

IL «NODO» D'ANNUNZIO Milano e Orio al Serio: «Pronti a fare sistema»

I vertici di Sea e Sacbo sollecitano il confronto con Brescia e Verona sull'ipotesi del super-hub che assegnerebbe a Montichiari il cargo



■ Milano e Bergamo sono pronti. A un confronto con Verona e Brescia sull'ipotesi di quel super-hub tracciata dal presidente dell'aeroporto D'Annunzio, Vigilio Bettinsoli nell'intervista rilasciata al *Giornale di Brescia* la scorsa settimana. I vertici delle due società di gestione, Giuseppe Bonomi, presidente di Sea (Malpensa e Linate) e Mario Ratti, presidente di Sacbo (Orio al Serio), manifestano tutta la volontà di fare sistema. E lo fanno insieme, in una intervista congiunta in cui esprimono la comune condivisione di quel disegno, prospettato sulla scorta di uno studio che è ormai su più scrivanie. In sintesi, creare un sistema degli aeroporti del Nord Italia (verosimilmente con la creazione di una nuova società sottoscritta pro quota dai vari aeroporti) - per Bettinsoli sotto il nome di «South European Airport System» - che assegni specifici ruoli a ciascuno dei cinque scali coinvolti: i due degli Aeroporti del Garda (a Villafranca low cost e charter, a Montichiari il cargo), Orio (low cost), Linate (city airport di Milano) e Malpensa (intercontinentali e cargo).

«Muoversi in una logica di sistema»

L'ottica di sistema è al centro della riflessione, e da lì muove il discorso del presidente di Sea Bonomi: «Milano e Bergamo hanno avviato un percorso insieme. Proprio nella logica auspicata da Bettinsoli ci siamo sentiti in sintonia con alcune sue dichiarazioni. Logica auspicata perché Milano e Bergamo si sono rese conto della assoluta esigenza di ragionare e di muoversi su un piano industriale in una logica di sistema. Milano e Bergamo stanno facendo insieme da qualche tempo queste riflessioni, finalizzate alla volontà

di creare un sistema aeroportuale che noi non vediamo limitato a Linate, Malpensa e Orio, ma anzi immaginiamo che un naturale sbocco siano proprio Brescia e Verona». Concorde il numero uno di Sacbo, Mario Ratti: «Il presidente Bettinsoli ha saputo disegnare uno scenario sul quale col presidente Bonomi ci confrontiamo frequentemente, proprio perché quello che sta a cuore a noi è il futuro. E non possiamo pensare che il futuro tenga conto dei campanili e non veda piuttosto un progetto di sistema». Bonomi ricorre a una metafora: «Credo che per muoverci bene dobbiamo essere sempre "strabici": avere un occhio all'oggi, perché siamo imprenditori e dobbiamo far produrre valore alle nostre aziende. Ma allo stesso tempo avere l'altro occhio proiettato al domani. E non possiamo che immaginare uno scenario di sistema del nord che quantomeno vada da Malpensa a Verona e comprenda tutte le infrastrutture aeroportuali principali nell'esigenza di valorizzare le specificità di ciascuna, le vocazioni che esse hanno già in parte. Ed eviti litigi che sarebbero guerre tra poveri. Un simile sistema aeroportuale si porrebbe giustamente l'ambizione di essere uno dei principali in Europa, con un territorio che vi fa riferimento naturale tra i più interessanti del continente. Uno dei tre principali per abitanti, Pil e numero di imprese (740mila in Lombardia)».

«Nessuna volontà di annessione»

Fare sistema sì. Ma a quali condizioni? Per dirla con Ratti di «pari dignità»: «Quando si è parlato di questa opportunità, io ho sempre usato una terminologia che ha suscitato sorpresa negli amici di Brescia:

PROVE DI SUPER-HUB

I vertici di Sea Aeroporti milanesi e Sacbo, gestore di Orio al Serio, vale a dire i rispettivi presidenti Giuseppe Bonomi e Mario Ratti, sulla scorta delle dichiarazioni rilasciate dal presidente del D'Annunzio, Vigilio Bettinsoli, nell'intervista pubblicata dal *Giornale di Brescia* la scorsa domenica, sollecitano il confronto sull'ipotesi di super-hub del Nord Italia che dichiarano di sposare a pieno nella sua logica. Quella, cioè, del fare sistema

"pari dignità nell'operare nel settore aeroportuale". Io non immagino condizioni subalterne ad altri, ma un disegno ben preciso e ben armonizzato». Bonomi gli fa eco e aggiunge: «Per sgomberare il campo da qualunque equivoco, non esiste alcuna volontà annessiva: non si tratta di pesarci, si tratta di valorizzare le nostre realtà industriali in una logica di sistema. Certo, per numero di passeggeri Milano è più grossa di Brescia e Verona, ma non c'è una volontà di Milano di venire a governare processi industriali. In una logica di sistema si creerebbero sinergie importanti e quindi un maggior margine operativo per tutte queste società di gestione, che si distribuirebbe equamente sul territorio».

