

Aeroporti. Montichiari

Lo scalo bresciano tra progetti futuri e opportunità

È tutto
già pronto



«Lavoriamo da sette mesi per portare operatori, abbiamo tutto in regola»
PAOLO ARENA
PRESIDENTE CATULLO SPA

Burocrazia
padrona



«Il vero equivoco è che manca un unico organo deputato a decidere»
ALESSIO QUARANTA
DIRETTORE GENERALE ENAC

L'INCONTRO. Nella sede della Confindustria scaligera tavola rotonda sul piano della Catullo spa per lo sviluppo dell'aeroporto bresciano

D'Annunzio, Verona pensa al modello Lipsia

La direzione Enac: «Fosse per noi la concessione ci sarebbe da anni»
E il piano Passera viene declassato a «proposta ancora discutibile»

DAL NOSTRO INVIATO
Giovanni Armanini
VERONA

Lipsia modello per Montichiari. Un aeroporto specializzato nel Cargo in grado di attrarre le tonnellate di merci che vengono indirizzate fuori dall'Italia ma che potrebbero servire invece per dare nuovo sviluppo e nuova occupazione al sistema aeroportuale del Nord. È questo l'obiettivo della Catullo Spa, che ieri a Verona ha organizzato una tavola rotonda nella sede cittadina di Confindustria per illustrare i programmi industriali sul D'Annunzio e rivendicare la necessità di una concessione che il governo finora ha negato. Da più parti - come ci si aspettava - è stata rivendicata la bontà di un piano che punta a superare i campanilismi.

IL PRESIDENTE della Catullo, Paolo Arena, ha fatto il punto della situazione sottolineando le difficoltà nel muoversi senza una concessione di lungo periodo. Ma ha confermato anche i contatti con una importante compagnia cargo cinese ed un'altra dell'Azerbaijan.

«L'aeroporto è pronto - ha sottolineato -, anche grazie agli 80 milioni di investimenti

realizzati, per cogliere l'occasione di creare posti di lavoro e rendere più flessibile e appetibile il sistema infrastrutturale italiano. La grande difficoltà commerciale e di mercato è che quando l'opinione pubblica sente che Montichiari un giorno c'è e un giorno non c'è più diventa impossibile attrarre investimenti. Ma stiamo cercando di convincere che non ci sarà nessun voltafaccia». Un punto fermo è che il D'Annunzio «non farà concorrenza a Malpensa ma alla Germania riprendendo le merci italiane in uscita e diventando attrattori per i paesi confinanti. Prevediamo già una entrata in Italia dalla Svizzera, Croazia, Francia».

Determinante l'intervento del direttore dell'Enac, Alessio Quaranta, che ha in qualche modo «declassato» le scelte dell'attuale Governo: «Stiamo parlando di una proposta - ha detto -, non di un piano. Il ragionamento non è chiuso». Secondo lui gli aeroporti non sono troppi, ma non specializzati. Per questo del nuovo D'Annunzio c'è assolutamente bisogno, ed ha ribadito: «Non c'è chiusura rispetto alle decisioni finali di uno strumento che contrariamente a quello che si può pensare non va inteso come gestorio ma



Il trasporto cargo è un settore dell'attività aerea che può garantire un grande sviluppo al «D'Annunzio»

Paolo Arena:
«Speriamo di ottenere quanto richiesto nel giro di pochi giorni»

Pierluigi Di Palma:
«Decideranno il prossimo Governo e il futuro presidente della Repubblica»

programmatario» andando oltre quando ha affermato che: «Al sistema manca la possibilità di avere un unico interlocutore che prenda le decisioni, e invece ci si rimpallano i piani da Enac a Ministero facendoli diventare poco attuali. Se fosse esistito un unico ente la concessione per quel che ci riguarda sarebbe già dal 2008».

ALLA TAVOLA ROTONDA ha partecipato anche Riccardo Sciolti, amministratore delegato di Mistral (gruppo Poste italiane) testimoniando la soddisfazione nella scelta di Montichiari come hub postale nel 2007, mentre l'ex direttore dell'Enac ed attuale presidente del Centro studi Demetra,

Pierluigi Di Palma è stato ancor più duro col governo: «Il piano del ministro Passera, che peraltro è stato rigettato dalla conferenza stato-regioni con l'opposizione netta di Puglia, Toscana ed Emilia, va declassato a documento. Andrà ad impegnare un altro Parlamento, un altro ministro e un altro Presidente della Repubblica». Questo anche se Arena ha ribadito la speranza di ottenere la concessione già da questo governo ed in pochi giorni. Verona, insomma, punta dritta alla concessione, con buona pace dei bresciani, che dal canto loro continuano a chiedere di andare al bando di gara europea. ●

Il programma

Potrebbero nascere 5 mila posti di lavoro

Cinquemila posti di lavoro. È l'obiettivo teorico che adottando il modello tedesco e facendo opportune stime prudenziali, potrebbe rappresentare la ricaduta in termini occupazionali dell'Aeroporto D'Annunzio di Montichiari.

