

easyJet e l'ambiente

L'obiettivo di easyJet è assicurare la migliore efficienza possibile nello svolgimento delle sue attività correnti in volo e a terra e a impegnarsi contemporaneamente nell'individuazione di modi per ridurre al minimo il suo impatto ambientale in futuro. Qui di seguito vengono fornite delle informazioni dettagliate su come easyJet intende monitorare e gestire il proprio impatto ambientale.

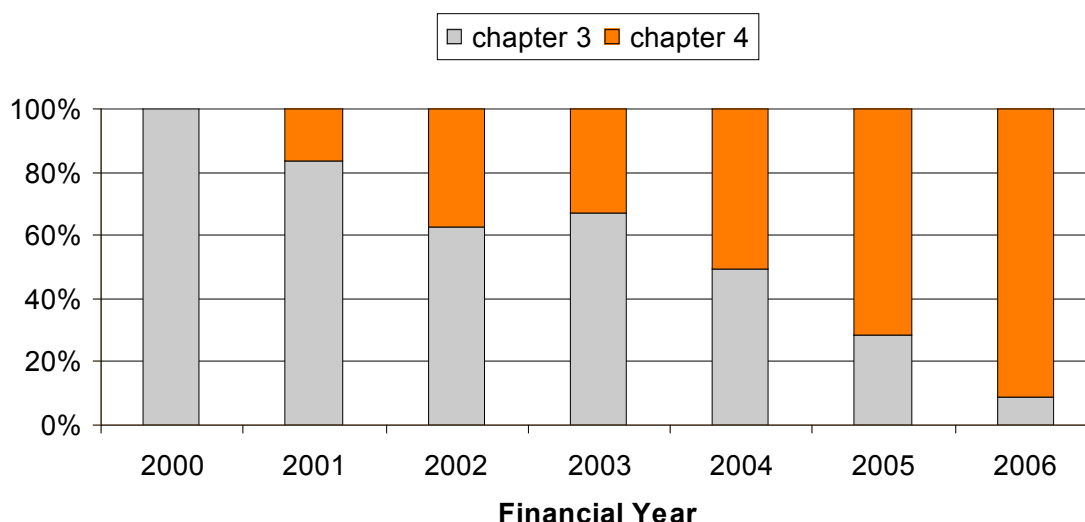
L'impatto di easyJet sull'ambiente comprende i seguenti fattori:

- Emissioni di gas a effetto serra: anidride carbonica (CO₂), vapore acqueo, ossido di azoto e diossido di azoto (che combinati diventano NOx), parte dei quali in quota
- Emissioni di materiale particolato: particelle di solfato (formate dagli ossidi di zolfo) e fuliggine, parte dei quali in quota
- Materiale di scarto: sostanze chimiche utilizzate per la manutenzione degli aerei, rifiuti accumulati a bordo e negli uffici
- Rumore

Rumore

Nel settembre 2006 tutti gli aeromobili della flotta easyJet erano conformi ai più recenti standard internazionali sul rumore, noti come "Capitolo 3". Inoltre, sempre nello stesso periodo, il 91% della flotta easyJet era conforme a uno standard più severo, noto come "Capitolo 4".

% of easyJet fleet conforming to international noise standards



Emissioni e rifiuti

Un grammo (g) of CO₂ emesso da un aereo ha lo stesso effetto climatico di un g di CO₂ emesso da una fonte terrena. Le conoscenze scientifiche degli effetti delle emissioni di CO₂ hanno raggiunto dei livelli altamente avanzati. Gli effetti sull'ambiente di gas non-CO₂ emessi da un aeroplano non sono ben definiti dalla metrica GWP (Global Warming Potential – Potenziale di riscaldamento globale), adottata dal Protocollo di Kyoto. Secondo il primo resoconto speciale redatto dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) in merito al settore aeronautico, gli effetti di gas non-CO₂ emessi da un aeroplano non sono sufficientemente compresi "a causa delle numerose incertezze scientifiche" ancora esistenti. Ad esempio, le emissioni NOx in quota hanno un effetto sia di riscaldamento che di raffreddamento.

L'IPCC ritiene il forcing radiativo la forma migliore di misurazione degli effetti combinati delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) e materiale particolato e della formazione della scia di condensazione emessa dagli aerei. Secondo l'IPCC, la stima migliore (per il 1992) del forcing radiativo per aeromobile è di 0,05 Wm⁻², pari a circa il 3,5% del forcing radiativo totale determinato da tutte le attività antropogeniche¹. Anche se l'IPCC redigerà un altro resoconto sull'aeronautica nel 2007, delle stime più recenti (relative al 2000)

¹ IPCC special report 'Aviation and the global atmosphere' 1999

suggeriscono che il forcing radiativo prodotto dagli aeromobili di tutto il mondo sia rimasto a una percentuale simile a quella registrata nel 1992².

Secondo il Rapporto Stern (Stern Review on the Economics of Climate Change), l'anidride carbonica emessa dagli aerei è attualmente pari allo 0,7 Gt CO₂ (vale a dire, 1,6% delle emissioni di gas a effetto serra globali). Nel 2050, se le attività continueranno ad essere svolte come oggi, si prevede che le emissioni di CO₂ degli aerei rappresenteranno il 2,5% delle emissioni GHG globali. Tuttavia, se si considerano anche gli effetti dei gas non-CO₂ emessi dagli aeromobili, la percentuale sale a circa il 5% dell'effetto di riscaldamento globale (radiative forcing) nel 2050³.

L'attività svolta da easyJet è il trasporto aereo di passeggeri tra varie città europee, non il trasporto di carichi. Per questo motivo, per easyJet, le modalità di misurazione più appropriate dell'efficienza ambientale relativa alle emissioni di CO₂ sono: grammi per passeggero-chilometro e chilogrammi per volo passeggeri. **Nel 2006, i voli easyJet hanno prodotto un'emissione media di CO₂ di 95,7g per passeggero-chilometro e 91,8 kg per volo passeggeri.**

Tutti gli aspetti del modello aziendale della società si basano sulla sicurezza e l'efficienza, ed è proprio la grande attenzione rivolta all'efficienza che riduce al minimo l'impatto ambientale di easyJet e delle compagnie aeree. Sin dalla sua nascita nel 1995, lo sviluppo della rete easyJet è stato incentrato sulla sostituzione di servizi in mercati dominati da ex compagnie aeree statali inefficienti con un prodotto più efficace. Quando accede a un mercato, la società stimola la domanda per mezzo di tariffe basse: tuttavia, l'efficienza di easyJet può comportare una riduzione generale delle emissioni in termini assoluti.

