



LEGAMBIENTE

Parma, 18 dicembre 2018

Comunicato Stampa

Ampio sostegno popolare alle 12 Osservazioni all'ampliamento dell'aeroporto. Legambiente, WWF e ADA chiedono il diniego della VIA

Legambiente e WWF e ADA - Associazione Donne Ambientaliste hanno inviato **12 Osservazioni all'ampliamento della pista dell'aeroporto Verdi** alla Commissione VIA (Valutazione Impatto Ambientale) del Ministero dell'Ambiente.

Le associazioni chiedono il diniego alla concessione della Valutazione d'Impatto ambientale per il pesante carico inquinante che si determinerebbe sul territorio, non suffragato a dovere da adeguate contromisure, in alcuni casi impossibili da attuare essendo l'abitato di Baganzola prossimo alla pista aeroportuale. Inoltre la documentazione è parsa carente e contraddittoria, non rispondendo alle aspettative di esaustività delle informazioni necessarie.

Le Osservazioni sono il frutto di **un gruppo di lavoro** composto da esponenti delle tre associazioni ambientaliste, da 15 cittadini di Baganzola e Parma che hanno messo a disposizione tempo e competenze professionali, dal Comitato No Cargo e dagli studenti del Dipartimento di Scienze Chimiche, della Vita e della Sostenibilità ambientale dell'Università di Parma, coordinati dal professore Antonio Bodini.

Le Osservazioni sono state sottoscritte da **86 co-firmatari** tra i quali spiccano le firme di **Daniele Petruzzi**, coordinatore del CCV Golese, **don Corrado Vitali**, parroco di Baganzola, e le associazioni **Fruttorti e Parma Sostenibile**.

I tempi stretti e gli adempimenti amministrativi hanno limitato la raccolta delle sottoscrizioni. Il risultato è stato raggiunto in poche ore ed è dimostrativo dell'interesse e della preoccupazione a riguardo di questa infrastruttura, a dispetto dei proclami dei proponenti e di chi sta chiuso nei palazzi della politica.

Si rimane stupiti che le istituzioni che hanno promosso con entusiasmo il progetto di ampliamento, il Comune di Parma, la Regione Emilia-Romagna e la Sogear, siano risultate lontanissime e non abbiano pensato di organizzare alcun incontro pubblico per presentare lo studio d'impatto ambientale, misurarsi sui costi-benefici per la città e rispondere ai dubbi della popolazione.

La Valutazione d'impatto ambientale per l'ampliamento dell'aeroporto, pur essendo uno strumento importante, dimostra la farraginosità dei procedimenti istituzionali e la debolezza nella tutela di salute e ambiente e sicurezza per i cittadini. È indubbio che la modalità di divulgazione e consultazione dei documenti vada cambiata, rendendo obbligatoria la semplificazione e la comunicazione ai cittadini di quanto andrà a incidere sulle vite personali e della comunità.

Le Osservazioni presentate da Legambiente, WWF e ADA-Donne Ambientaliste riguardano:

1. Carenze nella documentazione presentata dal proponente
2. Sicurezza e piano dei rischi aeroportuali
3. Inaffidabilità e incompletezza del Piano Economico. Mancanza dei prerequisiti della proposta
4. Definizione del Bacino di Riferimento Territoriale e catchment area
5. Impatto acustico
6. Rischio idraulico ed invarianza idraulica
7. Peggioramento della viabilità territoriale e nazionale ed emissioni
8. Atmosfera, emissioni di inquinanti e climalteranti
9. Compensazione territoriale (consumo di suolo)
10. Aree naturali protette, valutazione di incidenza, bird striking
11. Quadro di riferimento progettuale
12. Compatibilità programmatica

Legambiente Parma onlus - via Bizzozero 19 - 43123 Parma

tel. 0521.238478 *email:* info@legambienteparma.it *sito web:* www.legambienteparma.it



LEGAMBIENTE

In merito alla procedura di VIA adottata, su cui sono state sollevate perplessità generali, specifichiamo alcuni passaggi che anche dal nostro punto di vista paiono contraddittorie, pur addentrando in questioni molto tecniche da addetti ai lavori.

