

per *flash*, salvo poi pensare ad una integrazione del documento, alla luce di quello che mi avete detto.

Il sistema di accessibilità agli aeroporti e il sistema di mobilità di superficie — non per andare in controtendenza, ma utilizzo un paradosso — dal punto di vista esclusivamente del trasporto aereo non mi interessano. Infatti, dal punto di vista del trasporto aereo un *hub* si può fare nel deserto, purché si abbia un fortissimo vettore di riferimento che, come dicevo, porti le persone e le cose via aria in quell'*hub* e da quell'*hub* le smisti — per le persone il termine non è bellissimo — verso altre destinazioni.

Ciò non toglie che il problema ci sia e sia enorme, ma esso non riguarda gli aeroporti bensì il territorio, ovvero il sistema territoriale che gravita intorno agli aeroporti. Invero, è evidente che quel sistema territoriale ha bisogno delle infrastrutture aeroportuali per poter consentire ai cittadini che vivono ed operano in quello stesso sistema la libertà di movimento, che credo sia uno dei diritti primari del cittadino. C'è molto da fare.

Sul tema Expo conosco l'elencazione delle opere cosiddette « complementari » all'Expo, tra le quali molte possono interessare il sistema territoriale che gravita intorno a Malpensa. Ne cito alcune: sicuramente, la Pedemontana per quanto riguarda la viabilità e il sistema di mobilità su gomma; il collegamento ferroviario con la rete delle Ferrovie dello Stato; per parlare di Piemonte, la connessione alla linea di alta velocità intorno a Novara che, necessariamente, dovrà essere collegata, da sud rispetto a Malpensa, via ferro a Malpensa.

Dunque, c'è molto da fare, anche se alcune cose sono state fatte. Infatti, oggi rispetto a ieri, dal Piemonte si arriva più facilmente a Malpensa per effetto della bretella autostradale messa in esercizio l'anno scorso, la cosiddetta « Malpensa-Boffalora », che certamente consente di avere collegate meglio anche le due città capoluogo, Milano e Torino. Oggi, attraverso quella bretella, si può arrivare da Torino a Malpensa in circa un'ora di auto,

che mi pare un obiettivo di non poco conto. Certo, non è una panacea, ma era solo per citare un esempio di ciò che nel frattempo è stato realizzato in senso virtuoso per il territorio.

Per quanto riguarda il tema dell'alta capacità di Linate, anche qui non voglio apparire provocatorio, ma si tratta di una questione che al gestore aeroportuale di Linate interessa poco, e provo a spiegarvi tecnicamente il perché. Linate — alcuni di voi lo ricordavano — ha un numero di movimenti contingentato, ossia a Linate si possono operare diciotto movimenti aerei orari. Dunque, se per effetto dell'alta capacità dovessero essere ridotti, come numero di movimenti, i collegamenti via aria Milano-Roma, quegli *slot*, ovvero quei movimenti aerei, verrebbero dirottati altrove su Linate.

A Linate abbiamo 126 mila richieste di *slot* in lista d'attesa. Quindi, dal punto di vista della capacità complessiva il problema non è di Linate, semmai sarà un problema del vettore che opera su quella tratta. Noi abbiamo stimato — ma questa è un'analisi di tipo scientifico, che ha poca rilevanza rispetto alla nostra attività di gestione — in un *benchmark* europeo, che rispetto ad una tratta via ferro di poco più di tre ore di percorrenza, vi può essere una riduzione del numero dei passeggeri, che invece utilizzano quella tratta via aria, di circa il 35 per cento. Sotto le due ore di percorrenza c'è la cancellazione della tratta aerea. A questo proposito, ci sono esempi famosi in Europa, di cui uno è la Parigi-Bruxelles. Inoltre, ricordo il caso della tratta aerea Madrid-Barcellona che è la prima tratta, per quantità di traffico (la seconda è la Milano-Roma). Sulla Madrid-Barcellona non c'è solo una concorrenza tra vettore e gestore del servizio ferroviario, ma anche una concorrenza fra più vettori, al contrario di quello che avviene sulla Milano-Roma.

Per quanto riguarda la trattativa con i sindacati, la procedura di mobilità è stata chiusa con l'accordo siglato l'altro giorno, firmato da tutte le sigle sindacali, anche a riprova di un clima di relazioni industriali rinnovato e positivo. Si tratta di un ac-

cordo purtroppo non nuovo, perché un'analoga procedura di mobilità l'avevamo realizzata anche l'anno scorso. Tuttavia, quella procedura non era balzata agli onori — o ai disonori — della cronaca perché era stata portata avanti congiuntamente alla procedura per l'accesso agli ammortizzatori sociali. Oggi, c'è stata questa nuova procedura di mobilità e non ve ne sono in programma altre. Certo, non posso non rilevare che noi, l'anno scorso, abbiamo subito, e non voluto, la cassa integrazione.

L'abbiamo subita perché un vettore, legittimamente sotto un certo aspetto, non legittimamente sotto l'aspetto legale — poi parliamo velocemente della causa, visto che sono stato sollecitato — ha deciso di dismettere la propria presenza e la propria attività industriale su Malpensa. Altrimenti, non avremmo mai neanche immaginato di dover ricorrere a strumenti di tutela sociale. L'abbiamo dovuto fare solo ed esclusivamente per quel motivo.

Tuttavia, a differenza di quel vettore e di molti altri vettori in Italia, noi abbiamo una cassa integrazione di ventiquattro mesi. Quindi, abbiamo stabilito un tetto di lavoratori che è ben lungi dall'essere avvicinato. Utilizziamo la cassa integrazione a rotazione, salvo i casi di accesso volontario alla cassa integrazione da parte dei lavoratori. Per noi essa rappresenta uno strumento che ci dovrà consentire di superare il momento di crisi e non un mezzo per espellere lavoratori dal perimetro dell'azienda, così come, invece, è sempre stata utilizzata dal vettore Alitalia. Mi riferisco, ovviamente, al precedente assetto proprietario.

Inoltre, lo stesso vettore ha possibilità di accesso agli strumenti di tutela sociale per sette anni, e questo è un provvedimento di legge. Invece, noi abbiamo una cassa integrazione limitata a due anni, e se questo significa aver approfittato della contribuzione sociale, ciò mi pare francamente contestabile. Almeno, da parte mia, e me ne assumo tutta la responsabilità, è contestabile.

Passando al tema del contenzioso con la vecchia Alitalia, la causa è iniziata ed è

tuttora pendente. Come vi è noto, secondo l'articolo 299 e seguenti del codice di procedura civile, quando interviene un evento interruttivo, quale l'ammissione ad una procedura concorsuale da parte di una delle parti nel processo, la causa si interrompe. Si tratta di un'interruzione tecnica, infatti la causa è stata da noi riassunta attraverso l'insinuazione al passivo della procedura concorsuale.

