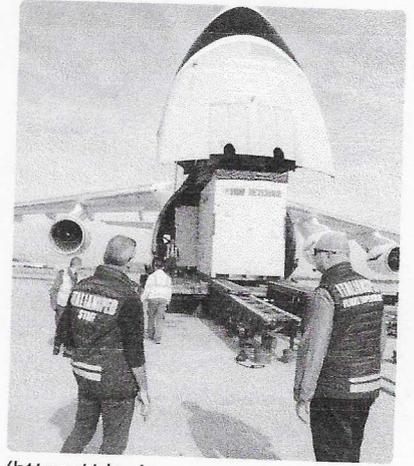


Sparisce per sempre dai radar uno dei vincoli che tenevano in ostaggio lo sviluppo in chiave cargo

CINZIA REBONI

Sparisce per sempre dai radar uno dei vincoli che tenevano in ostaggio lo sviluppo in chiave cargo dell'aeroporto D'Annunzio. La Regione, accogliendo la richiesta dei Comuni di Castenedolo e Montichiari e della Provincia, ha eliminato dal Piano d'area aeroportuale i siti destinati alla costruzione di un'opera impossibile, ovvero la linea di metropolitana leggera. Il corridoio doveva essere la spina dorsale di un collegamento intermodale destinato a rilanciare il traffico passeggeri del D'Annunzio, servire il Centro fiero e allo stesso tempo incentivare i flussi di viaggiatori su rotaia diretti sul Garda. Il metrò soft - collegato alla Tav -, partendo da Sant'Eufemia doveva attraversare Castenedolo e, passando dalla Fascia d'oro, arrivare allo shunt di Montichiari nei pressi della caserma Serini. Ma a vent'anni dal varo del progetto il mondo è cambiato: l'hub della Tav previsto a Montichiari è stato stralciato nel 2014 dall'opera e la vocazione del D'Annunzio è ormai legata ai cargo. L'ipotetico tracciato della linea ferroviaria metropolitana leggera e del relativo corridoio di salvaguardia è rimasto vincolato nel Piano territoriale regionale d'area fino a pochi giorni fa. Ora verranno liberati lotti da destinare a logistica, al servizio dello scalo. Ma c'è un altro iter in dirittura d'arrivo. Manca solo la dichiarazione di compatibilità agli strumenti urbanistici comprensoriali della Regione e della Provincia, e poi inizierà la seconda vita della caserma dismessa Serini di proprietà dell'Agenzia del Demanio. La riconversione nel nuovo Pgt di Montichiari, già pubblicato sul Burl, prevede la modifica della destinazione urbanistica del sito militare dismesso da 30 anni, che versa in condizioni di profondo degrado, puntando ad incentivare la riconversione. Sul comparto da 505 mila metri quadri non graveranno più i vincoli del Piano d'area aeroportuale. Senza imposizioni urbanistiche, l'appello verso potenziali investitori privati dell'ex immobile militare si innalzerà, agevolando l'operazione di vendita in carico al Demanio. «La soluzione - precisa il sindaco Marco Togni - punta a creare condizioni favorevoli allo sviluppo dell'aeroporto e al suo indotto». L'insediamento di imprese logistiche o di magazzini sarà agevolato anche in vista del progetto di trasformare il D'Annunzio in un hub di collegamento tra Europa e Africa. I nodi burocratico-urbanistici sono sciolti, e la partita passa al gestore Save. L'ad Monica Scarpa ha annunciato che, da qui al 2032, si investiranno 50 milioni per il D'Annunzio. Investimenti destinati alla costruzione di due edifici dedicati alla gestione dei servizi di handling e warehousing su una superficie di 480 mila metri quadrati e a lavori per la pavimentazione della pista di volo e dei piazzali. Ma Togni è scettico. «Sono 25 anni che aspetto che il D'Annunzio... prenda il volo - sottolinea -. Ma è dal 1999 che, i veneti prima e i veronesi poi, fanno promesse disattese. Dei 100 milioni di investimenti annunciati nel 2019 siamo scesi a 50. La Regione dovrebbe mettere Save alle strette, e valutare la possibilità di riprendere in mano il controllo dello scalo, togliendolo da una gestione che si è dimostrata fallimentare. Le performance sono risibili, inferiori persino al 2010. Lo scorso anno sono stati registrati 7.245 passeggeri e 38.947 tonnellate di merci. Il piano di sviluppo al 2030 prevede 895 mila passeggeri e 429 mila tonnellate l'anno: un'utopia». Uno scetticismo condiviso anche dal capogruppo del centrosinistra in Consiglio provinciale Filippo Ferrari, che in occasione della votazione per la ricapitalizzazione della società Catullo - costata al Broletto 650 mila euro - ha espresso forti dubbi sul Piano industriale. Le attuali infrastrutture cargo possono gestire fino ad un massimo di 2-2,5 voli a settimana, e il nuovo magazzino merci, del valore di 6,5 milioni, è previsto solo dal 2025-26. Di conseguenza i vantaggi economici saranno diluiti nel tempo. Nel 2021, quando è stato deliberato un aumento di capitale sociale, che per la Provincia significò un esborso di 733.845 euro, erano previsti interventi per 18 milioni, mai realizzati».



(<https://deploy-dshare.athesiseditrice.it/BSO/20231128/E>)