

NON FARTI CADERE LE BRACCIA !

ovvero

Perché il progetto presentato da SoGeAP per l'allungamento della pista si può e si deve **NON FARE**: istruzioni per gli aspiranti sindaco

17 aprile 2020, due mesi prima della sua decadenza, la Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente emette parere positivo al Masterplan 2018/2023 presentato da ENAC e SoGeAP relativo al progetto di sviluppo dell'aeroporto di Parma

MA con 7 prescrizioni..

Del cui progresso si è in parte persa traccia...

NEL FRATTEMPO l'Associazione NoCargo, assieme a WWF e Legambiente, HA PRESENTATO UN RICORSO AL TAR DI 50 PAGINE AVVERSO AL PARERE POSITIVO DELLA Commissione VIA

Le 7 prescrizioni VIA che SoGEAP/ENAC DEVE PRESENTARE:

- 1 Studio sul rischio di incidente aereo riferito al territorio ed alla salute delle persone
- 2 Conformità urbanistica con il coordinamento della Regione Emilia Romagna ed il coinvolgimento di ENAC e del Comune di Parma
- 3 Piano monitoraggio volumi di traffico
- 4 Piano monitoraggio ambientale conforme alle linee guida nazionali da far approvare a ARPA-ER
- 5 Rispetto delle normative in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso
- 6 Studio idrogeologico per garantire la sicurezza idraulica
- 7 Bilancio delle terre da scavo

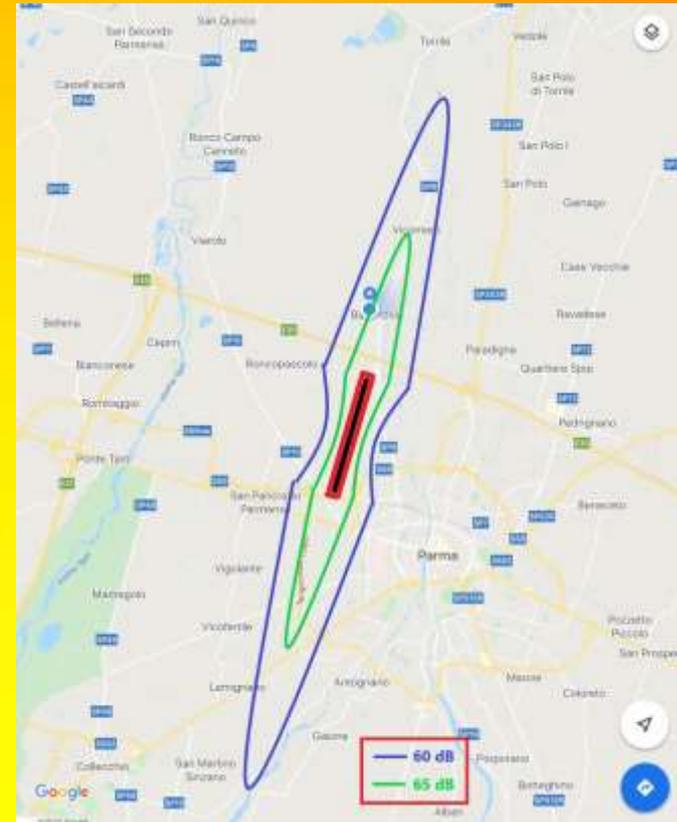
La convenzione tra MIT/ENAC/SoGeAP (11/12/19) prevede un finanziamento di 12 M-EUR per l'allungamento della pista

SoGeAP si è assunta *l'obbligazione giuridicamente vincolante* (ovvero di effettuare la gara e assegnare i lavori) entro il 31 Dicembre 2021, pena la revoca delle risorse assegnate