La nostra istanza sarà esaminata davanti al giudice delegato della procedura concorsuale il 14 giugno. Abbiamo buoni motivi di ritenere, considerando il nostro credito — quello fatto valere nella causa, non gli altri crediti — che la nostra istanza non sarà certo respinta e la causa proseguirà come opposizione allo stato passivo del fallimento. Perché poi i giornali, che sono informati, parlino solo in certi momenti storici e per certi interessi questo a me sfugge.

Tuttavia, noi non abbiamo avuto alcun tipo di tentennamento nel proseguire quella che, a nostro modo di vedere, era un'azione dovuta a tutela dell'integrità aziendale e dei nostri azionisti.

Il *load factor* di Linate è il 61 per cento, è in lieve riduzione rispetto all'anno scorso, quando era del 65,2 per cento. Concordo, però, con la sua analisi, onorevole Misiti. Io sono assolutamente fiducioso che non appena migliorerà il prodotto del vettore di riferimento — e noi stiamo cercando di fare la nostra parte per migliorare quel prodotto, ovviamente per quello che compete al gestore — si potranno raggiungere significativi risultati in positivo, in termini di incremento del coefficiente di riempimento e di redditività maggiore sia per il vettore sia per il gestore, ottenendo il tal modo anche un maggior vantaggio per il cliente finale, il quale è cliente nostro così come è cliente del vettore.

In merito alla questione dell'integrazione fra ferrovie e aeroporti, credo di avervi accennato prima, poi semmai proverò ad integrare il nostro documento con qualche riflessione su questo argomento.

Forse sono stato equivocado quando dicevo che oggi abbiamo un assetto indu-

striale migliore rispetto al passato. È migliore in quanto più equilibrato, nel senso che non abbiamo più un unico cliente dominante poiché oggi abbiamo almeno, su tre terminal diversi, tre distinti vettori di riferimento. Tuttavia, crediamo, e lo abbiamo scritto nel nostro piano industriale, che per raggiungere i livelli di traffico gestiti nel 2007 occorreranno almeno tre anni. L'avevamo scritto prima che la crisi economica si conclamasse in maniera così evidente, quindi è possibile che quei tre anni debbano essere rimodulati e possano portare ad un orizzonte temporale più ampio. In ogni caso, occorre un lasso di tempo apprezzabile.

Inoltre, devo specificare un altro elemento e, in questo senso, spero di non essere stato prima equivocado. Ho parlato del ritorno al ruolo di *hub* come opzione di sviluppo strategica e prioritaria per Malpensa, e l'ho fatto per un motivo semplicissimo e non perché siamo « innamorati » di quel modello industriale. Non dimeno, quel modello industriale è ancora oggi, nonostante sia sostanzialmente obsoleto — perché nel mondo del trasporto aereo un modello industriale di dodici anni fa è un modello obsoleto — quello che più di altri garantisce, non ad un aeroporto ma ad un territorio, di avere un'accessibilità diretta di lungo raggio adeguata. In altri termini, per raggiungere il maggior numero possibile di destinazioni nel mondo in via diretta occorre un vettore di riferimento che sommi la domanda di mercato, che si origina sul territorio, con la domanda di mercato che viene portata su quell'aeroporto attraverso collegamenti aerei di breve e medio raggio.

Questa è la prospettiva strategica del nostro accordo con Lufthansa. Lufthansa Italia è una novità assoluta nel panorama del trasporto aereo mondiale. Infatti, non è mai accaduto che un vettore di queste dimensioni costituisse una nuova compagnia aerea in un altro Paese, per proporsi come vettore di riferimento di una grande infrastruttura aeroportuale di un altro Paese.

Ciò è accaduto perché si è raggiunta un'intensa sostanziale tra due gruppi in-

dustriali, il gruppo Lufthansa e il nostro gruppo, sugli investimenti, sulla politica di remunerazione, sulle operazioni, sull'*handling*, ovvero su una serie di attività che possono rendere remunerativa l'attività del vettore.

Uno dei quesiti che mi è stato posto è come mai non sono state costruite le opere di accesso. Ebbene, in qualche modo siamo anche noi vittime di questa vicenda, anche se da una parte bisogna essere giustamente rigorosi nella pretesa di miglioramento del sistema infrastrutturale, dall'altra occorre dare atto che il sistema normativo, non solo in questo Paese ma in Unione europea, è tale per cui il passaggio dall'ideazione alla progettazione e dalla progettazione all'esecuzione, a prescindere dal grande tema del reperimento delle risorse, è un passaggio che comporta un arco temporale enorme. Accennavo alla recente infrastruttura autostradale realizzata. La progettazione preliminare di quell'opera risale al 1998, ma atteso che prevale, in questo Paese, il potere di interdizione e la politica del veto, quell'opera è stata messa in cantiere nel 2005 credo, quindi il tempo di esecuzione non è stato enorme. Ciò si è verificato perché per fare una conferenza di servizi e convincere dieci comuni ci sono voluti tre anni di lavoro.

AURELIO SALVATORE MISITI. Hanno realizzato anche gli asili nido.

GIUSEPPE BONOMI, *Presidente e direttore generale di SEA Spa*. Non lo so. Probabilmente, avranno realizzato gli asili nido, i campi sportivi, le bonifiche delle discariche: non lo so. Però, sta di fatto che oggi questo è il criterio e il metodo che si utilizza nell'esecuzione di opere pubbliche.

C'è ancora molto da fare, però qualcosa è stato fatto. Sono in corso anche importanti opere di accessibilità — come dicevo, il termine non mi entusiasma — all'aeroporto. A novembre, avremo il collegamento ferroviario fra Malpensa e la stazione centrale e, quindi, la rete delle Ferrovie dello Stato. Visto che ci vorranno cinquanta minuti da Bologna a Milano con

il treno alta velocità, speriamo che non si impieghi un tempo simile per arrivare da Milano a Malpensa, perché sarebbe un paradosso. Mi auguro che le Ferrovie dello Stato e Mauro Moretti, oltre che sull'alta velocità, si impegnino a dare dignità anche alle reti periferiche, ma ne sono assolutamente convinto.

Mi permetta di dissentire violentemente con la sua affermazione, onorevole Nizzi, perché io credo che o lei a Linate non ci va da molto tempo, oppure ne è un frequentatore assolutamente disattento. Infatti, in un anno Linate ha cambiato aspetto. Abbiamo ristrutturato tutte le aree commerciali, abbiamo cambiato tutte le sedute dell'aeroporto — sembra una cosa di poco conto, ma ha cambiato il volto dell'aeroporto —, abbiamo migliorato il prodotto Milano-Roma affidando ad esso due *fast truck* dedicati e banchi *check in* dedicati.

