

Aeroporto di Parma
Aggiornamento al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023
Variante relativa alle distanze dichiarate di pista



Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

1. Titolo del progetto

AEROPORTO DI PARMA

Aggiornamento al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023

Variante relativa alle distanze dichiarate di pista

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto10	“Tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché <u>aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza</u> ”
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intervento oggetto della presente Valutazione Preliminare riguarda la revisione e aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale (P.S.A.) 2018-2023 dell'Aeroporto di Parma.

Considerando che il suddetto P.S.A. (o Masterplan) ha ottenuto compatibilità ambientale con Decreto VIA. n.113 in data 29/03/2021 da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (all'epoca Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare), si è ritenuto opportuno procedere con la presente Valutazione Preliminare il cui oggetto è relativo alle modifiche apportate al Masterplan rispetto alla versione iniziale. L'aggiornamento del Masterplan dell'Aeroporto di Parma, oggetto della presente Valutazione Preliminare, ha come obiettivo principale quello di garantire una maggiore sostenibilità economica ed ambientale dell'infrastruttura aeroportuale attraverso la riduzione delle distanze dichiarate di pista inizialmente predimensionate ed il miglior inserimento degli interventi nel territorio e nel contesto ambientale e paesaggistico.

L'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale nasce dalla necessità di ridurre le interferenze con il territorio dovute all'allungamento della pista di volo.

La decisione è maturata per dar seguito all'espressa volontà del Comune di Parma di ritirare il progetto di riprotezione dei Viale delle Esposizioni trasmesso in data 27 giugno 2022, quale risoluzione dell'interferenza. Il presente aggiornamento consente di superare parzialmente la prescrizione della Regione Emilia Romagna RER_2286_03 relativamente all'interferenza con

viale delle Esposizioni. L'obiettivo è stato raggiunto con un arretramento di 343 m del fine pista ed una riduzione di 5.500 m² di area impermeabilizzata dalle pavimentazioni di pista.

Inoltre sono state realizzate delle modifiche di minore impatto sul funzionamento operativo dell'infrastruttura, andando a modificare la bretella di raccordo prevista in precedenza a Nord Ovest della testata oggetto di allungamento con un turn pad situato dalla parte opposta. Questa minima modifica progettuale consente tuttavia un importante risparmio in termini di superficie impermeabilizzata pari a 19.200 m².

Inoltre conseguentemente all'impatto della pandemia sull'intero comparto del trasporto aereo, l'aggiornamento del masterplan estende di due anni l'orizzonte temporale del piano al 2025, coerentemente con la proroga delle concessioni aeroportuali in essere comunicata da ENAC con protocollo ENAC-PROT-19/01/2021-0005495-P. Dunque il 2025 sarà l'anno di riallineamento delle nuove previsioni di traffico a quelle approvate dal PSA 2018-2023 che stimavano, all'orizzonte temporale del 2023, 199.824 passeggeri, 22.008 ton di merce per un totale di 4.832 movimenti aeromobili commerciali. Tale scenario di traffico verrà raggiunto pertanto due anni più tardi, essendo spostato all'orizzonte temporale futuro del 2025.

L'aggiornamento del PSA è stato sviluppato tenendo conto delle seguenti principali linee di indirizzo:

- ottimizzare la capacità delle infrastrutture esistenti, al fine di ridurre al minimo il consumo del suolo negli interventi di nuova realizzazione con la conseguente diminuzione di superficie impermeabilizzata;
- ridurre l'approvvigionamento di materiali da costruzione quali soprattutto inerti e conglomerati bituminosi;
- riduzione dei percorsi di rullaggio per una diminuzione delle emissioni a terra.

L'intervento ed il progetto esecutivo sarà unitario e necessiterà di approvazione da parte di ENAC in conformità alle linee d'indirizzo del Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Sono individuate due macroaree d'intervento che vedranno l'avanzamento contemporaneo dei lavori: l'area a nord dell'attuale sedime aeroportuale dove verrà realizzato l'allungamento pista ed il piazzale sosta aeromobili con annesso nuovo magazzino per lo smistamento logistico delle merci.

Tutti gli interventi verranno condotti nel rispetto degli aspetti di sostenibilità ambientale e di risparmio energetico, in linea con l'attenzione all'ambiente e alla salvaguardia delle risorse di cui ai CAM, Criteri Ambientali Minimi, introdotti con la Legge 221/2015 e poi aggiornati con il D.M. 11/01/2017.

Dal punto di vista ambientale l'intervento in oggetto risulta essere migliorativo rispetto a quanto previsto dal PSA 2023 relativamente a tre aspetti: consumo di suolo, inquinamento acustico ed inquinamento atmosferico.

In relazione al consumo di suolo, l'intervento di accorciamento della pista di volo determina una riduzione di superfici impermeabili a favore di quelle permeabili ed una riduzione complessiva di ingombro del sedime aeroportuale.

