

Parma

Trasporti

I dettagli del piano

A fianco il progetto che è stato approvato e si trova pubblicato anche sul sito del Ministero dell'Ambiente. Nella immagine si nota la pista allungata, rispetto all'attuale, ma anche gli altri interventi. La zona verde, a sinistra, indica l'hangar per le attività cargo e a fianco c'è la piazzola di sosta degli aerei che, come si vede, saranno al massimo tre. Questa è l'area che ora è occupata dalla Aeronautica con alcuni hangar in stato di quasi abbandono. Sempre nel progetto, a destra della aerostazione, si nota una zona colorata in azzurro che sarà destinata all'aviazione generale, ovvero quella non di linea, come quella da turismo ed executive. L'edificio viola sarà la nuova torre di controllo, quelli arancioni gli spazi già attivi dei vigili del fuoco. Infine, le due grandi aree gialle e blu sulle due testate di pista sono le aree di sicurezza e libere al decollo a disposizione degli aeromobili.



L'aeroporto del futuro

«Lo vogliamo sostenibile»

Un'analisi dettagliata dei progetti che riguardano il «Verdi»
«Puntiamo sui passeggeri. E non invaderemo la campagna»

di Luca Pelagatti

» Dai progetti sulla carta agli interventi in pista. Dall'analisi teorica di migliaia di pagine di dati alla concretissima presenza di bulldozer ed operai. Il 2022, dopo un lungo iter preparatorio, dovrebbe essere finalmente l'anno della svolta: quello in cui «Parma PMF», o se preferite il «Verdi» cambierà faccia. Realizzando quel piano di sviluppo che, nel corso degli ultimi mesi, ha ottenuto il consenso della Regione e l'approvazione di tutti i Ministeri competenti.

Un avallo arrivato dopo il confronto su lunghe liste di prescrizioni necessarie per realizzare quello che dovrà essere, idealmente, uno scalo nuovo. In realtà, però, assai simile a quello attuale.

Sì, perchè il dato che emerge analizzando la documentazione è che l'aeroporto non verrà stravolto. Ma solo adeguato alle nuove esigenze di un settore che sta evolvendo velocemente.

Un nuovo modello

Un cambiamento che per prima cosa riguarda il modello: che nel caso del «Verdi» non sarà quello del solo cargo. La conferma, come detto, viene proprio dal Piano di sviluppo dello scalo - pubblicato e consultabile sul sito del Ministero dell'Ambiente - che mette nero su bianco che «l'attività e la vocazione dell'aeroporto rimarranno prevalentemente passeggeri». Tanto che «l'88% dei voli commerciali sarà per aeromobili passeggeri».

«È questo il dato che ha guidato le nostre scelte - spiega Federico Wendler, direttore generale di Sogear, la società che gestisce lo scalo -. La nuova impostazione infatti prevede la compresenza di aerei destinati solo al trasporto delle merci e di quelli destinati ai viaggiatori che, tuttavia, restano al centro delle nostre attenzioni. E questo lo dimostra



L'aeroporto non sarà stravolto, non ci sarà nessuna esplosione dei voli e il consumo del suolo sarà contenuto. È tutto scritto nei documenti che sono pubblici

il forte incremento dei voli turistici che abbiamo introdotto nella scorsa stagione. Gli aerei cargo saranno un numero limitato. E non hanno quindi motivo le preoccupazioni, peraltro comprensibili, di chi teme i nuovi collegamenti possano determinare un aumento di inquinamento ambientale o acustico».

Due cargo al giorno

Per avere conferma di questa affermazione, di nuovo, occorre tornare alle carte. E alle cifre elencate nelle previsioni dei prossimi anni. «Quando l'attività sarà a regime, verranno svolti circa 4.200 voli tra linea, charter e aerotaxi e quelli di aviazione generale che fanno capo all'aeroclub. In più ci saranno 550 voli cargo che spalmati sui 350 giorni di operatività di un anno fanno, al massimo, due voli cargo per giornata».

