05, si evidenzia che questo non è applicabile al caso specifico dell'aeroporto di Parma in quanto non aeroporto principale secondo la definizione indicata dal D.Lgs stesso (rif. Art. 2, comma 1, lettera b). Sia allo scenario attuale che di progetto il traffico aereo risulta inferiore ai 50.000 mov./anno indicati dal D.Lgs. 194/05 quale volume di traffico aereo di riferimento per l'applicazione del D.Lgs.stesso.

In ultimo, in merito alla Zonizzazione Acustica Comunale, tale strumento di competenza del Comune di Parma e non del Gestore aeroportuale rappresenta uno strumento di normazione del territorio e non di pianificazione e sarà reso coerente all'intorno aeroportuale a seguito del procedimento di approvazione della Zonizzazione aeroportuale

Specifiche monitoraggio

Per quanto concerne il sistema di monitoraggio, è prevista l'installazione di due centraline di rumore così come indicato nel PMA allegato allo Studio di impatto ambientale. Queste saranno conformi a quanto previsto dalla normativa di riferimento nazionale.

Il posizionamento effettivo delle centraline, l'esatta posizione della cuffia microfonica, etc. sono oggetto di specifica fase di progettazione preventiva all'installazione delle stesse e che in ogni caso vi sono specifiche normative per detti rilievi che saranno necessariamente applicate.

Ulteriori osservazioni

Con le osservazioni acquisite il 13/06/2019 le Associazioni ambientaliste osservano in particolare che la "campagna fonometrica" consiste in un'ammisurazione il 13 e il 14 marzo 2019 ma non è dato sapere se in quei giorni lo scalo fosse attivo.

Con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 l'ARPA Emilia Romagna evidenzia le principali carenze irrisolte nonostante la documentazione integrativa presentata. In particolare:

- nonostante la controdeduzione C.22 espliciti il ragionamento che ha portato il proponente ad adottare tali dati di input per lo scenario futuro, si ritiene che tali ipotesi non siano sufficientemente cautelative e non possano rappresentare una stima del reale impatto acustico nello scenario futuro anche in riferimento alla metodologia delineata nel DM 31 ottobre 1997 . Pertanto ne conseguirebbe di fatto un'errata definizione dell'intorno aeroportuale;
- l'affermazione che le operazioni a terra risultano di entità trascurabile dal punto di vista acustico dovuto essere giustificata da una stima quantitativa e non solo qualitativa.
- l'analisi di impatto acustico dello scenario operativo attuale e futuro si limita esclusivamente alla stima dell'indice LVA, peraltro con le limitazioni evidenziate nel punto sopra. La documentazione integrativa non contiene le stime del contributo dovuto al traffico aeroportuale sui recettori sensibili nell'abitato di Baganzola e sui primi recettori isolati a Baganzola e Fognano.
- la modellizzazione acustica non risulti affatto cautelativa e, a giudizio della scrivente Agenzia, non adeguata a descrivere uno scenario che preveda operativamente la presenza di voli nelle ore notturne. Sebbene la controdeduzione C.22 riporti che "non si prevede all'orizzonte un ruolo dell'aeroporto di Parma quale base operativa per specifici vettori aerei (che richiedono la sosta notturna presso lo scalo) ma solo collegamenti point-to-point nel periodo diurno" occorre in questa fase evidenziare che la presenza di voli notturni schedulati, differisca in maniera sostanziale dalla valutazione di impatto ambientale attualmente in esame, che andrebbe pertanto ripresentata ex novo;
- si evidenzia la situazione di inadempienza rispetto alla normativa vigente sullacarakterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale già nello stato in essere, per cui si sollecita l'avvio dei lavori della commissione ex art. 5 del DM 31 ottobre 1997 indipendentemente dal proseguimento del piano di sviluppo aeroportuale.

L'ARPA Emilia Romagna formula le seguenti prescrizioni ritenute assolutamente necessarie nel caso in cui il piano di sviluppo aeroportuale venga comunque approvato.

- a) Si ritiene che l'autorizzazione al piano di sviluppo aeroportuale, eventualmente, debba contenere una limitazione sul numero di movimenti giornalieri (sia come numero totale che come tipologia di aeromobili) in linea con le ipotesi assunte alla base dello studio di impatto ambientale. Lo scostamento da tali ipotesi non dovrebbe essere consentito se non a seguito del completamento di una nuova procedura di autorizzazione.
- b) ENAC e SOGEAP devono adempiere nel minor tempo possibile, e indipendentemente dall'approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, agli obblighi normativi riguardanti la costituzione della commissione ex art. 5 DM 31 ottobre 1997, la definizione delle procedure antirumore, la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e la definizione di un piano di monitoraggio acustico aeroportuale.
- c) Tale piano di monitoraggio acustico dovrà essere redatto conformemente alle disposizioni del DM 31 ottobre 1997 e del DM 20 maggio 1999 oltre che alle "Linee Guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale".

Il Servizio sanitario regionale con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 fa presente che in fase post operam dovrà essere predisposto un monitoraggio dell'ambiente acustico presso le strutture sensibili locali.

Con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 il Settore Tutela Ambientale del Comune di Parma fa presente che non è stato presentato il piano di risanamento acustico dell'aeroporto.

