

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO
INDAGINE CONOSCITIVA

25.

SEDUTA DI MARTEDÌ 29 SETTEMBRE 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Buonanno Ida, <i>Rappresentante di Ryanair per il mercato italiano</i>	3, 6
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Cawley Michael, <i>Vice amministratore delegato e direttore generale di Ryanair...</i>	3, 4 6, 8, 11
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO		Foti Antonino (PdL)	7
Audizione di rappresentanti della compagnia aerea Ryanair:		Garofalo Vincenzo (PdL)	7
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 6, 8, 11	Ginefra Dario (PD)	7

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 13,10.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti della compagnia aerea Ryanair.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti della compagnia aerea Ryanair.

Do la parola al vice amministratore delegato e direttore generale di Ryanair, Michael Cawley, e successivamente al rappresentante di Ryanair per il mercato italiano, Ida Buonanno, per lo svolgimento della relazione.

MICHAEL CAWLEY, *Vice amministratore delegato e direttore generale di Ryanair*. Grazie, signor presidente. Sono particolarmente lieto di essere ospite della Commissione trasporti della Camera dei deputati italiana. La mia collega Ida Buonanno ci guiderà per la prima parte della

presentazione su Ryanair. Concluderò io, per poi rimanere a vostra disposizione per eventuali domande.

IDA BUONANNO, *Rappresentante di Ryanair per il mercato italiano*. Buongiorno a tutti. Desidero fare un *excursus* sulla nostra compagnia, sul nostro *network* in generale e in particolare in Italia.

Ryanair è la compagnia che offre le tariffe più basse e ha il costo più basso in Europa. Ryanair non applica nessuna sovrattassa carburante, siamo i numeri uno per la crescita del traffico, e il nostro obiettivo per quest'anno è arrivare a trasportare 66 milioni di passeggeri sul nostro *network*; siamo i numeri uno per copertura, perché offriamo più di 950 rotte e abbiamo 36 basi, e i numeri uno anche per quanto riguarda il servizio clienti, perché abbiamo la miglior puntualità, il minor numero di bagagli smarriti e il minor numero di cancellazioni. Ryanair è inoltre la compagnia aerea più ecologica d'Europa e il 2009 è il suo venticinquesimo anno di forte crescita.

Ryanair è la compagnia numero uno per le tariffe basse, giacché la tariffa media è di 37 euro ed è inferiore del 13 per cento a quella dello scorso anno. Alitalia ha una tariffa media di 148 euro, quindi superiore al 300 per cento rispetto alla nostra tariffa. Desidero sottolineare qui la differenza di tariffe tra noi e tutte le altre compagnie. Easy Jet, nostra principale concorrente, ha ad esempio una tariffa media di 66 euro, che è superiore alla nostra del 78 per cento, e, in un periodo di crisi in cui i consumatori sono sempre più attenti ai costi, è fondamentale poter offrire tariffe basse ed è normale che gli utenti preferiscano Ryanair.

La nostra compagnia è la numero uno anche per il servizio ai clienti. Il 93 per

cento dei nostri voli è infatti in orario, abbiamo 0,4 bagagli smarriti su mille passeggeri e il 99,6 per cento dei voli è completato. Rispetto alle principali compagnie europee come Lufthansa, British Airways, Air France, Easy Jet e la stessa Alitalia, noi abbiamo i migliori dati per quanto riguarda tutti e tre servizi: la puntualità, i bagagli smarriti e la percentuale dei voli completati. Alitalia ha il 74 per cento dei voli in orario, 19,6 bagagli smarriti per mille passeggeri contro lo 0,4 di Ryanair, e 98,7 per cento di voli completati.

Il traffico di Ryanair è sempre cresciuto; per l'anno in corso prevediamo di trasportare 66 milioni di passeggeri sull'intero *network*, quindi all'incirca 7,5-8 milioni di passeggeri in più rispetto allo scorso anno. Non sono passeggeri che noi sottraiamo ad altre compagnie, ma che scelgono di volare con Ryanair per i servizi e le tariffe basse che Ryanair offre.

Ryanair è stata citata per il traffico passeggeri tra le principali 50 compagnie aeree IATA e non IATA, e ha superato anche Lufthansa. Desidero sottolineare come tra le prime cinque (Ryanair, Lufthansa, Easy Jet, Air France, e British Airways), Alitalia non compaia neanche per traffico passeggeri.

