

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

**1.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 GIUGNO 2023**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SALVATORE DEIDDA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>			
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i> .....	3	Longi Eliana (FDI) .....	8, 11
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DELLA MOBILITÀ VERSO IL 2030: DALLA CONTINUITÀ TERRITORIALE ALL'EFFETTIVITÀ DEL DIRITTO ALLA MOBILITÀ EXTRAURBANA.</b>		Pastena Rosa, <i>capo delle relazioni istituzionali di Ryanair</i> .....	5, 10, 11
<b>Audizione di rappresentanti di Aeroitalia Srl, in videoconferenza, e di Ryanair:</b>		<b>Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di EasyJet, Sky Alps Srl e Volotea SL:</b>	
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i> ...	3, 5, 7, 8, 10, 12	Deidda Salvatore, <i>Presidente</i> .	13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20
Frijia Maria Grazia (FDI) .....	8	Lagorio Lorenzo, <i>responsabile commerciale per l'Italia di Easy Jet</i> .....	15, 17, 19
Ghirra Francesca (AVS) .....	7, 9	Longi Eliana (FDI) .....	16
Goldoni Stefano, <i>responsabile affari istituzionali e legali di Aeroitalia Srl</i> .....	3, 12	Rebasti Valeria, <i>direttrice mercati internazionali di Volotea Srl</i> .....	14, 15, 18
		Vergerio Riccardo, <i>responsabile della sicurezza e delle operazioni sugli aeroporti di Sky Alps</i> .....	13, 17

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Azione - Italia Viva - Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
SALVATORE DEIDDA

**La seduta comincia alle 17.35.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la resocontazione stenografica e la trasmissione attraverso la *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti di Aeroitalia Srl, in videoconferenza, e di Ryanair.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti di Aeroitalia Srl e di Ryanair, nell'ambito dell'indagine sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana

Ricordo che l'intervento di ciascun rappresentante dovrà essere contenuto in un tempo massimo di sette minuti.

Ringrazio il responsabile affari istituzionali e legali di Aeroitalia Srl, Stefano Goldoni, per avere risposto all'invito della Commissione e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione.

STEFANO GOLDONI, *responsabile affari istituzionali e legali di Aeroitalia Srl, intervento in videoconferenza*. Buongiorno Presidente, buongiorno onorevoli. Grazie per l'invito.

Aeroitalia è una compagnia giovane, una *start-up*; in qualche minuto svolgo una sintesi. È stata fondata nel settembre 2021. Ha iniziato il processo di ottenimento del cer-

tificato operatore aereo a fine dicembre 2021, per poi ottenerlo ad aprile 2022, cercando di coprire quello spazio di mercato che si era creato dopo la chiusura di varie compagnie aeree nazionali italiane nel 2020-2021. Ha anche in parte beneficiato, per la conoscenza e la professionalità, del personale dimesso da altre compagnie e quindi delle competenze di molti lavoratori, come quelli di ex Air Italy ed ex Blue Panorama, che sono stati assunti dalla compagnia.

Il consiglio di amministrazione attualmente è composto da Marc Bourgade, che è il presidente e il proprietario del 100 per cento delle quote, un banchiere francese, German Efromovich è un consigliere, e c'è Gaetano Intrieri come amministratore delegato.

Il modello di *business*, così come lo si è voluto impostare dalla compagnia, è un modello di business *low cost*, che non è in competizione con i *low cost*, ma l'interessante è ridurre i costi per ogni sedile e chilometro.

A dispetto, appunto, di una recente formazione come *start-up*, Aeroitalia ha beneficiato e ha ricercato del personale con esperienza e competenza sia lato tecnico, sia anche lato amministrativo-contabile. Partendo come una *start-up*, è partito con personale provvisto di professionalità e conoscenze del settore aeronautico al pari di altre compagnie già esistenti.

La flotta al momento è costituita da cinque Boeing 737 e le previsioni di incremento sono di altri tre aerei da qui alla fine del 2023, per arrivare a un totale di otto aeromobili; che saranno comunque, secondo i piani attuali, incrementati anche nell'anno 2024.

La prima attività di volo di Aeroitalia è stata sul segmento *charter*, quindi nell'e-

state 2022 principalmente sono state attività di voli *charter*; per poi iniziare con i servizi di linea basando alcuni aeromobili su Forlì e facendo delle destinazioni da Forlì. Per poi dedicarsi, con la pubblicazione dei bandi della continuità territoriale Sardegna nel dicembre 2023, a partecipare alle gare sia su Olbia che su Alghero.

A seguito di queste gare Aeroitalia si è aggiudicata in esclusiva l'Olbia-Linate, dal 17 febbraio 2023 sino al 26 ottobre 2024, e si è aggiudicata in esclusiva anche la Alghero-Fiumicino, per un periodo più breve per le note vicende che vi sono state con la Commissione europea che, vista la gara che era andata deserta, ha limitato il periodo dal 17 febbraio 2023 sino al 28 ottobre 2023. Questo periodo sarà sicuramente allungato con la prossima gara che vi sarà adesso a fine giugno, sempre per arrivare a una coincidenza di scadenza rispetto alle rotte assegnate su Olbia.

Su Olbia viene svolta da Aeroitalia l'Olbia-Fiumicino congiuntamente con Volo-tea. A dispetto delle altre due rotte, che prevedono un'esclusiva e una compensazione economica, la rotta Olbia-Fiumicino non comporta alcuna erogazione da parte dello Stato, ma soltanto l'applicazione degli oneri di servizio da parte delle compagnie aeree che li hanno accettati. L'interessamento di Aeroitalia per questa tipologia di servizio e per gli oneri di servizio pubblico per la Sardegna è stata manifestata sin da subito dall'amministratore delegato e dal *management*, peraltro investendo sul territorio e anche ricercando professionalità che erano dismesse dalle altre compagnie già presenti, come la ex Air Italy.

Attualmente Aeroitalia impiega in Sardegna 70 persone tra personale navigante e personale di terra, su un numero di dipendenti in azienda che sono circa 170. Quindi buona parte dell'attività che oggi viene svolta da Aeroitalia è principalmente concentrata sugli scali di Olbia e di Alghero. Questo potrà crescere.

Nondimeno a fine marzo, dopo l'assegnazione delle rotte e lo svolgimento, l'inizio del servizio a febbraio, la compagnia volontariamente è andata incontro alla regione Sardegna stipulando un patto, cosid-

detto patto d'amicizia, garantendo l'inserimento degli emigrati sardi nell'applicazione delle tariffe residenti, equiparandoli alle altre categorie previste dal bando. In più offrendo la possibilità seguente ai non residenti, vista l'assenza di un limite alla tariffa massima per i non residenti nel periodo estivo: si è impegnata a non applicare il quadruplo della tariffa residenti per i viaggiatori non residenti.

È ancora certamente presto per fornire i dati e le informazioni. Posso dirvi che mensilmente i voli Alghero-Fiumicino, Olbia-Milano Linate e Olbia-Fiumicino registrano dei *load factor* intorno al 50 per cento, punto più o punto meno a seconda del periodo. Come potete immaginare, sono rotte che risentono di una forte stagionalità, e peraltro anche all'interno dei mesi di esercizio ci sono delle concentrazioni che vanno da venerdì a domenica, per cui il resto della settimana sono più limitate.

Dicevo che è ancora troppo presto per esprimere un giudizio su come saranno i dati di traffico alla fine dell'anno, o alla fine di un periodo almeno consistente, che possa dare evidenza di quelli che saranno i risultati. Sicuramente Aeroitalia è una compagnia che è interessata a svolgere questi servizi e l'ha dimostrato da subito. Tant'è vero che noi valuteremo le prossime gare anche in altre regioni italiane: non scartiamo la possibilità di operare, a dispetto di quanto dichiarano le *low cost* che non sono servizi che possono interessare il loro modello di *business*, noi ci concentriamo e siamo attenti nel valutarle con la possibilità di fornire dei servizi ottimi.

C'è comunque una penalizzazione nell'esercizio, perché non vi nascondo che già nel periodo estivo su Olbia, per quanto siano dal punto di vista della normativa aeroporti separati, ci sono direttrici e voli di altri vettori che incidono sul riempimento e sull'utilizzo dei servizi onerati anche da parte degli stessi residenti. Ci sono voli attivati da compagnie *low cost* — li potete tranquillamente vedere, senza fare nomi — che su direttrici come Olbia-Malpensa, Olbia-Bergamo e Olbia-Ciampino comunque vendono in alcune giornate, in alcune settimane anche al di sotto

della tariffa residenti. Questo, nell'esecuzione e nella rendicontazione finale, comporterà sicuramente un'incidenza sull'offerta e sulla domanda che viene offerta da Aeroitalia.

