

**Documento di consultazione sui modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla  
delibera n. 31/2014 – Modello B1**

**Osservazioni di easyJet Airline Company Limited**

**(I) LE CARATTERISTICHE DI EASYJET**

La compagnia aerea easyJet è stata fondata nel 1995 da Sir Stelios Haji-Ioannoued e dal 2000 è una Public Limited Company (PLC) quotata al London Stock Exchange, con sede principale a Luton, Hangar 89, Luton Airport, Gran Bretagna.

easyJet detiene il Certificato di Operatore Aereo (Type A Operating License) rilasciato dalla Civil Aviation Authority del Regno Unito<sup>1</sup>, che permette di operare voli di linea e charter, oltre che trasporto postale e cargo (merci) in tutto il mondo.

Tramite la propria controllata easyJet Switzerland SA, easyJet detiene anche il Certificato di Operatore Aereo rilasciato dalla Federal Office of Civil Aviation della Confederazione Elvetica (Svizzera)<sup>2</sup> ed il certificato di revisione della navigabilità<sup>3</sup>.

In Italia, easyJet è iscritta al registro delle imprese di Milano dal 5 ottobre 2007 con numero di iscrizione 05884230961 (REA 1855954), ed ha l'headquarter italiano presso l'Aeroporto di Malpensa, Terminal 2, Palazzina spedizionieri. Il legale rappresentante di easyJet per l'Italia e *Country Director* è Frances Vyvyan Ouseley.

In poco più di 15 anni easyJet è diventata la quarta compagnia aerea in Europa per numero di posti offerti, con oltre 60 milioni di passeggeri trasportati attraverso un network di 600

<sup>1</sup>V. <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=183&pageid=340>.

<sup>2</sup>V.

[http://www.bazl.admin.ch/themen/fluggesellschaften/index.html?lang=en&download=NHZLpZeg7t,Inp6i0NTU042i2Z6ln1ad1iZn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCdDH9\\_fGym162epYbg2c\\_JjKbNoKSn6A--](http://www.bazl.admin.ch/themen/fluggesellschaften/index.html?lang=en&download=NHZLpZeg7t,Inp6i0NTU042i2Z6ln1ad1iZn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCdDH9_fGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--).

<sup>3</sup>V.

[http://www.bazl.admin.ch/experten/luftfahrzeuge/03268/03269/index.html?lang=it&download=NHZLpZeg7t,Inp6i0NTU042i2Z6ln1ah2oZn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDeHx\\_f2ym162epYbg2c\\_JjKbNoKSn6A--](http://www.bazl.admin.ch/experten/luftfahrzeuge/03268/03269/index.html?lang=it&download=NHZLpZeg7t,Inp6i0NTU042i2Z6ln1ah2oZn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDeHx_f2ym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--).

collegamenti in 30 Paesi. Attualmente la flotta aerea di easyJet si compone di più di 200 aerei Airbus A319 e A320. easyJet impiega circa 8,000 dipendenti dislocati in tutta Europa.

Non dovrebbe quindi sorprendere che nel 2012, easyJet sia stata nominata miglior linea aerea low cost in Europa<sup>4</sup> e, nel 2011, sia stata scelta dai passeggeri quale Best Airline – Value for Money<sup>5</sup>. Infatti, i servizi di easyJet garantiscono la migliore performance in termini di puntualità, con l'87% dei voli del 2013 arrivati e partiti non oltre 15 minuti dall'orario previsto (fonte: easyJet).

easyJet è la terza compagnia aerea in Italia, avendo trasportato circa 13,5 milioni di passeggeri nel 2013. I numerosi dipendenti dislocati in Italia, diversamente da altre compagnie low cost, sono tutti assunti con contratto regolato dalle norme di diritto del lavoro italiano. Per altro verso, per easyJet, il mercato italiano è uno dei principali mercati europei.

Questo risultato straordinario è il frutto dei continui investimenti effettuati da easyJet nel mercato italiano, che sta quindi consolidando la propria presenza nei principali aeroporti nazionali. Infatti, easyJet è l'unica compagnia low-cost che collega aeroporti principali e che è così in grado di servire sia i clienti *leisure* che quelli *business*, offrendo ad entrambi prezzi estremamente vantaggiosi.