Se da una parte la Catullo spa ha indicato Lipsia come esempio da seguire, dall'altra Francesco Rebaudo, esperto del settore ed ex Ceo di Cargoitalia, ha fornito una stima che lascia ben sperare: «Ogni 100 mila tonnellate movimentate possono generare dalle 1.500 alle 2.000 unità lavorative: Brescia ha potenzialità per 300 mila tonnellate totali». I conti sono presto fatti: da 4.500 a 6.000 posti di lavoro.

LIPSIA è diventata la piattaforma merci di Lufthansa Cargo e di Dhl dopo che la Germania ha scelto di specializzare nel cargo l'infrastruttura situata nell'ex Repubblica democratica tedesca. Quest'anno è stata premiata come miglior aeroporto Cargo d'Europa. Muove 800 mila tonnellate ed è il secondo aeroporto europeo specializzato nelle merci. Come già succede a Montichiari garantisce un



L'incontro di ieri a Verona

servizio 24 ore su 24. I tedeschi la scelsero per far fronte ad una disoccupazione che toccava il 30%. Nel tempo è diventata la base di sviluppo per cui oggi intorno si sono insediati i grandi operatori logistici europei, dagli operatori agli autotrasportatori. Volano di sviluppo replicabile.

LE OPPORTUNITÀ sono abbastanza evidenti, considerando che l'Italia impiega nella logistica aerea 20 mila addetti contro i 500 mila della Germania. Rebaudo ha sostenuto la bontà del piano veronese spiegando che: «Brescia può serenamente produrre profitto e lavoro riconsuando il 20% di merci in fuga (ovvero prodotte in Italia ma non trasportate dai nostri aeroporti, per circa 800 mila tonnellate). Il tutto senza intaccare un solo kg di Malpensa». ●

IL CONGRESSO. La Fit riconferma al vertice Mauro Scalvini e riflette sul futuro delle infrastrutture, proponendo integrazioni e relazioni sindacali più efficaci

Torri (Cisl): «Tavolo per il sistema di scali lombardo»

Il segretario generale: «Basta insistere sul tema della gestione. Il futuro di Montichiari nelle merci»

Magda Biglia

«Basta insistere sulla concessione, creiamo invece un tavolo per il sistema lombardo degli scali, i due milanesi e il bresciano, senza escludere, volendo, un'apertura a Verona. Un sistema in cui Montichiari abbia un ruolo per le merci che ora prendono la strada della Germania, Stato che ha fatto della mobilità non un onere bensì un business. I passeggeri potranno venire in un secondo tempo». Enzo Torri, segretario generale della Cisl, ha ieri ripetuto le critiche all'operaio del Catullo e alle lungaggini di questi anni, guardando da un'altra parte, a ovest, per il rilancio del D'Annunzio, guardando ad una Lombardia che sta per rinnovare la sua classe politica a cui vanno ampie sollecitazioni, senza dimenticare la sorte di almeno 150 famiglie della manodopera.

Torri ha introdotto il congresso della Fit Brescia Vallecarnica, uno dei congressi di categoria che si stanno susseguendo per la riorganizzazione e semplificazione interna. I dele-



Giovanni Abimelech, Mauro Scalvini, Enzo Torri e Giovanna Mantelli

C'è il timore che l'impegno delle Ferrovie per i treni veloci danneggi invece i pendolari

Perplessità sulla presenza di cinque società urbane per i viaggi su gomma e due extraurbane

gati hanno riconfermato al vertice Mauro Scalvini e i due operatori del presidio Fabrizio Baresi e Roberto Polini. La valle, che per la Federazione italiana Trasporti, era già annessa rimane rappresentata da quattro operatori fra i quali verrà scelto il riferimento per il presidio montano.