Per quanto riguarda tutto il nostro *network*, abbiamo 36 basi, le ultime 2 delle quali sono due aeroporti italiani, Bari e Brindisi. Voliamo da 151 aeroporti in Europa, copriamo 26 Paesi, offriamo più di 950 rotte, le nostre partenze giornaliere sono più di 1.200. Al momento, abbiamo una flotta composta da 202 Boeing, tutti modello 737-800, la flotta più giovane in Europa, giacché l'età media dei nostri aeromobili è di 2,7 anni, e quest'anno ci auguriamo di raggiungere i 66 milioni di passeggeri.

Per quanto riguarda il *network* di Ryanair in Italia, voliamo da 23 aeroporti in totale, 10 dei quali sono basi: Milano Orio al Serio, Pisa, Roma Ciampino, Bologna, Alghero, Cagliari, Trapani, Pescara, Bari e Brindisi. Offriamo 265 rotte dall'Italia e quest'anno prevediamo di trasportare almeno 18 milioni di passeggeri

ma ci auguriamo anche di più, perché i numeri sono positivi. Offriamo 18.000 posti di lavoro, garantiamo un risparmio di 2 miliardi di euro e siamo i numeri uno per le tariffe più basse. Il traffico passeggeri dagli aeroporti in cui Ryanair vola ha registrato tutti dati positivi, contrariamente al generale andamento del traffico aereo in Italia e degli aeroporti da cui Ryanair non vola.

In Italia, il traffico di Ryanair è sempre cresciuto, e noi ci auguriamo di raggiungere o anche superare la soglia dei 18 milioni di passeggeri per quest'anno.

Per quanto riguarda le principali compagnie in Italia e la capacità per il solo mese di settembre 2009, Ryanair è seconda soltanto ad Alitalia con quasi 1,3 milioni di posti offerti, quasi il doppio di quelli di Easy Jet, che è la terza compagnia. Alitalia ha avuto una capacità di 1,4 milioni di posti.

Per quanto riguarda il nostro *network* interno, Ryanair offre 45 rotte domestiche da 20 aeroporti, da tutte le basi e ci aspettiamo di trasportare 4 milioni di passeggeri per quest'anno sul solo *network* interno. Grazie al nostro *network* interno, si creano 4.000 posti di lavoro con un risparmio annuo di 444 milioni di euro.

MICHAEL CAWLEY, *Vice amministratore delegato e direttore generale di Ryanair*. Mi ricollego a quanto detto dalla mia collega per richiamare la vostra attenzione sul quadro generale dell'aviazione in Europa e in Italia in particolare. Nel documento che abbiamo depositato è riprodotto il quadro del traffico passeggeri in tutti i principali aeroporti europei: quasi senza eccezione tutti questi aeroporti registrano cifre negative. C'è stata una generale riduzione del livello di passeggeri in quasi tutti i principali aeroporti, tranne che a Gatwick e a Palma di Maiorca, dove Ryanair ha aumentato il numero dei passeggeri. In Italia gli aeroporti di Fiumicino, Linate, Malpensa, Venezia, Napoli hanno subito una riduzione, mentre quelli di Bergamo, Treviso, Bari, Brindisi, Alghero, Cagliari, Trapani, tutti raggiunti da Ryanair, hanno rilevato au-

menti consistenti, perché i passeggeri prediligono le tariffe basse. Questo principio guida la nostra attività.

Per quanto riguarda la crescita dei passeggeri rispetto all'anno scorso, Ryanair, Easy Jet e Turkish Airlines sono le uniche compagnie che hanno visto aumentare il loro traffico. Tutte le compagnie a tariffe alte, quali Lufthansa, Air France, Air Berlin, Iberia, Alitalia, British Airways stanno riducendo il loro traffico, e non riusciranno più ad aumentare il loro traffico a causa delle tariffe. Potranno stabilizzare il traffico, ma non cambiare l'andamento del turismo e dell'aviazione in questo Paese. In Italia, infatti, aviazione e turismo possono crescere solo se esistono basse tariffe e bassi costi negli aeroporti. Questo sarà l'andamento del futuro.

Nella *slide* contenuta nel documento depositato si evidenzia, a sinistra, l'esperienza degli ultimi otto mesi, fino alla fine di agosto, relativamente al numero dei passeggeri in tutti gli aeroporti italiani, e a destra la crescita di Ryanair nello stesso periodo in Europa. La nostra compagnia ha avuto un aumento del 12 per cento del numero di passeggeri fino alla fine di agosto mentre c'è stato un calo del 5 per cento dei passeggeri in tutti gli aeroporti italiani.

Nel documento vengono elencate le nuove rotte lanciate in Italia da Ryanair quest'anno. Abbiamo avuto 103 nuove rotte, delle quali 28 interne, 75 internazionali, e riguardano tutti gli aeroporti verso i quali voliamo. Abbiamo incrementato la nostra attività in ogni aeroporto italiano da noi raggiunto, da Alghero fino a Treviso.

