

Maura Gualco

ROMA Creare una compagnia di volo senza essere proprietario di un solo aereo non è una missione impossibile: basta noleggiarlo.

Magari prendendolo in affitto da una compagnia estera. Così può capitare che comprando un biglietto Verona-Foggia ad una società di trasporto aereo italiana ci si ritrova con un kebab sul vassoio offerto da una hostess turca che non spiccica una parola di italiano. Come è accaduto alcuni giorni fa ai passeggeri della Pan Air - che aveva preso in affitto un velivolo turco - ma a cui l'Enac (Ente nazionale aviazione civile), dopo un week-end da incubo trascorso da circa 400 passeggeri che hanno bivaccato per 48 ore in attesa di partire, ha tolto temporaneamente l'autorizzazione.

Com'è possibile volare senza avere gli aerei? Grazie alla normativa comunitaria che consente di ottenere la licenza anche senza acquistare velivoli. Dice l'articolo 8 del Regolamento comunitario 2407 del 1992: «Ai fini della concessione o del mantenimento della licenza d'esercizio non deve essere prescritta come condizione la proprietà di aeromobili, ma uno Stato membro può prescrivere, per quanto riguarda i vettori aerei da esso abilitati, che abbiano a disposizione uno o più aeromobili, siano essi di loro proprietà oppure impiegati in base a qualsiasi tipo di contratto di utilizzazione (leasing)».

Ma non è tutto. Oltre al leasing, c'è anche il wet lease, il dry lease e il code share grazie ai quali senza jet si può volare. Quest'ultima è l'unica parola comprensibile. Il resto sta a significare: che è prevista la possibilità per un'azienda - oltre al leasing grazie al quale una volta scaduti i termini del contratto si può eventualmente anche riscattare l'apparecchio - di prendere in locazione un velivolo con (wet lease), o senza (dry lease) equipaggio da una compagnia estera. In realtà nel wet lease non avviene affatto la consegna materiale del mezzo ma è la stessa compagnia straniera che fa un servizio per conto dell'impresa italiana. Con il code share, poi, alcune grandi compagnie si dividono tra loro alcune tratte. L'Alitalia, ad esempio, ha numerosi code share. Con la Korean Airlines, la Tarom Airlines (Compagnia rumena), con la Lott (polacca), o con la Csa (ceca). In quest'ultimo caso, ad esempio, può capitare che chi compra un biglietto Alitalia per andare a Praga, viaggia con un aereo e un equipaggio ceco. Il che, sotto certi aspetti, può anche essere piacevole. L'importante però è saperlo prima. Più che altro, viste le tariffe, è un diritto. E a quanto pare in tutte e tre le formule (wet lease, dry lease e code share) non sempre viene rispettato. «Nel biglietto viene sempre segnalato con la doppia sigla - spiega Guido Nastasi, del-

Si può noleggiare "wet", ovvero con il personale a bordo, o "dry", il solo velivolo o ancora in "code share"

”



Con equipaggio o no? Disavventure sui voli in affitto

l'ufficio stampa Alitalia - ciò vuol dire che sotto la AZ che sta a significare Alitalia c'è anche la sigla della linea aerea che potrebbe effettuare quel volo». Non è vero, rispondono alcuni assistenti di volo dell'Alitalia. «Sui biglietti Alitalia con destinazione Croazia ad esempio - spiega Walter Mancini, assistente di volo del Sulta - appare soltanto la AZ». Ma se anche non fosse così, chi si accorgerebbe che sotto la firma della compagnia di bandiera italiana c'è anche una: RO, OK, KE, HY? E quanti sanno che

queste lettere corrispondono alle compagnie rumena, ceca, coreana o uzbeka? «Abbiamo avuto delle segnalazioni di passeggeri che lamentavano la presenza di personale che non parlava italiano - dice Rosario Trafletti, presidente della Federconsumatori - sono soprattutto persone anziane che si fidano solo delle compagnie italiane. Sarà anche un pregiudizio ma è anche giusto che siano liberi di acquistare ciò che vogliono. Chiediamo quindi che il cittadino venga informato da chi effettivamente gesti-

Aerei in partenza dall'aeroporto romano di Fiumicino



il commento

Attenti prima di salire le scalette di un aereo

Saverio Lodato

Tutto parti da una circostanza fortuita: l'essere trovato, il vostro cronista, a bordo di un volo Meridiana che collegava Roma a Palermo, alla vigilia di Pasqua, il 17 aprile. Volo preso al volo, visto che i posti si erano ormai ridotti al lumicino, non si poteva andare per il sottile quanto a tariffe, e l'unica chance era dunque volare o restare con i piedi saldamente piantati per terra. Fu così che, a decollo avvenuto, il vostro cronista ebbe notevoli difficoltà a comunicare con le hostess, difficoltà largamente condivise con gli altri centocinquanta passeggeri. Il fatto è che l'equipaggio era composto da gentilissime hostess turche (bionde e con gli occhi azzurri), ma fra le quali, una sola

che doveva venire a prenderli nelle isole di Lampedusa e Pantelleria per riportarli in destinazioni del Centro e del Nord Italia. Il bello è che l'aereo in questione era proprio lo stesso aereo turco sul quale aveva volato il vostro cronista. E essendosi bucata una ruota di scorta, la ruota era stata inviata a Istanbul dove l'avevano riparata prima di rispedirla in Italia.