Abbiamo realizzato opere di collegamento tra i piani, quali una recentissima scala apprezzata dal mondo. Forse non è apprezzata da lei ma, se permette, lei rappresenterà pure una parte dei cittadini di questo Paese, ma non rappresenta tutti i cittadini che frequentano Linate. Dunque, posso affermare che Linate ha cambiato volto, anche se dobbiamo ancora realizzare molto altro. Tuttavia, nel giro di un anno sono stati fatti importanti investimenti, non in termini di entità dell'investimento, ma tali da aver portato ad avere oggi un *terminal* più gradevole. Certamente, stiamo parlando di un *terminal* che esiste da decenni. Quindi, operare su una struttura esistente è certamente più complicato rispetto a realizzare *ex novo* una struttura. In ogni caso, siamo davvero — moderatamente, perché dobbiamo ancora realizzare altre cose — soddisfatti di quello che è avvenuto nell'ultimo anno.

Passando alla domanda che poneva il problema di capire a chi giova il non adeguamento delle tariffe, la mia risposta è che gioverà solo, probabilmente, a qual-

che vettore che, in questi anni, ne ha approfittato, tra l'altro non conseguendo benefici apprezzabili. Infatti, se dalla legge sui requisiti di sistema fosse arrivato un apprezzabile risultato per il vettore Alitalia, probabilmente ne saremmo stati tutti lieti. Al contrario, quella legge, che è stata un po' il sintomo di una mentalità che imperava in quegli anni, ha portato ad un declassamento dei gestori aeroportuali, ma non ad alcun beneficio in favore del vettore.

Avrei molte altre cose da dire ma, come ho detto, integrerò il documento.

SETTIMO NIZZI. Presidente, io vorrei replicare brevemente al presidente Bonomi. Io non sono distratto, né tantomeno in malafede.

GIUSEPPE BONOMI, *Presidente e direttore generale di SEA Spa*. La pensa diversamente da me senz'altro.

SETTIMO NIZZI. Certamente, perché io ci sono stato soltanto venti giorni fa a Linate e all'ingresso dell'aeroporto, all'arrivo, non avete modificato niente.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Bonomi e i rappresentanti della società di gestione Aeroporti di Milano per il loro intervento e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

---

*Licenziato per la stampa  
l'8 giugno 2009.*

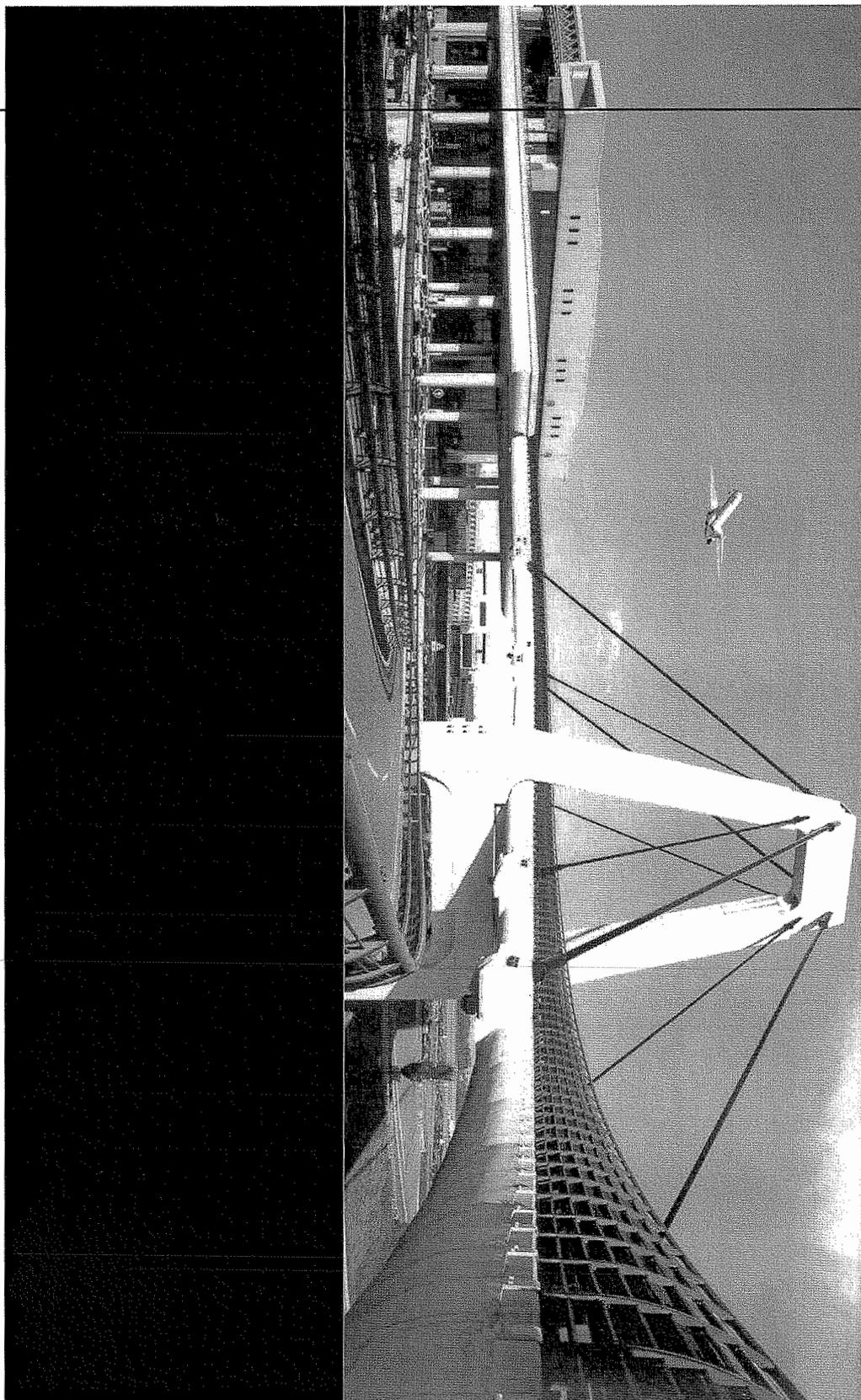
---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

