

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° 4

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

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di **carattere generale**: definizione del Bacino di Riferimento Territoriale e catchment area, (contenuti nella A-Relazione Tecnico-Descrittiva, qui citata anche semplicemente come 'Relazione')

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELL' OSSERVAZIONE

- Atmosfera, emissioni di inquinanti

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Riportiamo di seguito alcuni estratti dal testo della Relazione, con solo sottolineature nostre e 'a capo' per evidenziare gli obiettivi dichiarati. Si tratta di uno dei pochi punti dove sembra delineato qualcosa che può essere interpretato come uno scenario di riferimento (che, ribadiamo, non è delineato con chiarezza e univocità: vedasi osservazione 1)

A-Relazione tecnico-descrittiva Pagg. 55, 56, 57 : «6 ANALISI DELLO SVILUPPO

6.1 Obiettivi e strategie di sviluppo

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale fornisce per l'insieme dei sistemi funzionali dell'aeroporto, un quadro di riferimento, all'interno del quale l'aeroporto stesso potrà evolversi e svilupparsi definendo inoltre un perimetro massimo del sedime ed una capacità massima in termini di movimenti di aeromobili, passeggeri e merci. Tale piano indicherà anche le principali fasi di costruzione e finanziamenti possibili nonché i tempi di attuazione entro i quali, secondo le previsioni, esse dovranno essere realizzate. Il nuovo complesso aeroportuale assorbirà il peso del futuro incremento del traffico sullo scalo parmense fino ad esaurimento delle aree disponibili all'interno dell'attuale sedime e con le espansioni sui nuovi suoli da acquisire per il potenziamento dello scalo. Il Masterplan prende in esame i caratteri generali del futuro assetto dell'aeroporto individuandone le opere principali che lo compongono e le relative fasi di attuazione. Gli obiettivi di Piano saranno finalizzati al 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.

Il raggiungimento dei suddetti obiettivi consentirà di aumentare la capacità dello scalo in termini di aeromobili, merci, passeggeri, nonché di migliorare le dotazioni aeroportuali in funzione delle evoluzioni intervenute nel campo della tecnologia, della operatività e della sicurezza, consentendo quindi di accogliere i futuri incrementi di traffico previsti. 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 di rendere un servizio efficiente ad un territorio molto vocato all'export. Per quel che concerne il traffico passeggeri il rilancio dello scalo emiliano può essere così sintetizzato:

- 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. »

Pag. 62 «Si riportano di seguito i dati di traffico registrati sull'aeroporto di Parma nell'anno 2016, sia per quanto riguarda il numero dei passeggeri che i movimenti aeromobili. Totale anno 2016: **192.160**»

Pag. 64 «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 incoming.»

A proposito della «**Catchment Area**», a pagina 65 della Relazione si riporta che «Il Piano Strategico 2016-2020 fa osservare che Parma ha una posizione geografica ideale per la gestione del traffico Merci **cargo generato immediatamente ad una distanza di 3 ore di guida camionale a 360° Nord e Centro Italia**. Ma soprattutto con la prossima **apertura della CisPadana** sarà il punto di raccolta ideale essendo che collegherà entrambi i mari Tirreno/Mediterraneo e Adriatico oltre all'Interporto di Parma consentendo come richiedono maggiori player ad esempio **Amazon** di aumentare il numero delle frequenze riducendo il volume per singolo trasporto dando un servizio migliore alla clientela che desidera ricevere prontamente la propria merce "Just in Time".»