Io mi fermerei qui, lasciando a voi lo spazio se ci sono domande sui contributi che possiamo dare. Io stesso sono sardo, io stesso conosco bene il modello di continuità, sono un ex Air Italy da 26 anni, quindi vi posso confermare che al momento è un modello. Io l'ho visto nascere il modello di continuità territoriale, quindi posso dirvi che tra tutte le fasi travagliate, con la Commissione europea, con le istituzioni, è un servizio che ha portato i suoi benefici alla regione Sardegna e sono convinto che li possa portare anche in altri territori in ambito nazionale.

**PRESIDENTE.** Grazie.

Ringrazio anche il capo delle relazioni istituzionali di Ryanair, Rosa Pastena, per aver risposto all'invito della Commissione, e le cedo la parola per lo svolgimento della sua relazione. È qui in presenza.

**ROSA PASTENA,** *capo delle relazioni istituzionali di Ryanair.* Grazie presidente e grazie onorevoli.

Come Ryanair abbiamo sempre riconosciuto l'unicità dell'Italia e abbiamo deciso di investire 25 anni fa proprio in questo Paese, non solo per garantire lo sviluppo del settore turistico e quindi anche dell'economia del Paese, ma per supportare la connettività interna dei suoi cittadini. Operiamo infatti da 29 aeroporti, siamo presenti in modo capillare su tutto il territorio nazionale, trasportando nel solo 2022 56 milioni di passeggeri da e per gli aeroporti italiani e collegando l'Italia con oltre 30 Paesi attraverso più di 700 rotte, di cui più di 100 sono destinate ai voli domestici. Abbiamo basati in Italia 98 aeromobili con un investimento di circa 10 milioni, e siamo sicuramente intenzionati ad aumentare il nostro impegno per l'Italia, anche alla luce dell'ultimo acquisto fatto di 300 Boeing: ovviamente siamo intenzionati a destinare una parte di questi aerei al mercato italiano.

Per permetterci di continuare a investire sul territorio italiano, riteniamo sia necessario intervenire per eliminare alcuni ostacoli esistenti e prevenire l'introduzione di altre misure che possono mettere a rischio la connettività per i cittadini italiani.

Gli oneri di servizio pubblico sono uno strumento sicuramente da rimodernare. Si sono dimostrati anacronistici e inefficaci: questo perché sono nati in un momento storico in cui il trasporto aereo necessitava obiettivamente di un supporto per garantire la connettività. Parliamo di un momento storico in cui i numeri del trasporto aereo erano completamente diversi. Attualmente, però, vengono assegnate effettivamente ingenti risorse pubbliche per finanziare un numero di voli piuttosto limitati.

Faccio un esempio. Ryanair ha per la Sardegna più voli di quelli che la continuità territoriale richiede, ma ovviamente verso scali secondari perché l'Aeroporto di Fiumicino è vincolato ovviamente al bando. Vi faccio un esempio collegato un po' alle origini di Ryanair. L'Irlanda non ha mai avuto una continuità territoriale pur essendo un'isola, è riuscita a sviluppare un'enorme connettività da turismo semplicemente abbassando i costi di accesso aeroportuali.

Come si potrebbe fare questo in Italia? Si potrebbe eliminare sicuramente l'addizionale comunale, che in molti aeroporti rappresenta circa il 50 per cento delle tasse aeroportuali. L'addizionale comunale, nonostante il nome, lascia ai comuni circa 0,07 centesimi sui 6,50 euro minimi ed è una tassa esclusivamente italiana, non è presente in nessun altro Paese del Mediterraneo. Questo sicuramente danneggia l'Italia da un punto di vista di competitività nell'ottica del turismo, rispetto ad altre nazioni del Mediterraneo come possono essere la Spagna e la Grecia. Eliminando l'addizionale comunale si riuscirebbe sicuramente ad attrarre in modo maggiore tutti gli operatori verso le destinazioni italiane, quindi rendere più attrattiva l'Italia, aumentare il traffico e di conseguenza aumentare le rotte e abbassare i costi.

Noi stessi come Ryanair sicuramente siamo impegnati: nel caso in cui dovesse

essere eliminata finalmente l'addizionale comunale, il nostro CEO ha sempre annunciato la volontà di investire ulteriormente in Italia, portando fino anche a 40 ulteriori aerei, anche alla luce del recente acquisto, che porterebbero ulteriori 20 milioni di passeggeri verso il Paese.

Un altro problema che sta affliggendo e sta coinvolgendo la connettività nazionale riguarda lo sciopero dei controlli di traffico aereo francesi. Cosa c'entrano? Immagino che anche voi siate dei viaggiatori e utilizzate l'aereo, sarete sicuramente stati colpiti da ritardi e cancellazioni collegati allo sciopero dei controllori di volo in Francia. La Francia, quando c'è lo sciopero dei controllori di volo, non consente il sorvolo. Questo significa che se un cittadino italiano deve raggiungere l'Inghilterra (per motivi di lavoro, eccetera) potrebbe trovare il suo volo cancellato.

Lo stesso non accade al contrario, nel senso che in Italia ENAV, che è sicuramente un'eccellenza, garantisce il sorvolo. Questo significa che se un cittadino francese deve raggiungere la Grecia può farlo, il nostro cielo resterà aperto anche in caso di sciopero.

Dall'inizio dell'anno sono stati cancellati o comunque ritardati oltre 4 mila voli solo da e per l'Italia. La cosa particolare è che in Italia vengono coinvolti anche i voli domestici, soprattutto per quanto riguarda la tratta del Nord Italia e la Sardegna, perché in mezzo c'è la Corsica. Quindi nel caso di sciopero del trasporto aereo francese i trasporti ad esempio da Milano ad Alghero sono « impattati », oltre 133 voli sono stati « impattati » dall'inizio dell'anno.

Un ultimo tema collegato alla connettività è la tassa sul cherosene.

Faccio una piccola premessa. Noi siamo una delle compagnie più sostenibili d'Europa, grazie sicuramente al nostro modello di *business* improntato all'efficienza, e dall'altro lato anche grazie ai continui investimenti che facciamo nell'acquisto di flotte. Abbiamo assolutamente la flotta più giovane d'Europa.

Abbiamo nella nostra flotta i cosiddetti *Gamechanger*, che hanno una riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> del 20 per cento e di

emissioni sonore del 40 per cento. Gli aerei che abbiamo commissionato a Boeing avranno un'ulteriore riduzione di CO<sub>2</sub>. Per farla breve, le nostre emissioni sono circa la metà di quelle di una compagnia tradizionale.

Stiamo inoltre investendo tantissimo nei carburanti sostenibili, abbiamo molte *partnership* con i maggiori produttori internazionali, e in molti aeroporti già imbarchiamo dei *blend* di questi carburanti eco-sostenibili al 40 per cento, come ad esempio nell'Aeroporto di Amsterdam.

Quindi non siamo spaventati da questa sfida della decarbonizzazione del trasporto aereo. Quello che chiediamo è però che gli interventi europei siano equi.

Noi già paghiamo il prezzo dell'inquinamento da CO<sub>2</sub> legato all'*Emission trading system*, l'ETS. L'introduzione della tassa sul cherosene sarebbe una duplicazione di una tassa ambientale che noi di fatto già paghiamo. Sarebbe inoltre una tassa iniqua, perché va a colpire solo i voli europei, quindi a corto raggio, e non i voli a lungo raggio, quindi intercontinentali, che sono il 5 per cento dei voli totali ma inquinano per oltre il 55 per cento. Questo già dimostra come questa tassa sia in realtà inefficace da un punto di vista ambientale.

Inoltre chi pagherebbe poi il costo di questo aumento del prezzo del carburante? I passeggeri. Perché sarebbe danneggiata enormemente la connettività intraeuropea ma anche nazionale, perché anche i voli nazionali sarebbero colpiti da questo aumento; e ci sarebbe un danno economico legato al turismo, perché la caratteristica dell'Italia, di stare lì in mezzo al Mediterraneo e circondata da Paesi che non fanno parte dell'Unione europea, ovviamente ci pone anche in un'ottica di competitività a rischio, perché il turista potrebbe scegliere di viaggiare verso un Paese meno costoso, e dall'altro lato gli operatori potrebbero decidere di investire in Paesi meno costosi, riducendo ancora di più l'offerta e aumentando quindi i prezzi.

Una recente ricerca ha dimostrato che l'introduzione di questa tassa porterebbe la perdita di 100 mila posti di lavoro, proprio per l'effetto economico negativo che si an-

drebbe a generare. Eurocontrol ha già dimostrato che questo tipo di tasse ambientali non hanno nessuna efficacia, non hanno nessun impatto da un punto di vista ambientale e colpiscono solamente l'aspetto economico e quindi i passeggeri.

Concludendo, l'appello che muoviamo, per quanto riguarda l'ambito europeo, è sicuramente un impegno per garantire la crescita della connettività e la protezione della connettività esistente, un impegno dello Stato italiano affinché possa farsi portavoce a livello europeo sia, da un lato, della garanzia del sorvolo in caso di sciopero, per non vedere i nostri voli anche nazionali cancellati, e dall'altro lato un impegno del Governo a opporsi all'imposizione della tassa sul cherosene.

