

Opinioni & commenti

INTERVENTO

AEROPORTO E INFRASTRUTTURE STRATEGICHE: PREVALGANO SEMPRE GLI INTERESSI DELLA COMUNITÀ

di **Giuseppe Iotti**

Presidente del Gruppo imprese artigiane

La discussione sull'aeroporto di Parma verte non solo sulla sua eventuale destinazione "cargo", ma sull'allungamento della pista. Un primo piano prevedeva un allungamento maggiore, poi ridotto per ridurre l'impatto; Sogeaip sembra proporre soprattutto perché così lo scalo diventerebbe più appetibile per le compagnie aeree, che non si limitino a quelle low cost che danno poco ricavo. Si è osservato che l'aeroporto di Firenze supporta un traffico maggiore di quello di Parma pur avendo una pista lunga più breve; questo scalo infatti nel 2022 ha supportato circa 2.2 milioni di passeggeri. La società di gestione di Firenze è Toscana Aeroporti, che governa anche l'aeroporto di Pisa (4.5 milioni di passeggeri, più del doppio del suo capoluogo), che ha una pista di circa 3.000 metri, a ridosso della città, come a Firenze e altrove. Toscana Aeroporti ha fatturato nel 2022 circa 77 milioni di euro, con un utile di circa 4.7 milioni, ma era in perdita di 5 milioni nel 2021. È plausibile che se Firenze fosse gestito da una propria società, con un terzo di passeggeri del totale di Toscana Aeroporti, sarebbe in perdita. Tuttavia Firenze ha creduto e investito nel suo aeroporto. La pista però non è mai stata allungata per l'opposizione del Comune di Sesto Fiorentino, nel cui territorio si trova, rinunciando così a più traffico, incluso quello intercontinentale che in questa città di non mancherebbe. Un'altra grande destinazione turistica (e non solo) in Italia è Venezia, con 9.3 milioni di passeggeri (più di 4 volte Firenze, col doppio di visitatori), con pista di 3.300 metri di lunghezza, che consente anche voli intercontinentali; il turista

straniero con destinazione Firenze vi arriva invece con due voli, o spesso in auto o pullman da altro aeroporto. Si potrebbe dire che il bacino di utenza di Firenze sia maggiore di quello di Parma, essendo la sua città metropolitana popolosa oltre il doppio, ma, alla luce di quello che il traffico aereo è oggi, è affermazione discutibile. Se devo andare per esempio a Bucarest, controllo i voli di cinque o sei aeroporti (Bologna, Bergamo, Linate, Malpensa, Firenze, e in passato Verona), scegliendo in base al prezzo l'orario, il giorno, il parcheggio, più che alla distanza, che in termini di tempo va comunque da un'ora a due. Perciò da Parma possono volare già oggi verso la Sicilia persone che vengono da Massa, o da Brescia: il concetto di bacino è flessibile, dipende anche dalle politiche delle linee aeree che lo scalo ha attirato; attrazione che è costituita soprattutto dalla qualità dell'infrastruttura, tra cui quella della pista. Dipende anche dalla saturazione degli aeroporti vicini. A Parma non si pensa di portare jet dall'America, ma dei voli a raggio europeo sì. Anche perché, al di là del turismo, ne



La pista più lunga rende lo scalo più appetibile per le compagnie aeree, non solo per quelle low cost

hanno bisogno le imprese del territorio, Efsa, l'Università, l'ospedale e così via. Oggi a Parma si arriva e si parte malamente con l'Alta velocità, e la città non è collegata via aerea con quelle della Ue. Il viaggiatore (non necessariamente un turista) deve percorrere con altro mezzo quasi 100 km per arrivare a Bologna, o il doppio per arrivare a Malpensa o Venezia se la destinazione è extraeuropea. In questi due casi è anche complicato farlo in treno. Chi contesta al gestore di Parma di non essere come quello di Firenze (che basa i suoi risultati sulla collaborazione regionale), nell'affermare che la gestione dell'aeroporto non è stata all'altezza, deve considerare che anche a Firenze, con la pista corta e limitazioni di spazio, non si ride: vi sarebbero anche lì necessità e possibilità di sviluppo che non si possono esperire. Ma per Parma una collaborazione con lo scalo di Bologna non è stata possibile, perché esso voleva crescere da solo, e l'ha fatto, raddoppiando il terminale e dirottando su di sé i voli Ryanair che prima facevano capo da noi. Nel 2022 i passeggeri gestiti dagli aeroporti italiani sono stati 164 milioni: noi viaggiatori siamo in tanti, ci muoviamo per lavoro più che per turismo, ma molti l'hanno fatto con difficoltà, ritardi, costi, e tanti trasferimenti su strada, perché, per ragioni infrastrutturali, gli aeroporti italiani connessi col mondo sono pochi, e noi viviamo in cento città. L'impatto ambientale di tutto questo, ammettiamolo, è ingente, per cui, per coerenza, si dovrebbero fare campagne perché la gente si sposti meno, per lavoro, o peggio per diletto; del resto i dintorni delle nostre città raggiungibili in bicicletta o in

