

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO ROMANI

La seduta comincia alle 9.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti di Air One, Alitalia e Meridiana.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla situazione dei collegamenti aerei per assicurare la continuità territoriale con la Sardegna e la Sicilia, l'audizione di rappresentanti di Air One, Alitalia e Meridiana.

Con l'odierna audizione prende avvio la presente indagine conoscitiva, deliberata dalla Commissione il 9 novembre scorso. L'indagine è diretta ad effettuare una attenta ricognizione della situazione dei collegamenti aerei tra le due isole maggiori e il resto d'Italia, al fine di stabilire, in particolare, quale modello di continuità territoriale aerea debba essere adottato. Come è noto, infatti, per la Sardegna alla fine del 2004 verranno a scadenza le attuali convenzioni sottoscritte dal Governo con i vettori aerei per l'esercizio delle rotte di collegamento con tale isola.

L'audizione dei rappresentanti dei vettori aerei oggi presenti, che attualmente esercitano le rotte di collegamento soggette

ad onere di servizio pubblico, potrà fornire certamente alla Commissione un prezioso contributo di informazione e di approfondimento.

Ringrazio i rappresentanti di Air One, Alitalia e Meridiana e li invito ad intervenire, ricordando che l'ingegner Cimoli non ha potuto essere presente a questa audizione perché impegnato a Bruxelles in una difficile trattativa per l'accettazione del piano presentato da Alitalia.

GIANCARLO ZENI, *Direttore marketing e network di Alitalia*. Innanzitutto, Alitalia desidera esprimere il suo apprezzamento per la deliberazione di questa indagine conoscitiva da parte della Commissione. Per una serie di valide ragioni condividiamo in pieno questo sforzo di ulteriore approfondimento. Tali ragioni sono legate a tre ordini di elementi.

Il primo attiene al *timing*, cioè alla tempistica con la quale le autorità competenti stanno adottando iniziative di imposizione del regime di oneri di servizio. Voglio essere molto esplicito: noi riteniamo che l'introduzione, a partire dal 1° gennaio 2005, del nuovo regime di oneri di servizio pubblico prospettato non sia compatibile con le condizioni operative e con gli operatori del trasporto aereo. Come sapete, la pianificazione degli *slot* avviene con molti mesi di anticipo rispetto all'inizio delle operazioni. La *dead line* per la sottoscrizione degli *slot* per la stagione invernale 2004-2005, infatti, risultava essere il 12 maggio 2004. Risulta agli atti che la stessa *Assoclearance* più volte ha sollecitato l'ENAC a fornire chiarimenti relativi al comportamento da adottare in tema di *slot* per la continuità territoriale, ricevendo da tale ente, ancora nel mese di ottobre, l'indicazione di mantenere invariata, come per le precedenti stagioni, la

disponibilità degli *slot* riservati agli operatori che collegavano la Sardegna con il continente.

È importante che questa Commissione sia consapevole del fatto che le compagnie aeree pianificano la turnazione del personale navigante sulle aeromobili, in media, con 1 o 2 mesi di anticipo rispetto alla partenza degli operativi. Ci tengo a dire formalmente che, ad oggi, Alitalia ha già pianificato la turnazione del personale navigante per il mese di gennaio 2005. In data 3 agosto 2004 questa società ha evidenziato formalmente la necessità di intervenire con urgenza nella definizione di un eventuale nuovo assetto regolamentare sulle rotte da e per la Sardegna. Ricordo che il 31 agosto è la scadenza ultima entro la quale i vettori devono restituire gli *slot* per la stagione invernale successiva, pena gli addebiti che i diversi coordinatori cominano alle compagnie aeree che non provvedano a rilasciare gli *slot* inutilizzati. Quindi, in virtù di questo, è importante essere consapevoli del fatto che adesso avrebbe un senso ragionare su di una programmazione regolamentata dell'attività a partire dal 1° gennaio 2006, secondo un corretto *timing* di pianificazione dell'attività di trasporto aereo.

Tuttavia, oltre a questo aspetto, peraltro gravissimo, noi esponiamo una serie di criticità emerse dall'attuale regime di onere di servizio pubblico che, secondo noi, si prospettano con ancora maggiore gravità nel bando di cui è stata chiesta la pubblicazione in questi giorni. Tali criticità sono state esposte formalmente da Alitalia in data 3 agosto 2004 e riguardano i contraccolpi sui consumatori. Posso illustrarvi alcuni esempi. Come sapete, il regime di esclusività dei vettori sulle rotte operate ha limitato, per definizione, il libero agire della concorrenza e questo ha indotto una forte penalizzazione per lo sviluppo dell'offerta e del traffico. Nei primi dieci mesi di quest'anno, rispetto al 2001, i posti offerti sulle rotte onerate tra la Sardegna e le città di Roma e Milano sono aumentati del 5 per cento. I posti offerti, invece, sulle rotte tra la Sicilia e le stesse città di Roma e Milano, con un

mercato senza oneri, sono cresciuti del 12 per cento nello stesso periodo di tempo. Quindi, la non soggezione ad oneri ha determinato uno sviluppo nella misura di oltre il doppio rispetto a quello che si è registrato sulle rotte riguardanti la Sardegna.

Un altro elemento ormai acquisito è che le dinamiche competitive che si osservano sui mercati liberalizzati determinano sistematici benefici per i clienti anche sul fronte delle tariffe.

Un altro dato evidente, relativo al primo regime di oneri imposti sulla Sardegna, è che la rigidità del sistema di offerta in termini sia di voli operabili sia di tariffe applicabili ha penalizzato le opportunità di voli aggiuntivi e di traffico aggiuntivo ed ha avuto, altresì, un forte contraccolpo sullo stimolo a fare affluire passeggeri che non trovavano competitive le condizioni riservate ai passeggeri non residenti.

Inoltre, sappiamo che il traffico da e per la Sardegna presenta una componente significativa di flusso di traffico in prosecuzione su destinazioni sia domestiche sia internazionali e la condizione di esclusività sulle rotte ha limitato la possibilità per i cittadini sardi di accedere ai collegamenti attraverso i punti di smistamento e ad un ventaglio più ampio di destinazioni sia nazionali, sia intercontinentali. Come esempio specifico ricorderò che sull'unica rotta che Alitalia opera in regime di oneri di servizio con l'attuale impianto, solo per il 35 per cento dei passeggeri trasportati Fiumicino è la destinazione finale.

A queste si aggiungono alcune criticità per gli operatori.

GIORGIO PANATTONI. Non capiamo bene che cosa intenda dire. Più tardi le rivolgerò alcune domande.

GIANCARLO ZENI, *Direttore marketing e network di Alitalia*. Sto per giungere alle conclusioni. In ogni caso, quanto sto affermando è che, in una prima fase, vi è stato un problema di *timing*. Il trasporto aereo funziona con un *timing* non alli-

neato con le logiche deliberative con le quali si disegnano gli oneri di regime di servizio pubblico. Ci sono, infatti, alcune regole relative all'utilizzo degli *slot* che devono essere tenute presenti.

Inoltre, esistono criticità legate alle rigidità del sistema di offerta, che non coglie le dinamiche della domanda e le dinamiche legate alla variabilità dei comportamenti dei consumatori.

Infine, ci sono alcune criticità per le compagnie aeree, dal momento che gli assetti regolamentati che trovano riscontro nel resto d'Europa sono prevalentemente concentrati in contesti territoriali che hanno requisiti di isolamento geografico e di traffico di modeste dimensioni. Il regime di continuità che lega la Corsica alla Francia, ad esempio, esprime 800 mila prenotazioni annue. Sulle rotte tra la Sardegna e il resto d'Italia si registrano più di tre milioni di prenotazioni all'anno. Come abbiamo suggerito per iscritto alle autorità competenti, in altri paesi, in circostanze analoghe, è stato adottato un regime di aiuti sociali che, da un lato, consente di aiutare o contribuire alla onerosità a beneficio delle categorie di passeggeri che l'amministrazione ritiene di dover favorire e, dall'altro, ha consentito il mantenimento di condizioni di concorrenza sulle rotte e una garanzia di redditività minima per i vettori.

Bisogna ricordare anche che le compagnie sono state fortemente penalizzate dalla eliminazione delle compensazioni stabilite nel corso del primo bando e questo ha avuto forti ripercussioni sulla sostenibilità economica delle operazioni in esame. Quindi, le compagnie si sono riservate il diritto di veder riconosciuto l'indennizzo per l'onere o danno economico subito.

