

TRASPORTI AI Pirellone un convegno ha fatto il punto sul piano di sviluppo dell'aerostazione di Montichiari

D'Annunzio, prove di crescita «Ma troppi freni al polo cargo»

Scarpa (Save): «La Regione Lombardia rema contro, però non c'è alternativa alle merci» Cattaneo: «Sono sempre stato per Malpensa». Saccone: «Abem ha ancora senso?»

Di chi è la colpa se l'aeroporto di Brescia-Montichiari non si è sviluppato? Intanto non è completamente vero che non si è sviluppato, ha chiarito Monica Scarpa, amministratore delegato di Save, la società che gestisce gli aeroporti del Nordest, d'Annunzio compreso. Non si è sviluppato nei passeggeri, e questo è lì da vedere. Ma nel cargo cresce ogni anno (i voli di Poste Italiane, i pacchi Amazon...). È cresciuto anche nella pandemia. Oggi è il quinto scalo merci italiano, nel 2021 aveva 39 mila tonnellate movimentate e punta nel 2030 a decuplicare i volumi. Ma certo, le aspettative del sistema-Brescia erano diverse quando nel 1999 venne inaugurato. E in gran parte sono diverse anche oggi. È bastato ascoltare i Pasini, i Saccone, gli Agliardi, i Masetti, ieri al convegno promosso al Pirellone dalla presidente della V Commissione, Claudia Carzeri, per convincersene. Loro parlano a tutt'oggi di un hub europeo, gli sta stretto il solo cargo e la dimensione interregionale. «Montichiari quarto aeroporto della Lombardia o terzo del Veneto? - si interroga l'assessore al Bilancio, Davide Caparini - Sta qui tutto il travaglio di questo scalo. L'indirizzo cargo lo ha dato l'economia, visto il fallimento della politica». Ma Scarpa invita ad un bagno di realismo: «I numeri che abbiamo raggiunto sono già tanto: la Lombardia ha sempre remato contro, e per una autorizzazione ci vogliono anni. Save ha dovuto trasformare parte del terminal in magazzino per il "no" regionale ad un altro capannone». Sgombrava il campo dal sogno passeggeri: «Non è economico per una compagnia venire a Montichiari. Non possiamo non considerare le economie di scala». Ma non chiude completamente la porta... «in futuro...». La vocazione cargo comunque non è una passeggiata: «Bene che vada il piano di sviluppo aeroportuale non sarà approvato prima dell'autunno 2023» dice l'amministratore delegato. Se gli imprenditori bresciani

accusano la politica di avere affossato Montichiari, la politica regionale nella persona di Raffaele Cattaneo accusa un non precisato «territorio»: «L'aeroporto di Montichiari pur essendo molto ben posizionato sulle principali direttrici infrastrutturali, non ha mai trovato una sua identità». Cattaneo non nega di essere sempre stato dalla parte di Malpensa: d'altronde da assessore regionale era consigliere di amministrazione di Sea, la società che gestisce gli aeroporti milanesi. Raccontano, che un giorno disse che i bresciani al massimo avrebbero potuto aspirare ad una pista per gli elicotteri, non ad un vero



L'aeroporto di Brescia-Montichiari ha sviluppato da alcuni anni una forte vocazione cargo: è il quinto d'Italia per movimentazione merci



Claudia Carzeri

aeroporto. Insomma, se il d'Annunzio è finito nella sfera di influenza veneta, al Pirellone non ha mai trovato grandi alleati. Come non li trova Save, a sentire Scarpa. «La valutazione di impatto ambientale ci è stata negata», si è lamentata. Un diniego fondato - ha fatto capire - su una cavillosità che non ha riscontro per Bergamo o Malpensa. Due pesi e due misure? Per Cattaneo la Lombardia ha bisogno di Montichiari, ma non ha colpe se non è cresciuto. Sfumature autocritiche invece nel collega Mattinzoli: «La Regione deve assumersi le sue responsabilità nel risolvere le contraddizioni». Adesso ad esempio c'è la questione dei terreni attorno all'aeroporto. La domanda c'è (vedi l'articolo sotto), ma le istituzioni locali frenano. Per Scarpa delle due l'una: «Se volete che l'aeroporto si sviluppi servono le condizioni». Ritardare l'approvazione del piano di sviluppo, negare autorizzazioni, non è - fa capire - creare le condizioni. Guido Galperti, vicepresidente della Provincia di Brescia racconta storie di un diverso trattamento. Quello per Malpensa: «Urbanisticamente favorita, furono contingentati i voli da Linate». Per lui la collocazione naturale del d'Annunzio è nel sistema aeroportuale del Nordest. «Brescia è un'area di cerniera», spiega. Rivendica la scelta dell'amministrazione Alghisi che ha riposizionato l'ente Provincia (socio della Catullo spa) nel sistema aeroportuale del Nord-Est «dopo che il Broletto si era avvicinato a Bergamo in controtendenza con i propri interessi». Un posizionamento che non basta agli imprenditori bresciani, massicciamente rappresentati in Abem, la società che puntava ad una gestione più direttamente bresciana dello scalo. «Se va avanti così Abem è uno strumento inutile», sentenza Saccone di Camera di Commercio..