

Autorita di Regolazione dei Trasporti
Dott. Andrea Camanzi
Via Nizza 230
10126 Torino

Inviato via pec all'indirizzo: pec@pec.autorita-trasporti.it

26 maggio 2017

Oggetto: Revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Egregio Dottor Camanzi,

In primis, vorrei ringraziare l'Autorita' per l'incontro del 23 Maggio scorso con le associazioni delle compagnie aeree in cui si e' discusso della proposta di modifica dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Come noto, easyJet e' a favore di un'accurata revisione dei modelli. In particolare, accogliamo favorevolmente l'intenzione dell'Autorita' di ridurre l'elevato costo del capitale in uso negli aeroporti italiani (WACC). Inoltre, la proposta di basare il *risk free rate* (Tasso privo di rischio) su recenti condizioni di mercato, piuttosto che stabilire un tasso nei modelli, e' anch'essa un passo nella giusta direzione.

Ci rammarica tuttavia che la revisione non affronti la questione del potere di mercato dei gestori aeroportuali. Riteniamo che la regolazione debba intervenire solo ove necessario, e che il livello della regolazione medesima debba essere commisurato al livello di potere di mercato che un aeroporto possiede. Gli aeroporti con un potere di mercato significativo dovrebbero essere assoggettati ad una regolazione economica che li incentivi a migliorare la qualita' del servizio e l'efficienza, impedendo tariffe troppo alte e

profitti in eccesso. Per altro verso, gli aeroporti soggetti a concorrenza non dovrebbero essere gravati da una regolazione onerosa e non necessaria.

Alla luce di cio', vorrei formulare due osservazioni in merito alle proposte presentate dall'Autorita'.

In primo luogo, sebbene l'Autorita' non sia giunta ad alcuna conclusione in merito al potere di mercato degli aeroporti, nel Modello 3 la stessa ha assunto che le compagnie aeree dispongono di potere contrattuale, senza tuttavia addurre evidenze o analisi specifiche relativamente agli aeroporti regolati da detto modello. Ancora una volta, preme sottolineare l'importanza di condurre valutazioni di potere di mercato per scongiurare il rischio di assoggettare a regolazione anche aeroporti in cui la regolazione non risulta invece necessaria.

In secondo luogo, l'Autorita' propone di introdurre una serie di condizioni in materia di incentivi (si fa riferimento alla sezione 4.1.1, paragrafo 3 h) ed alla sezione 8.1.1, paragrafo 2). Come gia' rilevato in precedenza, è prassi comune per gli aeroporti offrire incentivi, aperti a tutti i vettori, volti ad agevolare gli aeroporti medesimi nella realizzazione della loro strategia. Gli aeroporti concludono anche accordi bilaterali con le compagnie aeree, improntati sulle esigenze e strategie specifiche del vettore interessato, incluso il prezzo, il volume, i requisiti operativi, le infrastrutture e la qualità del servizio.

Riconosciamo che la Direttiva sui diritti aeroportuali enuncia il principio di non discriminazione tra gli utenti dell'aeroporto e osserviamo come il MIT abbia emesso linee guida in materia di incentivi che prevedono deroghe per gli aeroporti e le compagnie aeree nei casi in cui gli incentivi soddisfino il test MEO. Siamo a favore della portata delle suddette linee guida e non riteniamo necessaria, ne' giustificata, l'imposizione di condizioni procedurali ulteriori, come invece proposto dall'Autorita'. Invero, l'imposizione di tali condizioni frustrerebbe il processo negoziale a detrimento dello sviluppo dei volumi di traffico passeggeri in Italia. Vorrei sottolineare che ogni misura dovrebbe rispettare la riservatezza delle informazioni commerciali.

Ci auguriamo di avere presto l'occasione di un confronto con l'Autorita' relativamente al procedimento di revisione dell'approccio regolatorio che la stessa intende condurre da ora alla metà del 2018.

Distinti saluti,



Frances Ouseley
Direttore Italia