Mentre il Settore di Pianificazione e Sviluppo del Territorio del Comune di Parma fa presente che non è stata riscontrata la richiesta di adeguamento della Zonizzazione Acustica Comunale.

Ulteriori controdeduzioni del Proponente

Il Proponente con le successive integrazioni del 15/07/2019 chiarisce ulteriormente l'affermazione che l'impatto acustico dell'aeroporto si può ritenere trascurabile.

Il Proponente 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 previsto contestualmente agli interventi progettuali del PSA 2023.

Per quanto riguarda lo scenario 2023, 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. Sarà compito del Gestore aeroportuale attivare un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale conforme ai requisiti specifici della normativa vigente che potrà essere implementato mediante installazione di altre centraline fisse sia 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 per 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 ad sviluppare i lavori della Commissione aeroportuale per l'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale in termini di LVA.

In conclusione

Si prende atto che il Proponente:

- ha svolto una campagna fonometrica nel mese di marzo 2019;
- dai risultati si evince un valore in corrispondenza dell'attuale testata pista 20 (all'interno del sedime) di circa 48 dB(A) e che riferendosi ad una condizione di maggior esposizione data la ridotta distanza con la pista di volo, permette di affermare che le aree residenziali poste ad una distanza maggiore siano soggette ad una rumorosità indotta dagli aeromobili certamente inferiore;
- non considera nella modellistica il contributo delle operazioni a terra in quanto ritenuto trascurabile e conferma la non necessità di ulteriore barriera naturale a protezione dell'area residenziale di Fognano;

- dettaglia la procedura di calcolo con riferimento ai movimenti modellizzati e chiarisce che il worst scenario è stata applicata solamente alle attività di cantiere in quanto non applicabile allo scenario di esercizio in quanto non previsto dal DM 31/10/1997;
- indica i riferimenti documentali per i dati di input;
- specifica che la configurazione infrastrutturale considerata nelle valutazioni previsionali 2023 corrisponde al layout aeroportuale individuato dal PSA con lo spostamento della testata nord;
- chiarisce la mappatura acustica e ribadisce l'adozione di un PMA da implementare con le aree abitative indicate e secondo le specifiche normative;
- ritiene trascurabile la rumorosità per i traffici di cantiere sui ricettori esterni;
- chiarisce la mancanza degli adempimenti normativi;
- fornisce un errata corrige delle incongruenze rilevate;
- considera per il PMA le Linee Guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale;
- fornisce ulteriori chiarimenti in merito alla campagna effettuata ed in merito al PMA ed altro.

Si ribadisce la necessità di effettuare una campagna di monitoraggio del rumore finalizzata a caratterizzare il clima acustico dell'area interessata dal ciclo LTO compiuto dagli aeromobili, con la quale dovrà essere distinto anche il contributo del traffico aereo da quello "di fondo" prodotto da tutte le altre sorgenti nell'area, sia nelle ore diurne che notturne.

Le conclusioni della suddetta campagna di monitoraggio, della durata minima di un anno, saranno utilizzate per aggiornare la valutazione previsionale da riferirsi allo scenario 2023.

I dati rilevati, inoltre, dovranno essere utili alla Commissione Aeroportuale per definire tutte le procedure antirumore e quindi anche per l'aggiornamento della zonizzazione acustica aeroportuale, secondo il D.M. 31/10/1997.

Definita la zonizzazione acustica e le procedure antirumore da parte della Commissione aeroportuale, il Proponente dovrà provvedere ad aggiornare lo scenario acustico e di conseguenza verificare, ed eventualmente modificare e/o implementare, gli interventi di mitigazione/compensazione.

4.17-Per quanto riguarda Riskassessment e salute umana

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*
 - a. Si chiede di integrare le tabelle relative ai tassi di mortalità e morbosità (...).*
 - b.(...). Si richiede pertanto un maggiore approfondimento riguardo l'assunzione di linearità nella funzione rischio cancerogeno-dose inalata, per i vari inquinanti indagati. Si consiglia la consultazione del documento "CancerGuidelines USEPA, 2005" in cui viene chiarito l'utilizzo della relazione di linearità.*
 - c. Si evidenzia che nel SIA si dice che nel calcolo dei due indici di rischio, non è stata considerata l'esposizione al Particolato, poiché nelle procedure di riskassessment definite dalle istituzioni che si occupano di dispersione di inquinanti in atmosfera (in particolare l'EPA), tale inquinante non viene incluso. [...].(...). Nel territorio di Parma la situazione relativa all'inquinamento generalizzato dell'aria è già critica, pertanto si richiedono maggiori dettagli sulle misure compensative che l'Ente Gestore intende applicare.*
 - d. Inoltre, le simulazioni di dispersione presentate nel PSA non possono rendere conto dell'effetto sinergico dell'esposizione della popolazione al particolato e alle altre sostanze inquinanti valutate nel riskassessment. (...). Nella valutazione delle evidenze e infatti importante stimare, oltre alla probabilità dell'effetto cancerogeno, anche le condizioni in cui tale effetto può essere espresso (CancerGuidelines US-EPA, 2005). Le stesse considerazioni valgono per la stima del rischio tossicologico.*
 - e. Negli intorni del sedime, a breve distanza, sono segnalate due zone già potenzialmente inquinate, una inserita come sito di bonifica, dettagliatamente i n. 6 e 8 di pag. 154 parte 2 e vi è un sito a rischio di incidente rilevante (Seveso III), nel dettaglio il n. 1 di pag.156 parte 2.*

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le osservazioni nella scheda C.26 – Salute umana nella quale si forniscono indicazioni sui dati relativi ai tassi di mortalità e morbosità, la modalità di calcolo del tasso standardizzato riportata nella guida alla lettura dell'ISTAT, la metodologia di calcolo dell'indice di rischio cancerogeno (RC) e tossicologico e sul calcolo del rischio totale.

