



Ryanair DAC
Dublin Office
Airsides Business Park
Swords, Co Dublin
Ireland
Tel: +353 1 945 1212

Fax Numbers
General: +353 1 945 1213
Finance: +353 1 945 1373
Sales & Marketing: +353 1 945 1642
Engineering: +353 1 945 1338
Website: www.ryanair.com

Dublino, 14 ottobre 2016

REF: ART161014MG

Prof. Andrea Camanzi, Presidente
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230

10126 Torino
Italy

By e-mail: g.improta@autorita-trasporti.it; pec@pec.autorita-trasporti.it

Revisione Modelli aeroportuali – Call for Input

Egregio Presidente,

Ryanair è la compagnia aerea preferita dagli italiani con investimenti previsti che superano un miliardo di Euro e un traffico che nel 2016 supererà i trenta milioni di passeggeri.

Negli scorsi anni l'ART ha superato ingenti difficoltà operative e legislative per cercare di mettere ordine nella regolamentazione economica del sistema aeroportuale italiano. Il regime attuale con due regolamentatori si dimostra sempre più un rischio sia per lo sviluppo del sistema aeroportuale italiano sia per l'incertezza legislativa dovuta alla comprovata mancanza d'indipendenza dell'altro regolamentatore, l'Enac.

Ryanair incoraggia l'ART a promuovere la riduzione dei costi negli aeroporti italiani, assicurando che gli aeroporti in regime di monopolio siano effettivamente regolamentati, e i passeggeri ricevano i benefici delle entrate commerciali che essi stessi generano (il sistema single till).

Il corrente regime normativo si è dimostrato inefficace nel fornire ai consumatori e agli utenti i benefici promessi dalla liberalizzazione, cioè maggiore trasparenza, riduzione dei costi e miglioramento della qualità. Il nuovo ordinamento dovrà garantire che l'ART implementi le sue politiche di trasporto, (orientamento ai costi efficienti, investimenti efficaci e pertinenti e regole trasparenti di separazione contabile) e ne monitori la loro corretta applicazione. Gli aeroporti dovrebbero inoltre promuovere un dialogo costruttivo durante le consultazioni, in modo da informare in modo adeguato gli utenti aeroportuali e

dovrebbero abbandonare la politica odierna di “spuntare le caselle” della lunga lista di obbligazioni.

Partecipando alla call for input abbiamo contribuito a delineare gli elementi minimi necessari a migliorare il corrente regime di regolamentazione economica. Riassumendo, il corrente ordinamento denota i seguenti problemi strutturali che devono essere risolti nel breve termine:

1. Stimoli inefficaci alla riduzione dei costi e alla diversificazione: l'ART dovrebbe assicurare che gli aeroporti siano gestiti in modo efficiente e che i ricavi non aeronautici contribuiscano alla competitività dello scalo attraverso una riduzione dei costi aeroportuali;

2. Piani di investimento inefficienti e non realistici: l'ART come unica autorità di vigilanza indipendente deve assicurare che i piani di investimento approvati tecnicamente da Enac soddisfino soprattutto il requisito di legge di investimenti efficienti ed efficaci. Troppo spesso aeroporti italiani presentano piani di investimenti draconiani, inefficienti e non necessari in merito ai quali l'ART non ha il coraggio di intervenire. Piani di investimenti che non soggetti a una propria consultazione e che a volte spostano risorse finanziarie vitali da strutture richieste dagli utenti a investimenti anacronistici approvati da Enac.

3. Parametri WACC obsoleti che gonfiano i diritti aeroportuali e premiano gli investimenti inefficienti: l'ART deve garantire che il principio di contenimento e pertinenza dei costi venga mantenuto nel tempo;

4. Una struttura di livelli aeroportuali che favorisce inefficienze e non stimola comportamenti efficaci da parte delle compagnie (per es. tempi brevi di turnaround)

5. L'elasticità programmata dei costi operativi che non considera in modo adeguato le economie di scala degli aeroporti e favorisce unicamente profitti inefficienti degli aeroporti.

6. Mancanza di sufficienti informazioni sui costi e insufficiente trasparenza: gli utenti dovrebbero avere accesso a tutte le informazioni (in format adeguato all'analisi, excel) necessarie per poter valutare la proposta tariffaria.

7. Processi complessi e inutili: l'ART dovrebbe vigilare che tutti gli utenti possano accedere in modo tempestivo e senza restrizioni a tutte le informazioni pertinenti.

8. Un sistema inefficace di coinvolgimento e dialogo con gli utenti aeroportuali: l'ART deve riorganizzare le proprie procedure in modo da poter dialogare direttamente e da

rispondere in modo adeguato alle richieste degli utenti sia in lingua italiana sia in inglese (la lingua del 90% dei vettori operanti in Italia).

In riferimento alla vostra intenzione di regolamentare ex-ante gli incentivi aeroportuali (call for input 20). Le linee guida del MIT e gli orientamenti europei del 2014 sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree sono una base procedurale solida su cui basarsi nei casi di incentivazioni di nuove rotte o di traffico.

La normativa vigente chiede che l'aeroporto debba provare con uno stringente test dell'operatore economico del mercato (MEO) che un aeroporto privato, in casi analoghi, avrebbe incentivato tale rotta o vettore aereo in quanto il profitto incrementale nel periodo è superiore ai costi incrementali pertinenti derivanti dall'accordo. Se il test del MEO non viene superato, il concessionario deve rivolgersi al MIT prima di concedere l'incentivo.

Nel suo Parere n. 1-2014 l'Autorità concorda nella superiorità della normativa europea indicando che "in caso di aiuti di stato, ai sensi dell'articolo 107 del TFUE la Commissione Europea ha competenza esclusiva in materia ed è la sola cui spetta la decisione circa la compatibilità o meno di un aiuto di Stato".

L'intenzione dell'ART di regolamentare gli incentivi potrebbe essere interpretata dagli operatori di settore come una condizione sine qua non per poter attivare programmi di incentivazione e quindi provocherebbe un ingiustificato ritardo nello sviluppo del settore aeroportuale italiano, con conseguenti danni finanziari ingenti per il settore. Riteniamo quindi che l'ART non abbia né la base legale né una motivazione per regolamentare un comportamento lecito e competitivo.

Rimaniamo a vostra completa disposizione per eventuali chiarimenti e vi porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Per conto di Ryanair DAC

Marco L. Gatti
Airport Economics Manager