Abbiamo evidenziato alcuni dei problemi di Alitalia, dei quali siete già consapevoli. Ci chiediamo quale possa essere il futuro dell'aviazione in Italia. Abbiamo elencato nel documento gli elementi positivi che esistono in Italia. Siete molto fortunati ad avere molti aeroporti nel vostro Paese, elemento estremamente positivo, giacché il Paese è fisicamente molto grande, ci sono lunghe distanze da coprire e due importanti isole.

È fondamentale quindi che siano presenti infrastrutture a sostegno dell'aviazione. E voi ne avete di ottime. Ci sono tre grandi aeroporti in Sardegna, quattro in Sicilia (Comiso, Trapani, Palermo e Catania) e tanti altri ottimi aeroporti da Genova, Trieste, Treviso fino a Bari, Brindisi e Lamezia Terme. Le infrastrutture hanno bisogno di migliorie, anche se non così rilevanti da richiedere enormi spese di capitale. È però importante che tutti i costi sostenuti siano mantenuti al livello più basso, perché si tratta di un settore in cui è importante la concorrenza. L'Italia è in concorrenza con Spagna, Francia, Turchia, Grecia per il turismo ed è importante realizzare infrastrutture a basso costo competitive, perché i costi determinano le tariffe che le compagnie aeree devono addebitare.

Tutto questo influisce sul numero dei turisti e degli uomini d'affari che viaggiano in aereo. Possiamo rendere le attività molto economiche. Coloro che fanno affari al sud dell'Italia possono avere la necessità di volare in altri posti dell'Europa e noi siamo in grado di accontentarli con tariffe molto basse. I turisti possono raggiungere l'Italia settentrionale, la Toscana, le isole o il sud dell'Italia con tariffe molto basse e magari non solo una volta, ma anche altre volte, perché con la stessa tariffa possono viaggiare varie volte e prendere più voli. Il vostro Presidente del Consiglio ha dichiarato come il turismo sia una delle fondamentali aree di crescita che può condurre l'Italia fuori dalla crisi, e credo che abbia davvero ragione.

La quota di mercato a livello di turismo in Italia è molto al di sotto della Francia e della Spagna. Vivo in Irlanda, uno dei Paesi che è cliente del turismo italiano, e non vedo motivi per i quali le persone si rechino più in Spagna o in Francia che in Italia. Avete un buon cibo e buon vino, ottime condizioni meteorologiche, una fantastica cultura, che rendono l'Italia una destinazione molto attraente. Il costo dei viaggi in Italia deve però essere tenuto più basso, come per chi voglia recarsi in Francia o in Spagna. Noi ci siamo riusciti e continueremo a farlo.

Si evidenziano tuttavia alcuni problemi. Talvolta può essere difficile operare in maniera efficiente in alcuni aeroporti. C'è anche una tassa governativa di 4,50 euro per passeggero. Chi vuole andare in vacanza da Londra, Stoccolma, Copenhagen o Francoforte come destinazioni pensa a Roma, a Barcellona, alla Toscana o all'Andalusia, ma le tasse governative italiane, che sono più alte, rallentano la crescita del turismo. Tutto questo fa parte dei costi che comporta il condurre attività qui, costi che è necessario ridurre. Credo che attraverso queste tasse municipali vengano riscossi 4-500 milioni di euro. Se riuscirete a portare un ulteriore milione di turisti nel vostro Paese, avrete un incremento dell'introito per il vostro fisco, ma, se eliminate queste tasse, potremo portare altri 5 milioni di turisti nel vostro Paese.

Nel documento ho citato le nostre necessità fondamentali per la crescita del turismo. Abbiamo bisogno di costi bassi, strutture efficienti, tasse basse se non addirittura inesistenti sull'aviazione, regolatori efficienti come l'ENAC con cui collaboriamo molto bene. Collaboriamo anche con organizzazioni governative piuttosto lente in tutti gli aeroporti, ma abbiamo bisogno che queste abbiano un mandato che garantisca l'aumento dell'efficienza degli aeroporti e la crescita della loro autonomia. Molti aeroporti stanno diventando autonomi, con molte società aeroportuali che operano una gestione locale, aspetto che noi consideriamo molto positivo.