Al riguardo, la declinazione delle vocazioni prospettata da Bettinsoli nel disegno del super-hub, può essere un punto di partenza attorno al quale ragionare? «Se ne può parlare - afferma Ratti - Occorre capire eventualmente come si svolgono poi queste proposte. È un argomento da approfondire assolutamente». Sulla stessa linea d'onda anche Bonomi: «Noi siamo aperti. Chiaro che va affinata la proposta. Ma la direzione è quella della specializzazione degli aeroporti, perché siano armonizzati. Come Sea, abbiamo fatto un piano industriale due anni e mezzo fa che poneva con forza il tema della costruzione del sistema attraverso la specializzazione degli aeroporti. In più c'è l'evoluzione del traffico: le previsioni a livello mondiale fatte da autorevoli enti internazionali del settore individuano fra qualche anno un forte limite di capacità nella ricezione degli aeroporti europei. La Commissione europea si spinge a dire che tra il 2015 e il 2020, sessanta medi e grandi aeroporti in Europa saranno saturi. Se noi cominciamo oggi a ragionare in termini di investimenti su un sistema di infrastrutture aeroportuali saremmo molto competitivi e forti su un mer-

cato di vasta scala quando questo riprenderà a crescere». «Se siamo bravi a coordinare quest'iniziativa - riprende Ratti -, facciamo un servizio straordinario al territorio perché diamo competitività al sistema lombardo e parzialmente veneto, specie alla Lombardia più a Sud e più a Nord. Creeremmo qualcosa di straordinariamente favorevole per il sistema economico ma anche a tutti i cittadini che usano l'aereo».

«Una piattaforma unica nel suo genere»

Vi sarebbe in più un forte elemento di novità. «Noi abbiamo sostanzialmente pronta un'unica piattaforma industriale per il sistema. È ovvio che dobbiamo confrontarci sui contenuti per implementarla. Ma un progetto di sistema simile rappresenta una novità assoluta in Europa e nel mondo: di analogo c'è solo il sistema londinese, che sconta però un'unica proprietà. Quella cui noi pensiamo invece è un'aggregazione forte industriale che nasce dalle imprese e su un territorio vasto quanto quello che serviamo». E conclude Bonomi, quasi precorrendo i tempi: «Dimostreremo prima col piano, poi coi fatti, che esiste una naturale complementarità tra le infrastrutture».

Un disegno che potrebbe aprire nuove prospettive per il D'Annunzio. Ma per la Leonessa la partita presuppone due passaggi chiave. I due soci bresciani del D'Annunzio - Provincia e Camera di Commercio - hanno tempo fino all'11 febbraio per sottoscrivere, per la propria quota, la ricostituzione del capitale della società monteclarense, da dicembre in mano al 100% alla Catullo veronese. Contro la quale ABeM (società costituita da Cdc e Aib) ha in atto una vertenza amministrativa per la concessione: il 16 febbraio il Consiglio di Stato si pronuncerà nel secondo (e ultimo) grado, con la possibilità che si imponga una gara europea per la gestione del D'Annunzio. Il che potrebbe rimescolare le carte. Una soluzione è stata prospettata dalle rive dell'Adige: una holding del Garda, due società operative di cui una a maggioranza bresciana dedicata a Montichiari. I tempi però ora stringono.

La condizione: «Brescia e Verona trovino un'intesa»

■ Per il confronto tra più aziende serve che vi siano equilibri definiti nelle singole società. E invece tra Brescia e Verona ci sono nodi irrisolti... Del fatto che tali nodi vadano sciolti, i vertici di Sacbo e Sea sono certi. Al punto da ritenere retorica la questione. Mario Ratti ribalta addirittura l'ottica: «Occorrerebbe che Brescia e Verona sposassero il progetto di sistema. Poi le soluzioni arriverebbero da sé».

«Sono meno diplomatico - aggiunge Giuseppe Bonomi -. È una condizione irrinunciabile che trovino un'intesa». E se invece il Consiglio di Stato imponesse una gara europea, Sea parteciperà? «Non è una questione di partecipazione o meno. Sea e Sacbo hanno iniziato un percorso comune che intendono portare avanti comunque - dichiara Bonomi -. Per noi l'estensione naturale è verso Brescia e Verona. E siamo convinti, come Bettinsoli, che vi siano le condizioni perché l'intesa si trovi. Siamo pronti a discutere con gli amici di Brescia e Verona di questa piattaforma. E riteniamo sia necessario salvaguardare la specificità locale: la componente territoriale bresciana e veronese è fondamentale. Un'eventuale gara europea sarebbe una vittoria di Pirro anche per la parte processualmente vittoriosa. Non vedo come da una gara europea possa essere salvaguardata la componente territoriale».