VALUTAZIONI

1. Sembra che il progetto sia incentrato sui Cargo e solo in via accessoria si sviluppi contestualmente l'implementazione dei voli commerciali. Si fa riferimento all'acquisto di terreni per l'allungamento pista (verde), ad accordi commerciali 'già presi' e a 'nuovi accordi commerciali con alcuni vettori'. Nella documentazione non c'è traccia né delle cifre necessarie per l'acquisto delle aree, né dei costi e rischi connessi a tale alienazione/esproprio. Non esiste nella documentazione traccia di tali accordi firmati, nemmeno riportati per stralci o con l'oscuramento di eventuali dati sensibili dal punto di vista aziendale. **Pertanto è da ritenere che tali contratti NON esistano e comunque sono da trattare come inesistenti ai fini della presente procedura.** La documentazione infatti deve essere disponibile ed allegata alla procedura, poiché rimandi generici e non comprovati non possono assolutamente configurarsi come elemento utile ai fini di una corretta valutazione e decisione, e sono viceversa prova di debolezza del progetto e della documentazione fornita alla commissione di valutazione ed al pubblico dei cittadini che su tale documentazione esercitano il diritto di osservare.
Riportiamo infine che notizie di stampa danno in atto una discussione per la conversione Cargo o 'dual' dell'ex aeroporto militare di S. Damiano, che è già dotato di pista di 3000 metri (<https://www.piacenzasera.it/2016/10/aeroporto-di-s-damiano-piacenza-e-il-centro-del-trasporto-parma-la-periferia/72341/>, e ancora <https://www.piacenza24.eu/toninelli-movimento-5-stelle-laeroporto-san-damiano-non-ospiti-altra-logistica/>). Non siamo in grado di fornire maggiori dettagli, ma crediamo sia una alternativa che nello scenario andrebbe considerata.
2. Se quanto detto depone a favore di un **rigetto della domanda** in quanto basata su affermazioni non documentate su aspetti essenziali, quali la sostenibilità economica del progetto, non meno rilevanti sembrano le obiezioni che si possono sollevare alle argomentazioni comunque espresse: non si riesce infatti a comprendere la ragione per la quale se, nel corso dell'anno 2016 il traffico passeggeri è stato pari a 192.160, si dovrebbe raggiungere una domanda potenziale pari a 2.130.348 annui (calcolato con il procedimento del tutto induttivo qui evidenziato). In ogni caso è ragionevole pensare che **la domanda POTENZIALE NON può garantire la realizzazione della domanda EFFETTIVA**, a maggior ragione mancando i contratti e gli accordi commerciali di cui si diceva sopra. Non è infatti assolutamente ragionevole supporre che la capacità di una struttura di ospitare un certo traffico, significhi che questa previsione si concretizzerà, anche perché è necessario valutare la presenza degli altri scali.
3. Ulteriori elementi a sostegno della **debolezza della previsione** si ricava analizzando i dati di traffico ASSAEROPORTI nel periodo Gennaio-Settembre 2018 relativo agli aeroporti più vicini (in

arancione) a quello di Parma (in giallo) come da tabella allegata scaricata al seguente indirizzo: http://www.assaeroporti.com/wp-content/plugins/multipage_xls_reader/excel_file/2018_09.xls.

4. Da tale tabella dei movimenti da Gennaio a Settembre 2018 si evince che **l'aeroporto di Parma si colloca ormai agli ultimi posti sia per il traffico passeggeri che per quello merci**; stando così le cose sarà oltremodo difficile recuperare posizioni tenuto conto dell'offerta consolidata operata dagli scali più vicini. L'esame dei flussi relativi agli anni 2016 (tabella riportata nella relazione), 2017 e 2018 dimostrano che il traffico passeggeri è significativamente diminuito. Per tali motivi appare arduo sostenere la previsione di crescita riportata nella tabella pubblicata a pag. 67 della «Relazione» che riporta una sintesi dello sviluppo del traffico previsto nell'orizzonte temporale collocato fino all'anno 2023, in mancanza di contratti, di una reale domanda locale di cargo (dimostrato dal trend pluridecennale), e data la presenza di aeroporti vicini ed attivi, a cui è irrealistico pensare di togliere non solo tutto ma anche gran parte della clientela. **Il fattore distanza, infatti, è solo uno e non il più importante fattore di costo**, nei trasporti, dovendosi considerare prima il fattore dei costi, della qualità del servizio offerto e della quantità delle destinazioni offerte.