Ryanair promette all'Italia il raggiungimento di 35 milioni di passeggeri. Quest'anno, trasporteremo 18 milioni di passeggeri. Se si riducono le tasse e ci sono attività efficienti, con conseguente riduzione dei costi negli aeroporti, Ryanair sarà in grado di raddoppiare il proprio traffico fino ad arrivare a 35 milioni di passeggeri, la maggior parte dei quali sarà composta da turisti che arrivano nel vostro Paese.

La chiave è avere costi bassi, elemento per noi essenziale. La chiave è rappresentata da tariffe basse, se si vuole aumentare il numero dei passeggeri. Riusciremo ad

offrire tariffe basse, se avremo costi bassi, e questo vale per noi in tutta Europa. Di recente, nelle Canarie, il Governo spagnolo ha ridotto i costi a zero e nello stesso giorno in cui il Governo spagnolo ci ha comunicato questa decisione, noi abbiamo annunciato 42 nuove rotte verso le Canarie da tutta l'Europa. Risponderemmo nello stesso modo all'Italia, crescendo sempre di più in futuro. Questi 35 milioni di passeggeri creeranno 35 mila nuovi posti di lavoro solo all'interno degli aeroporti, e ci sarà una spesa turistica di 4,2 miliardi di euro tra noleggi di automobili, alberghi, ristoranti.

IDA BUONANNO, *Rappresentante di Ryanair per il mercato italiano*. In sintesi, Ryanair è la compagnia aerea a costi e tariffe più bassi d'Europa, e ci auguriamo di crescere ulteriormente nel 2009 avvantaggiandoci anche della diminuzione del costo del petrolio. Noi siamo pronti per volare da nuovi aeroporti, inaugurare nuove basi, superare il traguardo dei 100 milioni di passeggeri. Abbiamo il miglior servizio clienti del settore, i nostri profitti risalgono per la diminuzione del prezzo del petrolio e delle tariffe, intendiamo raddoppiare traffico e profitti nel quinquennio 2007-2012 e diventare in questo modo la compagnia aerea più grande di Europa, perché costi bassi, tariffe basse sono vincenti.

MICHAEL CAWLEY, *Vice amministratore delegato e direttore generale di Ryanair*. Grazie. Restiamo a vostra disposizione per eventuali domande.

PRESIDENTE. Grazie. Vorrei porre due domande. In Italia, i gestori aeroportuali affermano che l'Italia ha le tariffe aeroportuali mediamente più basse rispetto al resto d'Europa. Adesso, lei ci ha ricordato che uno dei fattori critici del sistema aeroportuale italiano è rappresentato dalle tasse governative elevate. Vorrei quindi capire se le tariffe italiane siano mediamente più basse ed esista un problema di tassazione più alta, o invece non siano mediamente più basse.

Voi operate in Italia in alcuni aeroporti dedicati al *low-cost* e in altri con compagnie aeree non *low-cost*. Vorrei conoscere la differenza tra operare a Trapani, che è un aeroporto strutturato come *low-cost* ovvero a Bari, aeroporto dove c'è la competizione di compagnie di bandiera e società *low-cost*.

Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ANTONINO FOTI. Signor presidente, ringraziamo l'amministratore delegato per la sua presenza e per questi dati da record, che testimoniano come il cittadino sia attratto dalle tariffe basse, dall'esiguo numero di bagagli smarriti e soprattutto dalla puntualità, aspetti sui quali Ryanair è più efficiente.

La compagnia decide di aprire nuovi collegamenti tenendo conto anche di un'analisi di mercato e di facilitazioni economiche, poiché in alcuni aeroporti italiani del nord e del sud gli enti locali garantiscono contributi. La regione Puglia ha annunciato un piano da 25 milioni di euro per finanziare 13 collegamenti con Ryanair. Qualche organo di stampa ha riportato che Ryanair non fornirebbe informazioni su tali importi, nonostante queste decisioni implicino anche aspetti socio-economici che riguardano gli squilibri per la competizione tra compagnie.

Non ho capito se l'aeroporto di Alghero sia stato abbandonato da Ryanair o sia operativo.

Uno degli obiettivi di questa indagine conoscitiva è verificare l'impiego di risorse pubbliche che, destinate allo sviluppo per la competitività, rischiano invece di frammentare il mercato anche per un'esplosiva competizione fra aeroporti. È di questi giorni la notizia che gli aeroporti chiedono un aumento di pedaggio.

Chiederei dunque ai rappresentanti di Ryanair di farci sapere a quanto ammon- tino i contributi sia in *co-marketing* sia per le riduzioni di tariffe aeroportuali, anche al fine di valutare l'impatto delle tariffe aeroportuali richieste in questi giorni dai rappresentanti degli aeroporti.

