



AVERONA. Il punto sulle prospettive future dopo il rilascio della concessione quarantennale alla holding veronese

«Così ripartirà il D'Annunzio» Parola di Arena (Catullo Spa)

La sfida: merci raddoppiate entro il 2020. Trattative con un vettore vietnamita e un courier
Ma i tempi non sono brevi. E il dg Bassetti auspica: «Bando entro l'anno per il partner»

DAL NOSTRO INVIATO

Natalia Danesi
VERONA

Perché l'aeroporto di Montichiari riparta davvero ci vorrà ad andar bene qualche mese. Il rilascio della concessione quarantennale del D'Annunzio alla Catullo Spa apre le porte alle trattative con nuove compagnie cargo, con possibilità però di incidere sulla programmazione solo a partire dalla prossima stagione Iata, al via in autunno. Entro l'anno l'auspicio, annuncia il direttore generale Carmine Bassetti, è anche di riuscire a produrre il bando per l'ingresso nella compagine di un partner industriale che permetterà allo scalo di affrontare la fase di sviluppo. Le prospettive sono state illustrate ieri in una conferenza stampa all'Hotel Due Torri di Verona da Bassetti e dal presidente Paolo Arena.

LA CONCESSIONE, è stato detto, rappresenta l'ultimo tassello del processo di risanamento messo in campo dai vertici veronesi, che comprendeva anche il taglio dei costi di struttura (2,5 milioni), la razionalizzazione dell'assetto societario (6 milioni), la risoluzione dei con-

Il sedime aeroportuale oggi e nel futuro

OGGI

■ L'aeroporto "Gabriele D'Annunzio" si sviluppa su **270 ettari**

■ Capacità del terminal: **3 milioni di passeggeri**

■ Estensione del terminal: **6.500 metri quadri**

Sportelli per il check in

10

Cancelli d'imbarco

6

Controlli sicurezza

4

Sportelli per il controllo passaporti

2

Parcheggi

800



■ Parcheggi per disabili, taxi, bus, noleggio auto

■ Area cargo equipaggiata per 150.000 tonnellate annue

FASE 2 - ENTRO IL 2040

■ Si svilupperà su 500 ettari

■ Terminal con capacità
20 milioni di passeggeri

■ Area cargo equipaggiata
per **oltre 1 milione**
di tonnellate annue

IL TRAFFICO MERCI A MONTICHIARI



Traffico merci 2012:

42mila tonnellate

Obiettivo 2015:

60mila tonnellate

Obiettivo 2020:

82mila tonnellate



tratti tossici (7 milioni). Il bilancio 2012 non si annuncia ancora roseo ma si avvertiranno - stima il direttore - «grossi segnali di miglioramento».

Avere in mano il D'Annunzio consentirà ai veronesi di essere più credibili. «Negli ultimi otto mesi abbiamo lavorato con molte compagnie, ma arrivavamo sempre al punto in cui non c'era la concessione», spiega Bassetti. Era già cosa fatta, per esempio, l'intesa con il gruppo cinese Hna che era pronto a basare su Montichiari un 747 e due A-3 con un doppio volo settimanale per Hong Kong e Shanghai. «Ma il loro advisor dopo i problemi che si sono verificati a cavallo di Natale, ha consigliato di stoppare le trattative».

Questo lavoro ora potrà riprendere, con più forza contrattuale. La holding con il sistema del Garda (Montichiari - Villafranca) può contare ora su un bacino di utenza po-

I costi di controllo passeranno in carico all'Enav Una partita che da sola vale un milione di euro

tenziale di più di 15 milioni di abitanti e in una catchment area di più di 34mila chilometri quadrati. La specializzazione è il modello di gestione scelto, come accade in altri contesti, da Londra a Parigi. Mentre il Catullo sarà dedicato ai passeggeri, Brescia è vocata a diventare a breve «un'infrastruttura a servizio del Nord Europa per il cargo - spiega Arena -



Faremo concorrenza alla Germania: 600mila tonnellate vengono trasportate via gomma verso gli aeroporti di Monaco e Francoforte. Vogliamo recuperarne il 25%».

Ma l'interesse va anche verso i carichi dal Far East con destinazione Africa. Saranno dunque ripresi i contatti con Hna ma è già in chiusura anche la trattativa con un vettore viet-

namita e con altri del Nord e Centro Africa, anche se la programmazione è su base stagionale bisognerà aspettare l'autunno («a novembre sarebbe già un successo», rivela Bassetti). A proposito di Africa, proprio ad inizio anno è stata raggiunta l'intesa con la compagnia aerea Avient per l'importazione dal Senegal di merci, soprattutto frutta. Non solo. Dopo Poste e Sda per le spedizioni Gold, Montichiari è già anche nella short list di aeroporti che stanno trattando con un operatore courier per diventarne base. La capacità dello scalo senza altri investimenti è di 150mila tonnellate di merci annue. L'obiettivo è di passare dalle 42mila del 2012 alle 60mila del 2015 alle 84mila del 2020. Ma il D'An-

nunzio - sottolinea Arena - è anche «l'unico in Italia che ha un'opportunità di sviluppo senza fine», su un'area più grande del JFK di New York e del Charles De Gaulle di Parigi. Ed ecco la «fase due» del piano veronese, che potrebbe coinvolgere anche il traffico passeggeri (vedi tabella).

Nel frattempo, la Catullo Spa cercherà di reperire un partner industriale per Montichiari dotato di un «know how» specifico di settore. L'annuncio era stato dato a Milano qualche settimana fa. Si era parlato di una gara europea con una base di 75 milioni per un ingresso al 49% in una newco o ramo d'azienda (o in capo alla holding se il partner sarà interessato all'intero sistema). Bassetti spera di lan-

ciare il bando «entro l'anno».

Nell'immediato ci sono alcuni passaggi tecnici da fare. Il solo iter di registrazione della concessione, spiega Arena, dura dai 60 ai 90 giorni, poi c'è da affrontare il tema delle tariffe concordate per i sistemi aeroportuali. «Su Montichiari - spiega il presidente - è aperta anche la partita dei costi sul controllo aereo: in questi anni sono stati pagati noi ma spetterebbero all'Enav». Circa un milione di euro - valuta il direttore - di cui, ora che è finalmente «titolare» del D'Annunzio, Verona si potrà liberare. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA