

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

OSSERVAZIONE n° 1

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di **carattere generale**. **Carenze** nella documentazione presentata dal proponente

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari. In particolare come rileviamo nella successiva fase analitica, sono presenti diciture relative ad altri aeroporti (Bergamo, Fiumicino) che sono incongruenti col progetto sottoposto a valutazione, sembrando essere un collage di documenti relativi a procedure diverse da quella in esame. Gli errori non sono frutto di semplici errori di battitura in quanto ricorrenti e identici tra loro; in particolare segnaliamo l'errata Designazione RWY delle piste come "10/22" o "02/22", evidentemente non riferibili all'Aeroporto di Parma le cui piste hanno Designazione RWY "02/20".

1. NON UNIVOCITA' e CONTRADDITTORIETA' dello SCENARIO di RIFERIMENTO

Non esiste una rappresentazione chiara e rappresentata in termini di voli e movimenti e passeggeri. Il Proponente richiede un ampliamento/adequamento delle proprie infrastrutture per aprirsi alla possibilità di scalo di velivoli di categoria E (es: cat. E Boieng 777-200 e Airbus 330-200). Si manifesta l'intento di dedicare l'aeroporto ad un traffico cargo di tipo *hug point to point*, come sgravo dell'aeroporto di Malpensa.

Nella "Relazione_tecnico-descrittiva", pagina 67, Pagg. 55, 56, 57 in sede di ANALISI DELLO SVILUPPO si citano

- espansioni sui nuovi suoli da acquisire per il potenziamento dello scalo.
- soddisfacimento della domanda di traffico prevista e riguarderanno la realizzazione dei seguenti interventi:
- Prolungamento e consolidamento della pista di volo per adeguarla all'attività cargo e creazione di un nuovo polo Cargo (Magazzino, Via di rullaggio ed Apron).
- Realizzazione di un nuovo hangar aviazione generale e manutenzione A/M con adeguamento Apron 300.
- L'attività strategica che verrà messa in atto per lo sviluppo del trasporto merci si basa su accordi già presi con vettori cargo e sulla possibilità
- sviluppo del traffico passeggeri sullo scalo attraverso la ricostruzione di un portafoglio di destinazioni funzionali alle esigenze del territorio di riferimento, che possa consentire alla gestione aeroportuale il conseguimento di adeguati livelli di marginalità;
- nuovi accordi commerciali con alcuni vettori allo scopo di creare il "nocciolo duro" su cui verrà sviluppato il traffico commerciale;
- creazione, sin dall'avvio, dei prodotti qualificati (per numero di frequenze, tipo di aeromobili, scali serviti e prezzi applicati) che rappresenteranno il "nocciolo duro" dell'offerta e su cui si farà leva per attrarre progressivamente la domanda di collegamenti sul territorio;
- manutenzione ed ammodernamenti delle infrastrutture di base che consentano di soddisfare le esigenze di traffico e con adeguati livelli di servizio e opportunità commerciali nel rispetto di quanto previsto nel breve termine dal presente piano di sviluppo.

Non sono chiari, nonostante i riferimenti ad accordi già esistenti, i flussi di traffico previsti. Si parte da una base di dati derivante dal consuntivo del traffico 2017, con sviluppo a regime nel 2023. Tale sviluppo, tuttavia, nel 2023 rimane ancora contenuto. Il traffico merci, sommato a quello passeggeri

(aviazione commerciale), prevederebbe un numero pari a 4.832 movimenti/anno nel 2023 a cui si devono aggiungere un numero pari a 5.916 movimenti/anno di aviazione generale per un totale di 10.754 movimentazioni l'anno.

Tale situazione sarebbe più impattante dell'odierna, sebbene contenuta ad aumenti di circa 1/2 voli cargo al giorno per un totale di 27,5 movimenti di solo decollo o atterraggio al giorno.

Tuttavia a pag. 24 della parte 1 del SIA sembrerebbe che lo scenario più impattante derivante dalla massima potenzialità operativa della nuova infrastruttura sia di 4/6 voli ora complessivi, dunque un numero totale di movimenti di solo decollo o atterraggio pari a 102, considerando un'interdizione al volo notturna, ovvero valutato su solo 17 ore).

Nella "Relazione_tecnico-descrittiva", pagina 67, viene fornito un quadro dei movimenti determinati da voli commerciali attesi nel 2023 (seguono schemi riassuntivi).

Numero movimenti annui 2023	Numero cargo annui 2023	Giorni/anno 2023	Numero movimenti non cargo/giorno 2023	Numero movimenti cargo/giorno 2023
4832	551	300	14,27	1,8

Nel documento "Studio_veer_off", pag. 3 vengono invece utilizzati dati di movimenti per voli commerciali diversi e riferiti al 2033 .