autobus sono belli. Dei turisti da fuori peraltro non tutti gli italiani hanno bisogno, considerando che vengono qui a impattare. Anche il trasporto merci ha impatto ambientale significativo, specie ora che la gente, soprattutto i giovani, compra più sul web che nei negozi, dunque esso andrebbe scoraggiato, che sia per via aerea, o peggio via camion, confidando forse nelle ferrovie. Per ritirare i pacchi, chi non vive in prossimità di una stazione prenderà bici o autobus, come si vede nei film neorealisti. C'è chi sostiene che non si dovrebbe rovinare con infrastrutture quell'Eden che è la Food valley, nemmeno fosse un grande giardino, quando è anche e soprattutto sede di tanti stabilimenti industriali, spesso eccellenze globali, ma tutti a creare occupazione e ricchezza del territorio, a cui purtroppo devono arrivare le materie prime e partire i prodotti. Vero è che la manifattura impatta, perciò qualcuno suggerisce di concentrarsi invece su servizi avanzati che si presume sappiamo creare. Ma, girando per il mondo, non ho ancora visto un polo innovativo che non sia anche un luogo fisicamente connesso, cioè che nei pressi non abbia un aeroporto. Ciò premesso, credo che oggi l'amministrazione cittadina, che più di altre ha espresso perplessità sulle proposte di Sogeaip, considerando le difficoltà economiche che ci sono nella gestione dell'aeroporto così come oggi è, dovrebbe esprimere con chiarezza in quanto espressione di governo non tanto quello che non vuole, quanto quello che vuole, spiegando ai cittadini il suo diverso piano, e in che modo sarebbe economicamente sostenibile per chi se ne facesse carico. Non basta affermare in astratto che l'aeroporto è una utile infrastruttura per la città e il territorio. Qualcuno afferma che l'aeroporto non lo vuole *tout court*, che è una posizione legittima. Però, quando si tratta di infrastrutture strategiche, gli interessi che dovrebbero prevalere sono quelli della comunità nel suo insieme piuttosto che quelli particolari, che non è una valutazione rivolta ai soli imprenditori.

INTERVENTO

STRAGE DI BOLOGNA, UN'ALTRA VERITÀ? ANDREBBE SEGUITA LA PISTA LIBICA

di **Danilo Coppe**

Un altro 2 agosto è passato e con esso un triste anniversario. Il solito fiume di parole è stato versato. Finché si tratta di quotidiani, passi. Tanto i giornali escono ugualmente per fortuna. Il triste è vedere quanti libri invece vengono stampati inutilmente per i quali è necessario abbattere alberi per ricavarne la carta necessaria. Spero tanto che per «Il tempo della giustizia», ultimo inserto omaggio del quotidiano «la Repubblica», sia stata usata carta riciclata. Così come anche per il recente libro di Morando dal titolo «La Strage di Bologna», dove sembra che l'autore soffra di glaucoma, in quanto si documenta leggendo testi di cui ne vede solo una parte. Da «tecnico» quale sono, né di destra né di sinistra, mi sconcerta questa fede «calcistica» con cui vengono interpretati i fatti e soprattutto di come si ignorino i diversi riscontri storici, documentali, investigativi. Per realizzare un mio libro, ho comprato, per cercare di documentarmi, 10 metri lineari di volumi e volumetti. Tutti faziosi. O per la destra o perlopiù per la sinistra.