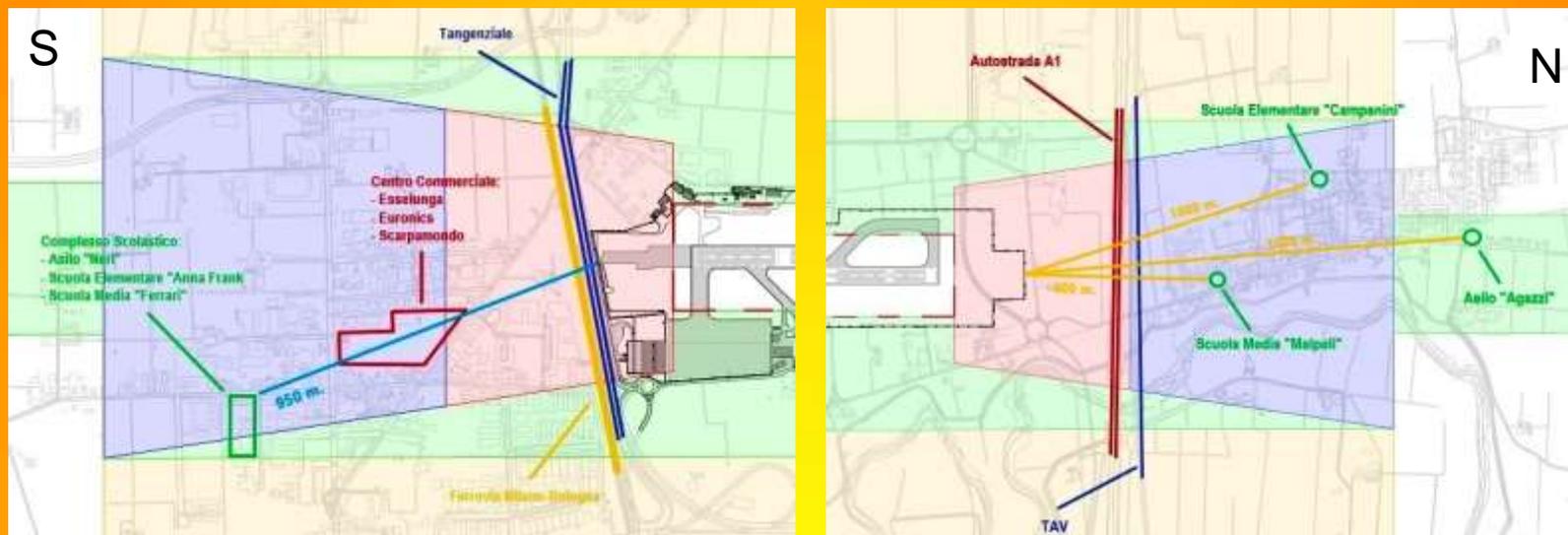
E' stata chiesta una proroga ?

Osservazioni ARPA-ER: mancata zonizzazione acustica

Occorre la determinazione e approvazione della zonizzazione acustica (mancante dal 1997!) tenendo presente la situazione attuale, l'occupazione del tracciato di viale delle Esposizioni e della presenza del progetto della quarta corsia autostradale

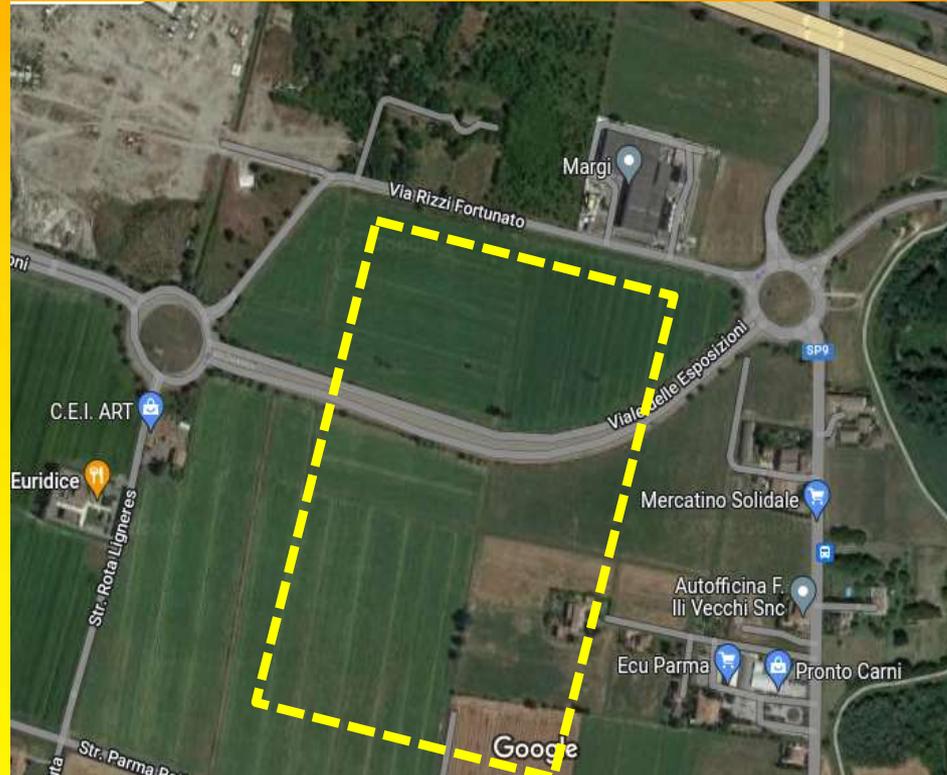


Per i rispettivi aspetti di competenza, sia *Provincia* che *Comune* dichiarano che il Masterplan 2023 NON è conforme ai Piani Urbanistici



In particolare il Comune, a fronte di una previsione di 18339 movimenti/anno, segnala il grave aumento del rischio su popolazione, infrastruttura e beni, rilevando come entrambe le testate della pista siano estremamente prossime ad infrastrutture di trasporto strategico di interesse nazionale e ricomprese all'interno delle zone di tutela di rischio massimo A e B: *A1* e *TAV* a Nord, *Tangenziale* e *Ferrovie MI-BO* a Sud.

