

TRASPORTO AEREO



# Il nuovo corso di Air Dolomiti

Abbiamo incontrato Joerg Eberhart, presidente e CEO di Air Dolomiti, per conoscere i progetti di crescita del vettore in Italia e all'interno del gruppo tedesco.

MARCO MINARI - FOTO M. MINARI E LEO CABRAS

**N**ata nel 1991, Air Dolomiti, di cui Lufthansa detiene il 100% dal 2003, è al centro di un importante sviluppo dopo anni di onorato servizio portando passeggeri italiani da e per i due hub tedeschi di Francoforte e Monaco di Baviera. «La decisione importante presa all'interno del gruppo Lufthansa - ci dice Joerg Eberhart - è quella di aumentare la flotta di Air Dolomiti che passerà dagli attuali dodici aerei, tutti Embraer E195,

ai 26 entro il 2023 con un conseguente aumento di rotte». Gli aeromobili in arrivo, tutti Embraer provengono da Lufthansa Cityline: dal 2019 ci sarà un primo passaggio di cinque E195 portando la flotta a fine 2020 a 17 macchine. Entro il 2023 arriveranno nove E190 sempre provenienti da Lufthansa Cityline. Il progetto prevede l'ingresso di almeno tre macchine l'anno, dando al vettore una flotta più che raddoppiata rispetto all'attuale.

Questo significa un investimento notevole da parte del gruppo Lufthansa. I nuovi equipaggi assunti e le rate del leasing degli aeromobili portano a un investimento di poco superiore ai 100 milioni di euro. «In Air Dolomiti - sottolinea Joerg Eberhart - ci muoviamo tendenzialmente nella direzione del modello adottato per Swiss e Austrian Airlines all'interno del gruppo che ha due anime: quella di Eurowings che vede il controllo di altre compagnie come business

unit e che procederà ad ulteriori acquisizioni e quella di Lufthansa con un modello più tradizionale in cui convivono le sue controllate Swiss, Austrian e Air Dolomiti. All'interno di questo secondo sistema Air Dolomiti prenderà un posto sempre più importante per il mercato italiano». Air Dolomiti ha vissuto nel recente passato il passaggio da una flotta di turboelica ATR e jet BAe 146/Avro RJ ad Embraer 195 configurati a 120 posti di cui è



L'Embraer E195 IADJK in decollo. La flotta di Air Dolomiti passerà dagli attuali dodici E195 a 26 aerei tra E190 ed E195. **A destra:** un gruppo di piloti della compagnia. **A destra in basso:** servizio a bordo di un E195. **In basso:** il presidente e CEO di Air Dolomiti, Joerg Eberhart.



AIR DOLOMITI



AIR DOLOMITI

stata cliente di lancio in Italia nel 2009. Contestualmente ha dovuto fronteggiare anche un periodo di difficoltà che è culminato nella richiesta di cassa integrazione tra la fine 2012 e inizio 2013, terminata nel 2016 con la riassunzione di tutti i lavoratori.

Il nuovo progetto prevede di crescere dagli attuali 600 dipendenti tra personale navigante, amministrativo e di scalo fino a oltre 1.000, tra i quali in particolare figurano 180 nuovi piloti. Per far crescere piloti "in casa", la compagnia ha lanciato l'Accademia di Volo firmata Air Dolomiti. «Un'iniziativa - sottolinea Eberhart - di cui siamo molto orgogliosi. Offriamo ai giovani l'esperienza di poter fare un test di selezione ad Amburgo presso la DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Centro Aerospaziale Tedesco), ente utilizzato per la selezione di tutti i nostri piloti, Lufthansa e Air Dolomiti».

Mediante, ci dicono, queste selezioni vengono superate da un 10% dei candidati. Questi inizieranno poi un percorso della durata di due anni curato e finanziato

(circa 100.000 euro a persona) da Air Dolomiti, con la garanzia che una volta raggiunta la licenza verranno assunti nella compagnia. Il finanziamento funziona come una borsa di studio. Senza rimborso se il pilota rimarrà in azienda almeno cinque anni, con penale in caso di uscita anticipata.

