

Orio, è il giorno della verità sulla trattativa di Montichiari

Dopo gli strappi con Sea, oggi prima riunione del rinnovato Cda. Atteso il via libera all'accordo con Venezia sullo scalo bresciano

DINO NIKPALJ

Due studi sul tavolo, una decisione da prendere, qualche rapporto da consolidare. O rivedere. Alle 9 il rinnovato Consiglio d'amministrazione di Sacbo - società che gestisce l'aeroporto di Orio al Serio - debutta con il botto: la questione Montichiari.

Dopo anni di tira e molla, il clima pare propizio: se i rapporti con la veronese Catullo (che detiene la concessione dello scalo bresciano) sono sempre stati difficili, al limite del pessimo, quelli con la veneziana Save si sono rivelati da subito proficui. E considerato che i lagunari stanno scalando (nemmeno tanto pian piano...) la società scaligera, il quadro è decisamente interessante.

I problemi semmai ci sono con la milanese Sea, detentrica del 30,98% di Sacbo e decisamente poco favorevole al disegno che vede Bergamo e Venezia insieme (a Verona) per la gestione di Montichiari. L'ha già fatto capire in una precedente seduta del Cda e per rendere meglio l'idea ha anche fatto ricorso straordinario al Capo dello Stato sull'operazione che ha portato Venezia a scalare la veronese Catullo. E Save non l'ha presa male: malissimo.

Due studi sul tavolo dei soci

Ad ogni modo, la maggioranza di Sacbo è saldamente in mani bergamasche, e il fronte è compatto: si va ad Est con Venezia. O all'unanimità o in maggioranza: e questo con ogni probabilità sarà l'esito del Cda odierno, che di fatto darà ufficialmente il via ad una trattativa che comunque è già ben avviata da tempo. E nemmeno troppo sotteraneamente.

Sul tavolo ci sono due studi, uno elaborato dalla Bain e l'altro dagli olandesi di Districon, specializzati soprattutto nell'analisi del traffico merci. E questo la dice



L'aeroporto di Montichiari

lunga sul tipo di vocazione (almeno iniziale) che le parti intendono dare a Montichiari. Bain è tra l'altro una delle società di consulenza più utilizzate da Sea.

Bocche cucite sulle risultanze dei due studi, ma nel lato bergamasco pare esserci una certa qual soddisfazione: le prospettive sono promettenti, il matrimonio s'ha da fare, insomma. I conti tornerebbero, e in una prospettiva decennale (il minimo per essere credibili) la neonata Montichiari potrebbe arrivare a una decina di milioni di utile: ovviamente da dividere per due tra Bergamo e Venezia. Che nel frattempo, con ogni probabilità, avrà già completato la scalata a Verona.

Una strategia con diverse facce
Tanti? Pochi? La questione è in-

teressante. Chiaramente non sono i numeri di una realtà come Sacbo, ma da soli non spiegano tutto. La scelta di guardare ad Est ha diverse sfaccettature, tutte ugualmente importanti: la conservazione dell'attuale mercato, le giuste risposte ai player in campo, una necessaria azione difensiva nei confronti di Venezia medesima. Che se non trovasse l'accordo con Sacbo, avrebbe comunque in mano Montichiari, dal quale potrebbe fare concorrenza ad Orio. Sia sul versante merci che (perché no?) anche su quello passeggeri: quindi meglio farseli amici oggi che doverci combattere domani.

Diversamente come garantire agli attuali attori di Orio (Dhl e Ups in primis, ma Ryanair stessa) i giusti margini di sviluppo in pre-

senza di un'infrastruttura oggettivamente limitata negli spazi e nelle possibilità d'espansione? Il rischio è quello che chiudersi solo in difesa possa non bastare. Per non parlare dei problemi (reali) d'impatto ambientale: spostare parte del traffico merci, quello maggiormente impattante, su Montichiari potrebbe essere l'asso nella manica per riequilibrare il rapporto con il territorio.

Un percorso comunque complesso

Tra le altre cose, al momento non si vedono strategie alternative ad una gestione comune (inseguita da anni) di Montichiari. Evolendo vedere, nemmeno Sea ha idee chiare in materia: qualche anno fa ha cercato di mettere mano ad un Risiko degli aeroporti del Nord, salvo toppare clamorosamente. E comunque la si voglia vedere, fino a quando non risolverà la querelle Linate-Malpensa è difficile che Milano riesca ad essere davvero decisiva. Sgambetti a parte.

Tutto a posto, quindi? Mica detto. Perché una volta incassato il via libera del Cda alla trattativa bisognerà comunque chiuderla. E qui entrano in ballo altri fattori, in primis la valutazione di Montichiari, che andrà calcolata sì tenendo conto degli investimenti fatti dalla Catullo in questi anni, ma anche dell'apporto in termini di clienti e know-how di Sacbo.

Clienti che comunque andranno convinti della bontà del trasloco (che Dhl vede però già di buon occhio) a Montichiari. E ancora, il Piano industriale e, last but not least, la concessione che ora come ora è in mano alla veronese Catullo. C'è da convincere ministero ed Enac a rivedere la questione, e potrebbe non essere semplicissimo. ■