In definitiva, ciò che merita di essere osservato è che si sta perseguendo la prospettata imposizione di oneri di servizio pubblico — che, consistendo in oneri, come dice il termine, dovrebbe prevedere un indennizzo — ancora una volta secondo la logica di indennizzare i soggetti offrendo loro la possibilità di operare in

monopolio rotte che, per dimensioni, potrebbero essere operate tranquillamente in regime di libera concorrenza.

Pertanto, Alitalia auspica che, alla luce di queste considerazioni, la Commissione valuti la sospensione della pubblicazione del bando per l'assegnazione delle rotte in ogni servizio pubblico da e per la Sardegna.

CARLO TOTO, *Presidente di Air One*. Air One conviene sull'opportunità di salvaguardare il diritto alla continuità territoriale agevolata che la regione Sardegna si è conquistata tre anni fa, con risultati e prospettive individuabili. Metodi e modi possono essere diversi, possiamo discuterne, ma un dato rimane per noi certo e definito: che la continuità territoriale possa e debba essere mantenuta.

Condivido le preoccupazioni del dottor Zeni sulla tempistica. Il trasporto aereo necessita di propri tempi per assicurare programmazione e organizzazione adeguate. Non è possibile ipotizzare che gli aeroplani circolino come automobili e taxi; occorrono, invece, predisposizioni idonee in tempo utile per evitare danni economici e organizzativi.

Premesso ciò, Air One esprime perplessità sulla possibilità di eseguire tutte le operazioni richieste entro il 1° gennaio, in ragione dei tempi tecnici residui; personalmente, avanzo piuttosto con modestia l'ipotesi di introdurre una proroga dell'attuale sistema per alcuni mesi, in modo da evitare ciò che abbiamo vissuto sulla nostra pelle nel 2002. Vorrei richiamare solo un dato: l'ultima sentenza del Consiglio di Stato, cui si è appellato Air One nel 2002, fu emessa in data 22 gennaio. Air One dal 31 gennaio ha garantito la continuità territoriale, utilizzando cinque aeroplani, con un sacrificio organizzativo immenso e assai dispendioso: vorremmo che questo non si ripetesse ora. Del resto, sarebbe più facile dire che di tempo ve n'era ma non è stato opportunamente utilizzato, nonostante le numerose sollecitazioni mosse.

Non contesto, pertanto, la continuità territoriale, anzi ritengo che il meccanismo in esame sia capace di funzionare.

Certo, il mercato è altro. Tuttavia, conveniamo con voi sull'esigenza di risolvere i problemi di un'isola e della sua distanza dall'area continentale. Le vie per farlo sono due: marittima o aerea. Ritengo, in ogni caso, che con un costo di un biglietto Cagliari-Roma pari a 43 euro, nessuna condizione di mercato possa sussistere. È peraltro vero che, con questo sistema, il mercato viene scelto prima: quando interviene una gara, si apre un confronto concorrenziale, quello è il momento in cui si effettua la scelta di mercato. Non è possibile impostare un prezzo; sono piuttosto i soggetti concorrenti ad avanzare un'offerta, in modo coerente e corretto, come vediamo avviene; successivamente vi è un'aggiudicazione che salvaguarda un certo aspetto economico per gli anni successivi. Ripeto, la preoccupazione di Air One è solo quella di non ricadere nel *bailamme* di tre anni fa, quando, in circa una settimana, la compagnia fu costretta a mettere in campo tutte le forze disponibili.

Vorrei, quindi, soffermarmi sul problema del personale, che non mi pare sia stato trattato in alcuna sede. Siamo stati costretti ad assumere, tre anni fa, circa cento unità. Il bando di gara prevedeva che chi subentrasse ad altra compagnia fosse tenuto ad assumere il personale aeroportuale presente. Da quel momento, non abbiamo dovuto soltanto provvedere all'assunzione delle unità indicate nell'offerta, ma addirittura di più, con maggiori costi, più elevati oneri. Eppure, benché esistente, la questione del personale aeroportuale e impiegato nelle compagnie non è apparsa oggetto di trattazione alcuna. Ritengo, tuttavia, che tempistica e personale riguardino tutti, e come tali reputo anche che le preoccupazioni al riguardo possano essere unanimemente condivise.

Nel muovere queste osservazioni, però, Air One non intende assolutamente criticare il modello della continuità, scelta che anzi condivide. Personalmente, sono del resto anche certo che si arriverà a garantirla in modo pieno. Ciò può convenire o non convenire alle compagnie, ma costituisce un dato di fatto. Nondimeno, il problema della tempistica, unitamente a

quello del personale e delle dotazioni aeree, rimane evidente: ognuna delle compagnie ha impiegato, ad oggi, in queste operazioni, un certo numero di persone e di aeroplani. Qualora, alla data del 31 dicembre, si desse realmente corso all'aggiudicazione, a favore di un soggetto A in sostituzione di un soggetto B, cosa ne sarebbe degli aeroplani e del personale impiegati dal primo operatore nell'ambito della continuità territoriale, il giorno dopo quell'aggiudicazione? Evidentemente, lo stesso problema non si porrebbe se tutto fosse organizzato nei tempi e nei modi adeguati, potendosi addivenire ad una migliore e completa sistemazione del personale e delle forze aeree impiegate.

Diversamente, rischiamo di arrivare a quella data e non essere pronti dal punto di vista amministrativo. Evidentemente, Air One, in nome della quale parlo, qualora non avesse risultato da questa operazione, sarebbe costretta a prendere i suoi aeroplani e metterli « al prato » insieme al personale. Per evitare questo pericolo, l'azienda chiede piuttosto che vi sia effettivamente una proroga capace di lasciare il tempo tecnico di procedere all'affidamento, alla scelta del vettore per la continuità territoriale, e qualche altra precisazione che si renderà probabilmente necessario introdurre nel bando.

GIOVANNI SEBASTIANI, *Amministratore delegato di Meridiana*. Signor presidente, sarò brevissimo. Riguardo alla scelta di onerare o meno le rotte sulla Sardegna, come su altre destinazioni, ritengo che finiremmo tutti per esprimere un'opinione personale di parte qualora ci pronunciasimo. In proposito, ritengo piuttosto che la scelta fondamentale non competa alle compagnie ma all'intero paese. Quanto alla Sardegna, posso svolgere un'unica osservazione (smentendo le convinzioni personalmente nutrite prima che fosse adottato il precedente modello di oneri di servizio pubblico): abbiamo registrato uno sviluppo del traffico capace di toccare addirittura, in certi casi, l'80 per

cento. Questo probabilmente dimostra quanto fosse necessario cambiare il modello precedentemente adottato.

Per quanto riguarda, poi, la posizione di Meridiana rispetto al nuovo sistema, riteniamo che questo sia agibile, nel senso che la nostra decisione sarà quella di aderire e di accettarlo, reputandolo l'unico modello possibile, senza integrazioni economiche di qualsiasi natura: ciò in quanto il risultato che, in passato, veniva ricercato nell'area dei proventi, nella circostanza attuale, può esser conseguito nell'area dei costi. Questo evidentemente dipende dalla massa critica delle rotte che sono state onerate. È chiaro però che qualora il modello dovesse in futuro cambiare, se intervenissero smembramenti, ripartizioni, difficilmente il meccanismo da esso previsto potrebbe rimanere in piedi. Allo stato, il nostro parere appare comunque favorevole.

Quanto ai tempi, ritengo che siano sufficienti, nonostante certe osservazioni svolte in questa sede, riguardo agli *slot*, ad esempio. In merito, ritengo che il problema degli *slot*, in realtà, esista soltanto per lo scalo di Linate.

Esiste un problema interno alle compagnie, relativamente alla flessibilità interna necessaria ad adattare il *network* disegnato a quanto previsto dalla nuova continuità territoriale, ciò che andrà a modificare in modo più o meno significativo i piani di una determinata compagnia. Peraltro, delle esperienze positive e negative maturate con il precedente modello abbiamo fatto tesoro. La nostra compagnia è stata costretta a lasciare la tratta Cagliari — Milano sulla quale già operava. Il problema dell'esubero delle risorse lo abbiamo già sperimentato e abbiamo dovuto adattarci, abbiamo cambiato il nostro *network* e abbiamo pagato un prezzo per questo. Credo che nel tempo lo abbiamo risolto.

Per quanto riguarda la partenza dal 1° gennaio, anche questa esperienza l'abbiamo già vissuta nel passato e ci siamo messi sostanzialmente d'accordo, tutti con un po' di amaro in bocca: lo *start up* non è avvenuto il 1° gennaio ma alcuni giorni

dopo. Ritengo che, anche in questa circostanza, per rispetto di quei passeggeri che partono nel periodo natalizio e devono tornare a destinazione, un piccolo slittamento di alcuni giorni sia totalmente gestibile.