N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	8.795	6,8	1.123.622	2,5	2,19	-67,3
2	Ancona	7.389	-15,5	353.715	-9,8	4.691,65	-4,1
3	Bari	32.522	4,9	3.806.239	6,4	1.232,00	6,4
4	Bergamo	68.423	4,4	9.903.161	4,6	92.049,00	0,0
5	Bologna	53.891	-2,0	6.441.857	2,3	38.804,44	-7,6
6	Bolzano	9.582	2,2	15.981	16,0	0,00	n/a
7	Brescia	6.144	-4,9	7.336	-40,2	16.678,00	-31,9
8	Brindisi	16.565	11,7	1.943.320	6,6	42,00	-17,6
9	Cagliari	27.939	-0,3	3.459.331	4,3	2.477,00	18,0
10	Catania	56.435	6,0	7.670.814	8,4	4.669,60	-3,6
11	Comiso	3.061	2,1	344.715	-0,3	0,00	n/a
12	Crotone	504	n/a	62.634	n/a	0,00	n/a
13	Cuneo	3.687	2,1	91.221	-5,0	0,00	n/a
14	Firenze	26.531	-4,5	2.122.682	2,7	186,66	16,7
15	Foggia	484	-11,5	453	0,4	0,00	n/a
16	Genova	16.428	9,3	1.149.169	18,1	2.057,18	1,3
17	Grosseto	1.625	0,3	10.090	-1,9	0,00	n/a
18	Lamezia Terme	17.733	2,0	2.144.981	7,2	739,00	-1,5
19	Lampedusa	4.683	15,9	239.124	4,3	12,37	3,0
20	Milano Linate	87.234	-3,1	7.018.676	-4,0	9.379,85	-7,5
21	Milano Malpensa	145.782	7,4	18.838.540	11,0	425.866,81	-3,0
22	Napoli	61.662	6,5	7.661.536	17,0	8.594,00	5,2
23	Olbia	31.398	1,8	2.673.582	7,1	122,48	-19,5
24	Palermo	39.812	10,8	5.126.079	16,2	241,00	6,2
25	Parma	4.188	5,9	64.017	-53,1	97,56	-48,5
26	Perugia	3.162	-6,3	179.946	-9,8	0,00	n/a
27	Pescara	10.561	-10,3	512.550	-1,0	59,00	73,5
28	Pisa	34.133	2,3	4.336.169	3,6	8.187,05	6,5
29	Reggio Calabria	4.947	23,5	263.896	-5,3	13,85	-61,7
30	Rimini	3.770	8,3	271.176	0,8	22,51	15978,6
31	Roma Ciampino	40.164	-3,1	4.409.003	-1,1	13.281,26	7,8
32	Roma Fiumicino	233.053	2,1	33.036.355	4,3	154.956,11	13,8
33	Taranto-Grottaglie	778	-20,5	299	103,4	5.118,00	6,8
34	Torino	34.343	-5,9	3.096.824	-4,1	3.588,75	-10,5
35	Trapani	4.479	-46,0	363.427	-67,7	15,54	-58,9
36	Trieste	11.151	-7,7	586.395	-2,3	337,00	63,8
37	Treviso	17.198	2,8	2.487.469	4,8	0,00	n/a
38	Venezia	73.498	3,0	8.729.557	8,9	50.664,79	10,1
39	Verona	26.123	7,3	2.823.558	10,9	2.346,34	-27,6
	TOTALI	1.229.857	2,2	143.369.499	5,3	846.532,98	-0,1

Per completezza di informazione si riportano i dati relativi agli anni 2017 e 2016

Anno 2017 TOTALI Gennaio - Dicembre 2017 (su base 2016) - Dati aggiornati Aprile 2018

N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	9.982	-5,1	1.321.676	-1,8	7,64	-20,1
2	Ancona	11.083	-5,6	485.037	0,5	6.808,62	11,8
3	Bari	40.573	3,7	4.686.018	8,4	1.572,00	-28,8