L'Accademia di Volo è organizzata in collaborazione con l'Aero Club Varese di Venegono Inferiore e la LAT (Lufthansa Aviation Training) con base principale a Monaco di

Baviera e sedi in Germania, Svizzera, Austria e USA, società nata dalla fusione di Lufthansa Flight Training e Swiss Aviation Training. Il progetto dell'Accademia di Volo di Air Dolomiti dovrà formare almeno una ventina di piloti nella prima metà del 2019 e altri 20 nella seconda metà dell'anno. Nel comparto della gestione delle risorse umane Air Dolomiti vorrebbe inoltre aumentare in modo significativo il part time, un contratto lavorativo già molto diffuso

in Germania e considerato un modello vincente.

Nel nuovo corso del vettore ci sarà un rafforzamento delle tratte attuali tra Italia e Germania come già fatto ad esempio a Verona, aeroporto che ha visto il raddoppio durante l'estate 2018 dei voli da e per Francoforte, passati da due a quattro frequenze giornaliere, unitamente al cambio macchina dall'E190 (utilizzato adesso da Lufthansa Cityline) al più capiente E195. Monaco ha avuto incrementi di capacità per esempio da Bari e Verona.

Nell'attuale stagione invernale Air Dolomiti vola da otto aeroporti italiani, con codice EN da Verona, Venezia, Milano Malpensa, Torino, Bologna, Bari, Firenze verso Monaco e da Verona verso Francoforte, mentre con codice LH da Pisa a Monaco e da Torino e Firenze verso Francoforte. Nella stagione estiva le destinazioni italiane salgono a dodici. Attualmente il network prevede solo voli di feederaggio, 550 voli settimanali dall'Italia verso Monaco in aggiunta alle rotazioni su Francoforte. In estate vengono effettuati



L'Embraer E195 I-ADJU in sosta a Verona, per adesso unica base operativa italiana. In basso: i piloti e le assistenti di volo dell'E195 in servizio tra Francoforte e Verona.



Massimiliano Riccardi 1986/89



diversi charter, una tipologia di voli che verrà mantenuta anche in futuro, e voli "ad hoc" come testimonia ad esempio l'accordo e la sponsorizzazione prolungata per altri due anni con la Hellas Verona Football Club.

Nel 2017 Air Dolomiti ha trasportato due milioni di passeggeri. «Abbiamo una prospettiva molto positiva - sottolinea il manager tedesco - offrendo un trattamento ai passeggeri e ai dipendenti molto più alto di quanto è consuetudine nel mondo del low cost. Operiamo quasi sempre il primo e l'ultimo pezzo di un viaggio più lungo e i nostri passeggeri, al 70% in transito, si aspettano da subito una qualità più alta, un servizio attento con prodotti e vini selezionati, un aeromobile a due classi a due+due sedili per fila, che garantiscono maggiore comodità».

La novità più importante sul network consiste nell'introduzione degli aerei di Air Dolomiti da Monaco verso destinazioni dell'est Europa, come Polonia, Romania e Ungheria, e in generale su rotte oggi coperte dalla rete di Lufthansa Cityline. Per il 2019 si parla di circa 25-30 destinazioni da e per Monaco con partenza e rientro degli aeromobili sempre in Italia. «Anche questo - continua Eberhart - è un forte segnale da parte di Lufthansa che ci affida i passeggeri che partono da Monaco, passeggeri non italiani e che non necessariamente conoscono

la nostra storia».

Questo grosso investimento di Lufthansa conferma che Air Dolomiti rimarrà sia come marchio sia come azienda, ma molto più legata alla casa madre. Air Dolomiti essendo ormai parte del network di Lufthansa deve avvicinare più possibile il suo pluripremiato servizio di bordo a quello del vettore tedesco. Ci sarà un coordinamento più stretto rispetto al passato per garantire un livello di servizio conosciuto dai passeggeri Lufthansa che sulla stessa tratta, ad esempio Milano Malpensa-Monaco, a seconda dell'orario potrebbero trovare gli Airbus tedeschi nelle fasce di maggior riempimento al mattino e alla sera e gli Embraer di Air Dolomiti nelle altre rotazioni a centro giornata.

