

Aeroporto di Parma

Aggiornamento al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023

Variante relativa alle distanze dichiarate di pista



Valutazione preliminare (art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

T08. *Allegato Prescrizioni Procedura di VIA del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2023 dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma (DM N. 113 del 29 MARZO 2021)*

Indice

1 Finalità del documento.....	3
2 Tabella sinottica delle prescrizioni.....	3
3 Aspetti conclusivi delle ottemperanze legati alla presente procedura di valutazione ambientale.....	8

1 FINALITÀ DEL DOCUMENTO

Il presente documento rappresenta un allegato alla lista di controllo per la Valutazione Preliminare (art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/06 e smi) riferita all'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023 dell'Aeroporto di Parma in merito al progetto di razionalizzazione delle distanze dichiarate della pista di volo. ed il cui orizzonte temporale viene esteso al 2025.

L'allegato ha la finalità di riportare il quadro delle prescrizioni richieste dagli enti competenti a seguito della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023 dell'Aeroporto di Parma. In risposta alle prescrizioni, esplicitate al capitolo seguente, sono stati redatti alcuni documenti, con la finalità di dare evidenza degli approfondimenti già sviluppati, con specifico riferimento ad alcune tematiche di interesse per la presente procedura di Valutazione Preliminare, sulle quali ci si soffermerà nel capitolo finale del presente allegato.

2 TABELLA SINOTTICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente capitolo riporta le prescrizioni indicate dagli enti competenti con riferimento al DM n. 113 del 29 marzo 2021 ed in particolare ai seguenti pareri:

- Parere CTVA MITE n. 3312 del 17 aprile 2020
- Parere CTVA MITE n. 107 del 11 dicembre 2020
- Parere MIC N. 33239 del 13 novembre 2020
- Parere RER Delibera Giunta Regionale n. 2286 del 22 novembre 2019

PARERE CTVA MITE N. 3312 DEL 17 APRILE 2020

N. PRESCIZIONE	MACRO FASE	FASE	TERMINE AVVIO VERIFICA DI OTTEMPERANZA	AMBITO DI APPLICAZIONE	OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	RIF. DOCUMENTO DI OTTEMPERANZA
MITE_3212_01	Ante operam	Fase di progettazione esecutiva	Prima dell'avvio delle attività di cantiere	altri aspetti - rischio aeronautico	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. 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.	Si rimanda alla fase di PROGETTAZIONE ESECUTIVA
MITE_3212_02	Ante operam, corso d'opera, post operam	Fase di progettazione esecutiva	Progettazione esecutiva	altri aspetti - accordo territoriale	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".	Si rimanda alla fase di PROGETTAZIONE ESECUTIVA
MITE_3212_03	Post operam	Fase di esercizio	Esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo	Altri aspetti - monitoraggio traffico	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. Il monitoraggio del traffico aereo dovrà avere cadenza annuale. I risultati dovranno essere trasmessi anche alle Amministrazioni locali.	Si rimanda alla fase di POST OPERAM
MITE_3212_04	Ante operam, corso d'opera, post operam	Fase di progettazione esecutiva	Prima dell'avvio delle attività di cantiere	Monitoraggio ambientale, mitigazioni, compensazioni, altri aspetti - PMA	<p>Il Proponente dovrà ripresentare, prima dell'inizio dei lavori, un piano di monitoraggio ambientale (PMA) conforme alle linee guida nazionali "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio, ISPRA-MATTM, 2014".</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.</p> <p>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.</p> <p>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>	Si rimanda alla fase di PROGETTAZIONE ESECUTIVA