4	Bergamo	86.113	7,7	12.336.137	10,5	125.948,00	6,9
5	Bologna	71.878	3,1	8.198.156	6,7	56.132,12	17,7
6	Bolzano	12.205	3,8	16.174	4,3	0,00	n/a
7	Brescia	8.180	-3,8	13.821	-28,2	34.781,00	42,5
8	Brindisi	18.872	-0,4	2.321.147	-0,4	89,00	493,3
9	Cagliari	34.600	9,8	4.157.612	12,5	2.862,00	-4,2
10	Catania	68.170	11,6	9.120.913	15,2	6.691,31	4,9
11	Comiso	3.726	1,9	437.180	-4,9	0,00	-100,0
12	Cuneo	4.875	3,8	121.663	-10,9	0,00	n/a
13	Firenze	35.490	-0,4	2.658.049	5,7	213,87	-19,5
14	Foggia	664	45,3	540	48,4	0,00	n/a
15	Genova	19.114	1,1	1.249.374	-1,6	2.580,55	2,3
16	Grosseto	1.873	13,3	10.762	242,3	0,00	n/a
17	Lamezia Terme	21.830	-0,1	2.547.203	1,0	988,00	-16,4
18	Lampedusa	4.974	6,4	258.808	13,7	15,33	-16,5
19	Milano Linate	117.730	-0,7	9.548.363	-1,4	13.815,00	-10,1
20	Milano Malpensa	178.953	7,3	22.169.167	14,2	589.719,00	7,5
21	Napoli	75.013	17,3	8.577.507	26,6	11.068,52	3,2
22	Olbia	34.041	6,6	2.811.378	10,4	188,56	7,7
23	Palermo	46.627	5,7	5.775.274	8,4	324,00	-20,4
24	Parma	5.062	-4,2	161.620	-15,9	249,49	188,0
25	Perugia	4.182	-8,5	250.133	12,7	0,00	n/a
26	Pescara	15.331	73,2	667.831	16,7	52,00	-25,2
27	Pisa	41.861	3,1	5.233.118	4,9	10.594,56	2,9
28	Reggio Calabria	5.419	-15,0	381.442	-21,4	38,19	3,8
29	Rimini	4.032	2,4	305.576	26,6	3,99	-9,3
30	Roma Ciampino	54.236	12,4	5.885.812	9,1	17.042,43	7,9
31	Roma Fiumicino	297.491	-5,3	40.971.881	-1,9	185.898,62	15,5
32	Taranto-Grottaglie	1.216	15,9	164	-51,9	6.355,00	18,7
33	Torino	47.855	2,9	4.176.556	5,7	5.970,51	-5,9
34	Trapani (*)	9.559	-12,0	1.292.957	-13,4	41,61	78,7
35	Trieste	15.587	-1,9	780.776	7,3	310,39	-30,7
36	Treviso (**)	21.265	9,0	3.015.057	14,4	0,00	-100,0
37	Venezia	92.263	2,4	10.371.380	7,8	60.852,76	5,0
38	Verona	30.392	5,9	3.099.142	10,4	4.004,91	-10,0
(*) Lo scalo di Trapani e' stato chiuso dal 6 novembre al 10 dicembre							
(**) Lo scalo di Treviso e' stato chiuso dal 4 al 18 ottobre, con conseguente trasferimento a Venezia delle attivita' operative							
TOTALI		1.552.317	3,2	175.415.404	6,4	1.145.218,99	9,2

Anno 2016 TOTALI Gennaio - Dicembre 2016 (su base 2015) - Dati aggiornati a Marzo 2017

N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	10.514	-16,2	1.346.403	-19,8	9,56	-15,5
2	Ancona	11.741	-5,3	482.580	-7,4	6.087,36	-9,5
3	Bari	39.108	6,0	4.322.797	8,8	2.207,00	10,4
4	Bergamo	79.953	5,1	11.159.631	7,3	117.765,00	-2,7
5	Bologna	69.697	7,9	7.680.992	11,5	47.708,54	16,4
6	Bolzano	11.762	-1,3	15.509	-55,9	0,00	n/a
7	Brescia	8.506	3,2	19.239	148,4	24.416,00	-18,3
8	Brindisi	18.955	5,1	2.329.509	3,2	15,00	-46,4
9	Cagliari	31.515	1,1	3.695.045	-0,7	2.988,00	-8,1
10	Catania	61.080	11,1	7.914.117	11,4	6.379,08	2,6
11	Comiso	3.655	5,7	459.865	23,3	1,00	n/a
12	Cuneo	4.696	-4,3	136.609	5,2	0,00	n/a
13	Firenze	35.645	4,0	2.515.138	3,9	265,63	12,2
14	Foggia	457	-56,2	364	-81,3	0,00	n/a
15	Genova	18.902	-2,0	1.269.756	-6,9	2.522,99	-3,6
16	Grosseto	1.653	-0,5	3.144	-1,2	0,00	n/a
17	Lamezia Terme	21.856	1,5	2.521.781	7,7	1.182,00	-15,9
18	Lampedusa	4.674	26,3	227.576	23,2	18,37	-23,6
19	Milano Linate	118.535	-0,1	9.682.264	-0,1	15.365,00	-2,2
20	Milano Malpensa	166.842	4,0	19.420.690	4,5	548.767,00	7,4
21	Napoli	63.935	6,1	6.775.988	9,9	10.723,69	0,0
22	Olbia	31.929	12,9	2.546.073	13,7	175,02	-29,0
23	Palermo	44.122	4,0	5.325.539	8,4	407,00	-65,7
24	Parma	5.283	-11,2	192.170	2,7	86,62	n/a
25	Perugia	4.570	-23,4	221.941	-19,0	0,00	n/a
26	Pescara	8.850	-14,3	572.217	-6,6	69,50	65,5
27	Pisa	40.601	2,7	4.989.496	3,8	10.297,52	18,4
28	Reggio Calabria	6.373	-7,1	485.346	-1,5	36,81	-30,5