Lo sviluppo del network di easyJet è caratterizzato dai seguenti fattori:

- **L'80% della capacità attuale e futura della società è impiegata in mercati consolidati;** easyJet mira a far crescere questi mercati, sostituendo contemporaneamente i servizi meno efficienti esistenti.
- easyJet compete inoltre in alcune rotte con i trasporti stradali e ferroviari; tuttavia, vi sono solo due rotte (Londra-Newcastle e Londra-Parigi) in cui un viaggio in treno dal centro della città di partenza a quello della città di destinazione durerebbe meno di 4 ore. Nel 2006 queste rotte hanno rappresentato meno del 2% di passeggeri che si sono avvalsi di easyJet e in entrambi i casi la società ha provveduto alla soddisfazione di una domanda che non comporta necessariamente il viaggio da un centro città all'altro.

Non esiste una singola modalità accettata per la misurazione dell'efficienza aziendale di una compagnia aerea. Per questo motivo, easyJet si è prefissa l'obiettivo di essere una delle compagnie aeree più responsabili ed efficienti dal punto di vista ambientale. La società ha stabilito un codice ambientale che mira a monitorare i progressi fatti verso il raggiungimento di questo obiettivo. Il codice si basa sulle tre promesse seguenti:

- 1) easyJet si impegna ad essere efficiente in volo
- 2) easyJet si impegna ad essere efficiente a terra
- 3) easyJet mira a mostrare la strada per un futuro più verde nell'aeronautica.

Il codice ambientale di easyJet

1. easyJet si impegna ad essere efficiente in volo

A. Investimenti nelle tecnologie all'avanguardia

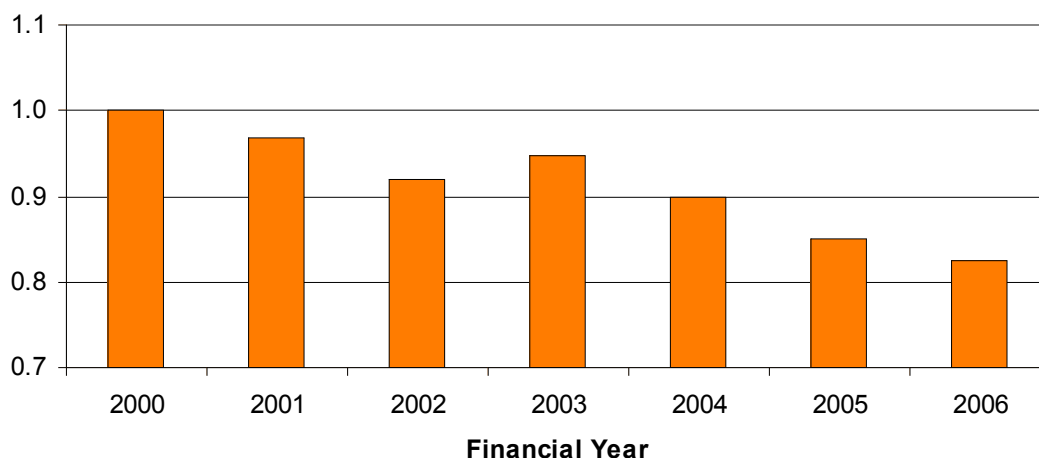
easyJet persegue l'obiettivo di ampliare la propria flotta con i modelli più recenti e, contemporaneamente, di dismettere gli aeromobili più vecchi dopo 7-10 anni di servizio. I nuovi aeroplani garantiscono una maggiore efficienza nell'uso di carburante rispetto ai modelli precedenti. Al 30 settembre 2006, l'età media della flotta easyJet era di 2,2 anni, pari a una riduzione di 0,8 anni rispetto a settembre 2005.

Rispetto all'esercizio finanziario 2000, le emissioni di CO₂ per passeggero-chilometro hanno subito una riduzione del 18%.

² Ingenta Connect Aviation radiative forcing in 2000: An update on IPCC (1999) [Meteorologische Zeitschrift](#), Volume 14, Number 4, August 2005, pp. 555-561(7)

³ Stern Review on the Economics of Climate Change, 30/10/06

easyJet CO2 emissions / passenger Km (2000 = 1)



B. Utilizzo efficiente degli aeromobili

Il nostro modello standard è l'Airbus A319.

La configurazione tipica di questo aeromobile comprende generalmente 124 posti (fonte: Airbus). Tuttavia, il nostro servizio semplice e "no frills" (senza fronzoli) ci consente di ridurre lo spazio e il peso all'interno dell'aeromobile, destinato ad aree di servizio, toilette e stoccaggio. Di conseguenza, il nostro Airbus A319 contiene 156 posti.

Ognuno dei nostri Airbus A319 contiene il 26% in più dei posti rispetto alla norma.

Il nostro sistema semplice e automatizzato di determinazione dei prezzi ci consente di vendere una quantità significativamente maggiore di una tipica compagnia aerea europea. Nel 2006, il nostro fattore di carico medio (percentuale dei posti venduti) era pari all'84,8%, mentre quello delle compagnie europee dell'anno precedente ammontava al 68,3%⁴. easyJet vende in media 132 posti per volo, a differenza di una tipica società europea che ne vende 84.

Ognuno dei nostri Airbus A319 trasporta potenzialmente il 57% di passeggeri in più per volo rispetto alla norma europea.

