

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

26.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 SETTEMBRE 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

INDICE

| | PAG. |
|--|---------|
| Sulla pubblicità dei lavori: | |
| Valducci Mario, <i>Presidente</i> | 3 |
| INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO | |
| Audizione di rappresentanti della compagnia aerea Air Italy: | |
| Valducci Mario, <i>Presidente</i> | 3, 5, 6 |
| Gentile Giuseppe, <i>Presidente e amministra- tore delegato di Air Italy</i> | 3, 5, 6 |
| Montagnoli Alessandro (LNP) | 5 |
| Terranova Giacomo (PdL) | 5 |

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Repubblicani, Regionalisti, Popolari: Misto-RRP.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,50.

(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 Air Italy.

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

Do la parola al presidente e amministratore delegato di Air Italy, comandante Giuseppe Gentile, per lo svolgimento della relazione.

GIUSEPPE GENTILE, *Presidente e amministratore delegato di Air Italy*. Buon giorno a tutti. Grazie per averci convocati. Vorrei fornirvi qualche piccola informazione su Air Italy, perché forse molti non ci conoscono.

Air Italy nasce nel 2005 sulle ceneri di Air Europe, la compagnia che fondai nel 1989 insieme a Lupo Rattazzi e che poi nel 2000 cedemmo a Swissair e Volare. Air Europe fu la compagnia che cambiò il

trasporto aereo in Italia e fu veramente un pungolo anche per la nostra compagnia di bandiera. Air Italy ricalca dunque il progetto di Air Europe. Abbiamo quindi iniziato mantenendo il vecchio *management* di Air Europe e ripercorrendo la stessa strada.

Noi facciamo attività di *charter* e di linea, sia domestica che intercontinentale. Per quanto riguarda l'attività domestica, operiamo dalla base di Verona su Napoli, su Bari, su Roma tre volte al giorno, da Napoli su Torino e su Catania. Sull'attività di linea di lungo raggio operiamo su Cuba, sul nord est del Brasile, su buona parte dell'Africa (Kenia, Zanzibar, Madagascar e Mauritius). Effettuiamo attività *charter* sulle Maldive e Santo Domingo. Riguardo a Cuba, linea che abbiamo attivato da poco, operiamo un volo diretto da Milano e Roma sull'Avana.

Siamo cresciuti molto rapidamente. In quattro anni, abbiamo messo in linea dodici aeroplani e la nostra crescita è avvenuta in armonia economica, patrimoniale e finanziaria. Oggi fatturiamo circa 230 milioni di euro e abbiamo 700 dipendenti. Nel nostro capitale è entrato un fondo di *private equity* denominato *Sinerzia con gli imprenditori*, presieduto da Gianfilippo Cuneo. Abbiamo inoltre aperto due società, una che opera in Polonia, di nome Air Italy Polska e un'altra in Egitto, Air Italy Egypt, originariamente chiamata Euromediterranean Airlines. Per il futuro abbiamo programmi ambiziosi e speriamo di poter superare questo difficile momento del trasporto aereo.

Per quanto concerne la questione degli aeroporti, oggetto dell'indagine conoscitiva, l'Italia è forse uno dei Paesi in Europa con più aeroporti. Abbiamo infatti più di 40 aeroporti operativi, di cui 16 nelle regioni

setentrionali, 12 in quelle centrali, di cui 4 in Sardegna, 12 nel sud Italia. Si tratta della più alta densità di aeroporti per chilometro quadrato in Europa.

Questa parcellizzazione non consente di concentrare adeguatamente il traffico di corto e medio raggio, necessario per l'alimentazione dei voli intercontinentali all'interno di un sistema di *hub and spoke*. Spesso, le risorse pubbliche vengono destinate allo sviluppo degli aeroporti periferici. Le società di gestione degli stessi aeroporti minori sono portate ad offrire gratuitamente i propri servizi centralizzati e l'*handling*, e ad erogare contributi per ogni passeggero alle compagnie aeree *low-cost*, al fine di attrarle sul proprio scalo.

In questo modo, si genera un ciclo tutt'altro che virtuoso: risorse pubbliche finanziano gli aeroporti minori, che finanziano le compagnie aeree *low-cost*, che impediscono lo sviluppo di un *hub*. Questo è il vero motivo per cui in Italia gli *hub* non riescono a svilupparsi, a parte Roma, che forse è un *hub* naturale. Alitalia ha opportunamente lasciato Malpensa, perché è estremamente difficile costruirvi un *hub*.