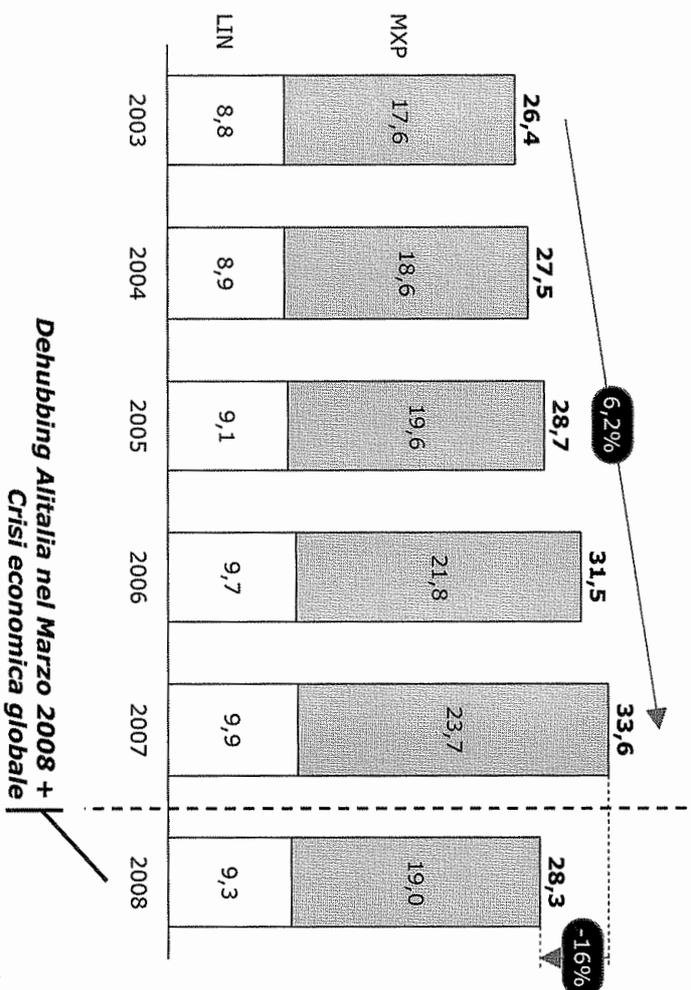
Roma, 6 maggio 2009

**AEROPORTI  
DI MILANO**  
L. 11/01/2008 n. 24



## Il 2008 è stato un anno difficile per SEA, a causa del doppio effetto dehubbing Alitalia e crisi economica

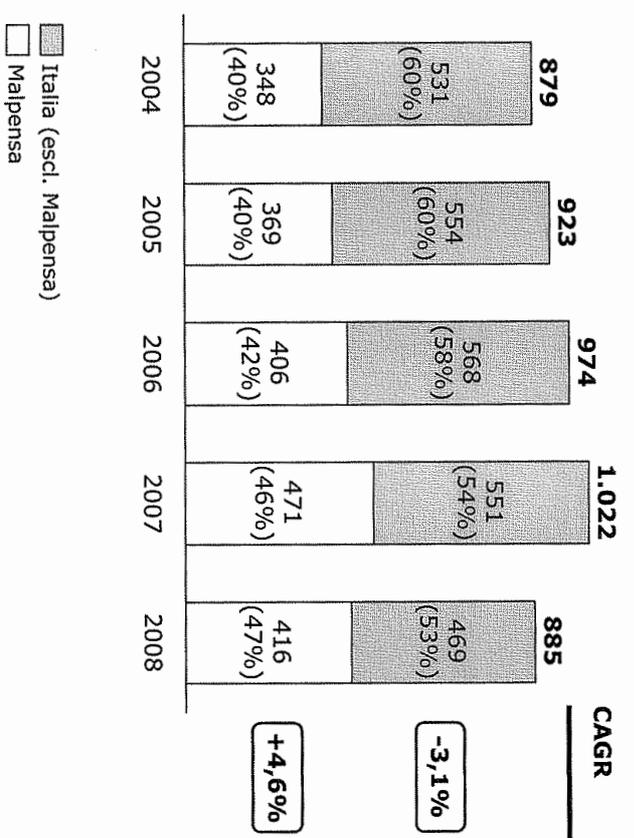
Evoluzione passeggeri sistema SEA [Mio. pax]



- Dehubbing Alitalia da Malpensa - 30 marzo 2008
  - riduzione del volume di traffico pax servito da Alitalia (7,8 Mio. pax)
  - taglio di 14 destinazioni intercontinentali
  - riduzione di oltre 1.000 voli settimanali (su 1.200)
- Crescita di tutti gli altri vettori su Malpensa pari a 3,1 Mio. pax rispetto all'anno precedente
- Impatto della crisi economica soprattutto sullo scalo di Linate dall'ultimo trimestre 2008

## Anche per le merci il 2008 è stato un anno critico - MXP ha comunque confermato la propria leadership in Italia

Evoluzione del traffico merci in Italia ed a Malpensa [l'000 tons]



- La dismissione del business cargo da parte di Alitalia ha impattato negativamente sui volumi merci di MXP a partire dall'ultimo trimestre 2008
- Per incrementare ulteriormente la competitività e l'attrattività di Malpensa come Hub merci occorre "recuperare" i volumi che attualmente vengono instradati dall'Italia via camion su FRA o CDG (che rappresentano metà del mercato totale del Nord Italia - ca. 600.000 tons / anno), anche attraverso un miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria dello scalo
- Ad oggi Malpensa si colloca in nona posizione a livello Europeo in termini di traffico merci gestito annualmente (sesto escludendo gli aeroporti courier)

Fonte: Asseeroporti, SEA

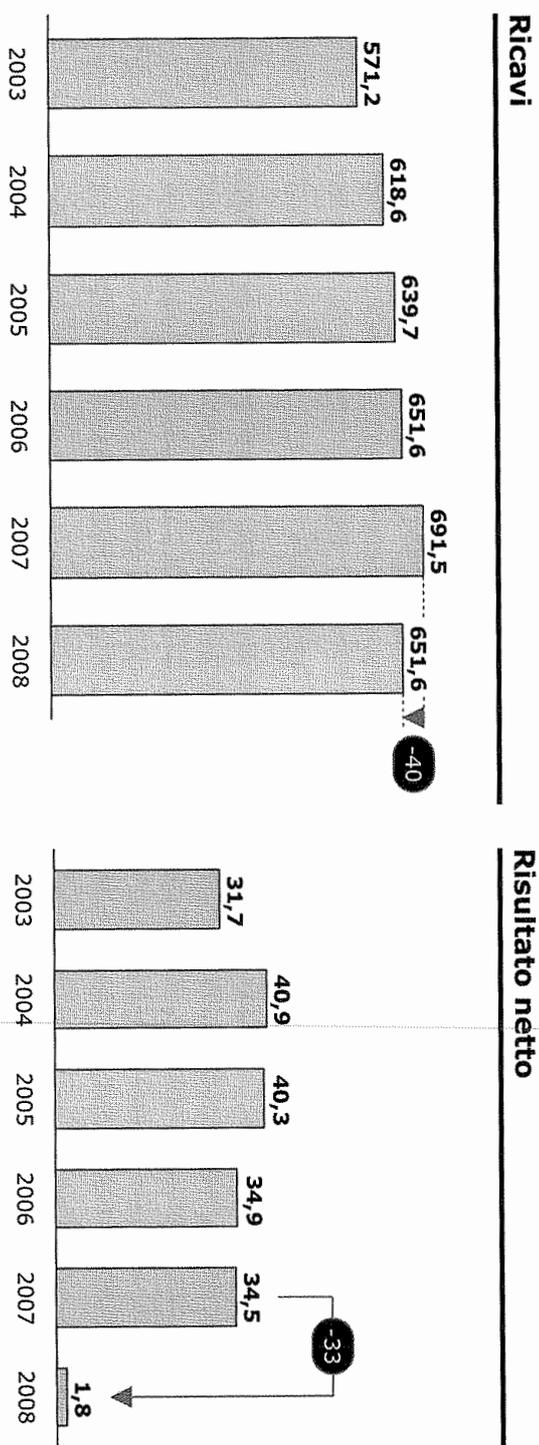
## **Per far fronte a questa situazione, SEA ha dovuto attuare un piano di drastica ristrutturazione, con una riduzione del costo del lavoro del 9,5%**

