

PISTA PIÙ LUNGA NEL FUTURO DELL'AEROPORTO D'ANNUNZIO: MA MANCA LA NUOVA GESTIONE



Investire su Montichiari, sfruttando quella che è stata definita “una stagione di progressivo sviluppo di potenzialità rimaste per molto tempo inespresse”.

La recente riunione dei soci di Catullo spa ha permesso di aggiornare il Piano industriale della società, ovviamente con un focus sull'aeroporto “D'Annunzio”, da tempo uno scalo al centro di troppi enigmi e, soprattutto, con un futuro tutto da scrivere, possibilmente in modo positivo.

La scorsa estate Enac aveva approvato il Master plan relativo all'aeroporto bassaiolo, un piano triennale (2017/2020) da quasi 52 milioni di euro, risorse funzionali a una riqualificazione profonda del terminal monteclarese, dal prolungamento della pista alla ridefinizione della viabilità esterna, fino all'adeguamento di magazzini e altre strutture interne.

Nell'assemblea dei soci di Catullo è stato ricordato come

l'anno appena terminato sia stato foriero di buone notizie per l'aeroporto di Montichiari, che è (e per ora rimane) uno scalo con preponderante vocazione cargo, senza dimenticare il suo ruolo di hub per Poste italiane. Lo scorso marzo, infatti, è stato avviato il primo collegamento all-cargo su Hong Kong via Baku ad opera del gruppo SilkWay, rotta che oggi funziona con cadenza trisettimanale.

Per Catullo il “D'Annunzio”

CAMPANA
(ABEM):
“BENE
I PROGETTI,
MA SI PERFEZIONI
L’ACCORDO
SULLA NUOVA
GESTIONE”

resta un punto fermo e, in attesa che si concluda l’iter di Valutazione di impatto ambientale, per il 2018 ha messo in cantiere interventi sulla pista e sui magazzini.

Ma cosa pensa il mondo dell’imprenditoria bresciana? Sarà davvero la volta buona? “Se le cose stanno così - sottolinea Giuliano Campana, presidente di Abem, la società bresciana che dovrebbe entrare nella nuova gestione dello scalo - significa che tutto procede nella direzione che abbiamo sempre auspicato. Montichiari ha necessità di questi investimenti, poiché i cargo che arrivano dalla Cina ora devono fare uno scalo intermedio per il rifornimento. La pista più lunga potrà consentire atterraggio e decollo di aeromobili di dimensioni maggiori in grado non solo di portare carichi maggiori, ma anche di percorrere la tratta in unica soluzione”.

Quanto al rapporto con Bergamo, Campana tiene aperto più di uno spiraglio: “Porta chiusa? Per niente, non ci sono chiusure. Ma prima di ogni altro ragionamento è indispensabile che venga creata la nuova società di gestione del D’Annunzio di cui Abem farà parte”.

Il futuro dello scalo bresciano, quindi, aspetta ancora una svolta più concreta e definitiva, anche se ormai appare chiaro che il sistema Brescia - a differenza del passato - sembra voler giocare un ruolo più rilevante rispetto al passato. E Abem attende, però in modo attivo, una risposta concreta da Verona e, soprattutto, da Save, la società veneziana che ormai controlla il sistema aeroportuale Venezia-Verona-Brescia.



Giuliano Campana: “Porta chiusa con Bergamo? Per niente, non ci sono chiusure. Ma prima di ogni altro ragionamento è indispensabile che venga creata la nuova società di gestione del D’Annunzio di cui Abem farà parte”

