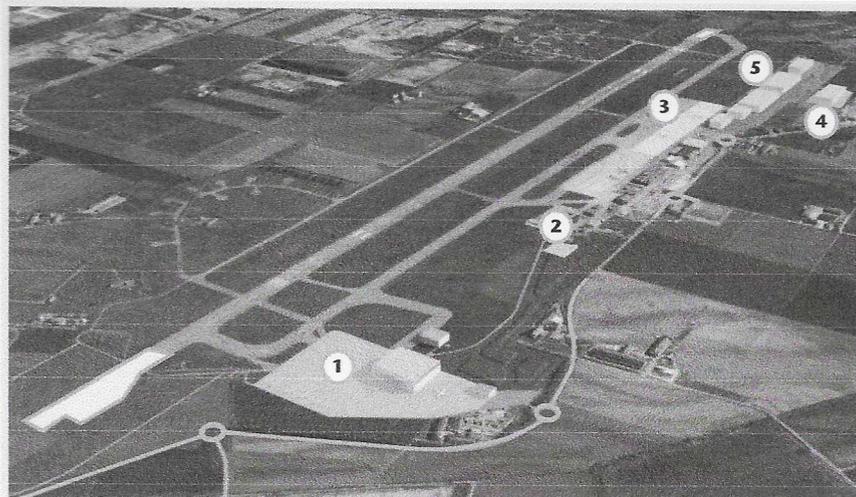


**BRESCIA E PROVINCIA****IL PIANO DI SVILUPPO AL 2030****I PRINCIPALI INTERVENTI**

- 1 Area manutenzione
  - 2 Nuovo deposito carburante
  - 3 Piazzola attrezzata
  - 4 Spedizionieri
  - 5 Nuovi magazzini cargo
- Prolungamento pista  
 Nuova strada

**IL TRAFFICO**

	Passeggeri	Merci (tonnellate)
2021	5.454	39.603
Previsione 2030	895.000	429.000

**GLI INVESTIMENTI**

Adeguaamenti terminal	4,8 milioni di €
Nuovi magazzini e edifici	15,5 milioni di €
Parcheggi e viabilità di accesso	16,5 milioni di €
Pista e infrastrutture di volo	44,2 milioni di €
Piano ambientale	4,7 milioni di €
Interventi vari	15,3 milioni di €
<b>Totale</b>	<b>101 milioni di €</b>

infogb

# Ultima chiamata per il D'Annunzio «Diventi l'hub merci del nord Italia»



Nella sala del consiglio regionale. Da sinistra Galperti (Provincia), Scarpa (Catullo-Save), Carzeri (Regione)

## Maxi-piano da 101 milioni per decuplicare il cargo Pasini: «Questo scalo deve avere un ruolo nazionale»

**Il convegno**

Daive Bacca  
d.bacca@giornaledibrescia.it

Il D'Annunzio è l'eterna promessa del sistema aeroportuale italiano. Grandi potenzialità, scarsi risultati. Uno scalo che perdeva 8 milioni di euro l'anno. Oggi si è rimesso in carreggiata, sviluppando la vocazione cargo, diventando il quinto aeroporto merci italiano. Ma resta comunque in una sorta di limbo. Quanto può crescere? Può davvero diventare l'hub merci del nord Italia? Il sistema economico bresciano crede ancora in questo «sogno». «Ma non c'è più tempo. Bisogna agire in fretta». La Catullo, la società veronese che gestisce lo scalo, ha ri-depositato il piano di sviluppo: 101 milioni di investimenti con l'obiettivo (tutto da verificare) di arrivare a 429 mila tonnellate di merce trasportata nel 2030. Dieci

volte il dato 2021. «Oggi lavoriamo al massimo delle nostre capacità» spiega l'AD della Catullo Monica Scarpa. Per crescere servono nuove infrastrutture: magazzini, logistica, allungamento della pista. Peccato che il piano di sviluppo sia rimasto bloccato tre anni per criticità ambientali (rumore e viabilità) ora superate, rimarca l'Ad. D'altro canto la politica deve far sì che lo sviluppo sia «in armonia» con il territorio: consumo di suolo, impatto ambientale.

**Il convegno.** Sono queste le prospettive e i nodi emersi nel convegno «Lo sviluppo dell'aeroporto di Brescia-Montichiari nel contesto del sistema aeroportuale del nord-est», tenutosi ieri in Regione (finora un po' distratta sullo scalo bresciano). Un appuntamento voluto dalla commissione infrastrutture, presieduta da Claudia Carzeri, che ha visto al tavolo Regione, Provincia, Comuni, società di gestione e mondo economico bresciano.