Ulteriori implicazioni del dehubbing Alitalia

- Nel difficile contesto di mercato del 2008, il Gruppo SEA ha implementato significativi interventi in materia di **riduzione del costo del lavoro e di gestione delle risorse umane**, al fine di adeguare l'assetto organizzativo alle mutate condizioni di traffico – Sono stati comunque in ogni momento garantiti gli elevati livelli qualitativi dei servizi prestati in tutte le aree di attività, in particolare nel segmento dell'handling rampa e passeggeri, come dimostrato dai benchmark internazionali
  - premio AEA per la puntualità complessiva nel 2007 in Europa e secondo posto nel 2008
  - secondo posto in Europa nel 2008 in termini di puntualità nella riconsegna bagagli, in linea con l'aeroporto di Monaco (primo)
- Da fine marzo 2008 il Gruppo SEA, in linea con gli accordi sindacali conclusi con le organizzazioni dei lavoratori, ha iniziato ad avvalersi degli **ammortizzatori sociali** (CIGS e procedure di mobilità) concessi a seguito dello stato di crisi determinato dal dehubbing di Alitalia, effettuando complessivamente, a fine anno, oltre 780.000 ore di CIGS ed una **riduzione degli straordinari** di oltre il 57% rispetto al 2007.
- Nel 2008 vi è stata anche una **riduzione degli organici** medi di Gruppo, diminuiti di oltre 330 unità equivalenti medie, prevalentemente lavoratori interinali la cui attività è fortemente correlata all'andamento del traffico

**SEA ha comunque chiuso l'anno in utile – Pur con una struttura di costo rigida, tipica degli aeroporti, il calo a livello di utile è stato inferiore alla perdita di fatturato**

Ricavi e risultato netto Gruppo SEA [EUR Mio.]



## Per favorire lo sviluppo del sistema aeroportuale di Milano e riportare MXP al ruolo di Hub, SEA punta ad un modello bilanciato Legacy-Low Cost

Principali elementi relativi allo sviluppo di Lufthansa Italia e di easyJet a Malpensa

### Lufthansa Italia

- Inizialmente **6 aeromobili A319** con brand **Lufthansa Italia** in base a Malpensa - Primo caso di vettore Legacy che fonda una compagnia operante esclusivamente al di fuori dei propri confini nazionali
- Attivazione di **otto destinazioni punto-a-punto** con i principali aeroporti **Europei** (Barcellona, Bruxelles, Bucarest, Budapest, Londra, Lisbona, Madrid, Parigi)
- Prodotto fortemente orientato alla clientela business (in termini di frequenze, orari e servizi a terra e a bordo) con equipaggio italiano e infrastrutture dedicate (quick check-in, fast track, gates personalizzati,...)
- A partire da 1 aprile incremento di **ulteriori 2 aeromobili A319 in base** a Malpensa destinati a **tre tratte nazionali** - Roma FCO, Napoli e Bari, per un totale di 348 frequenze settimanali operate dal Gruppo LH (primo vettore del Terminal 1)
- Attivazione di un **volo bisettimanale Full Cargo** attraverso Lufthansa Cargo con destinazione New York e prosecuzione su Chicago
- Negoziazione in corso per attivazione di un **polo manutentivo** presso l'aeroporto di Malpensa operato da Lufthansa Technik, a servizio del Gruppo Lufthansa e di vettori terzi

### easyJet

<b>Apr 2006</b>	Creazione di una base easyJet a Malpensa (3 aamm basati)
<b>Apr 2007</b>	Ulteriori 4 aamm basati. Raddoppio connessioni vs. 506
<b>Giu 2008</b>	11 aamm basati - MXP prima base del vettore nell'Europa Continentale
<b>Dic 2008</b>	U2 vettore di riferimento del Terminal Low Cost di Malpensa
<b>Summer 2009</b>	35 destinazioni servite, 110 movs/die - 10 Mio. pax cumulati dallo startup delle operazioni
<b>Feb 2010</b>	17 aamm in base - 14 nuove destinazioni, allo studio, di cui 4 attualmente non servite da MXP

## L'apertura dei bilaterali è elemento cruciale per lo sviluppo di MXP - Sono già stati conseguiti i primi risultati, anche se restano ancora numerosi casi da "sbloccare"

Accordi bilaterali - Background e primi risultati conseguiti

### Background

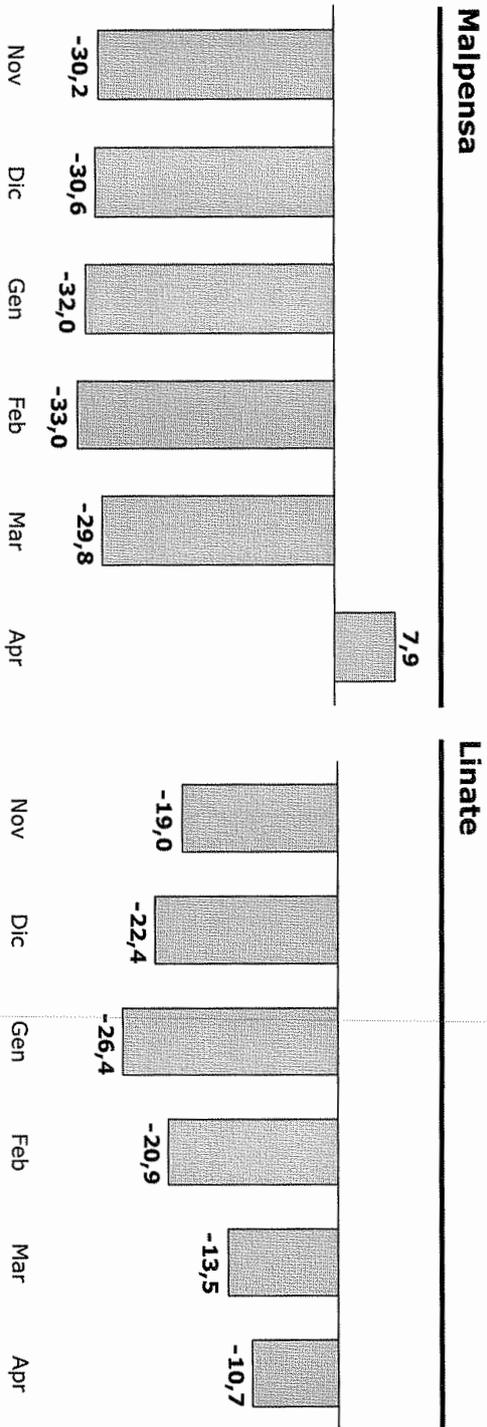
- Attualmente il traffico aereo tra l'Italia e ca. **80 paesi extra-UE** è regolato da accordi bilaterali
- L'entrata in vigore del c.d. **decreto "Salva Malpensa"** ha implicato:
  1. Impegno formale del Governo Italiano alla rapida **definizione/rinegoziazione** degli accordi bilaterali
  2. **Autorizzazioni temporanee** - ENAC deve fornire autorizzazioni temporanee (di almeno 18 mesi) ai vettori che facciano richiesta di operare su scali Italiani
- **Il Comune di Milano**, principale azionista di SEA, ha supportato l'avvio e la gestione del processo di definizione/rinegoziazione degli accordi, che è in capo agli organi centrali (ENAC, Ministero dei Trasporti, Ministero degli Esteri,...)