A livello nazionale, forse è abbastanza evidente da quello che ho detto: quello che ci interessa è che il mercato sia un mercato libero e concorrenziale, quindi l'eliminazione di quelli che sono i costi di accesso alla struttura aeroportuale è sicuramente un elemento fondamentale. Si potrebbe cominciare dall'addizionale comunale, potete farlo voi in Parlamento con una modifica strutturale e legislativa, o nelle more valutare altri strumenti per cercare di abbassare questi costi, attrarre tutti gli operatori; sarebbe una misura a garanzia di tutti gli operatori, aumentare il traffico e abbassare i costi.

Ovviamente ci auguriamo che il mercato italiano resti aperto alla concorrenza e ci auguriamo che l'acquisizione di ITA da parte di Lufthansa sia ispirata alla libera concorrenza e possa supportare soprattutto il traffico italiano e non solo quello dall'Italia verso la Germania.

**PRESIDENTE.** Grazie.

Passiamo quindi alle domande dei colleghi. Abbiamo la collega Ghirra, poi Longi.

**FRANCESCA GHIRRA.** Grazie, Presidente. Io ringrazio i rappresentanti di Ryanair e Aeroitalia per aver accolto il nostro invito, e ringrazio lei per aver attivato questo processo di indagine sulla continuità territoriale.

Io e il Presidente siamo sardi e viviamo con particolare difficoltà la dimensione in-

ulare e la mancanza di continuità territoriale, perché nonostante il fatto che, a differenza della Sicilia, la Sardegna disponga di un regime di continuità territoriale, abbiamo enormi difficoltà, tanto che io ad esempio venerdì non potrò partecipare alla seduta dell'Aula perché devo essere a Cagliari nel pomeriggio e non ci sono voli all'ora di pranzo. Effettivamente, come noi, tanti cittadine e cittadini che si muovono per motivi di lavoro, salute e studio hanno enormi difficoltà. Perché se è vero che ad esempio la compagnia Ryanair negli anni ha consentito di accedere a diverse destinazioni europee a costi notevolmente ridotti rispetto a quelli a cui eravamo abituati negli anni Novanta, è anche vero che non è un servizio che garantisce, almeno allo stato attuale, una continuità di tratte e di orari che consentano gli spostamenti nell'arco di un'unica giornata, ad esempio.

Questo poi tra l'altro purtroppo è un problema che si sta verificando anche su alcune tratte gestite da Aeroitalia. Forse mi potrà correggere il rappresentante: se non ricordo male l'Olbia-Linate ha orari che non consentono ai residenti a Olbia di andare e tornare in giornata, mentre magari sarebbe possibile da Milano a Olbia e viceversa.

Io vorrei fare domande differenziate ovviamente, perché le caratteristiche degli operatori sono molto diverse.

Quindi al rappresentante di Aeroitalia, che gestisce sia rotte in continuità territoriale con gli oneri di servizio pubblico che no, quali sono le criticità dell'attuale sistema di continuità e qual è la differenza riscontrata dalla compagnia nella gestione delle tratte con gli oneri di servizio pubblico rispetto a quelle che non li prevedono. Ovvero, anche se ci sia un mercato che consente una tenuta economica della gestione delle tratte.

Invece, per quanto riguarda Ryanair, può essere vero che il sistema di ogni servizio pubblico sia anacronistico e inefficace, perché appunto alle risorse non corrisponde una qualità dei servizi; però vorrei capire meglio, perché credo sia una cosa di cui si parla spesso, però a me non è chiarissima. Vorrei quindi capire che tipo

di accordi avete con gli *hub* aeroportuali, nel senso se esiste una forma di compensazione economica; perché ho letto, però non so se corrisponda al vero, che la compagnia non ha oneri di servizio pubblico, però sceglie gli aeroporti anche in funzione degli accordi economici legati alla promozione delle tratte.

E poi, rispetto a una nota che abbiamo ricevuto come componenti della Commissione da Federturismo, che rappresenta fundamentalmente le agenzie di viaggio, se corrisponde al vero che è possibile solo ai singoli individui prenotare tramite la piattaforma Ryanair o se questo è consentito anche alle agenzie di viaggio per i gruppi, perché lamentano il fatto di non poter gestire i pacchetti turistici offerti dalla compagnia su alcune tratte.

PRESIDENTE. Prego, collega Longi.

ELIANA LONGI. Buonasera. Ringrazio per gli interessantissimi interventi che abbiamo ascoltato.

Io sono siciliana, quindi vivo un po' le stesse problematiche da isolamento. Alla Sicilia non viene riconosciuta la continuità territoriale, però ci troviamo ad affrontare le stesse problematiche: noi in prima persona siamo i primi ad accorgerci di tutte le grandi difficoltà che abbiamo il lunedì per recarci dalla Sicilia a Roma per lavoro, e la stessa cosa per rientrare il venerdì. Intanto quindi vorrei chiedere a entrambe le compagnie quelli che sono i piani economici riguardo alle tratte siciliane, perché in questi ultimi mesi abbiamo ricevuto notizie ufficiali o ufficiose abbastanza nebulose e spesso contrastanti.

La collega aveva appunto già chiesto se ci sono e quali sono gli accordi economici con gli aeroporti delle nostre regioni e cosa noi come Commissione possiamo mettere in campo per andare incontro alle società, per riuscire a garantire il servizio alla mobilità, al quale credo tutti gli isolani abbiano diritto; soprattutto nei periodi di massima punta che sono attorno alle festività, periodo durante il quale tutti gli studenti o chi abita fuori sede hanno il sacrosanto diritto di poter rientrare a casa per

trascorrere le festività con le proprie famiglie.

PRESIDENTE. Prego, collega Frijia.

MARIA GRAZIA FRIJIA. Ringrazio i nostri ospiti e ringrazio anche il Presidente per aver attivato questo percorso che è molto interessante.

Io non sono né sarda né siciliana, sono ligure, però faccio il parlamentare ed ero curiosa di capire come si integra il tema del diritto alla continuità territoriale con le prospettive di mobilità, tutti i cambiamenti e tutte le evoluzioni che la mobilità e comunque il trasporto portano con sé nella prospettiva della data del 2030, cioè come si integra bene questo diritto con tutti i cambiamenti e le evoluzioni alle quali noi andiamo incontro. E che cosa eventualmente il Parlamento può fare per rendere questo percorso più agibile, per garantire alle persone che hanno questa esigenza un miglior servizio.

PRESIDENTE. Grazie. Prima di cedere la parola agli auditi, anch'io li ringrazio e ringrazio anche chi parteciperà a questa indagine.

Questa indagine nasce da una proposta di legge sia dell'opposizione che della maggioranza e, partendo dalle esperienze diverse dei sardi e dei siciliani... Noi godiamo di un regime imposto dall'Unione europea di continuità territoriale, la Sicilia non ha riconosciuto questo diritto, ma ci sono altre regioni italiane anche periferiche, dalla Puglia alle Marche, che hanno regimi diversi di continuità e anche di contributi, anche la Liguria che non ha nessun tipo di regime, che però richiedono una continuità territoriale aerea nazionale da quando non abbiamo più una compagnia di bandiera; non è più presente neanche oggi con la compagnia ITA, anche se è partecipata pubblica.

Con voi vorremmo quindi capire come si possano costruire dei collegamenti in tutto il territorio italiano nelle tratte nazionali, partendo proprio dall'esperienza isolana, magari con delle richieste di cui noi ovviamente ci facciamo portavoce an-

che in Europa, come per esempio avere delle deroghe per le isole come le hanno le isole ultraperiferiche come le Canarie.

Chiedo quindi a voi quali siano gli strumenti, come li vedete voi (un po' si lega alla domanda della collega Frijia), per garantire un tetto al prezzo dei biglietti per chi è costretto a viaggiare: i lavoratori, gli sportivi, insomma, non per chi lo fa per turismo o altro. E secondo poi, quali siano i presupposti necessari (qualcuno ce l'avete anche detto, dal punto di vista fiscale o altro) per garantire più fasce orarie in quelle regioni dove non è possibile usare il treno o la macchina.

Prego, il rappresentante di Aeroitalia. Prego.

**STEFANO GOLDONI**, *responsabile affari istituzionali e legali di Aeroitalia Srl, intervento in videoconferenza*. Io spero di rispondere a tutte le domande, se dovessi omettere qualcosa che è stato richiesto segnalatemi, così vedo di correggere il tiro.

Per quanto riguarda le prime domande dell'onorevole Ghirra, non credo che siamo noi, forse si riferisce all'Alghero-Milano operata da ITA, dove loro operavano in controtendenza. Nei precedenti bandi di gara era prevista l'uscita dall'aeroporto isolano alle 7 del mattino; oggi, con la possibilità nelle fasce orarie di ritardare più di trenta minuti rispetto alle fasce alte, loro lo fanno in maniera inversa, quindi fanno una tratta Milano-Alghero Alghero-Milano di prima mattina. Probabilmente si riferisce a questo, non credo che attenga alle rotte che facciamo noi, Olbia-Milano, Olbia-Roma, Alghero-Fiumicino. Però, se dovesse...

