PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 13,25.

(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 dell'Associazione italiana dei corrieri aerei internazionali (AICAI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana dei corrieri aerei internazionali (AICAI).

Do la parola al vicepresidente dell'AICAI, Marco Carenini e successivamente agli altri rappresentanti AICAI, per lo svolgimento della relazione.

MARCO CARENINI, *Vicepresidente dell'AICAI*. Egregio signor presidente, signori onorevoli, mi scuso a nome del presidente, che per impegni inderogabili non ha potuto essere presente oggi. Desidero ringraziarvi per l'opportunità data alla nostra associazione di essere oggi presenti in Commissione a illustrarvi innanzitutto chi è AICAI e quale contributo venga dato dai corrieri aerei all'economia italiana e mondiale.

AICAI è un'associazione nata nel 1987. È socia di Confindustria e fa parte della European association (EA) con sede a Bruxelles. I componenti di AICAI sono DHL, Federal express, SDA, TNT e UPS. Si tratta di grandi multinazionali, *leader* mondiali per quanto riguarda il settore sia espresso che logistico.

AICAI coopera comunque regolarmente con tutte le varie istituzioni all'interno del Paese, per cui collabora con ENAC, ENAV, Assoaeroporti e Agenzia delle dogane. Inoltre, come già rappresentato, facciamo parte di Confindustria e siamo il loro punto di riferimento per quanto riguarda il nostro settore.

Il contributo garantito dalla nostra associazione di corrieri internazionali che operano in più di 220 nazioni nel mondo consiste nell'offrire risposta alle esigenze della nostra clientela. I nostri clienti hanno tutti un valore aggiunto. Si tratta infatti di multinazionali presenti in tutto il territorio mondiale, ossia di clienti che hanno esigenze particolari. L'integrazione tra logistica e il trasporto diventa quindi un fattore molto importante non solo per il cliente o per le nostre aziende, ma per l'economia mondiale.

Oggi, il cliente ha l'esigenza di avere la propria consegna nelle 24 ore successive. I nostri clienti chiedono che il ritiro della merce venga effettuato in tarda serata, quindi intorno alle 19 o alle 20 e che la riconsegna venga effettuata il giorno successivo, in orari prestabiliti, con garanzie di consegna presso i destinatari per le 9, le 10.30 o le 12.

Trasportiamo merce di vario tipo, dall'*hi-tech* a prodotti farmaceutici, al *fashion*

e alla ricambistica. I clienti hanno l'esigenza di offrire il giorno dopo la consegna ed essere presenti sul mercato.

Oggi, siamo presenti in 220 nazioni, per cui dobbiamo osservare tutte le normative presenti nei diversi Paesi. Abbiamo quindi bisogno di molta snellezza per poter operare in ogni ambito e dobbiamo lavorare di più proprio negli orari in cui le aziende sono chiuse: in quel momento le nostre società devono velocizzare le loro operazioni e arrivare all'indomani con il prodotto finito presso il destinatario.

Il 90 per cento dei nostri clienti sono imprese, quindi solo il 10 per cento è rappresentato da privati. Le imprese spediscono documenti solo per il 25 per cento del totale; il restante 75 per cento è rappresentato dalle merci.

Nel 2008, AICAI ha movimentato oltre 150 milioni di spedizioni in Italia, per un valore di merci movimentato pari a oltre 2,5 miliardi di euro. L'indotto diretto sostiene circa 60.000 posti di lavoro, contribuendo direttamente al PIL per oltre 700 milioni di euro all'anno.

Desideriamo collaborare, farvi presente il nostro operato quotidiano, che non è solo rivolto a un *business* delle nostre aziende, ma permette di movimentare l'economia nazionale del Paese. Il nostro compito è far sì che all'interno dell'Unione europea si possa operare nella stessa maniera, confrontarsi con le istituzioni per essere presenti sul mercato nazionale al pari di come avviene negli altri mercati, quindi evitare situazioni di mercati molto più facili, nei quali l'essere competitivi può portare non solo le nostre aziende, ma anche quelle dei nostri clienti a operare in una forma più snella e quindi a creare redditività fuori dalla nostra Italia.

