

## Fiumicino, con Air France al comando oltre 5 milioni di passeggeri in meno

ROMA Se Alitalia diventasse una compagnia regionale, come prevede il piano di Air France, lo scalo di Fiumicino perderebbe in un solo colpo oltre 5 milioni di passeggeri e migliaia di posti di lavoro. In fumo 2,5 miliardi di Pil e la possibilità d'intercettare i flussi di traffico provenienti dalla Cina e dal Sud America. Non solo. Fatalmente tramonterebbe il piano d'investimenti da 12,5 miliardi messo a punto da Adr per reggere la sfida con gli altri scali internazionali, relegando di fatto l'aeroporto a una infrastruttura di serie B. Nel rapporto riservato di Adr si capisce bene come la sorte della compagnia e quello dello scalo della Capitale siano indissolubilmente legati. E che la fortuna dell'una è condizione essenziale per lo sviluppo dell'altro.

### IL RUOLO DELL'HUB

Il documento - che il Messaggero ha potuto consultare - ricorda come sia essenziale avere un hub di grandi dimensioni, moderno ed efficiente. Asset strategico per l'economia e il turismo. In grado di catturare, grazie proprio alla presenza di una compagnia basata a Roma, i nuovi flussi di viaggiatori e di essere al centro del business globale. Del resto, tutti i principali aeroporti - si legge nel dossier - sono caratterizzati da una forte collaborazione con un hub carrier (Heathrow-British Airways, Paris Charles De Gaulle-Air France, Frankfurt e Munich-Lufthansa, Atlanta-Delta). Avere un hub carrier, in questo caso Fiumicino-Alitalia, è insomma vitale. Questa partnership ha come principale effetto - in termini di sviluppo di fatturato - la possibilità di poter contare sui passeggeri connecting, cioè in transito, che permettono di alimentare i voli diretti verso le destinazioni internazionali e soprattutto intercontinentali, quelle più redditizie. Oggi Fiumicino vanta circa 10 milioni di passeggeri connecting (28% del traffico totale), di cui 8,6 milioni trasportati da Alitalia. Passeggeri che fanno gola ad Air France che ovviamente non ha nessuna intenzione di favorire il concorrente italiano.

Del resto, spiega il dossier, in assenza dell'hub carrier, basato su Fiumicino, il passeggero può essere facilmente «catturato» da un altro vettore e «veicolato» attraverso un hub straniero, con il risultato, tra l'altro, di rendere insostenibili certe rotte. Evidenti le conseguenze. La perdita di traffico iniziale - si legge nel documento - sarebbe nel breve termine di circa 4-5 milioni di passeggeri per poi ampliarsi fino a 10 milioni di passeggeri entro il 2044. Altrettanto gravi le ripercussioni sul fronte occupazionale con il calo di circa 15-20.000 posti di lavoro entro il 2020, che nel 2044 potrebbero raggiungere quota 50-55.000. Non basta. A rischio 2-2,5 miliardi di Pil, per arrivare a circa 7 miliardi nel 2044. Ancora più negative le conseguenze se Fiumicino fosse relegato ad un ruolo di aeroporto «punto-punto». In questo caso si avrebbe a breve una perdita di traffico di circa 10 milioni di passeggeri, un calo di 30-35.000 posti di lavoro al 2020, oltre 90.000 nel 2044. Per il Pil, infine, balzo all'indietro di 4 miliardi (al 2020) per poi toccare 10-12 miliardi nel 2044.