MITE_3212_05	Ante operam	Fase di progettazione esecutiva	Prima dell'avvio delle attività di cantiere	Altri aspetti, mitigazioni / compensazioni - Illuminotecnica	Per la progettazione illuminotecnica dovrà essere tenuto in considerazione 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 per quanto non disciplinato dalla normativa tecnica specifica del settore aeronautico.	Si rimanda alla fase di PROGETTAZIONE ESECUTIVA
MITE_3212_06	Ante operam	Fase di progettazione esecutiva	Prima dell'avvio delle attività di cantiere	Aspetti progettuali - Studio idraulico	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. 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. 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.	Si rimanda alla fase di PROGETTAZIONE ESECUTIVA
MITE_3212_07	Ante operam	Fase di progettazione esecutiva	Prima dell'avvio delle attività di cantiere	Aspetti progettuali, Piano di Utilizzo delle Terre - Indagini PUT	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. 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. 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".	Si rimanda alla fase di PROGETTAZIONE ESECUTIVA
PARERE CTVA MITE N. 107 DEL 11 DICEMBRE 2020						
N. PRESCRIZIONE	MACRO FASE	FASE	TERMINE AVVIO VERIFICA DI OTTEMPERANZA	AMBITO DI APPLICAZIONE	OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	RIF. DOCUMENTO DI OTTEMPERANZA
MITE_107_01	Ante operam	Fase di progettazione esecutiva	Prima dell'avvio delle attività di cantiere	altri aspetti - VIS	Sulla scorta dell'analisi supplementare svolta invece quanto ai profili dell'impatto sanitario, ritiene che la Direzione possa, nell'ambito della propria discrezionalità tecnica, aggiungere alla prescrizione n.1 il seguente contenuto: "Lo studio dovrà valutare anche gli eventuali effetti dell'inquinamento atmosferico e dovrà includere dati epidemiologici sui ricoveri ospedalieri per malattie respiratorie croniche, asma bronchiale, malattie cardiovascolari e tumori polmonari nei Comuni impattati dall'aeroporto (Parma) oltre che sui relativi dati di mortalità e morbosità. Nello studio sarà riformulata la stima del rischio cancerogeno da benzo(a)pirene usando l'unit risk dell'Organizzazione Mondiale della Sanità e sarà inclusa anche la stima del rischio cancerogeno da PM2.5 sia per lo specifico apporto delle emissioni aeroportuali anche attraverso il particolato secondario, sia per il rischio cumulativo relativo ai ricettori sensibili."	Si rimanda alla fase di PROGETTAZIONE ESECUTIVA
PARERE MIC N. 33239 DEL 13 NOVEMBRE 2020						
N. PRESCRIZIONE	MACRO FASE	FASE	TERMINE AVVIO VERIFICA DI OTTEMPERANZA	AMBITO DI APPLICAZIONE	OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	RIF. DOCUMENTO DI OTTEMPERANZA
MIC_33239_01	corso d'opera	Fase di cantiere	Corso d'opera - Fase di cantiere	beni culturali - ritrovamenti archeologici	Per tutte le opere che prevedono scavo e movimenti di terra la ditta appaltatrice dei lavori sia richiamata all'osservanza del disposto ex art. 90 del D. Lgs. N. 42/2004 in caso di rinvenimento fortuito di strutture, stratificazioni e reperti di interesse archeologico in corso d'opera, i quali andranno immediatamente segnalati alla Soprintendenza competente per gli interventi conseguenti, pena le sanzioni contemplate dal medesimo Decreto Legislativo.	Si rimanda alla fase di CORSO D'OPERA