Comune: Criticità per le richieste modifiche viabilità



Con l'interruzione di Via Rizzi e di Viale delle Esposizioni si eliminerebbero due arterie fondamentali per i mezzi di soccorso non sostituibili da altre strade. Viale delle Esposizioni è inserito nel piano operativo autostradale dedicato ai mezzi pesanti in caso di chiusura dell'autostrada.

Comune: Criticità Piano Economico Finanziario

Nelle voci di spesa non vengono menzionate le opere viarie oggetto di chiusura, l'interramento delle reti elettriche a Nord della pista, gli edifici oggetto di demolizione o soggetti ad esproprio, e le opere di compensazione e di mitigazione, tutte a carico del proponente SoGeAP e non certo del Comune (a meno che SoGeAP non pensi che la prossima amministrazione voti per farsene carico...)

Allungamento della pista → aumento traffico passeggeri ?

Lunghezza pista aeroporti italiani :

aeroporto	pista (m)	aeroporto	pista (m)	aeroporto	pista (m)
1 Milano Malp. (1) (3)	3.920	17 Rimini	2.962	33 Perugia	2.199
2 Roma Fium. (1) (3)	3.902	18 Genova	2.916	34 Parma (2)	2.124
3 Palermo (1)	3.326	19 Bergamo	2.874	35 Crotone	2.000
4 Torino	3.300	20 Cagliari	2.804	36 Reggio Calabria (1)	1.998
5 Venezia (1) (3)	3.300	21 Bologna	2.803	37 Lampedusa	1.795
6 Taranto	3.200	22 Olbia	2.740	38 Pantelleria (1)	1.735
7 Verona	3.068	23 Trapani	2.695	39 Salerno (2)	1.655
8 Brindisi (1)	3.048	24 Napoli	2.628	40 Firenze (3)	1.560
9 Lamezia Terme	3.017	25 Forlì	2.561	41 Aosta	1.499
10 Alghero	3.000	26 Comiso	2.538	42 Alberga	1.492
11 Bari	3.000	27 Milano Linate (1)	2.442	43 Foggia (2)	1.438
12 Trieste	3.000	28 Catania (3)	2.436	44 Siena	1.393
13 Grosseto (5)	2.994	29 Treviso	2.420	45 Biella	1.320
14 Pisa (1)	2.992	30 Pescara (2)	2.419	46 Bolzano (1)	1.293
15 Brescia	2.990	31 Roma Ciampino	2.203	47 Tortoli (4)	1.194
16 Ancona	2.965	32 Cuneo (1)	2.100	48 Elba	949

Traffico aereo 2019 (pre-Covid)

Totali		Gennaio - Dicembre 2019 (su base 2018)					
N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Ancona	10.644	18,2	1.300.330	8,0	2.000	27,2
2	Ancona	11.644	18,2	489.835	8,2	7.021,33	4,2
3	Bari	45.885	7,7	9.549.588	10,2	2.273,00	29,0
4	Bergamo	95.377	6,5	13.857.257	7,1	118.964,00	-3,3
5	Bologna	77.126	7,9	9.405.920	10,6	48.832,51	-7,3
6	Bolzano	13.228	5,2	10.780	-41,7	0,00	n/a
7	Brescia	10.954	35,3	17.003	98,0	30.695,00	29,1
8	Brindisi	21.913	4,1	2.897.749	8,8	11,00	-80,4
9	Cagliari	39.691	11,9	4.747.806	8,6	4.253,00	18,5
10	Catania	75.070	2,1	10.223.113	2,9	5.748,80	-10,4
11	Comiso	2.979	-19,7	352.095	-17,1	0,00	n/a
12	Crotone	1.122	69,7	169.780	102,5	0,40	n/a
13	Cuneo	4.459	3,7	31.404	25,1	0,00	n/a
14	Firenze	36.137	5,6	2.874.233	5,7	1.78,70	-8,1
15	Foggia	693	15,1	387	25,9	0,00	n/a
16	Genova	20.645	0,3	1.536.136	5,5	2.694,58	-6,3
17	Grosseto	1.569	-13,8	3.035	-72,3	0,00	n/a
18	Lamezia Terme	25.426	12,0	2.978.110	8,1	1.239,58	23,1
19	Lampedusa	6.088	4,4	275.972	2,6	19,00	17,3
20	Milano Linate (*)	85.730	-25,5	5.570.984	-28,8	7.586,01	-39,7
(*) Lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27 luglio al 25 ottobre, con conseguente trasferimento a Milano Malpensa delle attività operative							
21	Milano Malpensa	234.054	20,3	28.845.299	16,7	558.481,48	-2,5
22	Napoli	82.577	3,6	10.860.068	9,3	11.750,39	0,5
23	Olbia	34.086	-1,4	2.978.769	-0,7	93,49	-38,6
24	Palermo	64.343	5,5	7.018.097	5,0	1.166,00	211,8
25	Parma	4.231	-17,3	75.007	-5,1	27,15	-2,2
26	Perugia	2.000	-3,1	442.393	-6,1	0,00	n/a
27	Pescara	12.880	-4,3	703.386	5,5	276,00	283,2
28	Pisa	42.815	-0,7	5.387.558	-1,4	13.006,16	11,7
29	Reggio Calabria	5.596	-11,6	365.391	2,0	29,40	16,7
30	Rimini	4.833	7,5	395.194	28,3	4,44	-87,0
31	Roma Ciampino	52.253	-0,8	5.879.496	0,7	18.447,56	1,0
32	Roma Fiumicino	309.783	0,7	43.532.573	2,3	194.526,81	-5,5
33	Taranto-Grottagli	1.010	-4,3	899	146,3	7.588,00	11,0
34	Torino	43.655	-4,1	3.952.158	-3,3	3.333,97	-29,5
35	Trapani	5.333	-10,5	411.437	-14,4	12,20	-29,4
36	Treviso	24.116	5,3	3.254.731	-1,6	0,00	n/a
37	Trieste	11.812	-10,7	783.179	1,4	276,50	-34,7
38	Venezia	95.232	-0,2	11.561.594	3,4	63.970,20	-6,0
39	Verona	33.138	1,5	3.638.088	5,2	1.155,16	-70,7
TOTALI		1.644.150	2,7	193.102.660	4,0	1.103.663,74	-3,2

