

INTERROGAZIONE A RISPOSTA ORALE IN COMMISSIONE

Premesso che

- lo scorso 29 marzo, con apposito decreto, il Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro della cultura ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale al Piano di sviluppo aeroportuale al 2023 dell'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma presentato da ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, parere subordinato al rispetto delle condizioni ambientali:
 - di cui al parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del 17 aprile 2020;
 - di cui al parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e per il turismo del 13 novembre 2020;
 - di cui alla delibera di Giunta della Regione Emilia-Romagna n. 2286 del 22 novembre 2019;
- il progetto di sviluppo prevede l'allungamento della pista dagli attuali 2124 metri a 2880 e la realizzazione di un terminal cargo in zona sud e di un hangar per aerei a fianco dell'attuale aerostazione. L'allungamento permetterebbe il passaggio della pista dalla Classe C, in grado di ricevere aerei con apertura alare fino a 35 metri, alla Classe E, che è utilizzabile da aerei con apertura fino a 65 metri;
- l'aeroporto Verdi è storicamente in perdita per un totale calcolato in oltre 44 milioni in 11 anni (in gran parte soldi pubblici) e l'allungamento della pista è stato proposto per permettere un rilancio dell'aeroporto in chiave di trasporto merci, favorendo l'accessibilità all'area emiliana del settore cargo e business. Il traffico previsto da progetto per il 2023 sarà di 10.748 movimenti, per 30 aerei al giorno e un passaggio ogni 20 minuti circa se, come da regolamento, i voli saranno limitati alle fasce orarie diurne. Il traffico presunto per il 2034 sarà di 18.339 movimenti, 50 al giorno, un passaggio ogni 12 minuti circa;
- nonostante le numerose prescrizioni ambientali a cui è sottoposto e le numerose obiezioni anche di natura procedurale mosse alla Valutazione di Impatto Ambientale, il progetto in questione è già destinatario di una linea di finanziamento attivata dal Governo. In particolare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel dicembre 2019 ha firmato una convenzione con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e con SO.GE.A.P. Spa, l'ente gestore dell'aeroporto di Parma, con cui ha concesso un finanziamento di 12 milioni del Fondo Sviluppo e Coesione per l'allungamento della pista dell'Aeroporto di Parma e la realizzazione di un hangar cargo;
- l'art. 6 della succitata convenzione stabilisce che "l'erogazione del contributo è soggetto alla preventiva verifica al fine di valutare se gli aiuti concessi siano soggetti alla notifica alla Commissione europea o se gli stessi possano essere esenti da notifica secondo le pertinenti normative europee in materia di aiuti di Stato agli aeroporti nel rispetto di quanto dettato dagli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea e delle specifiche disposizioni emanate in materia;
- per quanto riguarda la Regione Emilia-Romagna, la Giunta ha più volte espresso il suo appoggio all'ampliamento dell'Aeroporto, ma il progetto non è previsto dal

Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) in vigore, ed è solamente accennato nel PRIT 2025 adottato dalla Giunta nella scorsa legislatura ma non ancora approvato dall'attuale Assemblea legislativa.

