



*Ministero dell' Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

---

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Oggetto: [ID: 9783] Aeroporto di Parma - Aggiornamento al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9-bis, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.

Con nota n. 57920 del 9/05/2023, acquisita al prot. 74240/MASE del 9/05/2023, ENAC ha trasmesso istanza per l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto opera ricadente in Allegato II-bis, lettera e), "aeroporti" del D.Lgs. 152/2006 stesso.

Con decreto VIA. n. 113 del 29/03/2021 è stata determinata la compatibilità ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023 dell'Aeroporto di Parma.

Oggetto del presente procedimento è l'aggiornamento del suddetto P.S.A., consistente ne l'arretramento di 240 m del fine pista, nato dalla necessità di ridurre le interferenze con il territorio dovute all'allungamento della pista di volo prevista nel Piano originario.

In generale, il proponente dichiara che la proposta "*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*".

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare in oggetto, è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (<https://va.mite.gov.it/it-IT>) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "*Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104*" e relativi allegati.

## **Analisi e valutazioni**

Secondo quanto riportato dal Proponente, il progetto di aggiornamento è fondato sui seguenti principi:

- 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;
- ridurre i percorsi di rullaggio per una diminuzione delle emissioni a terra.

Inoltre, conseguentemente all'impatto della pandemia sull'intero comparto del trasporto aereo, il Proponente afferma che l'aggiornamento del masterplan estende di due anni l'orizzonte temporale del piano, dunque al 2025, anno di riallineamento delle nuove previsioni di traffico a quelle approvate dal PSA 2018-2023, ovvero che tale scenario di traffico verrà raggiunto pertanto due anni più tardi, essendo spostato all'orizzonte temporale futuro del 2025.

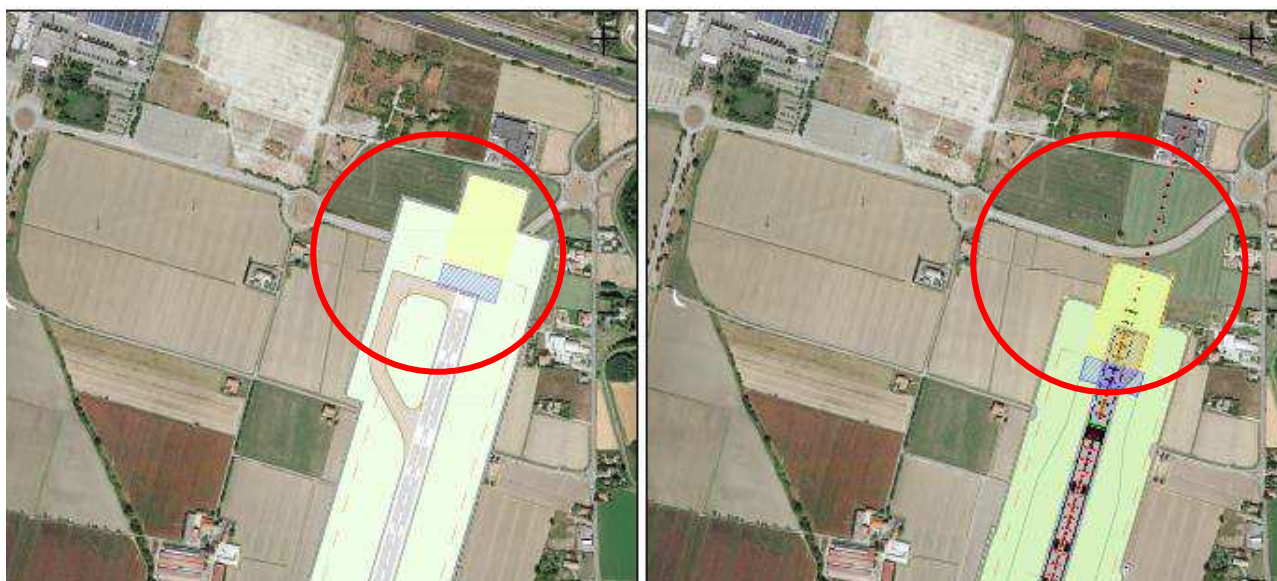
L'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale prevede come unica modifica l'arretramento di 240 m del fine pista.





La modifica risponde ad una prescrizione posta dalla Regione Emilia Romagna in sede di VIA con D.G.R. n. 2286 del 22/11/2019, finalizzata ad eliminare l'interferenza con la viabilità comunale. Come detto, il P.S.A. sottoposto a VIA prevedeva, tra l'altro, l'allungamento della pista di volo da 2124 m attuali, a 2880 m.