Non c'è correlazione tra lunghezza della pista e traffico passeggeri

Confronto Parma, Firenze ed Ancona

Dati 2019	Passeggeri/anno	Lunghezza (m)	Cargo (tons)
Parma	75 007	2124 (→ 2880)	27,15
Firenze	2 874 233	1560	178,70
Ancona	489 835	2965	7021,33

PARMA: Voli estate 2022 (ad oggi)

Destinazione	Voli/settimana	Compagnia	Tipo di compagnia
Cagliari	3	Ryanair	Low-cost, Irlanda
Malta	2		
Catania	1	Alba Star	Low-cost, Spagna
Lampedusa	1		
Trapani	2		
Chisinau, Moldavia	3	FlyOne	Low-cost, Moldavia
Olbia	3	Hello-Fly	Charter
Figari, Corsica	2	Small-Fly	Aereo privato (shared fly)
Sharm el-Scheikh	1	Al Masria	Pacchetto vacanze

19:20 Dom 29 mag

https://parma.repubbli... x Le One x +

m.flyleone.com

Le One
Compagnia Aerea

COMUNICATO



Gentili passeggeri Vi informiamo che, a seguito di eventi straordinari occorsi all'interno dell'aeroporto di Pescara il giorno 14 Aprile s.u., il nostro velivolo non risulta aeronavigabile per lo sviluppo delle attività commerciali programmate. Il velivolo al momento è sotto investigazione sia dei tecnici della compagnia che delle Autorità Aeronautiche per la verifica delle azioni di manutenzione necessarie per ripristinare l'aeronavigabilità. Al momento, in assenza di informazioni precise di chiusura indagini, e delle tempistiche necessarie per le successive attività di manutenzione e ripristino della Aeronavigabilità, siamo costretti a comunicare la sospensione delle operazioni sino a nuove comunicazioni, che auspichiamo di fornire nel più breve tempo possibile. Sarà responsabilità della compagnia provvedere ad informare i passeggeri degli sviluppi successivi. I passeggeri possono rimanere in contatto con la compagnia inviando una mail a customerservice@flyleone.com o WhatsApp al numero +39 327 099 9131. Ci auguriamo di rivedervi presto a bordo.

Nota: al momento dell'annuncio dei nuovi voli dell'estate 22, quelli su Figari (ed altre destinazioni, ora scomparse → Gazzetta 1 Maggio 22) erano in carico a *LeOne* (il nome significa "l'uno", e difatti la Società possiede un unico aereo). Però oggi l'aereo non è più abilitato al volo (è "sotto investigazione"), così *LeOne* viene sostituita in tutta fretta da *SmallFly*, una ditta che effettua voli privati a pagamento, dividendo il costo tra i passeggeri trasportati (shared fly)

Cos'è SoGeAP

Una storia dettagliata del Verdi e della SoGeAP, società di gestione, si trova in questi recenti e ben documentati articoli di Giacomo Romanini:

<https://irpimedia.irpi.eu/aeroporto-parma-sogeap-meinl-bank/>

<https://thebottomup.it/2021/11/12/aeroporto-parma-inchiesta-aiuti-di-stato/>

PARTECIPAZIONE AZIONARIA SoGeAP (ad oggi):