DARIO GINEFRA. Rivolgo innanzitutto un sincero ringraziamento per l'investimento che la sua compagnia ha deciso di operare negli scali di Bari e Brindisi. Ci auguriamo possa trovare questa *partnership* sempre più articolata anche con la sperimentazione di nuove rotte.

Per quanto riguarda le promesse contenute nel documento depositato, citava la creazione di 35.000 posti di lavoro come potenzialità di Ryanair negli scali aeroportuali italiani, specificando come questa previsione non sia collegata all'incremento di natura turistica, ma si limiti al personale aeroportuale. Mi interesserebbe comprendere se su questa previsione esista già un piano che la definisca nei tempi.

Rispetto alla promessa di costi bassi, vorrei sapere se lei preveda che questa possa essere mantenuta a prescindere dall'eventuale diminuzione della tassazione o la consideri invece strettamente legata a quel punto di criticità, che esprimeva rispetto al sistema della tassazione nel nostro Paese, e se nella competizione con Alitalia siano stati rilevati problemi nella concessione degli *slot* per il potenziamento degli investimenti di Ryanair negli aeroporti italiani.

VINCENZO GAROFALO. La ringrazio per questa occasione di confronto e per il contributo che date al Paese attraverso gli investimenti e la creazione di posti di lavoro. Desidero porgerle qualche domanda.

Ho notato come talvolta siate gli unici operatori *low-cost* in una determinata regione o in un certo aeroporto. Vorrei sapere se non siate interessati a operare in aeroporti dove esistono altri concorrenti *low-cost* e si tratti quindi di una scelta strategica operata in ciascuna regione. Provenendo dalla Sicilia, ho notato che operate solo nella Sicilia occidentale, forse perché c'è già un operatore che opera nella Sicilia orientale.

Stiamo facendo un'indagine conoscitiva sugli aeroporti italiani anche per evitare che sorgano aeroporti senza una logica, laddove alcuni sono nati senza necessità. Lei ha però sottolineato come la quantità di aeroporti sia uno dei punti di forza in

Italia, riflessione espressa anche da altri nel corso di queste occasioni di confronto. In Italia, soprattutto per iniziative regionali, c'è ancora interesse a valutare l'ipotesi di realizzare ulteriori aeroporti. Spesso, si parla non di aeroporti, ma di avio superfici. Vorremmo sapere quindi se, qualora le condizioni fossero interessanti, sareste interessati a partecipare anche alla realizzazione di queste infrastrutture.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti della compagnia aerea Ryanair per la replica.

MICHAEL CAWLEY, *Vice amministratore delegato e direttore generale di Ryanair*. Signor presidente, in relazione alle sue domande, desidero chiarire che i costi in alcuni aeroporti in Italia sono bassi, mentre in altri aeroporti sono troppo alti. Abbiamo infatti discusso con numerosi aeroporti anche molto grandi, verso i quali non voliamo, con i quali non siamo riusciti a metterci d'accordo per l'alto livello dei costi. Abbiamo interpellato ogni aeroporto in Italia, quelli verso i quali voliamo e quelli verso i quali speriamo di volare un giorno.

Le tasse governative, comunali, sono inevitabili: si applicano a ogni passeggero e questo aumenta il costo del volo. La nostra attività è come quella dei cellulari, per cui, se si aumentano i costi di una telefonata, la domanda scende, ma, se si riducono i costi, la domanda aumenta in maniera considerevole, soprattutto tra i giovani. Nel nostro caso, però, si vola a qualunque età e il settore è sensibile al livello dei prezzi (*price-sensitive*), per cui il Governo italiano guadagnerebbe molto di più e avrebbe un gettito maggiore in termini di IVA, imposte sul reddito e altre imposte legate all'aumento di attività che si registrerebbe se venisse rimossa la tassa comunale negli aeroporti. Questa è una grande questione da affrontare.

Per quanto riguarda i costi dei singoli aeroporti, potremmo negoziare da soli, ma abbiamo bisogno di costi più bassi e dell'assistenza degli enti per il turismo.

Mi avete chiesto della concorrenza e della possibilità di lavorare in aeroporti

secondari come quello di Trapani o più grandi come quello di Bari. Abbiamo interpellato tutti gli aeroporti da Malpensa a Cuneo, uno dei più piccoli e uno di quelli già raggiunti da Ryanair, e sono sicuro che un giorno arriveremo anche a Malpensa. Voliamo a Trapani e raggiungiamo anche Palermo e spero che un giorno potremo raggiungere Comiso e Catania.

