

Il D'Annunzio fa spazio alle merci Magazzino Poste nell'ex terminal

L'area passeggeri ridotta al 25%, nei restanti 4.200 metri quadrati attività cargo. Lavori per 4 milioni di euro

Infrastrutture

Daive Bacca
d.bacca@giornaledibrescia.it

■ Massimo Roccasecca guarda il grande terminal deserto. «Tutto questo spazio è uno spreco, oltre ad avere un alto costo di gestione». Al D'Annunzio di Montichiari da anni non ci sono voli passeggeri. Giusto qualche charter e voli privati. Ma nel 2019, quindi prima della pandemia, parliamo di 17 mila passeggeri in un anno, 46 al giorno. Nei primi quattro mesi del 2021 sono stati in tutto 672:

in pratica quasi 6 mila metri quadrati dedicati a 6 passeggeri al giorno. L'aeroporto di Montichiari si è d'altro canto specializzato nel cargo. E lì che sta crescendo. Di fronte a numeri crollati in tutti gli scali italiani, il D'Annunzio, nel 2020, ha sfiorato le 40 mila tonnellate di merce trasportata, quinto scalo merci italiano, in crescita del 27,8%. E il 2021 è partito sempre con il segno più: oltre 13 mila tonnellate tra gennaio e aprile, +22,8% sullo scorso anno.

Il progetto. Ma per gestire tutta questa merce servono spazi. E gli attuali magazzini (due più una tensostruttura) sono saturi. Il Piano di sviluppo al 2030 prevede forti investimenti nelle strutture per la logistica, con la costruzione di 4 nuovi magazzini e gli spazi per le merci destinati a passare da 10 mila metri quadrati a 60 mila. Ma l'iter di approvazione del Masterplan è lungo e complesso e prima di tre-quattro anni sarà difficile poter realizzare i nuovi

edifici. Così, i manager di Catullo e Save, le società venete che gestiscono lo scalo, hanno pensato di sfruttare le strutture esistenti. Ovvero trasformare una parte del terminal passeggeri in magazzino. «L'autorizzazione da parte di Enac è arrivata il 27 maggio» spiega Enrico Zorgati, amministratore delegato di Save Engineering, la società che si occupa dello sviluppo infrastrutturale degli scali del nord-est (Venezia, Treviso, Verona, Brescia). Il progetto è stato fatto «in casa», l'appalto è stato vinto dal raggruppamento composto da Italimpresa e Bonzi, entrambe di Castenedolo. I lavori sono partiti il 10 giugno con le fasi preliminari.

I cantieri partiti il 10 giugno, l'obiettivo è che tutto sia pronto entro novembre per il picco natalizio

D'Annunzio. Insomma, sarà un'estate di «intenso lavoro».

Fasi. Il progetto vale 3,9 milioni di euro, quasi 2,8 milioni solo per i lavori strutturali, poi progettazione, collaudi, allestimenti. La porzione orientale del terminal passeggeri, spiega il direttore dell'area tecnica degli scali di Brescia e Verona Alberto Carli, verrà di fatto svuotata e diventerà il nuovo magazzino open space per lo smistamento della merce di Poste Italiane: sulla parete est saranno aperti due varchi. All'esterno pensiline di copertura, baia di carico e scarico, banchina per i mezzi pesanti e nuovo piazzale di movimentazione. «Ma i passeggeri non spariranno» precisa Roccasecca. Anzi, tutte le funzioni resteranno concentrate in un'area ridotta: 1.200



Il cantiere. La porzione est del terminal passeggeri sarà trasformata in magazzino cargo // FOTO NEG-ORTOGNI



Lavori. Al via le opere di demolizione



Box. Gli ormai ex banchi per il check-in

metri quadrati, nella porzione ovest del terminal, dove si trasferirà anche il bar, l'unico esercizio commerciale ancora aperto. Stessi spazi per Dogana, Guardia di Finanza e Polizia di Stato; saranno realizzati una sala d'attesa, servizi di noleggio, area Schengen ed extra Schengen, arrivi e partenze. Il «nuovo» terminal sarà pronto a fine agosto. Poi si procederà con il completamento del magazzino. L'aeroporto, precisano i tecnici, resterà operativo in tutte le fasi dei cantieri.

Passeggeri. «Il D'Annunzio ricorda Roccasecca - per i passeggeri è schiacciato tra Bergamo e Verona. Non è facile trovare compagnie che vogliono venire a Montichiari». Il Covid ha complicato le cose. «Sia chiaro - precisa l'amministratore del

D'Annunzio - se spunteranno occasioni siamo pronti a coglierle». Ma intanto si punta sulle merci.

La conversione del terminal passeggeri è per altro un progetto «reversibile». L'idea è che quando saranno realizzati i magazzini previsti dal Masterplan, l'aerostazione possa tornare interamente dedicata ai passeggeri. Quella realizzata nel 1998-1999, quando venne aperto lo scalo, era comunque da rimodernare. Ma prima di investire le (fingenti) risorse, servono i voli. Quelli merci stanno pian piano arrivando e l'obiettivo delle 429 mila tonnellate nel 2030, come scritto nel piano di sviluppo, non è poi così irrealistico. Gli 895 mila passeggeri previsti per il 2030, invece, oggi come oggi paiono una chimera. //

Piano di sviluppo da 101 milioni «Risolti» i nodi con la Regione



La riconversione di 4.200 metri quadrati del terminal passeggeri in magazzino cargo è una soluzione «temporanea». Sullo sfondo resta infatti il Piano di sviluppo al 2030 (Masterplan), un pacchetto di interventi da 101 milioni di euro che vanno dall'allungamento della pista (da 3 mila a 3.500 metri di lunghezza) alla realizzazione di 4 nuovi magazzini per 50 mila metri quadrati aggiuntivi di spazi per la gestione delle merci. La priorità sarà proprio la realizzazione delle strutture per la logistica. Lo scorso novembre il Masterplan era però stato

PROTAGONISTI



Enrico Zorgati. AD SAVE ENGINEERING. «Il cargo sta crescendo, servono spazi. Il Piano di sviluppo per Montichiari prevede nuovi magazzini. Ma i tempi sono lunghi. Abbiamo così deciso di convertire a magazzino strutture esistenti».



Massimo Roccasecca. AMMINISTRATORE D'ANNUNZIO. «Per i passeggeri Brescia è schiacciata tra Bergamo e Verona. Siamo pronti a cogliere ogni occasione si presenterà, ma l'attuale vocazione è quella cargo: è lì che dobbiamo puntare».

bocciato dalla Regione che aveva espresso parere negativo. In questi mesi, spiegano Roccasecca e Zorgati, si sono tenuti numerosi incontri con Regione, Provincia, Comuni, per affrontare le tre criticità: rumore, consumo di suolo, traffico. «Abbiamo trovato una soluzione condivisa». Le integrazioni studiate per risolvere i nodi critici dovrebbero essere inviate al Ministero entro fine mese mentre per fine anno dovrebbe arrivare il primo sì al Piano. Ma il via libera finale serviranno comunque alcuni anni, 3 o 4. Intanto si è così puntato su soluzioni «temporanee».