Le misure compensative che la Società di gestione intende adottare nel breve termine, e che contribuiscono alla riduzione delle emissioni inquinanti (miglioramento del parco mezzi GSE, installazione progressiva di luci di tipo LED, ecc.).

Il Proponente afferma che il rischio di incidente rilevante può ritenersi trascurabile per tutti i 5 stabilimenti individuati dall'ARPA Emilia Romagna nella Provincia di Parma in quanto, oltre al limitato traffico aereo previsto le rotte aeree previste al 2023 non ricadono in corrispondenza dei cinque stabilimenti individuati.

In conclusione

Si prende atto delle controdeduzioni del Proponente e si ribadisce la necessità di individuare misure di compensazione con particolare riferimento al criterio del "saldo zero" delle emissioni.

4.18-Per quanto riguarda le terre e rocce da scavo

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni DVA:*

Fornire i risultati delle analisi sulla caratterizzazione dei terreni nonché i punti di indagine; fornire una planimetria unitaria dei siti di produzione, di destinazione e intermedi; chiarire meglio/riesaminare le tabelle sul bilancio complessivo delle terre e rocce da scavo complessivo e sul bilancio da utilizzare come sottoprodotto; specificare il riutilizzo in situ della quantità totale di 396.335 mc di terre prodotte e recuperate; inoltre, specificare le tipologie di recupero previste.

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

Relativamente alle Terre e rocce da scavo si rimane in attesa dei rapporti di prova eseguiti e la planimetria indicante i punti di indagine.

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le osservazioni nella scheda C.03 – Integrazioni al Piano di utilizzo e fornisce inoltre l'Allegato 1 riportando la planimetria dei siti di produzione e di utilizzo ed i risultati della campagna di indagine svolta in data 11 e 13 luglio 2018 su 9 campioni dei siti di produzione/utilizzo.

In particolare:

- per i siti di produzione definiti Sistema funzionale B (polo cargo) si riporta la planimetria di localizzazione dei punti di indagine ed i risultati delle analisi chimiche sui campioni prelevati dai punti di indagine P15 e P21.
- per i siti di produzione definiti Sistema funzionale C (area aviazione generale) si riporta la planimetria di localizzazione dei punti di indagine ed i risultati delle analisi chimiche sui campioni prelevati dai punti di indagine P1 e P3.
- per il sito di destinazione definito intervento Ma (terrapieno) si riporta la planimetria di localizzazione dei punti di indagine ed i risultati delle analisi chimiche sui campioni prelevati dai punti di indagine R1 – R5.
- per il sito di destinazione definito intervento Mb (terrapieno) si riporta la planimetria di localizzazione dei punti di indagine.

I risultati riportati nei rapporti di prova evidenziato per tutti gli inquinanti il rispetto dei limiti di accettabilità fissati dal D.Lgs. 152/2006 Titolo V, allegato 5, tabella A ad eccezione del campione R1 per il quale sono emersi dei superamenti di colonna A (ma non di colonna B) per qualche inquinante (Cobalto totale, Cromo esavalente, Cromo totale, Nichel totale, Idrocarburi C>12, Benzo(a)antracene, Benzo(g,h,i)perilene).

In considerazione del fatto che l'area su cui è stato prelevato il campione R1 rappresenta esclusivamente un sito di utilizzo ove saranno posizionati materiali che rispettano i valori di colonna A, non si rilevano criticità sulla gestione dei materiali come sottoprodotto.

Il Proponente afferma inoltre che in questa fase di progettazione non è stato possibile effettuare i campionamenti per tutti i punti di indagine del Sistema funzionale B e C e dell'intervento Mb, in quanto alcune aree sono risultate inaccessibili. Pertanto tali caratterizzazioni saranno effettuate in fase di corso d'opera, preliminarmente alla realizzazione degli interventi.

Ulteriori osservazioni

Con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 le Associazioni ambientaliste rilevano che le integrazioni sono carenti di informazioni, i dati raccolti sono parziali e che si propone un'indagine più approfondita solo a posteriori, quando il progetto ormai sarà avviato.

In conclusione

Si prede atto di quanto predisposto dal Proponente e si ribadisce la necessità di acquisire i risultati delle indagini da effettuare successivamente e comunque prima dell'inizio dei lavori per avere conferma in merito al bilancio delle terre e rocce da scavo da utilizzare come sottoprodotto.

Il Proponente non fornisce chiarimenti sulla gestione della quantità di 396.335 mc di terre prodotte nel Sistema funzionale A (infrastrutture di volo). Ma nei rapporti di prova allegati vengono riportati anche i risultati di indagini sui punti P24, P25 e P26 peraltro ubicati in area STRIP nel quale la produzione di terre corrisponde alla quantità di 326.160 mc.

