

Parma

ALLARME L'ASSEMBLEA DEI SOCI E' FISSATA PER L'11 GIUGNO

L'aeroporto «Verdi» verso la chiusura

Saltate le trattative con Sea i margini di manovra dovrebbero essere esauriti

Luca Pelagatti

«Servivano soldi, molti soldi. E il tempo era poco: solo ottanta giorni. Ora il tempo è passato e i soldi non sono arrivati. E adesso lo scenario che si prospetta è il peggiore. Ovvero la chiusura. L'aeroporto di Parma da tempo naviga in difficoltà economiche e sono stati parecchi, negli ultimi mesi, gli allarmi e i segnali di preoccupazione. Questo nonostante da parti di tutti il «Verdi» venga definito come un'infrastruttura strategica, una ricchezza per il territorio. Ma alla resa dei conti anche l'ultimo appello pare non avere sortito l'effetto sperato. E l'auspicato aumento di capitale di almeno due milioni e mezzo non è arrivato. Così come non si è trovato un nuovo socio.

Questo il quadro: il 31 maggio, ovvero tra due giorni è la data ultima per trovare le risorse necessarie a garantire il carburante al «Verdi» per continuare a volare. Ma nonostante una serie di frenetici incontri e il personale impegno da parte della dirigenza dello scalo i soldi non sono stati trovati. E ora per l'aeroporto, che ha bisogno di 225mila euro al mese per operare, si prospetta la picchiata.

Non solo; durante l'ultima assemblea dei soci, quella in cui era stato fissato appunto il piano degli ottanta giorni, era stato deciso di provare

a sperimentare ogni strada per reperire un socio che potesse entrare nella compagine dello scalo al posto della banca austriaca Meiri che ora detiene la maggioranza.

Ma anche questa via non ha portato a nulla. Nelle scorse settimane al «Verdi» si sono svolti frenetici incontri. Per un po', secondo le indiscrezioni, si era sperato che l'aeroporto potesse interessare ad un gigante come Sea, la società che ge-

Il quadro

Denaro pubblico per sostenere gli scali

Per vivere l'aeroporto ha bisogno di circa tre milioni di euro all'anno fino ad ora garantiti dal socio privato Meiri. Si sperava in un contributo da parte della parte pubblica ma non sono arrivate le risorse attese e che peraltro garantiscono la vita di quasi tutti i piccoli scali pesantemente sostenuti e finanziati da Comune, Regioni e istituzioni pubbliche. Un finanziamento che nasce dalla valutazione che un aeroporto serve il territorio su cui insiste e ne aumenta la ricchezza.

stisce gli aeroporti milanesi. Sarebbe stata la soluzione migliore: una grande realtà attiva proprio nel settore che avrebbe potuto fornire risorse, esperienze e una massa critica imponente di voli e progetti. Ma il piano non è andato in porto. Le trattative sono lentamente sfumate e la possibile acquisizione ora sembra assai improbabile.

Il risultato di questo stallo? Lo stesso che conosce chiunque sappia pilotare un aereo. Prima la perdita di capacità di volare. Poi il rischio di precipitare.

Per ora, in realtà, non ci sono comunicazioni ufficiali ma da più parti si sottolinea che i margini di manovra sono esauriti. E che il «Verdi» potrebbe avere nel prossimo 11 giugno la data della propria fine.

Quel giorno infatti è stata fissata l'assemblea dei soci che, all'ordine del giorno, avrebbe dovuto avere la ratifica dell'aumento di capitale o l'entrata del nuovo socio. Ma né l'una né l'altra, ad oggi, paiono essere possibilità ragionevoli.

Resta allora la terza ipotesi: la messa in liquidazione. Ciò porterebbe ad una cancellazione dei voli rimasti e alla sospensione quasi immediata delle attività. I posti dei lavoratori sarebbero a rischio e la città perderebbe il suo scalo. Dopo l'alta velocità anche l'aeroporto. E Parma si troverà un po' più lontana dal resto del mondo.



PREOCCUPAZIONE A RISCHIO UNA QUARANTINA DI POSTI DI LAVORO

I dipendenti: «Se non arrivano nuovi capitali è finita»

Pierluigi Dallapina

Vicino alle biglietterie ci sono i volantini che ricordano il milione di passeggeri transitato dall'aeroporto, ma invece di festeggiare, i dipendenti del «Verdi» si dicono pronti alla chiusura definitiva dello scalo.

A pochi giorni dall'assemblea dei soci fissata l'11 giugno, lavoratori e sindacati si sono riuniti, ancora una volta, per lanciare l'ennesimo appello a difesa dell'aeroporto.

«Ormai è da ottobre dell'anno scorso che diciamo che si rischia la chiusura, e poi ogni volta viene rimandata ogni decisione ad un

nuovo incontro. Purtroppo l'assemblea dell'11 sarà quella finale, e se non ci sarà l'ingresso di nuovi capitali, il socio privato di maggioranza deciderà di liquidare la propria quota», spiega Fabio Piccinini, segretario generale Uiltrasporti Emilia, nel corso del faccia a faccia organizzato ieri pomeriggio fra i rappresentanti sindacali ed un gruppo di lavoratori del «Verdi».

Nel caso in cui l'aeroporto dovesse chiudere, come spiega Simona Fiorenza, dipendente della Sogeap, «sono a rischio una quarantina di posti di lavoro, per i quali non esistono altri ammortizzatori sociali se non la disoc-

cupazione». La perdita del posto di lavoro sta diventando una preoccupazione sempre più concreta, e fra i dipendenti dello scalo cresce il malumore determinato da un'assenza della politica. «Abbiamo notato - dichiara Piccinini - la mancanza di interesse da parte del sindaco, nonostante si fosse impegnato pubblicamente a seguire la vicenda dell'aeroporto. Ora che è sfumato l'interesse dei cinesi, e anche l'attenzione di un altro grosso operatore del settore è venuta meno, di concreto non resta più nulla».

Per tentare di giocare l'ultima carta, i sindacati chiederanno un incontro con il sindaco in vista

dell'assemblea dei soci, ben consapevoli che la politica, in questa fase, non può far altro che limitarsi ad essere spettatrice interessata.

«Fossero intervenuti prima, ci sarebbe stato più tempo per approntare soluzioni migliori», interviene Paolo Chiacchio, segretario della Filt Cgil, contestando la mancanza di una regia comune. «Non c'è stata sinergia fra i diversi soggetti coinvolti - sostiene - perché da una parte, chi doveva fare delle proposte aspettava le risorse, mentre dall'altra, chi avrebbe dovuto mettere a disposizione dei finanziamenti, pretendeva di vedere un piano industriale». Un'ultima precisazione arriva da Piccinini: «Si pretende che l'aeroporto viva esclusivamente di una sostenibilità garantita dai privati, mentre in altri scali c'è stata un'ingente partecipazione della componente pubblica».