Lascio la parla al dottor Gianni D'Amato, che illustrerà alcuni fattori che riguardano la situazione a livello aeroportuale.

GIANNI D'AMATO, *Coordinatore del gruppo* Aviation *dell'AICAI*. Onorevole Presidente, onorevole Commissione, come evidenziato dal mio collega, l'Associazione dei corrieri espressi italiani ha una necessità: operare la sera, la notte e la mattina. Questo è ammesso dalle normative europee e italiane in un quadro però di crescita armoniosa degli aeroporti in armoniosa coabitazione con le popolazioni limitrofe.

I corrieri espressi utilizzano aeromobili, che ottemperano perfettamente al capitolo 4 dell'annesso 16 dell'ICAO, che è uno dei 18 annessi ICAO che fa riferimento all'impatto ambientale, che dispone in maniera dettagliata in ordine alle procedure di atterraggio e decollo, all'utilizzo delle traverse e ad altre procedure aeroportuali tese a minimizzare l'impatto acustico e, tramite un rinnovo continuo della flotta, a ridurre l'emissione di CO_2 e altre particelle nell'aria.

Al di là di una draconiana chiusura degli aeroporti, emerge quindi la necessità di utilizzare misure alternative, volte alla crescita armoniosa degli aeroporti compatibilmente con le realtà che li circondano. D'altro canto, se i corrieri espressi operassero di giorno, causerebbero una congestione dei cieli, perché andrebbero a occupare *slot* già detenuti da voli passeggeri.

Negli ultimi anni, l'aeroporto di Ciampino è stato oggetto di alcune disposizioni volte a ridurre il rumore aeroportuale. Allo stato attuale, vi è una chiusura dalle 23,30 alle 6 di mattina con ripercussioni su alcune tipologie di voli, che per motivi tecnici o climatici devono essere ritardati. Se devono attendere il giorno successivo, hanno perso tutto il loro *business* e lo hanno fatto perdere a tutte le imprese piccole, medie e grandi che hanno affidato ai corrieri espressi il loro prodotto.

Sono consentite alcune operatività notturne, quali i voli di Stato e militari, ma anche quelli ospedalieri e postali. I corrieri espressi trasportano anche prodotti farmaceutici, radiofarmaci, farmaci salvavita o pezzi di ricambio per utensili ospedalieri. Hanno quindi una grande valenza nell'ambito sociale del Paese. D'altro canto, anche il sottosegretario Albertini paragonò i corrieri espressi agli operatori postali, ponendoli quindi sullo stesso piano, senza alcuna discriminazione.

In un rapido *excursus*, vorrei sottolineare qualche altra criticità. Nel 2005, la riforma del codice della navigazione è intervenuta sulle concessioni delle gestioni aeroportuali. Ne siamo ben felici, ma vorremmo che gli investimenti fossero fatti senza marginalizzare i corrieri espressi, che sono un'utenza importante degli aeroporti.

Operiamo da oltre 25 anni negli aeroporti d'Italia. Per alcuni aeroporti, quali ad esempio quelli di Orio al Serio, Bergamo o Ciampino siamo stati le colonne portanti, quando c'era un piccolo traffico di *charter* o di aviazione generale, che sicuramente non aiutava l'economia dell'aeroporto.

Vorremmo quindi che gli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali fossero dedicati, oltre che alle compagnie tradizionali, alle *low cost*, ai *charter* e ai voli di linea, anche ai corrieri espressi, che hanno una notevole valenza non solo nell' economia del Paese, ma anche nel livello occupazionale.