Considerando che i risultati evidenziano per tutti gli inquinanti il rispetto dei limiti di accettabilità fissati dal D.Lgs. 152/2006 Titolo V, allegato 5, tabella A si ritiene necessario che il Proponente rivaluti l'opportunità di un eventuale riutilizzo in sito delle quantità in questione ai sensi dell'articolo 4 del DPR 120/2017.

4.19-Per quanto riguarda la Relazione Geologica-Sismica

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

Si chiede di integrare lo Studio di Impatto Ambientale e il PSA 2018-2023 con quanto di seguito riportato:

- a) specifica Relazione Geologico-Sismica, contenente in particolare la modellazione geologica del sito, integrata sulla base dei contenuti dello Studio di Microzonazione del Comune di Parma, (...);*
- b) puntuali valutazioni in merito alla compatibilità di quanto proposto con l'attuale analisi della condizione limite per l'emergenza (CLE) parte integrante dello Studio di Microzonazione Sismica sopra richiamato.*

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le osservazioni nella scheda C.27 – Geologica – Sismica chiarendo che gli aspetti connessi alla geologia-sismica saranno analizzati nelle successive fasi di progettazione delle diverse opere di progetto.

In conclusione

Si prende atto di quanto affermato dal Proponente.

4.20-Per quanto riguarda lo Studio di Incidenza ambientale

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

Si segnala che all'interno dello Studio di Incidenza Ambientale (VINCA-R01) sono presenti diverse inesattezze, quali il riferimento normativo regionale (pag. 5) e la localizzazione dell'area (pag.70 "localizzati nell'area delle colline e montagne bergamasche"), di conseguenza tutta la relazione deve essere rivista collocando lo studio nel corretto contesto ambientale e normativo.

- *Osservazioni Associazioni ambientaliste:*

In mancanza di uno studio conoscitivo su specie realmente presenti, abbondanze, rotte di passaggio le indicazioni fornite nel SIA e relativo studio di incidenza sono perciò alquanto approssimative sia per il rischio associato al birdstriking sia per ciò che concerne la protezione dell'avifauna.

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le osservazioni nelle schede:

- C.16 – Errata corregge che rimanda all’Allegato 7 nel quale viene riportate le correzioni alle affermazioni errate.
- C.35 Chiarimenti in merito al bird strike.

In particolare per il rischio associato al birdstriking e la protezione dell’avifauna si è fatto riferimento alle pubblicazioni annuali dell’ENAC e per caratterizzare la presenza di avifauna nell’area di analisi sono stati consultati i formulari dei siti Natura 2000, i dati reperiti nella bibliografia esistente e lo studio della Rete ecologica della Pianura parmense contenuta nel PTCP che affronta l’area di studio ad una scala adeguata al caso in esame.

Ulteriori osservazioni

Con le osservazioni acquisite il 17/06/2019 le Associazioni fanno presente che per quanto riguarda il bird strike non è stato presentato uno studio conoscitivo su specie realmente presenti, abbondanze, rotte di passaggio ecc..

In conclusione

Si prende atto di quanto affermato dal Proponente e si ritiene che oltre al PMA deve essere presentata una *proposta per contenere i rischi, con riferimento alle specie dell'avifauna prevalentemente coinvolte e con lo scopo di disincentivare lo stazionamento e la nidificazione all'interno dell'area aeroportuale.*

4.21-Per quanto riguarda il PMA

Richieste/osservazioni

- *Richiesta di integrazioni Regione Emilia Romagna:*

Si chiede di fornire un piano di monitoraggio completo e dettagliato coerente con le ipotesi progettuali che consideri tutte le matrici coinvolte (i.e. emissioni acustiche e in atmosfera, controllo acque e rifiuti etc.); si ritiene inoltre necessario “allargare” l’area di studio valutando il sistema territoriale di riferimento e le infrastrutture per poter stabilire correttamente le mitigazioni o compensazioni necessarie anche sotto il profilo urbanistico.

Controdeduzioni Proponente:

Il Proponente raggruppa le osservazioni nella scheda C.28 Piano di monitoraggio ambientale nel quale si chiarisce come le tematiche inerenti il monitoraggio ambientale siano contenute all’interno del Piano di monitoraggio ambientale e come in merito al posizionamento effettivo delle centraline, alla esatta posizione della cuffia microfonica, etc. queste siano oggetto di specifica fase di progettazione preventiva all’installazione delle stesse e che in ogni caso vi sono specifiche normative per detti rilievi che saranno necessariamente utilizzate.

Inoltre nella scheda C.09 – Area di studio il Proponente osserva che l’area di studio presa a riferimento nello Studio di Impatto Ambientale sia sufficientemente estesa e sufficiente per le analisi ambientali rispetto ai parametri assunti e ritenuti significativi in relazione alla tipologia, dimensione e modello di esercizio dell’infrastruttura aeroportuale.

In conclusione

Si prende atto di quanto affermato dal Proponente e si ribadisce la necessità del rispetto delle linee guida nazionali ISPRA – MATTM 2014 e della specificità del progetto. Il PMA dovrà essere concordato e condiviso con ARPA Emilia Romagna.

