

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° 5

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti **ambientali** (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Impatto acustico**

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il documento SIA_R01_P4 "Gli Impatti", riguardante la valutazione del rumore aeroportuale del futuro Aeroporto di Parma, presenta a p.85 una tabella con le curve di isolivello LVA previste quando l'aeroporto sarà nella nuova configurazione con la pista allungata a 2880 metri.

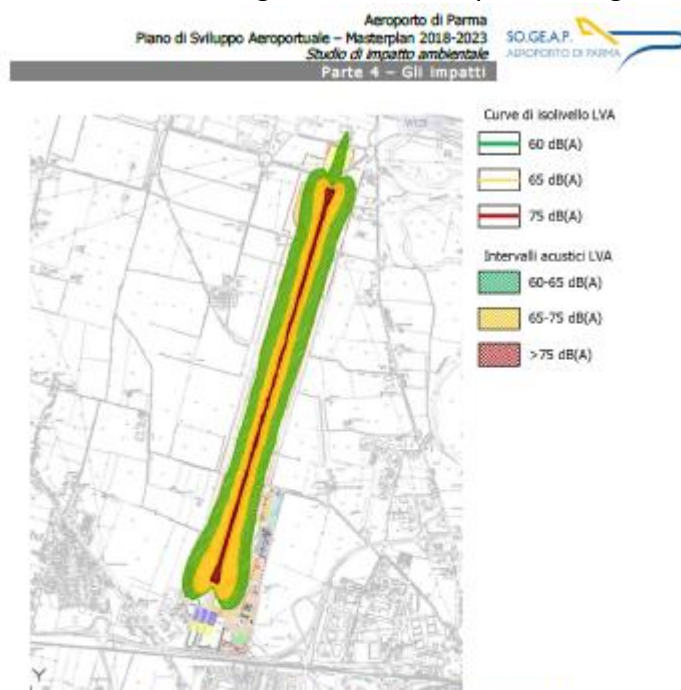


Figura 12-1 Rumore aeronautico allo stato di progetto in termini di LVA.

Come si evince dalla mappatura acustica riportata in Figura 12-1, stante il volume di traffico aereo caratterizzante il giorno di riferimento per la valutazione del rumore aeroportuale, le curve LVA rimangono tutte contenute all'interno del sedime aeroportuale ad eccezione di una ridotta porzione per effetto dell'estensione della curva dei 60 dB(A) oltre il sedime aeroportuale di circa 100 metri ma che non interessa aree e ricettori a destinazione residenziale.

Secondo Tale ipotesi le linee LVA dei 60 decibel rimarranno circoscritte al perimetro del sedime aeroportuale, addirittura **all'interno della recinzione**. La presenza dei previsti terrapieni può mitigare i rumori dei lavori a terra, ma non quelli di decollo e atterraggio.