Utilizzando una stima prudente e presupponendo l'assenza di carichi (più lo stesso peso bagagli consentito), il peso dei passeggeri aggiuntivi trasportati da easyJet richiederebbe il 23% di carburante in più per percorrere la stessa rotta delle compagnie che trasportano 84 passeggeri

Secondo le stime elaborate dalla società, una tipica compagnia aerea europea che utilizza un Airbus A319 consuma il 27% di carburante in più per passeggero rispetto a easyJet.

C. Voli diretti senza coincidenze

Le compagnie aeree tradizionali si avvalgono di network basati su un sistema "hub and spoke", in cui la maggior parte dei passeggeri prende due voli per arrivare a destinazione connessi tramite l'hub. easyJet opera solo voli diretti o "point-to-point", e non offre servizi di collegamento. Un servizio diretto tra due città comporta la produzione di meno emissioni rispetto a due voli collegati via hub.

Esempio: easyJet offre un servizio diretto da Berlino a Madrid. Secondo le stime della società, se un cliente sceglie di percorrere la stessa rotta via Parigi Orly, il quale è compreso nel percorso del volo diretto, questo collegamento comporterebbe il 19% in più di emissioni CO₂ rispetto ai voli diretti.

Esempio: in una rotta più breve, l'effetto di cambiare aereo in un aeroporto situato lontano dal percorso diretto comporta un consumo considerevolmente maggiore di carburante per viaggio passeggeri. easyJet stima che un viaggio da Berlino a Nizza via Parigi Orly determina un'aggiunta del 45% della distanza rispetto alla rotta diretta e il 57% in più di emissioni CO₂ per passeggero.

Una piccola percentuale di clienti easyJet acquista combinazioni di voli per raggiungere la destinazione finale, nel caso in cui la società non operi un servizio diretto. Se il numero di clienti cresce in certe rotte,

⁴ Association of European Airlines (AEA) Annual Results 2006

easyJet prenderà seriamente in considerazione l'eventualità di offrire dei servizi diretti per soddisfare la domanda.

Esempio: a luglio 2006 easyJet ha attivato un servizio diretto Glasgow-Malaga, dopo aver notato la tendenza crescente dei nostri clienti a scegliere quella destinazione passando per uno dei tre aeroporti di Londra in cui operiamo. easyJet è dell'opinione che questo volo diretto garantirà un servizio migliore e più rapido, ridurrà il traffico presso gli aeroporti londinesi e il consumo di carburante per viaggio passeggeri.

D. Evitare gli "ingorghi" aerei

easyJet preferisce evitare gli aeroporti hub più grandi e trafficati ed è per questo motivo che non opera su Londra Heathrow o Francoforte sul Meno. Si prega di notare che il network di easyJet è molto differente da quello di un tradizionale vettore "hub and spoke". easyJet non dispone di hub ma dota gli aeroporti della capacità necessaria per soddisfare la domanda locale: d'altronde gli aeroporti non hanno altro scopo se non permettere ai passeggeri di salire a bordo e scendere dagli aerei. Per questo motivo, easyJet dispone di 16 equipaggi e basi aeree locali in cinque paesi.

Esempio: i grandi hub centrali come Londra Heathrow o Francoforte tendono a chiedere agli aeromobili di percorrere circuiti di attesa più estesi ed effettuare tempi di rullaggio più lunghi da e verso la pista. La tabella seguente elenca i tempi medi trascorsi da ogni aeromobile in un circuito di attesa, la percentuale di aerei trattenuti e la percentuale dei voli easyJet in ognuno dei quattro aeroporti londinesi nel periodo compreso tra gennaio e giugno 2006.

London airport	Average Time Held (mins)	proportion of Aircraft Held	number of easyJet aircraft based	proportion of easyJet's fleet
Heathrow	4.4	54%	0	0%
Gatwick	1.06	19%	18	16%
Stansted	0.79	16%	13	11%
Luton	0.17	4%	17	15%

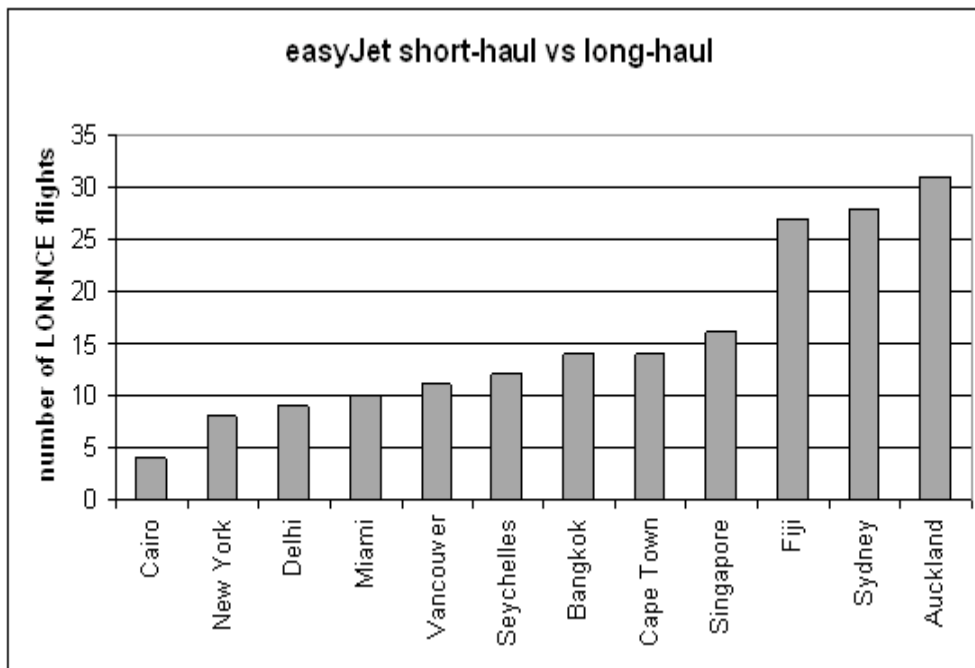
Fonte: NATS Operational Performance Report: luglio 2006

E. easyJet monitora le proprie prestazioni relative ad altre opzioni di trasporto

Confronto con i voli intercontinentali

Molti dei passeggeri easyJet utilizzano i nostri voli per recarsi presso destinazioni specifiche. Una percentuale di passeggeri easyJet sceglie una destinazione in cui trascorrere le proprie vacanze. Quando si prende una decisione di questo genere, la durata del volo rappresenta il principale fattore di determinazione delle emissioni totali per passeggero. Durante l'esercizio finanziario 2006, la distanza media percorsa dai voli easyJet era di 945 Km.