Quasi una maledizione. Esorcizzata qualche giorno dopo dall'Enac (l'Ente nazionale aviazione civile), con un provvedimento con il quale la Panair veniva diffidata dal «volare» - si fa per dire - sul territorio nazionale.

Con l'articolo di Maura Gualco, vi abbiamo

raccontato in questa pagina quanto è facile in Italia volare sulle ali del nulla, sapendosi però ben destreggiare fra una giungla di sigle in inglese che spesso nascondono un inquietante vuoto mentale. Con l'articolo di Marzio Tristano, abbiamo esaminato più da vicino la storia di questa "Panair", anche se le sigle - come si apprende leggendo quest'inchiesta - possono cambiare e il problema, per noi passeggeri, è destinato a ripetersi.

L'Unità, infine, consiglia di accertarsi scrupolosamente di tutto, prima di salire la scaletta di un aereo. È compito vostro sapere se viaggerete "code share", "leasing", "wet lease", "dry lease"...

Si fa presto a dire volare...

sce il trasporto su tutte le tratte». Quanto alle piccole compagnie, invece, spesso, il "dirottamento" non viene in nessun modo segnalato. Ciò a cui ricorrono, tuttavia, è la pratica di fornire il servizio di trasporto, senza acquistare quelle che in gergo si chiamano "le macchine". Se se ai "profani" può far sorridere, agli esperti del settore appare il fenomeno più normale del mondo. Come funziona? Si costituisce una società e si richiede all'Enac la licenza. Per ottenerla però, spiegano all'Enac, occorrono alcuni requisiti. Quelli di natura giuridica: che la società sia costituita in Italia, che la maggioranza dei soci o degli azionisti siano cittadini della comunità europea e che abbiano superato l'esame dell'antimafia, ed altri. Quelli finanziari: che, in poche parole, consistono nel dimostrare che tra le spese e gli introiti, la società è in grado di operare. Infine i requisiti tecnico-operativi, relativi cioè sia ai velivoli (e riguardano la manutenzione) che al personale (piloti ed equipaggio).

Dopo che il gioco è fatto. La società non è proprietaria di nessun velivolo? Non importa, spiegano gli esperti che rilasciano le autorizzazioni, basta che possieda anche un solo aereo in leasing. Gli altri li può affittare. Sicché «alla data odierna - si legge su un documento del Servizio Licenze dell'Enac - le società titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri autorizzate ad utilizzare aeromobili in base a contratti di wet lease - noleggio sono: Alisea Airlines Spa, Azzurra Air Spa e Gandalf Spa». Quest'ultima nata nel 1999, ha la sua base nell'aeroporto di Orio al Serio (Bergamo), presidente del consiglio di amministrazione Giovanni Laterza, 50mila euro di ricavi nel 2002 e 194 dipendenti. Dispone di otto aeromobili, tutti presi in leasing - spiega all'Enac - più un altro noleggiato fino al 25 ottobre dalla società francese Brit Air.

Nel suo sito Internet si definisce «un esempio di fly style». Ci risiamo col vocabolario. «Gandalf airlines - si legge - ha trovato il modo di azzerare i tempi morti e comprimere tutta la trafila di operazioni predecollate riuscendo ad ottimizzare il total travel time». Perché il marchio Gandalf è «simbolo di qualità, creatività e valore: il fly style». Ha preso, invece, a noleggiare aereo ed equipaggio dell'Air Malta, l'Azzurra Airline. In vita da otto anni e con sede a Bergamo, dispone di una notevole flotta: undici jet che solcano i cieli - come dicono i reponsabili - a «livelli di rumorosità minimi». Ma l'Azzurra Airline ha una particolarità: è in code sharing con l'Alitalia. Sicché comprando un biglietto Alitalia per Malta, ci si può trovare su un volo Azzurra che avendo noleggiato aereo ed equipaggio maltese, potrebbe non effettuare quella tratta. E delegarla alla Malta Airline. Ma il vero "fenomeno" della "compagnia fai da te" è l'Alisea che ha preso a noleggiare, fino al 30 settembre, un velivolo MD83 da una società aerea islandese. E, ciò che è più sorprendente, ne ha uno. Un solo aereo. E nonostante sul sito dell'Alisea, ne pubblicizzano due, all'Enac assicurano: uno e per di più preso a leasing. Meraviglie della liberalizzazione.

Nel migliore dei casi la sorpresa per il cliente è linguistica: il personale di bordo non parla italiano

”

Marzio Tristano

PALERMO A Lampedusa gesti il servizio di aerobambola ma la barella non entrava dritta dentro l'Executive Citation One e bisognava, ogni volta, togliere il malato; in Sicilia ha operato, tra ritardi e disservizi, fino a quando ha costretto oltre 400 passeggeri, distribuiti in quattro aeroporti, ad un week-end di passione e rabbia, tra valigie e annunci di partenze, attendendo un aereo che non arrivava mai. È stato allora, tre settimane fa, che l'Enac ha ritenuto la misura colma, spezzando le ali della Pan Air e fermando l'unico aereo noleggiato dalla consorella turca.