### Principali risultati conseguiti

- **Gli accordi bilaterali con Cina, Sud Corea e Taiwan** sono stati già rinegoziati e consentono ora a Milano di beneficiare di un **significativo incremento degli attuali diritti di traffico**
- **ENAC-Ministero dei Trasporti**, in cooperazione con il Ministero degli Esteri, ha stilato una lista di paesi con le quali iniziare le rinegoziazioni degli attuali accordi bilaterali in via prioritaria - Attualmente sono in essere **negozziazioni con 10 stati**
- In aggiunta ai bilaterali, negli ultimi mesi sono stati inoltre avviati o siglati con 52 paesi **accordi che consentono a qualsiasi vettore comunitario di operare da ciascun Stato membro verso i paesi extra-UE signatari** anche senza disporre del relativo COA nazionale (clausola comunitaria)

**Le azioni di sviluppo di SEA hanno generato un primo importante risultato: MXP è stato fra i primi aeroporti Europei a tornare alla crescita già nell'aprile 2009....**

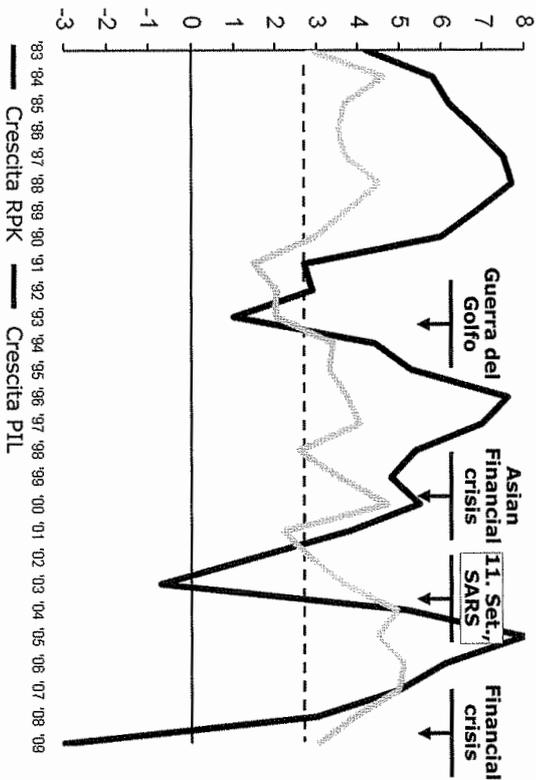
Confronto tra traffico mensile passeggeri a Linate e Malpensa [% su anno precedente]



**Malpensa è uno dei pochi aeroporti Europei ad essere cresciuto vs. l'anno precedente [+7,5% in Aprile]  
Il Load Factor complessivo dello scalo è allineato ai livelli 2008 [66%]**

## ... nonostante una situazione di crisi economica, che continuerà a penalizzare il mercato del trasporto aereo anche nel 2009

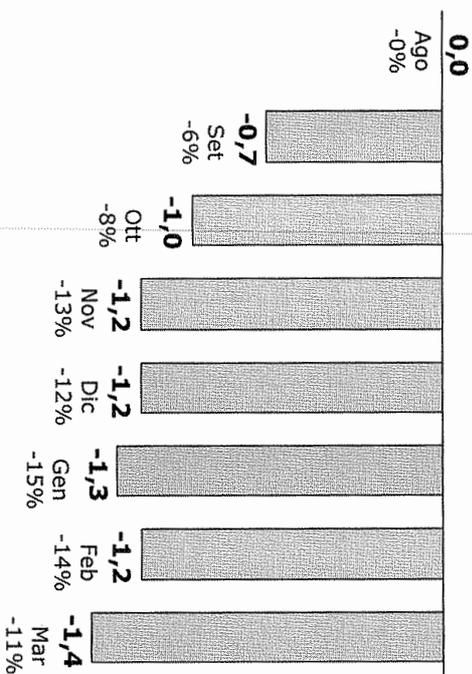
Crescita RPK<sup>1</sup> e PIL<sup>2</sup> [%; 1983-2009]



1) Tassi di crescita Year on Year  
2) PIL reale (base prezzi 2000)

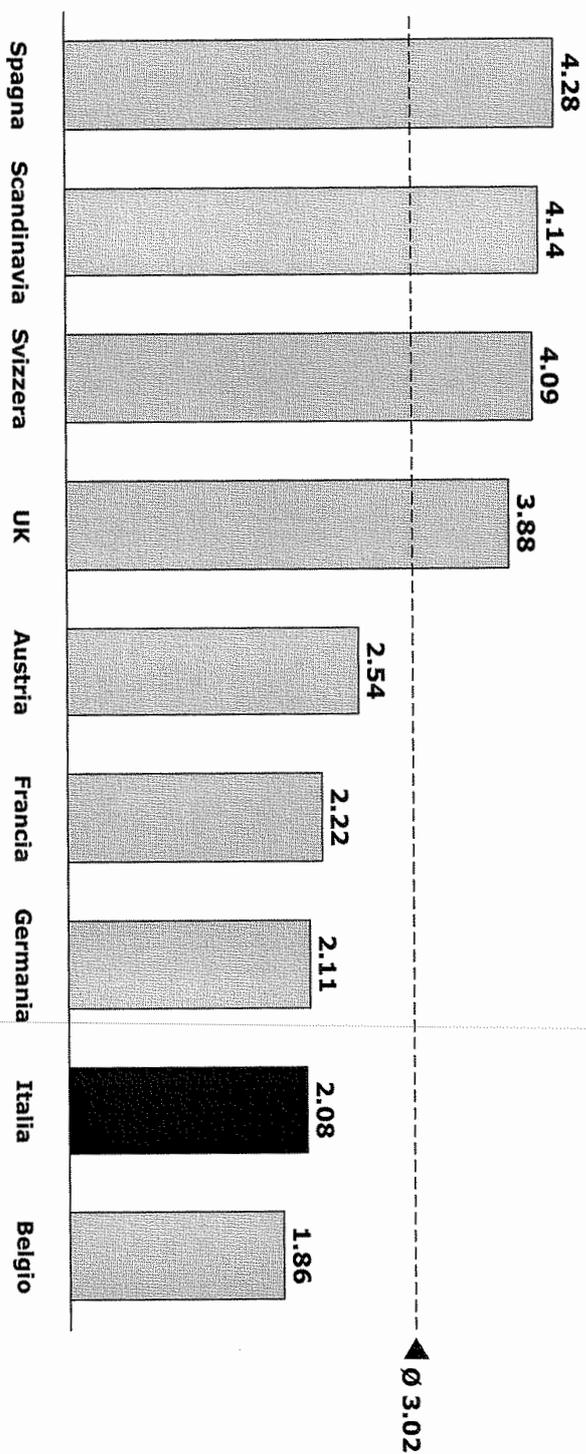
Fonte: analisi Roland Berger su dati ICAO, OECD, Airline Business, Assaeroporti, FMI