Osservato che

- la scelta di puntare su uno sviluppo dell'aeroporto di Parma attraverso l'allungamento della pista e lo sviluppo del traffico merci è fortemente osteggiata da numerose associazioni di Parma che hanno più volte sollevato obiezioni - sia pubblicamente sia nelle sedi istituzionali e nel corso della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - in merito all'impatto della nuova infrastruttura in termini di inquinamento atmosferico e acustico, di sicurezza e di impatto sulla viabilità. Di questo gruppo di associazioni fanno parte, tra le altre, NoCargo, Parma a dimensione umana, Manifattura urbana, Legambiente, Wwf, Ada, Fridays for future, Fiab, Fruttorti, Mercatiamo, Parma sostenibile, Manifesto per San Leonardo;
- l'aeroporto Verdi di Parma si trova a 3 chilometri dal centro cittadino, in un'area adiacente ai quartieri di Fognano e Crocetta che ospitano migliaia di edifici abitati da decine di migliaia di persone. Circa 1000 metri a sud dell'aeroporto è presente un plesso scolastico che ospita l'asilo Neri, la scuola elementare Anna Frank e la scuola media Ferrari. Ad allungamento della pista completato, ulteriori tre plessi scolastici, ossia la scuola media Malpeli, la scuola elementare Campanini e l'asilo Agazzi, si troveranno, rispettivamente, a 600, 1000 e 1300 metri di distanza dal termine della pista. Inoltre, tutte e sei le strutture citate rientrano nel tracciato della rotta di decollo e atterraggio degli aerei;
- la pista si estende sulla direttrice nord-sud, per cui è perpendicolare ai tracciati della tangenziale e della linea ferroviaria Parma-Milano a sud e ai tracciati dell'autostrada e dell'alta velocità a nord. La pista, che già ora a sud termina a pochi metri da tangenziale e ferrovia, dopo l'allungamento arriverebbe a nord a pochi metri dall'autostrada e dall'alta velocità, tagliando i collegamenti viari tra casello autostradale e quartiere fieristico;
- il piano di sviluppo dell'aeroporto porterà nelle intenzioni dei promotori del progetto ad un aumento del traffico aereo su Parma sia in volume che in portata. Gli aerei che potranno volare su Parma dopo l'allungamento della pista hanno una stazza 8 volte superiore agli aerei che vi atterrano attualmente. Al raddoppio dell'apertura alare corrisponde un impatto in termini di inquinamento acustico e ambientale dalle 8 alle 10 volte superiore in funzione delle maggiori potenze dei motori e dei relativi consumi di carburanti;
- per quanto riguarda l'inquinamento acustico, secondo uno studio della Protezione Civile pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente nelle osservazioni al progetto, l'area attorno all'aeroporto, nella quale il decollo e l'atterraggio degli aerei porterà a un aumento del livello del rumore sino ai 65 dB, interesserà 12.000 persone. All'interno di questa area figurano diverse zone, principalmente a sud e nord dell'aeroporto, che secondo la zonizzazione acustica del Comune di Parma prevedono limiti acustici di 60 dB in fascia diurna e 50 dB in fascia notturna (come è noto, l'aumento dell'intensità dei decibel segue una

scala logaritmica per cui a ogni incremento di 3dB corrisponde un raddoppio del rumore). Come summenzionato, lungo le direttrici di decollo e atterraggio sono presenti, a poche centinaia di metri dalla pista, scuole d'infanzia, scuole elementari e scuole medie per un totale di 1500 bambini, che si troveranno esposti ad un livello di rumore stimabile tra i 70 e i 75 dB;

- esistono numerosi studi autorevoli sui danni alla salute dovuti al rumore aeroportuale. In particolare, è stato riscontrato che i bambini residenti nelle zone limitrofe agli aeroporti e gli studenti di scuole che subiscono il rumore degli aerei soffrono in percentuale molto maggiore di: ritardi nell'apprendimento scolastico, disturbi cognitivi, iperattività. Un articolo a cura dei professori Stephen Stansfeld e Charlotte Clark, "Health Effects of Noise Exposure in Children", pubblicato il 26 marzo 2015 sulla rivista *"Early Life Environmental Health"*, ha confermato la correlazione tra esposizione gestazionale al rumore, basso peso alla nascita e nascite premature;
- rispetto all'impatto dell'ampliamento dell'aeroporto in termini di inquinamento atmosferico sulla città di Parma, è stato osservato che le rotte dei corridoi obbligati dell'aeroporto di Parma passano tutte sul centro cittadino; inoltre, gli aerei di maggior stazza che voleranno sul Verdi di Parma necessitano di un notevole spazio in fase di decollo e atterraggio, per cui rimarranno vicini al suolo per molti chilometri prima di toccare o dopo essersi staccati dalla pista;
- notoriamente le fasi di decollo e di atterraggio sono quelle in cui vengono immessi nell'aria i quantitativi maggiori di sostanze inquinanti (si stima che circa un terzo del carburante trasportato da un aereo venga consumato in fase di decollo e atterraggio), inquinanti che successivamente ricadono a terra. Tra questi vi sono: vari tipi di PM (grossolano, sottile ed ultrasottile), CO₂, CO, SO_x ed NO_x, anche significative quantità di acroleina, formaldeide, butadiene, naftalene, benzene, acetaldeide, toluene, xilene e propanale;
- il quotidiano ilSole24Ore ha calcolato che, sulla base degli obiettivi dichiarati nel progetto, l'impatto del traffico aereo sul centro di Parma equivarrà al passaggio di 6.448.000 auto ogni anno. Impatto a cui va sommato il movimento dei TIR per il trasporto delle merci che arriveranno al terminal attraverso le tangenziali (ogni aereo cargo contiene merce per circa otto autoarticolati pesanti);
- questi nuovi agenti inquinanti, dal cielo e da terra, si andranno a sommare ad una situazione già grave, in una delle aree più inquinate del mondo, la Pianura Padana, in cui si registrano decine di migliaia di morti premature all'anno per le patologie correlate allo smog, e per cui l'Italia e le Regioni interessate, tra cui l'Emilia-Romagna, a novembre 2020 sono state condannate dalla Corte di giustizia dell'Unione europea per aver violato "in maniera sistematica e continuativa" i valori massimi di concentrazione di PM 10 nell'atmosfera.