**FRANCESCA GHIRRA**. Sì, ha ragione, scusi. Mi sono confusa, ha ragione.

**STEFANO GOLDONI**, *responsabile affari istituzionali e legali di Aeroitalia Srl, intervento in videoconferenza*. Quindi noi esattamente cerchiamo di operare secondo le fasce orarie che sono state stabilite nel decreto.

Condivido con l'onorevole Ghirra, è vero che tutti noi, da italiani o da residenti in una regione o in un'altra, abbiamo delle

esigenze. Gli oneri di servizio pubblico, non lo dico io ma lo dicono il regolamento comunitario e l'Unione europea, sono una deroga al libero mercato, quindi è proprio un'antitesi rispetto a un mercato aperto che possono richiedere altri vettori.

Gli oneri di servizio pubblico servono per dare un servizio ai cittadini, per fornire quello che alla fin fine un imprenditore, che sarebbe soltanto indirizzato, invogliato da un risultato utile del volo, non farebbe mai. Non mi sembra qui il caso di richiamarli, ci sono stati anche voli di altre compagnie sulla tratta Alghero-Ciampino che oggi non ci sono più; ma certo non erano servizi pubblici, non erano servizi diretti ai cittadini che dovevano partecipare magari a un concorso pubblico, è di oggi forse la notizia sui giornali di un concorso pubblico a Roma. È così anche in Sicilia; così come diceva il Presidente ci sono anche altre regioni.

Ci sono oneri di servizio pubblico che sono stati fatti anche ad Aosta. Ci sono anche oneri di servizio pubblico in Irlanda: non è che l'unico Paese che faccia gli oneri di servizio pubblico l'Italia, c'è tutta l'Europa che fa gli oneri di servizio pubblico. Quindi è un sistema che tende a compensare quello che con un imprenditore e un libero mercato non si riuscirebbe a garantire per le esigenze dei cittadini.

Quello che noi facciamo, un esempio che vi ho rappresentato, è tutta la rotta d'inverno. È molto semplice arrivare ad Alghero, a Olbia, a Cagliari nel periodo estivo, perché c'è alla fin fine una serie di vettori che nel periodo estivo... Considerate che la Sardegna e anche la Sicilia sono ovviamente destinazioni turistiche, quindi è un ambito completamente diverso, destinazioni turistiche che possono sfruttare quella parte di mercato che tende a entrare in concorrenza con le rotte onerate; ma sono due obiettivi, due vincoli e due strumenti diversi.

Condivido quanto sosteneva il rappresentante di Ryanair anche sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Pensate, però, che sul vincolo dei contributi e delle emissioni di CO<sub>2</sub> siamo soggetti noi, facendo oneri di servizio pubblico, e sono soggetti quelli che fanno il

libero mercato. Quindi, se dovessi chiedere un intervento al nostro Governo, che almeno le ore di volo fatte negli oneri di servizio pubblico siano esentati dal pagamento delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Per quanto riguarda la Sicilia, spero che con l'onorevole Ghirra io abbia dato le risposte che richiedeva.

Per quanto riguarda l'onorevole Longi, noi stiamo investendo in Sicilia, abbiamo aperto alcune rotte. Come sostengo e come possiamo vedere, la configurazione del nostro Paese consente che le due isole maggiori siano necessariamente collegate con il continente. Abbiamo aperto la destinazione Comiso, stiamo lavorando su Palermo. Non escludiamo di poter partecipare a eventuali oneri che ci siano sulla Sicilia, come non escludiamo di poter partecipare anche sulla Calabria e sulla Puglia. Perché, ripeto, non sono servizi aperti al mercato, quindi forse un ampliamento smodato di questi oneri certo comporterebbe una limitazione del libero mercato; però vi ricordo che, come in Sicilia, anche in Sardegna ci sono delle esigenze territoriali. Noi diversi anni fa avevamo la cosiddetta CT2, che è stata apertamente contestata in ambito europeo da operatori di libero mercato. Però noi abbiamo esigenze mediche da Cagliari, Olbia e Alghero per andare a Bologna, sicuramente oggi un paziente che deve andare per cure in periodi anche particolari, che possono essere giugno, luglio e agosto, per avere una garanzia di posti e una garanzia di prezzo deve viaggiare attraverso Roma o attraverso Milano. E con questo, se per l'onorevole Longi è soddisfacente, sulla Sicilia c'è un impegno della società a investire.

Per quanto riguarda l'onorevole Frijia, come si concilia il diritto alla continuità e il diritto alla mobilità? Onorevole, sono due strumenti diversi. Noi come Aeroitalia vogliamo attrarre turisti perché il turismo nel nostro Paese è uno dei motori dell'economia che genera anche posti di lavoro e altro, ma gli oneri di servizio pubblico sono una cosa diversa. Gli oneri di servizio pubblico devono garantire quella che è la mobilità dei cittadini per esigenze normali,

quotidiane, non soltanto per andare in vacanza.

Spero di avere risposto a tutte le domande formulate, se non dovesse essere così vi prego di segnalarmelo.

**PRESIDENTE.** Dico a entrambi che, visto il tempo ridotto, anche in base alle domande fatte potete mandare un testo scritto più completo all'attenzione della Commissione, proprio per elaborare poi un documento. Prego.

**ROSA PASTENA, capo delle relazioni istituzionali di Ryanair.** Grazie per le domande, cercherò di rispondere a tutte.

Per quanto riguarda i rapporti con gli aeroporti, ovviamente si tratta di rapporti commerciali: la parte commerciale negozia con gli aeroporti di volta in volta sulla base anche di quella che è l'offerta di traffico del vettore. Ovviamente cambia a seconda del vettore e a seconda dell'aeroporto, il vettore propone delle rotte e su quelle poi opera uno sviluppo di traffico.

Ogni vettore è diverso, l'impatto di ogni vettore sull'aeroporto è diverso. Noi ad esempio abbiamo un impatto molto basso sull'aeroporto, perché proprio per il nostro modello di *business* votato all'efficienza noi ad esempio abbiamo dei tempi di *turnaround*, cioè l'arrivo e la ripartenza, intorno ai 25 minuti, non ci avvaliamo del servizio di pulizia aeroportuale ma lo fa direttamente la nostra *crew*, non utilizziamo carrelli, eccetera: abbiamo tutto internalizzato. Questi sono dei costi che l'aeroporto ovviamente non ha nei nostri confronti, e quindi è giusto che il nostro passeggero possa beneficiare di questa efficienza.

Per quanto riguarda la Federazione turismo, il nostro modello di *business* vuole la vendita diretta al passeggero dal nostro sito Internet. Questo perché? Perché come compagnia aerea siamo assolutamente responsabili per tutto quello che riguarda il regolamento (CE) n. 261 del 2004, che riguarda i diritti dei passeggeri: in caso di cancellazioni, di rimborsi eccetera, noi dobbiamo essere sempre in grado di contattare direttamente il passeggero.

Con riferimento alle agenzie di viaggio fisiche, loro hanno comunque il sistema

GDS, che è un sistema che esiste penso dagli anni Novanta, attraverso il quale possono acquistare anche i biglietti.

Per quanto riguarda il piano per la Sicilia, si tratta di una domanda corposa. Noi abbiamo presentato il nostro piano per la Sicilia a fine aprile, c'è stato il nostro CEO in Sicilia. Per fare un breve *recap*, sarà sicuramente una delle estati più ricche per la Sicilia in termini di voli da parte nostra. Abbiamo un investimento di 900 milioni per la presenza di 9 aerei negli aeroporti siciliani con 106 rotte, di cui 50 domestiche e 56 internazionali, 8 nuove rotte lanciate proprio in occasione della stagione del 2023 e oltre 1.400 voli settimanali. Siamo presenti in Sicilia da ormai vent'anni e abbiamo trasportato oltre 68 milioni di passeggeri.

Per quanto riguarda il picco dei prezzi, noi abbiamo dimostrato, anche sempre nell'ambito di questa conferenza stampa in Sicilia, che anche nei cosiddetti *peak period* Ryanair è quella che mantiene i prezzi più bassi delle altre. Il problema dei *peak period* riguarda però tutti i settori, è la normale dinamica della domanda-offerta: ovviamente quando cresce la domanda crescono i prezzi; questo succede anche per gli alberghi, succede per i treni, è tipico del sistema economico.

Per quanto riguarda i cambiamenti per i prossimi anni, non ho capito di che tipo di cambiamenti si tratti. Intesi come cambiamenti ambientali? Magari ne parlo dopo.

ELIANA LONGI. Se parlavamo di cambiamenti, se si riferiva a me, io mi riferivo ai cambiamenti in base alle voci, ai *rumor* che c'erano stati rispetto all'abbandono da parte di Ryanair di alcune rotte da e per la Sicilia.

