

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° 8

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti **ambientali**: salute dei cittadini

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Atmosfera, emissioni di inquinanti e climalteranti

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Dall'analisi dei documenti sono emerse mancanze nella documentazione dei dati relativi agli inquinanti, ad esclusione della fase di cantiere, e degli effetti di questi sulla salute in primis delle aree attorno all'opera in valutazione.

Nel documento **SIA-R01-P3** a pag.7 si cerca di evidenziare un valore ambientale positivo del progetto sostenendo:

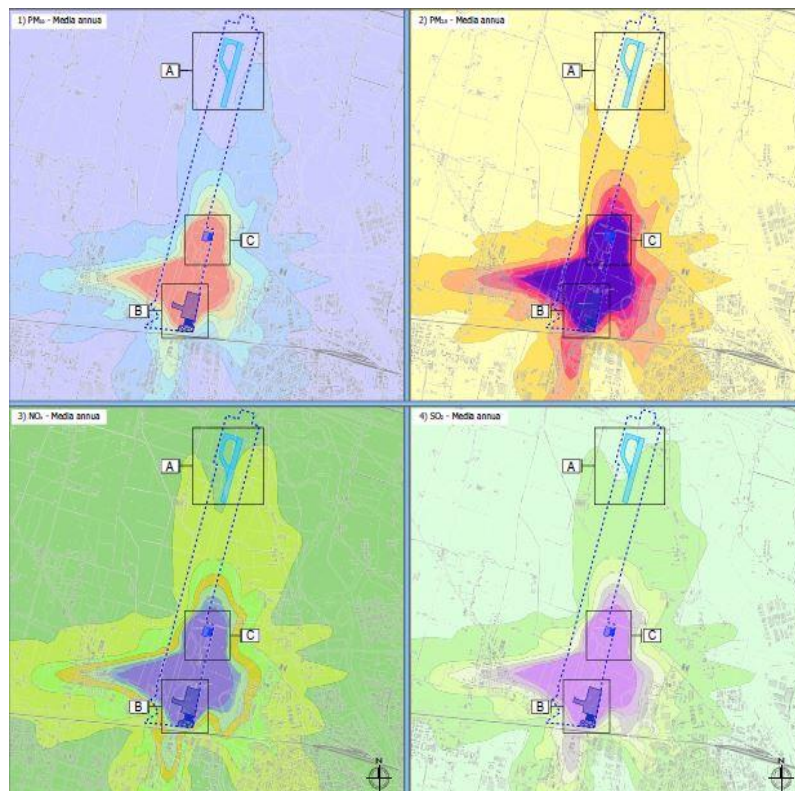
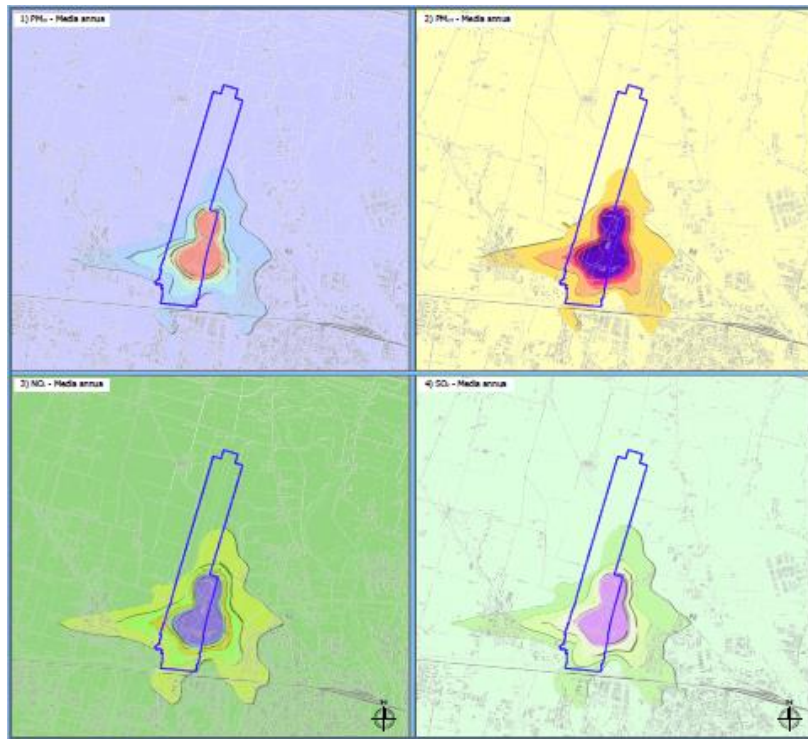
"Rispetto quindi alla tematica connessa alla sostenibilità ambientale dell'iniziativa, le opere previste permetterebbero alla Società di gestione di avere un ruolo attivo in tale contesto e quindi intercettare una quota parte della domanda di traffico che allo stato attuale si riversa verso aeroporti più distanti e indurre pertanto un beneficio sia in termini economici che ambientali."

