

INTERVISTA | Mariano Frey

«Gestire i transiti è la vera sfida»

«Minimo tre anni di crisi per Fiumicino se Alitalia fallisse, mentre un matrimonio con un grande vettore europeo darebbe forza e stabilità all'hub romano che, però, per reggere l'aumento di traffico, dovrà curare al meglio la gestione dei passeggeri di passaggio verso altre destinazioni. È questa in sintesi l'analisi di Mariano Frey, presidente della società di consulenza **Roland Berger Italia**».

Il futuro di Fiumicino quanto è legato agli sviluppi della vicenda Alitalia?

L'hub di una compagnia che fallisce risente innanzi tutto della perdita di una parte significativa del proprio traffico, quello di trasferimento. Il traffico da e per Roma, in caso di fallimento Alitalia, troverebbe sbocco sia sui voli che la compagnia fallita riprenderebbe in breve, sia su quelli dei concorrenti che già operano quelle destinazioni. Il traffico "transfer" però richiede l'operatività di un modello di hub. Gli esempi di Bruxelles con il fallimento di Sabena, o Zurigo con Swissair, dimostrano che il recupero del traffico richiede minimo tre anni.

Invece, nel caso di un "matrimonio" di Alitalia con un grande vettore europeo o il supporto di una cordata italiana, come cambierebbe lo scenario?

Per Alitalia l'integrazione con un grande vettore europeo è preferibile ad un piano "stand alone", pur sostenuto da una iniezione di nuovi capitali. Solo in questo caso credo che si avrebbe il massimo sviluppo per Alitalia e per il proprio hub.

Fiumicino nell'ultimo mese ha visto aumentare notevolmente il suo traffico, con lo spostamento di molti voli Alitalia da Malpensa. Crede che l'organizzazione sia in grado di reggere anche nei picchi estivi?

Indubbiamente lo scorso agosto ci furono alcuni problemi



Roland Berger Italia.
 Il presidente Mariano Frey

per quanto riguarda la gestione dei bagagli, ma sono sicuro che Alitalia, insieme ad ADR abbia fatto il massimo per gestire le nuove curve di traffico. Vorrei sottolineare che la gestione di un passeggero in transito è molto più complessa. I sistemi di smistamento bagagli devono gestire il trasferimento delle valigie da un volo in arrivo a più voli in partenza in breve tempo. I passeggeri spesso arrivano ad un terminal e ripartono da un altro, con ulteriori controlli di sicurezza diversi, e i voli si concentrano in alcune fasce orarie creando dei picchi di traffico. In sintesi, una macchina hub è profondamente diversa da una "point to point" e credo che Fiumicino dovrà quindi adeguarsi.

Come valuta il piano investimenti di ADR?

Il passaggio ad un modello hub richiede un impegno da parte di ADR in termini di investimenti significativamente superiore rispetto al passato. È anche plausibile ipotizzare che tale transizione non possa avvenire in modo indolore, come dimostrato anche dalla recente esperienza del Terminal 5 di Londra Heathrow.

De. A.