Rispetto all'inquinamento acustico ed atmosferico, la modifica del layout aeroportuale, con particolare riferimento all'accorciamento della pista di volo rispetto a quanto previsto dal PSA 2023, implica uno spostamento della soglia di decollo e di atterraggio connesso allo spostamento della testata 20 più a sud. Tale modifica determina pertanto un miglioramento dei livelli acustici e della qualità dell'aria a nord dell'aeroporto.

Per la quantificazione delle superfici occupate ed i benefici legati all'inquinamento acustico e atmosferico apportati dal progetto in esame si rimanda alla sezione 5 del documento "Caratteristiche del progetto".

Infine si specifica che anche durante la realizzazione delle opere l'interferenza ambientale sarà ridotta rispetto a quanto previsto dal PSA vigente, a beneficio dei ricettori presenti a nord dell'aeroporto. In particolare il progetto di accorciamento della pista di volo elimina la necessità di demolire il tratto stradale di Viale delle Esposizioni e delocalizza più a sud le lavorazioni relative alla realizzazione della pista di volo, con conseguente riduzione dei tempi di realizzazione. Tali modifiche rispetto alla versione prevista nel PSA vigente concorrono alla riduzione dell'esposizione della popolazione, prossima alla testata 20 dell'aeroporto, all'inquinamento acustico ed atmosferico in fase di cantiere.

4. Localizzazione del progetto

L'aeroporto di Parma è situato nel territorio del Comune di Parma in area nord-ovest rispetto alla città, tra il sistema viario costituito dalla SS9, Tangenziale nord e ovest e l'autostrada A1 e la rete ferroviaria AV MI-BO a nord.



Localizzazione dell'aeroporto nel contesto territoriale del Comune di Parma

L'aeroporto è dotato di una pista di volo denominata RWY 02/20 che si sviluppa sull'asse nord-sud per una lunghezza complessiva di 2.124 m ed una larghezza totale di 45 metri a cui si aggiungono due shoulders laterali di 7,5 metri ciascuna.

La pista di volo è dotata di STRIP avente dimensioni pari a 2.244 x 280 m.

La pavimentazione dell'infrastruttura di volo principale è in conglomerato bituminoso con una pendenza longitudinale pari allo 0,21% ed una trasversale di 1,3%.

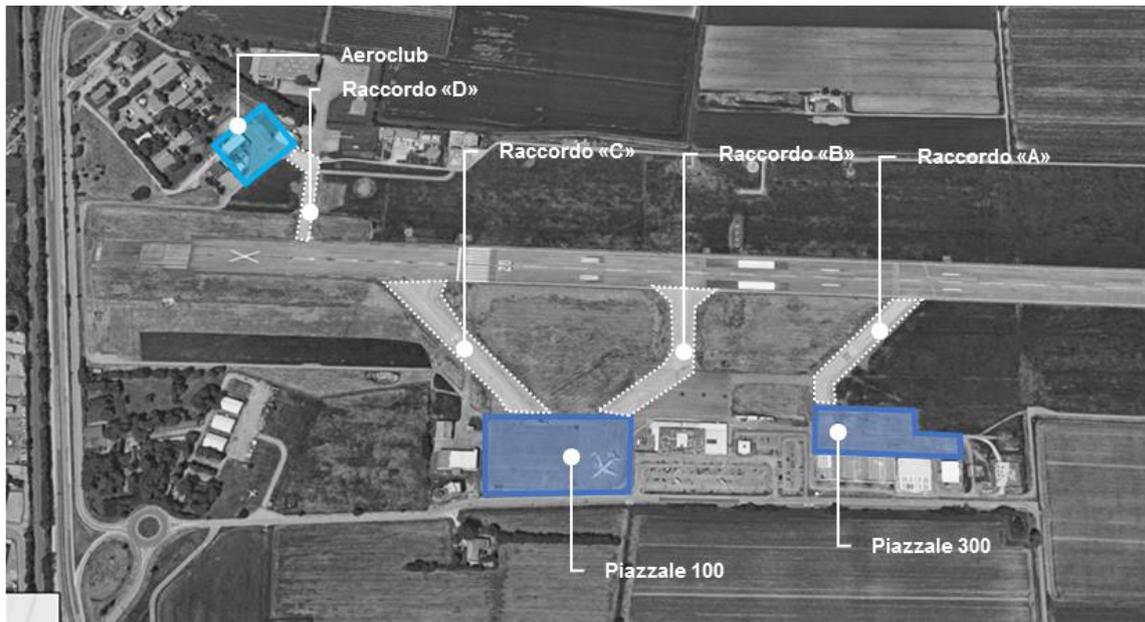


Configurazione fisica attuale: pista di volo

L'aeroporto è caratterizzato da due aree terminali dedicate al traffico commerciale e di aviazione generale. A questa si aggiunge una terza a servizio delle attività dell'Aeroclub e localizzata sul lato ovest in corrispondenza della testata pista sud 02.