Ciò che chiedo è che si faccia presto nel portare avanti questo modello e nell'assumere la decisione finale.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e do la parola ai colleghi che intendano intervenire.

GIUSEPPE GIANNI. Vorrei un chiarimento in quanto sono intervenuto con ritardo in questa audizione. Tuttavia, mi sembra di aver sentito parlare soltanto di Sardegna e non di Sicilia.

PRESIDENTE. Tenzialmente sì.

GIUSEPPE GIANNI. Perciò vorrei avere qualche notizia più dettagliata per quanto riguarda la continuità territoriale con la Sicilia.

Inoltre, vi chiedo un chiarimento sui costi e sui prezzi. Purtroppo, negli ultimi tempi abbiamo rilevato non soltanto una pessima qualità del servizio e nessuna puntualità negli orari, ma anche la mancanza di concorrenza. In altri termini, non riesco a capire come sia possibile che Alitalia faccia pagare 700 euro un biglietto aereo per la tratta Catania-Bologna mentre Meridiana o altre compagnie lo fanno pagare dai 70 agli 80 euro. Qual è la concorrenza? Come posso continuare a guardare all'Alitalia come ad una compagnia seria?

ILARIO FLORESTA. Ho ascoltato l'intervento dei rappresentanti delle tre compagnie aeree e ne traggio alcune conclusioni. Alitalia certamente è contraria a questo onere di servizio pubblico per la continuità territoriale. Dal canto suo, Air One, a fronte di una gara già vinta, giustamente chiede di poter accedere ad un successivo bando, a partire dal 1° gennaio, laddove non ci fossero i presupposti, per mancanza dei tempi necessari a

chiedere nuovi *slot*, per continuare a operare. Infine, Meridiana accetta questo onere di servizio pubblico che, chiaramente, fa dipendere dalla volontà politica.

Detto questo, vorrei precisare che noi isolani vorremmo che questi oneri di servizio pubblico quasi da sottosviluppati, da persone ai limiti del mondo, non esistessero. Vorremmo anche che ci fosse una concorrenza vera, reale ed effettiva fra le compagnie aeree che operano nelle nostre regioni. Devo affermare che questo non c'è, non esiste. Abbiamo tariffe molto variegata e molto difficili, una serie di tariffe che non danno all'utente la certezza di potere accedere ad un servizio con costi accessibili.

Parliamoci chiaramente, signori dell'Alitalia, di Air One e di Meridiana: un cittadino deve sempre programmare per tempo e con grande precisione i propri viaggi verso il continente. Anche la Sicilia è un'isola e ha diritto alla continuità territoriale, la quale, però, non può essere in funzione del flusso dei passeggeri. Mi pare di aver capito che maggiore è il flusso dei passeggeri e minore è la continuità territoriale che bisogna assicurare; io affermo che deve essere il contrario perché, se c'è accesso al servizio da parte di tanti siciliani che devono venire a lavorare al nord o al centro Italia — non a fare vacanza — è necessario offrire loro la possibilità di accedere a un servizio sostenibile dal punto di vista economico. Le tariffe piene praticate dalle tre compagnie, laddove non si possa accedere per tempo ad una programmazione del viaggio, sono effettivamente inammissibili, inconcepibili. Riusciamo a viaggiare verso gli altri Stati europei ed extraeuropei con tariffe inferiori a quelle da voi praticate quando prendete il passeggero per il collo, per così dire. Mi rivolgo a tutte e tre le compagnie: un passeggero che, all'ultimo momento, abbia bisogno di effettuare un viaggio a Roma deve affrontare un costo di andata e ritorno di circa 500 euro.

Come ripeto, finché non ci sarà vera ed effettiva concorrenza tra le compagnie aeree, sarà compito della politica — come giustamente affermavano i rappresentanti

di Meridiana — svolgere un ragionamento per cui i residenti nelle isole abbiano la possibilità di accedere a questo servizio.

Credo che nel tempo questa continuità territoriale decadrà perché, fortunatamente, come accaduto per le telecomunicazioni e come accadrà per l'energia elettrica, il servizio aereo sarà regolamentato da una concorrenza giusta. Quindi ci sarà una concorrenza tra le compagnie sui costi e sui servizi erogati e speriamo che non si creino sempre questi cartelli che danno alle compagnie la possibilità di fare ciò che vogliono. Finché questo non ci sarà, è necessaria la continuità territoriale. Spero che i parlamentari siciliani si battano fortemente affinché la continuità territoriale riguardi anche la Sicilia. Ribadisco che, se ci sono sette o otto milioni di abitanti che dalla Sicilia volano verso il resto d'Italia, a maggior ragione ne abbiamo diritto.

Peraltro, mi auguro che noi daremo a queste compagnie la possibilità di accedere al bando. Hanno ragione i rappresentanti di Alitalia quando affermano che non è possibile, quando gli *slot* devono essere programmati con sei mesi di anticipo, accedere ad un bando a partire dal 1° gennaio. Credo che la politica abbia una grave responsabilità per fare in modo che i bandi siano accessibili. Dobbiamo valutare, signor presidente, che cosa fare rispetto al bando.

PRESIDENTE. Onorevole Floresta, la invito a formulare le sue domande.

ILARIO FLORESTA. Le mie domande sono le seguenti. Innanzitutto, vorrei sapere quali tempi tecnici occorrono, secondo voi, per permettervi di accedere a questo bando.

Inoltre, vi chiedo quale discriminante vi fa ritenere se debba esserci o meno la continuità territoriale rispetto ad un'isola piuttosto che ad un'altra.

In terzo luogo, vorrei sapere se non sia meglio che voi, insieme, pensiate a creare un sistema di concorrenza leale. Non dimentichiamo che da Milano, con l'alta velocità, si raggiunge la capitale in tre o

quattro ore; noi siciliani, soltanto per passare lo stretto di Messina, laddove non possiamo accedere al traffico aereo, siamo ancora più svantaggiati dei residenti in Sardegna o, almeno, nelle stesse condizioni. Vi chiedo se intendiate mettervi d'accordo per effettuare un traffico che dia una possibilità di sviluppo vero per quanto riguarda l'accesso al traffico aereo da parte dell'utenza siciliana, oltre che sarda. Credo che uno sviluppo e una vera promozione del traffico aereo da parte vostra porterebbe grandissimi vantaggi perché nessuno - tranne un pazzo - sarebbe più disposto a sobbarcarsi viaggi di 12 o 24 ore rispetto a un viaggio di un'ora. Però dovete mettervi d'accordo fra di voi. Chiedo pertanto a queste compagnie se intendano consentire una concorrenza leale (magari anche con un'altra compagnia che possa nascere in Sicilia e che speriamo possa essere seria) in un territorio svantaggiato.

Ciò che fa lo Stato, a mio avviso, dovrebbe essere garantito da voi. Mi chiedo se non sia ipotizzabile addivenire ad un accordo tra gli operatori, per sviluppare il traffico da e per i territori svantaggiati come le isole.

PRESIDENTE. A titolo informativo, ricordo ai colleghi che fu la legge n. 144 del 1999 ad introdurre, per la prima volta, misure di continuità territoriale relativamente alla Sardegna. Successivamente, con le leggi finanziarie per il 2000, il 2001, il 2002 e il 2003, si è prevista un'estensione degli interventi, interessando gli scali aeroportuali della Sicilia e delle sue isole minori, quindi Crotone ed i relativi traffici verso i principali aeroporti nazionali, Albenga - questo avveniva esattamente nel 2002 -, Cuneo, Taranto, Trapani, Bolzano, Aosta, Pantelleria, Lampedusa; infine, nel 2003, si sono aggiunte Reggio Calabria, Messina e Foggia.

A fronte di questa previsione, non si è registrata l'attivazione della totalità dei servizi menzionati. Se ne sono attivati alcuni ma non altri. Inoltre, in ordine alle disponibilità finanziarie, il quadro attualmente appare ancora confuso.

GIORGIO PANATTONI. Signor presidente, vorrei svolgere alcune considerazioni, e quindi porre una serie di domande agli ospiti presenti. In primo luogo, ritengo che gli oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale rappresentino un dovere: la continuità territoriale, infatti, non costituisce né un lusso né un'indicazione di sottosviluppo; l'esigenza di garantirla è piuttosto frutto di una condizione naturale del territorio. In tal senso, le misure di continuità territoriale si inscrivono nel diritto dei cittadini di godere di identiche possibilità di accesso ad un servizio, a parità di costi. Se il criterio è questo, non capiamo perché la Sicilia abbia problemi di continuità territoriale.