La politica di sviluppo aeroportuale seguita in Italia privilegia lo sviluppo del traffico punto-punto verso il traffico *hub and spoke*. Un caso eccezionale è rappresentato dall'aeroporto di Milano-Linate, scalo di traffico del punto-punto, che, senza alcuna risorsa pubblica aggiuntiva e senza sovvenzioni ad alcuna compagnia aerea, potrebbe gestire il doppio del traffico attuale, mentre invece è sottoposto a una limitazione operativa di 18 movimenti all'ora. Non capiamo perché non si torni ai 36 movimenti orari di un tempo, numero già molto basso, se paragonato con quello di un aeroporto come Londra Gatwick, che ha una sola pista, ma effettua circa 48 movimenti orari.

Riteniamo che il settore aeroportuale in Italia dovrebbe guardare meglio alla situazione delle sovvenzioni. Per fare un esempio concreto, a Malpensa, in virtù di questo sistema, Easy Jet paga 400 euro a toccata, mentre noi, con una macchina equivalente, un aeromobile 737-300 o 737-700 paghiamo 1.100 euro. Non compren-

diamo il motivo di questa disparità, perché, sebbene il numero di passeggeri che Easy Jet muove sull'aeroporto sia consistente, si innesca un circolo vizioso.

L'attuale iniziativa dell'Enac volta all'incremento delle tariffe aeroportuali per i servizi prestati dal gestore è stata attivata senza alcuna consultazione con i vettori aerei. Tale proposta è condivisibile, se indirizzata ai miglioramenti dei livelli di servizio che vanno a beneficio dell'utente. Oggi, purtroppo, tali risorse vengono invece dedicate al ripianamento di debiti contratti dagli azionisti delle società di gestione per l'acquisizione delle stesse, oppure al finanziamento di compagnie aeree *low-cost* pronte a fare *dumping* sull'offerta delle compagnie tradizionali, che pagano gli incrementi tariffari. Tale ultimo scenario si osserva in alcuni scali principali, ove si è iniziato ad accogliere anche compagnie aeree *low-cost*, come ad esempio la compagnia Ryan Air nello scalo Bologna.

Abbiamo inoltre diverse piccole problematiche con l'autorità tutoria, l'Enac, ad esempio laddove l'Unione europea, che adesso ha fatto la regolamentazione EASA che dovrebbe valere in tutti i Paesi, ha lasciato alcuni capitoli alla discrezione dell'autorità locale. La nostra autorità ci penalizza sempre di più rispetto agli altri Paesi, atteggiamento che non riesco a capire, giacché negli altri Paesi le autorità cercano di avvantaggiare e aiutare i propri vettori, ma noi siamo sempre i più penalizzati.

Cito un esempio pratico che stiamo vivendo adesso e per il quale forse dovremo ricorrere alla magistratura ordinaria. Per incrementare le ore di servizio, possiamo incrementare l'equipaggio di una persona, una conseguente estensione di tre ore, creando adeguati posti di riposo. Se incrementiamo l'equipaggio di due persone, possiamo arrivare a cinque ore. La normativa europea stabilisce che dobbiamo avere degli adeguati posti di riposo, ma, sebbene non sia scritto da nessuna parte, l'Enac per concederci cinque ore di estensione pretende il letto. Noi abbiamo posti di riposo confortevolissimi, per i

quali abbiamo speso molto in termini economici e sacrificato grandi spazi, con *leg rest*, poggiagambe molto alti, che danno la possibilità di riposare. L'Enac però ci ha concesso un'estensione di tre ore.

Potrei citare numerosi esempi simili, come l'attuale impossibilità di far volare gli assistenti di volo polacchi appartenenti alla nostra compagnia polacca, pur avendo le qualificazioni EASA, perché si pretende che ripetano gli esami in Italia, mentre la certificazione europea dovrebbe essere riconosciuta. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Grazie presidente. Desidero porvi alcune domande, considerando che l'Italia ha le sue caratteristiche quali una forte densità di aeroporti, ma, quando poi si tratta di concentrare certe logiche, tutti difendono il proprio campanile.

Per quanto riguarda Milano Linate e la riduzione dei voli da 36 a 18, poiché tutti quelli che vengono in Commissione parlano di Linate come di un nodo fondamentale dal punto di vista economico-finanziario, sicuramente molto interessante, ma limitativo, vorrei sapere se esistono le condizioni per chiedere all'Enac una modifica dell'attuale imposizione.

Constato che non volate su Malpensa, per cui vorrei sapere se si tratti di scelte aziendali o di altre motivazioni.

Poiché l'indagine conoscitiva si concluderà con un documento conclusivo che auspico largamente condiviso, quali proposte si potrebbero avanzare a Enac e Enav per migliorare l'attuale servizio. Nei giorni scorsi, il Ministro Matteoli accennava a possibili modifiche soprattutto per quanto concerne i diritti.