Easyjet dispone di basi operative presso gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Napoli Capodichino e Venezia Marco Polo.

#### **1.1 LA TEMPISTICA DELLA CONSULTAZIONE**

easyJet si sarebbe auspicata che l'ART avesse concesso agli interessati (in particolare alle compagnie aeree, in quanto direttamente soggette alla regolamentazione tariffaria) un tempo maggiormente congruo per presentare le proprie osservazioni. Trattasi infatti di una tematica di primaria importanza, anche in considerazione delle ripercussioni che tali modelli avranno su tutto

<sup>4</sup> V. [http://www.worldairlineawards.com/Awards\\_2012/lowcosteurope.htm](http://www.worldairlineawards.com/Awards_2012/lowcosteurope.htm).

<sup>5</sup> V. <http://www.holidayextras.co.uk/customers-awards-2011/best-airline-for-value-for-money.html>.

il sistema aeroportuale italiano, ivi compresi quegli scali presso i quali al momento è in vigore uno specifico contratto di programma.

In quest'ottica easyJet aveva presentato una richiesta di proroga del termine per presentare osservazioni, che purtroppo è stata disattesa.

## **1.2 LE PRINCIPALI CRITICITÀ REGOLATORIE**

Negli ultimi anni, le tariffe aeroportuali hanno costituito un onere sempre maggiore per le compagnie aeree, specialmente per quelle di tipo *low cost*, il cui modello di business è in gran parte basato sul contenimento dei costi.

Per altro verso, gli aeroporti svolgono un ruolo importante anche nei confronti dei passeggeri, sia in quanto i diritti aeroportuali vengono ribaltati su questi ultimi, sia in termini di qualità e tipologia di servizi messi a disposizione.

easyJet stima che in media i costi di utilizzo delle infrastrutture aeroportuali costituiscono al momento circa il 20% del prezzo di un biglietto.

È pertanto essenziale che gli aeroporti vengano regolamentati in maniera adeguata al fine di evitare ripercussioni negative sui passeggeri.

easyJet ritiene che la consultazione con gli utenti relativa al periodo tariffario quadriennale, debba essere caratterizzata dalla effettiva partecipazione degli utenti e da un elevato grado di dettaglio delle informazioni rese disponibili dal gestore, sul modello delle consultazioni effettuate presso i principali scali europei, quali Londra, Copenaghen, Parigi.

Il regolatore dovrebbe svolgere un ruolo preminente di verifica e di intervento rispetto a quelle situazioni in cui il gestore gode di un notevole potere di mercato nei confronti degli utenti. Ci si riferisce in particolare agli scali di Fiumicino e Linate.

Al contempo, si rileva che la regolamentazione non è sempre necessaria. In molti aeroporti italiani, infatti, vettori e gestori aeroportuali riescono a concludere accordi reciprocamente soddisfacenti.

In particolare, ad avviso di easyJet, indicatori dell'esistenza di un notevole potere di mercato degli aeroporti sono:

- l'ampiezza del bacino di utenza contestabile;
- l'esistenza di validi e comparabili mezzi di trasporto alternativi;
- la capacità disponibile presso l'aeroporto.

Easyjet rileva che un eccesso di regolazione potrebbe avere effetti negativi sul gioco della concorrenza a danno degli aeroporti, dei vettori e dei passeggeri.

Le principali finalità ed obiettivi della regolamentazione, che dovrebbero sempre essere chiaramente definiti, sono i seguenti:

- (i) Protezione dei passeggeri contro diritti aeroportuali troppo alti e servizi scadenti;
- (ii) Efficientazione delle operazioni e degli investimenti aeroportuali;
- (iii) Fissazione delle tariffe ad un livello concorrenziale;
- (iv) Profitti ragionevoli per gli aeroporti (easyJet riconosce dunque l'importanza di questo fattore).

easyJet desidera esprimere il proprio rammarico per il fatto che la consultazione in corso non potrà avere alcun rilievo per la tariffazione dello scalo di Roma Fiumicino, principale scalo italiano (si ricordi che, dopo Alitalia, easyJet è il secondo maggiore vettore attivo a Fiumicino).