In secondo luogo, gradiremmo che il Governo, a questo punto, cancellasse ufficialmente il progetto del ponte sullo stretto di Messina, perché delle due l'una: o vi è il ponte, e allora non hanno più ragione di essere i problemi di continuità, o il ponte non esiste, ed allora sarà legittimo riaprire le discussioni in proposito. Francamente, l'idea di riproporre ed estendere, a scopi esclusivamente e strumentalmente economici, le misure di continuità territoriale, appare priva di fondatezza. Si può svolgere un'altra discussione sulle tariffe del trasporto aereo, ma non chiamare in causa una continuità territoriale che nulla ha a che vedere con la questione.

In questa sede, è stato quindi sollevato il problema della criticità dei tempi: apprezzerei chiarimenti in proposito, perché mentre Alitalia sostiene l'impossibilità tecnica, visti i tempi di prenotazione degli *slot*, di rientrare nei termini previsti, le altre due compagnie hanno sostenuto sostanzialmente il contrario. Reputo necessario valutare, in termini definitivi, la reale praticabilità di questo disegno. Attualmente, le opinioni delle tre compagnie appaiono discordanti. Chiederemo ulteriori chiarimenti all'ENAC, ovviamente; rimane però nostro interesse conoscere nel dettaglio il vostro punto di vista, considerato che mentre Air One e Meridiana ritengono possibile rispettare quella data, se pur con qualche slittamento e un mi-

nimo di flessibilità - che ho capito essere di giorni e non di mesi - altrettanto non è per Alitalia. Domando quando, secondo voi, da un punto di vista tecnico, sia possibile mettere in atto questo sistema, e che cosa possa fare l'ENAC - come ente normatore generale, ovviamente -, ammesso sia nei suoi compiti poter intervenire, per agevolare l'erogazione del richiamato servizio.

Pongo, infine, alcune questioni conclusive. Ai sensi del decreto menzionato, è previsto che il pacchetto sia accolto nella sua interezza: qual è il vostro giudizio in merito all'impossibilità di ammetterne il frazionamento? Qual è la vostra opinione, inoltre, sulle rotte e sulle frequenze? Ritenete che quello di cui si discute sia un pacchetto sostanzialmente corretto, capace di coprire rotte commercialmente incentivanti, utili, importanti, non solo dal punto di vista dell'utenza ma anche del gestore, di chi fa *business* aereo?

Chiedo, inoltre, se secondo voi sia possibile rispettare il termine, coprendo tutte le destinazioni precedentemente menzionate. Un conto è infatti mettere in funzione due o tre linee particolari, altro è garantire il servizio per tutte quelle individuate. È possibile far partire alla stessa data il servizio per tutte le destinazioni, ed eventualmente con quali problemi operativi?

Quale tipo di contributo vi aspettate da questa decisione, dal punto di vista economico? Secondo voi, l'impulso che si imprimerà - e che mi sembra quasi scontato - al traffico aereo, da e per la Sardegna, in relazione a questo provvedimento, produrrà un risultato economicamente positivo, negativo, oppure neutro? Come giudicate queste condizioni, in termini di ulteriori possibilità offerte agli operatori?

Faccio notare ad Alitalia che il rapporto tra Corsica e Sardegna è di 250 mila abitanti contro un milione e 600 mila: se la proporzione fosse corretta, dovrebbero essere 5 milioni, e non solamente 3, i voli dalla Sardegna. Sottolineo questo punto, perché reputo particolarmente importante fare rapporti che tengano conto della

realtà effettiva. Vorrei inoltre far notare al collega Floresta che, forse, venire da Palermo a Roma, o da Trieste a Roma - ma di quest'ultimo caso si occuperà meglio il nostro collega triestino - potrebbe più o meno comportare gli stessi tipi di problemi. Pongo, infine, una domanda specifica ad Alitalia...

ILARIO FLORESTA. Cosa vuole dire, onorevole Panattoni? Fateci il ponte e noi rinunciamo alla continuità (*Commenti*)!

PRESIDENTE. Collegli, vi prego di consentire all'onorevole Panattoni di concludere il suo intervento. Non ci occupiamo di nutrire una polemica tra Trieste e la Sicilia. Ricordo, inoltre, che il tempo a vostra disposizione è limitato, pertanto vi invito a contenere i vostri interventi entro termini ragionevoli.

GIORGIO PANATTONI. Pongo, in ultimo, una domanda secca ad Alitalia, la quale sembra manifestare una posizione negativa sull'intera linea, e vorrei pertanto comprenderne meglio le ragioni. Dico questo perché il presidente Cimoli in questa sede ha sostenuto che il primo problema fondamentale della compagnia è quello di riempire i voli; il secondo è di incrementare le rotte ed implementare il traffico, posto che, negli assetti strutturali del *business* di Alitalia, si pone un problema serio sul punto, in termini di rapporto tra costi e ricavi. In quell'occasione, ci è stata, inoltre, rappresentata l'esigenza - se non di imitare le compagnie *low cost* - di mettersi almeno nella logica di non restare completamente fuori da questo tipo di approccio, perché superato e perché il mercato e la competitività del *business* conducono ad un sistema che io chiamerei « misto », per non entrare nel dettaglio. Mi sorprende, pertanto, la negatività complessiva e totale manifestata su un processo di questa natura proprio da parte di Alitalia che, pur rivendicando un ruolo di primo piano sul mercato interno, ha sottolineato come, rispetto ad altre compagnie in Europa, non disponga di quelle quote di mercato che le consentirebbero di finan-

ziare rotte di altra natura. Se questo è il messaggio di Cimoli, non comprendo, allora, perché a fronte delle possibilità di incrementare, in modo molto sensibile, il traffico aereo, anche su rotte relativamente importanti per il sistema, stante il tipo di *business* indotto, e gli obiettivi da conseguire, la compagnia abbia espresso una posizione negativa sul progetto.

Certamente, resta fermo che un incremento del traffico aereo condurrà ad una ridefinizione complessiva del segmento di *business*. Ribadisco, in ogni caso, di essere sorpreso della reazione della compagnia, e mi piacerebbe cogliere la coerenza della sua posizione, al di là dei problemi tecnici o degli ostacoli oggettivi da affrontare.

GIAMPAOLO NUVOLI. Signor presidente, vorrei anch'io fare una premessa al mio breve intervento: ritengo, come già il collega evidenziava, che il regime di continuità territoriale rappresenti l'espressione di un diritto, per i sardi in particolare, e non una gentile concessione dello Stato.

Per quanto riguarda le argomentazioni del mio collega siciliano, peraltro assolutamente apprezzabili e degne di considerazione, vorrei far presente, in modo amabile, la grande differenza esistente fra le esigenze dei viaggiatori sardi, o comunque di coloro che intendano raggiungere la Sardegna e partire da essa in aereo, e quelle dei viaggiatori siciliani, differenza determinata dal braccio di mare, notevolmente più ampio, che divide le due isole dal resto del paese. L'esigenza di garantire misure di continuità territoriale è data, per quanto riguarda la Sardegna, dalla sua condizione oggettiva e naturale di isola, la quale spiega, appunto, la scelta di introdurre quel regime.

PRESIDENTE. Onorevole Nuvoli, la prego di rivolgersi al presidente, lasci stare il collega siciliano (*Commenti*). Colleghi, non è questo il problema di oggi!

GIAMPAOLO NUVOLI. In ogni caso, apprezzo e ritengo degne di considerazione le argomentazioni degli amici sicili-

liani, ma ritengo sia pure importante sottolineare che esiste una grande differenza tra Sardegna e Sicilia, per quanto riguarda questo problema (non per altre questioni, ovviamente).

Esprimo stupore per la contrarietà di Alitalia rispetto al modello di continuità territoriale *in itinere*, perché non capisco, da un punto di vista economico-commerciale, quali possano essere le motivazioni che inducono Alitalia a rifiutare in modo così categorico questa ipotesi. Naturalmente, valuto positivamente la disponibilità di Meridiana per questo tipo di continuità territoriale, che sicuramente non è il massimo, ma è comunque un passo avanti rispetto alla situazione attuale, situazione che è negativa almeno per quel che riguarda la Sardegna.

Vorrei porre alcune domande alla compagnia Air One, sulla quale ho presentato diverse interrogazioni che sono rimaste desolatamente senza risposta, perché il ministro mi ha informato che Air One non fornisce i dati. Chiedo innanzitutto di conoscere l'età media degli aeromobili che vengono utilizzati per il servizio di regime di continuità territoriale, poiché ho saputo che gli aeromobili sono obsoleti, per cui la sicurezza non sarebbe al massimo livello.