Per la sinistra non solo è inutile parlare di una possibile diversa verità sulla strage del 2 agosto. E' addirittura una blasfemia, un abominio, un insulto alla memoria delle

vittime. Già... le vittime. Non certo i poveri defunti ai quali interessa poco dei dibattiti terreni. Le vere vittime sono i loro famigliari e amici. Ne ho conosciuti alcuni, quando per scoprire il tipo di esplosivo usato nella strage del 2 agosto, ho chiesto loro di prestarmi i ricordi riconsegnati dopo essere stati recuperati nel luogo della tragedia. Erano passati 40 anni dalla morte dei loro cari ma ancora si leggeva nei loro occhi dolore e sgomento. Mi sono chiesto a che servirebbe oggi scoprire una verità diversa da quella ripetuta come un mantra per oltre 4 decenni e se la consapevolezza di aver «creduto» alla versione sbagliata della vicenda non fosse un inutile ulteriore supplizio a cui nuovamente sottoporre tante brave persone. Anche perché, fosse vera la spiegazione «ufficiale», che cosa comporterebbe per i veri ed eventualmente conclamati colpevoli? Licio Gelli è morto. Non credo che i parenti dei morti in stazione abbiano voglia di affrontare un'infinita causa civile verso i figli dell'ex maestro venerabile per ottenere un risarcimento. Fioravanti e Mambro, pluriergastolani, sono in libertà vigilata, dopo aver scontato

dentro una vita. C'è un certo Cavallini, possibile complice dei due, attualmente sotto processo (in appello). Poi c'è Ciavardini che dopo sentenze contrastanti nel 1990 ha ottenuto il condono. E infine Paolo Bellini, anch'egli sotto processo, che un tempo sarebbe stato definito «un balordo» che si è barcamenato fra omicidi politici, passionali e furti di formaggio. A spremere i superstiti insomma si riempirebbe un ditale. Ma cosa succederebbe se si scoprisse un'altra verità? Dopo aver conosciuto e scambiato opinioni col sempre stimato Giuseppe Zamberletti, ritengo auspicabile seguire un'altra pista che è quella del terrorismo «made in Libia». La storiografia ufficiale ha sempre cercato di eliminare o sminuire la presenza di attività terroristiche di origine mediorientale. L'attentato alla raffineria di Trieste del 4 agosto 1972 rivendicato da Settembre Nero non ha meritato attenzioni mediatiche solo perché, per un caso, non ci sono stati morti. E pare trascurabile che siano morti un po' di ebrei a Fiumicino nel 1973 durante un attacco di Fedayn partiti dalla Libia o che sia morto un dodicenne

nell'attentato alla Sinagoga di Roma nel 1982. In queste occasioni minimizzate «storicamente» dai Media italiani, è acclarata la presenza in Italia di terrorismo mediorientale. Che peraltro, in quel decennio compiva attentati ovunque in Europa, con particolare accanimento, ad esempio in Francia, verso treni e stazioni ferroviarie fino al 1983. Quindi, ripetendo la domanda: cosa succederebbe se si scoprisse un'altra verità? Chi andrebbe perseguito? Arafat (morto)? O Gheddafi che i francesi hanno frettolosamente zittito uccidendolo. Quindi è certo che una pista alternativa a quella dei neofascisti finirebbe con nessun condannato. Per cui mi sono domandato: come si sentirebbero a quel punto i famigliari delle vittime del 2 agosto? Penserebbero, in molti, che il loro cari siano stati uccisi una seconda volta? Se la prenderebbero con chi ha costruito carriere politiche (e non) ideologizzando su mandanti ed esecutori nostrani per tante stragi? Troverebbero finalmente pace nell'animo? Questi dubbi hanno fatto vacillare in me la voglia di continuare ad in-

dagare. Ma poi ho pensato che la Giustizia, quella vera, non può e non deve «accontentarsi» di una verità qualsiasi, purché ce ne sia una. E' necessario che almeno nei libri di storia che leggeranno i nostri nipoti (non sono ottimista per i figli) sia riportata una verità granitica. Ho riscontrato, da «esplosivista», che sulle modalità di compiere gli attentati che hanno accompagnato gli Anni di Piombo NON c'è un filo conduttore che lega i vari eventi. Ma che invece notizie espletate da tanti presunti collaboratori di giustizia o sedicenti esperti interpellati sono state manipolate solo per corroborare le ipotesi «ufficiali». Io non posso, fuori dall'ambito tecnico, sentenziare su una matrice certa per le stragi. Ma quando vedo tanta volontà depistatoria in ambito mediatico non posso tacere e posso solo sperare che il muro ideologico costruito finora venga abbattuto con serenità e rigore storico. Devo dire che negli ultimi anni il muro sta mostrando diverse crepe scricchiolanti. Forse è per questo che è in atto una nuova controffensiva ideologica. Con ansiosi inviti alle Autorità di governo di confermare gli attuali e monotematici percorsi investigativi e giudiziari. È per questo che si abbattano inutilmente tanti alberi.