In pratica la società (cioè ENAC, ma di fatto Sogear) ha presentato una VIA secondo gli articoli 23 e 25, della parte seconda del 152/06 come di recente modificato e non secondo l'articolo 27. Questo comporta che il proponente non chieda tutte le autorizzazioni per esercitare immediatamente, ma per il futuro. Questa scelta ci pare in forte contrasto con la necessità di valutare ora una serie di previsioni, tra cui lo spostamento del viale delle Esposizioni e degli elettrodotti e altri interventi sulle strutture territoriali, che impatteranno economicamente forse più che la pista stessa e che non vengono valutati, o comunque non vengono dettagliati nel piano economico finanziario.

Rimane il fatto che questa procedura insolita può portare ad una mancata concessione di VIA qualora non sussistano i presupposti di compatibilità ambientale, come rilevato secondo Legambiente, WWF e ADA nelle 12 Osservazioni presentate di cui si propone una sintesi.

I documenti completi sono disponibili sul web: www.legambienteparma.it/aeroporto-e-mall/

Osservazione 1 - Carenze nella documentazione

La documentazione presenta diverse incongruenze nel testo e negli elaborati tabellari. Sono presenti diciture relative ad altri aeroporti (Bergamo, Fiumicino) e 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". Dunque in molte importanti sezioni, è stato meramente effettuato un assemblaggio di parti di progetti relativi ad altri aeroporti.

Inoltre ci sono incongruenze sulle prospettive di sviluppo dello scalo. In particolare per lo scenario al 2033 si prospettano addirittura 4/6 voli all'ora ma senza che lo scenario descritto sia adeguatamente supportato da indicazioni certe.

Osservazione n. 2 - Sicurezza e piano dei rischi aeroportuali

Premesso che allo stato non vi è il Piano Rischi aeroportuale aggiornato - la cui redazione, ricordiamo è in carico al Comune di Parma e che, detto incidentalmente, tale mancanza è causa del sequestro del cantiere del mega centro commerciale - possiamo affermare che nella fascia A, di massima tutela dal rischio, ricade un tratto di 750 metri dell'autostrada A1 e in fascia B, tra le altre cose, i tre quarti dell'abitato di Baganzola, che vede 2.300 abitanti, comprese scuola primaria e media per un totale di oltre 400 alunni.

Tra gli altri punti evidenziamo come la R.E.S.A. (Runway and safety area) lo spazio di sicurezza in atterraggio e decollo per gli aeroporti di categoria 4 - quale il Verdi vorrebbe diventare con l'allungamento della pista - va adeguata da 90 a 240 m. Tale adeguamento risulta solo a nord, mentre a sud, verso tangenziale, ferrovia storica e zona artigianale Crocetta rimane inalterato.

Osservazione n. 3 - Piano economico

Stanti le note criticità finanziarie della società Sogear che ha urgente bisogno di ricapitalizzazione, non si trova rispondenza nella realtà alle esigenze di investimento necessarie, quantificate in svariati milioni di euro, coperti solo in minima parte dal promesso intervento della Regione Emilia-Romagna.

Tra l'altro, nel piano economico, non si specificano i costi di acquisizione dei terreni per l'ampliamento, per le opere idrauliche, per i collegamenti ferroviari citati; inoltre non si specifica quali risorse proprie siano disponibili, quali i partner, per non parlare di previsioni di ricavi con incrementi esponenziali non suffragati da studi su aumento passeggeri o da contratti già firmati con aziende per il trasporto commerciale.

Osservazione n. 4 - Bacino di riferimento territoriale e catchment area

Nei documenti si fa riferimento a un potenziale di oltre 2 milioni di passeggeri annui e ad una posizione ideale per il traffico merci a distanza di 3 ore di guida camionale. Si obietta che nella stessa area di riferimento di Parma sussistono già almeno 10 aeroporti che, in base ai dati Enac di traffico aereo, hanno maggior attrattività passeggeri e merci. Inoltre i rapporti con i vettori commerciali sono solo vagheggiati e non vi è alcun pre-contratto indicativo.

Osservazione n. 5 - Impatto acustico

A differenza di quanto prospettato dal piano, che stima un'invarianza del rumore con l'allungamento della pista, degli studi di altre situazioni analoghe fanno prevedere che nel perimetro intorno all'aeroporto di Parma, si avrebbero superamenti della soglia di 60 decibel nella zona Fiere, negli abitati di Fognano e Baganzola e in buona parte di Parma Ovest (zona Crocetta) con scuole e migliaia di abitanti.