Vorrei inoltre invitare Air One a non limitarsi alle parole, ma a fornire anche una documentazione da cui sia possibile attestare l'età di questi aeromobili. Si può anche pensare che gli aeromobili di trent'anni siano sicuri, ma si tratta comunque di punti di vista; in questo senso concordo con le preoccupazioni dell'amico Floresta.

Desidero infine capire se nella proroga, ormai da due anni, di questo regime di concessione di continuità territoriale, le compagnie abbiano svolto qualche ruolo e se abbiano avuto ragioni oggettive per cui la regione Sardegna è stata obbligata a ricorrere alla proroga, senza convocare la Conferenza di servizi, che è *conditio sine qua non* che precede l'attivazione della gara per rinnovare il regime di continuità territoriale.

ETTORE ROSATO. Ringrazio i rappresentanti delle compagnie oggi presenti, ai quali rivolgo alcune richieste. Alitalia ha un'impostazione che mi ha colpito: sono condivisibili le osservazioni espresse sul *timing* imposto e ci sono delle considerazioni da fare anche sul rapporto nei confronti dei consumatori. Ma qual è la strategia di Alitalia sui collegamenti con la Sardegna?

La posizione di Cimoli, come ricordato dal collega Panattoni, è quella di recuperare rotte e traffici da parte della compagnia di bandiera. Vedo poi in realtà da parte dell'Alitalia una strategia opposta rispetto a quella annunciata, ma questa è una considerazione di carattere generale. Qual è la strategia di Alitalia rispetto al problema della Sardegna, anche a prescindere dal provvedimento proposto? Se negli aeroporti del Friuli-Venezia Giulia non fosse giunta Air One, io stesso avrei chiesto la continuità territoriale per la nostra regione, perché la tariffa richiesta da Alitalia è al di fuori di qualunque mercato. Mi chiedo quindi quale sia l'impostazione che vuole dare un vettore nazionale rispetto al problema della continuità territoriale su tutto il territorio nazionale. Questo lo dico con rammarico, perché tutto ciò che è possibile fare per tirare fuori Alitalia dal fango in cui si trova lo abbiamo fatto e lo stiamo facendo anche in Parlamento.

Vorrei inoltre avere un giudizio delle compagnie sulle rotte proposte dall'ENAC, perché secondo l'impostazione del decreto per la continuità territoriale essa serve una particolare categoria di persone, tra cui i residenti, le persone nate in Sardegna e i loro familiari, con un'impostazione molto larga. Le comunità sarde sono sparse su tutto il territorio nazionale, la clientela ha bisogno di un collegamento sempre più diretto. Ciò vuol dire che solo il 35 per cento del traffico su Fiumicino si ferma a Fiumicino. Voi ritenete che le rotte e le fasce orarie proposte siano soddisfacenti? Noto che alcune parti del paese sono completamente escluse. Il

nord-est è coperto soltanto da Verona, che è comunque decentrata, e lo stesso discorso vale per la Puglia.

Come terza questione, vorrei conoscere la vostra opinione sul fatto che la continuità territoriale contenuta in questo bando riguarda soltanto la regione Sardegna, come ricordato dal presidente e dai miei colleghi siciliani. La continuità territoriale è attivata soltanto nei confronti di quest'isola e vorrei avere la vostra opinione, tenendo anche conto delle esigenze di mercato. Ritenete che il ministero debba attivarsi per estendere la continuità territoriale anche ad altre regioni?

FRANCESCO CARBONI. Premetto di concordare sul mantenimento del livello vigente del servizio in convenzione con imposizione degli oneri e ritengo che il modello corso penalizzerebbe le compagnie, mentre quello di libero mercato porterebbe a vanificare l'obiettivo della legge, ossia garantire il collegamento tra Sardegna, isole minori e il resto della penisola.

Faccio riferimento al dato storico. Il modello di continuità è stato introdotto con una legge del 1999. Nel 2000 la legge finanziaria estese gli stessi provvedimenti alla Sicilia e nel corso degli anni successivi sono stati introdotte, secondo me inopportuna, altre indicazioni per gli aeroporti di Cuneo e di Albenga, che non si giustificano con il dato territoriale, ma che potrebbero avere una ragione di natura economica. A quel punto, forse sarebbe utile cambiare l'impostazione della legge, per cui la continuità territoriale andrebbe applicata in riferimento alle condizioni economiche di alcune parti del paese e non alle condizioni geografiche. Concordo con il collega Panattoni e rivolgo un richiamo al presidente della Commissione, perché credo che occorra trovare giustificazione ai collegamenti con aeroporti diversi da quelli che non abbiano una condizione di insularità.

Per quel che riguarda la Sicilia, non si contesta il diritto dei siciliani ad avere una migliore qualità del servizio di collegamento aereo, ma oggi parliamo del bando che è stato attivato, su richiesta del pre-

sidente della giunta regionale della Sardegna, su delega del ministro dei trasporti, perché di questo si tratta. La Sicilia, che beneficia come la Sardegna di questo provvedimento di legge sulla continuità territoriale, non ha attivato la Conferenza di servizi e quindi oggi noi trattiamo della questione che riguarda esclusivamente la Sardegna.

Ritengo che la platea degli aventi diritto vada allargata non soltanto ai residenti e ai nativi ma, come richiesto da più parti, soprattutto dai sardi, anche ai figli. La continuità territoriale non è fruibile nemmeno da chi soggiorna in Sardegna, non essendo residente, per motivi di lavoro e si sposta frequentemente dalla penisola. Va mantenuto questo sistema, che ha portato ad un incremento dei passeggeri per tutti e tre gli aeroporti sardi. Alghero ha quasi raddoppiato il traffico aereo di passeggeri e ancora non è stata attivata la parte relativa alle merci. Credo quindi che questo modello debba rimanere.

Condivido la posizione di Meridiana, per cui ci sono i tempi per chiudere la gara. Stupisce la valutazione espressa da Alitalia, perché la compagnia di bandiera non può restare indifferente ai problemi di una parte del territorio e deve dare una risposta, che non può certo essere quella del libero mercato. Se da parte di quella compagnia risulta difficile mantenere una proposta di mercato, è meglio dirlo ed esternare le criticità aziendali attuali, senza mettere in discussione il modello esistente, che per me ha una sua validità.

Voglio porre alcune questioni, relative al modello esistente: all'interno di quel modello le fasce orarie non dovrebbero accavallarsi. Per fare un esempio, ad Alghero ci sono due voli, uno alle 20,30 e uno alle 21,45, mentre i voli dovrebbero essere distribuiti nell'arco della giornata, anche se quelle sono le ore di maggior confluenza del traffico aereo.

Credo quindi che vi sia un'espressa disponibilità di tutte le compagnie — Meridiana e Air One hanno già risposto positivamente — nei confronti della proroga, che va tenuta soltanto se tecnicamente strettamente necessaria, ma non ho

fino ad ora ascoltato le ragioni tecniche che ci convincono della necessità di questa proroga.

BENEDETTO NICOTRA. Sarò molto breve. Mi rivolgo soprattutto all'Alitalia. Rappresento il Piemonte e credo che voi sappiate che il più alto numero di emigrati è in quella regione. Alitalia ha abbandonato questa tratta. La ricongiunzione con i propri familiari è un valore da difendere.

GIORGIO PANATTONI. Come la legge Bossi-Fini...

BENEDETTO NICOTRA. Non rispondo. Anche lui rappresenta il Piemonte, per questo motivo parla così.

La ricongiunzione è importante e bisognerebbe essere sensibili a questo problema. L'invito che rivolgo a tutte le compagnie è di trovare la sensibilità per questo genere di servizio, per evitare che poi il legislatore debba intervenire con regole imperative. Vi esorto quindi ad essere più attenti per evitare un intervento legislativo che vi costringa a tener conto di certe esigenze.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Sulla bozza di decreto sugli oneri di servizio pubblico è previsto che il pacchetto viene accettato integralmente, con 18 tratte, senza compensazione di qualunque genere. Il comma 1.4 prevede che eventuali accordi di traffico, stipulati con altri vettori, dovranno essere specificati. So che siete ottime compagnie — l'Alitalia la lasciamo fuori per il momento —, siamo sicuramente nell'ambito della fattispecie del comma 1.4, per cui sarete obbligati a mettervi d'accordo. Il presidente Toto sembra escludere questa eventualità. Avete la capacità di fare tutte queste tratte?