Esempio: il grafico seguente confronta un tipico volo passeggeri easyJet (Londra-Nizza, 1050 Km) con una serie di alternative intercontinentali. Un normale volo per Miami determina una quantità di emissioni per passeggero 10 volte maggiore del volo easyJet da Londra a Nizza. (fonte: climatecare.org).



Fonte: easyJet basato sui dati climatecare.org sui voli intercontinentali

Confronto con i trasporti ferroviari

A differenza del settore aeronautico, i dati a disposizione sull'impatto ambientale totale ascrivibile ai trasporti ferroviari sono insufficienti.

Il confronto con i viaggi in treno dovrebbe comprendere delle valutazioni sugli effetti sull'ambiente dell'infrastruttura utilizzata per fornire il servizio, piuttosto che il marginale utilizzo di energia di un singolo viaggio in treno. Tuttavia, nonostante la mancanza di chiarezza, l'impatto ambientale dell'infrastruttura ferroviaria è senza dubbio considerevole.

Secondo l'Association of Train Operating Companies (Associazione del Regno Unito delle società operanti nel settore ferroviario)⁵, nel 2004 la media britannica delle emissioni di CO₂ (vale a dire impatto marginale attribuibile direttamente rispetto all'impatto totale) per passeggero ferroviario era di 49 g per passeggero-chilometro.

Confronto con i trasporti stradali

La European Environment Agency (Agenzia europea dell'ambiente) stima che nel 2003 la media delle emissioni di CO₂ da parte della flotta di veicoli per passeggeri EU 15 era pari a 164 g per Km, mentre la media di passeggeri per veicolo era di 1,6 persone. Ciò equivale a 102,5 g di CO₂ per passeggero-chilometro, o al 7,1% in più rispetto alla media easyJet.

Lo strumento chiave dell'UE per ridurre le emissioni dei veicoli passeggeri è rappresentato dall'impegno volontario concordato dal settore automobilistico europeo, giapponese e coreano di ridurre la media delle emissioni CO₂ nei nuovi veicoli passeggeri; è stato inoltre stabilito l'obiettivo di raggiungere i 140 g per Km entro il 2008 nell'UE ed entro il 2009 in Giappone e Corea⁶. L'UE mira inoltre a raggiungere entro il 2010 una media di 120 g per Km in tutti i veicoli passeggeri nuovi in vendita nell'Unione⁷.

Secondo il Rapporto Stern, i mezzi di trasporto sono responsabili del 14% delle emissioni totali di gas a effetto serra; di questa percentuale, i tre quarti sono da ascrivere ai trasporti stradali, circa un ottavo a quelli aerei e il resto ai trasporti ferroviari e alle spedizioni⁸.

2. easyJet si impegna ad essere efficiente a terra

⁵ "Rail and the Environment", 1994 <http://www.atoc-comms.org/Document/c423969.pdf#search=%22atoc%20rail%20environment%22>

⁶ EEA Report No 9/2006 Greenhouse gas emission trends and projections in Europe 2006, 27/10/06

⁷ EEA Report No 3/2006 Transport and environment: facing a dilemma, TERM 2005: indicators tracking transport and environment in the European Union, 28/03/06

⁸ Stern Review on the Economics of Climate Change, 30/10/06

A. Tempi di sosta ridotti sulle rampe – svolte rapide

Il modello aziendale di easyJet è progettato per raggiungere un livello elevato di utilizzo degli aerei. La chiave per realizzare questo obiettivo sta nel ridurre i tempi di scalo (vale a dire il tempo intercorso tra l'arrivo dell'aeromobile al gate e la partenza successiva). Durante questo intervallo di tempo, l'equipaggio verifica la sicurezza dell'aereo e lo prepara per il volo successivo prima di imbarcare i passeggeri e i bagagli. Questa procedura comprende i controlli di sicurezza, la pulizia della cabina e, nella maggior parte dei casi, il rifornimento di carburante.

Operando secondo questo standard, per servire lo stesso numero di passeggeri durante l'arco della giornata, easyJet necessita di un numero inferiore di gate e di infrastrutture aeroportuali rispetto alle compagnie tradizionali.

B. Utilizzo minimo delle apparecchiature a terra

easyJet persegue la politica di utilizzare le apparecchiature a terra più semplici ed efficienti, al fine di ridurre i nostri tempi di scalo. Di conseguenza, laddove possibile, la società preferisce non utilizzare passerelle telescopiche o scalini motorizzati. In qualità di compagnia aerea no frills, easyJet carica generalmente i cibi e le bevande solo due volte al giorno, in modo da ridurre ulteriormente l'attività a terra e le relative emissioni prodotte da ogni volo. L'equipaggio di cabina si occupa della pulizia della cabina, mentre le compagnie aeree tradizionali si avvalgono di addetti alle pulizie che si recano sugli aerei durante i tempi di scalo.

C. Infrastruttura aeroportuale semplice

easyJet ha dei requisiti infrastrutturali molto semplici. In qualità di compagnia aerea che esegue collegamenti diretti a breve distanza, offre un'unica classe di servizio e non trasporta carichi, easyJet non ha alcun bisogno di zone per il check-in isolate, impianti complessi per la gestione dei bagagli e servizi di collegamento dei passeggeri che devono prendere delle coincidenze.

Laddove possibile, easyJet collabora con gli aeroporti per adattare e sviluppare strutture esistenti in maniera efficiente, al fine di minimizzare le spese in conto capitale degli aeroporti e ridurre l'impatto ambientale. easyJet sta lanciando un servizio di check-in online che contribuisce a ridurre la necessità di avvalersi di costose infrastrutture aeroportuali.