ROSA PASTENA, *capo delle relazioni istituzionali di Ryanair*. Noi abbiamo dovuto purtroppo a malincuore abbandonare Comiso. Dico a malincuore perché siamo stati noi a ravvivare quell'aeroporto dieci anni fa e per dieci anni abbiamo investito in quell'aeroporto, dando supporto economico a tutta l'area del Ragusano. Purtroppo non siamo riusciti ad avere un ac-

cordo commerciale e in assenza di un accordo commerciale non siamo riusciti a portare avanti le operazioni da Comiso. Abbiamo comunque riaperto i rapporti con il gestore aeroportuale e stiamo lavorando per garantire il traffico più ampio possibile.

I numeri che citavo sono comunque numeri importanti: 106 sono le rotte che noi opereremo nell'estate 2023, al netto di tutti i problemi a cui accennava. Siamo presenti in Sicilia, abbiamo gli aerei in Sicilia e continueremo a stare in Sicilia come abbiamo fatto negli ultimi vent'anni.

Per quanto riguarda come favorire i collegamenti, non voglio ripetere quello che ho già detto. Per noi la chiave è sicuramente quella di aumentare il più possibile l'offerta: aumentando l'offerta si diminuisce il prezzo e si garantisce una maggiore connettività. Per aumentare l'offerta bisogna rendere le destinazioni italiane attrattive: da un punto di vista aeroportuale, quindi abbattendo i costi di accesso, e poi si possono fare le valutazioni di tutto il contorno, quello che può essere il contesto che c'è fuori dall'aeroporto, però non sono valutazioni che spettano a me.

Con riferimento alla domanda dei possibili sistemi di sussidi, chiamiamoli così, per noi la presenza di possibili sussidi direttamente ai passeggeri è qualcosa che può essere considerato, ma deve rispettare alcune caratteristiche per evitare delle distorsioni del mercato. È quindi essenziale che modelli di questo tipo, come le scontistiche per i residenti, non siano ad esempio espressi in percentuale ma siano un ammontare fisso. Questo perché in caso di percentuali potrebbe generarsi una distorsione del mercato, mentre invece nel caso di un ammontare fisso, quindi un sussidio fisso per passeggero, si spingono i vettori all'efficienza e quindi anche a una concorrenza sui prezzi. In questo modo si mantengono dei prezzi calmierati e quindi accessibili anche per chi non ha poi i sussidi e vuole accedere a un territorio per turismo.

Un'altra caratteristica che devono avere a nostro avviso i sussidi è che non devono prevedere l'intermediazione da parte delle

compagnie aeree. Quindi eventuali sussidi dovrebbero essere erogati direttamente dalle istituzioni al cittadino che poi ne usufruisce, per evitare problemi operativi.

Credo di aver risposto a tutte le domande. Forse manca quella sul 2030: i cambiamenti riferiti a quale aspetto? Sulla parte ambientale, come dicevo, noi siamo molto attivi. Come Ryanair abbiamo una *partnership* anche con il Trinity College, proprio per fare ricerca e sviluppo sui carburanti sostenibili. Abbiamo già delle *partnership* con i principali produttori: questo ci ha permesso di cominciare già a imbarcare questi *fuel* sostenibili. Lo facciamo ad esempio nell'Aeroporto di Amsterdam dove imbarchiamo ben il 40 per cento di questi carburanti sostenibili, in un *blend* ovviamente con quelli tradizionali: siamo già al di sopra, ben più efficienti di quanto richiesto ad esempio dalle normative europee per quanto riguarda il *fuel*.

Il nostro problema, come dicevo nella mia relazione, rimane quello della tassa del kerosene, che è una cosa che sarà decisa nei prossimi mesi ed è una tassa sostanzialmente sul carburante. Noi, come dicevo, già paghiamo il costo delle emissioni di CO<sub>2</sub> per il sistema dell'ETS, quindi già paghiamo di fatto una tassa ambientale in Europa, ed è una tassa che si applica solo ai voli europei: aggiungendo quest'altra tassa si creerebbe una doppia tassa, quindi aumenterebbero ulteriormente i costi. Per farle un concreto esempio sui prezzi (dovrei avere delle stime), dovrebbe essere un aumento di circa il 30 per cento del costo del biglietto da qui al 2030. Tra tutti i costi ambientali, quindi, si arriverebbe esattamente a fra le tre e le quattro volte rispetto ai costi attuali. Per noi è importante che ci sia almeno su questo intervento europeo un'attenzione da parte del Governo italiano, per evitare questa tassazione che sarebbe assolutamente lesiva per la connettività italiana ed europea.

PRESIDENTE. Vi ringrazio molto. Il senso delle domande di tutti i colleghi è che non neghiamo che il mercato aereo, per fortuna, si sia ripreso dopo il periodo del Covid e ci sia una vivacità, una forte concorrenza e anche nuove compagnie; però il

problema che noi stiamo studiando è che a volte per partire dalla Sicilia e dalla Sardegna conviene più prendere una delle vostre rotte per andare all'estero, quindi andare a Londra per poi andare a Roma, cioè costa di meno a volte andare prima all'estero e poi tornare ai collegamenti nazionali. Quello che vi chiediamo è di fare uno sforzo di studi anche con le vostre organizzazioni, per approfondire come costruire un sistema di collegamenti tra città italiane, quindi necessarie come ricordava anche alla continuità territoriale. Non ci sono più compagnie storiche tradizionali, però è essenziale che si riesca a costruire un collegamento dalle isole per tutto il resto d'Italia, anche dalle regioni periferiche. Lo sforzo quindi che vi chiediamo è proprio quello di venire incontro per costruire questo sistema. Poi capiamo le esigenze legittime di ogni compagnia, che deve ovviamente seguire la propria missione.

Grazie quindi per il vostro contributo, ma continueremo a sentirci e aspettiamo anche il vostro contributo scritto.

STEFANO GOLDONI, *responsabile affari istituzionali e legali di Aeroitalia Srl, intervento in videoconferenza*. Presidente, mi scusi, se posso intervenire...

PRESIDENTE. Certo.

STEFANO GOLDONI, *responsabile affari istituzionali e legali di Aeroitalia Srl, intervento in videoconferenza*. L'ultima cosa, visto che vi ha fatto riferimento: penso che qui in Sardegna un risparmio sui fondi degli oneri di servizio pubblico, quindi destinati a una particolarità di un certo servizio, nei progetti, nei programmi e disegni di legge che sono allo studio sia finalizzato a confluire su nuove rotte, che disciplinano tutt'altro, non certo un servizio ma disciplinano un qualcosa di turistico. Quindi si stanno spostando da un'altra parte, cioè nascono con un principio e poi si spostano verso un'altra direzione, non certo per Bologna, Torino o altri servizi. Scusate l'intervento.

PRESIDENTE. Va benissimo.

Grazie veramente a Stefano Goldoni di Aeroitalia Srl e a Rosa Pastena di Ryanair per il loro contributo. Lo aspettiamo anche scritto prossimamente.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

**Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di EasyJet, Sky Alps Srl e Volotea SL.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti di EasyJet, Sky Alps Srl e Volotea SL, nell'ambito dell'indagine sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.

Ricordo che gli interventi di ciascun rappresentante dovranno essere contenuti in un tempo massimo di sette minuti.

Ringrazio il responsabile della sicurezza e delle operazioni sugli aeroporti di Sky Alps Srl, Riccardo Vergerio, per aver accettato l'invito della Commissione e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione.

RICCARDO VERGERIO, *responsabile della sicurezza e delle operazioni sugli aeroporti di Sky Alps intervento in videoconferenza*. Buonasera a tutti e grazie per l'invito.

Vorrei soltanto dire questo, che noi come Sky Alps siamo un vettore nato da poco, un vettore regionale, un vettore che in Italia fondamentalmente non c'era fino a poco fa. Nato appositamente per sviluppare l'Aeroporto di Bolzano, che è un aeroporto che ha una pista in un ambiente piuttosto complesso perché è in mezzo alle montagne e ha bisogno di aeroplani molto performanti per poter portare traffico in sicurezza a pieno carico da e per l'Aeroporto di Bolzano. Tuttavia come compagnia aerea chiaramente siamo destinati a crescere, l'azionista è molto solido e la nostra flotta, che oggi conta della disponibilità di quattro macchine (la quinta sta arrivando adesso), arriverà a fine anno a contare dieci aerei regionali.

In Italia oggi non ci sono compagnie italiane con aerei regionali. Fondamentalmente, con aeroplani di tipo *regional*, siamo presenti noi come Sky Alps ed è presente la compagnia DAT che sta operando i voli in continuità territoriale per le isole minori, per Pantelleria e Lampedusa dagli aeroporti siciliani.

Chiaramente la continuità territoriale è una cosa che ci interessa moltissimo, perché abbiamo l'aeroplano giusto per poter collegare non soltanto le parti insulari più lontane ma, come si diceva, anche le zone periferiche del territorio nazionale che hanno bisogno di essere connesse non solo con la capitale ma con i centri nevralgici del Paese, attraverso un collegamento che sia efficiente, dinamico, veloce e *green*.