PARMA AEROPORTO S.R.L. 57,368%, 100% Unione Parmense Industriali

MEINL BANK AG 27,721%

CAMERA DI COMMERCIO I.A.A. DI PARMA 2,968%

COMUNE DI PARMA 2,968%

UNIONE PARMENSE INDUSTRIALI 2,827%

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PARMA 2,131%

Cos'è SoGeAP: Meinl Bank

Peter Weinzierl, austriaco CEO della Meinl Bank (AAB), 55 anni. Secondo il dipartimento di giustizia USA, potrebbe passare i prossimi 70 anni in galera: ha fatto volare 170 milioni di dollari da New York nelle tasche della Odebrecht S.A., enorme potenza industriale del Brasile. La Odebrecht ha usato quei soldi per due grossi obiettivi: aggirare il fisco brasiliano – una frode di 100 milioni di dollari – e corrompere funzionari in giro per il mondo. Uno dei casi di corruzione più vasti della storia: la multa è di 3.5 miliardi di dollari. Per la Meinl Bank, il caso si somma alle accuse del 2019 di riciclaggio nell'Est Europa e in Argentina, la successiva bancarotta. In Italia, la Meinl possedeva la SO.GE.A.P., la società privata che gestisce l'Aeroporto "Giuseppe Verdi" di Parma.

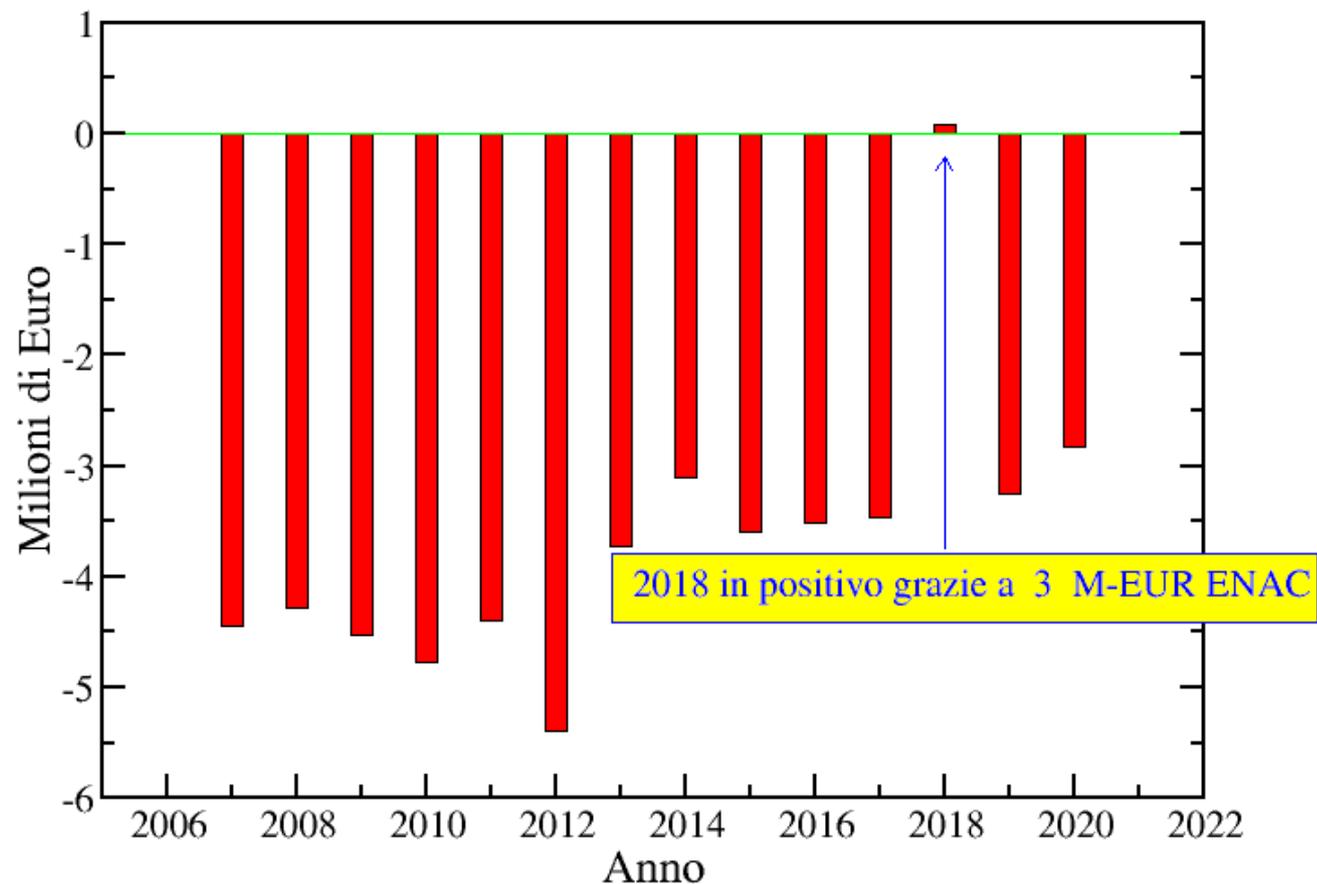
Meinl si ritira dal capitale di SOGEAP, tra accuse di riciclaggio, bancarotta, ritiro della licenza bancaria

