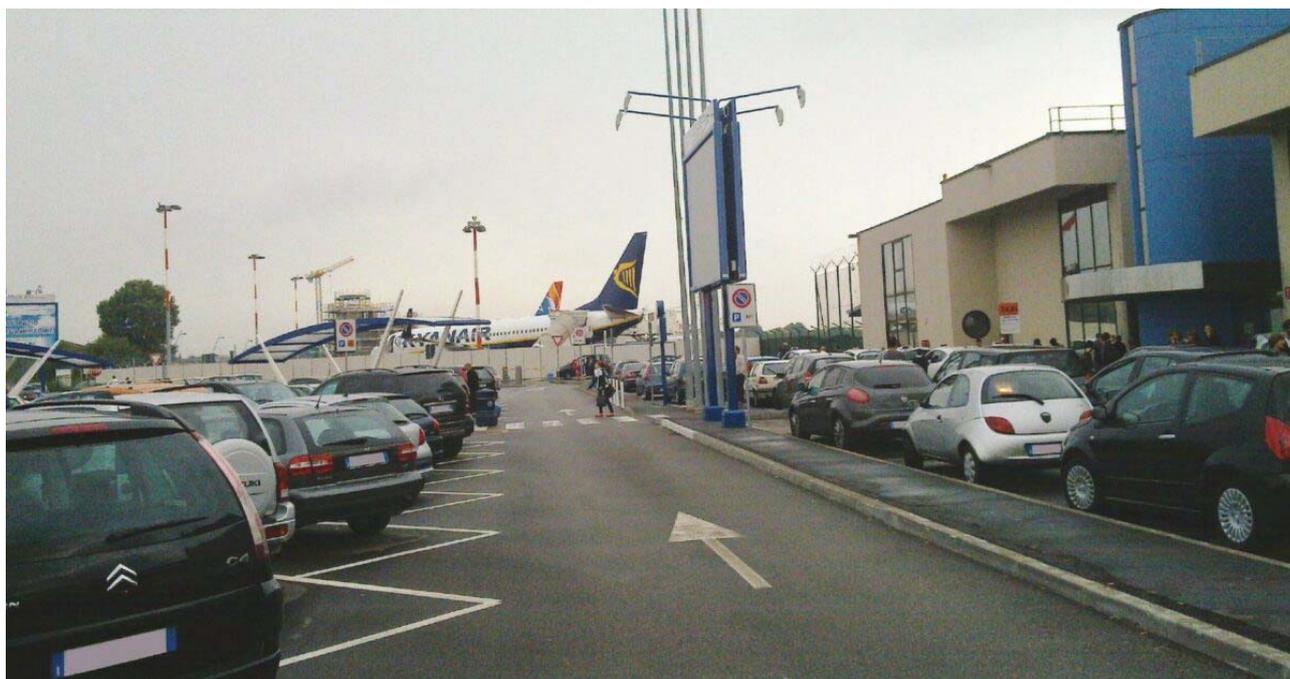




Mercoledì 4 settembre 2024, p. 14, con richiamo in prima pagina

[Cronaca](#)

PROFONDO ROSSO



Parma, l'aeroporto in perdita si ripiana con la "Gazzetta"

L'esposto – L'Unione Parmense degli Industriali controlla lo scalo e il quotidiano locale: nel 2019 avrebbe "travasato" 8,5 milioni dal giornale in crisi alla SoGeAP

[Di Gianni Barbacetto](#)

4 Settembre 2024

Non sottovalutate i giornali: possono fare ancora molto. Lo dimostra la annosa vicenda dell'aeroporto di Parma. Un piccolo scalo da sempre in perdita, che non solo è riuscito a ricevere consistenti aiuti pubblici, ma anche a godere di un travaso di soldi dal più antico quotidiano italiano, la *Gazzetta di Parma*. L'aeroporto *Giuseppe Verdi* è gestito da SoGeAP, che lo ha in concessione fino al 2034. SoGeAP (*Società per la Gestione dell'Aeroporto di Parma*) era controllata dalla *Unione Parmense degli Industriali* (UPI) con il 57,3%. Fino al giugno scorso, quando sono arrivati i canadesi di *Centerline Airport Partners* che ne hanno acquisito il 51%.