Consideriamo che gli aerei *turboprop* che noi utilizziamo siano aerei per produzione di anidride carbonica paragonabili al treno regionale per passeggero trasportato. Effettivamente sono piccoli vettori, non proprio piccoli perché abbiamo 76-78 posti per aeroplano, e possono essere l'ideale per collegare, proprio dove servono capacità piccole e frequenti, i territori più remoti della nostra bella penisola.

Non mi riferisco soltanto all'Alto Adige, che avrebbe bisogno di un collegamento con la capitale che a tutt'oggi manca in quanto non ci sono attualmente in vigore bandi di continuità territoriale, ma anche altri scali. Mi riferisco alla Calabria e alla Val d'Aosta, ad alcune zone del Piemonte che, come si diceva a titolo indicativo su una zona del Friuli-Venezia Giulia, avrebbero necessità di collegamenti rapidi con Roma, con Napoli, con Milano e con altri centri importanti nazionali, e dove ancora l'alta velocità non è presente appieno. Se noi escludiamo la tratta Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli e Salerno, le altre rotte sono parzialmente servite dall'alta velocità oppure proprio non servite.

Quindi noi ci siamo, stiamo crescendo, stiamo facendo la nostra parte. Stiamo incrementando la flotta di Dash 8-400, questi *turboprop* molto efficienti, molto performanti e molto verdi. L'obiettivo è il seguente: se ci fossero opportunità in bandi di continuità territoriale che potessero so-

stenero questi collegamenti e dare la possibilità alle persone di connettere il territorio, dando *performance* al trasporto aereo, al trasporto in generale in Italia, noi siamo presenti e stiamo crescendo in tal senso.

PRESIDENTE. Grazie mille.

Passiamo quindi alla direttrice mercati internazionali di Volotea, Valeria Rebasti, che ringrazio per aver accettato l'invito della Commissione e alla quale cedo la parola per il suo intervento.

VALERIA REBASTI, *direttrice mercati internazionali di Volotea Srl, intervento in videoconferenza*. Buonasera a tutti. Chiedo scusa se c'è un po' di rumore, perché sono in aeroporto, ho un volo fra poco.

Una breve premessa su Volotea. Noi siamo una compagnia aerea con un modello di *business* un po' diverso dalle altre compagnie aeree *low cost*, perché il nostro obiettivo è quello di collegare città medie e piccole in tutta Europa. Operiamo da circa un centinaio di aeroporti europei. Siamo nati nel 2012, quindi siamo abbastanza giovani come compagnia. Da inizio attività abbiamo trasportato oltre 50 milioni di passeggeri e abbiamo una quota di 41 aeromobili e unità Airbus A319 e A320, cioè da 156 e 180 posti.

In Italia abbiamo sette basi operative dislocate tra Venezia, Verona, Firenze, Napoli, Palermo, Cagliari e Olbia, e abbiamo una flotta in Italia di 11 aeromobili, operando su un totale di 21 aeroporti italiani. Quest'anno abbiamo in vendita circa 4 milioni di posti e operiamo 158 rotte, dando lavoro a circa 450 persone.

Il territorio italiano per noi è importante perché abbiamo aperto la nostra prima base in assoluto a Venezia il 5 aprile 2012 e l'obiettivo è quello di continuare a offrire un servizio efficiente, che permetta sempre più ai passeggeri italiani di usufruire di voli diretti senza dover passare attraverso un *hub* principale.

Come sapete, abbiamo operato per un anno su tutte le destinazioni della continuità territoriale della Sardegna, sia Alghero che... Milano Linate-Roma Fiumi-

cino; quest'anno invece abbiamo un'unica rotta che... Olbia-Roma Fiumicino. Abbiamo altre rotte di continuità territoriale in altri Paesi, in Francia...

Il nostro obiettivo è continuare a operare su questo tipo di rotte, ma continuiamo a dire che per incrementare lo sviluppo è importante che non vengano aumentate le tasse. Parlo ad esempio dell'addizionale municipale, che è una tassa presente solamente in Italia e che alcune città stanno cercando di aumentare: questo impedisce un ulteriore sviluppo della domanda sul traffico aereo e va a intaccare anche la possibilità di aumentare le connettività all'interno del Paese. L'eliminazione di questa tassa aiuterebbe quindi moltissimo non soltanto Volotea ma tutte le compagnie aeree presenti sul territorio: in particolare modo quelle *low cost* che hanno delle tariffe molto basse, per cui le tasse più elevate vanno a incidere parecchio sul costo di un biglietto.

Quello che per noi è molto importante in questo periodo è assolutamente la sostenibilità. Stiamo tentando... biocarburanti e carburanti sostenibili, e per noi è di fondamentale importanza poter avere... in tutti gli aeroporti italiani da cui...

PRESIDENTE. Purtroppo, dottoressa, la sentiamo non benissimo...

VALERIA REBASTI, *direttrice mercati internazionali di Volotea Srl, intervento in videoconferenza*. Mi spiace, purtroppo non ho alternativa perché sono in aeroporto e ho cercato il posto...

PRESIDENTE. La perdiamo a volte, non so se i colleghi sentono bene.

VALERIA REBASTI, *direttrice mercati internazionali di Volotea Srl, intervento in videoconferenza*. Io sono ferma in realtà.

PRESIDENTE. Purtroppo non si sente benissimo, la perdiamo a volte.

VALERIA REBASTI, *direttrice mercati internazionali di Volotea Srl, intervento in*

*videoconferenza*. Non ho modo di fare altrimenti purtroppo.

PRESIDENTE. Dottoressa, purtroppo si sente sempre peggio.

VALERIA REBASTI, *direttrice mercati internazionali di Volotea Srl, intervento in videoconferenza*. Non so cosa fare, ho l'auricolare, sto cercando di fare il possibile per farmi sentire. Mi sentite? Va un po' meglio?

PRESIDENTE. Proviamo.

VALERIA REBASTI, *direttrice mercati internazionali di Volotea Srl, intervento in videoconferenza*. Finora non avete sentito nulla quindi?

PRESIDENTE. Sì, qualcosa. Prego.

VALERIA REBASTI, *direttrice mercati internazionali di Volotea Srl, intervento in videoconferenza*. Stavo dicendo che avere il biocarburante sostenibile in tutti gli aeroporti italiani sarebbe fondamentale per noi per continuare a offrire un prodotto sostenibile anche ambientalmente.

Ho già menzionato il fatto che non dovrebbero essere aumentate le tasse all'interno degli aeroporti per consentire alle compagnie aeree di continuare a investire sul mercato italiano, e che siamo interessati anche alle attività degli oneri di servizio pubblico perché già vi operiamo.

Mi sentite? Pronto?

PRESIDENTE. No, purtroppo l'abbiamo ripersa. Le posso dire allora se ci può mandare un testo scritto.

VALERIA REBASTI, *direttrice mercati internazionali di Volotea Srl, intervento in videoconferenza*. Scritto. Certo. Va bene. Arrivederci.

PRESIDENTE. Grazie mille.

Passiamo all'audit successivo. Ringrazio il responsabile commerciale per l'Italia di Easy Jet, Lorenzo Lagorio, per aver ac-

cettato l'invito della Commissione e gli cedo la parola.

LORENZO LAGORIO, *responsabile commerciale per l'Italia di Easy Jet, intervento in videoconferenza*. Per prima cosa vi ringrazio per l'opportunità di esporre la nostra visione su alcuni temi che sono rilevanti per le politiche del trasporto aereo. Do alcuni dati di contesto su Easy Jet in Italia per iniziare.

Easy Jet è da 25 anni in Italia. Nel 2022 è stata la seconda compagnia come numero di passeggeri trasportati da e per gli aeroporti italiani. Abbiamo circa 1.400 dipendenti in Italia impiegati nelle nostre basi di Milano, Venezia e Napoli, a cui applichiamo contratti collettivi che sono negoziati con le principali organizzazioni sindacali.

Il programma dell'indagine conoscitiva è sicuramente vasto e dato il tempo a disposizione vorrei soffermarmi solo su alcuni aspetti che per noi sono centrali.

Intanto il tema della continuità territoriale. Per quanto ci riguarda, noi comprendiamo la necessità dell'imposizione di oneri di servizio pubblico in determinate situazioni dove il mercato fallisce. Però non possiamo non notare che spesso, troppo spesso, la continuità territoriale è diventata uno strumento per tentare quantomeno di garantire in modo artificiale traffico e connettività su certi aeroporti minori. Quindi è più un servizio per gli aeroporti che non per i cittadini, in alcuni casi.

È uno strumento costoso e spesso poco efficace. Il rischio è di sovvenzionare in modo inefficiente determinate rotte, determinate aeroporti e compagnie aeree, di fatto togliendo spazi di mercato laddove invece l'offerta delle compagnie andrebbe stimolata.

A questo proposito ricordo i benefici della liberalizzazione del trasporto aereo in Italia, i benefici che questa ha avuto in particolare negli aeroporti regionali che hanno visto traffico e rotte aumentare in modo costante negli ultimi vent'anni.

