

# Aeroporto di Parma, parte il rilancio. Obiettivo 450mila passeggeri nel 2026

**Scali aerei.** Piano da 9 milioni grazie all'intervento degli imprenditori locali  
Progetto di crescita basato sulle low cost, i voli privati e la scuola di volo

Nataszia Ronchetti

**L**è stato un gioco di squadra», dice adesso il presidente degli industriali parmensi Gabriele Buia. Un gioco nel quale ha svolto un ruolo decisivo la scelta della Regione di accollarsi la "council tax". Vale a dire l'addizionale comunale sui diritti di imbarco. Tassa statale sui passeggeri in partenza (di norma 6,5 euro a testa, ma può arrivare anche a 9) che non può essere abolita ma della quale ora si farà carico la Regione sgravando le compagnie aree che operano nei tre aeroporti minori dell'Emilia-Romagna. Rimini, Forlì. E, appunto, lo scalo "Giuseppe Verdi" di Parma.

La sua sopravvivenza fino a poco tempo fa era appesa a un filo, con tanto di istanza di liquidazione davanti al Tribunale della città emiliana. Ora invece si è aperto la strada per risalire la china grazie a un investimento di 9 milioni di euro. Tre sono stati messi sul tavolo da Parma Aeroporto, veicolo dell'Unione Parmense degli industriali, che oggi detiene così il 25% delle quote della società di gestio-

ne Sogepa. Altri 6 sono arrivati da Apollo, costituita da una cordata di imprenditori dell'area, che adesso hanno in mano il 50%. Nella cordata compaiono i fratelli Barilla, Luca e Paolo, Vittorio Bertazzoni, presidente del colosso degli elettrodomestici Smeg, Andrea Ghidini (Overmach), Alberto Figna (Aguigiaro e Figna Molini SpA), Giovanni Banchini, ai vertici di Compagnia generale riprese aree.

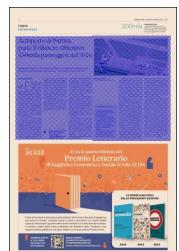
La ciambella di salvataggio che hanno lanciato ha drasticamente ridimensionato il peso dei canadesi di Centerline Airport Partners, ex azionisti di maggioranza, rimasti nella compagnie con una

quota del 25%. «È stato l'intervento della Regione a farci decidere - conferma Buia -; crediamo sia un grande viatico per le compagnie aeree. Abbiamo sempre sostenuto convintamente lo scalo, non solo per il sistema industriale ma per il territorio nel suo complesso. Con questa misura diventerà molto più appetibile».

Archiviate così le tensioni con i partner canadesi, che si erano rifiutati di ricapitalizzare Sogepa a fronte di un buco di circa otto milioni di euro, gli industriali hanno espresso il nuovo amministratore delegato Michele Bufo e il nuovo presidente di Sogepa, lo stesso Giovanni Banchini. «Entro tre anni dobbiamo riuscire a mettere l'aeroporto in completa sicurezza», dice Buia.

Operazione non facile per uno scalo che ora ha una operatività praticamente pari a zero. «Ma siamo in una zona geograficamente strategica, con un interessante bacino potenziale che comprende parte dell'Emilia, la bassa Lombardia, parte della Liguria e anche della Toscana - spiega a sua volta Banchini -. E le trattative con le principali compagnie aree low cost sono già iniziate».

**Decisiva la scelta della Regione di accollarsi la "council tax", l'addizionale comunale sui diritti di imbarco**





#### Aeroporto emiliano.

Lo scalo "Giuseppe Verdi" di Parma

#### IL PIANO DI RILANCIO

##### Il ruolo degli imprenditori

- Il rilancio dell'Aeroporto di Parma parte da un investimento di 9 milioni.
- Tre milioni sono stati messi sul tavolo da Parma Aeroporto, veicolo dell'Unione Parmense degli industriali, che oggi detiene così il 25% delle quote della società di gestione Sogepa.
- Altri 6 sono arrivati da Apollo, costituita da una cordata di imprenditori dell'area, che adesso hanno in mano il 50%.

Il business plan prevede tre direttive di sviluppo. Prima di tutto il trasporto passeggeri. Poi le attività di aviazione generale (con i voli privati). Infine, la scuola di volo. Ma è sui voli low cost che si concentra l'attenzione. L'aeroporto di Parma ha chiuso il 2025 con circa 200 mila passeggeri, quota ben lontana da quel milione circa, o poco meno, che in base alla tabella di marcia dovrebbe essere raggiunto entro il 2030. Tra i vettori con i quali Sogepa sta trattando c'è Ryanair. Ma non solo. «Il nostro impegno riguarda tutte le compagnie che mostrano grande affidabilità» - precisa Banchini -. Quanto al primo obiettivo è quello di arrivare nel 2026 a 450 mila passeggeri». Come? Già dalla primavera dovranno essere assicurati almeno sei collegamenti giornalieri, tra voli nazionali e internazionali. «Le trattative si protraggono da un po' di tempo - spiega Banchini - e i collegamenti con le capitali europee sono in fase di definizione».

Un rilancio sul quale tutti stanno scommettendo, mentre la società di gestione sta trattando con Enac per ottenere a breve la certificazione dei servizi di handling, servizi che faranno capo direttamente a Sogepa. Del resto il progetto è stato ampiamente condiviso dalla Camera di commercio e dal Comune di Parma, che non è escluso, come auspicano gli industriali, che possano reperire a loro volta risorse per finanziare il Verdi. Ora, dicono, ci sono tutte le condizioni affinché anche gli scali più piccoli diventino protagonisti del sistema aeroportuale regionale.

«C'è la piena consapevolezza che in Emilia-Romagna non può esistere solo l'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna», osserva Banchini. Una consapevolezza che è prima di tutto propria della Regione, che ha scelto di seguire la strada tracciata in altre aree del Paese per sgravare le compagnie aeree dalla «council tax» e supportare così gli scali sotto il milione di passeggeri. In pratica nei tre aeroporti minori si sostituirà alle società di gestione (che a loro volta incamerano il balzello dai vettori) facendosene carico fino ad un massimo di due milioni. Un importo che come ha spiegato il presidente della Regione Michele De Pascale sarà però bloccato a prescindere dall'incremento dei passeggeri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA