

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

11.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 MAGGIO 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **SILVIA VELO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Crosio Jonny (LNP)	14
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Fiano Emanuele (PD)	3, 5, 12, 15
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO		Lovelli Mario (PD)	16
Audizione di rappresentanti della società di gestione Aeroporti di Milano (SEA Spa):		Misiti Aurelio Salvatore (IdV)	13, 19
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 12, 16, 20	Nizzi Settimo (PdL)	14, 20
Bonomi Giuseppe, <i>Presidente e direttore generale di SEA Spa</i>	3, 5, 13, 14, 16, 19, 20	Reguzzoni Marco Giovanni (LNP)	15
		<i>ALLEGATO: Documento prodotto dal presidente e direttore generale di SEA Spa</i> ...	21

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,20.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti della società di gestione Aeroporti di Milano (SEA SpA).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti della società di gestione Aeroporti di Milano (SEA SpA).

Do la parola al presidente e direttore generale della società di gestione aeroporti di Milano, avvocato Giuseppe Bonomi, per lo svolgimento della relazione.

EMANUELE FIANO. Ci dica se è venuto con Alitalia!

GIUSEPPE BONOMI, *Presidente e direttore generale di SEA Spa*. Da Milano è quasi obbligatorio! Signor presidente, mi permetto di dire che l'iniziativa di questa Commissione mi sembra davvero meritoria, perché credo che un'indagine conoscitiva su questo tema fosse doverosa. Ritengo che possiate prendere utili spunti

non tanto da chi parla adesso — che è un modesto operatore del settore — quanto dal complesso delle audizioni, per formulare suggerimenti oltre che per proporre e adottare provvedimenti.

Inizialmente, vorrei parlare soltanto di SEA, per poi magari estendere qualche mia considerazione all'intero comparto italiano.

Credo che possiate ben comprendere che il 2008 è stato un anno davvero difficile per SEA, che gestisce gli aeroporti di Linate e di Malpensa. È stato un anno difficile dal momento che si sono verificate due cause principali, direi assolutamente assorbenti, che hanno portato a una drastica riduzione dei volumi di traffico in precedenza serviti.

A questo proposito, occorre considerare un elemento in particolare: sino a tutto l'esercizio 2007 gli aeroporti gestiti da SEA, in particolare Malpensa, crescevano ben sopra la media di crescita di tutti gli aeroporti italiani ed europei, in termini di volume sia di traffico passeggeri sia di traffico merci. Ricordo che, rispetto al 2006, Malpensa era cresciuta nel 2007 di circa il 10 per cento, per quanto attiene al volume dei passeggeri serviti, e addirittura del 16,5 per cento per quanto riguarda il volume di merci trattate in aeroporto.

Dunque, le due cause a cui mi riferivo hanno fatto sentire i loro effetti in diversi periodi dello scorso esercizio. La prima causa è stata prevalente, ed è quella che noi denominiamo il « *dehubbing* » di Alitalia su Malpensa. In altri termini, si tratta di una drastica dismissione di attività industriale di Alitalia su Malpensa, portata a completa attuazione il 31 marzo del 2008. La seconda causa, che è invece comune a tutto il settore del trasporto aereo, non solo italiano ma anche europeo,

è costituita dagli effetti della crisi economica, che hanno cominciato a farsi sentire già dal settembre del 2008.

Per quanto riguarda il *dehubbing* i numeri essenziali sono i seguenti: nel 2008 Alitalia ha servito un volume di traffico di 7 milioni e 800 mila passeggeri, inferiore rispetto all'esercizio precedente. Questo solo su Malpensa. Inoltre, sono state tagliate 14 destinazioni intercontinentali e il numero dei movimenti aerei serviti da Alitalia è drasticamente diminuito, ancorché in modo progressivo nel corso dell'esercizio. Siamo passati da 1.238 movimenti settimanali serviti da Alitalia sino al 31 marzo 2008, ai 347 serviti da Alitalia dal 1° aprile 2008, fino ad arrivare ai 201 movimenti dal 1° aprile 2009. Oggi, Alitalia opera su Malpensa 187 voli settimanali.