Infrastrutture In tutta Italia gli aeroporti puntano ora a collegamenti con le ferrovie

Treno e aereo uniti. L'unione fa la ripresa

» Rilanciare il turismo, facilitare gli spostamenti tra le diverse zone del Paese. Ma anche aiutare l'ambiente.

Sono questi, secondo Gianfranco Battisti, amministratore delegato e direttore generale del gruppo Fs Italiane - gli elementi alla base del grande piano messo in campo, anche grazie alle risorse del Recovery Plan, per collegare le linee ferroviarie con gli aeroporti italiani. Un piano da un miliardo di euro che prevede opere mastodontiche come quella per portare i binari all'aeroporto di Venezia. Il progetto, dal costo di 475

milioni si fonda su una nuova linea di otto chilometri, di cui tre in galleria, in una zona geologicamente difficile mentre meno impattanti sono quelle previste a Bergamo, Genova e Brindisi.

E Parma, che pure fa parte del piano nazionale aeroportuale? Per ora non c'è nulla di certo anche se, salta all'occhio, che il nostro scalo sarebbe quello favorito dalla presenza di infrastrutture già operative. E di conseguenza nel caso si decidesse di attivare i collegamenti tra ferrovia e aeroporto servirebbero somme molto basse. E una serie di interven-

ti davvero di poco conto.

Il più semplice, è evidente, sarebbe il collegamento tra lo scalo e la ferrovia Milano-Bologna, che corre a poche decine di metri da dove sorgerà il nuovo hangar del «Verdi», e che permetterebbe a treni merci di andare e venire per trasportare i propri carichi riducendo di molto l'uso del trasporto su gomma, permettendo alle merci in arrivo con i voli, ad esempio, di essere smistate negli interporti. Facile poi sarebbe anche la creazione di una fermata in linea per i passeggeri che potrebbero utilizzare

un semplice percorso dedicato dall'aerostazione alla ferrovia per spostarsi. Facilmente realizzabile sarebbe anche la realizzazione del collegamento tra l'aerostazione con una nuova stazione sulla linea Alta Velocità che corre oltre la testata Nord della pista.

Questo permetterebbe di collegare il «Verdi» con quella che ormai viene chiamata la «metropolitana d'Italia» con evidenti ricadute positive per l'aeroporto e l'intero territorio cittadino in termini di collegamenti e sostenibilità ambientale.



Un numero di decolli e atterraggi nemmeno paragonabile a quelli di altri scali che pure fanno parte della stessa lista di aeroporti di importanza nazionale in cui è inserito il «Verdi». E i decolli hanno ricadute ben precise anche nelle infrastrutture che si stanno per realizzare. Perché è ovvio: aerei di quel genere richiedono ben più spazio di una utilitaria. E per ospitarli servono spazi e rispettare le norme.

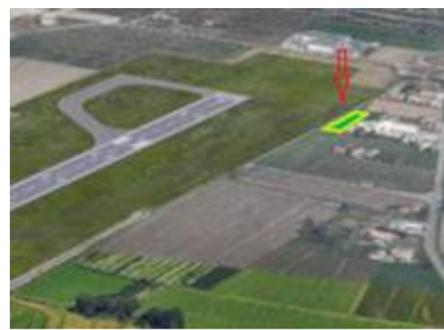
Spazi operativi

«Il piazzale di sosta è indispensabile per l'operatività dello scalo – spiega Wendler – ed è stato pensato per accogliere e gestire contemporaneamente fino a tre Airbus A330, un aereo molto utilizzato per i voli a lungo raggio. Questi aerei, per essere caricati e scaricati, necessitano di tempi lunghi tanto che si prevede l'arrivo al mattino e la ripartenza la sera. E visto che lo spazio è sufficiente per tre velivoli non potranno essere di più. In realtà, nella maggior parte dei casi gli aerei presenti contemporaneamente saranno al massimo due, per avere una piazzola sempre disponibile in caso di altre esigenze». E questo, al di là delle specifiche tecniche e dopo una banale botta di conti, finirebbe per confermare la premessa: «Ci saranno tre decolli al giorno in più rispetto ad oggi. E solo per cinque giorni alla settimana».