Il tema degli aeroporti minori è un tema che vediamo essere anche affrontato nella bozza del nuovo Piano nazionale aeroporti, che sappiamo attualmente in esame al Mi-

nistero delle infrastrutture e dei trasporti. Qui la soluzione che viene prospettata è quella della creazione di reti aeroportuali.

Nel Piano viene evidenziato il contributo che queste reti potrebbero dare in termini di decongestionamento del traffico sugli aeroporti principali, e va bene. Ci sentiamo però di porre un elemento di attenzione, se l'idea sottostante fosse quella di mantenere in vita aeroporti minori a spese di aeroporti principali, che quindi diventerebbero di fatto meno competitivi. Cioè, il rischio che vorrei sottolineare è che sia l'intero sistema aeroportuale italiano a perdere in termini di attrattività e competitività; è solo un segnale di attenzione che mi sento di voler dare.

Se l'obiettivo politico è quello di garantire il traffico su certi aeroporti minori, credo che gli investimenti andrebbero fatti da una parte per migliorare infrastrutture e collegamenti a terra di questi aeroporti, e questo sicuramente aiuterebbe ad allargare il loro bacino di mercato; e dall'altra sicuramente incentivando l'offerta delle compagnie aeree su questi aeroporti.

L'altro tema su cui vorrei intervenire un po' sulla scorta della recente attualità è quello delle addizionali comunali sui diritti di imbarco. Questo è un tema molto rilevante nel trasporto aereo in Italia e speriamo che trovi spazio tra gli approfondimenti della Commissione.

Non c'è dubbio che una riduzione o un'eliminazione della tassa favorirebbe lo sviluppo degli investimenti e della connettività aerea nel Paese, anzi in tutte le regioni del Paese. La tassa a livello nazionale è pari a 6,50 euro a passeggero, ed è già oggi un limite alla competitività del sistema aeroportuale italiano, quantomeno se confrontato con altri mercati europei dove questa tassazione non esiste.

Il tema più attuale è che in questi mesi l'addizionale è cresciuta, ed è cresciuta in alcuni aeroporti in virtù di una legislazione che ha consentito a certi comuni, che sono sede di città metropolitane o capoluoghi di provincia con certi livelli di disavanzo *pro capite*, di intervenire aumentando la tassa che è applicata ai passeggeri in partenza da questi aeroporti. Mi riferisco in particolare

ai comuni di Napoli e Venezia, dove la tassa è stata aumentata di 2-2,50 euro per passeggero, che non è poco.

In un settore come questo, che è un settore con bassa marginalità e dove bisogna programmare le rotte e gli investimenti in anticipo, siamo preoccupati, perché questa tassazione avrà sicuramente un impatto sulla sostenibilità economica di molte rotte e quindi sugli investimenti fatti, investimenti che abbiamo sviluppato negli anni e che abbiamo mantenuto nonostante gli ultimi anni, come sapete, siano stati molto difficili.

Ci auguriamo che questo tema dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco, e dell'impatto negativo che essa ha sia sull'offerta delle compagnie, sia sui prezzi applicati ai consumatori, sia in ultima analisi sul turismo, che è un settore importante nel nostro Paese, che questo tema, dicevo, sia adeguatamente considerato nell'indagine in corso.

La richiesta è che possiate facilitare un intervento sul piano normativo, quantomeno per ripristinare una situazione preesistente al 2021, appunto evitando che sia data ai singoli comuni una leva fiscale che ha un impatto che va ben oltre il comune stesso e « impatta » potenzialmente sul turismo in intere regioni, non solo sui comuni che invece beneficerebbero di questi incrementi.

Da parte mia questi sono gli elementi che volevo evidenziare. Resto sicuramente a disposizione per domande e altro.

PRESIDENTE. Grazie.

Chiedo ai colleghi chi vuole intervenire. La parola a Longi, prego.

ELIANA LONGI. Buonasera. Grazie per il suo intervento. Più che una domanda è una curiosità da siciliana.

In base alle tariffe e alla numerica di voli quotidiani, reputo che la tratta Catania-Roma e Roma-Catania sia una tratta molto profittevole e molto interessante per le compagnie aeree, poiché ogni settimana non rimane neanche un posto libero. Mi chiedo quindi come mai la vostra compagnia, che comunque vola da Catania anche con dei

prezzi vantaggiosi verso Milano e viceversa, non valuta oppure ha scelto di rimanere fuori dalla tratta Roma-Catania Catania-Roma. Per noi siciliani avere un terzo o addirittura un quarto vettore sarebbe assolutamente auspicabile, sia dal punto di vista di competitività dei prezzi che di numerica di voli possibili.

LORENZO LAGORIO, *responsabile commerciale per l'Italia di Easy Jet, intervento in videoconferenza*. Grazie per la domanda. Sicuramente...

PRESIDENTE. Aspetti, devo chiedere se ci sono altre domande.

Pongo io una domanda. Non so se avete seguito le precedenti audizioni: l'intento di questa indagine è conoscere la situazione del mercato aereo, ovviamente nella sua generalità, ma soprattutto poi costruire, partendo dalle esperienze della Sardegna e della Sicilia ma anche di altre regioni più periferiche... Come è stato detto stiamo riscontrando le richieste dei vari territori, la Puglia, l'Abruzzo, le Marche, anche l'Alto Adige, anche la Liguria (prima è intervenuta la collega), dove non ci sono possibilità di collegamenti ferroviari comunque veloci; ovviamente per le isole questo è un discorso diverso. Chiediamo quindi anche alle compagnie quali strumenti siano necessari per costruire una vera continuità territoriale. Perché noi riscontriamo una vivacità del mercato aereo, soprattutto tante tratte anche da città italiane verso l'estero o dall'estero verso l'Italia, ma notiamo che nelle tratte italiane — ne abbiamo parlato anche altre volte — si raggiungono a volte dei prezzi che non rendono possibili gli spostamenti, perché dalle isole è impossibile prendere un altro mezzo. Vorremmo quindi individuare con voi quali siano le misure che dovremmo adottare, per esempio se siete favorevoli all'imposizione di un tetto ai prezzi, come avviene in altri territori, e a che condizioni.

Prego, rifacciamo il giro da Sky Alps.

RICCARDO VERGERIO, *responsabile della sicurezza e delle operazioni sugli aeroporti di Sky Alps, intervento in videocon-*

*ferenza*. Grazie. Io intanto vorrei dire una cosa fondamentale che hanno sollevato i colleghi sia Lagorio che Valeria Rebasti, che conosco da anni, delle addizionali comunali. I prezzi finali per l'utente, quello che l'utente paga, sono gravati dalle cosiddette tasse aeroportuali e quelle che vengono chiamate addizionali comunali, che poi addizionali comunali proprie non sono.

Le addizionali comunali, come diceva il collega, su alcuni scali sono aumentate a dismisura, e questo ci crea uno svantaggio competitivo nel tirare fuori il prezzo finale per l'utente. Ci sono alcuni scali in Italia dove la tassa di imbarco nazionale supera i 30 euro. Quando un vettore va a vendere praticamente a 50 euro una tratta da quell'aeroporto nazionale, di quella tratta oltre 30 euro vanno all'aeroporto, poi c'è da pagare l'*handling*: sostanzialmente in molti casi tutti i costi aeroportuali vengono praticamente a mangiarsi parte della tariffa che poi l'utente finale paga.

È chiaro che alcuni servizi sono servizi propriamente erogati: gli aeroporti rinnovano le infrastrutture, hanno i contratti di programma, e quindi quelle tariffe sono validate dall'ENAC o dall'ART in funzione di quali siano gli aeroporti, e quindi sostanzialmente sono tariffe che i vettori poi approvano e che hanno una loro ragion d'essere. Però, ecco, le addizionali comunali effettivamente creano uno svantaggio competitivo, anche perché gli altri modi di trasporto (e mi riferisco alla ferrovia, agli autobus e alle navi) non sono gravati da questi fardelli. Questo ci crea quindi sostanzialmente un problema nell'andare a creare delle tariffe che siano finemente competitive.

È chiaro che non sono i 6-7,50 euro dell'addizionale comunale che fanno la differenza; ma poi bisogna stare sul mercato, le compagnie aeree devono sopravvivere tutto l'anno e quindi è chiaro che è la regola della domanda e dell'offerta che fa i prezzi. Ci sono alcuni momenti in cui i voli sono scarichi perché vengono effettuati necessariamente, i *load factor* non sono così interessanti e lì chiaramente i vettori soffrono un po' di più, e invece si migliora nei periodi di punta.