Per quanto riguarda la questione delle tariffe, i diritti di approdo e di decollo, di sosta e passeggeri, nonché i corrispettivi, sono stati per alcuni anni parte di un quadro normativo regolatorio di riferimento complesso, dalla delibera CIPE del 2000 fino alla delibera n. 38 del 2007. Non abbiamo alcuna preclusione a eventuali proroghe ai contratti di programma, però auspichiamo che questi ultimi siano quanto prima approvati in tutti gli aeroporti d'Italia (attualmente sono stati attuati solo negli aeroporti di Pisa e Napoli), in modo da avere una trasparente situazione dei costi dei vettori aerei e soprattutto dei corrieri.

A tale proposito, vorrei portare alla vostra attenzione un piccolo episodio, che potrebbe sembrare isolato, ma che, se si allargasse, andrebbe a inficiare le operatività dei vettori. Quando la legge n. 248 del 2005 ha abolito la tassa notturna su approdi e decolli, l'aeroporto di Orio al Serio ha istituito parallelamente un pagamento sugli aiuti visivi luminosi, in quanto come gestore era uno dei 7 aeroporti in Italia che aveva la proprietà delle luci pista. Questo tuttavia rappresenta una duplicazione di costi, perché le compagnie già pagano EuroControl, che poi riversa su ENAV, tutti gli aiuti visivi delle piste.

Se dunque passasse quel principio, al quale si sono opposti l'IBAR, l'AICAI, lo stesso Ministro dei trasporti, che scrisse una lettera in tal senso, anche altri aeroporti d'Italia i cui gestori fossero proprietari degli aiuti visivi potrebbero implementare questi costi, che diventerebbero ridondanti, ma soprattutto discriminanti nei confronti dei vettori aerei.

Desidero aggiungere una piccola nota sull'*handling* aeroportuale. Il decreto legislativo n. 18 del 1999 ha stabilito che gli aeroporti al di sopra di una certa soglia passeggeri e una certa soglia di merci trasportate all'anno possano avere più *handler* aeroportuali. Noi siamo estremamente favorevoli, ma vorremmo che gli *handler* fossero distinti dai gestori, e che garantissero una qualità di servizio adeguata alle esigenze dei vari operatori.

Ringrazio per l'attenzione e passo la parola al mio collega dottor Antonio Cascone.

ANTONIO CASCONE, *Rappresentante del gruppo* Aviation dell'AICAI. Ringrazio il presidente e i commissari per questa opportunità. Un'altra struttura molto importante e presente negli aeroporti sono le dogane. Da molto tempo, le dogane italiane, anche con la nostra partecipazione, rendendosi sempre più flessibili al nostro tipo di lavoro, si stanno armonizzando tra di loro e con le dogane europee.

Ci teniamo però a sottolineare che, per quanto le normative cerchino di armonizzarsi con quelle delle altre dogane europee, in Italia si registra una minore flessibilità soprattutto per quanto riguarda gli orari. Ritiriamo merce dai nostri committenti fino alle 19 o alle 20 di sera, ma in Italia le dogane sono aperte fino alle 20, mentre i nostri aerei partono alle 23 o alle 24, quindi molto più tardi. A differenza di quanto accade negli altri Paesi comunitari, le spedizioni italiane sono costrette a rimanere a terra e a ripartire il giorno dopo, e questo causa una distorsione della con-

correnza rispetto agli altri Paesi comunitari.

Il rischio maggiore è che multinazionali come le nostre possano spostare questa attività di sdoganamento in altri Paesi, perché in Belgio, Olanda o Germania gli orari di apertura delle dogane per i corrieri espressi sono molto più flessibili e in molti casi lavorano tutta la notte. Intravediamo il rischio che tra qualche anno il lavoro oggi svolto in Italia si faccia in questi altri Paesi, perché c'è una concorrenza tra dogane, per quanto riguarda sia le esportazioni che le importazioni da Paesi asiatici e dall'America. Molte multinazionali iniziano a spostare il loro traffico nei Paesi in cui c'è maggiore flessibilità e velocità, e la merce arriva già sdoganata in Italia, per cui i dazi vengano incamerati in questi Paesi.