La modifica riduce il prolungamento della pista di 240 m, portandola dunque a 2640 m, il che comporterà una riduzione di 5.500 m<sup>2</sup> di area impermeabilizzata dalle pavimentazioni di pista. Sarà inoltre apportata una modifica alla bretella di raccordo, prevista in precedenza a Nord Ovest della testata oggetto di allungamento, che sarà sostituita con un *turn pad* (piazzola di inversione) situato dalla parte opposta della testa di pista, che consentirà un risparmio di superficie impermeabilizzata pari a 19.200 m<sup>2</sup>.



*Arretramento del fine pista e modifica del "raccordo C"*

2) la modifica alla movimentazione degli aeromobili, cambiando sostanzialmente due aspetti:

- la movimentazione a terra degli aeromobili: nel piano originario era previsto che gli aeromobili si muovessero in *self-manoeuvering*, cioè con manovre di sosta e ripartenza in "automanovra". Nel piano aggiornato, invece, è previsto l'utilizzo della manovra in *push-back*, cioè attraverso la spinta di trattori elettrici che posizionano gli aeromobili su uno *start-point*, dal quale poi muoversi in automanovra verso la pista.

Questa modifica consente di ridurre le manovre di posizionamento degli aeromobili, annullando le emissioni nella fase iniziale e finale della manovra.

- 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, garantendo maggiori standard di *safety* aeroportuali ed un risparmio di aree pavimentate di circa 2.600 m<sup>2</sup>.

Il proponente dichiara che *"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"*.

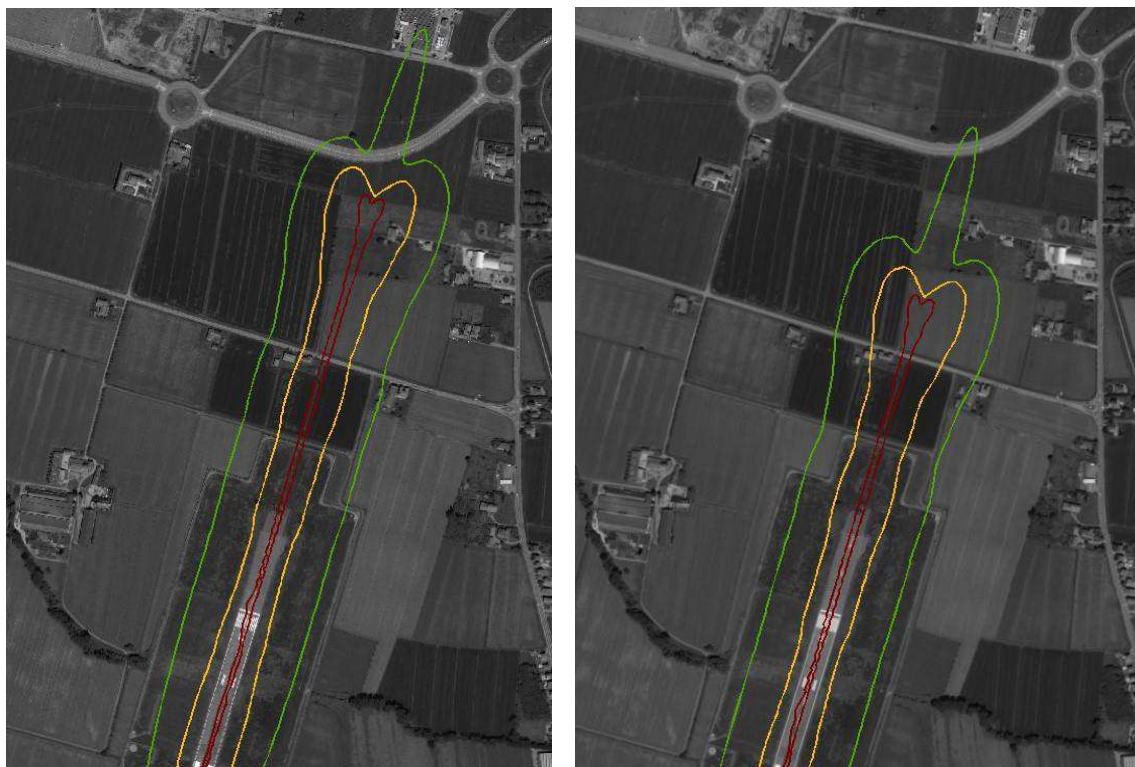
In relazione al consumo di suolo, l'intervento di accorciamento della pista di volo determina una riduzione di superfici impermeabili a favore di quelle permeabili, oltre alla riduzione complessiva di ingombro del sedime aeroportuale.