A differenza dei contratti di programma stipulati con altri aeroporti italiani, il Contratto di Programma con Aeroporti di Roma S.p.A (AdR) ha una durata esorbitante, pari addirittura a 40 anni, con scadenza nel giugno 2044.

easyJet ritiene infatti che il Contratto di Programma di Fiumicino presenti numerose e significative criticità regolamentari che non solo pregiudicano gli utenti ed i consumatori, ma rischiano altresì di compromettere lo sviluppo dello scalo medesimo.

Sarebbe dunque stato auspicabile che la presente consultazione avesse incluso anche la tariffazione di Fiumicino.

## (II) OSSERVAZIONI GENERALI SUI MODELLI OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE

I modelli oggetto di consultazione non sono pienamente soddisfacenti, in quanto sembrano privilegiare gli interessi degli aeroporti a scapito di quelli degli utenti.

In primo luogo, si è scelto di adottare un modello *dual-till*, che tuttavia rappresenta un modello teorico superato. Difatti:

- (i) È evidente che i ricavi delle attività considerate non regolamentate sono diretta conseguenza del traffico passeggeri originato dagli utenti-aerolinee;
- (ii) Gli aeroporti dovrebbero considerare il bilancio *complessivo* del rapporto con i vettori, non limitato alle attività regolamentate ed al relativo corrispettivo percepito;
- (iii) Di conseguenza, i ricavi delle attività commerciali dovrebbero anch'essi contribuire a far fronte ai costi del gestore, in quanto strettamente attinenti all'attività aeronautica;
- (iv) Gli aeroporti operanti in contesti concorrenziali classificano i ricavi commerciali tra quelli originati dai vettori;
- (v) I modelli *dual-till* producono margini eccessivi per gli operatori aeroportuali, come testimoniato da AdR, in quanto tutti i costi sostenuti dagli aeroporti, ed i margini ad essi relativi, vengono coperti dai diritti aeroportuali riscossi presso gli utenti;
- (vi) Infine, i ricavi da attività commerciali vengono di fatto a costituire un eccesso di profitto, incrementando la redditività dell'aeroporto in modo significativo a fronte di costi molto limitati, se comparato con i costi delle attività regolamentate.

Per altro verso, i modelli contengono troppi riferimenti a coefficienti fissati a priori, che in quanto tali limitano le possibilità di adeguamento e modifica delle tariffe (si pensi ai coefficienti predeterminati per le varie elasticità).

Le osservazioni che seguono si riferiscono al modello di regolazione di cui all'allegato B1 alla delibera del 7 maggio 2014 n. 31 (avente ad oggetto gli aeroporti con volumi di traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri per anno). Esse sono tuttavia valide anche per il modello di cui all'allegato B2 (avente ad oggetto gli aeroporti con volumi di traffico compresi tra i tre ed i cinque milioni di passeggeri per anno).

Quanto al modello descritto nell'allegato B3 (relativo agli aeroporti con volumi di traffico annuo inferiore ai tre milioni di passeggeri per anno), easyJet apprezza il fatto che l'ART abbia adottato un approccio regolatorio semplificato per gli aeroporti di minori dimensioni.

#### **II.1 OSSERVAZIONI SULL'ALLEGATO B1**

***Questione 2.A – Si richiedono osservazioni motivate sulle definizioni sopra esposte ed in particolare su quelle che delimitano il mercato regolato.***

In merito alla definizione di costi regolatori ammessi (n. 8), easyJet ritiene che non vadano inclusi in detti costi quelli che attengono alle attività commerciali non regolamentate. La definizione in parola, invece, non è chiara sul punto.