Qualità dell'aria

Una crescita di collegamenti quindi non certo esponenziale. E che non dovrebbe in alcun modo influire su un dato che è chiaro a tutti: la qualità dell'aria che respiriamo, non per colpa del «Verdi» ma per condizioni che riguardano l'intera pianura Padana, è tra le peggiori d'Italia. Mentre, a margine, si apre l'altra questione da sempre più persone percepita come fondamentale: la riduzione

Difesa dell'ambiente Opere di mitigazione: le proposte dal dossier «Parma European green capital 2022»



Il progetto che prevede l'allungamento della pista e la creazione di una area logistica all'interno dell'aeroporto è inserito anche in una complessa serie di interventi di mitigazione ambientale e forestazione urbana che partono dal dossier di candidatura di Parma a «European Green Capital 2022».

Queste operazioni, che sono state elencate in un documento dedicato che specifica ogni singolo intervento secondo quanto previsto dalle prescrizioni della Regione, prevedono tra le altre cose, come mostra l'immagine sopra, anche arginature coperte di verde nella zona dello scalo per proteggere le zone abitate. Non solo: sono definiti anche interventi lungo la viabilità cittadina per i quali la Sogea sta attivando anche collaborazioni con aziende del territorio.

del consumo del suolo e l'esigenza di evitare nuove, invasive, colate di cemento.

«L'obiezione che riguarda l'inquinamento si azzera facilmente: i voli solo cargo saranno pochi e, in ogni caso, si tratta di aerei come gli altri anche se solo più grandi. La gran parte delle merci viaggerà sui velivoli che trasportano le persone, quelli che operano anche oggi. A questo va aggiunto che le compagnie stanno facendo enormi investimenti per la transizione ecologica. Nel settore tutti lavorano sull'efficientamento del parco mezzi mentre si programmano nuovi carburanti, come i biocombustibili, che abbassano di molto le emissioni. In più le compagnie pagano le compensazioni della CO2 quindi hanno tutto l'interesse ad avere ridotto il loro carico di inquinanti».

Consumo del suolo

Un interesse delle compagnie ma soprattutto dei parmigiani: che non vogliono vedere l'asfalto assediare ancora di più la città anche se, di nuovo, le planimetrie raccontano una storia molto diversa. Con lo scalo «Parma PMF» di domani, in realtà, non troppo diverso da quello di oggi.

«È specificato nel progetto: la zona cargo verrà realizzata nella parte del sedime verso la tangenziale, a fianco di via Ferretti, dove ora si trova un'area dell'Aeronautica in cui sorgono vecchi hangar e ci sono spazi inutilizzati. Il risultato è che nessuna superficie verde verrà cancellata: piuttosto verrà data nuova vita ad uno spazio ora trascurato e di nessun valore ambientale».

«Nel frattempo, da parte nostra c'è un forte impegno per mitigare l'impatto. Da qualche tempo stiamo sostituendo, dove possibile, i mezzi di terra che operano al «Verdi» con mezzi elettrici mentre c'è un piano dettagliato che discuteremo nei prossimi giorni che prevede interventi di forestazione urbana nella zona circostante la pista finalizzati alla cattura degli inquinanti, alla lotta alla CO2 oltre alla protezione della abitazioni più vicine con terrapieni coperti di verde».