Il piazzale principale, denominato "100", è dedicato al traffico commerciale passeggeri ed ha una capacità di tre stand per la sosta dei velivoli. Complessivamente l'estensione si quantifica in circa 15.500 mq.

Il layout delle piazzole di sosta è di tipo "self-manoeuvring", ovvero gli aeromobili possono operare senza l'ausilio di mezzi rampa durante la fase di movimentazione a terra in arrivo o in partenza.



Area terminale Av.Comm e Av.Gen.

Area terminale Aeroclub

Configurazione fisica attuale: aree terminali e raccordi

Il piazzale di sosta dedicato invece al traffico di aviazione generale è posizionato conterminare l'aerostazione ma sul lato nord. Questo è denominato "300" e in termini di dotazione infrastrutturale è caratterizzato da 3 piazzole di sosta per aeromobili di dimensioni minori. La superficie di estensione complessiva è di circa 7.400 mq.

L'aerostazione passeggeri è localizzata su un'area conterminare il piazzale "100". L'edificio si sviluppa su due livelli su una superficie coperta di circa 2.600 mq.

Al piano terra sono localizzate tutti i sistemi funzionali connessi alla gestione dei passeggeri nelle fasi di decollo, arrivo e quelle immediatamente antecedenti e/o successive. Al piano superiore sono posizionate invece le zone per i servizi di ristorazione, la sala VIP e gli spazi direzionali per gli Enti e la Società di Gestione.



 Aerostazione passeggeri.



Vista tridimensionale

Configurazione fisica attuale: aerostazione passeggeri

5. Caratteristiche del progetto

Il PSA dell'aeroporto di Parma 2018-2023 prevede tre macro interventi principali che possono essere sintetizzati come segue:

i. MANUTENZIONE STRAORDINARIA: ADEGUAMENTO PORTANZA PISTA E LIVELLAMENTO STRIP

Realizzato tra il 2019 ed il 2020 ha consentito di riqualificare le pavimentazioni dell'aeroporto di Parma conferendone una portanza maggiore di quella iniziale. L'intervento, propedeutico all'allungamento pista, ha avuto l'obiettivo di conferire alla pavimentazione esistente una resistenza meccanica che sarà paragonabile a quella del tratto di nuova costruzione per consentire quindi un'uniformità di comportamento delle pavimentazioni sottoposte ai maggiori carichi derivanti dagli aerei di lungo raggio. L'appalto, conclusosi con il collaudo dell'agosto 2021, ha avuto, dal punto di vista della gestione delle terre e dei materiali, un impatto zero sulle cave e sulle discariche in quanto si è riusciti a riutilizzare completamente i materiali fresati delle vecchie pavimentazioni studiando stabilizzazioni e ricicli a freddo ad hoc. Inoltre sono state studiate le opportune pendenze delle strip di pista che hanno consentito di ottenere un bilancio nullo tra scavi e riporti.

ii. ALLUNGAMENTO DELLA PISTA DI VOLO

Attualmente la pista di volo dell'Aeroporto di Parma ha una TORA (definita come la distanza disponibile al decollo) di 2.124 m. Il piano di sviluppo 2018 – 2023, nella versione originaria approvata nel Decreto VIA 113/2021 prevede un allungamento tale da consentire di raggiungere una TORA di 2.880.

Tuttavia, a causa di interferenze con la viabilità comunale, oggetto della prescrizione RER_2286_03 richiamata al precedente punto 3 della presente lista di controllo, nonostante le prime ipotesi di riprotezione della viabilità che hanno portato alla redazione di un progetto da parte del Comune di Parma, poi ritirato, è stato valutato di eliminare l'interferenza arretrando di 240 m il fine pista pianificato nel PSA originale, determinando così una nuova TORA di 2.640m.

Per quel che concerne la possibilità di incremento di aeromobili di classe superiore si conferma il mix di traffico dichiarato nel PSA originario e nel Decreto VIA, i quali prevedono la movimentazione di aeromobili con ICAO Code D e E (i.e. B757, B767 E A330).

Nell'immagine che segue vengono messi a confronto i tre layout:

- 1) Stato attuale;
- 2) Piano di Sviluppo 2018-2023
- 3) Aggiornamento Piano di Sviluppo 2018-2023

Nel confronto tra i layout n. 2 e n.3 è possibile notare la riduzione della pista di volo, con il conseguente spostamento del fine pista, che determina quindi la risoluzione dell'interferenza di cui alla prescrizione precedentemente citata (RER_2286_03).



Stato Attuale

PSA 2018-2023

Aggiornamento PSA 2018-2023

Va notata anche la modifica della taxiway d'inversione originariamente posizionata a Nord Ovest, poi sostituita con una piazzola d'inversione posizionata sul lato opposto della testa di pista. Nell'immagine della pagina che segue viene data evidenza proprio di ciò.

Questa modifica apporta anche benefici dal punto di vista di consumo di suolo ed impermeabilizzazione di aree verdi, andando a far registrare un bilancio positivo in termini ambientali di 19.200 m² in meno di pavimentazione.



iii. POLO LOGISTICO

Il PSA prevede infine la realizzazione di un'area logistica con annesso un nuovo piazzale aeromobili ad uso promiscuo, passeggeri e merci.