***Questione 3.2.A – Si richiedono osservazioni motivate in merito alle procedure di attivazione della Consultazione sopra delineate ed in particolare sui criteri e modalità di definizione della rappresentanza qualificata.***

EasyJet ritiene che ciascuna compagnia aerea debba avere il diritto di richiedere l'avvio di una consultazione per la revisione del sistema dei diritti o del loro ammontare nel corso del periodo tariffario. Un siffatto diritto sarebbe coerente con la direttiva 2009/12/EC e permetterebbe l'espressione delle posizioni dei singoli vettori, che ben potrebbero non coincidere con quelle delle rappresentanze qualificate.

***Questione 3.3.A – Si richiedono osservazioni motivate in merito alla procedura sopra indicata.***

easyJet supporta tale previsione.

***Questione 3.4.A – Si richiedono osservazioni motivate in merito alla modalità di comunicazione sopra indicate.***

easyJet supporta tale previsione.

***Questione 3.4.B – Si richiedono osservazioni motivate in merito alla modalità di definizione dei criteri di rappresentatività di voto di cui al punto 3.***

easyJet si oppone fermamente alla proposta di considerare quale voto favorevole la mancata partecipazione o la mancata espressione di voto da parte dell'utenza in merito alle proposte di modifica dei diritti aeroportuali. Tale opposizione è motivata dalla circostanza per cui vi sarà sempre una percentuale di utenti che non potranno o non avranno interesse ad intervenire. Sarebbe fuorviante attribuire a tali atteggiamenti il significato di un voto favorevole a proposte che tali utenti ignorano del tutto.

***Questione 4.1.A – Si richiedono osservazioni motivate in merito ai contenuti del Documento di Consultazione.***

easyJet supporta tale previsione.

***Questione 4.1.C – Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica del piano Quadriennale degli interventi.***

easyJet ritiene che, per ciascun investimento proposto, l'aeroporto debba dimostrare gli effetti benefici attesi e l'ART debba verificare l'attendibilità di tali previsioni con l'ausilio di un esperto.

***Questione 4.1.D – Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica del Piano della Qualità e della Tutela ambientale, con particolare riferimento agli indicatori di qualità principali, obiettivi, miglioramenti tecnologici, pesi degli indicatori.***

easyJet supporta tale previsione

***Questione 5.1.A – Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della Negoziazione e chiusura della Consultazione.***

easyJet ritiene che vi debba essere un ruolo preminente di verifica e di intervento del regolatore rispetto a quelle situazioni in cui il gestore gode di un notevole potere di mercato nei confronti degli utenti. Ci si riferisce in particolare agli scali di Fiumicino e Linate.

***Questione 6.A – Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della procedure di ricorso sopra indicate.***

Easyjet supporta tale previsione.

***Questione 7.A – Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica dei Servizi e dei Basket di servizi ed in particolare si richiede quali possibili basket di servizi appaiono più plausibili.***

easyJet supporta tale previsione.

***Questione 8.1.A – Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della documentazione contabile da presentarsi da parte del Gestore.***

easyJet supporta tale previsione.

***Questione 8.2.A – Si richiedono osservazioni motivate in merito alla impostazione generale attinente la determinazione della dinamica dei corrispettivi.***

easyJet ritiene che la formula di calcolo del corrispettivo proposta non sia necessariamente la più idonea per tutti gli aeroporti rientranti nell'ambito di applicazione del modello. Al contrario, essa rischia di essere eccessivamente macchinosa per alcuni di essi, rispetto ai quali sarebbe opportuna una regolamentazione semplificata.

In ogni caso easyJet si auspica che nel calcolo del costo ammesso venga dedotta la quota destinata ad attività non regolamentate, in modo da escludere qualsiasi rischio di *cross subsidisation*.

Per altro verso, la previsione si limita a misurare il costo attuale e storico dei servizi, senza però attribuire al regolatore il potere di verificare ed analizzare se tale costo sia ragionevole.



***Questione 8.2.B – Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri sopra esposti ai fini della determinazione della dinamica dei costi.***

Come già notato in precedenza, anche con riferimento al canone concessorio, easyJet ritiene che il costo non possa essere interamente sopportato dai corrispettivi delle attività regolamentate, senza considerazione alcuna dei corrispettivi ottenuti dal gestore dalle attività commerciali svolte sul sedime aeroportuale.