Vita dura, per lo scalo parmense, che negli ultimi 23 anni ha avuto una media di 141 mila passeggeri l'anno. Un aeroporto può diventare economicamente sostenibile solo se gestisce almeno 2 milioni di passeggeri. In queste condizioni, i 30 esercizi annuali tra il 1993 e il 2022 sono stati tutti chiusi in profondo rosso e la SoGeAP ha registrato a bilancio, a fronte di ricavi per 58,8 milioni di euro, perdite totali per 77 milioni. La situazione non è in miglioramento, perché nei dodici esercizi annuali compresi tra il 2008 e il 2019, il numero dei passeggeri è calato del 73,9%, mentre nello stesso periodo il traffico passeggeri in Italia è cresciuto del 44,3%.

Il mancato raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario e la perdita dei requisiti di solidità patrimoniale poteva determinare la decadenza dalla concessione a SoGeAP. Invece l'aeroporto di Parma ha ricevuto a vario titolo, da vari enti locali e nazionali (Comune di Parma, Provincia, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio, ENAC [*Ente Nazionale per l'Aviazione Civile*], ministeri e altri) stanziamenti di fondi pubblici per un valore complessivo di circa 75 milioni di euro. Così gli aerei (pochi) hanno continuato a decollare e atterrare a Parma, praticamente a spese del contribuente. Per trent'anni, i conti sono sempre stati in rosso, ma – attenzione – con un'eccezione: nel 2018, le consuete perdite nel bilancio SoGeAP non si vedono. Il 2018 è l'anno che precede il rinnovo della concessione aeroportuale, dunque è vitale che i conti risultino in ordine. E infatti il bilancio si chiude con 5,3 milioni di ricavi totali e un utile di 25.900 euro. Il miracolo è reso possibile grazie a 4,1 milioni di poste straordinarie, cioè di ricavi non provenienti dalla cosiddetta gestione caratteristica. Senza questi aiutini, SoGeAP avrebbe registrato una perdita di 3,4 milioni. Lo segnala anche la società di revisione (*PriceWaterhouse*) nella relazione di bilancio 2018: «L'utile di euro 26 mila è riconducibile esclusivamente alla contabilizzazione di poste di natura straordinaria; al netto di tali poste si sarebbe registrato un risultato negativo, allineato a quanto consuntivato dalla Società nel recente passato e riconducibile all'attuale struttura di costi e ricavi aziendali, che non garantisce la redditività aziendale».

Che cosa c'entrano i giornali e la *Gazzetta di Parma* in questa storia? Lo racconta un esposto, oggi all'attenzione della Procura di Parma, che mette in connessione temporale un aumento di capitale della SoGeAP con una riduzione del capitale della società editrice della *Gazzetta*. Entrambe le società, fino al giugno 2024, erano controllate dall'UPI, l'*Unione Parmense degli Industriali*. Ebbene, nel 2019, l'UPI conferisce a SoGeAP 8,5 milioni di capitale. Subito dopo, nel bilancio 2020 della società *Gazzetta di Parma srl* risulta una riduzione del capitale sociale di 8,3 milioni di euro (da 13,5 a 5,2 milioni). Il «travaso» è denunciato in un comunicato sindacale della *Gazzetta* nel 2023 che critica la riduzione del capitale «in un periodo già contrassegnato da difficoltà aziendali» e la mette in connessione con il fatto che «nello stesso periodo, ed è una coincidenza che ci lascia sgomenti, l'editore dimostrava invece di credere in un'altra iniziativa imprenditoriale (in perdita da anni) stanziando 8,5 milioni di euro a favore dell'aeroporto». Alla *Gazzetta* seguono prepensionamenti, cassa integrazione, stato di crisi. All'aeroporto *Giuseppe Verdi* arriva invece la proposta di allungare di nuovo la pista per trasformarlo in uno scalo merci. Arrivano 12 milioni di finanziamenti pubblici, con polemica: davvero qualcuno crede al cargo, o è un'altra mossa per coprire gli eterni debiti?