Nell'aggiornamento al piano viene proposta una modifica alla movimentazione degli aeromobili cambiando sostanzialmente due aspetti.

Il primo riguarda la movimentazione a terra degli aeromobili: pur con la stessa area pavimentata e quindi capacità di parcheggio, nel piano originario era previsto che gli aeromobili si muovessero in self manoeuvring, cioè con manovre di sosta e ripartenza in automanovra. Nel piano aggiornato, invece, viene rivista esclusivamente questa modalità consentendo la sola manovra in push-back (attraverso spinta di trattori esclusivamente elettrici che posizionano gli aeromobili su uno start point, dal quale poi muoversi in automanovra verso la pista). Questa modifica ha un importantissimo beneficio ambientale in quanto riduce le manovre di posizionamento degli aeromobili, annullando le emissioni nella fase iniziale e finale della manovra. Queste manovre verranno affidate a trattori elettrici che So.Ge.A.P., anche grazie all'aggiudicazione di un contributo messo a disposizione da parte di ENAC attraverso una gara pubblica, approvvigionerà entro l'anno sostituendo al 100% i mezzi a trazione endotermica presenti in aeroporto.

Infine, l'ultima modifica riguarda la giacitura del raccordo C, il quale, nel piano originario doveva essere ripavimentato ed allargato per consentire il transito di aerei di dimensioni maggiori. Nell'aggiornamento del PSA, invece, esso viene ruotato ed accorciato per consentire maggiori standard di safety aeroportuali ed un risparmio di aree pavimentate di circa 2.600 m².

* * * * *

In conclusione, si può riepilogare che l'aggiornamento del PSA determina ottimizzazioni dal punto di vista di superfici impermeabilizzate e consumo di suolo, nonché benefici dal punto di vista acustico ed atmosferico rispetto al PSA vigente.

Si schematizzano nel quadro di riepilogo che segue le riduzioni in termini di superfici impermeabilizzate e consumo di suolo.

NUOVE SUPERFICI IMPERMEABILIZZATE	PSA 2018 – 2023 (in rosso nella figura sotto)	AGGIORNAMENTO PSA (in verde nella figura sotto)	Riduzione %
Allungamento pista di volo	45.900 mq	40.400 mq	12% (*)
Taxiway inversione/piazzola inversione	23.100 mq	3.900 mq	83%
Taxiway Charlie	6.500 mq	3.900 mq	40%
TOTALE	75.500 mq	48.200 mq	36%

(*) A questa riduzione andrebbe sommata anche l'eliminazione della nuova infrastruttura stradale alternativa a quella interferita che avrebbe portato ad altro consumo di suolo



LEGENDA CROMATICA

Nuova pavimentazione aggiornamento PSA 2018-2025
48200 mq

Nuova pavimentazioni PSA originario 2018-2023
75500 mq

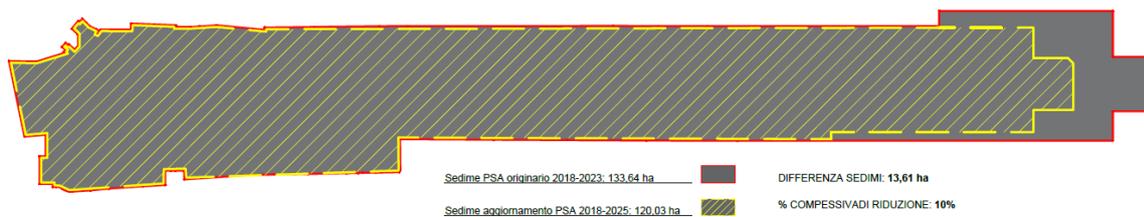
Risparmio consumo di suolo

DIFFERENZA SUPERFICIE IMPERMEABILE

- = - 27300 mq

% COMPLESSIVA DI RIDUZIONE: **36%**

SUPERFICI SEDIME	PSA 2018 – 2023 (perimetro rosso nella figura sotto)	AGGIORNAMENTO PSA (perimetro giallo nella figura sotto)	Riduzione % (in viola nella figura sopra)
Superficie occupazione sedime aeroportuale	1.336.413 mq	1.200.266 mq	10% (136.147 mq corrispondenti a 13,61 ha)