Osservato inoltre che

- il parere positivo alla Valutazione di Impatto Ambientale arriva con numerose prescrizioni, al punto da far affermare alle Associazioni che si oppongono alla realizzazione dell'ampliamento che le prescrizioni e le omissioni nella

documentazione presentata e di cui si chiede una integrazione sono tali e tante da essere paragonabili a una seconda valutazione di impatto ambientale da realizzare successivamente al parere favorevole;

- in particolare, tra le osservazioni presentate dalla Regione Emilia-Romagna in sede di VIA, vi sono precise richieste di integrazioni alla documentazione a supporto del progetto, in merito a:
 - strumentazione urbanistica Comunale, “si chiede di integrare tutta la documentazione del PSA con il nuovo strumento urbanistico e di riportare anche sul RUE e sul POC il PSA e gli elaborati del SIA”;
 - conformità urbanistica, “gli interventi descritti ... non risultano pienamente conformi al POC e al RUE”;
 - vincoli del PSC, “approfondire e meglio documentare il rispetto delle disposizioni di cui ai vincoli ambientali, paesaggistici e infrastrutturali contenute nelle Tavole dei Vincoli del PSC”;
 - quadro delle coerenze, “evidenza di alcune incoerenze nella perimetrazione dei Poli Funzionali, rappresentati nel PSC, con le stesse schede provinciali di riferimento del PTCP”;
 - acque e gestione degli scarichi idrici, “Si chiede di fornire un esaustivo inquadramento pianificatorio rispetto agli strumenti di pianificazione provinciale”;
- sempre secondo quanto fatto osservare dalla Regione Emilia-Romagna, non sarebbero stati indagati i seguenti elementi di criticità del territorio, che producono interferenze anche sul piano urbanistico:
 - la presenza di due elettrodotti;
 - in direzione nord la presenza 1) del tracciato dell'autostrada A1 con possibile ampliamento di una quarta corsia dell'A1 tra Modena nord e Piacenza sud, 2) del tracciato ferroviario e della linea AV;
 - in direzione ovest la presenza delle Fiere di Parma e del cantiere del futuro centro “Mall-Urban District”;
 - in direzione nord la presenza, a poche decine di metri dal limite di progetto della pista, di un'attività produttiva dedicata alla trasformazione alimentare (caseificio);
 - edifici di valore architettonico, ambientale e storico-testimoniale su via Parma Rotta.

La Regione segnalava, pertanto, l'opportunità di acquisire un contributo specifico da parte di RFI, Autostrade e Terna, al fine di valutare compiutamente gli effetti prodotti dall'allungamento della pista sulle rispettive infrastrutture da loro gestite;

- in merito a tutti questi punti sollevati dalla Regione Emilia-Romagna in sede di VIA, le controdeduzioni del proponente risultano carenti e vengono riassunte così in sede di Parere della Commissione tecnica di VIA e VAS:
“In risposta a quanto sollevato circa le implicazioni urbanistiche, si evidenzia che queste saranno oggetto di fase procedurale specifica (Conferenza dei Servizi) successiva alla fase istruttoria di VIA.”

Le ulteriori osservazioni del Comune di Parma rispetto alle interferenze infrastrutturali evidenziano che *“non sono stati sviluppati gli approfondimenti richiesti.”*;

- manca infine alla documentazione della VIA una valutazione degli effetti dell'inquinamento atmosferico che includa i dati epidemiologici sui ricoveri ospedalieri per malattie respiratorie croniche, asma bronchiale, malattie cardiovascolari e tumori polmonari nei comuni impattati dall'aeroporto (Parma), oltre che sui relativi dati di mortalità e morbosità.