Noi come Sky Alps abbiamo una politica abbastanza, se vogliamo, basica nel definire le tariffe: non facciamo prezzi altissimi e nemmeno bassissimi. Se uno va a vedere sul nostro sito, noi abbiamo un *price management* piuttosto semplice, quindi non siamo economici sulle tariffe più basse ma non siamo nemmeno esosi sulle tariffe più alte: il nostro cliente ha una forbice che non è molto gravata dal periodo di punta o dal periodo di morbida, fondamentalmente. Non siamo una *low cost*, assolutamente, diamo un buon servizio e cerchiamo... Un servizio buono nel senso che non è che le altre compagnie lo danno non buono, però diamo tutto gratis (i vini, gin tonic, da mangiare e tutte queste cose), diamo un servizio di altissima qualità come servizio al passeggero e facciamo pagare un biglietto paragonabile a una prima classe di treno per una tratta nazionale. Effettivamente non andiamo a operare con incrementi di quattro, cinque, sei volte la tariffa minima nei periodi di punta.

Vero è che le tasse aeroportuali su alcuni scali in particolare... Non su Bolzano, perché noi siamo anche proprietari come azionisti dell'Aeroporto di Bolzano, quindi oltre a essere una compagnia abbiamo anche l'aeroporto; le nostre tasse sono abbastanza morigerate. Purtroppo l'addizionale comunale c'è, noi siamo sostituiti d'imposta come aeroporto nei confronti della compagnia poi verso lo Stato, perché quei soldi vanno direttamente allo Stato, e sono un gravame sulle ali di tutti i vettori che operano in questo Paese, diversamente da quello che avviene nel resto d'Europa.

Sicuramente quindi dal nostro punto di vista non c'è speculazione eccessiva sui periodi di morbida e i periodi di picco. E sarebbe opportuno non solo non tornare, come diceva il collega Lagorio, al 2021 con le addizionali comunali, ma magari vedere di allinearsi a quello che avviene in molti Paesi d'Europa: l'addizionale comunale non essendoci lì sul trasporto aereo, non essendoci sul trasporto ferroviario, sul trasporto con l'autobus, sul trasporto marittimo, non capiamo perché debba esserci sul trasporto aereo come se fosse considerato un bene di

lusso, cosa che non è, e anzi noi dobbiamo favorire la mobilità delle persone.

PRESIDENTE. Grazie.  
Valeria Rebasti c'è?

VALERIA REBASTI, *direttrice mercati internazionali di Volotea Srl, intervento in videoconferenza*. Ci sono, ma non so se mi sentite.

PRESIDENTE. Adesso meglio.

VALERIA REBASTI, *direttrice mercati internazionali di Volotea Srl, intervento in videoconferenza*. Forse era il video che impediva. Ho proprio quattro minuti perché sto per prendere il volo.

Prima io ho semplicemente detto, come adesso ha specificato anche il collega di Sky Alps, che è assolutamente fondamentale non aumentare le tasse che pagano i passeggeri, quindi cercare di eliminare l'addizionale municipale che è presente soltanto in Italia.

Noi siamo una compagnia aerea *low cost* che però partecipa ai bandi di gara per le rotte in continuità territoriale (operiamo infatti da Olbia a Roma Fiumicino), e siamo consapevoli che c'è una tipologia di passeggeri, come i sardi o i siciliani, che hanno bisogno di avere tariffe che siano contingentate e che siano speciali, *ad hoc*, dedicate per loro e che non aumentino in base a quello che è il libero mercato; è fondamentale però dare una compensazione per questo tipo di tariffa, perché la compagnia aerea altrimenti non riesce a sostenere i costi che comporta mantenere una tipologia di tariffa di tipo fisso.

Quindi là dove voi pensiate di creare delle rotte in continuità territoriale, quindi delle nuove rotte con oneri di servizio pubblico, senz'altro noi saremo interessati ad analizzarle; mentre sulle altre rotte è abbastanza difficile intervenire nel modificare la struttura dei prezzi. Come sapete le compagnie aeree hanno un sistema di controllo dei prezzi, che si chiama *revenue management*, che fa sì che le tariffe dei voli aumentino all'aumentare della richiesta del volo stesso o diminuiscano là dove il volo

non viene richiesto, per cui questo è un sistema che consente alle compagnie aeree di continuare a vivere e non fallire. Per cui in inverno, quando la richiesta dei voli è inferiore rispetto al periodo estivo, le tariffe sono più basse, e in estate è il libero mercato che porta all'innalzamento delle tariffe.

Io purtroppo vi devo salutare perché altrimenti adesso perdo veramente l'aereo. Vi chiedo scusa.

**PRESIDENTE.** Grazie mille e buon lavoro.

Passiamo a Lorenzo Lagorio di Easy Jet, prego.

**LORENZO LAGORIO**, *responsabile commerciale per l'Italia di Easy Jet, intervento in videoconferenza* Rispondo alle domande in ordine. La prima era molto specifica, sulla Roma-Catania.

La risposta è abbastanza semplice. Noi come modello operativo tendenzialmente voliamo dalle nostre basi verso altri aeroporti, che non sono necessariamente basi. In Italia abbiamo base a Milano, Napoli e Venezia, non a Roma, per cui operiamo la Milano Malpensa-Catania, avendo base a Milano Malpensa, non operiamo sulla Roma-Catania non avendo base a Roma. Dietro c'è una scelta di investimento, negli anni si è potuto investire in alcuni aeroporti e non in altri. Operare a Roma per noi significherebbe avere delle rotazioni degli aeroplani più complesse, per cui tendenzialmente cerchiamo di evitare operazioni di rotte che collegano aeroporti che non sono basi. Spero di essere stato chiaro su questo.

Un'altra domanda era sul tema delle rotte domestiche. Si parlava per esempio della Catania-Roma, ma penso che valga per molte altre rotte domestiche, anche rotte molto importanti appunto come la Catania-Roma. Vorrei sfatare un mito: in Italia sulle rotte domestiche c'è una situazione competitiva che credo non abbia uguali in Europa, per cui c'è una situazione di mercato assolutamente competitiva.

Le tariffe medie che si pagano in Italia, e io parlo per Easy Jet che opera in diversi mercati europei, credo che siano tra le più

basse che si pagano in tutti i Paesi europei. Parlo delle tariffe medie, dopodiché è chiaro che se uno va a vedere un periodo di alta stagione, di picco, e va a guardare il prezzo tre giorni prima del volo è chiaro che trova il volo a 300 euro, ma questo è solo un indicatore del fatto che non ci sono di fatto più posti disponibili. Se sulle tratte di cui stiamo parlando ci fosse questa profittabilità che si presume a volte ci sia, ci sarebbero molte più compagnie aeree ad operare.

Di fatto la situazione, lo posso dire con molta tranquillità, è assolutamente opposta: sicuramente prezzi medi molto bassi e una situazione in cui le compagnie aeree hanno margini molto bassi o negativi. Per cui questa è la situazione di mercato di questi anni, anche di quest'anno. Sicuramente quest'estate assistiamo a un aumento medio dei prezzi, ma devo dire un aumento dei prezzi che sta avvenendo in tutti i settori industriali e non solo del trasporto aereo. Aumentano anche i costi per chi opera nel trasporto aereo, c'è una dinamica « inflazionistica » che riguarda anche noi; però vorrei portare un elemento di realtà rispetto a una discussione che tante volte viene basata più sulle percezioni che non sui numeri reali e sui fatti.

Per quanto riguarda l'idea di un tetto ai prezzi, è chiaro che in generale un tetto ai prezzi, se fosse un tetto ai prezzi che le compagnie aeree applicano, avrebbe un solo effetto: rendere certe rotte completamente non attrattive. Per cui se da domani su una certa rotta viene messo un tetto ai prezzi e in automatico io so che su quella rotta la profittabilità che posso avere di fatto viene meno, è chiaro che l'effetto sarà che rimarranno meno operatori su certe rotte, per cui forse l'effetto sui prezzi sarà il contrario di quello desiderato, almeno sui prezzi medi.

Una cosa invece un po' diversa è la possibilità, che peraltro in altri Paesi europei esiste e qualche tentativo c'è stato anche in Italia, di dare sussidi a certe categorie di passeggeri, per esempio residenti nelle isole o certe categorie di residenti nelle isole. Questa è sicuramente un'ipotesi su cui ha senso ragionare; l'impor-

tante è che vengano disegnati questi programmi di sussidi sempre salvaguardando le logiche di mercato. Perché il rischio è che se vengono implementate male le compagnie non aderiscano, perché non sono in grado di implementare quello che viene richiesto, e che l'offerta diminuisca su quelle rotte invece che aumentare, quindi ancora una volta con un impatto sui prezzi che poi è il contrario di quello che si vorrebbe ottenere. Per cui il tema dei sussidi, se disegnato bene, sicuramente può essere un qualcosa che aiuta certe categorie di residenti ad avere dei prezzi più accessibili, non « impattando » invece sul prezzo che la compagnia aerea può applicare sul mercato.

**PRESIDENTE.** Bene, è chiarissimo. Vi ringrazio infinitamente. Anche a voi chiedo la cortesia di mandare un testo scritto dei vostri interventi alla Commissione, magari con possibili soluzioni, come abbiamo detto, con l'obiettivo di costruire una continuità territoriale verso il 2030 un po' in tutta Italia.

Grazie infinitamente, ma ci risentiremo presto. Buon lavoro.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 19.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 7 settembre 2023*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



\*19STC0041010\*