

## COMUNICATO STAMPA

### SAVE OLTRE SAVE

Vizi privati e pubbliche virtù.

Le prospettive dell'aeroporto Catullo tra politica e mercato

Martedì 16 novembre 2021

La video registrazione è disponibile al <http://www.lacittachesale.eu/2021/11/04/catullo/>

Alla fine, nel partecipatissimo dibattito sull' Aeroporto Catullo di martedì scorso, "Vizi privati e pubbliche virtù. Le prospettive dell'Aeroporto Catullo tra politica e mercato", promosso da La città che sale, si è avuta l'impressione che il sottotitolo alla *Favola delle api* di Bernard de Mandeville utilizzato per alludere alle travagliate vicende gestionali del nostro Aeroporto andasse invertito: pubblici i vizi e private le virtù.

"Il problema, gravissimo, di queste vicende, non sta nel socio privato, che fa i suoi interessi, ma nei soci pubblici, a partire da quello principale, la Camera di Commercio di Verona, che hanno abdicato al loro ruolo. Non si sono mai fatti valere". Così **Nicola Fiorini**, noto professionista veronese, sui rapporti di *governance* interni al Catullo. Ma c'è di più: "L'esempio più eclatante? I patti parasociali del 2014 prevedevano che l'amministratore delegato fosse indipendente dal socio privato. Risultato? Questo ruolo è oggi svolto dalla stessa persona al Catullo e a SAVE. Il controllore è stato catturato dal controllato, senza che nessuno obiettasse nulla, né i politici, né la stampa!"

#### Il quadro aeroportuale italiano ed il Catullo

Ma facciamo ordine. Il dibattito, condotto attraverso una serie di domande del presidente de La città che sale **Alberto Battaglia**, e iniziato con **Fulvio Cavalleri**, già presidente del Catullo e, da vicario, di Assoaerporti, che ha illustrato la situazione generale dei 44 aeroporti italiani alla luce della crisi pandemica: "Nel 2019 il Catullo era al 16mo posto, con 3,6 milioni di passeggeri. Nel 2020 un dramma: il 98% dei dipendenti per vari mesi in Cassa integrazione, 2 miliardi di perdite di fatturato...un disastro. Ora c'è ripresa, ma lentissima"! Le difficoltà sono venute dal crollo dei voli business, compensato dalla diffusione dello smart working; da quello dei voli intercontinentali, per motivi sanitari; e dai timori diffusisi in generale sui rischi di contagio negli aerei. In questo quadro, come si posiziona attualmente il Catullo? "All'inizio - ha spiegato prof. **Roberto Ricciuti**, docente di Politica economica nella nostra Università: - SAVE voleva unire a Venezia e Treviso anche Trieste e Lubiana in un grande polo aeroportuale. Poi ha aggiunto solo Verona". Ma attorno a Verona la concorrenza è fortissima: "Abbiamo due invitati di pietra: - ha continuato Ricciuti - Bergamo e Venezia hanno destinazioni in tutto il mondo; e quest'ultima avrà presto l'Alta velocità".

#### Il giudizio su SAVE

Accanto a questa situazione obiettiva, l'azione di SAVE a Verona. Come giudicarla? "Quando nel 2014 la società di Marchi entrò nel Catullo - ha osservato **Stefano Valdegamberi**, consigliere



# La città che sale

regionale per Zaia - , tutti acclamarono entusiasti: io lamentai l'opacità delle modalità di ingresso, senza bandire una gara; e i pericoli della subalternità a Venezia. I risultati degli anni successivi mi hanno dato ragione". Ma furono solo i politici a sbagliare? "No - ha spiegato Valdegamberi - anche le categorie economiche non si resero conto di quello che stava accadendo". Era possibile che le cose andassero diversamente? Davvero SAVE ha sacrificato Verona per la Serenissima? "In passato, una partita che abbiamo perso si chiama Ryan Air - ha sottolineato il senatore **Massimo Ferro**, già presidente del Catullo anni fa - che tra Brescia e Bergamo scelse quest'ultima. Lì abbiamo perso una chance e dobbiamo chiederci perché". E SAVE? "Ha salvato l'aeroporto dal fallimento - ha sottolineato Ferro - non dimentichiamolo. Dopodiché un imprenditore ragiona come tale. E non dimentichiamo che Verona non può, commercialmente, essere messa sullo stesso piano di Venezia, che gioca un'altra partita".

## Una gara internazionale: quella mancata e quella da fare

Altro punto dolente, la mancata gara internazionale che secondo taluni impedì ad altri player del mercato aeroportuale di proporsi per investire nel Catullo: "Non è vero, dati alla mano, che il Catullo è stato salvato da SAVE - ha ribattuto l'onorevole **Gian Pietro Dal Moro** - né che la pandemia ci abbia danneggiato più di altri: anche negli anni precedenti crescevamo molto più lentamente. D'altra parte, dei 66 milioni di investimenti promessi da SAVE allora, quanti ne sono arrivati, finora? Zero". E la gara mancata? "Non si vende la propria azienda al principale concorrente! - ha continuato Dal Moro - Allora altri investitori internazionali erano interessatissimi al Catullo. E lo sarebbero ancora. Marchi ha fatto benissimo il suo lavoro, nel suo interesse, subordinando il Catullo al Marco Polo". Come fronteggiare la situazione? "Ci sono responsabilità precise, rispetto a questa situazione in chi ha governato la città e l'aeroporto. Sono molto preoccupato - ha concluso Dal Moro - perché dopo sette anni siamo ancora in una fase di grande incertezza. Occorre trovare il sistema di cambiare radicalmente gli equilibri all'interno della società".

## Dal pubblico

Molto interessanti anche gli interventi dal pubblico. L'avvocato **Andrea Sartori**, già consulente dal 2012 del Catullo, ha sottolineato, assistito da dati e tabelle, come "si sbagliò allora a non andare sul mercato e come esistano anche oggi soggetti interessati sul mercato disposti ad investire centinaia di milioni. SAVE invece ha scelto di sacrificare Verona per Treviso, dove ora andrà Air France; e Venezia, dove apriranno le basi operative Ryan Air e Swiss Air e, forse, Volotea". L'Avvocato Sartori ha suggerito che sia Fondazione Cariverona, grazie alla sua forza economica, a favorire l'ingresso di nuovi investitori nella infrastruttura veronese.

**Marco Wallner**, Coordinatore di Azione Verona, ha ricordato come "Verona sia al centro di un comprensorio industriale notevolissimo e quindi in grado di reggere un aeroporto sicuramente più importante di quello attuale. Ma la città deve smettere di avere paura del mercato: penso anche alla mancata fusione di Agsm con A2A".

**Maurizio Facincani**, segretario provinciale del Partito Democratico, ha invitato "a ragionare non solo sull'aeroporto che vogliamo, ma a tutte le nostre grandi infrastrutture, dalla Fiera ad Agsm, che abbisognano di chiare strategie di sviluppo".



# La città che sale

Verona, 18 novembre 2021  
Ufficio Stampa