Il 2019 è l'anno della rivoluzione societaria: il 16 Ottobre 2019: l'Unione Parmense degli Industriali (UPI) sottoscrive l'intero aumento di capitale da **8.5 milioni** e diventa socio di maggioranza (60%). *"Gli austriaci di Meinl scendono al 30%, il 10 % resta nelle mani dei soci pubblici Comune, Provincia e Camera di Commercio."*

Il tempismo è più che opportuno: il 14 novembre 2019 la BCE **ritira la licenza bancaria** alla Meinl, accusata di **riciclaggio**. Nel 2020 la Meinl dichiara **bancarotta**, nello stesso anno emergono ulteriori accuse di riciclaggio dagli **USA** e dall'**Argentina**, come riportato nei lavori del OCCRP.

Cos'è SoGeAP: i bilanci

Bilanci SoGeAP: come vivere pericolosamente...



Senza gli aiuti 2018 il Verdi avrebbe perso la qualifica di aeroporto di interesse nazionale. Dal 2007 al 2020 le perdite sono state di oltre 51 M-EUR

Cos'è SoGeAP: il direttore generale Wender

MENU CERCA

CorriereAdriatico.it

Aerdorica, Ceriscioli ha scelto Torna Friederich Paolo Wender

MARCHE

Domenica 12 Giugno 2016



ANCONA - Alla guida di Aerdorica torna Friederich Paolo Wender, il manager italo-inglese di 56 anni che è stato amministratore delegato della società di gestione dell'Aeroporto delle Marche per otto mesi, dal 7 agosto 2006 al 20 aprile 2007 (presidente Mario Conti), ma poi venne revocato per una serie di contrasti sul piano industriale.

Wender, apprende l'Ansa, è l'uomo scelto dal governatore Luca Ceriscioli come nuovo amministratore delegato di Aerdorica per rilanciare l'aeroporto, oggi gravato da un debito di 40 milioni di euro. Nato a Portsmouth, da anni residente in Italia, il

Laureato in giurisprudenza, una carriera di manager nel settore aeroportuale. Nel 2016 viene richiamato come AD di Aerdorica, che gestisce l'aeroporto di Ancona. All'epoca è già Direttore Generale di Parma Aeroporto. I precedenti "contrasti sul piano industriale" riguardano un'accusa (evidentemente infondata) di uso dei fondi pubblici per una sua società di trasporto aereo. Ad esempio ha avuto ruoli in AirOne e Eurofly.

Deve essere specializzato nel rilancio di aeroporti dal bilancio disastroso. L'aeroporto di Ancona nel 2016 aveva un debito di 40 M-EUR

ANCONA ATTUALITÀ

Aeroporto delle Marche: Aerdorica è stata privatizzata

L'assemblea dei soci ha ratificato l'ingresso di Njord Partners, tramite la controllata Njord Adreanna, quale azionista di maggioranza con il 91,5% del capitale e la conseguente privatizzazione dell'azienda. La Regione Marche deterrà le azioni rimanenti.

Di **Alessandro Napolitano** - 29 Luglio 2019

ANCONA- **Aerdorica** è stata ricapitalizzata. L'assemblea dei soci di oggi, lunedì 29 luglio, **ha ratificato l'ingresso di Njord Partners, tramite la controllata Njord Adreanna, quale azionista di maggioranza con il 91,5% del capitale e la conseguente privatizzazione dell'azienda.** La Regione Marche deterrà le azioni rimanenti. L'Assemblea degli Azionisti ha approvato un **aumento di capitale di 40 milioni di euro** necessario per coprire le perdite dell'aeroporto.

«È un grande giorno per le Marche. Dopo anni di duro lavoro restituiamo alla comunità una infrastruttura fondamentale per il tessuto socio-economico della nostra regione. Con l'assemblea di oggi è entrata nuova linfa vitale per il futuro di Aerdorica. **La Regione ha effettuato un aumento di capitale di oltre 25 milioni di euro,** che hanno già avuto il via libera dell'Ue e che serviranno ad attuare il piano concordatario, ai quali si aggiungono i **15 milioni di euro del socio privato.** Risorse che serviranno per **rilanciare lo scalo, aumentare i voli,** farlo funzionare appieno- commenta **il presidente della Regione Marche Luca Ceriscioli.** Un risultato storico che attendevamo da 4 anni. Abbiamo sempre lavorato con la ferma decisione di salvare l'aeroporto.

Nel 2019 Aerdorica viene privatizzata (Njord Partners), la Regione mantiene una quota di minoranza, ma mette 25 M-EUR per rilanciare lo scalo, aumentare i voli etc.