«L'impresa non ha i tempi della politica»

Ratti: nel mercato in crescita ci difenderemmo meglio. Bonomi: disponibile a venire in Broletto

■ Unire le forze, quando si è parte meno forte in termini di risultati operativi, fa sorgere il timore di restare vittima della concorrenza tra vicini. Una logica che i vertici di Sea e Sacbo, ribadendo che non c'è alcuna volontà annessiva, smontano del tutto. Con più di un argomento. «Sgombriamo il campo dagli equivoci» esordisce il presidente di Sea, Giuseppe Bonomi. «Milano e Bergamo hanno intenzione di lavorare insieme, anche perché non esiste una concorrenza. Abbiamo clienti diversi, specializzazioni diverse, missioni industriali diverse. Crediamo che così potrà essere anche con Verona e Brescia». Il presidente di Sacbo, Mario Ratti, va oltre: «In un mercato che cresce, è assolutamente compatibile e provvidenziale trovare il modo di collegarci e coordinarci, anche perché così ci difendiamo meglio».

Conforta la prospettiva Bonomi: «Costruito il sistema, saremmo in grado di essere davvero attrattivi su un mercato di vasta scala. Si pensi al fatto che si possa offrire un pacchetto di proposte ai grandi vettori». E l'attuale distribuzione di alcuni di essi sugli scali del Nord Italia (Lufthansa Italia a Malpensa e la controllata Air Dolomiti a Verona, le due principali compagnie low cost una a Orio e una a Malpensa), è portata ad esempio di come il mercato offra da sé equilibri. Ma oltre agli aspetti operativi, ce ne sono di economici e finanziari. Se per Ratti l'accordo a cinque potrebbe accelerare la ripresa per scali come D'Annunzio e Villafranca che hanno patito non poco il 2009, è innegabile che un progetto come quello prospettato richiederebbe ingenti investimenti. Di che entità per i due presidenti è prematuro dire. «Occorre costruire un piano industriale nuovo - sottolinea il numero uno di Orio - e non è escluso che si debbano trovare anche risorse esterne». «Vero - aggiunge Bonomi - ma direi che il disegno industriale in questione è molto attrattivo rispetto ai mercati dei capitali».

Gli azionisti delle due società, milanese e orbica, condividono la volontà di fare sistema? Bonomi non ha dubbi: «Il nostro piano industriale prevede espressamente l'obiettivo di creare il sistema aeroportuale del Nord ed è stato avallato dal Comune di Milano (azionista all'84,5%)». Concorde Ratti: «È nella storia questa collaborazione. Perciò direi che l'azionariato bergamasco è del tutto consapevole di questa volontà di collaborare e andare su direzioni condivise».

Entrambe le aziende sono a predominante capitale pubblico. Ma allora, quale ruolo potrebbe avere la politica in questa partita? «I tempi delle imprese - per Bonomi - sono diversi da quelli della politica. E spesso non compatibili. Stiamo facendo un ragionamento di tipo industriale che prescinde dalla volontà della politica. Certo una simile piattaforma potrà avere anche una valenza territoriale, quindi è giusto che la politica la esamini e, auspichiamo, la avalli. Ma se aspettassimo una decisione della politica per implementare le nostre azioni industriali, non faremmo l'interesse delle nostre aziende». Aggiunge Ratti: «Io credo che se riuscissimo davvero a andare in una simile dire-

zione la politica ringrazierà».

Insomma, le prospettive per Montichiari sono aperte. Sul tema, una recente mozione avanzata in Broletto sollecitava un'audizione con lo stesso Bonomi e con l'assessore regionale Cattaneo. Il numero uno di Sea assicura: «Sono disponibile, tanto più in una sede decisiva per disegnare le strategie di un'infrastruttura che riteniamo molto importante». **g. gal.**

D'Annunzio, «porta» per le merci del Nord Est

■ Cargo. Nell'ipotesi prospettata dal presidente della Spa di Montichiari, Vigilio Bettinoli, al D'Annunzio spetterebbe il ruolo di porta del cielo per le merci. Sea e Sacbo condividono appieno questa prospettiva. «È evidente - afferma Bonomi, numero uno di Sea - che l'infrastruttura di Brescia per sua localizzazione e possibilità di ulteriori investimenti, si presta come naturale piattaforma per andare a raccogliere una domanda di mercato, specie quella prodotta nel Nord Est italiano. Mi pare naturale - prosegue - che nel medio termine, la domanda che si origina nel Nord Ovest faccia riferimento a Malpensa, e quella nel Nord Est a Brescia. Anche perché oggi quella domanda non è colta, tant'è vero che le merci prodotte nel Nord Est che devono essere recapitate via aria, per lo più viaggiano col sistema dell'aviocamionato verso altri scali europei. Qualora il D'Annunzio si affermasse come piattaforma logistica capace di raccogliere quella domanda, questo diventerebbe un valore aggiunto per l'economia del Paese e in specie per quell'area».

Ma il fatto che Montichiari possa avere uno sviluppo nel cargo, non potrebbe essere penalizzante per il vicino Orio? Replica il presidente dello scalo in oggetto, Ratti: «Credo vi sia la possibilità di compensare questi aspetti: del resto noi siamo *courier* più che cargo. In ogni caso, sono tutte situazioni che devono essere esaminate tenendo conto che non abbiamo il potere di spostare noi i vettori. Occorre costruire delle opportunità che trovino la condizione dello stesso operatore. Tutte situazioni da approfondire e costruire insieme».