Considerato che

- il trasporto aereo è indicato come uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento e delle emissioni climalteranti: infatti è il mezzo maggiormente inquinante a parità di passeggero-chilometro. I paesi più avanzati hanno già intrapreso le prime misure per disincentivare il trasporto aereo. Francia e Spagna hanno recentemente votato a favore della sospensione dei voli su rotte che possono essere coperte dal treno in meno di due ore e mezza, come parte di una serie di misure climatiche e ambientali. In Germania, pur non essendoci una legge specifica, lo scorso marzo è stato raggiunto un accordo tra Lufthansa e la società delle ferrovie per eliminare i voli brevi. Lo stesso Ministro dei Trasporti italiano, Giovannini, ha dichiarato di voler propiziare un analogo accordo tra Alitalia, Ita, e Trenitalia;
- nella stessa direzione si muove la sensibilità di imprenditori e consumatori, con importanti aziende che annunciano il proprio impegno affinché le loro merci viaggino su treno anziché su mezzi inquinanti. Barilla ha annunciato che dallo scorso maggio, grazie ad un accordo con GTS, sono stati avviati nuovi trasporti intermodali ferroviari che attraversano il Paese dagli interporti di Parma e Piacenza ai terminal di Marcianise, in Campania, e di Bari, permettendo di viaggiare su treno invece che su gomma a 110mila tonnellate di suoi prodotti e togliendo dalla strada circa 6.000 camion. Sempre recentemente un altro dei grandi gruppi agroalimentari dell'Emilia-Romagna - Conserve Italia, con base nel bolognese - ha reso noto che spedisce le proprie merci in treno per il 50%, arrivando al 95% per quelle dirette in Svezia;
- la gestione dei trasporti e della logistica è centrale rispetto al posizionamento e alle necessità strategiche del nostro tessuto industriale regionale. I servizi intermodali e in particolare il trasporto ferroviario sono alla base di numerosi casi di successo e al centro di altrettanti progetti di innovazione. I 12 milioni del Fondo di Coesione e Sviluppo destinati dalla Regione Emilia-Romagna allo sviluppo dell'Aeroporto di Parma sarebbero quindi meglio impiegati nella costruzione di un sistema di trasporto merci ambientalmente più sostenibile ed efficiente dal punto di vista energetico ed economico, oltre che in linea con le principali politiche nazionali ed europee.

Ricordato che

- la Giunta regionale ha solennemente preso posizione in più occasioni a favore della transizione ecologica, a partire dalla dichiarazione dello stato di emergenza climatica nel 2019, seguita dal Patto per il Lavoro e per il Clima, fino all’approvazione nel giugno scorso del documento “States&Regions7 recommendations to the G7 Leaders”, in cui si richiamano i leader del G7 alla massima responsabilità politica e morale per investire in un futuro sano, equo e sostenibile.

**TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO
INTERROGA LA GIUNTA REGIONALE PER SAPERE**

- se e in quale modo intenda finanziare l’ampliamento e la trasformazione in scalo cargo dell’aeroporto di Parma; se, in tal caso, sia prevista una preventiva verifica al fine di valutare se gli eventuali aiuti concessi siano soggetti alla notifica alla Commissione europea nel rispetto delle normative europee in materia di aiuti di Stato agli aeroporti;
- come valuti le risposte arrivate alle osservazioni presentate dalla Regione stessa in sede di VIA e come intenda operare affinché siano rispettate tutte le prescrizioni presenti nella VIA;
- quale posizione intenda tenere nella Conferenza dei Servizi che sarà indetta dal MIMS per l'approvazione del progetto definitivo di allungamento della pista;
- se e in quale strumento di programmazione infrastrutturale regionale vigente sia previsto l'ampliamento dell'Aeroporto di Parma per finalità cargo e se il Piano Nazionale Aeroporti preveda tale trasformazione;
- se non ritenga opportuno valutare il progetto di ampliamento e trasformazione in scalo cargo dell’aeroporto di Parma nell’ambito di un esame complessivo del sistema dei trasporti regionali aeroportuali, in particolare nell’iter di discussione e approvazione del PRIT 2025.