11:25 Dom 29 mag

Fondi Regione-Aerdorica x +



anconatoday.it

Domenica, 29 Maggio 2022 Coperto con pioggia

ANCONATODAY

CRONACA

Tsunami giudiziario su Regione e Aerdorica, 77 indagati: ci sono anche tre governatori

Nei mirino della procura i fondi erogati alla società che gestisce l'aeroporto Sanzio. Sott'inchiesta assessori, dirigenti, consiglieri e nomi eccellenti: l'accusa è di peculato

Oggetto di indagine sono i rapporti tra Regione e Aerdorica, la società che gestisce lo scalo di Falconara, arrivata negli anni ad accumulare perdite per oltre **40 milioni di euro**, con il fallimento evitato in extremis grazie al completamento della procedura di privatizzazione, all'uscita di scena della Regione come socio di maggioranza, al concordato preventivo e all'ingresso del nuovo socio Njord Partners: la Procura vuol vederci chiaro sul giro di fondi erogati negli anni all'ente e vuole capire se tra tutti coloro che hanno curato atti, delibere e decisioni di spesa - tra Regione, Cda, revisori, sindaci ed Enac - qualcuno si sia appropriato indebitamente di denaro o utilità personali. L'ipotesi di reato, infatti, è di peculato in concorso e continuato, fattispecie contestata al pubblico ufficiale o all'incaricato di un pubblico servizio che si appropria illecitamente di denaro.

Il pm Gubinelli ha motivato la **richiesta di proroga delle indagini** perché «appaiono necessari ulteriori approfondimenti investigativi, indispensabili al fine di delineare e comprendere adeguatamente la vicenda». Accuse tutte da dimostrare, insomma, ma tra gli indagati spiccano gli ex assessori delle Giunte D'Ambrosio e Spacca, 6 attuali assessori della Giunta Ceriscioli e nomi eccellenti di Aerdorica, con l'avviso di proroga delle indagini che sarebbe arrivato anche agli ex presidenti del Cda Edoardo Mentrasti, Mario Conti e Giovanni Belluzzi, all'ex d.g. Marco Morriale, fino all'ex consigliere delegato Friedrich Paul Wendler oltre ad alcuni consiglieri del cda e del collegio sindacale tra il 1999 e il 2014. Tra gli indagati c'è anche Massimo Bianconi, ex direttore generale di Banca Marche, poiché l'istituto possedeva una quota di Aerdorica.

Ma nel 2020 Aerdorica e numerosi amministratori della Regione sono indagati in una inchiesta per peculato.

Coinvolto ovviamente anche Wendler.

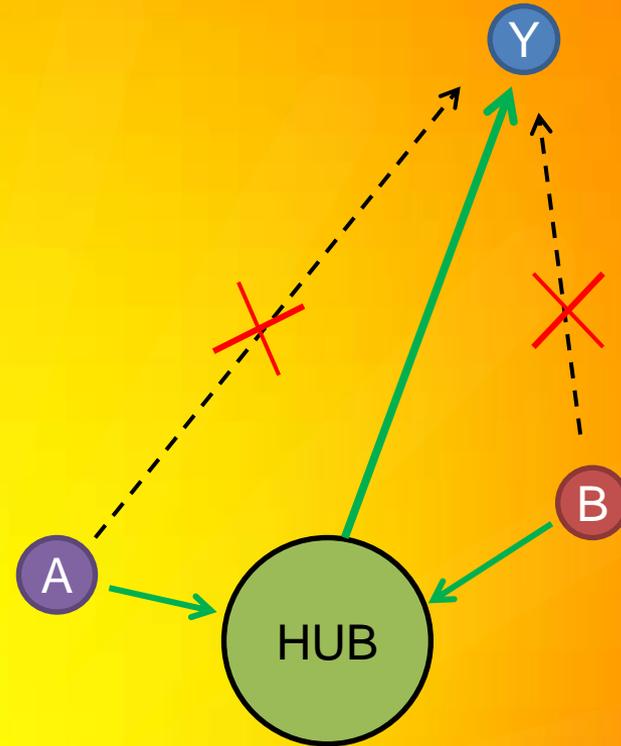
Ancona è un aeroporto soprattutto cargo, ma è in perdita lo stesso

Ma torniamo a Parma e all'allungamento della pista...

In occasione del lancio dei nuovi voli per Figari e Sharm, WENDLER ha dichiarato alla Gazzetta che con l'allungamento della pista si potranno usare aerei più grandi e quindi raggiungere località (turistiche) più lontane...

Ma Wendler sa benissimo che gli aerei devono volare pieni, e per questo le compagnie usano gli HUB, dove concentrare i passeggeri per riempire gli aerei grandi. E Parma è vicino a Milano e Bologna.

Questa affermazione di Wendler è solo uno specchietto per le allodole...