4.22-Osservazioni di privati cittadini:

Si riportano in seguito le osservazioni presentate da parte di cittadini e soggetti privati che trattano argomenti sopra esaminati:

1. *Sig.ra Graziella Dell'Aglio*: le osservazioni riguardano la verifica sull'adeguatezza del Cavo Lama e della cassa di espansione a valle dell'autostrada, l'effetto del rumore sull'abitato di Baganzola e la mancata analisi sulla sicurezza per la vicinanza all'autostrada A1 e alla linea ferroviaria AV;
2. *Sig. Gabriele Regina*:esprime contrarietà all'ampliamento della pista in quanto determinerebbe un aumento dell'inquinamento atmosferico,un incremento del traffico veicolare in particolare a carico della Tangenziale Nord e delle interconnessioni con il Casello autostradale e per la pericolosità per la presenza di interi quartieri della frazione Baganzola (comprendenti numerose abitazioni e tre scuole), della Tangenziale Nord, della linea ferroviaria Milano-Bologna e dell'Alta Velocità Ferroviaria;
3. *Sig.ra Francesca Duranti*: contenuti identici all'osservazione n.1;
4. *Società MARGI S.r.l.*: il Rappresentate della Società presente sul territorio da più di vent'anni, fa notare che il riposizionamento della pista comporterebbe non solo limitazioni per quanto concerne lo sviluppo aziendale, sia orizzontale che verticale ma forti disagi dovuti all'inquinamento acustico ed atmosferico. Sottolinea inoltre che il progetto eliminerà gran parte delle vie di accesso poste ad Ovest della zona Fiere e si presume che la maggior parte del traffico proveniente dal casello autostradale potrebbe transitare lungo Via Rizzi, causando forti disagi alla viabilità dei mezzi pesanti che ogni giorno trasportano latte e siero di latte al stabilimento in oggetto;
5. *Sig. Andrea Torreggiani*: rileva criticità circa l'impronta acustica in quanto la stessa contrasterebbe con l'impostazione che ARPA Lombardia ha definito per l'Aeroporto di Orio al Serio;
6. *Sig.ra Annalisa Andreotti ed altri*: Solleva critiche per la mancanza nel PSA 2023 di una Zonizzazione acustica approvata;
7. *Società SVILUPPI IMMOBILIARI PARMENSI S.r.l.*: le osservazioni riguardano la mancanza delle previsioni di modifica della viabilità esistente, nessun collegamento aeroporto rete ciclabile cittadina, mancanza nelle cartografie dell'area ex Salvarani, mancanza di mitigazioni e compensazioni, area considerata nelle simulazioni, flusso veicolare indotto;
8. *Sig. Antonio Clemente Miari*: le osservazioni presentate sono inerenti alla tutela della salute e dell'incolumità delle persone, all'incongruenza di svariati documenti fra loro e con la realtà fisica delle strutture, alla tutela dei beni storico-artistici ("Villa Pezzani"), al piano economico-finanziario;
9. *Società VRG Wind 127*: non riguarda il progetto in questione;
10. *Sig. Sebastiano Buti*: contenuti identici all'osservazione n.1;
11. *Sig.ra Annalisa Andreotti ed altri*: si ritiene che la definizione delle attuali aree di rispetto del rumore, previste dalla zonizzazione acustica, dell'attuale aeroporto sia un presupposto imprescindibile per qualunque progetto di futuro ampliamento;
12. *Sig. Antonio Clemente Miari*: viene osservata la mancanza nelle controdeduzioni di diverse osservazioni che peraltro si ripropongono. Vengono inoltre riscontrate puntualmente le controdeduzioni del proponente relativamente agli stessi aspetti osservati in data 17/12/2018 nonché sul rumore aeroportuale;
13. *Sig.ri Andrea Torreggiani e Marzia Mossini*: le osservazioni presentate con riferimento alle controdeduzioni del Proponente riguardano il Piano di rischio, le interferenze, il modello AEDT e le linee LVA;
- *Sig. Matteo Cerlini*: le osservazioni presentate riguardano l'impatto atmosferico ed acustico, il traffico veicolare, l'inutilità dell'opera, l'incompatibilità con il centro commerciale di Baganzola, aspetti idrici, biodiversità, l'impatto paesaggistico;

VALUTATO che tutte le osservazioni/richieste di integrazioni sono state analizzate e valutate ai fini dell'espressione del presente parere e del relativo quadro prescrittivo;

PRESO ATTO che ENAC con nota n.121527 del 23/11/2019 ha trasmesso delle Integrazioni Volontarie relative a delle ulteriori analisi circa l'Alternativa Zero e che la DVA con nota U.0029901 del 15/11/2019 ha richiesto la conseguente pubblicazione in conformità all'art 24,comma 2 del D.lgs 152/2006 e s.m.i;

PRESO ATTO che ENAC ha provveduto alla relativa pubblicazione per l'avvio della decorrenza dei termini di 30 giorni a far dato con l'acquisizione della nota ENAC da parte della DVA IL 04/02/2020;

CONSIDERATO che il Proponente ha esaminato l'alternativa zero secondo una metodologia che tiene in considerazione, in alternativa allo sviluppo dell'aeroporto di Parma, altri scali aeroportuali sui quali ripartire

l'incremento di traffico aereo previsto. Nel caso specifico dell'aeroporto di Parma e riportato anche nelle Integrazioni Volontarie, stante la stima di un incremento di traffico futuro derivante da valutazioni e stime condotte sulla domanda di traffico, la scelta della soluzione di non intervento (alternativa zero) comporterebbe necessariamente la distribuzione del traffico aggiuntivo previsto su altri scali aeroportuali;