Differenza traffico sugli aeroporti italiani nel periodo ago 08-mar 09 vs. anno precedente [Mio. pax]



## Il mercato Italiano è meno sviluppato rispetto agli altri Stati Europei

Totale pax/popolazione [2007]



Fonte: ACI Europe, ADV, AENA, AOA, Assaeroporti, LFV, SIAA, UCCEGA, analisi Roland Berger

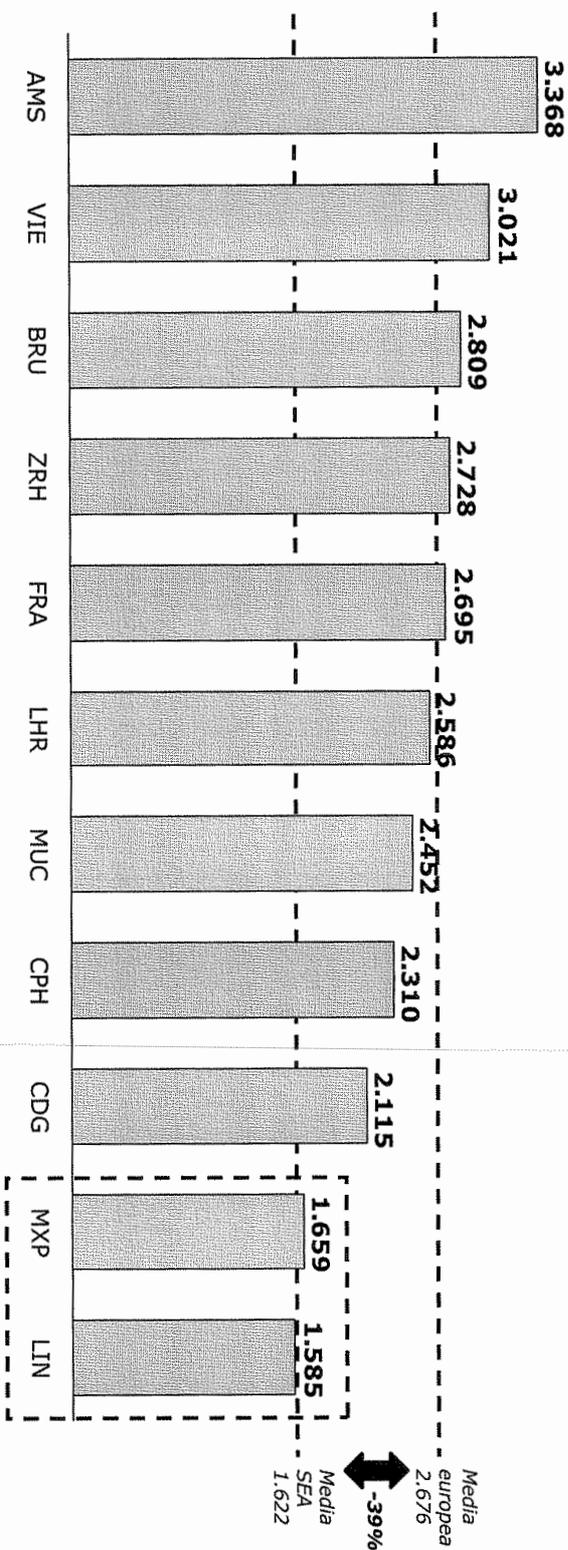
## **Il ruolo di Linate, terzo aeroporto italiano, va confermato in funzione dell'evoluzione del contesto competitivo di riferimento**

La limitazione di LIN ad oggi non è richiesta da alcun vettore

- **La riconfigurazione dell'attuale modello di traffico tra Linate e Malpensa** è stata di recente più volte al centro dell'attenzione pubblica
- Il precedente Hub Carrier poneva come precondizione per il riposizionamento del proprio Hub su Malpensa la **limitazione di Linate alla sola "navetta" verso Roma Fiumicino**
- Ad oggi Alitalia non sembra intenzionata a spostare il proprio Hub da Roma Fiumicino e tale **ipotesi** sembra dunque **superata**
- SEA intende comunque studiare la questione in modo più strutturato a valle dell'**Expo 2015**, in occasione del quale si prevede un significativo flusso di passeggeri in arrivo a Milano nei sei mesi dell'evento (ca. 2-3 Mio. pax addizionali), che suggerisce di mantenere aperti entrambi gli aeroporti

## Le tariffe aeroportuali di SEA sono le più basse d'Europa rispetto ad un panel significativo di scali comparabili

Confronto tra livelli tariffari di una selezione di aeroporti Europei [EUR/volo per aereo tipo MXP]



In tale contesto si inserisce la **nuova regolamentazione tariffaria** (Contratto di Programma) attualmente in discussione con i singoli gestori aeroportuali, che potrebbe **ulteriormente penalizzare i gestori riducendone la capacità di investimento**

## **Anche per SEA i ritardi nella definizione del Contratto di Programma rendono difficile una programmazione di lungo periodo in un mercato che ha bisogno di "regole certe"**

- I livelli tariffari di SEA sono sostanzialmente inalterati rispetto ai valori 2001
- L'assenza di un quadro tariffario riconosciuto dal mercato ha determinato contenziosi con i vettori, con pesanti impatti a livello finanziario per tutte le società di gestione (aggravati dal fallimento della "vecchia AZ")
- Inoltre la mancata definizione del nuovo Contratto di Programma non ha reso possibile instaurare dei meccanismi automatici di adeguamento delle tariffe sulla base del reale profilo di traffico e dell'inflazione annuale
- Occorre garantire certezza al processo di generazione dei ricavi, per consentire la programmazione degli investimenti e garantirne la sostenibilità anche in fasi di mercato turbolente (nel periodo 2004-2008 SEA ha investito complessivamente 541 EUR Mio.)