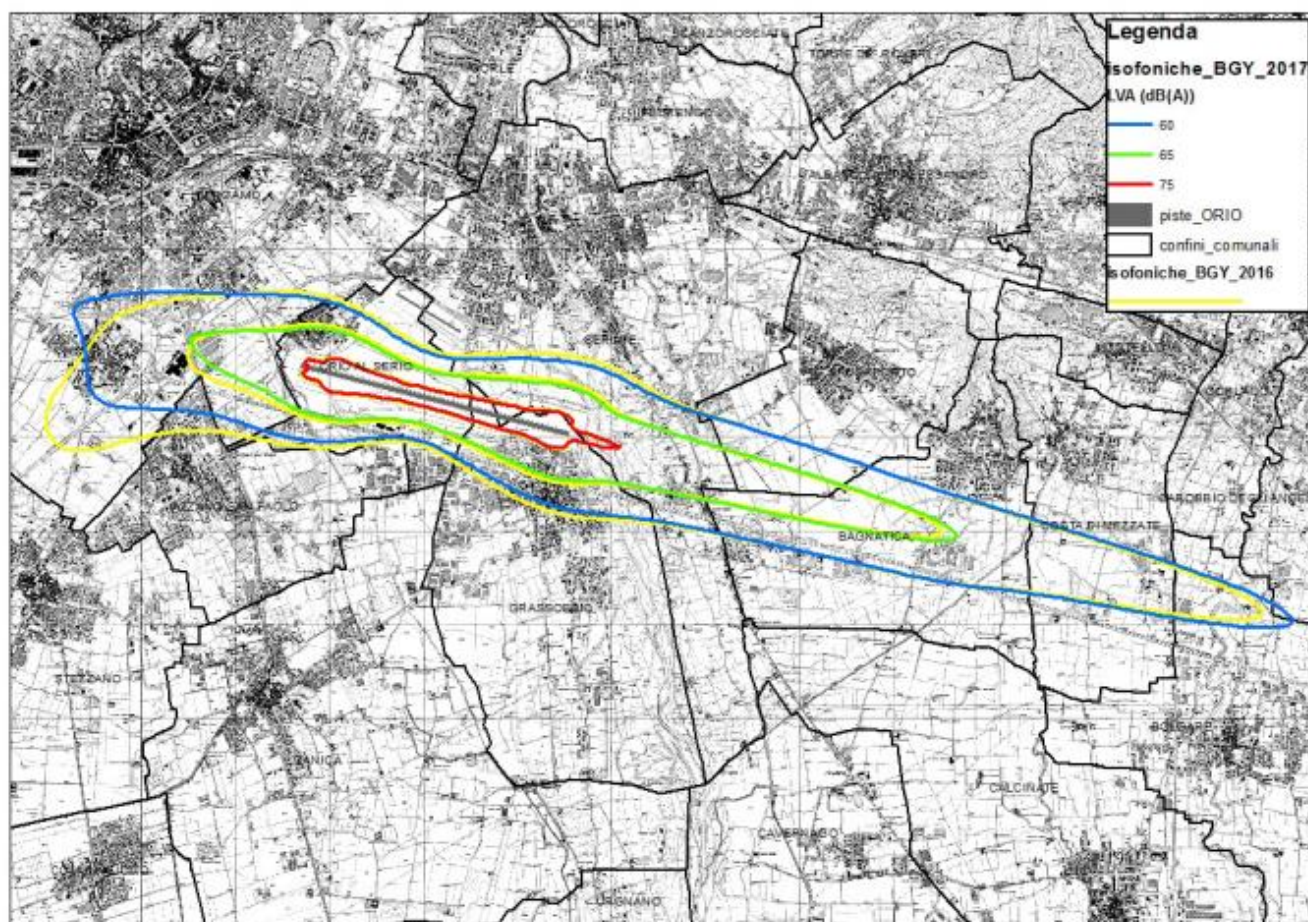
È opportuno rimarcare che la assenza di uno scenario delineato con chiarezza in termini di quantità e tipo dei voli previsti, rende difficile valutare la verosimiglianza della maggior parte dei documenti. Riterremo corretto rifarci a ciò che pare uno scenario peggiore a pag. 24 del SIA,

non è chiaro il riscontro con un numero di movimentazioni preciso, come abbiamo avuto modo di sottolineare nella osservazione 1. Si dovrebbe dunque a nostro avviso riportare i dati prevedibili nello scenario massimo e peggiore per cui si chiede la valutazione, e non sul traffico attuale, con una chiara distinzione fra valori **diurni** e **notturni**. Infatti attualmente nelle ore notturne non si ha traffico, mentre il procedimento chiede di sviluppare traffico anche in questa fascia critica. Vanno comprese anche le valutazioni acustiche sul lavoro a terra (carico-scarico, de-icing e lavaggio, movimentazione merci) sia in orario diurno che notturno).

Riteniamo comunque che, anche in mancanza di dati più specifici, il dato possa comunque essere contraddetto per via comparativa.

A seguire proponiamo un documento stilato da ARPA Lombardia nel 2017 e relativo alle misurazioni effettive delle curve di isolivello dell'Aeroporto di Orio al Serio che, per lunghezza della pista (2874 metri) e tipo di aeromobili che lo utilizzano (aerei di classe E), è praticamente identico a quello previsto dallo scenario della VIA in oggetto per l'Aeroporto di Parma (lunghezza pista 2880 metri). Il documento completo è disponibile su:

http://www.arpalombardia.it/sites/DocumentCenter/Documents/Orio/BGY_2017_isofoniche.pdf



Come è facilmente comprensibile dalla mappa:

- l'area dei 65 decibel (colore verde) si estende oltre i 3000 metri di distanza dalla testata di pista nella direzione di decollo ed atterraggio;
- l'area dei 60 decibel (colore blu) si estende oltre i 6000 metri di distanza dalla testata di pista nella direzione di decollo ed atterraggio.

OSSERVAZIONE

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

RICHIESTA

Chiediamo che dunque venga espresso un **parere di valutazione negativo** a causa dell'impatto acustico sull'abitato, sia per mancanza della Zonizzazione acustica che di uno scenario collegato al traffico futuro e per documentazione non realistica e sottostimata.

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