A fronte di questa drastica riduzione del traffico su Malpensa vi è stato un incremento del numero dei passeggeri servito da tutti gli altri vettori, già nel corso del 2008. Questo incremento è stato pari, per tutto l'esercizio, a 3 milioni e 100 mila passeggeri, in valore assoluto. Tale incremento si è un po' attenuato proprio a partire dalla fine di agosto del 2008 a causa dei primi effetti della crisi economica.

In buona sostanza, come vi appare dal grafico a pagina 2, SEA è passata a gestire, sul proprio sistema aeroportuale, 33 milioni e 600 mila passeggeri nel 2007 a fronte di 28 milioni e 300 mila passeggeri nel 2008.

Anche nel settore delle merci il 2008 è stato un anno critico, dal momento che si è verificata una progressiva riduzione, sino ad arrivare all'interruzione completa, del servizio *all cargo* da parte di Alitalia sullo scalo di Malpensa.

Alitalia aveva iniziato con una flotta di cinque *MD-11 all cargo* su Malpensa. Progressivamente, questa flotta si è ridotta prima a tre e poi a due macchine, e, nel gennaio del 2009, il servizio è stato del tutto interrotto da parte di Alitalia.

Ovviamente, ciò ha portato ad una contrazione dei volumi di traffico serviti su Malpensa. Tuttavia, come potete rilevare, per quanto riguarda i valori in

percentuale e non i valori assoluti, è evidenziato l'andamento del traffico *cargo* via aria in Italia dal 2004 al 2008: ovvero, dal 2004 al 2008 si è verificata una riduzione dei volumi di traffico merci serviti del 3,1 per cento in media. Al contrario, Malpensa ha consolidato — ancorché nel 2008 con un valore certamente negativo — la propria *leadership* in Italia. Infatti, nel 2008 Malpensa ha gestito il 47 per cento delle merci che partivano o arrivavano via aria da e per l'Italia.

È evidente che sul tema *cargo* abbiamo, a mio giudizio, un imperativo categorico: dare un soddisfacimento più completo alla domanda di mercato, che è sovrabbondante rispetto alle nostre — mi riferisco al sistema aeroportuale italiano — capacità di ricezione.

In altre parole, crediamo che ci sia una domanda di merci, prodotte soprattutto nel nord Italia, che oggi viene soddisfatta prevalentemente mediante l'avio camionato e che invece deve trovare un'adeguata risposta nello sviluppo del settore *cargo* aereo.

Peraltro, Malpensa è tra i principali aeroporti *cargo* in Europa. Infatti, esso rappresenta il nono scalo in termini di volumi serviti in assoluto in Europa e, se togliamo gli aeroporti caratterizzati dalla presenza di un *courier* — cioè di un vettore che trasporta merci in modo integrato, ed è sostanzialmente il caso di Colonia, Bruxelles e Liegi — si trova al sesto posto tra gli aeroporti tradizionali.

Ebbene, cosa ha dovuto fare SEA per arginare un effetto, se mi permettete, così devastante come quello prodotto dal « combinato disposto » del *dehubbing* di Alitalia e degli effetti della crisi economica ?

In sostanza, abbiamo dovuto elaborare e portare a rapida attuazione un piano di ristrutturazione aziendale, che ha prodotto come risultato più eclatante una riduzione del costo del lavoro del 9,5 per cento, secondo i principi civilistici di classificazione del bilancio. Non vi sfugge che una riduzione del 9,5 per cento rappresenta un risultato impressionante, non tanto nel panorama delle imprese che

operano nel settore del trasporto aereo, quanto in quello complessivo delle imprese che operano nel nostro Paese.

Abbiamo messo in atto interventi significativi anche di riorganizzazione nella gestione delle risorse umane. Si è provveduto ad una riduzione degli organici medi di gruppo, che sono diminuiti di oltre 330 unità fisiche equivalenti medie. Si tratta, per la maggior parte, di lavoratori interinali, la cui attività è fortemente correlata ai picchi di stagionalità e all'andamento del traffico. Tuttavia, nonostante sia stata attuata questa riduzione e siano stati ridotti, in maniera altrettanto significativa, gli orari di lavoro straordinario di oltre il 57 per cento rispetto al 2007, ci pare di poter rilevare che siano stati mantenuti intatti i livelli di servizio offerti ai clienti, in particolare nel segmento dell'*handling* di rampa e passeggeri.

Credo vi sia noto che SEA, a differenza di molte altre grandi società di gestione aeroportuale — in Italia certamente la società ADR che gestisce gli aeroporti di Roma, in Europa molte altre — fornisce anche, attraverso una società controllata da SEA stessa, i servizi di assistenza a terra, ossia tutti i servizi di *handling*, ovviamente ai vettori che ne facciano richiesta. Dunque, sono rimasti inalterati i livelli di servizio, tant'è vero che è stata incrementata la puntualità degli scali nel corso del 2008 ed è stata ridotta drasticamente la percentuale dei bagagli disguidati in entrambi gli aeroporti, passando addirittura, per Malpensa, dal 22 per mille di bagagli disguidati nel 2007 all'11,1 per mille.

Credo che questo rappresenti egregiamente, anche se in sintesi, il lavoro anche di tipo gestionale che abbiamo cercato di portare avanti nel corso del 2008.

Per quanto riguarda il bilancio del gruppo, siamo in presenza di una drastica riduzione dei ricavi, in particolare dei ricavi *aviation* (ossia quelli correlati alle attività aeronautiche), di 40 milioni di euro a livello di gruppo. Ciò nonostante, abbiamo chiuso l'esercizio con un utile

netto nel consolidato, sebbene notevolmente inferiore rispetto all'utile netto che avevamo conseguito nel 2007.

A questo proposito, riteniamo opportuno rilevare che il calo dell'utile netto è stato comunque inferiore alla perdita di fatturato, il che mi pare possa evidenziare che una serie di attività gestionali poste in essere hanno prodotto i primi significativi risultati.

EMANUELE FIANO. Scusi, è stato inferiore in termini assoluti?

GIUSEPPE BONOMI, *Presidente e direttore generale di SEA Spa*. In termini assoluti, naturalmente.

Dal punto di vista industriale, non voglio tediare e sono sin da ora a vostra disposizione anche per eventuali domande o richieste di chiarimenti sul tipo di rapporto esistente con i vettori, che vedete rappresentati a pagina 6 del documento.

Quel che mi preme rilevare è che siamo passati da un assetto industriale, basato prevalentemente sul rapporto con un unico vettore, cioè col gruppo Alitalia, ad un assetto — che io oserei definire più equilibrato e bilanciato — relativo al traffico passeggeri, che tiene conto della prevalenza di differenti vettori su differenti *terminal*.

Si parla spesso dei due aeroporti che noi gestiamo, trascurando di considerare che noi amministriamo diversi *terminal*, ovvero almeno quattro *terminal* passeggeri (due a Linate e due a Malpensa) e un *terminal* dedicato alle merci a Malpensa.

In particolare, abbiamo a Linate un *terminal* per l'aviazione civile e un *terminal* per l'aviazione generale, quest'ultimo affidato in subconcessione ad un'altra società. Invece, a Malpensa abbiamo, per quanto riguarda i passeggeri, due *terminal* distinti: il terminal 2 — qualcuno di voi ricorderà la vecchia Malpensa Nord, che era il *terminal* originario di Malpensa, esistente fin dal 1948 — e il T1, realizzato negli anni Novanta ed entrato in esercizio il 25 ottobre 1998.