**Forte pressione sulla struttura finanziaria e reddituale  
delle società di gestione**

## **La stipula del contratto di Programma richiede l'espletamento di un iter particolarmente complesso**

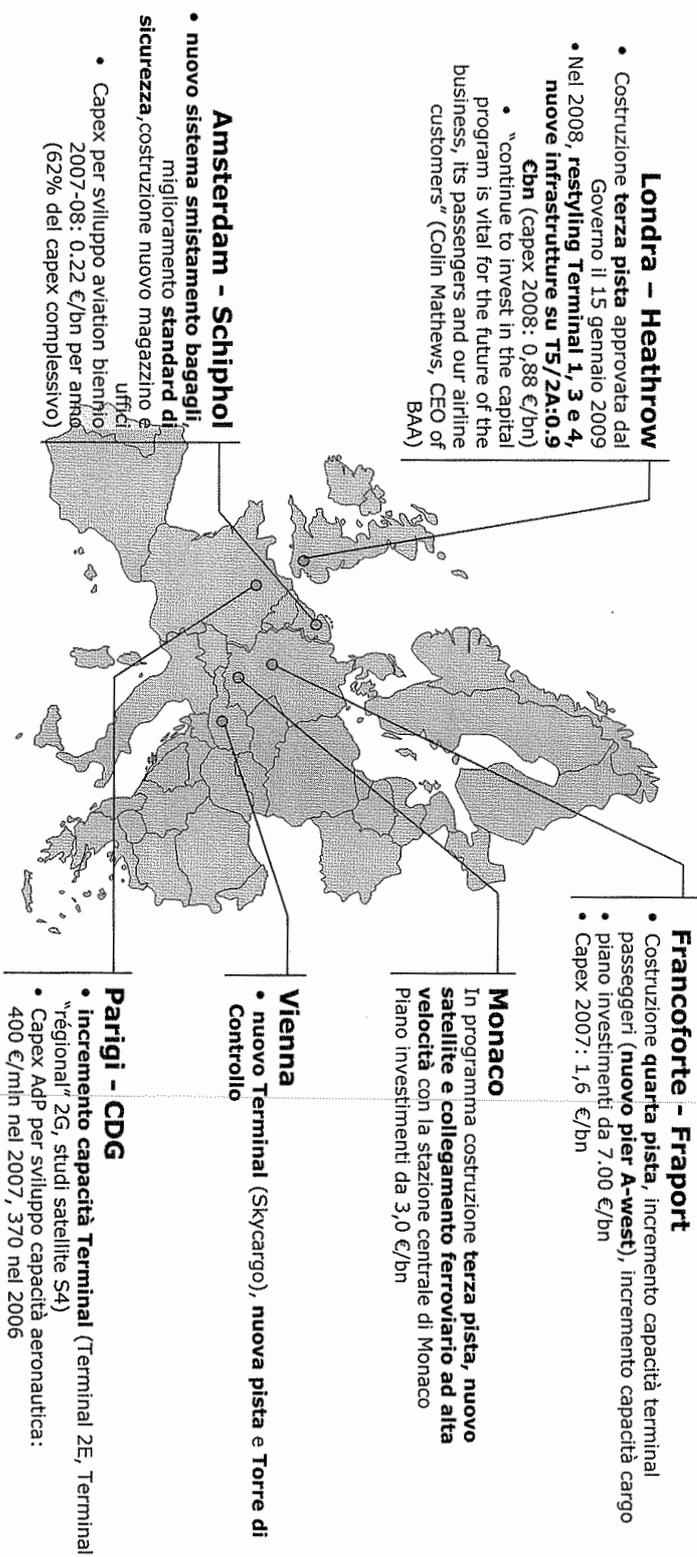
Elementi per la definizione del Cdp di SEA

- SEA ha avviato la procedura per la stipula del Contratto di Programma, il cui iter prevede
  1. La presentazione formale dell'istanza da parte del Gestore corredata dalla relativa documentazione
  2. L'apertura del procedimento istruttorio da parte di ENAC e le consultazioni con gli utenti (vettori) in particolare in merito al piano di investimenti
  3. La redazione da parte di ENAC di un documento per la definizione, fra le altre cose, della dinamica tariffaria pluriennale e delle previsioni di sviluppo di traffico
  4. Le audizioni con tutti i soggetti interessati e l'eventuale recepimento delle relative osservazioni
  5. L'approvazione da parte del Cda di ENAC
  6. L'approvazione da parte di Ministero dei Trasporti, dell'Economia, del CIPE e del NARS
  7. La sottoscrizione dell'Articolato ENAC / Gestore
  8. La promulgazione del Decreto Approvativo
- Per società di gestione aeroportuale quali SEA è un iter che può indicativamente durare tra gli 8 e i 12 mesi e coinvolge diversi stakeholder

**In attesa della stipula del Contratto di Programma SEA chiede l'adeguamento  
inflativo per i corrispettivi normati da decreto**

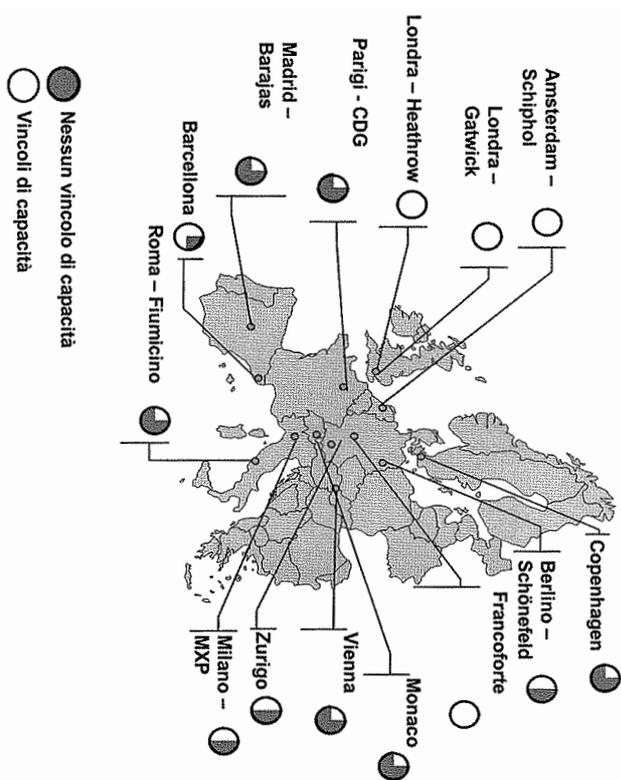
## Gli hub europei stanno investendo per minimizzare i previsti vincoli di capacità

Principali investimenti programmati da una selezione di aeroporti Europei



## Per restare competitiva e sfruttare i vincoli di capacità dei concorrenti, SEA ha comunque previsto un rilevante piano di investimenti in autofinanziamento

Attuali vincoli di capacità nei principali aeroporti Europei



Fonte: Momberger report

SEA, per il periodo 2009-2016, prevede **investimenti autofinanziati** fino a 1,4 EUR Bn per la realizzazione di alcune primarie opere infrastrutturali, quali terzo terzo e terza pista