IL SEGRETARIO GENERALE ha toccato pure il tema del metrò, attaccando la presenza di cinque società urbane per i viaggi su gomma e due extraurbane. «È un cattivo esempio di gestione e una complicazione per le relazioni sindacali, soprattutto in tempi di tagli delle risorse. Abbiamo chiesto un incontro unitario per costru-

re il necessario riassetto, e con il coinvolgimento dei lavoratori, oltre un migliaio. Diversamente il problema, unito a quello della mancanza di adeguati parcheggi scambiatori, sacrificati ad un inutile e dannoso garage sotto il Castello, saranno da freno allo sviluppo di un mezzo che ha grandi potenzialità».

Scalvini ha poi espresso il timore che l'impegno delle Ferrovie per i treni veloci danneggi la rete per i pendolari, con bassi livelli e alti pagamenti. Ha affrontato il tema dell'igiene urbana, a cui addetti fanno capo a Fit, forte di 970 iscritti, per 54 contratti nazionali, in un mondo sindacale di settore molto frammentato. Secondo il segretario, il porta a porta non funziona, per i costi, per il fenomeno dell'esportazione dei sacchetti, per il carico di lavoro dei preposti, meno di 40 per l'intera città e pochi nei paesi. Egli suggerisce, in alternativa, i cassonetti «intelligenti» con chiavetta.

Ha descritto la grave crisi che sta colpendo la logistica, duemila aziende nel Bresciano e cinquemila veicoli. Ha sollecitato tutti i dipendenti ad aderire alla pensione integrativa, necessaria stampella ad assegni di fine attività che saranno metà degli attuali. ●

Fenaroli con il Comitato di quartiere

«Metrobus e Oltremella Così si può integrarli»

Se si tornasse alle vecchie consulte territoriali, ai trenta consigli di quartiere degli anni '70, «i bresciani sarebbero in grado di esprimere le idee indispensabili per un miglior governo della città»: la convinzione del candidato sindaco Marco Fenaroli è nota, tant'è che di una nuova dimensione partecipativa ha fatto il cardine della sua campagna elettorale. E ieri ha chiamato intorno a sé i sostenitori del Comitato Oltremella per spiegare quanto meglio potrebbero andare le cose con il trasporto pubblico di superficie in vista dell'entrata in esercizio della metropolitana.

A POCHE SETTIMANE dal taglio del nastro - sottolinea Fenaroli - la città «non conosce neanche a grandi linee il Piano di riorganizzazione della rete dei bus, anzi non sa neanche se c'è». Sa solo che i parcheggi scambiatori lungo l'asse del metrò «sono passati da cinquemila posti auto a 1.400».



I primi «visitatori» del Metrobus

E «ci sembra sbagliato non discutere con i cittadini, né informarli in tempo utile di quel che accadrà». Anche perché le idee ci sarebbero, e il Comitato ieri ha indicato per ogni quartiere come integrare con la metropolitana un Oltremella neanche sfiorato dai treni automatici. Per il Violino propongono di intensificare la frequenza delle linee 9 e 16 in modo da arrivare alla coincidenza con la Lam 2 che intercetta il metrò a San Faustino. Per Badia-Mandolossa indicano tra l'altro la valorizzazione della stazione di Borgo San Giovanni sulla ferrovia Brescia-Iseo e la creazione di un'altra stazione

presso il centro commerciale Sant'Anna di via Re Rotari con un parcheggio scambiatore. Per Torricella-via Crotte vorrebbero passaggi intensificati e un avvicinamento alla stazione Marconi della linea 13, in modo ridurre le «lunghe code» delle ore di punta sulle vie Cominazzi, Colombo e Torricella di Sopra.

SONO IDEE che vorrebbero discutere con la città, ma tutto tace. «Non esiste neanche un piano di emergenza - dice Marcello Scutra del Comitato - per i bus di superficie in caso di guasto alla metropolitana». Per quello che se ne sa, «la società di gestione Metro Brescia lo ha chiesto a Brescia Trasporti, che ha avanzato costi proibitivi», rivela Davide Bertolassi della Rsu di via San Donino. L'autista, peraltro, denuncia una «difficile trattativa che va avanti da sei mesi senza che riusciamo a sapere alcunché del Piano industriale e nell'impossibilità di avanzare richieste concrete». Intanto «la 16 che serve per raggiungere il Civile alla domenica passa ogni tre quarti d'ora - aggiunge Scutra - le corsie preferenziali si riducono, la velocità commerciale cala, i servizi serali quasi scompaiono e i passeggeri diminuiscono». Fallite le circoscrizioni, destinate a scomparire, «si torni ai comitati di quartiere», ripete Fenaroli. **M.I.V.A.**