Prima facevo riferimento ad un assetto più equilibrato e bilanciato, per quanto

riguarda il traffico passeggeri; infatti la situazione oggi è la seguente: Linate è caratterizzato dalla presenza prevalente del nuovo gruppo Alitalia; il terminal 2 Malpensa è diventato la prima base continentale di uno dei due più importanti vettori *low cost* in Europa e nel mondo, EasyJet, che oggi ha una flotta, basata su Malpensa, di quindici aeromobili ed un piano di sviluppo ancora *in itinere*, che porterà a consolidare ulteriormente la sua presenza e a gestire un traffico passeggeri, nel 2009, che noi stimiamo superiore ai 4 milioni di passeggeri nel solo esercizio; al T1, in forza di un accordo di *partnership* stipulato immediatamente a monte dell'attuazione del processo di *dehubbing* da parte di Alitalia, abbiamo dal 1° aprile di quest'anno (in termini di quantità) un nuovo vettore di riferimento, ossia Lufthansa, e in particolare Lufthansa Italia.

Con il gruppo Lufthansa, già da un anno e mezzo circa, abbiamo in essere un rapporto di lavoro, dal quale è scaturito un accordo contrattuale tra i due gruppi. Questo accordo ha previsto, in modo dettagliato, una prima fase, che è quella che stiamo attraversando in queste prime settimane di operatività di Lufthansa Italia su Malpensa, iniziata il 2 febbraio 2009.

Questa prima fase prevedeva il posizionamento da parte di Lufthansa di sei aeromobili su Malpensa. Di seguito, a distanza di poche settimane dall'inizio dell'operatività, anche in forza dei primi positivi risultati — che certamente vanno consolidati — Lufthansa ha già accelerato l'attuazione del proprio progetto. Infatti, siamo arrivati ad avere otto aeromobili di Lufthansa Italia posizionati su Malpensa e un nuovo aeromobile della British Midland Airways che, attualmente, Lufthansa utilizza per il proprio *network*.

In prospettiva strategica questo accordo si coniuga con una delle linee guida essenziali del piano industriale che SEA ha elaborato nel maggio-giugno del 2008 e che prevede come opzione strategica, non esclusiva ma prioritaria, di sviluppo di Malpensa il suo ritorno al ruolo di aereo-

porto *hub*. Perché questo avvenga è ovvio che occorre avere un forte vettore di riferimento.

Riteniamo che attraverso l'implementazione dell'accordo strategico con Lufthansa possa essere concreto il conseguimento di tale obiettivo strategico prioritario, ovviamente nel medio termine. Infatti, nessuno può immaginare che un vettore possa posizionare una flotta talmente forte da consentirgli di essere il nuovo vettore di riferimento nel giro di una stagione. Francamente, crediamo che questo progetto possa essere attuato in un periodo che va dai tre ai quattro anni, crisi economica permettendo.

A questo punto, vorrei parlare di un altro tema di cui il Parlamento si è recentemente occupato in modo significativo e positivo. Si tratta della questione dei cosiddetti diritti di traffico e della tanto invocata — da noi senz'altro e devo dire che abbiamo avuto un supporto notevole, in questa azione, da parte del nostro azionista di riferimento, ovvero il comune di Milano — liberalizzazione di tali diritti.

Oggi il traffico aereo tra l'Italia e oltre ottanta Paesi non comunitari è regolato da accordi internazionali bilaterali. Questi accordi si sono succeduti nel tempo e hanno risentito — mi permetto di dire, legittimamente, ossia in modo corretto — di una politica che lo Stato italiano, almeno negli ultimi trent'anni, ha sempre posto in essere a tutela o se volete — e non è un termine questo da considerare con un'accezione negativa — a protezione di quella che era a tutti gli effetti la compagnia di riferimento del Paese, in quanto controllata dallo Stato stesso quale azionista principale.

Ovviamente, essendo mutato drasticamente il contesto di riferimento e non essendoci più una compagnia aerea di riferimento o, quantomeno, non essendoci più una compagnia di bandiera intesa in senso tradizionale, noi riteniamo che nell'interesse del Paese — non nell'interesse di SEA o di Malpensa — ci si debba porre assolutamente come obiettivo quello di crescere in termini di accessibilità diretta intercontinentale o di lungo raggio.