PRESIDENTE. Non ho capito bene cosa accade rispetto agli assistenti di volo polacchi. L'Egitto è fuori dall'Unione europea, ma sull'altra vostra società polacca dovrebbero vigere norme di carattere europeo, perché la Polonia è uno dei ventisette Paesi dell'Unione europea.

GIUSEPPE GENTILE, *Presidente e amministratore delegato di Air Italy*. Esattamente. Questo è proprio quello che ci chiediamo!

PRESIDENTE. Mi sembra che abbiate rilevato problemi da questo punto di vista.

GIUSEPPE GENTILE, *Presidente e amministratore delegato di Air Italy*. Ci dicono che gli assistenti di volo polacchi per volare sui nostri aeromobili in Italia dovrebbero ripetere l'esame in Italia. Mi sembra eccessivo che, a differenza dei medici polacchi che possono lavorare in Italia, un assistente di volo debba rifare l'esame.

GIACOMO TERRANOVA. Desidero porre soltanto una domanda relativa al *network*, per sapere se abbiate un interesse all'espansione del *network* attuale anche sugli scali italiani o riteniate di aver esaurito il percorso con questa attuale configurazione. Chiaramente, come il presidente sta sollecitando, la mia è una domanda in parte interessata, non soltanto per il ruolo attualmente ricoperto sullo scalo di Palermo, oltre a quello di parlamentare, quanto piuttosto per una questione geopolitica.

Numerose compagnie *low-cost* si sono avvicinate agli scali meridionali. A Palermo, per esempio, sono presenti più compagnie *low-cost*, tra cui un vettore *low-cost* siciliano, Wind Jet, ma l'aeroporto è soprattutto orientato ai punti internazionali; Ryan Air sta modificando questa strategia.

In questi anni, abbiamo assistito alla proliferazione di vettori che compaiono e scompaiono rapidamente, fenomeno che rappresenta uno degli elementi di grande incertezza del settore. Ho infatti potuto verificare che un collegamento, oltre che essere più volte ripetuto nell'arco di una settimana o di una stessa giornata, per

avere un reale *appeal* nei confronti dei passeggeri, deve consolidarsi anche attraverso un vettore che diventa stabile.

Molti ad esempio non sanno più se esista un collegamento dalla Sicilia per la Sardegna, un volo Palermo-Cagliari, se esista un collegamento da Palermo verso Foggia, perché i vettori, che si sono susseguiti nella copertura di queste tratte, hanno avuto vita breve. Questo determina un'assoluta incertezza riguardo alla destinazione, e, di riflesso, anche una mancanza di richiesta di un certo tipo di collegamenti.

La vostra esperienza tende a consolidarsi anche con collegamenti verso l'estero, ma risulta escluso un collegamento con la Sicilia o quantomeno con lo scalo di Palermo. Vorrei quindi sapere se la strategia della vostra compagnia comprenda uno sviluppo e un'attenzione per questa realtà. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti di Air Italy per la replica.

GIUSEPPE GENTILE, *Presidente e amministratore delegato di Air Italy*. Rispondo prima all'onorevole Terranova. Noi abbiamo un grande programma di crescita sul domestico. Come lei ricorderà, abbiamo operato da Napoli su Palermo. Purtroppo, allora la concorrenza era agguerrita e siamo stati costretti a interrompere quell'attività.

Palermo è nei nostri programmi. È una notizia ancora riservata, ma stiamo programmando un volo Genova-Palermo e stiamo lavorando per ripristinare un volo Napoli-Palermo con orari più adeguati, come quelli previsti sullo scalo di Catania,

laddove operiamo il Napoli-Catania due volte al giorno e abbiamo raggiunto dei *load factor* soddisfacenti, perché siamo sopra al 60 per cento.

Palermo è un grosso bacino di traffico, nonostante ci sia Ryan Air che opera a Trapani, che però credo non dreni moltissimo traffico. Operavo sulla linea Genova-Palermo ai tempi in cui ero in Alitalia ed era una linea che portava buoni risultati. Il nostro obiettivo è quindi quello di crescere sul mercato domestico, se ne avremo la possibilità e non verremo trattati con disparità, come prima rappresentavo per il caso di Malpensa dove Easy Jet paga 400 euro a toccata e noi ne paghiamo 1.100.

Per rispondere all'onorevole Montagnoli, i movimenti su Linate sono stati ridotti in maniera fittizia quando aprì Malpensa, per darle impulso. Siamo poi rimasti a 18 movimenti orari, ma oggi, con le attuali infrastrutture e, senza alcun investimento, un aeroporto cittadino come Linate può raggiungere i 36 movimenti orari e creare concorrenza dove manca.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di Air Italy per il loro intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 30 ottobre 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 0,35



16STC0005510