N. PRESCRIZIONE	MACRO FASE	FASE	TERMINE AVVIO VERIFICA DI OTTEMPERANZA	AMBITO DI APPLICAZIONE	OGGETTO DELLA PRESCRIZIONE	RIF. DOCUMENTO DI OTTEMPERANZA
MIC_33239_02	Ante operam	PFTE	Ante Operam - PFTE	beni culturali - saggi archeologici	Per tutte le opere che prevedano scavi ai sensi dell'art. 25 comma 1 del D. Lgs 50/2016, dovranno essere presi accordi con la Soprintendenza per l'esecuzione di sondaggi archeologici.	
PARERE RER DELIBERA GIUNTA REGIONALE N. 2286 DEL 22 NOVEMBRE 2019						
RER_2286_01	-	-	Approvazione del Masterplan nella Conferenza dei Servizi	Urbanistica	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)	
RER_2286_02	-	-	Approvazione del Masterplan nella Conferenza dei Servizi	Rischio aeronautico	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	
RER_2286_03	-	-	Approvazione del Masterplan nella Conferenza dei Servizi	Interferenze viabilità	il proponente dovrà individuare e presentare le soluzioni progettuali (studi di fattibilità e ipotesi progettuali) per superare tali interferenze (elettrificato a fine pista, interruzione di strada Parma rotta e viale delle Esposizioni) 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;	
RER_2286_04	-	-	Approvazione del Masterplan nella Conferenza dei Servizi	Studio acustico e mitigazioni	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;	P4.R01
RER_2286_05	-	-	Approvazione del Masterplan nella Conferenza dei Servizi	Compensazione per emissioni e aree verde	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 Arpa;	P5.R01
RER_2286_06	-	-	Approvazione del Masterplan nella Conferenza dei Servizi	Studio idraulico	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	
RER_2286_07	-	-	Progettazione esecutiva e/o inizio delle attività previste dal Masterplan	Parcheggio landside	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	Si rimanda alla fase di PROGETTAZIONE ESECUTIVA
RER_2286_08	-	-	Progettazione esecutiva e/o inizio delle attività previste dal Masterplan	Rumore - Procedure antirumore	il proponente deve definire le procedure antirumore, la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e la definizione di un piano di monitoraggio acustico aeroportuale	Si rimanda alla fase di PROGETTAZIONE ESECUTIVA

RER_2286_09	-	-	Progettazione esecutiva e/o inizio delle attività previste dal Masterplan	Rumore - PMA	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;	Si rimanda alla fase di PROGETTAZIONE ESECUTIVA
RER_2286_10	-	-	Progettazione esecutiva e/o inizio delle attività previste dal Masterplan	Aria - PMA	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;	Si rimanda alla fase di PROGETTAZIONE ESECUTIVA
RER_2286_11	-	-	Progettazione esecutiva e/o inizio delle attività previste dal Masterplan	Traffico Aereo	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;	Si rimanda alla fase di POST OPERAM

3 ASPETTI CONCLUSIVI DELLE OTTEMPERANZE LEGATI ALLA PRESENTE PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Rispetto alle prescrizioni sopra riportate le tematiche prettamente ambientali di interesse per la presente Valutazione Preliminare (art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/06 e smi) sono riferite al tema acustico ed emissivo. In particolare, si fa riferimento alle prescrizioni della Regione Emilia-Romagna n. 4 e 5 (Parere RER Delibera Giunta Regionale n. 2286 del 22 novembre 2019), di seguito riassunte.

- *RER_2286_04: "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;"*
- *RER_2286_05: "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;"*

Per l'ottemperanza della prescrizione n. 4 della Regione Emilia-Romagna è stato predisposto un documento specifico "*Prescrizione n.4 – Rumore aeronautico*" con l'obiettivo di verificare nelle condizioni di traffico di progetto al 2023, il cui orizzonte temporale viene esteso al 2025, in che modo la sorgente acustica aeroportuale contribuisca al clima acustico territoriale e come concorra al raggiungimento dei limiti di zona previsti dal Comune territorialmente competente al di fuori del sedime aeroportuale. Lo studio intende quindi valutare l'impronta acustica al suolo di origine aeroportuale rispetto al descrittore acustico Leq(A) e ai limiti acustici territoriali individuati dal Comune territorialmente competente attraverso il proprio piano di classificazione acustica del territorio. Come prescritto dal DPCM 14.11.1997 stesso, tale verifica viene eseguita sul territorio al di fuori della zonizzazione acustica aeroportuale in LVA. In riferimento all'aeroporto di Parma, questo non è tuttavia dotato di zonizzazione acustica aeroportuale ai sensi del DM 31.10.1997, pertanto il territorio analizzato è quello esterno al sedime aeroportuale di progetto.