CONSIDERATO che il PSA 2023 prevede una domanda di traffico nello scenario futuro con un incremento annuo tra lo stato attuale e il 2023 di 5.686 movimenti, di 41.90 passeggeri e di 22.008 tonnellate di merci e che pertanto senza i previsti interventi del Master Plan tale traffico andrebbe riversato sulle reti viarie per gli scali aeroportuali della Lombardia;

CONSIDERATO E VALUTATO che le integrazioni volontarie presentate nel riferimento soprattutto alle emissioni in atmosfera hanno documentato attraverso elaborazioni grafiche di confronto tra i vari inquinanti NOx, PM 10, CO2 le differenze quantitative di emissioni da traffico veicolare soprattutto per le merci sulla rete da e per gli aeroporti di Milano –Linate e Bologna ;

CONSIDERATO e VALUTATO come ENAC abbia ulteriormente precisato che:

- In relazione all'inquinamento atmosferico l'alternativa zero non si ritiene accettabile, in quanto le emissioni di NOx e PM10 prodotte al traffico a terra risultano maggiori rispetto alla soluzione di progetto prevista dal PSA per l'Aeroporto di Parma;
- Relativamente alle interferenze sul clima e in modo specifico alla produzione di CO2 l'alternativa zero non si ritiene accettabile, in quanto le maggiori distanze di trasporto comportano maggiori produzioni di CO2 da parte dei veicoli rispetto alla soluzione di progetto;
- In termini di inquinamento acustico l'alternativa zero non è risultata differente dalla soluzione di progetto, pertanto i due scenari possono ritenersi confrontabili;
- In merito al consumo di suolo l'alternativa zero rappresenta la soluzione ottimale, in quanto non realizzando alcun nuovo intervento non si andranno ad occupare suoli esterni al sedime aeroportuale;
- Per gli aspetti economici, l'alternativa zero comporta un aumento dei tempi di percorrenza per il trasporto merci e lo spostamento dei passeggeri, tale per cui si avrà conseguentemente un incremento dei costi di viaggio rispetto alla soluzione di progetto;

PRESO ATTO della Delibera n.2286 del 22/11/2019 con la quale la Regione Emilia Romagna ha deliberato *“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 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;

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";

Piano di utilizzo delle terre

VISTO il D.P.R. 13 giugno 2017, n.120 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";

CONSIDERATO che la sussistenza dei requisiti di cui all'articolo 4 è verificata dall'autorità competente sulla base del piano di utilizzo;

CONSIDERATO che il Piano di Utilizzo del materiale da scavo è presentato dal proponente all'Autorità competente almeno novanta giorni prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione dell'opera;

RITENUTO che il Piano di Utilizzo è stato redatto conformemente a quanto prescritto dal D.P.R. 120/2017, con un'ampia analisi della sussistenza dei requisiti di qualità richiesti dalla disciplina vigente dimostrando che le terre e rocce da scavo prodotte nell'ambito delle attività di realizzazione dell'intervento in progetto possono essere escluse dalla disciplina dei rifiuti e trattate come sottoprodotti;

RITENUTO che le analisi condotte, il descritto programma di gestione dei materiali da scavo (modalità di scavo e tipologia materiali prodotti, bilancio dei materiali, stoccaggio provvisorio, riutilizzo), nonché la scelta dei siti approvvigionamento e di destinazione finale dei materiali in esubero ed il cronoprogramma appaiono conformi alla disciplina di cui al DPR 120/17;

VALUTATO che la finalità della normativa di settore è quella di minimizzare l'utilizzo delle risorse naturali allo scopo di promuovere il riuso dei materiali in luogo del loro smaltimento, nonché dell'interesse pubblico ad evitare, per quanto possibile, l'incremento dei costi di realizzazione delle opere;

CONSIDERATO che l'avvenuto utilizzo del materiale escavato in conformità al Piano di Utilizzo sarà attestato dall'esecutore mediante la Dichiarazione di Avvenuto Utilizzo (DAU), come da art. 7 del D.P.R.n.120/2017 che sarà compilata e resa entro il termine in cui il Piano di Utilizzo stesso cesserà di avere validità;

CONSIDERATO e VALUTATO che per garantire la massima tracciabilità di tutti i materiali di scavo secondo quanto stabilito dall'articolo 6 del D.P.R. n.120/2017 sarà redatta una procedura atta a garantire la tracciabilità dei materiali da scavo e ciascun volume di terre sarà identificato nelle fasi di produzione, trasporto, deposito ed utilizzo;

VALUTATO che la campagna di indagine ambientale è stata eseguita in linea con le indicazioni del D.P.R. n.120/2017;

VALUTATO che il Piano identifica l'ubicazione delle indagini eseguite durante la fase progettuale ed in fase in corso d'opera;