Il contingentamento dei posti con l'imposizione degli oneri di servizio pubblico in passato avveniva in questo modo: i posti disponibili non c'erano più, ma venivano proposti quelli a tariffa piena. Il contingentamento dei posti non sembrerebbe più permesso con il nuovo decreto.

Personalmente, non sono d'accordo sull'allargamento dell'utenza, perché questa legge ha una sua finalità e mi sembra esagerato estendere il bacino di utenza a tutti coloro che hanno una lontana parentela in Sardegna. Ricordo le battaglie dell'onorevole Attili su tale questione.

Un'altra domanda riguarda il tipo di posti disponibili sulla tratta: ad esempio, sulla Cagliari-Alghero ci devono essere 130 posti. Come intendete provvedere?

Collega Nuvoli, se gli aeromobili hanno l'autorizzazione a viaggiare, ciò vuol dire che essi rispondono alle norme minime di garanzia previste.

Per quel che riguarda Alitalia, questa compagnia tenta di impedire il libero mercato e la conferma l'abbiamo avuta stamattina. Siccome la nuova *mission* di Cimoli è quella di diventare il primo vettore regionale a livello europeo, egli dovrebbe quindi favorire un regime di questo tipo piuttosto che contrastarlo. Se il trasporto aereo di questo paese non si è sviluppato con le potenzialità che aveva negli anni passati, ciò è dipeso anche dalla compagnia di bandiera, che ha impedito tale sviluppo.

Essendo questa la nuova *mission*, sicuramente la Sardegna e la Sicilia rappresentano un bacino interessante per il primo vettore regionale.

Sono d'accordo anche sul fatto di non aprire. In passato c'è stata un po' di demagogia e si è rischiato di aprire oneri di servizio pubblico su tratte che effettivamente non avevano adeguate caratteristiche. Le richieste erano le più disparate e provenivano anche da regioni come il Trentino e il Friuli-Venezia Giulia. A mio avviso, l'onere di servizio pubblico va bene per la Sicilia e per la Sardegna. Tutto il resto fa parte di altre logiche.

LUIGI MURATORI. Come i nostri amici intervenuti in rappresentanza dei vettori aerei sanno perfettamente, il bando degli oneri di servizio pubblico normalmente prevede due fasi; la prima fase è quella della richiesta rivolta a chi sia interessato affinché sia assicurato un certo tipo di collegamenti, mentre nella seconda è pre-

visto l'intervento dello Stato, qualora nessuno fosse interessato. Siccome mi sembra che questa volta, a differenza delle altre, il bando abbia previsto una sola fase, per problemi di non disponibilità, mi domando se qualcuno, una volta effettuata l'assegnazione, possa temere che qualcun altro faccia opposizione, in quanto il bando non è stato completamente attuato.

PRESIDENTE. Le domande poste sono numerose, ma mi sembra che il tempo ancora a nostra disposizione possa consentire una compiuta formulazione delle risposte e la conclusione di questa audizione nella seduta odierna.

GIANCARLO ZENI, *Direttore marketing e network di Alitalia*. Le diverse domande e considerazioni svolte dai deputati di questa Commissione mi offrono l'opportunità, anziché di rispondere nello specifico circa la proposta di bando di cui è stata chiesta la pubblicazione, di qualificare in maniera più generale e di confermare la proposta di Alitalia.

Innanzitutto, ci tengo a chiarire - questa linea è stata espressa con una certa consistenza già nel recente passato - che Alitalia, come impresa di trasporto aereo, non può non vedere con favore qualunque iniziativa che sviluppi e supporti il diritto alla mobilità e stimoli la domanda di trasporto aereo. Questa è la missione e la ragione per la quale siamo sul mercato. Certamente, non spetta a una impresa di trasporto aereo valutare in quali forme il diritto alla mobilità debba essere tutelato, ma evidentemente siamo del tutto favorevoli e pronti a supportare qualunque iniziativa che favorisca il diritto alla mobilità delle persone.

Pertanto, confermo che Alitalia è favorevole alla continuità territoriale. Tuttavia, sulla base dell'esperienza del primo regime di continuità relativo alla Sardegna e date le fattispecie applicative e le diverse modalità di introduzione della continuità territoriale, noi siamo favorevoli alla continuità mediante l'istituzione degli aiuti sociali. In altri termini, Alitalia è favorevole alla continuità a condizione che si attui

attraverso l'istituzione di aiuti sociali, cioè secondo una delle tre modalità individuate dal programma di questa indagine conoscitiva come una delle opzioni percorribili.

Per quanto riguarda il tema delle tariffe praticate da Alitalia, premetto che la nostra compagnia non opera la rotta Catania-Bologna e, quindi, quel riferimento specifico era diretto, evidentemente, a qualche altro vettore. Peraltro, credo che il settore del trasporto aereo presenti un notevole livello di deregolamentazione e di concorrenza, dimostrati proprio dalla competitività delle tariffe praticate. Comunque, alla luce delle criticità legate al *timing*, Alitalia non ha alcuna intenzione di modificare l'impianto tariffario che già offre ai viaggiatori che si spostano da e verso la Sardegna.

Per quanto riguarda, in particolare, il *timing* - è stata chiesta una precisazione in proposito - premetto che ogni impresa ha le proprie logiche operative. Confermo che, ad oggi, noi abbiamo programmato l'attività di volo del nostro personale navigante per il mese di gennaio. Forse altre compagnie ancora non lo hanno fatto. Nel settore del trasporto aereo, è necessario comunicare ai coordinatori dei vari aeroporti quali diritti di decollo e di atterraggio sono necessari per svolgere l'attività cinque mesi prima dell'inizio della stagione. Il 1° gennaio cade nella stagione invernale, che inizia l'ultima domenica del mese di ottobre; perciò, le compagnie sono tenute a richiedere i diritti di atterraggio e decollo nei vari aeroporti cinque mesi prima della fine del mese di ottobre. Ci tengo a dire che, differenza di quanto è stato sostenuto, il problema non riguarda soltanto Linate. Infatti, se cambia la disponibilità ad operare una rotta perché viene imposto un regime che non consente più ad un soggetto di operarla, la compagnia ha la necessità di valutare le opzioni di reimpiego di certi aeroplani e, per reimpiegarli, evidentemente ha bisogno di aeroporti nei quali atterrare, sui quali posare le ruote del carrello. Pertanto, deve disporre dei diritti e non è assolutamente scontato che possa riuscire a ottenerli nel giro di poche settimane.

È stato chiesto in modo specifico il giudizio delle compagnie riguardo all'articolazione del pacchetto delle 18 rotte, proposto nel nuovo bando. È abbastanza naturale fare osservare che, avendo questo pacchetto una natura sociale, non certamente in una prospettiva di redditività economica i vettori aerei possono esprimere un giudizio. A questo proposito, ho fatto intendere in maniera molto esplicita che, proprio in virtù del fatto che questi oneri sono assegnati senza alcuna compensazione finanziaria, è con il beneficio assicurato dall'eliminazione della concorrenza sulle rotte più importanti che si indennizzano le compagnie che operano rotte di dimensioni inferiori.

Pertanto, noi chiediamo che non sia esclusa la competizione su rotte per le quali il flusso di domanda è rilevante. Ci sono 8 rotte con oltre 100 mila passeggeri e 2 rotte con oltre mezzo milione di passeggeri all'anno. Secondo noi, è dannoso per la dinamica di mercato e, in ultima istanza, per i clienti che sia soppressa la possibilità di competere su queste rotte. Chiediamo, inoltre, che sia istituita la continuità con il regime degli aiuti sociali e che questo sia fatto con un *timing* coerente con le logiche operative e regolamentari vigenti nel distretto europeo.

CARLO TOTO, *Presidente di Air One*. Per quanto concerne la tempistica, confermo che per avviare l'operatività su queste tratte - o per consentire a chi già sia operativo in questo momento di dismetterle - sono necessari sei mesi di tempo, che possono ridursi a quattro. Potremmo ipotizzare facilmente che al momento della reintroduzione dell'ora legale, il prossimo 1° aprile, possa avvenire il passaggio qualora ci fosse un nuovo vincitore. Sui tempi, quindi, sono stato chiarissimo: il tempo minimo dovrebbe essere rappresentato da una proroga fino al 1° aprile prossimo. Un po' di tempo in più sarebbe necessario per il semplice fatto che se dovessero intervenire strascichi giudiziari non si sa in quali tempi

possano risolversi. Concediamo quindi il tempo perché tutto questo possa maturare.

Ho sentito parlare di tariffe di 500 euro, non ricordo per quale tratta. Ciò non riguarda Air One e sono pronto a dimostrarlo.