Perché ciò avvenga, occorre porre in essere una politica decisa di liberalizzazione dei diritti di traffico. In altri termini, bisogna passare dal regime di monodesignazione a quello di multidesignazione ed eliminare, negli accordi bilaterali - ce ne sono molti che lo prevedono - le restrizioni all'accesso in alcune parti del Paese, andando senz'altro ad incrementare le frequenze operabili da vettori italiani e comunitari dall'Italia verso Paesi non comunitari e viceversa.

L'entrata in vigore di quello credo sia comunemente denominato - se mi permettete, non del tutto propriamente, ma questo è il pressappochismo tipico di chi racconta la politica in Italia - « decreto salva Malpensa », convertito in legge, è stato un momento sicuramente importante.

In quella legge si afferma la volontà del Parlamento di impegnare il Governo nella rapida definizione e rinegoziazione degli accordi bilaterali. Inoltre, in esso si afferma un altro principio, che per quanto ci riguarda è altrettanto importante: non la possibilità o la discrezionalità, ma l'obbligo per ENAC di rilasciare autorizzazioni temporanee, di almeno diciotto mesi, ai vettori che facciano richiesta di operare sugli scali italiani. Ciò è importantissimo perché la disciplina normativa previgente conferiva la facoltà, e non l'obbligo, ad ENAC di rilasciare queste autorizzazioni, ma per una sola stagione IATA.

Potete ben comprendere come sia difficile aprire una nuova destinazione intercontinentale. Io faccio spesso un esempio, se volete molto generico: l'apertura di un collegamento aereo di lungo raggio equivale all'apertura di un nuovo stabilimento, dunque è strettamente correlato ad essa un rischio imprenditoriale forte, nel nostro caso in capo ai vettori.

Ora, è evidente che se quel rischio imprenditoriale è spalmato su di un arco temporale apprezzabile esso risulta accettabile, ma se quel rischio fosse rimasto spalmato su un'unica stagione IATA - di cinque o sette mesi, a seconda che si parli di *winter* o di *summer season* - sarebbe rimasto un rischio imprenditoriale che

solo pochissimi vettori al mondo avrebbero potuto permettersi, come è stato dimostrato fino a pochi mesi or sono. Certo, Emirates, per citare un esempio noto, ha operato in regime di deroga rispetto all'accordo bilaterale Italia-Emirati Arabi, sui nostri scali e non solo, ed ha inserito un secondo volo giornaliero, Malpensa-Dubai, in regime di deroga. Tuttavia, oltre ad Emirates compagnie simili che abbiano la stessa capacità di investimento nel mondo, in questo momento, credo che non si possano contare neanche sulle dita di una mano.

A seguito dell'entrata in vigore della legge citata, è iniziata un'attività di rinegoziazione di alcuni accordi bilaterali. Nel nostro piccolo, in data 17 febbraio, abbiamo inviato una lettera al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero degli affari esteri e ad ENAC, individuando quali accordi bilaterali, in relazione allo stato di avanzamento degli accordi commerciali che noi abbiamo pendenti con molte compagnie, erano prioritari per consentire uno sviluppo veloce dell'accessibilità diretta intercontinentale nostra e del Paese.

Devo dire che una certa attività è iniziata ed ha prodotto un primo significativo risultato, dal momento che è stata conclusa la rinegoziazione di tre importanti accordi bilaterali con Cina, Sud Corea e Taiwan. Tra l'altro, si tratta di Paesi i cui vettori, o alcuni dei vettori, operano già verso l'Italia costantemente. C'è stato un significativo incremento degli attuali diritti di traffico, ma soprattutto - mi riferisco in particolare al recentissimo nuovo accordo bilaterale con la Cina - si è ottenuto che la Cina aderisse alla cosiddetta « clausola comunitaria ». In altri termini, qualsiasi vettore comunitario, dunque non solo italiano, può oggi operare dall'Italia verso la Cina e qualsiasi vettore cinese può operare dalla Cina verso i mercati dell'Unione europea.

