



Roma, crescita costante

Parte il piano di sviluppo

Ogni giorno mille voli di 160 compagnie aeree di tutto il mondo decollano e atterrano all'aeroporto di Roma Fiumicino. Tradotti in termini di passeggeri questi numeri portano a 33 milioni di persone che, si stima, saranno transitate per l'aeroporto nel 2007. E ancora, se si aggiunge il secondo scalo del Lazio, Ciampino, la quota del movimento passeggeri sale fino a 38 milioni di viaggiatori.

E' questa l'interpretazione più semplice e immediata del traffico aereo che transita per il primo aeroporto d'Italia gestito, insieme a Ciampino, da AdR - Aeroporti di Roma. Un'attività iniziata nel 1974 e che tra alti e bassi, critiche e a volte plausi, ha portato la società a chiudere i primi nove mesi del 2007 con ricavi per oltre 417 milioni di euro e un

aumento del movimento passeggeri del 6% rispetto all'anno precedente.

Risultati che l'attuale management vuole continuare a far salire, puntando principalmente sull'ulteriore crescita di Fiumicino, per il quale è stato varato un piano di sviluppo infrastrutturale che durerà fino al 2016 e che per ora sta vedendo la realizzazione di un nuovo terminal sussidiario, un nuovo molo internazionale e una nuova torre uffici da 10 mila metri quadri di superficie.

Se si parla di crescita futura non si può invece certo parlare di Ciampino, lo scalo romano dedicato al traffico low cost, da anni al centro di polemiche e manifestazioni per la rapida crescita fin troppo spinta, per cui l'iper sfruttamento della struttura e conseguentemente



della zona circostante, oramai piena periferia della capitale, hanno portato a una saturazione oltre il normale livello di sopportazione. Ecco quindi che recentemente è stata annunciata l'intenzione da parte delle istituzioni (Ministero dei trasporti) di aprire un terzo scalo laziale, a Viterbo. Dopo qualche mese di "ballottaggio" con altre città della regione, tra cui Latina e Frosinone, il capoluogo della Tuscia è stato selezionato tra non poche polemiche. Prima fra tutte quella che mette in risalto l'esigenza di sviluppare urgentemente, accanto all'aerostazione, degli efficienti collegamenti autostradali e ferroviari che lo colleghino con il centro città. Sui tempi di apertura, inizialmente stimati dai 3 ai 5 anni, regna l'incertezza, mentre un primo obiettivo sembra essere stato già stabilito: arrivare a quota 8 milioni di passeggeri annui per il 2020. Ancora da stabilire chi gestirà l'aeroporto, anche se Adr si è fatta ovviamente avanti sottolineando come l'attivazione del nuovo scalo porterà a una severa diminuzione della capa-



cità di Ciampino - per cui è stato fissato un tetto massimo di 3 milioni di passeggeri annui - diminuzione che potrebbe appunto essere compensata dalla terza aerostazione.

Paola Camera

L'intervista

«Lavoriamo per rafforzare il traffico business»



Franco Giudice

“ Non ci hanno mai interessato le polemiche fra Fiumicino e Malpensa, anche perché il traffico va dove ha interesse a dirigersi ”

Tra tante ipotesi, abbiamo rivolto qualche domanda sulle principali tematiche dell'attuale gestione del sistema aeroportuale italiano e laziale a Franco Giudice, direttore centrale sviluppo infrastrutture e operazioni aeroportuali di Adr.

Il sistema aeroportuale italiano: qual è la sua percezione sulle politiche governative? Si può parlare di azioni sistematiche o piuttosto di somma di azioni singole?

«A queste due domande dovrebbe rispondere l'Enac o il Ministero dei Trasporti. Il nostro ruolo di concessionari non ci consente di dare giudizi sulle politiche. Possiamo però dire che i recenti progressi sul piano regolatorio (contratto di programma), normativo (codice della navigazione) e tecnico (certificazione degli aeroporti), ci lasciano ben sperare sul miglioramento dell'assetto complessivo del settore».

Qual è attualmente il peso del Leonardo Da Vinci all'interno del sistema nazionale?

«Il Leonardo da Vinci è il primo aeroporto ita-



Centro Italia

93 mln di euro investiti nel 2007, 150 nel 2008

liano per volumi di traffico. Il 2007 si chiuderà con circa 33 milioni di passeggeri».

Esiste una dicotomia tra Fiumicino e Malpensa per quanto riguarda la tipologia di traffico, in particolare per quello d'affari?

«Non ci hanno mai interessato le polemiche fra i due scali, anche perché il mercato va dove ha interesse a dirigersi. I dati illustrano che Fiumicino è un aeroporto a forte vocazione turistica (circa il 60%), ma non mancano coloro che lo utilizzano per motivi di lavoro, specialmente verso le destinazioni dell'Est europeo».

C'è dunque un interesse a rafforzare il segmento del traffico business?

«L'interesse turistico della destinazione Roma è ovviamente prevalente ma, nel medio periodo, prevediamo un notevole incremento della componente business grazie allo sviluppo industriale del Lazio e delle regioni limitrofe».

Negli ultimi tempi lo sviluppo di Fiumicino è stato molto forte. E' facilmente gestibile una tale crescita?

«La crescita passeggeri al Leonardo da Vinci di Fiumicino è costante, visto il bacino di attrazione in cui è inserito lo scalo. Naturalmente stiamo cercando di colmare il deficit infrastrutturale ereditato dalla precedente gestione. E' un compito arduo, ma stiamo recuperando in fretta. Basti pensare che quest'anno

“**Stiamo cercando di colmare il deficit infrastrutturale ereditato dalla passata gestione. E' un compito arduo, ma stiamo recuperando**”

Franco Giudice



“**Il punto di forza di Fiumicino è l'espandibilità dell'aerea aeroportuale che ci consentirà di arrivare a 90 milioni di passeggeri**”



sono stati investiti 93 milioni di euro, mentre per il prossimo saranno circa 150».

Quali i punti di forza e le maggiori problematiche degli scali laziali?

«Per Fiumicino il punto di forza è costituito dall'espandibilità dell'area aeroportuale che consentirà, nel lungo termine, di raggiungere una capacità prossima ai 90 milioni di passeggeri l'anno. Relativamente a Ciampino l'aspetto positivo è sicuramente la specializzazione nel settore low cost, come noto, in rapidissima e continua espansione. Qualche criticità deriva dal sistema di accesso. Per Ciampino c'è anche il forte impatto ambientale tanto che si è individuato un terzo sito nel Lazio (Viterbo) per la realizzazione di un aeroporto civile».

Quali priorità dunque nella strategia aziendale di Adr?

«La strategia attuale nasce da un nuovo assetto azionario e da un management fortemente motivato. La società Aeroporti di Roma è pronta ad investire per far fronte rapidamente sia alla crescita del traffico aereo sia per un sensibile miglioramento della qualità dei servizi aeroportuali. Come ho già detto, il Piano di Sviluppo Infrastrutturale 2007-2016 è stato concepito con queste finalità».

Paola Camera