Sedime PSA originario 2018-2023: 133.64 ha

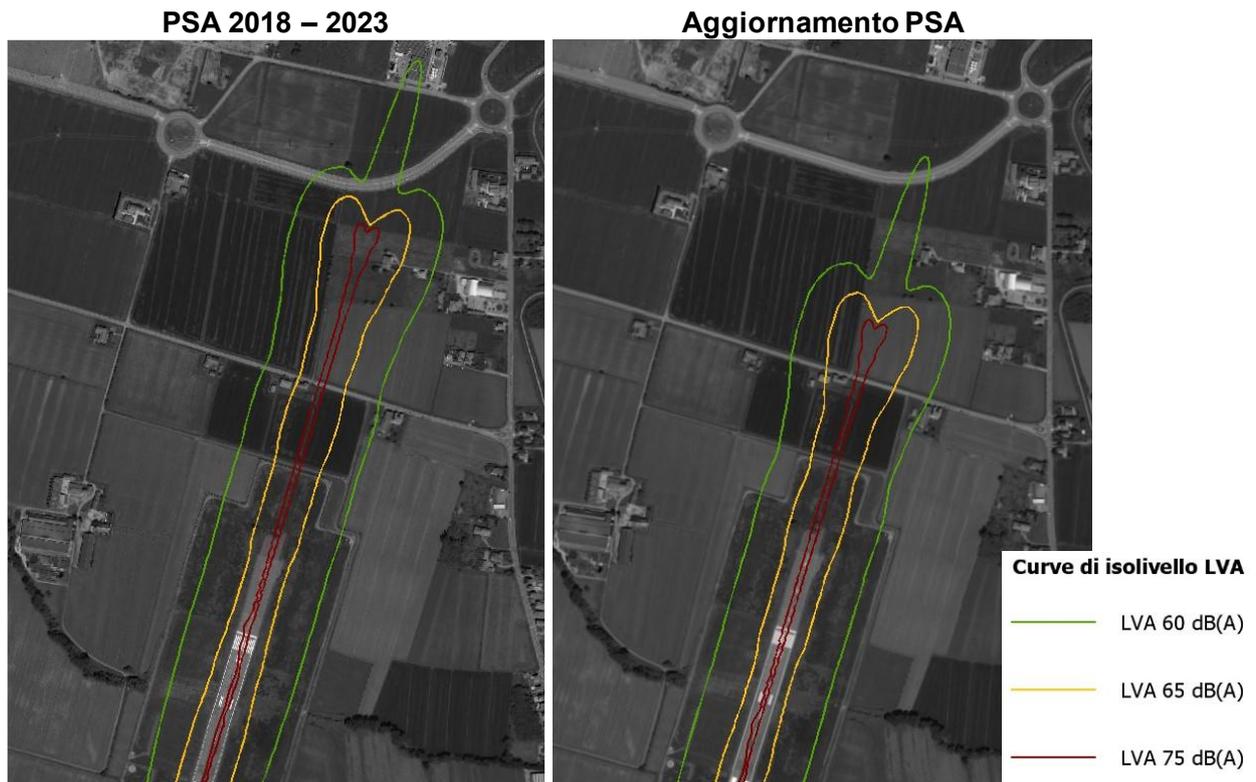
Sedime aggiornamento PSA 2018-2025: 120.03 ha

DIFFERENZA SEDIMI: 13,61 ha

% COMPLESSIVA DI RIDUZIONE: 10%

Come si evince dalla tabella la modifica del layout aeroportuale del PSA consente di ottenere una riduzione di consumo di suolo pari al 10% del sedime complessivo che in termini assoluti corrisponde a 13,61 ettari che vengono quindi lasciati all'uso originario, senza modifiche di destinazione d'uso del territorio.

In merito all'inquinamento acustico l'accorciamento della pista in testata 20, con conseguente spostamento a sud del punto di decollo, determina una riduzione a nord dei livelli acustici, come è possibile osservare dall'immagine sottostante in cui vengono messe a confronto le curve LVA di isolivello acustico emerse dal SIA e le curve di isolivello acustico che si prevedono con l'accorciamento della pista di volo.