GIUSEPPE GIANNI. Non si trattava di Bologna ma di uno scalo vicino e la compagnia interessata era Alitalia. Posso fornirle dettagliatamente anche l'orario.

CARLO TOTO, *Presidente di Air One*. Non volevo aprire un caso; intendevo invece continuare il mio intervento, proseguendo oltre. Ci è stato chiesto se tutte le tratte possano essere avviate contemporaneamente: la risposta è positiva nella misura in cui sia garantito il tempo necessario per organizzare il servizio. Rispondere se sia giusto o meno introdurre tutte queste tratte addizionali è, invece, un onere della politica, non delle compagnie aeree.

All'onorevole Nuvoli replico che alle interrogazioni parlamentari, quando ci sono pervenute, abbiamo fornito risposta. Però l'onorevole dovrebbe sapere che l'ENAC, chiamato a sovrintendere alla sicurezza del volo, possiede un registro di riferimento e dispone dei documenti atti a dimostrare, in qualsiasi momento, la vetustà, come pure lo stato di manutenzione del velivolo (considerato che sotto questo aspetto l'ENAC è uno degli enti più efficienti in Europa se non nel mondo intero). Quindi chi intendesse conoscere l'età, o lo stato manutentivo degli aeroplani, deve rivolgersi all'ente, e non invece alla compagnia aerea. L'interrogazione parlamentare potrà essere rivolta al ministro, non alla compagnia.

Ciò premesso, rendo comunque noto che la compagnia aerea Air One, nel caso di specie, ha provveduto a fornire tutta la documentazione richiesta. Per sua cognizione, inoltre, onorevole, la informo che i nostri aeroplani datano dal 1990 al 1998; non possediamo velivoli trentennali, salvo tre, peraltro in uscita, e comunque non impiegati sulla Sardegna. Abbiamo avuto

la delicatezza, l'accortezza nei confronti della Sardegna di mettere a disposizione quattro aeroplani, destinati appositamente al servizio di continuità territoriale, da 189 posti ciascuno, della nuova generazione *Boeing* (737 e 800). Sebbene l'obbligo aereo fosse di 140 posti, la nostra compagnia ha esteso il numero a 189; in più, per due anni non abbiamo fatto pagare differenziazioni. In proposito, avanzammo apposita richiesta, ottenendo risposta negativa da parte di ENAC: all'epoca era questa la linea dell'ente nei confronti di qualsiasi domanda avanzata dalla compagnia. Così, i 180 posti sono stati tutti soggetti al regime di continuità territoriale.

Nell'ultimo anno si è poi rinunciato alla compensazione. In proposito, vorrei che la Commissione sapesse che alla compensazione è stata proprio Air One a rinunciare per prima: quando l'ente manifestò difficoltà ad affidare la gestione per il terzo anno, Air One, con lettera all'ENAC, dichiarò espressamente la sua volontà di tener fede agli impegni assunti, rinunciando, appunto, al suo compenso. L'intera operazione ha determinato per l'ENAC, per il 2004, una economia di 24 milioni di euro: è bene che questi fatti siano noti. Non mi soffermerò ad elencarvi le pressioni a cui siamo stati sottoposti. Quanto alle altre compagnie, sono state costrette a comportarsi analogamente, rinunciando alla compensazione.

ILARIO FLORESTA. Questa è la concorrenza che noi vorremmo...!

CARLO TOTO, *Presidente di Air One*. Ho reso noto quanto ha fatto Air One, che ha impiegato aeroplani nuovi, onorevole Nuvoli, per garantire questo servizio, e in risposta ha subito un attacco indegno e indecoroso dalla stampa e dall'informazione sarda, dovuto non certamente ad errori della compagnia, considerato che i ritardi ad essa imputabili, i cosiddetti « consequenziali », erano soltanto del 7 per cento (se non addirittura del 3,5 per cento), essendo gli altri ritardi imputabili a cause non dipendenti dalla compagnia aerea (aeroporto, assistenza al volo e altro). Ciò che sostengo è dimostrabile.

Mi sia pure consentito aggiungere che le compagnie aeree sono stanche, tartasate e massacrate, dal punto di vista economico, da ciò che ha rappresentato il sistema degli aeroporti italiani. Sopportiamo costi assolutamente ingiustificati e vorrei anche notificare ai signori deputati della regione Sardegna un altro fatto: la compagnia aerea imbarca un portatore di *handicap* applicando la stessa tariffa prevista per l'acquisto di un biglietto normale, seppure talvolta il trasporto di un disabile richieda di occupare, per ragioni comprensibili, anziché uno solo, due se non addirittura tre sedili. Deve essere noto che quando il portatore di *handicap* arriva all'aeroporto di destinazione, i signori dell'aeroporto di destinazione pretendono un pagamento extra sull'*handicap*, che in certi casi arriva a 139 euro, come nel caso della SEA di Milano, ad esempio (spostandoci all'aeroporto di Bologna, invece, si limitano a 5 gli euro di maggiore compenso richiesti). Questa vicenda ha determinato, per la nostra compagnia, in un anno, circa 2 miliardi di vecchie lire di maggiori costi, un milione di euro attuali. Sono fatti indegni ed indecenti che noi denunciavamo da mesi, se non da anni, e a cui non è mai stata data risposta (*Commenti*).

Aggiungo un'ulteriore informazione, che desidero sappiate: abbiamo una tariffazione che non è discussa, ma approvata con il silenzio-assenso. Attualmente, è in corso una contestazione pesantissima con la SEA di Milano, di cui intendiamo informarvi. Siamo costretti giornalmente a sopportare costi addizionali, semplicemente perché ci vengono fatturati milioni di euro in più - è tutto documentato, presidente -, e non possiamo non opporci a tale condizione: questo è uno Stato che non vuole crescere! La situazione in cui versa attualmente il sistema aeroportuale deve trovare necessariamente una regolamentazione, non possiamo continuare di questo passo.

PRESIDENTE. Mi può spiegare in dettaglio quest'ultimo profilo?

CARLO TOTO, *Presidente di Air One.* Le spiego, signor presidente. La SEA di Mi-

lano ha applicato alla nostra compagnia una tariffazione non prevista nell'ambito del contratto esistente tra SEA e Air One. La società, dunque, ha stabilito le tariffe che ha voluto. Le abbiamo così contestate, ritenendo che non possano essere vantati crediti addizionali nei nostri confronti; la SEA, invece, ritiene esattamente l'opposto, secondo i suoi calcoli: al nostro rifiuto, la società risponde esigendo un pagamento giornaliero addizionale. È un fatto indecente per il secondo vettore nell'aeroporto di Linate. La SEA di Milano si trova anche principalmente imputata - dico « imputata » - per il fatto di trarre profitto sull'*handicap*, applicando una maggiorazione inaccettabile, per un importo complessivo pari a 139 euro, semplicemente per trasportare una carrozzina all'aerostazione, quando la compagnia aerea non pretende, logicamente, con la responsabilità civile che è dovuta, neppure un euro in più, nonostante il « barellato » o altri portatori di *handicap* impegnino, talvolta, più di un sedile. Questo è uno stato di fatto, ma ne potrei citare tanti altri.

Signor presidente, questo costituisce un fatto pericolosissimo: si sta premendo oltre misura sulla compagnia aerea, per usare una metafora, si sta mungendo troppo la vacca - mi sia consentita l'espressione - fino a che non ci sarà più latte. Il sistema del trasporto aereo dovrà essere rivisto attentamente se vogliamo che il paese avanzi. Un paese avanza con l'ingresso nel territorio di autostrade e di aeroporti efficienti. Gli aeroporti non devono essere costosissimi, non si può « mungere » in continuazione la compagnia aerea ed il passeggero. Sarà, in ogni caso, mia cura trasmettere agli uffici di questa Commissione ulteriore documentazione, signor presidente. Da parte nostra, non intendiamo cedere sul punto. Stiamo pagando ben oltre quanto è dovuto. In ogni caso, vi sono vicende giudiziarie in corso.

Vengo ora alla questione successiva, relativa alla possibilità di attivare la totalità delle tratte contemporaneamente. Rispondo che si può, ovviamente disponendo del tempo necessario.

Sulla vetustà degli aeromobili ho già risposto: chi intende veramente ottenere informazioni al riguardo, piuttosto che far polemica, sa dove rivolgersi. L'ente nazionale di controllo possiede tutta la documentazione necessaria.