È partita la politica. «Quella

di Montichiari è la storia di tante occasioni perse» ha ricordato l'assessore Davide Caparini (Bilancio). Eppure, con i problemi logistici di Malpensa e Orio senza spazio di ampliamento, «Montichiari è l'unico scalo lombardo che può crescere» ha rimarcato il collega Raffaele Cattaneo (Ambiente). Servono però «una visione chiara e l'accordo con il territorio». Il tema è insomma infrastrutturale, urbanistico e ambientale. Se davvero Montichiari crescerà di oltre 10 volte rispetto ai numeri attuali, non basteranno i magazzini interni al D'Annunzio. Servirà una logistica nella aree attorno. E questa partita la dovranno giocare politica ed enti locali.

**Il Piano.** Intanto la Catullo e il suo partner industriale Save hanno assicurato il loro impegno nello sviluppo del D'Annunzio. Un anno fa gran parte del terminal passeggeri è stato trasformato in un magazzino per Poste e l'e-commerce (Amazon). Gli altri tre magazzini lavorano già a pieno regime con il general cargo-charter e DHL. Il piano di sviluppo prevede 5 nuovi magazzini per 5 mila mq, oltre all'allungamento della pista per poter ospitare voli intercontinentali. I documenti per la Valuta-

zione ambientale, riavviata dopo il cambio di parere della Regione, da negativo a positivo, sono depositati sul sito del ministero, ha ricordato Scarpa. Osservazioni entro il 6 agosto, la via libera nel 2023. Poi gare e realizzazione delle opere. Gli obiettivi al 2030 sono dunque molto «sfidanti».

Ma il sistema economico bresciano, dopo oltre vent'anni di annunci, chiede di fare in fretta. «Possiamo diventare il terzo scalo nazionale e un'eccellenza nel trasporto delle merci» ha spiegato Maurizio Saccone, presidente della Camera di Commercio. «Brescia esporta 18 miliardi di euro l'anno - ha aggiunto il numero uno di Abem Giuseppe Pasini -. Il D'Annunzio deve andare oltre la dimensione provinciale o regionale. Può diventare il secondo hub merci italiano, insieme a Malpensa, per portare i nostri prodotti fuori dal Paese. Dobbiamo giocare un ruolo su scala nazionale». «L'economia sta soffrendo, non possiamo più aspettare - ha detto Bortolo Agliardi, presidente Assoartigiani -. È assurdo che le nostre merci vadano a Malpensa o

**E i passeggeri? «Per ora non ci sono le condizioni, ma svilupperemo anche quel segmento»**

Stoccarda prima di prendere il volo quando abbiamo Montichiari». «La politica deve decidere in fretta» gli ha fatto eco Eugenio Masetti (Confartigianato). «La velocità sta diventando sempre

più importante nel mondo del trasporto» ha aggiunto Sergio Piardi (Fai). Ecco perché il D'Annunzio può diventare una straordinaria leva per la competitività di Brescia. E i passeggeri? Il piano al 2030 prevede di arrivare a 935 mila. Una previsione davvero poco realistica. «Oggi non è economico per le compagnie venire a Brescia - ha ammesso Scarpa -. Ma appena vi saranno le condizioni, svilupperemo anche quel segmento. Ve lo assicuro». Si vedrà. //

**IL TEMA URBANISTICO**

## Va aggiornato il Piano d'Area di Montichiari ASSE ROLFI-GALPERTI PER LA LOGISTICA

Catullo e Save devono sviluppare l'aeroporto. Gli enti locali devono risolvere i nodi urbanistici nelle aree attorno. Il Piano d'area di Montichiari (Ptra) vincola 39 km quadrati alla crescita del D'Annunzio. Ma risale al 2011, poi rivisto nel 2014. «È stato uno strumento utile. Ma va aggiornato» ha spiegato l'assessore all'agricoltura Fabio Rolfi. Ora che lo scalo ha una chiara vocazione cargo, «serve uno sviluppo infrastrutturale coerente e con tempi certi a supporto della crescita del D'Annunzio». La proposta di Rolfi è che sia la Provincia - grazie a una delega biennale - a rivedere il Ptra, insieme ai Comuni coinvolti (Montichiari, Castenedolo, Ghedi, Montirone). Attorno allo scalo si potrebbe «concentrare la logistica intermodale». Andrà però trovato il meccanismo per armonizzare la logistica con la legge regionale del 2014 sul consumo di suolo. Il vicepresidente della Provincia Guido Galperti ha rilanciato l'idea di una delega al Broletto per la revisione del Ptra. «Nessun operatore può sviluppare un aeroporto nel deserto» ha spiegato. Tre le cose da fare. La revisione urbanistica. Le infrastrutture a supporto (il nuovo tracciato della sp37, la ferrovia Brescia-Montichiari), per le quali la Regione potrebbe mettere risorse. Le compensazioni ambientali. «Siamo a uno snodo - ha concluso Galperti -. Lo scalo può crescere se c'è un patto territoriale forte». // DB

**COMPRO ANTICHITÀ**  
 Mobili - Quadri - Camini  
 Fontane - Oggetti vari  
*Antichità Tisi Gualtiero*  
 Tel. 335.273.555