Il 25 per cento, circa un quarto di queste risorse, rimane al Paese che incassa questi diritti e tutto il resto viene distribuito. Anche questa è un'opportunità che rischiamo di perdere. Facciamo presente che la remunerazione del personale che lavora oltre l'orario di ufficio, dalle 8 alle 18, è in gran parte a carico nostro: i costi degli straordinari dei funzionari doganali vengano in parte corrisposti da noi, che chiediamo di estendere l'orario di chiusura della dogana alle 20 o alle 21. Tale costo non grava, quindi, direttamente sulle dogane, ma viene corrisposto anche da noi. Siamo molto preoccupati, perché si corre il rischio di perdere anche posti di lavoro in Italia a causa di questo motivo legato agli orari.

FEDERICO FIASCHI, *Segretario generale dell'AICAI*. Volevo portare a conclusione la sintesi del nostro lavoro. La catena logistica presidiata dai corrieri aerei rappresenta un anello importante per l'infrastruttura di un Paese. AICAI desidera porre all'attenzione di questa Commissione come le carenze, gli ostacoli o le inefficienze, le infrastrutture, gli extracosti siano non una penalizzazione per i corrieri in quanto imprenditori privati, ma uno svantaggio competitivo per il Paese.

Come sta succedendo in alcuni casi, l'imprenditore privato può decidere di trasferirsi in un altro Paese e le dogane saranno penalizzate. Il posto di dogana di Orio al Serio verrà trasferito in Olanda.

Un tema importante di opportunità per il Paese è l'*hub*. I corrieri hanno *hub* in Germania, in Belgio, in Francia. Stanno valutando, nel loro insieme, di avere un *hub* per il sud, per il Mediterraneo, per il Medioriente. L'Italia però oggi non ha condizioni normative e di efficienza tali da garantire il fatto di poter essere un *hub*.

Il 50 per cento dell'aeroporto di Colonia è gestito da uno dei corrieri aerei, sia in termini di introiti che di personale. Circa mille dipendenti lavorano direttamente e hanno circa cento voli nel corso della notte. Questo significa portare un significativo valore aggiunto. Uno dei corrieri opera a Orio al Serio e c'è un mini *hub* per l'Italia. Da dieci anni discute con il gestore in ordine alle tariffe, discute con la popolazione e le comunità locali ne vogliono la chiusura durante la notte. Se dovrà essere chiuso di notte, questo mini *hub* verrà trasferito probabilmente in un altro Paese.

La catena logistica è fondamentale per l'efficienza del Paese e dell'economia. Parliamo di possibili fonti di vantaggio competitive. In questo caso, si tratta di investire e di regolamentare, in modo tale che vengano almeno eliminati gli elementi di svantaggio competitivo, che attualmente abbiamo.

I gestori aeroportuali non garantiscono in tutto il Paese standard di servizio accettabili, paritetica applicazione delle normative europee nei servizi doganali, negli aspetti della *security*, sul piano tariffario, riguardo alle fasce orarie e quindi alla effettiva possibilità di operare.

A Colonia si fanno 100 voli di notte. Se si prospetta il problema della chiusura dell'aeroporto, non viene neanche immaginata la possibilità di operare in un aeroporto del genere.

Poiché per aprire un *hub* o un punto di arrivo un corriere deve investire in infrastrutture, in un *building*, in un *network* e

negli aeromobili che gestiscono i *point to point* su quell'aeroporto, questi investimenti richiedono un orizzonte di pianificazione che va fino a dieci anni. Se il gestore e il Paese non sono in grado di garantire un profilo di questo genere, questi investimenti non vengono effettuati e forse l'*hub* verrà fatto in Bosnia invece che in Italia, ma vengono penalizzate anche le imprese italiane, in particolare quelle piccole e medie, che non possono avere infrastrutture proprietarie per gestire la logistica soprattutto nelle aree delle province.