Occorre fare ancora molto lavoro. Siamo - credo - assolutamente consapevoli che l'attività di rinegoziazione non è né facile né rapida, perché occorre tener conto anche della volontà dell'altro Stato

contraente che magari, a differenza di quanto io credo debba fare lo Stato italiano in questo momento, ha interesse a mantenere o a porre in essere politiche di tipo protezionistico. Dunque, non è certo scontata la rinegoziazione con alcuni Paesi. Tuttavia, occorre proseguire in quest'opera e incidere in modo davvero significativo su questo tema, che interessa l'intero Paese.

In particolare, noi abbiamo un accordo a cui teniamo significativamente, dal momento che proprio Lufthansa Italia sarebbe disponibile ad operare da domani se l'accordo lo permettesse, ovvero quello con la Russia. Si tratta di un mercato assolutamente importante dove pure esistono, rispetto all'accordo bilaterale vigente, delle restrizioni importanti che penalizzano Milano e l'intero Paese.

Nella tavola a pagina 8 del documento vi abbiamo fornito un dato che vi pregherei di prendere con il beneficio del dubbio, ma che consideriamo certamente positivo. Si tratta di un primo parziale risultato di una serie di azioni che abbiamo cominciato a porre in essere dalla fine del 2007.

Il dato si riferisce al mese di aprile 2009, che è comparabile con lo stesso mese del 2008, perché rappresentano periodi omogenei. Ebbene, ad aprile del 2008 Alitalia aveva già attuato il processo di *dehubbing*. Certamente, rispetto a quel tema la situazione nel 2009 non è cambiata, anzi, se volete, c'è stata un'ulteriore, ancorché modesta, riduzione del numero dei movimenti operati. Eppure, nel mese di aprile sullo scalo di Malpensa abbiamo avuto, per la prima volta dopo oltre un anno, un segno positivo, ovvero un incremento del volume di traffico passeggeri.

Tra l'altro, non può sfuggire che questo dato è in controtendenza rispetto a quello che sta avvenendo non in Italia, ma in Europa e nel mondo. Non so se alcuni di voi hanno potuto vedere le previsioni della IATA. Quest'ultima, infatti, fa previsioni funeste sul traffico, ma corrette se consideriamo gli impatti della crisi. Cito a memoria alcuni dati, che mi sono rimasti impressi. L'aeroporto di Monaco, che aveva un *trend* di crescita impressionante,

nei primi mesi del 2009 ha avuto una riduzione di circa il 6 per cento e nel settore delle merci, nel 2008, ha avuto una riduzione del 3,2 per cento. Lo stesso aeroporto Charles de Gaulle, che pure è certamente uno degli aeroporti meglio gestiti e meglio localizzati in Europa, per quanto riguarda soprattutto il traffico intercontinentale e le rotte del nord Atlantico, sta registrando anch'esso dei cali di traffico.

Dunque, questo segnale positivo, come dicevo, va preso con cautela perché deve essere consolidato dal momento che è trascorso soltanto un mese e occorre certamente valutare se questo segno positivo si confermerà.

Tuttavia, si tratta di un segnale che ci permette di affrontare non con ottimismo, ma con la giusta determinazione, un periodo che si annuncia ancora difficile a causa della riduzione dei volumi di traffico aereo, che si sta verificando in tutta Europa.