A nulla è valso il fatto che fino a poco tempo fa tra i soci della compagnia palermitana c'era il genero di un funzionario dell'ente che controlla l'aviazione civile, Leonardo Rotundi, fondatore, negli anni '80, della compagnia insieme con l'intraprendente pilota Toti Travagliante, motore della società tra le prime a gestire un servizio di aero taxi a Punta Raisi. Allora si chiamava Pan Air Cam, acronimo di

Fallimenti e piccoli cambiamenti di "ragione sociale", ritardi nei pagamenti e lotta per la sopravvivenza si traducono in disagi per i viaggiatori

Le acrobazie contabili delle compagnie "mordi e fuggi"

compagnia aereo mediterranea, perso lungo la strada tortuosa della sua avventura tra i cieli, quando un giudice, nel marzo del 2001, ne decretò il fallimento. Aveva sede a Roma e dalle sue ceneri, come l'araba fenice, risorse Pan Air, stessi soci e, soprattutto, stessa licenza di volare sottratta al fallimento e trasferita alla nuova società attraverso il sentiero di un affitto di ramo d'azienda, sotto gli occhi, allora sicuramente meno attenti, dell'Enac e del ministero dei Trasporti.

Con un'intesa con Air Italy, nel luglio del 2001, la nuova Pan Air riprende a coprire le tratte dalla Sicilia a Roma spesso per conto di Meridiana, con la quale ha un accordo di code share, noleggiando due Md 80 ma l'estate dopo la situazione precipita. Air Italy fallisce, Meridiana paga poco e tardi, tra gennaio e febbraio di quest'

anno Pan Air deve fare a meno dei due aerei. E diventa una compagnia aerea senza neanche un aereo. Così è costretta a noleggiarne uno, con tutto l'equipaggio, dalla consorella turca, per continuare a garantire la tratta Roma Palermo. Intanto annuncia ambiziosi programmi di rilancio: alle tratte regolari affianca week-end da sogno a Pantelleria e Lampedusa, con partenze da Brescia, Roma e, in prospettiva, anche Parma. Nel frattempo, però, il genere del funzionario dell'Enac è sparito dalla società, sostituito da una signora che sette mesi fa annuncia il suo ritiro dalla compagnia societaria.

Inseguita dai debitori, inseguendo, a sua volta, improbabili programmi turistici, senza più protezioni la piccola compagnia aerea si schianta venerdì 18 aprile, lasciando a terra oltre 400 passeggeri a bivaccare negli aeroporti

di Pantelleria, Lampedusa, Brescia e Roma, tratte di una fine settimana da sogno che la ruota bucata, e giunta dopo sette ore da Istanbul, dell'unico aereo turco ha trasformato in un incubo. È stato allora che l'Enac, con un provvedimento perentorio, ha detto basta.

La storia della Pan Air, senza più

La storia della Pan Air emblematica di un'imprenditoria siciliana che non riesce a decollare

”

un aereo, ferma e abbandonata dai suoi comandanti, e del suo patron, Toti Travagliante, è l'emblema del fallimento collettivo di un'imprenditoria siciliana, fondata su cordate deboli e spesso improvvisate, che ha infranto i suoi sogni di "volare alto" contro i conti in rosso, nel tentativo di sfidare i colossi dei cieli coprendo tratte dismesse.

Bilanci in rosso, ma anche acrobazie contabili, generosi contributi regionali e milioni drenati e dirottati altrove con manovre ai confini del codice penale su cui ha osato riflettere la procura di Palermo, che ha aperto un'indagine dopo il fallimento della Si Fly, proprietaria dell'aereo noleggiato dal World Food Program e precipitato a Pristina, in Kosovo, quattro anni fa per l'errore di un radarista. E sempre a Palermo, pende una richiesta di falli-

mento su un'altra compagnia aerea, la Goldwing e i giudici decideranno nei prossimi giorni. A bussare alla porta della società non sono solo i creditori, ma anche la Guardia di Finanza che, su ordine della Procura, indaga su tre manager, Bruno Gullino, Giuseppe Santoro e Antonio Genchi, per appropriazione indebita e truffa, un reato venuto a galla dopo gli accertamenti delle Fiamme Gialle che hanno scoperto il trasferimento all'estero di 60 mila euro. In questo caso i manager avrebbero accumulato il denaro, finito su una banca di Lugano, chiedendo contributi a piloti e hostess per corsi di perfezionamento mai partiti. A condurre le indagini è il pm Francesca Mazzocco, che ha poi chiesto alla sezione fallimentare di pronunciarsi sul crac dell'azienda. Stessa sorte, il fallimento, ha subito nel gennaio scorso,

il destino di Si Fly e quello annunciato di Goldwing è simile a quello di Med Airlines, finita anch'essa con i conti in rosso. Tra tutte la Goldwing non era mai entrata in piena operatività non avendo ottenuto il disciplinare, ossia l'autorizzazione a compiere i collegamenti.