Agli scriventi pare che tale affermazione non sia suffragata da elementi di fatto, anche perché nelle indicazioni fornite sul bacino di utenti si prevede di attrarre utenti da un bacino di area più vasta dell'attuale. In particolare, se si parte da circa 190.000 passeggeri e si conta di arrivare a 2.000.000, che non possono ragionevolmente essere di Parma (come peraltro si afferma nella SIA a proposito di Catchment Area, vedasi osservazione 4) si deve fare una valutazione sulla loro provenienza e confrontarla con quelli di Parma o altre città che si recano altrove. Anche perché almeno a livello locale, 2.000.000 di passeggeri rappresentano alcune migliaia di veicoli al giorno in movimento in zona. È dunque una affermazione senza alcuna dimostrazione, non essendoci elementi quantitativi a suffragarla (numero passeggeri, distanza media, mezzo usato per accedere all'aeroporto) e indicazione di valori positivi in termini quantitativi e qualitativi per le emissioni prodotte dall'aumento del traffico aereo. Impatto che dovrebbe essere **nullo o ridotto**, e dunque espresso in criteri quantitativi comparabili. Infatti alla luce del **PAIR Piano Aria Integrato Regionale** dell'Emilia Romagna che all'articolo **20** delle **Norme Tecniche di Attuazione** enuncia:

*"La Via relativa a progetti ubicati in aree di superamento si può concludere positivamente qualora il progetto presentato preveda le misure idonee a compensare o mitigare l'effetto delle emissioni introdotte, con la finalità di raggiungere un impatto sulle emissioni dei nuovi interventi **nullo o ridotto al minimo**."*

La comparazione di T07 con lo stato di fatto e lo stato di progetto rende evidente che l'impatto certamente non è nullo, e il fatto di essere eventualmente ridotto al 'minimo' dovrebbe essere provato in termini quantitativi (nello stato di progetto è significativo l'aumento sull'abitato di Fognano). Infine poiché la relazione *A-Relazione tecnico-descrittiva* Pag. 64 afferma che «La domanda potenziale dell'aeroporto, ottenuta moltiplicando la catchment area selettiva con il tasso di propensione al volo è, pertanto, pari a **2.130.348** passeggeri annui. Tale stima può essere considerata ulteriormente cautelativa poiché non tiene in considerazione il potenziale del traffico in-coming», andrebbero valutate anche le emissioni dei mezzi privati in entrata e uscita dalla zona aeroporto (parcheggi auto private), parcheggi che, tra l'altro andrebbero individuati con superficie adeguata.

La valutazione pare dunque priva di affidabilità.



Il territorio di Parma è un'area soggetta a frequenti superamenti dei valori di NO_x e PM₁₀ (due inquinanti prodotti anche dagli aeromobili e dai veicoli associati alle attività aeroportuali) che comportano misure di prevenzione per la salute umana a seguito di giorni continui di superamento dei valori limite, comportando anche misure di restrizione del traffico. Negli stessi documenti soggetti ad analisi, ed in particolare nel **SIA-R01-P2** a pagina 43 è mostrata la mappa delle aree di superamento per questi inquinanti avvalorando la condizione già critica dell'area in questione, sostenendo nella pagina precedente, all'ultimo paragrafo "Queste aree rappresentano le zone più critiche del territorio regionale ed il Piano (leggi PAIR) pertanto prevede criteri

di localizzazione e condizioni di esercizio delle attività e delle sorgenti emmissive ivi localizzate al fine di rientrare negli standard di qualità dell'aria".