29	Roma Ciampino	48.252	-9,2	5.395.699	-7,5	15.796,39	0,3
30	Roma Fiumicino	314.167	-0,3	41.744.769	3,2	160.903,92	11,0
31	Torino	46.496	5,0	3.950.908	7,8	6.346,34	5,0
32	Trapani	10.858	-6,5	1.493.519	-5,9	23,29	-11,9
33	Trieste	15.890	8,3	727.409	-1,9	447,62	-3,6
34	Treviso	19.518	6,1	2.634.397	10,5	0,60	316,8
35	Venezia	90.084	9,9	9.624.748	10,0	57.973,11	13,8
36	Verona	28.700	4,8	2.807.811	8,4	4.451,65	-10,1
	TOTALI	1.499.374	2,6	164.691.039	4,6	1.043.436,61	5,9

5. L'affermazione più sopra riportata secondo la quale **si ritiene prossima l'apertura della CisPadana** appare sembra priva di fondamento, almeno nell'immediato (cioè nei tempi del Piano Economico). Dal sito della Autostrada Cispadana (<http://www.autostradaregionalecispadana.it/it/>) si evince chiaramente che il territorio di Parma è escluso dal collegamento autostradale che collegherà il casello Reggiolo-Rolo dell'A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A13. Fino al casello di Reggiolo-Rolo (che si trova nella provincia di Reggio Emilia ai confini della provincia di Modena) la viabilità continuerà ad essere ordinaria e non autostradale. Lo stesso sito societario dichiara che la procedura autorizzatoria è solo a metà del percorso per cui è ragionevole pensare che la fruibilità della struttura non sia prossima come si sostiene nella Relazione. (<http://www.autostradaregionalecispadana.it/it/progetto/a-che-punto-siamo/>)
6. Il riferimento su riportato ad **Amazon** che consentirebbe di aumentare il numero delle frequenze, non supportato da alcun accordo o preaccordo, è da ritenersi di nessun valore ai fini della presente procedura. Il nome di aziende riconosciute può essere speso solo con un accordo o pre-accordo chiaro (eventuali contratti vanno allegati, non basta alludervi). Pare contraddittorio parlare di 'territorio vocato all'export' e poi presentare una soluzione che sembri soddisfare le esigenze di un player del commercio 'on line' che è per definizione globalizzato e senza particolari relazioni (comunque non dimostrate nella documentazione) con l'economia e la produzione locale. Ciò detto, considerando che la società di vendite *on line* ha individuato come sede logistica il territorio del comune di **Castel San Giovanni (PC)** per la posizione geografica, le infrastrutture e i collegamenti disponibili, sembra azzardato che Parma si imporrebbe come scelta sicuramente vincente. Riportiamo le distanze e i tempi di percorrenza tra Castel San Giovanni e i terminal cargo più vicini:

distanze Castel San Giovanni (PC) e aeroporti	
> 60 - 90 minuti	km e itinerario
Orio al Serio 1 h 17'	(109,6km) passando per A58
Milano Malpensa (1h 40')	(151 km) passando A21/E70 e A7/E62
Parma (1h 9')	(91,2km) passando per A1/E35.

Si può constatare che le distanze e i tempi di percorrenza presentano differenze di scarsa entità e che comunque NON sono da ritenersi decisivi ai fini della scelta dei 'maggiori player', come già sopra evidenziato.