FATTA SALVA l'ulteriore caratterizzazione da effettuare sui campionamenti i previsti dal piano di utilizzo presentato al fine di verifica di tutti i requisiti contenuti nell'Allegato IV del D.P.R. n.120/2017 dove viene specificato che le terre e rocce da scavo così come definite ai sensi del presente decreto sono utilizzabili per reinterri, riempimenti, rimodellazioni, miglioramenti fondiari o viari oppure per altre forme di ripristini e miglioramenti ambientali, per rilevati, per sottofondi e, nel corso di processi di produzione industriale, in sostituzione dei materiali di cava:

- se la concentrazione di inquinanti rientra nei limiti di cui alla colonna A, in qualsiasi sito a prescindere dalla sua destinazione;
- se la concentrazione di inquinanti è compresa fra i limiti di cui alle colonne A e B, in siti a destinazione produttiva (commerciale e industriale);

VISTA la Deliberan.54/2019 del 09/05/2019 del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente concernente "Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo";

PRESO ATTO che il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo è stato presentato, ai fini dell'approvazione, ai sensi dell'art.9 del D.P.R. n.120/2017;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO
la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

ESPRIME

parere favorevole sulla compatibilità ambientale del progetto "Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma- Piano di sviluppo aeroportuale 2023" e sull'approvazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai condizionato al recepimento delle seguenti prescrizioni:

Prescrizione n. 1	
Macrofase	<i>Anteoperam</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Altri aspetti – rischio aeronautico

Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà presentare uno studio riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei che dovrà essere redatto mediante modelli di calcolo da esperti qualificati. Lo studio dovrà descrivere e quantificare i possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente ed eventualmente dovrà anche individuare le misure, a carico del Proponente, per eliminare o ridurre il danno.</p> <p>Il Proponente dovrà inoltre fornire informazioni in merito all'approvazione delle mappe di vincolo ed alla successiva adozione del Piano di rischio da parte del Comune di Parma.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Prescrizione n. 2	
Macrofase	<i>Anteoperam, corso d'opera, post operam</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Altri aspetti
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere definito un Accordo Territoriale con il coordinamento delle Regione Emilia Romagna tra l'ENAC, il Gestore aeroportuale ed il Comune di Parma per valutare che le scelte progettuali siano conformi ai piani urbanistici Comunali e che siano definite chiare soluzioni progettuali circa la risoluzione delle interferenze con la viabilità locale compreso eventuali compensazioni per la chiusura della strada Parma Rotta, la rivalutazione della progettazione della viabilità di accesso e di uscita del nuovo parcheggio "landside".
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Emilia Romagna
Enti coinvolti	--

Prescrizione n. 3	
Macrofase	<i>Post operam</i>
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Altri aspetti
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà assicurare un costante monitoraggio dei volumi di traffico aereo attesi nel periodo 2018-2023 al fine di verificare le previsioni contenute nello SIA.</p> <p>Il monitoraggio del traffico aereo dovrà avere cadenza annuale.</p> <p>I risultati dovranno essere trasmessi anche alle Amministrazioni locali.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Prescrizione n. 4	
Macrofase	<i>Anteoperam, corso d'opera, post operam</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio Ambientale, Mitigazioni, Compensazioni, Altri

Prescrizione n. 4	
	aspetti
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà ripresentare, prima dell'inizio dei lavori, un piano di monitoraggio ambientale (PMA) conforme alle linee guida nazionali <i>“Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio, ISPRA-MATTM, 2014”</i>.</p> <p>Il PMA dovrà essere preventivamente valutato da ARPA Emilia Romagna.</p> <p>Il PMA dovrà prevedere una campagna di monitoraggio della qualità dell'aria effettuata attraverso un adeguato numero di postazioni, anche al fine di rilevare le emissioni degli aeromobili in modo da distinguere il contributo emissivo nelle fasi di decollo e di atterraggio (ciclo LTO) da quello delle operazioni a terra. La tipologia, il numero, la posizione delle centraline, gli inquinanti da rilevare, le modalità e la frequenza dei rilievi, unitamente ai fattori meteorologici dovranno essere concordati con ARPA Emilia Romagna.</p> <p>La campagna sarà eseguita campionando i parametri come previsto nel D.Lgs. 155/2010 e s.m.i. e il monitoraggio e dovrà permettere di distinguere il contributo direttamente arrecato dalle attività aeroportuali dall'inquinamento di fondo.</p> <p>Dovranno essere previste delle azioni compensative al fine di ottenere una diminuzione o quanto meno il saldo zero delle emissioni.</p> <p>Il PMA dovrà prevedere una campagna di monitoraggio del rumore finalizzata a caratterizzare il clima acustico dell'area interessata dal ciclo LTO compiuto dagli aeromobili, con la quale dovrà essere distinto anche il contributo del traffico aereo da quello “di fondo” prodotto da tutte le altre sorgenti nell'area, sia nelle ore diurne che notturne.</p> <p>Le conclusioni della suddetta campagna di monitoraggio, della durata minima di un anno, saranno utilizzate per aggiornare la valutazione previsionale da riferirsi allo scenario 2023. I dati rilevati, inoltre, dovranno essere utili alla Commissione Aeroportuale per definire tutte le procedure antirumore e quindi anche per l'aggiornamento della zonizzazione acustica aeroportuale, secondo il D.M. 31/10/1997.</p> <p>Definita la zonizzazione acustica e le procedure antirumore da parte della Commissione aeroportuale, il Proponente dovrà provvedere ad aggiornare lo scenario acustico e di conseguenza verificare, ed eventualmente modificare e/o implementare, gli interventi di mitigazione/compensazione.</p> <p>Dovrà essere presentata una proposta per contenere i rischi, con riferimento alle specie dell'avifauna prevalentemente coinvolte e con lo scopo di disincentivare lo stazionamento e la nidificazione all'interno dell'area aeroportuale.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Emilia Romagna