In merito alla modifica del layout aeroportuale previsto da PSA 2023, con particolare riferimento al prolungamento della pista di volo, esso implica uno spostamento della soglia di partenza e di atterraggio connesso allo spostamento della testata 20 più a nord. L'assetto complessivo finale individuato dal PSA vede l'attuale pista di volo prolungata fino ad una lunghezza complessiva di 2.880 metri.

Contestualmente, è previsto un decalaggio della soglia di atterraggio su pista 20, in direzione sud, di circa 380 metri rispetto alla testata futura prevista da PSA.

Come dimostrato dalle simulazioni acustiche condotte sia nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale in termini di LVA, che nell'ambito della procedura di ottemperanza in termini di Leq, rispetto al tema dell'inquinamento acustico indotto dall'esercizio dell'aeroporto di Parma, il PSA 2023 e il modello di esercizio previsto dal Gestore aeroportuale all'orizzonte di progetto, esteso al 2025, non sono tali da indurre condizioni di criticità sul territorio in termini di rumore LVA e Leq(A).

La modifica del layout aeroportuale, con particolare riferimento alla razionalizzazione delle distanze dichiarate 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, spostamento già considerato per le simulazioni degli atterraggi previste per il calcolo dei valori acustici in Leq(A). Pertanto, in merito ai risultati delle simulazioni in Leq(A), è possibile affermare come i potenziali effetti legati all'esercizio dell'infrastruttura rimangono i medesimi a valle delle modifiche del progetto di accorciamento della pista, in quanto nelle simulazioni già è stato considerato il decalaggio. Ne consegue come per l'indice LVA, le curve di isolivello acustico si spostino verso sud di una distanza confrontabile con quella dell'accorciamento della pista, il che comporta un miglioramento del clima acustico dei ricettori a nord del sedime aeroportuale rispetto a quanto illustrato nei risultati delle simulazioni modellistiche nel SIA.

I risultati così ottenuti sono tali da non comportare condizioni di criticità sul territorio dell'intorno aeroportuale.

Con nota prot. AER-09/02/2022-0015540-P, l'ENAC ha provveduto all'istituzione della Commissione Aeroportuale ai sensi dell'art. 5 del D.M. 31 ottobre 1997. Con detta nota, in considerazione della prossima e auspicata ripresa del traffico aereo sullo scalo di Parma, l'ENAC ha richiesto agli Enti facenti parte della Commissione di indicare il nominativo del rappresentante delegato. L'Ente ha inoltre precisato che la convocazione della costituenda Commissione avverrà al consolidarsi della ripresa dell'attività volativa.

In merito all'ottemperanza della prescrizione n. 5 della Regione Emilia-Romagna è stato predisposto un altro documento specifico "*Prescrizione n.5 – Interventi compensativi*" con l'obiettivo di individuare gli interventi compensativi che il Proponente (ENAC) dovrà predisporre e che trovano loro incardinamento all'interno del "Piano aria integrato regionale" (PAIR 2020), approvato da Regione Emilia-Romagna con DAL 115/2017.

Nello specifico vengono proposti i seguenti interventi, con la finalità di ottenere un bilancio emissivo tra le emissioni di ossido di azoto e particolato prodotte dalle sorgenti aeronautiche e gli elementi che ne garantiscono la loro riduzione/assorbimento:

- interventi per il sostegno allo sviluppo della mobilità elettrica;
- interventi di forestazione urbana.

Rimandando per i dettagli allo specifico elaborato sopra citato, si specifica che la nuova configurazione di progetto caratterizzata dall'accorciamento della pista in testata 20, non modifica il bilancio emissivo e gli interventi di compensazione previsti in quanto le emissioni prodotte dalle sorgenti aeronautiche restano le stesse calcolate nell'ambito dello SIA, in considerazione della costanza del traffico aereo previsto al futuro, che non viene modificata dal progetto in esame.

Alla luce di tali considerazioni riferite al rumore aeronautico e al bilancio emissivo degli inquinanti atmosferici risulta evidente come il progetto in esame sottoposto alla procedura di Valutazione Preliminare non determina modifiche rispetto a quanto già analizzato nello Studio di Impatto Ambientale e nei documenti di risposta alle prescrizioni degli enti nell'ambito della procedura di Verifica di Impatto Ambientale.