7. La relazione a pag. 22 per le **POTENZIALITA' SETTORE CARGO** prende in esame un raggio di **250km** e un tempo di percorrenza di circa **3 ore** da Parma. Ma nel raggio di **250 km** da Parma ci sono almeno una decina di aeroporti di rilevante importanza per numero passeggeri e traffico merci:

N.	Aeroporto	Movimenti	Passeggeri	Cargo (tons)
4	Bergamo	86.113	12.336.137	125.948,00
5	Bologna	71.878	8.198.156	56.132,12
7	Brescia	8.180	13.821	34.781,00
13	Firenze	35.490	2.658.049	213,87
15	Genova	19.114	1.249.374	2.580,55
19	Milano Linate	117.730	9.548.363	13.815,00
20	Milano Malpensa	178.953	22.169.167	589.719,00
24	Parma	5.062	161.620	249,49
27	Pisa	41.861	5.233.118	10.594,56
29	Rimini	4.032	305.576	3,99
33	Torino	47.855	4.176.556	5.970,51
37	Venezia	92.263	10.371.380	60.852,76

Il parametro utilizzato delle 3 ore e delle isocrone è utilizzato normalmente negli studi. Tuttavia al fine dell'art. 22 comma 3 punto c) del **D.Lgs 152/06**, è necessaria *“una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l’alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell’opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali”*. Ebbene, dai documenti proposti, appare del tutto indimostrato, anzi non affrontato, il tema dell'alternativa zero e del perché sia preferibile, non solo in termini ambientali ma anche di domanda, l'alternativa proposta dal progetto. E pare del tutto illogico, definire 'ideale' la posizione dello scalo parmense, non solo di fronte all'evidenza storica del calo di passeggeri e merci, ma anche della presenza dei suddetti scali. Non sembra realistico sostenere che operatori di Torino o Bergamo, ovvero di Bologna o Modena o del milanese ad utilizzare lo scalo di Parma, quando al massimo in 1 ora potrebbero raggiungere l'aeroporto più vicino, dotato di servizi consolidati.

Al contrario, secondo la Relazione, per il volume di traffico atteso Parma dovrebbe togliere volumi di traffico da Malpensa, o aeroporti limitrofi: se anche si trattasse, come sostenuto, in piccola parte di merci provenienti da Parma, il motivo sarà diverso dalla vicinanza chilometrica (costi, servizio, destinazioni), poiché tale scalo è evidentemente ad oggi scelto a discapito dei più vicini di Bologna, Brescia, Bergamo, Linate per motivi che sono diversi dalla vicinanza.

Per le merci quindi non è chiara il metodo utilizzato nella formulazione delle previsioni, né realistica, come già evidenziato, il loro avverarsi. La previsione, già dal 2019 di movimentare circa 5465 tonnellate di merci, e trasportare circa 196.000 passeggeri è smentita dai dati appena riferiti più sopra, così come il numero di passeggeri per il 2018 di 194.962 unità, quando il dato da gennaio/settembre 2018, evidenzia un numero di passeggeri pari a 64.017 unità, con un calo del 53.1% rispetto allo stesso periodo del 2017. La aleatorietà di questi dati e di queste previsioni rende ugualmente poco affidabili quelle per gli anni successivi.

Per il 2019 si prevedono merci trasportate pari a tonnellate 5.465. si tratta di una quantità comparabile con l'aeroporto di Torino, certamente con maggiori potenzialità di bacino e di città, e maggiore rispetto quello di Verona. Addirittura si ipotizza al termine del quinquennio 2019/2023, il raggiungimento di 22.000 tonnellate, più di quante nei movimenti aeroporto di Roma Ciampino.

Tali dati paiono assolutamente irrealistici ed inaffidabili.

8. Per il **Trasporto Passeggeri** citiamo dal sito della SEA che conferma che per gli aeroporti INTERNAZIONALI (come Malpensa, non Parma) la soglia massima è di **2 ore**: *« Secondo standard internazionali consolidati, la catchment area di un aeroporto si calcola comprendendo tutti i punti del territorio dai quali è possibile raggiungere lo scalo entro una determinata soglia temporale attraverso qualunque modalità di trasporto presente. Per gli aeroporti intercontinentali, come Malpensa, la soglia valida è di 2 ore, poiché la durata dei voli di lungo raggio (convenzionalmente superiore alle 6 ore) giustifica uno spostamento a terra del passeggero di durata superiore a quello compiuto per effettuare voli di breve raggio (ad esempio intraeuropei), inferiori alle 3 ore.»* (<http://sea16csr.b016.message-asp.com/it/catchment-area>). Lo standard internazionale identifica la distanza di riferimento in 60-90-120 minuti/auto per raggiungere gli aeroporti da parte del bacino di riferimento.