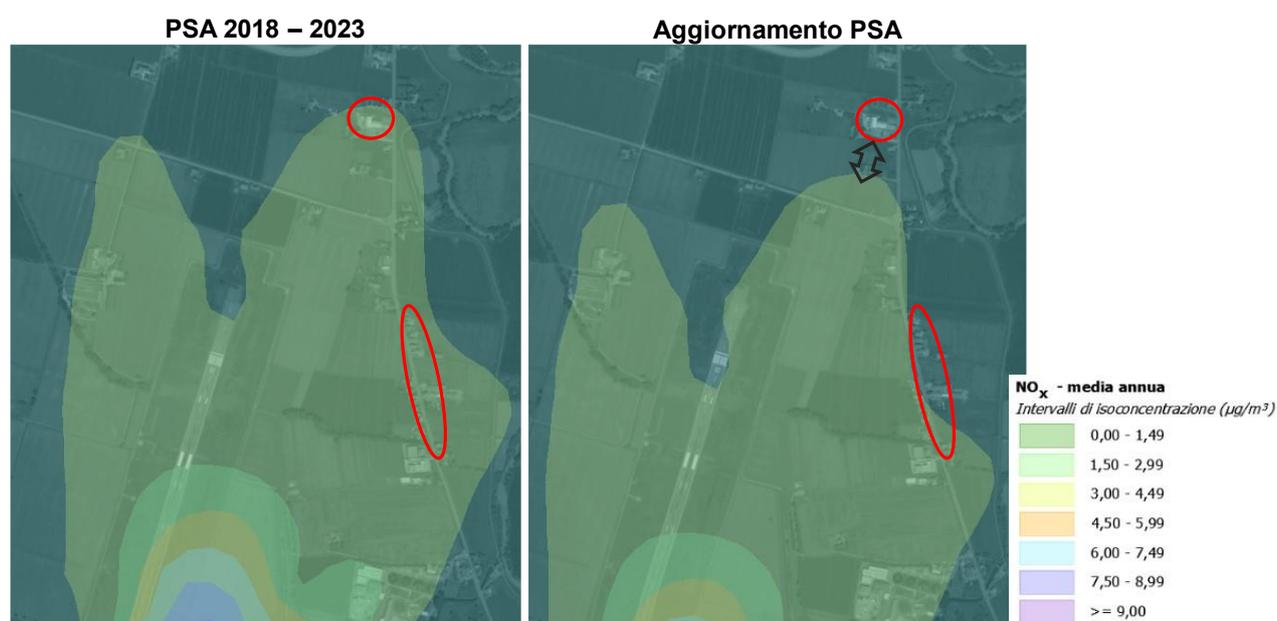
Con riferimento all'inquadratura dell'immagine, di seguito si riporta il confronto delle superfici interessate dai differenti range delle curve di isolivello acustico nella configurazione di PSA 2018-2023 e PSA aggiornato.

RANGE CURVE ISOLIVELLO	PSA 2018 - 2023	AGGIORNAMENTO PSA	Riduzione %
60 - 65 dB(A)	249.670 mq	215.696 mq	14% (33.974 mq corrispondenti a 3,4 ha)
65 - 75 dB(A)	141.864 mq	116.256 mq	18% (25.608 mq corrispondenti a 2,56 ha)
> 75 dB(A)	18.945 mq	16.969 mq	10% (1.976 mq corrispondenti a 0,19 ha)

È quindi evidente che l'accorciamento della pista di volo proposto, prendendo a riferimento l'intervallo più significativo per l'intorno aeroportuale (range 60-65 dB(A)), comporterà una riduzione dell'impronta acustica presente sul territorio del 14%, per un totale di 3,4 ettari. Tale modifica consente anche di distanziare maggiormente l'impronta acustica dai ricettori presenti sul territorio.

Stesse considerazioni valgono in merito alla diffusione degli inquinanti in atmosfera per cui l'accorciamento della pista di volo in testata 20 determina un miglioramento sui ricettori a nord dell'aeroporto, dovuto allo spostamento a sud del punto di decollo. Grazie all'accorciamento della pista di volo, infatti, la posizione di decollo degli aerei in testata 20 si allontanerà rispetto ai ricettori presenti a nord dell'aeroporto, riducendo conseguentemente la diffusione di inquinanti nell'area dell'abitato di Baganzola.

Nell'immagine sottostante si riporta il confronto a titolo di esempio della diffusione degli ossidi di azoto (NO_x) emessa dal SIA e le curve di isoconcentrazione che si prevedono con l'accorciamento della pista di volo. Da detto confronto si evince come alcuni ricettori, pur se presenti in intervalli di isoconcentrazione piuttosto contenuti, non vengono interessati dagli intervalli di cui sopra apportando un miglioramento delle condizioni di esposizione dei ricettori stessi.



Con riferimento all'inquadramento dell'immagine, di seguito si riporta il confronto delle superfici interessate dai differenti range delle curve di isoconcentrazione nella configurazione di PSA vigente e PSA aggiornato.

RANGE CURVE ISOCONCENTRAZIONE	PSA 2018 – 2023	AGGIORNAMENTO PSA	Riduzione %
1,50 – 2,99 µg/m ³	1.603.534 mq	1.520.629 mq	5%
3,00 – 4,49 µg/m ³	186.428 mq	106.323 mq	43%
4,50 – 5,99 µg/m ³	75.997 mq	42.605 mq	44%
6,00 – 7,49 µg/m ³	51.120 mq	5.328 mq	90%
7,50 – 8,99 µg/m ³	28.524 mq	0 mq	100%
>= 9,00 µg/m ³	2.732 mq	0 mq	100%

In ultimo, per quanto concerne i benefici relativi alla movimentazione elettrica questi sono stati quantificati in uno studio già condiviso con ARPA Emilia Romagna preparato per ottemperare alla prescrizione RER_2286_05.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	MASE (DM-113 del 29/03/2021)
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	ENAC
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area del sedime aeroportuale di Parma non interessa alcun elemento indicato a lato, individuato secondo la classificazione definita dall'allegato al D.M. n.52 del 30 marzo 2015, punto 4.3.1.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il sedime aeroportuale non ricade in zone costiere e ambiente marino (D.Lgs 42/2004 art.142, c.1, lett. a).
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade all'interno dell'elemento indicato, secondo quanto espresso al punto 4.3.3 dall'allegato del D.M. n.52 del 30 marzo 2015.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aeroporto di Parma non interferisce con alcun elemento indicato, secondo quanto espresso ai punti 4.3.4 e 4.3.5 dell'allegato del D.M. n.52 del 30 marzo 2015.
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aeroporto di Parma è situato in un contesto ambientale in cui non sono presenti particolari condizioni da causare il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale.
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aeroporto di Parma è situato nell'omonimo comune che, secondo quanto stabilito al punto 4.3.7 dell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, viene classificato come zona a forte densità demografica.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aeroporto di Parma non ricade in aree vincolate dal punto di vista storico culturale e non si rileva la presenza di immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs 42/2004 e smi.