In questo si inseriscono dubbi e incertezze. Non vogliamo entrare nel merito dell'eventuale chiusura dell'aeroporto di Ciampino e del trasferimento a Viterbo, che rappresenta una problematica complessa, ma, mentre avendo un collegamento ferroviario veloce tra Viterbo e Roma i passeggeri potrebbero in futuro anche essere gestiti, le merci non possono impiegare due ore e mezzo per arrivare da Viterbo a Roma. Questo significa che i corrieri non potrebbero più operare su Roma, con ovvie conseguenze per la provincia di Roma e la regione Lazio. Questo esempio evidenzia cosa significhi in una pianificazione del sistema aeroportuale non tener conto del fatto che ci sono anche le merci, e, tra queste, quelle che hanno un valore aggiunto.

In questi anni, l'AICAI ha agito a difesa degli interessi, operando azioni contro interventi normativi, regolamentari, ricorrendo al TAR, qualora necessario. Sarebbe però auspicabile che, tramite questa indagine e il contatto con la Commissione, potessimo contribuire a rendere il sistema logistico nazionale più competitivo ed efficiente.

Qualora lo riteniate opportuno, siamo eventualmente disponibili a farvi visitare uno di questi *hub* in Italia, ma soprattutto all'estero, per dimostrare come possano diventare un forte valore aggiunto per la nazione. In queste settimane, l'AICAI sta sviluppando uno studio di settore fatto dall'Università LUISS, che vedrà la luce a gennaio e che vorremmo poter condividere con voi.

Essendo integratori di un processo logistico, i corrieri fanno dell'intermodalità un asse portante fondamentale. C'è un importante *know-how* all'interno di queste aziende, che deve essere valorizzato. Al di là dell'indagine sul settore aereo, tema specifico di questo incontro, alcune tematiche molto importanti riguardano per esempio l'accesso ai centri urbani, le ZTL, di cui conoscete le problematiche in termini di impedimenti strutturali, extracosti dovuti agli *ecopass* vari, proibizioni a entrare, che pongono grossi problemi ai corrieri in ordine alla possibilità di consegnare la merce ai clienti nei centri urbani.

In mancanza di una normativa a livello nazionale, ogni singolo comune decide in maniera del tutto autonoma e frammentata sulle ZTL, ma anche per quanto riguarda la scheda di trasporto piuttosto che su tutto quello che riguarda la traduzione delle direttive postali sulle attività doganali, che in futuro avranno luogo. Offriamo quindi la possibilità di approfondire gli aspetti che riguardano il sistema aeroportuale.

PRESIDENTE. Prima di lasciare la parola ai colleghi, vorrei chiedervi di affiancare alla vostra relazione descrittiva e già abbastanza esaustiva anche alcuni dati che riguardano il settore del cargo in Italia e in Europa, che potrebbero essere utili ai fini della redazione del documento conclusivo dell'indagine conoscitiva.

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

VINCENZO GAROFALO. Ringrazio per la relazione, per quanto ci farete pervenire e soprattutto per avere posto alla nostra attenzione un punto importante quale il trasporto delle merci nel sistema aeroportuale. Le sue ultime considerazioni sull'intermodalità e quindi sulla possibilità di potenziare il sistema del trasporto aereo con gli altri sistemi e sulla distribuzione delle merci nei centri urbani mi inducono a porre una domanda.

Nello sviluppo degli aeroporti si dovrebbe guardare agli investimenti destinati non solo ai passeggeri, ma anche alle merci, quindi a tutto quello che il vostro settore richiede. Sarebbe utile avere oltre a un'integrazione di dati anche una vostra considerazione rispetto all'eventuale potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, che per l'esperienza maturata siete in grado di fornirci.