***Questione 8.2.C – Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri sopra esposti ai fini della determinazione dei parametri della elasticità dei costi***

easyJet ritiene preferibile che il modello non preveda alcun coefficiente di elasticità, poiché ciò si risolve in una riduzione del rischio sopportato dagli aeroporti in relazione agli scostamenti delle previsioni di traffico dagli stesse effettuate. Tale approccio non appare corretto altresì in considerazione del fatto che i vettori, e non gli aeroporti, sono maggiormente esposti alla volatilità della domanda in ragione del maggiore costo del capitale da essi sopportato.

In ogni caso, non si condivide la fissazione di coefficienti di elasticità unici per tutti gli aeroporti e per tutto il periodo tariffario. Sarebbe preferibile che tali valori fossero determinati dai singoli aeroporti.

***Questione 8.2.D – Si richiedono osservazioni motivate in merito al modello di adeguamento dei costi operativi sopra prospettato nonché proposte motivate in merito a criteri oggettivi per la quantificazione del parametro di efficientamento annuo.***

Se, da un lato, easyJet condivide la fissazione di obiettivi di efficienza, dall'altro l'adozione di un'unica formula per ciascun aeroporto regolamentato potrebbe rivelarsi fallace. Sarebbe preferibile una maggiore flessibilità al riguardo.

***Questione 8.3.A – Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri di calcolo del capitale investito.***

Easyjet si auspica che anche con riferimento al costo del capitale venga esclusivamente considerato, ai fini tariffari, il capitale investito in attività regolamentate.

***Questione 8.4.A – Si richiedono osservazioni motivate in merito alle aliquote di ammortamento***

Easyjet ritiene che non sia necessario prevedere un unico coefficiente di ammortamento applicabile presso tutti gli aeroporti, poiché in tal modo vengono ignorate le specificità di ciascuno scalo.

Sarebbe preferibile che ciascun aeroporto effettuasse idonei calcoli al riguardo e li sottoponesse alla verifica dell'ART.

***Questione 8.6.A – Quali analisi possono sostenere nel breve - medio periodo differenti valori del premio al debito?***

Anche in questo caso, easyJet ritiene che vi sia un eccesso di regolazione, a prescindere dalla correttezza dell'approccio teorico, che non si intende mettere in discussione.

***Questione 8.6.B - Si richiedono indicazioni motivate in merito ai livelli del rapporto tra capitale di debito e capitale di rischio (D/E) e di indebitamento finanziario netto (g) sopraindicati.***

Anche in questo caso, easyJet ritiene che vi sia un eccesso di regolazione, a prescindere dalla correttezza dell'approccio teorico, che non si intende mettere in discussione.

***Questione 8.9.A – Si richiede di fornire osservazioni in merito alle modalità di trattamento del margine commerciale e su eventuali condizioni e limiti di applicazione di un regime “correttivo” del dual till.***

Come già rappresentato in premessa, easyJet non condivide il metodo *dual-till* che purtroppo viene proposto nei modelli.

Risulta certamente positiva la presa d'atto del regolatore, per quanto parziale, che i margini commerciali debbano in qualche modo confluire nel computo dei ricavi del gestore a fini regolatori.

Ci si auspica comunque che l'ART voglia, da un lato, incrementare la percentuale di margine commerciale destinata a ridurre i costi ammissibili e, dall'altro, destinare tali somme non al finanziamento degli investimenti programmati dal gestore, come attualmente previsto, quanto piuttosto al pagamento pro quota del corrispettivo dei servizi regolamentati.

***Questione 8.10.A – Si chiedono osservazioni motivate in merito alla procedura per la proposta definitiva della dinamica tariffaria.***

Anche in questo caso, easyJet ritiene che vi sia un eccesso di regolazione, a prescindere dalla correttezza dell'approccio teorico, che non si intende mettere in discussione.

Milano, 16 giugno 2104

Per easyJet Airline Company Limited:

**Chris Gadsden**

**Responsabile dei Rapporti Istituzionali**