

«Transiti record a Fiumicino: quasi 50 milioni di passeggeri L'espansione è una priorità» Troncone (Aeroporti di Roma): con Ita-Lufthansa focus sul Sud

Intervista

di **Leonard Berberi**

L'aeroporto di Roma Fiumicino, la principale porta d'ingresso e d'uscita — via aria — d'Italia, chiude il 2024 sfiorando i 50 milioni di passeggeri (49,2, per l'esattezza). «Numeri impensabili fino a poco tempo fa», dice Marco Troncone, amministratore delegato di Aeroporti di Roma, la società di gestione (anche di Ciampino). E proprio per questo richiedono una spinta ai piani di espansione.

Perché «impensabile»?

«Poco più di un anno fa con le avioilinee avevamo previsto meno di 49 milioni di passeggeri al 2028. Li abbiamo raggiunti quattro anni prima».

Com'è suddiviso il traffico?

«Circa il 21% del nostro traffico è domestico. Un altro 46% è europeo. La restante parte, il 33%, è extra Ue. Nel 2024 sui voli intercontinentali abbiamo 6 milioni di posti offerti, in crescita del 29% rispetto all'anno prima».

Nel 2025 che volumi vi aspettate?

«Un 9-10% di ulteriore crescita, quindi 53,7 milioni».

Da dove arriverà questo aumento?

«Dall'accordo Ita-Lufthansa. Ci saranno anche altri pic-

coli effetti collaterali delle nozze, come l'offerta di easyJet sui voli di breve raggio che aprirà una base a Fiumicino con tre aerei. Il resto verrà da Wizz Air e Ryanair».

L'effetto Giubileo?

«Al momento non sembra così significativo. Vediamo delle operazioni charter — tra i 300 e i 500 mila passeggeri in più —. E poi un incremento dei tassi di riempimento dei voli attuali. E magari qualcuno posticipa il viaggio a Roma al 2026 per evitare l'affollamento».

C'è spazio per ulteriori flussi?

«La macchina aeroportuale può accogliere altro traffico, crescendo la mattina presto o

in tarda serata, volando di più a gennaio e febbraio. Tra l'anno prossimo e il 2027 riattiveremo delle infrastrutture già disponibili».

Ma l'espansione di Fiumicino diventerà inevitabile.

«È già inevitabile. Considerando le previsioni rischiamo di arrivare tardi e di avere periodi di sofferenza se non ci diamo una mossa».

Ecco, quando iniziare ad allargare l'infrastruttura?

«Se vogliamo far lavorare bene Fiumicino come un hub e quindi puntando sulle ondate di connessione, in particolare verso i mercati strategici — nella prima parte della giornata verso il Nord America, nella parte finale della giornata verso il Sud America e l'Asia — dobbiamo farlo da subito. La potenza degli aero-

porti non si calibra come se fosse una turbina a gas, non è si riesce a fare dall'oggi al domani. E questo tocca anche la strategia nazionale».

In che senso?

«Se il Paese vuole cogliere in pieno l'opportunità di giocare una carta che altri non hanno — perché scali come Francoforte, Parigi, Amsterdam sono già bloccati nella crescita — e difendersi dalle minacce allora deve ragionare seriamente sull'espansione. Quando ci sono i grandi flussi verso il Sud del mondo, idraulicamente questi andranno dove c'è la valvola più grossa e quella noi vorremmo fosse Fiumicino, non certo ad esempio Lisbona dove il governo sta lanciando un grande aeroporto».

Qual è il limite di passeggeri oltre il quale Fiumicino non può più andare oltre offrendo lo stesso servizio?

«Direi circa 60 milioni. Da gestire nell'arco di sette, otto anni, quanti ce ne vorrebbero per concludere i lavori se iniziassimo ora. Ma qui entra un altro tema che è quello della sostenibilità acustica, che il piano di sviluppo migliorerà in modo netto e strutturale. Oggi siamo dentro i limiti consentiti, ma in altri scali europei si inizia a porre il problema».

Quanto costerà l'espansio-



ne dello scalo?

«Tra i 5 e i 6 miliardi, che fanno parte del piano di investimenti da 12 miliardi dei quali tre già spesi e altri tre già programmati. Vogliamo far lavorare Fiumicino come hub per la nazione, per il bacino del Mediterraneo, perché c'è un'opportunità unica in questo senso. E non tutto va dato per scontato. Lufthansa ha delle aspettative anche dall'aeroporto, sia di qualità che di quantità. E al di fuori c'è la concorrenza, c'è tutto il resto dell'Europa e del mondo che si muove».

Dove vede gli sbocchi migliori per Fiumicino dalle nozze Ita-Lufthansa?

«Nel Nord America potrebbero aggiungere destinazioni anche utilizzando United Airlines. Prevediamo un rafforzamento sul Sudamerica (Brasile, Argentina). C'è poi una forte domanda non servita su Lima e Bogotá. E magari Messico. Sull'Africa si potrebbe intensificare la connettività con il Nord e sicuramente puntare di più sulla parte subsahariana, che ha margini di guadagno elevati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il 21% del nostro traffico è domestico, un altro 46% è europeo. La restante parte, il 33%, è extra Ue. Sui voli intercontinentali abbiamo 6 milioni di posti offerti

I lavori per l'espansione dello scalo si aggirano tra i 5 e i 6 miliardi, che fanno parte del piano di investimenti da 12 miliardi dei quali tre già spesi e altri tre programmati

Il manager



● Marco Troncone è amministratore delegato e direttore generale di Aeroporti di Roma

● È entrato nel gruppo nel 2011



Peso:36%