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In prossimità dell'aeroporto non sono presenti territori caratterizzati da produzioni agricole di particolare qualità.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento è prossima ad un sito contaminato (0803402737) localizzato in Via dell'aeroporto 44. Il sito risulta essere certificato, ovvero, sono stati completati gli interventi di bonifica, di messa in sicurezza permanente e di messa in sicurezza operativa con accertamento da parte di ARPAE mediante apposita certificazione.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In prossimità dell'opera in esame non sono presenti aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aeroporto di Parma ricade in aree soggette a pericolosità alluvioni, precisamente in aree P1 e P2, ovvero con pericolosità media bassa.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/> Zona 3	<input type="checkbox"/>	Secondo la classificazione sismica, l'aeroporto di Parma è localizzato in Zona 3, a cui viene attribuito un livello di pericolosità sismica bassa ($0,05 < ag \leq 0,15$ g)
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Si rileva la presenza di fasce di rispetto dei corsi d'acqua (art. 142 D.Lgs. 42/2004).

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica
 Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
 Direzione Generale Valutazioni Ambientali
 Modulistica VIA – 06/09/2022

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Rispetto a quanto previsto dal PSA il progetto in esame determina una riduzione del consumo di suolo.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi in quanto gli interventi previsti risultano migliorativi rispetto alle previsioni del PSA, riducendo le modifiche sul territorio e le aree impermeabili.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento comporterà l'utilizzo di risorse naturali quali acqua, materiali ed energia in fase di realizzazione.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili. Ad ogni modo valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con DM 113 del 29/03/2021.	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le attività previste per la realizzazione dell'intervento comporteranno scavi e realizzazione di strutture con conseguente produzione di sostanze che potrebbero essere nocive per la salute umana.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti significativi generati dall'opera sulla salute umana, in quanto l'entità delle sostanze prodotte si può ritenere esigua e solo in fase di cantierizzazione dove verranno adottate misure mitigative. Ad ogni modo valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con DM 113 del 29/03/2021.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<i>Descrizione:</i> Per la realizzazione dell'intervento si prevede la produzione di rifiuti solidi, provenienti dagli scavi per la realizzazione delle opere in progetto.	<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti significativi generati dall'opera sull'ambiente stante l'entità dei rifiuti legati alla realizzazione dell'opera. Ad ogni modo valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con DM 113 del 29/03/2021.
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'intervento potranno essere generate emissioni di inquinanti in atmosfera dovuti alla presenza dei mezzi di cantiere necessari alle lavorazioni. Anche in fase di esercizio sono previste emissioni di inquinanti dovute al traffico aereo.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, le emissioni generate dai mezzi di cantiere possono ritenersi trascurabili in considerazione delle best practice che saranno adottate per minimizzare le emissioni. Ad ogni modo, sia per la fase di cantiere che per l'esercizio, valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con DM 113 del 29/03/2021.
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'intervento potranno essere generati livelli sonori legati alla presenza e al transito dei mezzi pesanti per il trasporto dei materiali. Anche in fase di esercizio sono previsti livelli acustici generati traffico aereo.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sul clima acustico, in quanto possono ritenersi valide le analisi modellistiche condotte nell'ambito dello SIA e delle verifiche di ottemperanza.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nella realizzazione ed esercizio dell'opera non si prevedranno rilasci di inquinanti né sul suolo né nelle acque, grazie alla corretta gestione di raccolta e smaltimento delle acque presente attualmente nell'aeroporto e quella che verrà prevista in fase di cantiere.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi generati dall'intervento in esame sul suolo e sulle acque, grazie al previsto sistema di gestione delle acque.
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non si prevedranno rischi di incidente in quanto gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante risultano distanti dall'area di intervento e non in linea con le rotte aeree.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi, in quanto non sono presenti nelle vicinanze stabilimenti a rischio di incidente rilevante.
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si rileva la presenza di fasce di rispetto dei corsi d'acqua (art. 142 D.Lgs. 42/2004).		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti potenziali significativi generati dall'opera in quanto l'intervento non ricade all'interno della fascia di rispetto.
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento non sono presenti zone sensibili dal punto di vista ecologico non incluse in Tabella 8		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi sulle zone sensibili dal punto di vista ecologico, in quanto queste non sono presenti nelle vicinanze dell'intervento.