D. easyJet mantiene al minimo i viaggi in superficie

easyJet preferisce usare aeroporti locali comodi, connessi a buoni servizi di trasporto pubblici. Durante il processo di selezione degli aeroporti, easyJet valuta la comodità di un aeroporto rispetto alle opzioni di trasporti in superficie disponibili.

Secondo l'ultimo censimento, 200 milioni di persone in Europa vivono entro un raggio di 60 minuti di viaggio da un aeroporto easyJet. La nostra società analizza i dati sugli indirizzi forniti dai clienti durante la prenotazione, al fine di trarre delle conclusioni sulla distanza che dovranno percorrere per recarsi all'aeroporto di partenza. Se una particolare destinazione attira clienti di una regione molto estesa, easyJet farà del suo meglio per servire quella destinazione da diversi aeroporti.

Esempio: nel piano di voli dell'estate 2006, la metà dei voli giornalieri easyJet in partenza dai tre aeroporti londinesi utilizzati dalla società (Gatwick, Luton e Stansted) era diretta a destinazioni servite da tutti e tre gli aeroporti, in modo che i clienti che vivono nel sud-est dell'Inghilterra potessero recarsi all'aeroporto più vicino, e venissero ridotte le emissioni dei mezzi di trasporto in superficie.

Esempio: secondo il censimento del 2002, 5,4 milioni di persone vivono entro 30 miglia (circa 48,27 Km) dall'aeroporto di Stansted. Nelle rotte che easyJet serve da tutti e tre gli aeroporti di Londra, una percentuale compresa tra il 45 e il 50% dei passeggeri in partenza hanno fornito un indirizzo di residenza entro 30 miglia da Stansted. Su una rotta che invece è servita da un solo aeroporto londinese, la percentuale dei passeggeri in partenza che forniscono a easyJet un indirizzo compreso entro questo raggio di distanza può abbassarsi fino al 15%.

E. Quantità minima di rifiuti

Il servizio semplice di easyJet è progettato per ridurre i rifiuti in tutti i settori.

Rifiuti negli uffici

easyJet è una compagnia aerea ticketless che attua anche una politica di gestione degli uffici tramite l'utilizzo di meno carta possibile; tale obiettivo viene raggiunto per mezzo della scansione di quasi tutti i documenti cartacei, compresa la posta, in un sistema di gestione dei documenti. Tutta la carta viene smaltita tramite il nostro programma di riciclaggio, il quale interessa principalmente la carta, comprese le cartucce

toner delle stampanti. La carta destinata al riciclaggio rappresenta il 13% dei materiali di scarto in peso generati dalle attività della sede principale.

Rifiuti a bordo

Dato che non offre cibi e bevande gratuitamente, easyJet elimina i pasti che la gente non vuole. Allo stesso tempo, il cibo che easyJet vende a bordo non richiede alcuna preparazione in aereo. Al momento, la ridotta quantità di rifiuti alimentari viene accumulata assieme al materiale di scarto prodotto a bordo, cosa che rende impossibile l'operazione di riciclaggio. easyJet sta avviando un programma per raccogliere la carta separatamente, in maniera da inviarla al riciclaggio nel numero più elevato di aeroporti possibile. Se questo programma ha successo, sarà possibile passare alla separazione di altro materiale riciclabile.

Sostanze chimiche

easyJet monitora attentamente l'uso di liquidi antighiaccio negli aerei. La maggior parte dei liquidi di sghiacciamento utilizzati da easyJet è stata progettata per soddisfare requisiti ambientali severi (cioè non contiene triazolo), non è considerata pericolosa ed è biodegradabile facilmente. Il trasferimento e la spedizione di oli sono limitati al livello più basso possibile. I solventi e gli oli utilizzati per le procedura di manutenzione degli aeromobili vengono riciclati o trattati da operatori autorizzati.

3. easyJet apre la strada per un futuro più verde

A. Formulazione di una politica europea sul commercio delle emissioni

easyJet è presidente del gruppo di lavoro ambientalista della European Low Fares Airlines Association (ELFAA) e come tale è stata invitata a partecipare all'organizzazione del Gruppo di lavoro aeronautica della Commissione Europea, per prendere in esame le modalità di inclusione dell'aeronautica internazionale nell'ETS (Emissions Trading Scheme) EU. easyJet è a favore di tale inserimento, anche se non ad ogni costo. Una proposta di legge verrà pubblicata dall'UE alla fine del 2006. easyJet ha sollecitato più volte la redazione di un programma che interessi le fonti responsabili della maggiore emissione di carbonio, vale a dire i voli europei e tutti i voli in partenza e in arrivo, premi le compagnie aeree efficienti dal punto di vista ambientale, e punisca quelle che invece non lo sono.

B. Formulazione di una politica europea sul miglioramento dell'efficienza del controllo del traffico aereo

L'attuazione della legislazione Single European Sky (SES) da parte dell'UE rappresenta un passo fondamentale verso il miglioramento della sicurezza, la riduzione dei costi e l'aumento della produttività del sistema di gestione del traffico aereo (ATM) europeo, caratterizzato da un'elevata frammentazione e inefficienza. easyJet promuove attivamente l'implementazione dell'iniziativa SES, in particolare tramite la partecipazione all'ELFAA e l'inserimento della suddetta nel programma SESAR, il quale rappresenta la parte operativa di SES e sta proponendo un nuovo approccio alla riforma della struttura ATM europea.

C. Collaborazione attiva con le case produttrici di aerei al fine di influenzare le tecnologie di prossima generazione

Dato lo sviluppo di nuove tecnologie aerospaziali e la loro principale applicazione nella creazione di nuovi aeromobili wide body (a fusoliera larga) destinati ai viaggi lunghi, easyJet collabora attivamente con i produttori delle cellule e dei motori aerei, al fine di implementare le nuove tecnologie anche nella costruzione di nuovi aeromobili destinati alle rotte brevi. Tuttavia, secondo le previsioni tali modelli non saranno disponibili sul mercato prima del 2015.

easyJet e il suo personale

In qualità di datore di lavoro, easyJet mira a creare un ambiente lavorativo eccellente per il suo personale, ad alimentare l'orgoglio verso l'azienda e l'impegno dei singoli dipendenti, ad assicurare prestazioni eccellenti ai nostri clienti interni ed esterni e a promuovere il nostro modello low cost. La nostra aspirazione a diventare i migliori si basa sui cinque pilastri rappresentati: sicurezza, clienti, persone, eccellenza operativa e profitti degli azionisti, combinati con i nostri valori culturali.