<b>NUOVE SUPERFICI IMPERMEABILIZZATE</b>	<b>PSA 2018 – 2023</b>	<b>PSA 2018 – 2023</b>	<b>PSA 2018 – 2023</b>
Allungamento pista di volo	45.900 m <sup>2</sup>	40.400 m <sup>2</sup>	12% (*)
Taxiway inversione/piazzola inversione	23.100 m <sup>2</sup>	3.900 m <sup>2</sup>	83%
Taxiway Charlie	6.500 m <sup>2</sup>	3.900 m <sup>2</sup>	40%
<b>TOTALE</b>	<b>75.500 m<sup>2</sup></b>	<b>48.200 m<sup>2</sup></b>	<b>36%</b>

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

Nel complesso, la modifica garantirà una riduzione del sedime del 10% rispetto alle previsioni del Piano originario, pari 136.147 m<sup>2</sup>.

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico ed atmosferico, l'accorciamento della pista di volo rispetto a quanto previsto dal PSA 2023 e il conseguente spostamento più a sud della testata 20, implicano uno spostamento della soglia di decollo e di atterraggio che determinerà un miglioramento dei livelli acustici e della qualità dell'aria a nord dell'aeroporto, senza modificare significativamente gli effetti sulle altre aree prossime all'aeroporto.



*Curve di isolivello acustico - LVA 60 – 65 – 75 dB(A)*

Il proponente pertanto conclude 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”.*

Considerazioni del tutto simili possono essere tratte in merito alla diffusione degli inquinanti in atmosfera: l'accorciamento della pista di volo, spostando a sud il punto di decollo, determina un miglioramento sui ricettori a nord dell'aeroporto (abitato di Baganzola), senza modificare significativamente gli effetti sugli altri recettori.

La modifica inoltre garantirà una riduzione dell'interferenza ambientale anche durante fase di cantiere, in quanto verrà a mancare la necessità di demolire il tratto stradale di Viale delle Esposizioni, con conseguente riduzione della durata del cantiere, e del relativo impatto acustico ed atmosferico.

Nel complesso, il proponente ritiene che *“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”.*

#### Interferenze con il contesto ambientale e territoriale

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.

Si rileva la presenza di fasce di rispetto dei corsi d'acqua (art. 142 D.Lgs. 42/2004), ma non si prevedono effetti potenziali significativi generati dall'opera.

L'aeroporto di Parma ricade in aree soggette a pericolosità alluvioni, precisamente in aree P1 e P2, ovvero con pericolosità media bassa.

Per quanto riguarda l'interferenza con i siti appartenenti alla Rete Natura 2000, restano valide le conclusioni a cui si è giunti nel corso dell'istruttoria di VIA.

In base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, l'area in progetto ricade in una zona catalogata a bassa pericolosità sismica (rischio sismico “classe 1”).

### **Conclusioni**

Sulla base delle informazioni fornite con la documentazione trasmessa, preso atto di quanto dichiarato dal proponente, e considerato e valutato che:

- l'intervento è localizzato all'interno di un aeroporto, e ne modifica il Piano di Sviluppo già sottoposto a procedura di VIA;
- rispetto a quanto previsto dal P.S.A., il progetto in esame determina una riduzione del consumo di suolo e delle opere di demolizione;
- durante la fase di cantiere è prevista l'adozione di *“best practice”* atte a minimizzare le emissioni;
- la modifica progettuale contribuisce a superare parzialmente la prescrizione posta dalla Regione Emilia Romagna nel parere di VIA, relativamente all'interferenza con viale delle Esposizioni;
- tutte le attività verranno condotte nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale e di risparmio energetico;
- l'area è già abbondantemente antropizzata e si trova a distanza significativa da zone sensibili;
- l'intervento non è legato ad aumenti nei volumi di traffico aereo e stradale;

- lo spostamento della soglia di decollo e di atterraggio conseguente alla modifica progettuale determinerà un miglioramento dei livelli acustici e della qualità dell'aria a nord dell'aeroporto, senza modificare significativamente gli effetti sulle altre aree prossime all'aeroporto.

si ritiene che per la modifica proposta al “Piano di Sviluppo Aeroportuale 2018-2023” dell'Aeroporto di Parma, si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi ulteriori rispetto a quanto valutato nel corso del procedimento di VIA relativo al Piano sopra citato, concluso con decreto di compatibilità ambientale n. 113 del 29/03/2021 positivo con condizioni ambientali.

Pertanto si propone un provvedimento che escluda il progetto da ulteriori procedure di valutazione ambientale.

Si rappresenta infine che, pur prendendo atto che lo scenario di traffico previsto dal PSA 2018-2023 avverrà nel 2025, non si ritiene che il presente atto possa modificare il termine di conclusione dei lavori fissato dal Decreto VIA n. 113 del 29/03/2021.

Resta l'obbligo di ottemperare a tutte le condizioni ambientali poste con il decreto di compatibilità ambientale n. 113 del 29/03/2021, ove applicabili, e di acquisire eventuali pareri o nulla osta per l'approvazione e la realizzazione del progetto da parte degli enti competenti

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per ulteriori “nulla osta” e/o autorizzazioni.

**La Responsabile del procedimento**

Arch. Claudia Pieri