La tabella riportata in Relazione SIA per evidenziare il bacino di traffico correttamente evidenzia la presenza di numerosi aeroporti, di cui 3 in regione Emilia Romagna. Ma una corretta previsione dovrebbe tenere conto di un bacino individuato correttamente e tenendo conto delle strutture concorrenti.

Per quanto riguarda Parma città, che rappresenta il bacino più consistente, nel giro di 60-120 minuti si può raggiungere l'aeroporto di:

entro 60 minuti:	> 60 - 90 minuti	>90-120 minuti	> 120
BOLOGNA 1h	Linate (1h 10') Verona (1h 25') Orio Al Serio (1h 30')	Forlì: 1 ora e 38' Firenze 1h 49' Malpensa: 1h 50'	Rimini: 2 h Genova: 2 h e 15'

		Pisa: 1h e 54'	
--	--	----------------	--

9. Nonostante Parma venga inserita nel Bacino "CENTRO NORD" (comprendente Ancona – Firenze-Rimini e Pisa) come in alcuni documenti ministeriali, la valutazione corretta va fatta soprattutto con il bacino Nord Est con Verona, o nel Nord Ovest con Linate o Brescia, che sono Aeroporti più vicini rispetto ai primi: quindi il bacino di utenza dovrebbe essere quello del Nord – Est /Ovest, bacini ampiamente coperti dall'offerta aeroportuale.

Al contrario A pag. 21 della relazione nella catchment area sono inserite le città di La Spezia e Lodi che per distanza da Parma e vicinanza con altri aeroporti (Genova e Pisa per La Spezia, e Linate per Lodi), non ha alcuna verosimiglianza tenere in considerazione. Ciò che oggi transita via gomma o via mare mediante il porto di La Spezia non sembra certo che potrebbe avere Parma come hub preferenziale via aerea, perché la scelta del vettore navale di solito non è alternativa a quello aereo: solo merci con un determinato rapporto peso/costo accedono normalmente al trasporto aereo. Analogamente Mantova, Piacenza, e Modena hanno aeroporti più vicini rispetto a Parma. Rimangono le aree di Reggio Emilia (città con aeroporto) e Cremona, con un limitato traffico passeggeri e merci, e con aeroporti distanti solo circa 30 km in più del Verdi di Parma; pertanto anche in questo caso non è chiaro perché il bacino dovrebbe convergere nella scelta di Parma. Più corretto ipotizzare per ognuna delle aree una percentuale realmente attingibile (nella maggior parte dei casi presumibilmente vicina allo zero o con numeri a una cifra).

10. A p.39 della Relazione, a proposito del SISTEMA AEROPORTUALE EMILIANO – ROMAGNOLO si invoca come propizio al progetto l'aumento di traffici verificatisi nell'ultimo decennio. Ma che tale aumento è principalmente se non esclusivamente da riferirsi solamente all'aeroporto di Bologna che, come si può rilevare dalle tabelle di traffico passeggeri sopra riportate, ha incrementato di quasi il 100% il numero passando dai 4.225.446 del 2008, a 8.198.156 del 2017, mentre per gli altri aeroporti Parma ha dimezzato il numero, Rimini ha perso il 30%, mentre Forlì ha perso i 778.871 passeggeri del 2008. È quindi è evidente che l'ipotetico aumento di passeggeri sia unicamente a vantaggio dell'aeroporto di Bologna e non degli altri scali emiliano – romagnoli, e che tale dato pare anzi confermare la marginalità dello scalo parmense.

CONCLUSIONI

Considerata dunque

- la presenza di una ampia ed anzi sovradimensionata offerta di strutture aeroportuali, sia in regione Emilia Romagna che nel bacino Nord- Ovest e Nord Est, sia per merci che per passeggeri.
- La mancata valutazione della presenza e della capacità attrattiva degli altri aeroporti in prossimità dello scalo parmense.
- L'inconsistenza della prova relativa alla supposta domanda merci e passeggeri.
- Il consumo inutile di suolo agricolo non compensato da alcun vantaggio per la comunità o l'economia locale.

CHIEDIAMO

- che sul progetto allungamento della pista in testata 02 dell'aeroporto Giuseppe Verdi di Parma venga espresso **giudizio di compatibilità ambientale negativo**, per manifesta insussistenza ed inconsistenza dei prerequisiti di domanda su cui la proposta si basa, per insostenibilità economica del progetto.

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