A. Uguaglianza e diversità

easyJet è un'accesa sostenitrice delle pari opportunità. La nostra politica mira ad assicurare che nessun aspirante dipendente o membro del personale subisca discriminazioni ascrivibili all'età, colore, credo religioso, invalidità, contratto part-time o a tempo pieno, stato civile, nazionalità o origine etnica, razza, religione o orientamento sessuale.

Al 30 settembre 2006, easyJet contava di 4.859 dipendenti (2005: 4.152) come indicato nella tabella seguente:

Ubicazione dei dipendenti (compresi i distaccamenti)	Età dei dipendenti	
	2006	2005
Regno Unito	3.648	3.131
Svizzera	364	506
Germania	387	355
Francia	167	158
Spagna	201	2
Italia	92	-
	4.859	4.152

Età dei dipendenti	2006		2005	
	2006	2005	2006	2005
Meno di 20 anni	288	147		
21 – 30	2.133	1.833		
31 – 40	1.543	1.360		
41 – 50	693	612		
Più di 50 anni	202	200		
	4.859	4.152		

La nostra crescita in Europa è testimoniata dalla nostra forza lavoro multinazionale.

Età di pensionamento dei piloti

Al fine di assicurare il rispetto delle nuove leggi contro le discriminazioni per età varate nell'ottobre 2006, easyJet ha deciso di portare l'età di pensionamento dei piloti a 65 anni, vale a dire il limite massimo previsto dalle disposizioni vigenti. In precedenza, i piloti erano obbligati ad andare in pensione a 60 anni, mentre ora possono scegliere se continuare a lavorare fino al compimento dei 65 anni.

B. Formazione e sviluppo

easyJet si impegna a fornire una formazione di alta qualità, al fine di sostenere lo svolgimento sicuro delle attività, oltre che lo sviluppo culturale e personale dei nostri dipendenti. Durante l'anno, la Academy di easyJet ha aperto una sede per la formazione di 30.000 piedi quadrati (2787 m²), la quale contribuirà a raggiungere gli obiettivi preposti.

Academy easyJet

L'Academy di easyJet ha terminato con successo il primo anno di attività: essa ha visto la frequentazione di circa 5.000 piloti, personale di cabina, addetti ai Centri di assistenza, personale amministrativo e gestionale, oltre 3.500 persone che hanno frequentato i nostri centri di reclutamento del personale e valutazione. Il centro è dotato delle tecnologie più recenti ed è pensato principalmente per il personale di volo, anche se possiede strutture per la formazione degli addetti all'assistenza clienti e delle vendite per telefono. L'edificio di 30.000 piedi quadrati ospita la sede di elaborazione delle ID, che produce le ID di tutti i dipendenti, oltre ai team per l'assunzione e la formazione del personale di volo easyJet. È inoltre presente un simulatore di cabina e degli scivoli destinati alla formazione dell'equipaggio di cabina e dei piloti.

Programma di tirocinio dei dipendenti

Oltre al nostro programma dettagliato e consolidamento di formazione degli equipaggi, i nuovi dipendenti easyJet addetti alla gestione e amministrazione svolgeranno un tirocinio esaustivo della durata di tre mesi. easyJet desidera che i nuovi dipendenti si insedino nel loro nuovo posto di lavoro nella maniera più rapida ed efficiente possibile, e ha quindi deciso di attuare questa nuova procedura di tirocinio per assicurarsi che ciò avvenga.

C. Informazione e consulenza per i dipendenti

Il processo di progettazione dell'efficienza nelle attività principali di easyJet comprende anche una struttura di gestione "piatta", costituita da pochi livelli organizzativi tra i team operativi e gli addetti alla clientela. easyJet si impegna a fornire informazioni chiare al proprio personale e offre servizi di consulenza sulle

problematiche più importanti. Sono disponibili diversi forum in cui è possibile sollevare le questioni di interesse attraverso il comitato. Il Forum aziendale di easyJet consente di svolgere attività di consulenza di alto livello con i gruppi del personale e i sindacati autorizzati.

easyJet ha sviluppato un buon rapporto con il proprio Gruppo di consulenza amministrativa e gestionale e riconosce i sindacati Amicus, BALPA e TGWU (Transport and General Worker's Union). Durante l'anno non è andato perso neanche un giorno a causa di agitazioni sindacali.

Inoltre, easyJet ha sviluppato un nuovo Network culturale che riconosce la personalità europea della società e l'ubicazione del personale. Il Network dà a tutti l'opportunità di comunicare problemi e idee/suggerimenti alla gestione, e persegue gli obiettivi di sostenere le aspirazioni, la visione e i valori dell'azienda e dei suoi dipendenti.

easyJet si avvale di diversi mezzi per mantenere il proprio personale informato in merito alle novità esterne e interne. L'intranet di easyJet rappresenta il portale ufficiale di accesso a un'ampia gamma di informazioni aziendali debitamente aggiornate e in continua espansione in merito ai temi trattati. Si tratta di un mezzo di comunicazione comprovato e di successo, che contiene informazioni ed eventi di diverso genere, dalle prestazioni operative giornaliere ai piani a lungo termine.

L'intranet consente inoltre l'accesso alle politiche e procedure comuni, come il Manuale del dipendente, oltre che alle attività specifiche destinate a uno dei gruppi aziendali, ad esempio, le discussioni tecniche sugli aeromobili. Il nostro personale fa conoscere la propria opinione su un dato argomento tramite forum di discussione aperti relativi a argomenti tecnici, occupazionali, sui costi e altro ancora (praticamente tutto ciò di cui le persone sono interessate a discutere).