Escludendo, pertanto, eventuali modifiche sull'inquinamento acustico ed atmosferico, si sottolinea come dal punto di vista degli altri aspetti ambientali, in particolare modo del consumo di suolo, il progetto in esame di razionalizzazione delle distanze dichiarate della pista di volo risulta migliorativo rispetto a quanto previsto da PSA, riducendo l'occupazione di suolo e le superfici impermeabilizzate, nonché evitando la demolizione e riconfigurazione di Viale delle Esposizioni a nord del sedime aeroportuale.

A tal proposito, rispetto alle restanti prescrizioni da ottemperare in sede di Conferenza dei Servizi per l'approvazione del Masterplan presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si riporta di seguito una sintesi delle modalità attraverso le quali addivenire all'ottemperanza.

- *RER_2286_01: "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)"*

Per l'ottemperanza della prescrizione n. 1 della Regione Emilia-Romagna, a seguito della definizione dell'assetto urbanistico e, pertanto, a seguito della conclusione della Conferenza dei Servizi, verrà affidato l'incarico per la redazione degli elaborati necessari ai fini dell'aggiornamento degli strumenti di pianificazione urbanistica e del Piano di Rischio del Comune di Parma.

In riferimento al Piano di Rischio, secondo quanto disposto dalla normativa vigente (Codice della Navigazione, Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti e Circolare applicativa ENAC APT-33) la redazione di detto documento è competenza dell'Amministrazione Comunale territorialmente competente. Il Gestore, a seguito della definizione dell'assetto urbanistico e, pertanto, a seguito della conclusione della Conferenza dei Servizi, provvederà a fornire all'Amministrazione Comunale l'aggiornamento dell'elaborato grafico riportante le zone di tutela.

- *RER_2286_02: "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"*

Con riferimento alla prescrizione n. 2 della Regione Emilia-Romagna, per quanto concerne il rischio di incidenti aerei si rappresenta che l'art. 715 del Codice della Navigazione rubricato "Valutazione di rischio delle attività aeronautiche" si applica esclusivamente agli aeroporti individuati dall'ENAC.

In virtù di ciò, l'ENAC quale unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile ai sensi dell'art. 687 R.D. 327/1942, ha definito nella policy di attuazione del sopracitato art. 715 i criteri di applicabilità della valutazione del rischio delle attività aeronautiche, i quali individuano assoggettabili alla valutazione dell'impatto di rischio gli aeroporti con un numero di movimenti annuo uguale o superiore a cinquantamila.

Lo scalo di Parma, stante i livelli di traffico registrati e attesi dagli strumenti di pianificazione vigenti, non rientra tra gli aeroporti per i quali deve essere effettuata la valutazione dell'impatto di rischio. Per quanto concerne le mappe di vincolo, si rappresenta che le medesime possono essere pubblicate soltanto a seguito dell'approvazione del progetto esecutivo con la definizione della posizione planoaltrimetrica di soglia e testata di pista nord. Nelle more di detto procedimento risulta già presente lo strumento sostitutivo individuato da apposita procedura ENAC/ENAV fruibile attraverso applicativo web (tool pre-analisi e valutazione potenziali ostacoli) all'indirizzo <https://www.enav.it/servizi-online>.

- *RER_2286_03: "Il proponente dovrà individuare e presentare le soluzioni progettuali (studi di fattibilità e ipotesi progettuali) per superare tali interferenze (elettrdotto a fine pista, interruzione di strada Parma rotta e viale delle Esposizioni) 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"*

Per quanto riguarda la prescrizione n. 3 della Regione Emilia-Romagna, in riferimento all'interferenza con viale delle Esposizioni, stante la necessità del Comune di Parma di salvaguardare e non modificare detto asse viabilistico - esigenza questa che risiede alla base del procedimento di variante al Piano di Sviluppo Aeroportuale approvato-, tramite il ridotto allungamento della pista che prevede nuove distanze dichiarate compatibili con un intervento che consentirà di mantenere l'attuale tracciato di viale delle Esposizioni, l'interferenza in parola si considera risolta naturalmente in virtù del venir meno della medesima.