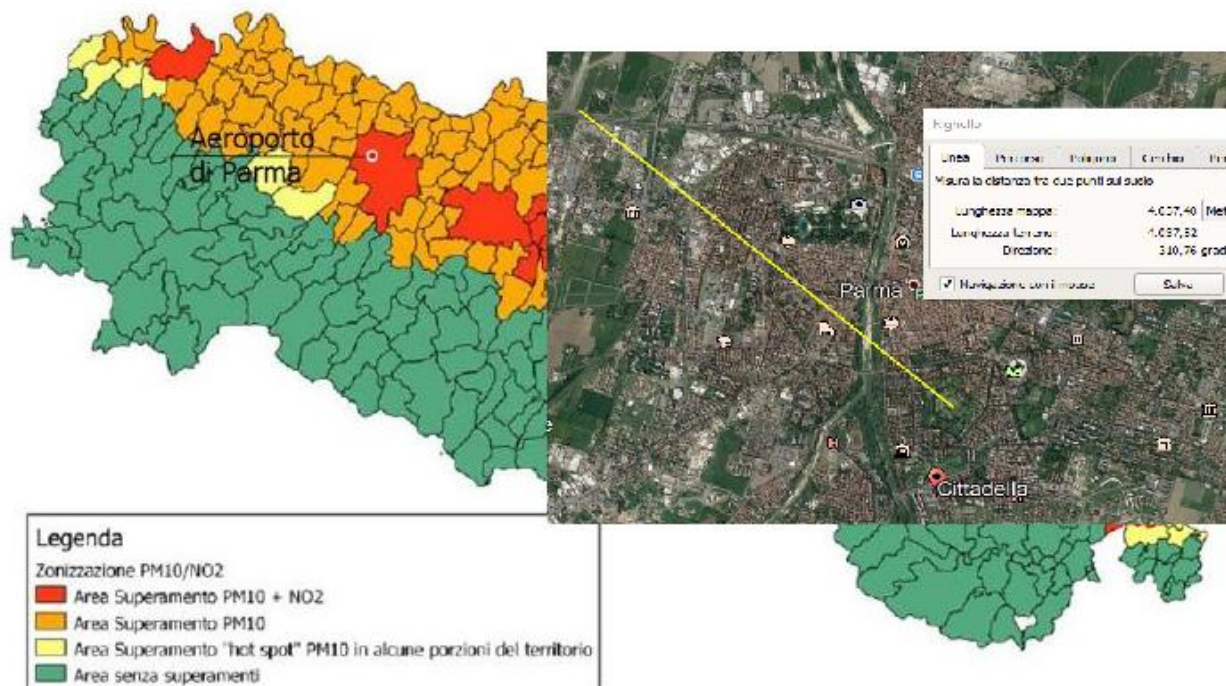


Figura 2-10 Cartografia delle aree di superamento fonte: *allegato 2A Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) 2020*

CONCLUSIONI

- Non è presente nello studio proposto un computo emissivo completo annuale delle emissioni, mitigazioni e compensazioni nello stato *ante operam* e *post operam*.
- Lo scenario emissivo generale, attuale e di progetto, deve essere fatto in relazione alle emissioni nel comune di Parma, essendoci disponibilità dei dati, e non per l'intera regione Emilia-Romagna.
- Per quel che riguarda la scelta della centralina per l'analisi della qualità dell'aria nella zona aeroporto è stata scelta la centralina ARPAE della Cittadella, scelta criticabile dal momento che è posta vicino al centro di Parma e distante circa 4 km dall'aeroporto: essa ci sembra non poter fornire una significativa comparazione delle emissioni aeroportuali pre e post intervento.

RICHIESTA

Si chiede che venga dato **parere negativo** sulla compatibilità ambientale per carenze nella documentazione e per mancanza di valutazione dell'impatto delle emissioni e per mancanza di qualsiasi forma di mitigazione, sia nel progetto che nel Piano economico.

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