



L'ATTIVITÀ
DELLA GABRIELE
D'ANNUNZIO SPA
PROSEGUE
CON UN PROGETTO
CHE AVRÀ
INTERESSANTI
SVILUPPI

UN NUOVO HANGAR CARGO PER RILANCIARE LA PROPOSTA DELLO SCALO DI MONTICHIARI

RyanAir ha detto addio al D'Annunzio di Montichiari, preferendo Orio al Serio. La decisione della compagnia low cost (a basso costo) - presa di recente - è suonata come un segnale d'allarme per il futuro dello scalo bresciano, alle prese con un "decollo" non certo facile.

Ugo Gussalli Beretta, presidente della Gabriele D'Annunzio, la nuova società di gestione costituita nel giugno scorso con l'apporto determinante della Catullo spa di Verona-Villafranca, ha però replicato immediatamente. "La scelta della compagnia irlandese non tiene conto delle grandi potenzialità del nostro scalo", ha detto, pur riconoscendo che la rivalità con l'aeroporto bergamasco non poteva essere facilmente vinta e per vari motivi, ad iniziare dalle strutture. La scelta immediata premia obiettivamente Orio al Serio, che conta una storia più che ventennale contro i tre soli anni di Montichiari, un periodo temporale che, sul fronte dell'operatività, significa uno scalo di terza categoria (Brescia) contro uno di prima, 37 banchi check-in contro 10, dodici sale d'imbarco contro sei, una capacità massima passeggeri di 3 milioni contro uno.

Ciononostante, il presidente della "D'Annunzio", delineando lo



*Il presidente della società
di gestione dello scalo D'Annunzio
Ugo Gussalli Beretta*

scenario che ha fatto da sfondo alla decisione, ha preso atto anche di altri fatti oggettivi: l'accordo con RyanAir ha durata 25ennale ed Orio dispone di una concessione quarantennale, mentre sia

Montichiari sia Villafranca hanno soltanto quella triennale. Da qui scatta subito una necessità: operare per ottenere anche per lo scalo bresciano la concessione quarantennale.

Comunque sia, l'attività della Gabriele D'Annunzio Spa prosegue, in particolare col progetto cargo che lascia intravedere interessanti sviluppi, con intese preliminari stipulate con i corrieri, ad iniziare da Dhl. E non devono essere trascurati i trasporti postali, per i quali già quest'anno sono stati raggiunti apprezzabili risultati. E mentre a dare soddisfazione ci sono i voli charter, che già quest'anno hanno fatto segnare una crescita del 57%, non mancano intenzioni e trattative per implementare i voli di linea.

Certo, noi bresciani vorremmo vedere ancor di più e di meglio, ma la nascita della nuova società di gestione è troppo ravvicinata nel

RyanAir ha detto addio al D'Annunzio preferendo Orio al Serio. La decisione della compagnia - presa di recente - è suonata come un segnale d'allarme per il futuro dello scalo, alle prese con un "decollo" non facile. Ma il presidente della società di gestione, Ugo Gussalli Beretta, replica: "La scelta della compagnia irlandese non tiene conto delle grandi potenzialità del nostro scalo".

LE POTENZIALITÀ
DI MONTICHIARI
SONO ENORMI:
LO SCALO
È IN POSIZIONE
STRATEGICA
E DISPONE
DI AMPI SPAZI

tempo, abbisogna non solo di fiducia, ma anche di portare a termine le trattative (in corso) con le compagnie aeree. Queste ultime, infatti, non "sposano" facilmente la causa di un aeroporto, quantomeno prima di farlo hanno bisogno di realizzare studi di marketing preliminare, di impostare strategie promozionali e logistiche.

Nel frattempo, come è stato ribadito nel recente Cda della Gabriele D'Annunzio, nessuno a Montichiari e dintorni è rimasto con le mani in mano: cento voli charter da Brescia alla Gran Bretagna nel periodo aprile-ottobre 2002; contat-

ti con 40 compagnie straniere; 300mila passeggeri a fine anno e, come accennato, un progetto chargo che prevede l'entrata in funzione dal prossimo anno di un hangar dedicato, sono il biglietto da visita, il certificato di una rinnovata voglia di fare scattata in particolare da giugno, con l'ormai nota decisione di costituire una società di gestione ad hoc.

Oggi la D'Annunzio dispone di un capitale sociale di 15,5 milioni di euro, di competenza per l'85% della Catullo e con quote rilevanti di Camera di Commercio e Provincia di Brescia. L'incarico di

vicepresidente della D'Annunzio è stato affidato a Fulvio Cavalleri (oggi presiede la società che ha in carico la gestione dell'aeroporto scaligero), cooptato in Consiglio della D'Annunzio in luogo del dottor Mauro Marrocu, che invece ha assunto la direzione generale anche del secondo dei due scali del sistema aeroportuale del Garda (così viene definito il connubio Brescia-Verona). Ratificata anche la delega assegnata dal Consiglio a Vigilio Bettinsoli in materia di rapporti con i tour operator, con le compagnie aeree e per i servizi in subconcessione. Comunque sia, le

A DARE
SODDISFAZIONE
CI SONO I VOLI
CHARTER
CHE QUEST'ANNO
HANNO FATTO
SEGNARE
UN + 57%

potenzialità di Montichiari sono ben note, e non solo perché l'aeroporto è situato in una posizione strategica in funzione del futuro sistema dei trasporti (treni veloci compresi), ma anche perché dispone di una superficie invidiabile, adatta ad ospitare infrastrutture da "hub" europeo, terreno ideale per far crescere progetti ambiziosi. Di questo tutti si rendono ormai conto e, forse, anche le polemiche recenti nascono dall'ambizione di vedere sviluppare in fretta una realtà che Brescia attendeva da tanti anni.

Di questo fattore si rende ben conto anche l'Amministrazione comunale locale. "Ribadisco la nostra intenzione e il nostro interesse ad entrare nel Consiglio di amministrazione che gestisce lo scalo aeroportuale - ha detto Gianantonio Rosa, sindaco di Montichiari, in un recente Consiglio Comunale - Posso garantire che io stesso ho fatto per ben due volte la richiesta scritta al Catullo di partecipare alla Spa con una quota di 500mila euro. Si tratta di una quota minima, ovvio, perché non abbiamo né la voglia né l'interesse di tentare una scalata per diventare proprietari della struttura. Ci interessa solo entrare nella Spa, anche con una quota minima di azioni, perché in questo modo potremmo essere là dove si decide e far sentire la nostra voce".

A proposito di RyanAir. La compagnia resta comunque attiva con un volo giornaliero per Londra (dalla primavera dovrebbero ritornare a due), mentre altre società di navigazione aerea low cost sono all'orizzonte.

Claudio Venturelli



Oggi la D'Annunzio dispone di un capitale sociale di 15,5 milioni di euro, di competenza per l'85% della Catullo e con quote rilevanti di Camera di Commercio e Provincia. Cento voli charter da Brescia alla Gran Bretagna nel periodo aprile-ottobre 2002; contatti con 40 compagnie straniere; 300mila passeggeri a fine anno e, come accennato, un progetto chargo che prevede l'entrata in funzione dal prossimo anno di un hangar dedicato, sono il "biglietto da visita" di una rinnovata voglia di fare.