Prendiamo la Sicilia come esempio. Nel mio Paese, l'Irlanda, ci sono 5 milioni di abitanti, ma non abbiamo il vostro bel sole, il vostro buon cibo e il vostro buon vino. Ma abbiamo 35 milioni di persone che vanno e vengono dall'Irlanda in aereo, perché abbiamo costi bassi nei nostri quattro grandi aeroporti. Voi ne avete quattro solo in Sicilia e forse 11 o 12 milioni di persone che vanno e vengono dalla Sicilia, quindi avete un'enorme potenzialità in Sicilia. Si rileva questa potenzialità anche in Sardegna, una regione più piccola, per il turismo sia in arrivo che in uscita. Alcuni siciliani che vivono a Bruxelles, Francoforte, Londra o in Lombardia possono essere trasportati in Spagna, così come possiamo portare tedeschi, scandinavi e spagnoli in Sicilia. Possiamo quindi raggiungere tutti gli aeroporti.

A parte i costi, è importante effettuare il *turnaround* (sbarco e imbarco) dei nostri aerei in modo efficiente, vale a dire in 25 minuti. Siamo riusciti a raggiungere questo traguardo in grandi aeroporti, come facciamo a Stansted, a Gatwick, a Madrid, dove abbiamo il più grande aeroporto d'Europa.

Per quanto riguarda l'apertura di nuove rotte, noi viaggiamo in Puglia da 4-5 anni, con partenza originariamente da Londra, poi anche da Francoforte e più di recente da Bruxelles. Sappiamo che anche in Puglia ci sono 5 milioni di abitanti. È quasi come un'isola, molto distante dai mercati della Germania, della Lombardia, di Londra, di Parigi. Dalla nostra esperienza maturata in Irlanda, in Inghilterra, in Germania sappiamo che se si offrono tariffe basse a 5 milioni di persone, tariffe di 35-40 euro o addirittura voli gratis in alcuni casi, queste persone sono indotte a viaggiare. Milioni di persone volerebbero

quindi dalla Germania, dall'Inghilterra, dalla Spagna, dalla Scandinavia verso la Puglia, ed è quello che stiamo facendo. La stampa e la radio in Irlanda e in Inghilterra pubblicizzano proprio le proprietà immobiliari in Puglia ed è così che cresce l'economia, con tariffe basse.

Per quanto riguarda le tariffe basse, qualunque accordo concluso con un aeroporto, con un ente del turismo, deve essere disponibile per qualunque altra compagnia aerea che soddisfi gli *standard* richiesti. Non vogliamo una competizione squilibrata: i costi bassi di un aeroporto devono essere disponibili per tutte le compagnie aeree.

La nostra efficienza è maggiore in altri ambiti: abbiamo aerei più grandi, più efficienti, un ottimo sito internet, vendite trainate molto forti, ma vogliamo costi bassi non solo per noi ma anche per tutte le altre compagnie aeree, e crediamo che se una grande catena di supermercati o una grande società proponesse di comprare 100 milioni di euro di pasta non pagherebbe lo stesso prezzo di un piccolo negozio di Pescara, che acquista pochi chili di pasta al mese. Se quindi portiamo 2 milioni di passeggeri in un aeroporto, dovremmo avere un prezzo migliore rispetto a chi ne porta solo centomila. Se una compagnia aerea riuscisse a portare a 3 milioni di passeggeri, dovrebbe avere un prezzo migliore rispetto a quello praticato a Ryanair, che ne porta due milioni. So che molte altre compagnie aeree sono certe che ciò possa garantire la concorrenza e possa costituire un incentivo per aumentare il traffico passeggeri in ogni aeroporto.

La scorsa settimana, il nuovo presidente dell'aeroporto di Alghero si è recato a Dublino ma evidentemente a quell'incontro non hanno partecipato bravi interpreti, perché la nostra visione dell'incontro è stata diversa rispetto alla sua. Ad Alghero quest'anno siamo riusciti a portare più persone rispetto a Cagliari; ridurremo la nostra attività durante l'inverno, ma l'anno prossimo torneremo a crescere ad Alghero. Quest'anno, ad agosto, abbiamo avuto il 38 per cento di passeggeri in più

ad Alghero rispetto all'anno prima, quindi più di Cagliari e più di Trapani e l'anno prossimo avremo 26-27 rotte che andranno ad Alghero, un'eccellente destinazione nella quale continueremo ad aumentare la nostra attività. Un giornalista mi ha posto di recente la stessa domanda e quindi, poiché credo che ci siano stati degli equivoci, sono lieto di aver potuto chiarire. Per noi Alghero rappresenta uno degli alleati italiani di vecchia data e continuerà ad esserlo.