La valutazione dell'esecuzione dei voli rappresenta un indicatore chiave delle prestazioni dell'azienda. easyJet comunica il risultato finale del proprio impegno, pubblicando ogni mattina sulla prima pagina dell'intranet i dati sulla puntualità del giorno precedente. L'intranet contiene inoltre diverse novità sulle attività interne ed esterne dell'azienda, annunci gestionali e attività sociali generali. Al fine di mettere in contatto gli addetti alla gestione con il resto del personale, i Dirigenti hanno implementato un forum online mensile, che attira un ampio pubblico grazie alle vivaci discussioni che vi si conducono.

La società provvede inoltre alla pubblicazione di diverse riviste e newsletter in aggiunta alle informazioni generali fornite sull'intranet. Tali pubblicazioni comprendono Plane Times, dedicato allo sviluppo aziendale ed edito ogni tre settimane in formato elettronico, e Plane People, contenente articoli su un'ampia gamma di tematiche, pubblicato ogni tre mesi e inviato alle abitazioni del nostro personale. I singoli gruppi aziendali redigono inoltre delle pubblicazioni specializzate, come The Stable Approach per i piloti, Cabin Fever per il personale di cabina e Crew Safety per il team operativo.

Indagine sulle opinioni del personale

A maggio 2006 easyJet ha lanciato una nuova indagine annuale, easyJet Pulse, volta a comprendere appieno le problematiche del personale e a misurare i progressi fatti. Grazie all'impegno del Consiglio di amministrazione di condividere i risultati dell'indagine "nel bene e nel male", il 67% del personale ha deciso di prendere parte a Pulse (una percentuale più alta della media per una prima indagine, in particolare nel settore delle compagnie aeree), ed è stato registrato un livello di soddisfazione del 68%. Collegata a un "indice" di impegno, Pulse rileva non soltanto la soddisfazione, ma anche i livelli di motivazione, orgoglio, impegno, occupazione e sostegno. Un segno decisamente positivo per easyJet è stato il livello elevato in cui il personale sostiene la società e i suoi servizi, mentre rimane ancora molto lavoro da fare nel settore delle comunicazioni mirate all'impiego dei dipendenti. Sono stati elaborati dei piani di azione a livello locale e aziendale in tutta la società e sono già stati stabiliti degli obiettivi per ottenere dei risultati migliori dall'indagine Pulse 2007.

Nuove divise dei dipendenti

Una delle cose che il personale che indossa la divisa desiderava farci sapere era la sua opinione sulla divisa al momento in uso. Una volta ricevuto questo feedback, il Direttore generale Andrew Harrison ha avviato il "Progetto divisa" mirante a fornire ai dipendenti easyJet la divisa desiderata senza incorrere in costi aggiuntivi. Tutti i dipendenti easyJet sono stati invitati a presentare dei disegni sulla loro divisa ideale e i tre modelli migliori sono stati pubblicati sull'intranet in modo che la gente scegliesse i due che preferiva. Al momento, i due modelli selezionati sono in corso di produzione, in modo da permettere all'equipaggio di decidere quello che vogliono indossare. Secondo le previsioni, le nuovi uniformi cominceranno ad essere usate all'inizio del 2007.

Piano di volo 2007

Al fine di migliorare le comunicazioni reciproche e stimolare il personale alla base della nostra strategia per i prossimi tre anni, i nostri Dirigenti hanno reso pubblico il Piano di volo easyJet 2007 in tutto il network e nell'intera azienda. Grazie a una serie di presentazioni all'equipaggio e agli addetti all'assistenza, il personale easyJet è venuto a conoscenza delle prestazioni registrate dall'azienda l'anno scorso e del contributo che ognuno può dare per raggiungere gli obiettivi stabiliti per il prossimo anno e oltre.

D. Riconoscimenti e premiazioni del personale

Piani azionari

easyJet ha nuovamente offerto ai propri dipendenti l'opportunità di partecipare ai famosi piani azionari per il personale easyJet Shares 4 Me, tramite i programmi Save As You Earn (SAYE) e Buy As You Earn (BAYE). La sottoscrizione dei piani è stata molto positiva, con la partecipazione del 40% del personale idoneo a uno o entrambi i programmi. Si tratta di piani approvati dall'HMRC (il Fisco di Sua Maestà) e aperti a tutti i dipendenti assunti in Gran Bretagna.

I partecipanti SAYE possono risparmiare fino a £250 al mese con un piano di risparmi di tre anni. La società assegna un'opzione per l'acquisto di azioni a un prezzo basato sul corso di mercato al momento della concessione. Al termine del periodo di risparmio, alla somma accumulata viene applicato un bonus esentasse e l'opzione può essere esercitata per un arco temporale di sei mesi. La Società ha eseguito delle assegnazioni nell'ambito del programma Sharesave a giugno 2005 e giugno 2006, concedendo delle opzioni con un 20% di sconto sul corso di mercato al momento dell'assegnazione. Per i dipendenti assunti negli altri paesi è stato elaborato un piano internazionale con termini e condizioni simili a quello vigente in Gran Bretagna, ma non soggetti alle agevolazioni fiscali inglesi.

BAYE costituisce un piano di incentivazione azionaria aperto tutto l'anno a cui possono partecipare tutti i dipendenti assunti in Gran Bretagna. I dipendenti possono destinare parte dello stipendio lordo (fino a un massimo £1.500 all'anno) all'acquisto di quote di partecipazione easyJet. Per ogni azione acquistata attraverso il programma di partecipazione, easyJet acquista un'azione "corrispondente". I dipendenti devono lavorare per la società per tre anni a partire dalla data di acquisto delle quote di partecipazione per aver diritto alle azioni corrispondenti, e per cinque anni per ottenere il trasferimento esentasse delle azioni. I dipendenti mantengono i diritti sulle loro quote e su quelle corrispondenti, riscuotono i dividendi e possono votare nelle assemblee dopo aver acquistato le azioni. Per i dipendenti assunti negli altri paesi è stato elaborato un piano internazionale con termini e condizioni simili a quello vigente in Gran Bretagna, ma non soggetti alle agevolazioni fiscali inglesi.