«Vogliamo lasciare l'italianità a bordo - continua il manager tedesco - ma sulle rotte operate in condivisione, se c'è qualche elemento che Lufthansa non offre, ad esempio i beauty case Air Dolomiti per i passeggeri business, dovremo eliminarlo per uniformare il servizio». Ai primi di gennaio il vettore veronese annuncerà ulteriori novità di cui parleremo nei prossimi numeri. L'aumento della flotta ha fatto sì che ci fosse esigenza anche di nuove basi in Italia. In progetto c'è di affiancare a Verona, unica base in Italia, due nuove basi a Torino Caselle e Firenze Peretola. Basi che avranno due aerei in sosta

Vuoi vedere altre belle immagini di questo articolo? Vai sul sito Internet [www.jp4aeronautica.net](http://www.jp4aeronautica.net) e cerca le gallerie fotografiche nel numero di questo mese oppure scansiona il codice QR.



notturna. In particolare a Firenze i manager del vettore stanno valutando con i responsabili dello scalo la possibilità di avere la base equipaggi, ma anche una base manutentiva in aggiunta a quelle di Verona e Monaco. Questo darebbe la possibilità di assumere anche personale tecnico. L'investimento è dipendente dal progetto generale di sviluppo dello scalo toscano. Localizzare dove è possibile edificare l'hangar e sapere se c'è già qualcuno con cui dividerlo è fondamentale per le scelte del management di Air Dolomiti. C'è inoltre un forte interesse anche su Bologna. Sul punto-punto nazionale, benché Joerg Eberhart lo consideri un mercato attraente ma molto competitivo, non considera l'Embraer la macchina corretta per gli spazi rimasti.

«In Italia si potrebbe pensare di fare qualche progetto ma con aerei più piccoli tipo ATR, per destinazioni come continuità territoriale o piccoli scali. Come compagnia potremmo fare collegamenti nazionali ma al momento non vedo un'opportunità di questo tipo. Siamo in un mercato che purtroppo, a causa della debolezza di Alitalia, ha creato un gruppo di low cost molto forti, cosa che in Germania non è accaduta». Air Dolomiti conferma poi un interesse per Linate, se un domani venissero modificate le condizioni e le limitazioni.



**Sopra:** sulla fusoliera dell'aereo appaiono i logo della Hellas Verona, di cui Air Dolomiti è vettore ufficiale e sponsor, e della cantina Masi Agricola, scelta per i vini del servizio di bordo. **In alto:** in sosta a Milano Malpensa, l'E195 I-ADJS con la decorazione celebrativa dei 25 anni del vettore **Sotto:** in partenza da Francoforte. **In basso:** il servizio catering in business class Settimacielo sul volo serale.



## ENGLISH SUMMARY

### The new path of Air Dolomiti

Born in 1991 and owned by Lufthansa since 2003, Air Dolomiti feeds passengers from Italy to the hubs at Frankfurt and Munich. Now, its President and CEO Mr. Joerg Eberhart announces the new plans for this company, that is increasing its fleet from the current 12 airplanes (Embraer E195) to 26 by 2023. Five Embraer E195 formerly of Lufthansa Cityline are arriving from 2019, later to be joined by nine E190. According to this plan, employment will grow from the current 600 to over 1,000, including 180 new pilots. Air Dolomiti offers careers to aspiring new pilots: first a screening test at DLR in Hamburg, and then a two years course the cost of which, about 100,000 euro, is paid by Air Dolomiti, free if the new pilot remains at least five years. This Air Academy operates in cooperation with the Aero Club Varese and Lufthansa Aviation Training. Forty pilots will be admitted in 2019, in two batches.

Routes from Italy to Germany will be increased; flights from Verona have already been doubled. Presently Air Dolomiti operates from eight Italian airports: from Verona, Venice, Milan Malpensa, Turin, Bologna, Bari and Florence to Munich and from Verona to Frankfurt with code EN. With code LH they fly from Pisa to Munich, from Turin and Florence to Frankfurt. During the summer season there are twelve Italian destinations and also charter flights. Air Dolomiti is the official carrier of Hellas Verona football club.

Two million passengers were carried in 2017, 70% of them in transit, this means that the policy is to offer a high quality service, with two class airplanes and two by two seating, for better comfort. The real progress is that flights from Munich to destinations in Poland, Romania and Bulgaria will be introduced, routes which used to be assigned to Lufthansa Cityline. 25-30 destinations will be reached from Munich, with the airplanes always flying back to Italy.

Being wholly a part of the Lufthansa network, Air Dolomiti will tailor its much-appreciated service on board to the level of the one of the German airline, still maintaining its Italian character. There is only one permanent base in Italy, Verona, but it is planned to establish bases at Turin Caselle and Florence, where two airplanes will spend the night.