Per quanto concerne l'interferenza con strada Parma Rotta, il Gestore ha provveduto ad affidare l'incarico per la redazione dello studio di impatto viabilistico, così come richiesto dalla Regione Emilia-Romagna, per meglio indagare le ricadute generate sulla viabilità della zona.

Le rilevazioni condotte mostrano la preponderanza dei flussi su strada Baganzola con un ridotto apporto da e per strada Parma Rotta. Nello scenario di progetto analizzato, la rotatoria in cui convergono la SP9 e viale delle Esposizioni mantiene complessivamente lo stesso livello di servizio dello stato attuale. Peraltro, stante il mantenimento dell'attuale assetto di viale delle Esposizioni viene meno anche la necessità di riconfigurazione dei rami di accesso alla rotatoria che avrebbe comportato una retrocessione del livello di servizio per due rami di immissione, seppur tale variazione non avrebbe comunque comportato particolari problematiche nel nodo, mantenendo comunque adeguate le condizioni generali del traffico. In conclusione, l'interferenza in esame viene ritenuta marginale e superata dallo scenario realistico atteso per il quale parte degli attuali flussi insistenti sull'intersezione tra strada Parma Rotta e la SP9 andranno a riconfigurarsi verso ovest e verso sud su strada Vallazza e/o su via Cremonese per accedere alla tangenziale o al centro Urbano di Parma, venendo pertanto meno la necessità di realizzazione di una nuova opera stradale denominata "By-pass di Baganzola".

Infine, per quanto concerne gli aspetti dell'interferenza con l'elettrodotto A.T. Parma-Vigheffio il Gestore ha recepito lo Studio di Fattibilità predisposto da Terna Rete Italia S.p.A. il quale prevede l'interramento dell'elettrodotto armonizzato con il nuovo viale delle Esposizioni così come da Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del Comune di Parma. Stante il fatto che detto asse viario non verrà più interferito, è stata riscontrata la possibilità di tenere valido il tracciato di interrimento ipotizzato utilizzando aree agricole sulle quali verrà apposta relativa servitù.

- *Prescrizione RER_2286_06: "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"*

Vengono recepite le "Linee di indirizzo volte la rispetto dell'invarianza idraulica dell'intera area aeroportuale G. Verdi di Parma" trasmesse da Consorzio della Bonifica Parmense contenenti le condizioni per la successiva progettazione definitiva ed esecutiva. L'intesa tecnica per garantire il principio di invarianza idraulica consiste nel laminare l'incremento di portata e volume generato dalla maggiore superficie impermeabilizzata – seppur ridotta rispetto a quanto previsto da PSA al 2023 - prevedendo in sintesi:

- Il risezionamento e adeguamento dei canali Ramo est Lametta, Lametta, Battibue e Galasso nelle porzioni di sviluppo a valle dell'intersezione con il sedime aeroportuale e fino all'intersezione con viale delle Esposizioni.
- L'ampliamento della prevista cassa di espansione sul canale Galasso con volume integrativo per compensare l'impermeabilizzazione dell'area aeroportuale in luogo delle casse previste all'interno del sedime.

- La realizzazione di un intervento transitorio consistente nella limitazione di portata degli afflussi derivanti dalle aree di nuova impermeabilizzazione nelle more della realizzazione della suddetta cassa di espansione.

- *Prescrizione MIC_33239_01: "Per tutte le opere che prevedano scavi ai sensi dell'art. 25 comma 1 del D. Lgs 50/2016, dovranno essere presi accordi con la Soprintendenza per l'esecuzione di sondaggi archeologici"*

Con riferimento alla prescrizione del Ministero della Cultura n. 02, Il progetto prevede la realizzazione della pista in rilevato rispetto all'attuale piano campagna che invece tende a degradare verso Nord. Dunque, al netto delle attività di scoticamento del terreno vegetale non sono previsti scavi.