Azioni gratuite

Per incoraggiare ulteriormente l'acquisto di quote, easyJet ha assegnato ai dipendenti un numero di azioni equivalente allo stipendio di due settimane. Anche questa iniziativa fa parte del piano di incentivazione azionaria approvato dal fisco inglese. Per i dipendenti non assunti in Gran Bretagna è disponibile il Piano di incentivazione internazionale.

Quest'anno easyJet Shares 4 Me ha ricevuto tre importanti premi del settore:

“Best New Share Plan” (Miglior nuovo piano azionario) presso l'ifsProShare Annual Awards 2005

“Most Effective All-Employee Share Plan Strategy Award” (Premio per il piano azionario destinato a tutti i dipendenti più efficace), assegnato dalla rivista Employee Benefits

“Most Innovative Employee Share Plan” (Piano azionario per i dipendenti più innovativo) presso l'Institute of Chartered Secretaries and Administrators Company Secretary Awards 2006

Viaggi dei dipendenti

Nell'aprile 2006 easyJet ha introdotto una strategia di incentivi migliorata per i viaggi compiuti dal proprio personale. Senza incorrere in ulteriori costi per l'azienda, un team di easyJet ha apportato una serie di miglioramenti al sistema in uso, in modo che il nostro personale possa occupare un numero maggiore di posti che altrimenti rimarrebbero vuoti. Parte del programma di sviluppo mira a incrementare il numero delle persone che utilizzano questo servizio. Ogni dipendente può ora includere tre persone nel proprio account di viaggio, oltre a dipendenti a carico fino all'età di 21 anni. Il risultato di questa iniziativa ha visto un aumento annuale dei viaggi del personale di quasi il 100%.

Premi Go the Extra Mile

Uno dei fattori chiave che differenzia easyJet dalle altre compagnie low-cost è rappresentato dal nostro personale. Qualunque ruolo svolgano, ognuno dei nostri dipendenti lavora sodo e dà tutto sé stesso. Per questo motivo, easyJet ha attuato un nuovo piano di incentivazione dei dipendenti, denominato premi "GEM" (Go the Extra Mile). Tali premi sono destinati al riconoscimento del personale che va oltre quello che ci si

può aspettare dal ruolo ricoperto. Sono disponibili cinque diversi GEM relativi ai vari settori di contributo dei dipendenti, e ognuno di essi è abbinato a una gamma incredibile di compensi. Quest'anno, 253 persone hanno ricevuto i GEM e a cinque di loro è stato assegnato il riconoscimento più ambito costituito da un GEM in diamante.

E. Salute e sicurezza

La sicurezza rappresenta la priorità numero 1 dell'azienda. easyJet mira infatti a offrire un ambiente di lavoro sicuro ed efficiente per tutti i dipendenti. A parte gli addetti al lavoro d'ufficio, la maggior parte dei nostri dipendenti è rappresentata dal personale di volo. Essi rappresentano uno dei fattori chiave del successo dell'azienda, grazie all'impegno dimostrato nell'espletamento delle loro funzioni. easyJet continua ad investire una quantità significativa di tempo e denaro nelle pratiche e sistemi per l'assegnazione dei turni di lavoro. La società mira inoltre a sviluppare un Fatigue Risk Management System (FRMS – Sistema di gestione dei rischi da affaticamento) leader del settore destinato ai suoi piloti quale parte integrante delle procedure di gestione della sicurezza della compagnia aerea. L'obiettivo del programma è individuare le fonti di rischio di affaticamento all'interno delle attività svolte dalla società e attuare le misure appropriate per eliminarle.

F. Beneficenza

La nostra politica di beneficenza prevede l'individuazione e l'impegno verso un solo ente all'anno. Quest'anno, l'ente selezionato per la prima volta tramite votazione del personale è stato The Anthony Nolan Trust.

easyJet ha collaborato con l'ente tramite la promozione di diverse attività, tra cui la raccolta di fondi a bordo, una campagna "clicca e dona" presso il nostro sito web, la raccolta di fondi presso il personale, la pubblicità dell'ente nella rivista disponibile a bordo e altre attività di pubbliche relazioni. Al 30 settembre 2006 erano state raccolte quasi £560.000 sterline e The Anthony Nolan Trust è stato oggetto di attenzione della stampa europea e britannica e della televisione nazionale. easyJet ha inoltre contribuito ulteriormente con una donazione di £50.000.

Parte del denaro raccolto a bordo è stata devoluta ad altri registri di donatori di midollo osseo operanti in Europa: quasi £15.000 sterline sono stati donati al DKMS tedesco e £5.000 al registro italiano IBMDR.

G. Comportamento etico

easyJet si impegna a rispettare i più alti livelli di comportamento aziendale e si aspetta che tutto il suo personale, dai dirigenti agli impiegati, svolga le proprie mansioni in maniera efficiente e diligente e abbiano sempre un comportamento cortese e decoroso nei confronti di clienti e altre persone.

Il processo di approvvigionamento attuato dalla società prevede dei controlli severi, al fine di assicurare che tutte le operazioni siano svolte in maniera trasparente ed evitare sospetti di conflitti di interesse. In particolare, easyJet include delle clausole specifiche nel contratto di assunzione di ogni dipendente, che stabiliscono delle regole ferree riguardo l'accettazione di regali o gratifiche.

Regali e gratifiche

Nel corso dell'anno, alcuni dipendenti easyJet ricevono dei regali da parte di diverse società. La nostra compagnia aerea persegue una politica severa che vieta ai dipendenti di accettare regali di valore superiore a quello nominale. Ogni Natale (e, più raramente, in vari periodi dell'anno), easyJet organizza una lotteria per il personale, con in palio tutti i regali ricevuti durante l'anno. I dipendenti di tutta Europa partecipano alla lotteria e a ognuno di essi viene assegnato un numero di riferimento specifico. I numeri vengono quindi estratti a caso e i vincitori ricevono i regali direttamente a casa in tempo per Natale.