LEGAMBIENTE

Osservazione n. 6 - Rischio idraulico e invarianza idraulica

A fronte di un piano industriale che prevede la cementificazione di 137.300 m² per l'aeroporto, e che tra l'altro non contempla la realizzazione di nuovi parcheggi, che si renderebbero necessari nell'ordine di 3-4.000 posti auto, nel progetto non viene prevista alcuna vasca di laminazione o altre soluzioni tecniche per garantire l'invarianza idraulica, ossia il deflusso delle acque a condizioni inalterate nei canali esistenti.

Osservazione n. 7 - Peggioramento della viabilità territoriale e delle infrastrutture

L'allungamento della pista aeroportuale comporterà la soppressione di Viale delle Esposizioni, ed anche di linea elettrica. Nella relazione si fa solo superficialmente cenno al fatto che sarà il Comune di Parma a farsi carico della nuova viabilità, senza allegare documenti di programmazione urbanistica od economica dell'ente che lo confermino, e senza un progetto nemmeno preliminare. In assenza di tali documenti l'affermazione è da considerare non provata. In base ad un rendering ufficiale è ipotizzato un doppio scavalco/passaggio a nord della A1 e linea Alta Velocità. A nostro avviso questo comporterà un aumento della congestione del traffico per gli abitanti di Baganzola, con conseguente aumento delle emissioni a carico di tale frazione. Inoltre aumenteranno i tempi di percorrenza per raggiungere le Fiere.

Osservazione n. 8 - Atmosfera, emissioni di inquinanti e climalteranti

Si spaccia per sostenibilità ambientale il ruolo attivo che andrebbe ad intercettare una quota parte della domanda di traffico che allo stato attuale si riversa verso aeroporti più distanti. È pur vero il contrario, se l'aeroporto passasse da 190mila passeggeri ad oltre 2 milioni, quanto sarebbe il traffico veicolare aggiuntivo in entrata?

Ricordiamo che l'Impatto 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."

Invece dalle comparazioni effettuate si evince un notevole aumento del carico inquinante di smog nei dintorni dell'aeroporto, in particolare verso l'abitato di Fognano.

Osservazioni n. 9 - Consumo di Suolo

Il nuovo PSC del Comune di Parma assume l'obiettivo di azzerare il saldo del consumo di suolo, ossia per ogni intervento edificatorio si deve rilasciare altrettanto terreno urbanizzato ad uso agricolo o naturale. Come già visto il piano industriale prevede la cementificazione di 137.300 m² per l'aeroporto (pari a 14 campi da calcio) e una stima, nostra, di ulteriori 50.000 m² per nuovi parcheggi. Nessuna forma di compensazione è contemplata.

Osservazione n. 10 - Aree naturali protette, valutazione di incidenza, bird striking

A differenza di quanto previsto da ENAC uno studio conoscitivo su specie realmente presenti, abbondanze, rotte di passaggio, ecc. non è presente nella documentazione. Le indicazioni fornite nel SIA e relativo studio di incidenza sono perciò alquanto approssimative sia per il rischio associato al bird striking sia per ciò che concerne la protezione dell'avifauna.

Osservazione n. 11 - Quadro di riferimento progettuale

Lo studio previsionale è basato sul quinquennio 2018-2023 ma già il presente anno è concluso e il prossimo trascorrerà, in ipotesi, in attesa di autorizzazioni. Manca dunque, come sarebbe richiesto dalla norma tecnica, una robusta indagine di previsione di tipo domanda-offerta; inoltre il cronoprogramma presentato o menzionato nel SIA non è riferito ad alcuna presumibile vita economica dell'intervento e si rivela decisamente inadeguato, al punto da prefigurare una violazione di uno dei criteri di valutazione di compatibilità dei progetti e che riguarda la capacità dei progetti di non raggiungere gli obiettivi tecnico-economici dichiarati.

Osservazione n. 12 - Compatibilità programmatica

La mancata ricapitalizzazione di SogeaP rafforza un'intrinseca fragilità economica che non è dissipata dalle previsioni sui flussi di traffico e di cassa e che secondo lo stesso documento è confermata dal fatto che "il risultato economico continuerà ad essere negativo fino al 2022, e che il raggiungimento di risultati economici positivi sono previsti per il periodo 2024-2033".

In ragione delle ampie fragilità del piano economico finanziario presentato non si può ritenere che esista compatibilità anche di tipo programmatico tra il Piano di Sviluppo Aeroportuale e i vincoli di verifica della sostenibilità economica che sono sanciti nel PRIT 2025.