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento sono presenti corpi idrici superficiali, che potenzialmente potrebbero essere interessati dalle lavorazioni previste per la realizzazione degli interventi.		<i>Perché:</i> Non sono previste potenziali interferenze generate dall'opera sui corpi idrici superficiali e sotterranei in quanto durante la fase di cantiere saranno adottate tutte le best practice per minimizzare le possibili interferenze. Ad ogni modo, sia per la fase di cantiere che per l'esercizio, valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con DM 113 del 29/03/2021.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In virtù delle lavorazioni previste, si prevede la generazione del traffico di cantiere indotto da tali attività che potrebbe comportare interferenze sulla viabilità esistente.		<i>Perché:</i> Gli effetti potenziali dell'opera sui livelli di traffico della viabilità circostante risultano comparabili a quelli previsti precedentemente nel PSA che ha ottenuto compatibilità ambientale e pertanto non significativi.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento si colloca in un'area pianeggiante con scarsa intervisibilità.		<i>Perché:</i> Gli effetti potenziali dell'opera sul paesaggio non si ritengono significativi. Ad ogni modo valgono le analisi condotte nello Studio di Impatto Ambientale che ha ottenuto parere positivo con prescrizioni con DM 113 del 29/03/2021.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> L'intervento in esame determina una riduzione del sedime aeroportuale rispetto a quanto previsto dal PSA 2023, nonostante si preveda un ampliamento rispetto al sedime attuale.		<i>Perché:</i> Gli effetti dell'opera sulla perdita di suolo non antropizzato risultano pertanto migliorativi rispetto alla configurazione del PSA 2023 che ha ottenuto compatibilità ambientale.
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento in esame è localizzato in zone che attualmente sono adibite a Colture estensive e Zone residenziali a tessuto discontinuo		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti significativi sul suolo generati dall'opera in esame, in quanto l'area interessata dai lavori è ridotta.
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento, a sud-est dell'aeroporto è presente il centro abitato di Parma.		<i>Perché</i> Considerando che gli interventi di aggiornamento sono comparabili a quelli previsti dal precedente PSA che ha ottenuto compatibilità ambientale, non si prevedono effetti potenziali dell'opera sulla salute umana della popolazione.
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle vicinanze dell'intervento non rileva la presenza di ricettori sensibili che potrebbero essere interessati dalla realizzazione dell'opera stessa		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti dell'opera su ricettori sensibili.
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> La realizzazione dell'intervento non interessa risorse di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali della realizzazione dell'opera in merito ad aree di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità in quanto le lavorazioni non sono presenti risorse di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità.
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento non è ubicato in un'area soggetta già ad inquinamento o danno ambientale.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti significativi sull'ambiente dati dalla realizzazione dell'opera in progetto.
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento è posta su un territorio di pericolosità sismica elevata (Zona 1) dove potrebbero essere presenti terremoti abbastanza forti. Inoltre, nelle prossimità dell'intervento sono presenti aree a pericolosità e rischio alluvioni molto elevato.		<i>Perché:</i> Seppur l'opera in esame è prevista in una zona a pericolosità sismica elevata e nelle vicinanze sono presenti aree a rischio idraulico, data la tipologia di interventi assimilabili al vecchio PSA, che ha ottenuto compatibilità ambientale, le problematiche ambientali connesse possono ritenersi non significative.
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Gli interventi previsti dal progetto di aggiornamento del PSA non determinano effetti cumulativi con altri progetti in previsione.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti cumulativi legati all'intervento in oggetto.
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale		
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<i>Descrizione:</i> Stante la tipologia dell'intervento in esame e la sua localizzazione, non si prevedono effetti di natura transfrontaliera, in quanto gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti nell'intorno dell'intervento.	<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dall'intervento in esame.

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
T01	Inquadramento territoriale	1:10.000	T01_Inquadramento_territoriale.pdf
T02	Planimetria del masterplan vigente	1:5.000	T02_Planimetria_masterplan_vigente.pdf
T03	Planimetria di progetto	1:5.000	T03_Planimetria_di_progetto.pdf
T04	PSC Comune di Parma	1:10.000	T04_PSC_Parma.pdf
T05	Carta dei vincoli e delle tutele	1:10.000	T05_Vincoli_e_tutele.pdf
T06	Carta dell'uso del suolo	1:10.000	T06_Uso_del_suolo.pdf
T07	Carta della pericolosità idraulica	1:10.000	T07_Carta_pericolosità_idraulica.pdf
T08	Allegato Prescrizioni Procedura VIA	n.a.	T08_Allegato_Prescrizioni_Procedura_VIA.pdf
T09	Confronto tra PSA originario 2018-2023 e aggiornamento PSA 2018-2025	1:5.000	T09_Confronto_PSA_2018-2023_e_aggiornamento_PSA_2018-2025.pdf

Il/La dichiarante

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.