Vi ringrazio per i complimenti relativi agli aeroporti di Bari e Brindisi, dove siamo stati lieti di aver potuto rimpiazzare l'attività che questi due aeroporti avevano con la compagnia MyAir. Ho incontrato il presidente della regione Puglia, il Ministro dei Trasporti, che avevo già incontrato in precedenza: si tratta di persone di grande valore, che lavorano in modo eccellente e che hanno ottimi progetti. Le infrastrutture dell'aeroporto di Bari sono eccellenti e non richiedono ulteriori investimenti.

Per quanto riguarda i 35 mila posti di lavoro che ho citato, l'Airports Council International ha dichiarato che in media per ogni milione di passeggeri in un aeroporto si creano in media 1.000 posti di lavoro. La nostra esperienza a Bergamo lo dimostra. A Francoforte-Hahn, per esempio, esiste un traffico di 4,7 milioni di passeggeri e l'aeroporto dà lavoro a 5.500 persone. Questo rapporto può non essere valido in ogni singolo aeroporto, ma in Italia, in media, è reale.

Se riusciremo a portare 35 milioni di passeggeri negli aeroporti italiani, ci saranno in media 35 mila nuovi posti di lavoro, sulla base della statistica citata. La nostra esperienza negli aeroporti che conosciamo, per esempio Pisa o Alghero, conferma questo dato in modo inoppugnabile. Questo non include posti di lavoro nel settore turistico, quindi in alberghi, ristoranti, parchi di divertimenti e strutture simili.

In merito ai nostri progetti futuri, oggi mi incontrerò con le autorità aeroportuali di Palermo e di altri due aeroporti. I miei colleghi incontrano di continuo rappresentanti di aeroporti italiani. Quest'anno apri-

remo 7 nuove basi in Italia e speriamo di aprirne altre 5 o 6, di cui almeno una, se non addirittura due, in Sicilia. Ne abbiamo abbastanza in Sardegna, ma vogliamo incrementare la nostra attività. Non abbiamo una base a Olbia, ma aumenteremo la nostra attività ad Alghero e Cagliari. Vorremmo avere una base a Treviso, Torino, Genova. Abbiamo parlato con le autorità a Reggio Calabria e a Lamezia Terme, perché interpelliamo tutti gli aeroporti.

Appena possibile cresceremo, come diceva la mia collega, fino a raggiungere quota 100 milioni di passeggeri nei prossimi quattro anni, dagli attuali 66 milioni. Dei 32 milioni di passeggeri in più registrati quest'anno, metà spettano all'Italia; se daremo all'Italia metà della nostra crescita nei prossimi quattro anni, allora avremo raggiunto la soglia dei 35 milioni di passeggeri. Per noi sarebbe una buona notizia ma avremo bisogno di aiuto per fare questo: una riduzione dei costi negli aeroporti e l'abolizione delle imposte governative.

Mi chiedevate se riusciremo a mantenere le nostre tariffe basse. Le nostre tariffe non solo resteranno basse, ma verranno ulteriormente ridotte. Ogni anno, dal 1997, le tariffe continuano a essere costantemente ridotte. La tariffa di 85 euro del 1997 quest'anno è scesa a 37 euro, unitamente a una maggiore efficienza e ad aerei più grandi. Se una pista con una capacità di 2-3 milioni di passeggeri resta ferma, ha un costo di 1 milione di euro; se c'è 1 milione di passeggeri il costo è sempre di un milione di euro per le infrastrutture. Un maggior numero di persone riduce i costi e garantisce enormi benefici per la società, la città e la regione. Vogliamo fare questo riducendo i costi.

Quest'anno, con 37 euro, riusciamo ad avere dei profitti (siamo la compagnia aerea con i profitti più alti d'Europa), ma stiamo riducendo ulteriormente le nostre tariffe. Credo che il traffico di Ryanair in Italia possa raggiungere tra quattro anni la quota di 35 milioni di passeggeri e può crescere ulteriormente. Al momento, il 17

per cento dei nostri passeggeri parte dall'Italia e il 15 per cento del mercato in Italia è nostro, includendo anche le attività a lungo raggio, svolte da Alitalia.

Crediamo nelle potenzialità e nella possibilità che Easy Jet e Alitalia crescano ancora, ma per riuscirci devono ridurre le tariffe e migliorare i servizi. Si tratta di un'attività come quella dei cellulari. I vecchi telefonini erano molto costosi, mentre oggi i miei figli fanno migliaia di chiamate con il cellulare ogni mese, perché i costi sono bassissimi. L'attività delle compagnie aeree può essere analogamente stimolata con costi più bassi.