Numero movimenti annui 2033	Numero cargo annui 2033	Giorni/anno 2033	Numero movimenti non cargo/giorno 2033	Numero movimenti cargo/giorno 2033
8157	863	300	24,31	2,87

Vengono quindi a mancare indicazioni certe sulle condizioni e lo scenario in base a cui si procede all'autorizzazione, e quindi anche sui flussi di traffico massimo ammessi. La documentazione presentata manca infatti di una chiara descrizione relativa a:

- quale è il volume di traffico aereo che sarà possibile movimentare e quali sono le garanzie che tale volume venga rispettato;
- come la proposta di monitoraggio ambientale misurerà i flussi di traffico e quali tempistiche e modalità saranno adottate per trasmettere tempestivamente i dati agli Organi di controllo.
- se l'operatività sarà anche notturna (come richiesto a pag.35 della parte prima del SIA) o solo diurna

2. Dal documento **SIA_R01_Allegato_A01** a pag. 4 si legge "Stante gli obiettivi e criteri assunti dal Piano di sviluppo aeroportuale per la definizione dell'assetto finale dell'aeroporto di Parma argomentati nel Quadro motivazionale del presente studio, ai fini dello Studio di Impatto Ambientale gli interventi previsti, e pertanto oggetto di valutazione, possono essere riassunti in tre differenti sistemi funzionali in relazione alla tipologia di opera e alla funzionalità operativa." Tra gli interventi previsti al punto A1 della tabella associata si fa riferimento alla pista di volo 02/22 e la didascalia della tabella dice "Tabella 1-1 Aeroporto di Bergamo, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto". Il riferimento alla direzione 22 non è riferibile alla pista dell'aeroporto di Parma, le cui direzioni sono 02/20. Riferimenti alle direzioni errate della pista (02/22) sono riportate anche a pag. 6 nella Figura1-2, inoltre si fa riferimento al "Prolungamento della pista di volo 10/22".

1 GLI INTERVENTI E LE OPERE PREVISTE NEL PSA

1.1 Il quadro degli interventi e delle opere in progetto

Stante gli obiettivi e criteri assunti dal Piano di sviluppo aeroportuale per la definizione dell'assetto finale dell'aeroporto di Parma argomentati nel Quadro motivazionale del presente studio, ai fini dello Studio di Impatto Ambientale gli interventi previsti, e pertanto oggetto di valutazione, possono essere riassunti in tre differenti sistemi funzionali in relazione alla tipologia di opera e alla funzionalità operativa.

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

Tabella 1 – Aeroporto di Bergamo, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto

3. Dal documento **SIA_R01_Allegato_A02** a pag. 27 viene detto *“In riferimento alla stazione di Parma, i dati a disposizione sono circa ogni ora (Figura 1-24).”*, mentre nella pagina successiva la didascalia associata alla precedentemente detta figura 1-24 riporta *“Figura 1-24 Stralcio “Risultati disponibili bollettini per la stazione di Roma-Fiumicino”.*

2017

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Vento	433	394	447	477	495	478	495	500	483	491	426	434
Temperatura	429	392	446	477	495	478	495	500	483	491	425	434
Visibilità	429	392	446	477	495	478	495	500	483	491	425	434
Pressione	429	392	446	477	495	478	495	500	483	491	425	434
Nuvolosità Tot	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nuvolosità 1,2,3,4	166	287	156	208	239	180	138	105	228	110	236	214
Fenomeni	144	254	90	38	66	34	11	3	52	203	212	140

Figura 1-24 Stralcio “Risultati disponibili bollettini per la stazione di Roma-Fiumicino”

4. Nel documento **SIA_R01_P1** a pag. 17 viene ribadita la direzione della pista 02/22 nella *“Tabella 2-2 Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: interventi in progetto”* la quale si discosta dalla tabella dell’**SIA_R01_Allegato_A01** solo per la sostituzione di un termine: nella tabella 1-1 del **SIA_R01_Allegato_A01** nella colonna *interventi* punto A2 si usa *“operazioni”* mentre nella tabella 2-2 del **SIA_R01_P1**, stessa colonna stesso punto, si usa il termine *“manovra”*; inoltre si può osservare l’aggiunta di una nuova voce nella colonna *“Opere”* al punto *“C2”*: *“Impianti tecnologici”*.
In figura 4-3 *“Figura 4-3 Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto”* a pag. 27 viene riportata la stessa figura individuata errata del documento **SIA_R01_Allegato_A01** ossia la Figura 1-2 a pag. 6.