Scommessa green

Un aeroporto, come ogni altro luogo destinato alla mobilità, difficilmente potrà essere a impatto completamente zero: ma ora si cominciano a progettare strutture green. E non si tratta di ipotesi irrealizzabili. È questa, infatti, la scommessa che si sta giocando da tempo anche negli altri scali italiani e internazionali. Tanto che da anni sono nate realtà come l'«Airports council international's carbon accreditation» che lavorano per neutralizzare il proprio impatto, migliorarne la sostenibilità ambientale e ridurre l'impronta ecologica. A riprova che la nuova sensibilità sta crescendo. E che la filosofia NIMBY, quella di che si oppone ad ogni opera pubblica al grido di «fatela da una altra parte», ha forse fatto il proprio tempo. Che le opere non vanno semplicemente bloccate. Ma, piuttosto, fatte bene.

Fattore sicurezza

Restano però altri snodi da chiarire. Come quelli legati al tema della sicurezza e al timore di un ipotetico rischio di incidenti che potrebbero coinvolgere il territorio della nostra provincia. «Per fortuna il trasporto aereo resta quello più sicuro al mondo. Il carico di rischio è molto più basso rispetto ad ogni altro settore – spiega Wendler –. Ed è così perché la vigilanza è estrema e svolta da una serie di diverse istituzioni che monitorano ogni passaggio e ogni azione. Prima di ogni decollo, anche se chi viaggia non lo sa, ci sono decine di controlli, di verifiche. E chi opera è certificato per farlo». Già: però l'aeroporto di Parma non è in una sperduta brughiera ma, tutto sommato, a due passi dalla città. E nessuno vorrebbe convivere con il sibilo di jet che logorano nervi e pazienza.

Valutazione ambientale

«Anche qui ci sono dati che sono stati valutati dal Ministero che, non a caso, ha dato parere favorevole alla Valutazione di impatto ambientale. Ma anche senza perdersi nelle scartoffie basta guardarsi intorno per capire di cosa stiamo parlando. La disposizione della pista permette decolli e atterraggi senza sorvolo del centro e la di-



stanza è comune a tanti altri scali: la cattedrale di Santa Rosalia, a Catania, dista 3 km dalla zona di atterraggio. E Catania è il quarto aeroporto d'Italia per traffico. Ma non solo: Linate, dove ci sono 100mila movimenti all'anno, è a poco più di un chilometro dall'istituto Monzino, uno dei centri d'eccellenza nella cardiologia nazionale».

Convivenza possibile

Insomma, la convivenza è possibile. E, forse, come dice qualcuno, i benefici sono ben maggiori dei costi anche nella situazione attuale. Ma è poi guardando avanti che inizia a delinearsi la vera sfida. Quella che potrebbe dare al «Verdi», alla fine, il ruolo di infrastruttura davvero fondamentale per la città.

«Chi lotta per l'ambiente dovrebbe riflettere. I passeggeri, partendo da Parma invece che da Milano e Bologna, eviterebbero di inquinare due volte: prima con l'auto poi col volo. E se funziona per le persone vale dieci volte tanto per le merci».

«Ma c'è molto di più e l'esempio viene da Bergamo dove, nei giorni scorsi, lo Stato ha stanziato 170 milioni per collegare Orio al Serio con la rete ferroviaria: serviranno più di 5 km di binari da realizzare, si spera, entro il 2026. L'aeroporto di Parma, invece, dista solo 300 metri dalla linea Milano-Bologna: l'interconnessione con la rotaia, poco costosa e non impattante, permetterebbe ai passeggeri di spostarsi in modo ecologico. Ma se poi parliamo di merci il vantaggio è innegabile: i carichi potrebbero arrivare sui treni e ripartire sempre su ferro. Pensate quanti Tir si potrebbero togliere dalle nostre strade. E questo, senza polemiche, è un modo vero e concreto per migliorare l'aria che respiriamo tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PREMI SANT'ILARIO 2022

IN DIRETTA
DOMANI ORE 10.55
E IN REPLICA ALLE 23.30

12 TV
PARMA

STREAMING LIVE E ON-DEMAND
WWW.12TVPARMA.IT



In collaborazione con:



SALSMAGGIORE TERME (PR)