Allungamento pista = Aeroporto Cargo

Nel Piano Regionale Trasporti Emilia Romagna 2025, DOPO AVER RIBADITO che per mantenere lo status di Aeroporto di interesse Nazionale uno scalo deve avere:

1) Una specializzazione ed una riconoscibile vocazione funzionale all'interno del bacino di utenza

2) Dare dimostrazione tramite piano industriale corredato da piano economico-finanziario che l'aeroporto è in grado di raggiungere l'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale ... almeno su un triennio

SI SCRIVE →



Il Verdi (Parma), si trova al centro di un bacino in teoria molto ampio e popolato, ma in pratica compresso tra gli importanti scali di Milano e Bologna, e quindi può svolgere un **ruolo complementare** all'interno del sistema, favorendo l'accessibilità all'area emiliana e a importanti poli economici produttivi.

192

In considerazione di ciò, il Prit 2025 ritiene importante **valutare** l'attrattività dell'area in termini di servizi per le aree produttive (business e cargo), e **quindi sostenere** le opportunità di un rafforzamento dell'aeroporto nell'ambito del settore cargo, courier e e-commerce, sia con riferimento all'avio-camionato che con la predisposizione delle condizioni necessarie all'attivazione di voli diretti. Dovranno inoltre essere valutate le relazioni logistiche territoriali e l'efficienza delle soluzioni per le operazioni doganali, tenendo conto Piani Industriali del gestore aeroportuale.



Comitato europeo
delle regioni

COTER-VII/010

145° sessione
plenaria del 10
giugno -1 luglio
2021

PARERE

Il futuro degli
aeroporti regionali:
sfide e opportunità

IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI

- sottolinea la situazione particolarmente preoccupante degli aeroporti regionali (ossia gli aeroporti che non sono hub aeroportuali e il cui bacino di utenza principale non è la capitale), che devono far fronte a un drastico calo di entrate (-68,8 % nel 2020) e di traffico
- richiama la **strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, che mira a ridurre del 90 % le emissioni di CO₂ legate ai trasporti entro il 2050**; raccomanda di adottare misure **per mitigare le emissioni del trasporto aereo** (ad esempio incentivando l'uso di nuovi carburanti **e modulando i diritti aeroportuali sulla base di criteri ambientali**) e sottolinea il ruolo degli enti locali e regionali, che in molti casi possiedono o gestiscono aeroporti regionali;
- sottolinea la necessità di approfondire l'integrazione tra i modi di trasporto, e in particolare tra il trasporto aereo e quello ferroviario.. e osserva che, a lungo termine, andrebbe presa in considerazione la possibilità di abbandonare i voli a corto raggio;
- osserva che lo sviluppo delle regioni dipende in larga misura dalla qualità dei loro collegamenti, e che gli aeroporti regionali svolgono **un ruolo importante per la coesione territoriale dell'UE**, specialmente nel caso degli arcipelaghi e delle regioni scarsamente popolate, periferiche, ultraperiferiche o meno sviluppate, **quando non sono disponibili altri modi di trasporto adeguati e rispettosi dell'ambiente**;
- invita la Commissione europea a elaborare norme più flessibili ed efficaci in materia di aiuti pubblici al fine di garantire, in linea con le disposizioni pertinenti del FESR e del dispositivo per la ripresa e la resilienza, un'assistenza finanziaria agli aeroporti regionali delle regioni periferiche, insulari, ultraperiferiche o meno sviluppate, dove non esistono alternative più efficienti e sostenibili
- esorta a stanziare fondi europei per sviluppare la sicurezza, la vigilanza, l'innovazione e la digitalizzazione negli aeroporti, nonché la ricerca e sviluppo **rivolta in particolare alla riduzione del rumore e delle emissioni**; e insiste affinché **gli investimenti pubblici negli aeroporti regionali siano conformi agli obiettivi del Green Deal europeo e al principio "nessun danno per l'ambiente"**.

IN CONCLUSIONE

- Anche se SoGeAP sostiene il contrario, ci sono ancora molte criticità da superare per l'allungamento della pista, sia dal punto di vista ambientale, che operativo ed economico.
- Dal punto di vista strettamente economico, non si ottiene la sostenibilità con 3-4 voli cargo al giorno, e forse (vedi Ancona) neppure con una quasi completa conversione al trasporto merci
- Secondo il parere della Comunità Europea sul futuro degli aeroporti regionali alla luce del problema del riscaldamento globale e della diminuzione del traffico turistico causa Covid (per non parlare della guerra) una sostenibilità può esserci limitando il traffico a piccoli aerei che consumano e inquinano meno, e favorendo l'interoperabilità dei trasporti

**Nell'interesse dei cittadini di Parma l'allungamento della pista
si può e si deve NON FARE**

COSA PUÒ FARE IL SINDACO: Azione in 4 mosse

1. Cedere la quota azionaria della Società SoGeAP, come sollecitato più volte dalla Corte dei Conti
2. Stralciare i 2,7 M-EUR a bilancio per le opere di urbanizzazione connesse
3. Dare parere negativo rispetto alla conformità urbanistica
4. Esprimere parere negativo nella Conferenza dei Servizi