Quanto al ruolo della compagnia aerea nella proroga, rispondo che non ne ha svolto alcuno, benché anche di questo siamo stati accusati dalla stampa sarda (è stato scritto, ad esempio, che la compagnia avrebbe esercitato addirittura pressioni sul ministro). La compagnia non ha avuto alcun ruolo nel rinnovo: Air One ha esposto soltanto, alla luce di un documento ufficiale, le sue posizioni in ordine alle problematiche esistenti. È stata chiamata dall'ENAC e ha espresso le proprie perplessità, ma quasi nulla è stato recepito, ovviamente, perché sono altri a decidere.

In merito a Trieste, non compete a noi stabilire se garantire o meno la continuità ovunque. La città di Trieste sa che ci siamo premurati di intervenire sul suo aeroporto, istituendo voli con Roma e Milano. Ritengo di aver svolto un ottimo servizio con la regione Friuli. Quanto alle tariffe sul Piemonte, il ritorno è bassissimo. Abbiamo collegato la regione a Cagliari e ad altre destinazioni, con gravi e pesanti oneri finanziari per la società. Però, agiamo comunque nella consapevolezza che questo mestiere è fatto anche di investimenti e di perseveranza, presupposti essenziali per poter sviluppare i mercati.

Per quanto riguarda la domanda dell'onorevole Ferro sul numero dei posti, ho già risposto. Abbiamo macchine nuove, quattro delle quali destinate alla Sardegna per la continuità territoriale, da 187 posti. Al terzo anno abbiamo preteso una estensione dei posti, come previsto da contratto. Per la Sardegna non abbiamo *overbooking*: un aeroplano da 162 posti prevede prenotazioni per 162 posti. Dal 141° posto la tariffazione è diversa. Abbiamo regolamentato con estrema serietà le tariffe: 140 posti vanno sotto il regime della continuità, mentre gli altri hanno una tariffa maggiore e questa scelta è per noi obbligata per ragioni finanziarie.

Un altro problema sollevato riguarda le estensioni di parentela per gli utenti della continuità territoriale, estensione che per noi poteva essere minore, non tanto per ragioni economiche quanto per ragioni pratiche, tenendo conto del fatto che alcune volte c'è chi può approfittare della continuità territoriale per avere prezzi scontati anche su tratte diverse rispetto a quelle previste.

Non ricordo invece la domanda posta dall'onorevole Muratori.

LUIGI MURATORI. Vorrei sapere se per lei esista la preoccupazione circa il fatto che questo tipo di bando dovrebbe prevedere due fasi, per cui la compagnia che non vince la prima fase può partecipare alla seconda.

CARLO TOTO, *Presidente di Air One*. Onorevole Muratori, il problema è molto semplice. Se c'è qualcosa che non funziona a livello giuridico, spetta agli avvocati occuparsene. Se ci fosse tempo per un confronto schietto e sereno, come sta avvenendo qui, potremmo evitare contenziosi giudiziari che derivano dal fatto che spesso i bandi non sono attaccabili dal punto di vista giuridico.

Per quel che riguarda questo bando, esiste un problema enorme che non è stato tenuto in considerazione, nonostante le nostre preoccupazioni. Se due compagnie partecipano al bando, non si sa a quale delle due verrà concesso il contratto, ma se tutte e due dovranno operare nelle condizioni previste, sarà un disastro.

Questo è un fatto estremamente importante che va assolutamente chiarito. Continuando ad assicurare il servizio attuale, le compagnie hanno bisogno dei tempi tecnici necessari per evitare conseguenze giudiziarie spiacevoli, anche perché la volta scorsa abbiamo avuto 12 mesi di contenziosi giudiziari che ci sono costati molto. Il procedimento dovrebbe essere diverso: se una compagnia accetta gli oneri imposti e sopporta il peso economico delle tariffe basse vince la gara, ma se le compagnie sono due i ricavi già scarsi vanno divisi a metà.

Concordo sulla continuità e insisto perché venga mantenuta. Credo in questo sistema perché consente di avere una continuità a tariffe bassissime, senza costi per lo Stato. È una continuità gratuita, ben regolata. Si va da Cagliari a Milano con 47 euro, da Roma ad Alghero con 37 euro. Sappiamo tutti che se prendiamo il taxi a Fiumicino per venire al centro di Roma paghiamo già di più.

La concorrenza c'è nel momento della scelta del vettore. Sfido chiunque a viaggiare a questi prezzi, perché le famose compagnie *low cost* usano aeroplani che hanno lo stesso costo dei nostri aerei, il carburante ha gli stessi costi. Il sistema aeroportuale è uguale per tutti. Sono diversi i costi per il personale. Sommando i costi, si ha un certo costo per tratta. Quando un collega europeo dice che si vola con 9 euro, è una presa in giro perché a quella cifra non può volare nessuno. Se ho 150 posti pieni e 30 vuoti, posso dare quei 30 posti vuoti ad un euro, ma non è quello il prezzo di mercato.

Le compagnie tradizionali hanno un futuro, mentre le compagnie come la *Ryan Air*, che applicano questo tipo di *marketing*, che comunque rende bene, devono operare una compensazione, tenendo conto anche degli alti costi che devono essere pagati agli aeroporti. Anche questo scandalo dovrebbe finire.

GIUSEPPE GIANNI. Signor presidente, vorrei intervenire sull'ordine dei lavori. L'odierna audizione si svolge nell'ambito di un'indagine conoscitiva relativa ai collegamenti aerei con la Sardegna e con la Sicilia, tuttavia si persiste nel non voler parlare della Sicilia. Vorrei capire meglio le ragioni. Inoltre, poiché tra poco dovremo andare a votare, le chiedo di aggiornare ad un'altra seduta il seguito dell'audizione odierna.

PRESIDENTE. Per il momento possiamo proseguire i nostri lavori.

GIOVANNI SEBASTIANI, *Amministratore delegato di Meridiana*. Per quel che riguarda il decreto relativo alla Sardegna,

confermo ciò che ho detto prima e cioè che occorre avere un tempo maggiore a disposizione per poter partire dall'anno prossimo.

Circa il quadro generale, molte di queste rotte sono sottili, a basso traffico, e avrebbero bisogno di sostegno per essere operate.

Per quel che riguarda la scelta delle compagnie, siamo tutti favorevoli al libero mercato. In questo momento il trasporto aereo, almeno dalla parte delle compagnie, sta vivendo un periodo piuttosto lungo di crisi. Ho avuto la percezione di essere dalla parte di coloro che sono ricchi, belli, pimpanti e che vessano in qualche modo il mercato, offrendo tariffe fuori dalla grazia di Dio.

Credo che nel corso delle audizioni svolte in questa Commissione abbiate potuto cogliere quanto sia profondo lo stato di crisi del settore. Mi riferisco alle vicende di Alitalia, di Volareweb; molte compagnie cercano di rimanere a galla, ma farlo è molto difficile. Il fatto che i vettori stranieri *low cost*, che operano da altri paesi verso l'Italia, non operino in Italia ha una spiegazione: i livelli tariffari medi pagati in Italia non premiano noi e neppure quelli che hanno caratteristiche di base, come le compagnie nate e vissute in Inghilterra, con oneri sociali più bassi, con agevolazioni di carattere fiscale enormemente superiori, per non parlare delle agevolazioni provincialistiche fornite dai vari aeroporti italiani, ma nonostante ciò nessuna di queste compagnie si azzarda a volare all'interno del territorio nazionale.

Mi auguro che possa svolgersi presto un'audizione sul trasporto aereo. Mi meraviglia un po', con tutto rispetto per la Commissione, venire a parlare della continuità territoriale della Sardegna, dove non c'è gara; c'è una proposta, che viene accettata o non accettata, con condizioni dettate dallo Stato. Auspico che un giorno si possa venire in questa sede a parlare di trasporto aereo. Ad agosto, le compagnie nazionali sul domestico hanno lavorato con un fattore di carico del 63 per cento, nel mese di massima punta. Ciò vuol dire che buttiamo il 37 per cento dei sedili che

mettiamo sul mercato. Questo fatto è testimonianza di un'offerta esuberante rispetto alla domanda; il rapporto domanda-offerta, in queste circostanze, privilegia sempre il cliente perché ha la possibilità di scegliere. Il problema è che al di sotto di certi prezzi non si riesce a scendere.

Però parliamo anche di ENAV e di aeroporti.

GIORGIO PANATTONI. Parliamone in un'altra occasione.

GIOVANNI SEBASTIANI, *Amministratore delegato di Meridiana*. Il mio è un invito, una sommessa e modesta richiesta. Del resto, in tutto il comparto le uniche

tariffe che sono diminuite sono quelle praticate dalle compagnie aeree; tutto il resto è aumentato.

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 6 dicembre 2004.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