Per quanto riguarda il problema degli *slot*, l'unico posto nel quale vorremmo espanderci ma non possiamo, è Roma. Come sapete Ciampino è bloccato, è pieno, pur non essendolo realmente, ma solo artificialmente. Potremmo aumentare il traffico a Ciampino fino ad arrivare a 10 milioni di persone dai 5 di quest'anno. Lì abbiamo il 75 per cento dell'attività e vorremmo aumentare la nostra attività perché si tratta di un aeroporto fantastico. L'unico rumore che si sente a Ciampino città è quello delle macchine, secondo una relazione ufficiale, perché noi abbiamo gli aerei più silenziosi e più ecologici d'Europa. Il sindaco di Roma si è dichiarato favorevole a uno sviluppo di Ciampino, perché Roma è fortunata ad avere un aeroporto così vicino alla città: i nostri stessi passeggeri preferiscono arrivare a Ciampino piuttosto che a Fiumicino.

Siamo l'unica compagnia a basso costo in alcune regioni, ma non temiamo la competizione: vogliamo competizione tra le regioni, tra gli aeroporti e tra le compagnie aeree, perché ciò riduce i costi e aumenta l'efficienza. L'unico motivo per cui siamo soli in alcune regioni, come nel caso di Treviso, Ancona o Pescara, è perché bisogna avere tariffe molto basse e fornire servizi molto efficienti per indurre a raggiungere destinazioni non molto popolari. Per far volare qualcuno da Francoforte a Pescara piuttosto che a Cagliari è necessario offrire una tariffa più bassa e solo Ryanair può operare in modo proficuo. Trapani è un altro esempio: non

credo che a Trapani ci siano altre compagnie aeree. Siamo lieti di poter competere con altre compagnie aeree, ma non credo che possano permetterselo, perché i loro costi sono molto più alti.

Concordo con voi nel rilevare come in Italia non ci sia bisogno di nuovi aeroporti. I vostri aeroporti sono già eccellenti; forse alcuni devono essere migliorati, come quello di Comiso in Sicilia. Altri hanno bisogno di un potenziamento delle infrastrutture, come quello di Treviso, dove migliori devono essere apportate all'impianto di illuminazione a causa della nebbia, piccoli interventi che non richiedono grandi spese.

E l'unica cosa che occorre fare a Roma è sviluppare ulteriormente Ciampino e Fiumicino. Roma è una delle più importanti città d'Europa e ha soltanto 36 milioni di passeggeri in totale, contro i 120 milioni di Parigi e i 140 di Londra.

È necessario sviluppare l'aeroporto a basso costo di Roma e sviluppare ulteriormente anche Fiumicino. Londra ha tre aeroporti a basso costo (Gatwick, Luton e Stansted), Parigi ne ha due (Orly e Beauvais), Barcellona, una città molto più piccola di Roma, bella ma non attraente e piena di storia come Roma, ne ha tre, che si sono sviluppati tutti insieme e si integrano a vicenda. Credo che questa sia la strada da percorrere, senza realizzare altri aeroporti.

Ryanair non vuole investire in infrastrutture. Se un aeroporto ha bisogno di denaro per svilupparsi, possiamo concedere un prestito, perché fa parte degli accordi commerciali, ma abbiamo già abbastanza problemi a gestire la nostra compagnia aerea per voler fare altro negli aeroporti. Possiamo fornire consulenze sugli *standard* di

un aeroporto efficiente dal punto di vista dei consumatori e saremo lieti di farlo. Grazie a tutti.

PRESIDENTE. Volevo porre una domanda riguardo alla Campania, che non vede presenti vostre strutture. Ho visto che tra le sedi operative non c'è né Napoli, né Salerno. Volevo chiedere se abbiate già valutato quell'aeroporto, altra importante sede turistica, o se vi siano problemi strutturali connessi all'aeroporto di Salerno.

MICHAEL CAWLEY, *Vice amministratore delegato e direttore generale di Ryanair.* Signor presidente, sarò lieto di sapere che oggi alle 16 incontrerò le autorità aeroportuali di Salerno. Al momento, la pista è troppo corta per i nostri velivoli. Speriamo che siano pronti a investire; noi forniremo loro consulenza e forse l'anno prossimo con un piccolo investimento saremo in grado di volare a Salerno. Sono consapevole della bellezza della costiera amalfitana e oggi pomeriggio ne parleremo con le autorità competenti.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti della compagnia aerea Ryanair per il loro intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 30 ottobre 2009.*

*Gli interventi in lingua straniera sono tradotti
a cura degli interpreti della Camera dei deputati*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 0,35



16STC0005500