5. Nel documento **SIA_R01_P2** a pag.33 viene riportato lo stesso identico errore individuato nel SIA_R01_Allegato_A02 a pagg. 27 e 28 ossia sempre facendo riferimento a **dati di Fiumicino anche se ancora riferiti alla stazione di Parma**.
6. Nel documento **SIA_R01_P3** a pag. 12 viene ripresa la tabella citata in precedenza *“Tabella 1-1 Aeroporto di Bergamo, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto”* stavolta con la dicitura *“Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto”*, e presenta ancora la dicitura *“Prolungamento della pista di volo 02/22”*, che non sembra riferibile a Parma (02/20). Viene ripresa a pag.14 la figura con diciture errate individuata a pag.6 del documento SIA_R01_Allegato_A01.
7. Nel documento **SIA_R01_P4** a pag. 7 viene ripresa la tabella citata in precedenza *“Tabella 1-1 Aeroporto di Bergamo, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto”* stavolta con la dicitura *“Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: Interventi in progetto”*, e presenta ancora la dicitura *“Prolungamento della pista di volo 02/22”*. A pag. 94 in tabella 14-2 *“Interventi significativi nel contesto paesaggio”* troviamo ancora la dicitura *“Pista di volo 02/22”*.
8. Nel documento **SIA_SNT_R01** alle pagg. 6 e 7 si trova la tabella 2-1 *“Aeroporto di Parma, Piano di Sviluppo Aeroportuale: interventi in progetto”* uguale alla tabella 2-2 del documento SIA_R01_P1. Anche la figura 6-1 a pag. 16 è la stessa presente nella figura 1-2 di pag.6 del documento SIA_R01_Allegato_A01 presentando ancora sia la dicitura *“Prolungamento pista di volo 02/22”* e *“Prolungamento della pista di volo 10/22”*. A pag. 19 in tabella 6-1 *“Tipologie connesse all’opera come realizzazione”* si fa ancora riferimento al *“Prolungamento della pista di volo 02/22”*.
9. A pagina 155 nella tabella dei siti inquinati *“Tabella 6-24 Siti inquinati nel comune Parma”* associata alla figura successiva *“Figura 6-1 Siti inquinati nel comune Parma”* risultano invertiti i siti n.14 e n.6 rispettivamente *“Fiere di Parma -Parcheggio Palacassa”* e *“Area ex-Salvarani”*. Si fa notare che il sito *“Ex-Salvarani”* il più vicino alla pista è ancora non costruito e quindi non fortemente antropizzato.

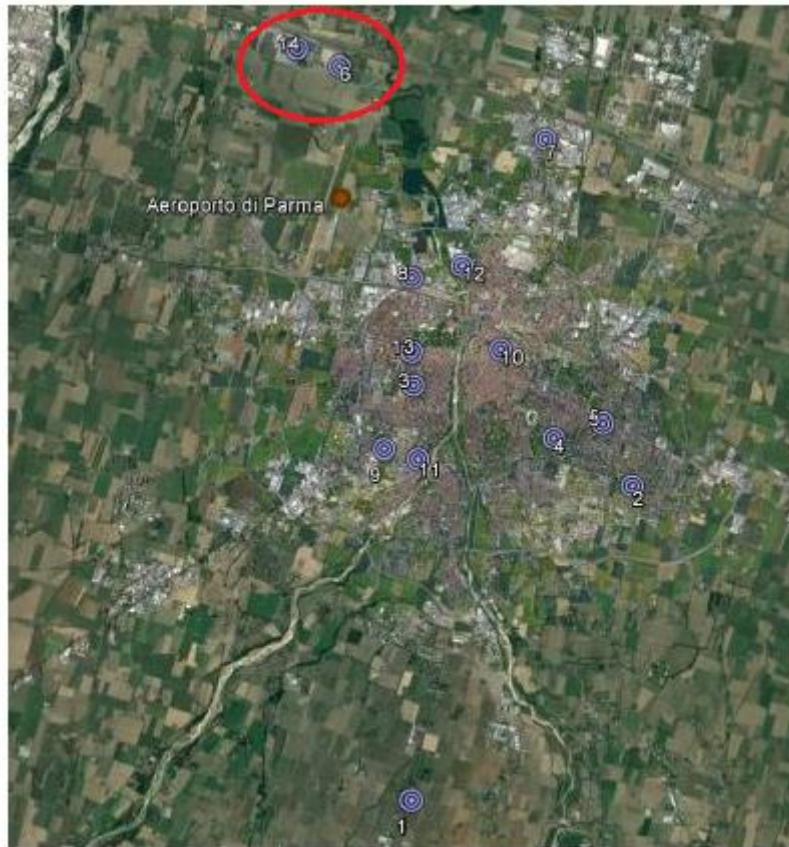


Figura 6-1 Siti inquinati nel comune Parma

Osservazione: Quanto sopra evidenziato denota che il progetto non è stato analizzato e redatto sulla base delle effettive caratteristiche dell'Aeroporto di Parma e del suo territorio ma, in molte importanti sezioni, è stato meramente effettuato un assemblaggio di parti di progetti relativi ad altri aeroporti. Non riteniamo dunque possibile una valutazione corretta della proposta, sembrando la documentazione da riferire ad altre procedure diverse da quelle oggetto di VIA. La documentazione è pertanto da ritenersi incompleta.

Richiesta: Si propone la NON CONCESSIONE del parere favorevole di compatibilità ambientale per incompletezza o non pertinenza della documentazione al progetto oggetto della procedura di Valutazione.

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

Bruno Marchio
Legambiente Parma

Rosalba Lispi
ADA donne Ambientaliste

Rolando Cervi
WWF Parma