Prescrizione n. 5	
Macrofase	<i>Anteoperam</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Altri aspetti, Mitigazioni/compensazioni
Oggetto della prescrizione	Per la progettazione illuminotecnica dovrà essere tenuto in considerazione quanto previsto dalla Legge Regionale 19/2003 “ <i>Norme in materia di riduzione dell’inquinamento luminoso e di risparmio energetico</i> ” e dalla relativa direttiva applicativa n. 1732 del 12/11/2015 per quanto non disciplinato dalla normativa tecnica specifica del settore aeronautico.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Regione Emilia Romagna
Enti coinvolti	--

Prescrizione n. 6	
Macrofase	<i>Anteoperam</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà presentare lo studio idrologico – idraulico che oltre a garantire l'invarianza idraulica e l'esatta quantificazione dei volumi di compenso necessari, dovrà specificare tutte le operazioni di lavaggio e manutenzione delle superfici nella zona airside (de-icing, pulizia piste e piazzali ecc...), nonché di gestione delle emergenze in caso di sversamenti accidentali di oli e carburanti, la collocazione e il modello degli impianti di trattamento della raccolta e scarico dei reflui.</p> <p>Lo studio dovrà valutare la necessità dell'adeguamento delle sezioni di deflusso dei canali consortili e dell'ampliamento della prevista cassa di espansione sul canale Galasso.</p> <p>Gli interventi previsti per garantire la sicurezza idraulica e il rispetto della normativa sulla compatibilità idraulica dovranno essere programmati con rispetto del cronoprogramma di realizzazione degli interventi.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Prescrizione n. 7	
Macrofase	<i>Anteoperam</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali, Piano di Utilizzo delle Terre
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà presentare, prima dell’inizio dei lavori, i risultati delle indagini ancora da effettuare in modo da avere conferma in merito al bilancio delle terre e rocce da scavo da utilizzare come sottoprodotto.</p> <p>Il Proponente dovrà rivalutare l’opportunità di un eventuale riutilizzo in sito delle quantità di 396.335 mc di terre prodotte nel Sistema funzionale A (infrastrutture di volo) ai sensi dell’art.4 del D.P.R.</p>

Prescrizione n. 7	
	120/2017 e presentare ai fini dell'approvazione il Piano di utilizzo rivisitato di conseguenza. In tale caso il Proponente dovrà adottare tutti gli accorgimenti definiti nell'Allegato 1 "Misure per la mitigazione degli effetti del trattamento a calce sull'ambiente" della Deliberan.54/2019 del 09/05/2019 del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente concernente "Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo".
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	X			
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)				X
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	X			
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	X			
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)			X	
Prof. Saverio Altieri				
Prof. Vittorio Amadio	X			
Dott. Renzo Baldoni	X			
Avv. Filippo Bernocchi	X			
Ing. Stefano Bonino	X			
Dott. Andrea Borgia			X	
Ing. Silvio Bosetti	X			

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Ing. Stefano Calzolari	X			
Cons. Giuseppe Caruso				
Ing. Antonio Castelgrande			X	
Arch. Giuseppe Chiriatti	X			
Arch. Laura Cobello		X		
Prof. Carlo Collivignarelli				
Dott. Siro Corezzi		X		
Dott. Federico Crescenzi	X			
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	X			
Cons. Marco De Giorgi	X			
Ing. Chiara Di Mambro			X	
Ing. Francesco Di Mino	X			
Ing. Graziano Falappa	X			
Arch. Antonio Gatto				
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	X			
Prof. Antonio Grimaldi				
Ing. Despoina Karniadaki	X			

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Dott. Andrea Lazzari	X			
Arch. Sergio Lembo	X			
Arch. Salvatore Lo Nardo	X			
Arch. Bortolo Mainardi	X			
Avv. Michele Mauceri	X			
Ing. Arturo Luca Montanelli	X			
Ing. Francesco Montemagno	X			
Ing. Santi Muscarà	X			
Arch. Eleni Papaleludi Melis	X			
Ing. Mauro Patti	ASSENTE			
Cons. Roberto Proietti			X	
Dott. Vincenzo Ruggiero	X			
Dott. Vincenzo Sacco				
Avv. Xavier Santiapichi	X			
Dott. Paolo Saraceno	X			
Dott. Franco Secchieri	X			
Arch. Francesca Soro	X			

	<i>FAVOREVOLE</i>	<i>CONTRARIO</i>	<i>ASSENTE</i>	<i>ASTENUTO</i>
Dott. Francesco Carmelo Vazzana				
Ing. Roberto Viviani				
Arch. Alessandro Maria Di Stefano (<i>Rappresentante Regione Emilia Romagna</i>)			X	

Il Segretario della Commissione

Avv. Sandro Campilongo

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Il Presidente

Ing. Guido Monteforte Specchi

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)