CARLO MONAI. Anch'io ringrazio i rappresentanti dell'AICAI per le relazioni svolte. Vorremmo chiedervi di segnalarci le migliori pratiche che voi avete sperimentato a livello sia nazionale che internazionale. Ritengo infatti che la frammentarietà della vostra esperienza, che vede problemi di logistica quali quelli a cui avete accennato, possa consentire di guardare alle esperienze più virtuose e di valutare se e quanto possano essere esportabili o replicabili. Questo potrebbe esserci di aiuto nella verifica della fattibilità a migliorare il sistema anche nel nostro Paese.

Vorrei sapere di quanti mezzi disponga la flotta che utilizzate per questi trasporti, quali siano le destinazioni più frequenti, piuttosto che le basi logistiche più frequentate e più efficienti, per valutare il volume di affari, al di là dei dati forniti in precedenza, e l'impatto di questa vostra *mission*.

MARCO CARENINI, *Vicepresidente dell'AICAI*. Se mi è permesso, vorrei aggiungere velocemente qualche dato. Le nostre compagnie operano addirittura in aeroporti privati di nostra proprietà. Abbiamo un aeroporto a Luisville di proprietà UPS. Qualsiasi nostra società, oltre a essere un vettore, è infatti proprio una compagnia aerea, con aeromobili di proprietà per 300-400-500 unità per società. Si tratta di grandi dimensioni, di società che hanno più di 2.000 piloti solo per il trasporto notturno di merci.

MARCO DESIDERATI. Vorrei soffermarmi sulla questione degli aeroporti e della loro diffusione sul territorio, giacché in tutte le audizioni ognuno ha raccontato la propria esperienza e la sua visione del futuro.

Alcuni vettori che operano il trasporto passeggeri hanno sostenuto l'esigenza di tanti aeroporti piccoli diffusi sul territorio di tipo *low-cost* e altri invece di aeroporti importanti, moderni, che diano servizi di un certo livello ai passeggeri.

Condivido le considerazioni dell'onorevole Garofalo sull'intermodalità, che però in questo Paese rischia di rimanere una chimera. Noi oggi consideriamo intermodale un aeroporto che abbia una linea di ferrovia dedicata all'aeroporto, anche se non si trova su una direttrice, ossia un aeroporto che può essere raggiunto prendendo un treno che porti in una stazione dove si cambia, mentre l'intermodalità è un'altra cosa. Vorrei sapere se consideriate sufficienti i 16 aeroporti che utilizzate o se una diffusione più capillare degli aeroporti potrebbe aiutare anche il trasporto delle merci.

Come Commissione, dobbiamo infatti effettuare valutazioni complessive e produrre un documento, per cui vorremmo poter tener conto anche della vostra opinione.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti dell'AICAI per la replica.

MARCO CARENINI, *Vicepresidente dell'AICAI*. Rispondo all'onorevole Desiderati. Sicuramente, oggi per la nostra attività è necessario avere aeroporti efficienti più che capillari. Siamo già presenti in aeroporti dove per il nostro *network* possiamo tranquillamente garantire il servizio alla nostra clientela.

L'importante è che questi aeroporti siano di massimo utilizzo; abbiamo infatti fatto investimenti a Bergamo, ma oggi non sappiamo se possiamo investire ancora lì, perché tutti i giorni siamo in una situazione critica. Gli aeroporti sono comunque situati in punti strategici, che soddisfano le nostre esigenze, ma devono essere efficienti per quanto riguarda l'operato quotidiano.

GIANNI D'AMATO, *Coordinatore del gruppo* Aviation *dell'AICAI*. Vorrei solo aggiungere un brevissimo commento. C'è un vecchio detto in campo aeronautico: « Un chilometro di strada non porta da nessuna parte, un chilometro di pista porta nel mondo ». Quindi, non solo nel campo dei corrieri aerei espressi, ma nel campo del trasporto aereo, quanti più aeroporti ha un Paese, meglio è.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'Associazione italiana dei corrieri aerei internazionali 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 10 febbraio 2010.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 1,00

Stampato su carta riciclata ecologica

16STC0006930