

Infrastrutture a rischio



L'ottimo sarebbe avere una concessione
Fausto di Mezza ass

45

1 milioni di indebitamento originario nella semestrale del Catullo

80

1 milioni di esposizione verso le banche che starebbero emegendo a chiusura del bilancio



Il caso aeroporti Il peggioramento del bilancio 2011 raffredda i soci Abem sull'alleanza con il «Catullo»

Montichiari, lo scalo non decolla

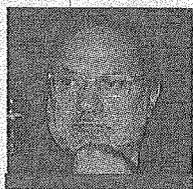
Gelo sull'intesa con Verona. Scoperti 80 milioni di debiti

Per l'aeroporto di Montichiari scoppia una nuova grana: oltre all'allarmante rosso di 19 milioni con cui si chiuderà il bilancio 2011, spuntano nuove allarmanti voci di bilancio: al 30 giugno i debiti verso le banche erano di circa 45 milioni. Ma ora, stando a una lettera inviata dal presidente del Catullo, Giovanni Arena, alla Camera di Commercio di Brescia, l'esposizione sarebbe vicina a 80 milioni. Il presidente di Abem Giuseppe Campana ha detto di volere vederci chiaro ed attende chiarezza dalla società di revisione Kpmg. Sta di fatto che la notizia ha messo in allarme il sistema economico bresciano che si è impegnato a salire al 25% della Aeroporti del Garda, versando 17-18 milioni di euro in cambio di un rilancio dello scalo.

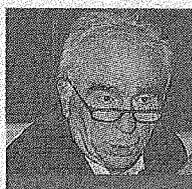
L'assessore al bilancio del Comune Fausto Di Mezza riflette: «Politicamente resto dell'idea di andare avanti, ma bisogna vedere se il gioco vale la candela. Il Montichiari resta una priorità politica per il territorio, ma se intervengono indebitamenti eccessivi, allora il nostro aumento all'interno della compagnia va lutato attentamente».

Serve quindi piena chiarezza sul bilancio? «Sì, non possiamo procedere ad occhi chiusi, bisognerà vedere quale sarà il parere di Kpmg sul-

Hanno detto



»
Bettinsoli
Patrimonio meno solido



»
Dallerà
Valutazioni da rivedere

l'indebitamento reale del Catullo».

Ma se l'operazione rilancio si fa problematica, non sarebbe meglio che Montichiari puntasse su una concessione pluriennale sganciata da quella del Catullo? Forse il ministro dell'infrastruttura e dello sviluppo Passera (uomo di Bazzoli e di Banca Intesa) potrebbe non essere contrario...

«Potere avere una concessione pluriennale autonoma per Montichiari sarebbe ottimo, ma non è facile», replica Di Mezza.

Questa ipotesi seduce anche il presidente del Gabriele D'Annunzio Vigilio Bettinsoli:

«Alla luce delle notizie sopravvenute, il quadro si è modificato. Se la Aeroporti del Garda vale 107 milioni di euro al netto dei debiti, è evidente che con questa nuova situazione debitoria, il valore del patrimonio non supera il 30 milioni. Allora il nostro eventuale apporto va ricalcolato».

Bettinsoli si spinge oltre: «Se i veronesi ci considerano un peso perché non ci hanno mollato? La verità è che vari Ferro, Sanson, Cavalleri, Bertolazzi e Arena hanno tutti considerato con sufficienza Montichiari non facendo lavorare lo scalo. Se invece si ar-

rivasse a una concessione diretta a Montichiari, le cose sarebbero ben diverse. Bisogna lavorare sul premier Monti per averla».

Più cauto il presidente di Aib Giancarlo Dallerà: «La posizione di Campana è condivisibile, attendiamo i dati ufficiali, il responso di Kpmg sul bilancio. Se i dati saranno diversi dal previsto, la valutazione delle scelte muterà. Ma non è il tempo degli orticelli e dei campanilismi, la strategia delineata da Deloitte resta valida».

Ferruccio Pinotti
fpinotti@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'affondo dell'economista

Vitale: meglio soli, puntando sulle merci

Il professor Marco Vitale, un economista tra i più stimati d'Italia, vede con perplessità il rapporto tra il D'Annunzio di Montichiari e il Catullo di Villafranca. E ritiene che vi sia spazio per un audace «Piano B». Professor Vitale, i conti del Catullo sono peggio del previsto, che fare?

«Partiamo da una premessa: Montichiari è uno scalo con grandi potenzialità ed è un peccato che non sia utilizzato come merita, perché è un ottimo

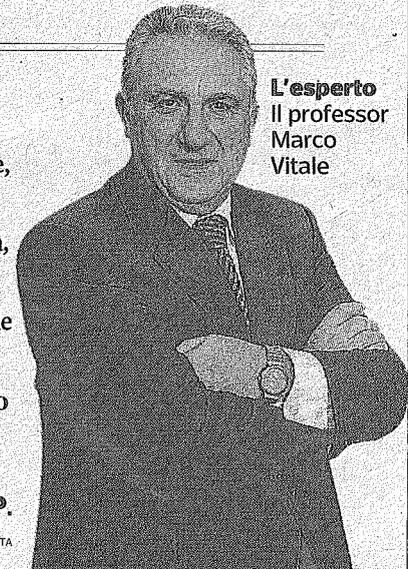
aeroporto». Ma quale è la «mission» più corretta per Montichiari? «Il D'Annunzio può andare bene come centro merci, come hub dedicato al grande movimento della produzione del Nord, insieme a qualche selezionata tratta per passeggeri. Questa è la sua vocazione naturale, tenerlo così com'è, come pista di servizio del Catullo o solo come scalo per le Poste, è davvero un delitto». Ma come valorizzare questa vocazione?

«Serve una programmazione forte, che è compito della Regione Lombardia. L'attività di trasporto Merci di Malpensa è quasi svanita, mentre Bergamo è l'hub di Ryan Air e del low cost. Allora Brescia può diventare la piattaforma per le merci del Nord».

Per questo obiettivo è meglio rimanere coi veronesi del Catullo o muoversi da soli, ottenendo una concessione autonoma? «Meglio muoversi da soli».

F.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'esperto
Il professor
Marco
Vitale