Come vedete Linate ha un segno negativo, eppure esso non ha subito nessun processo di *dehubbing*, ovvero non vi sono state riduzioni apprezzabili e significative del numero dei movimenti operati dai vettori. Dunque, quel segno negativo è interamente frutto dell'impatto che la crisi economica ha cominciato ad avere da settembre 2008, soprattutto su un *target* di clientela prevalentemente di tipo *business*. Infatti, il settore che nel comparto del trasporto aereo sta soffrendo di più è proprio questo. Precisamente, il settore tipicamente *leisure* si trascina la crisi dei *tour operator*, che non è una crisi recente, ma al netto di questa crisi si tratta di un mercato che sta ancora sostanzialmente tenendo. Il mercato *business*, i contratti *corporate* tra le grandi imprese e i vettori hanno portato invece ad una drastica riduzione dei voli per il cliente tipicamente *business*.

È interessante anche il riferimento al *load factor*, ossia il coefficiente di riempimento degli aeromobili, perché quest'ultimo non ha avuto su Malpensa delle riduzioni, in termini percentuali.

Proseguendo, la tabella a pagina 9 riguarda il panorama internazionale. Potete vedere l'estrema ciclicità che caratterizza il comparto del trasporto aereo nel mondo. Siamo in una delle fasi recessive più acute che si sono registrate da 25 anni a questa parte. Il dato mostra la riduzione media che si è verificata sugli aeroporti italiani nel periodo che va da agosto 2008 a marzo 2009, sempre rispetto all'esercizio precedente. Come vedete, la riduzione si sta accentuando di mese in mese.

A pagina 10, la *slide* che vedete rappresenta un argomento di cui vi siete già occupati. Questo *benchmark* tra Paesi evidenzia che, per quanto riguarda la domanda di trasporto aereo, il mercato italiano è molto meno sviluppato rispetto ad altri Stati europei. Tuttavia, questo è un dato che va letto in positivo, perché sta a significare che c'è una potenzialità di crescita nel rapporto tra passeggeri e popolazione che altri Paesi non hanno più. Quindi, si tratta di un comparto industriale su cui noi riteniamo sia assolutamente necessario investire. Tra poco vi parlerò in modo sintetico di investimenti.

Prima, però, volevo dire qualcosa sul rapporto tra Linate e Malpensa, perché anche su questo tema sono stati sprecafi fiumi d'inchiostro. Non si tratta di un argomento nuovo, al contrario esso riemerge ciclicamente da dodici anni.

La questione dodici anni fa aveva un senso compiuto, perché proprio a quel tempo questo Paese aveva un progetto industriale di assoluto respiro, che se fosse stato attuato — certo, con il senno di poi siamo tutti bravissimi — avrebbe collocato l'Italia ai vertici di una ipotetica classifica del trasporto aereo mondiale. Mi riferisco al progetto di *merger*, che preludeva l'integrazione societaria tra Alitalia e KLM.

Era un progetto essenziale, che è sfumato per una serie di motivi, ma non credo che questa sia la sede adatta per disquisirne. Tra l'altro, esso era fondato prima sull'apertura e poi sullo sviluppo di Malpensa come *hub*. Ebbene, quel progetto è sfumato. Tanto per sgomberare il campo da equivoci di sorta, oggi l'aeroporto di Malpensa, perlomeno dal 31

marzo 2008, oltre ad aver avuto ripercussioni in termini di quantità, ha cambiato tipologia di traffico. Di certo, non può essere considerato un aeroporto *hub*; non c'è un vettore di riferimento che, con la propria rete di medio raggio, alimenti un importante *network* di lungo raggio.

Sicuramente, oggi Malpensa è il secondo scalo italiano, però ha una tipologia di traffico prevalentemente punto a punto. L'aeroporto di Linate è sempre stato considerato, a torto o a ragione — uso spesso questa metafora — il «fratello minore e problematico» di Malpensa.

Dunque, cominciamo col chiarire che Linate è il terzo scalo italiano, in termini di volumi di traffico servito. Pertanto, noi crediamo che il ruolo di Linate vada confermato proprio in funzione dell'evoluzione dello scenario complessivo e del contesto di mercato in cui operiamo. La riconfigurazione del modello di traffico è stata più volte al centro dell'attenzione pubblica.

Anche Alitalia, il precedente vettore di riferimento di Malpensa, aveva posto ripetutamente come preconditione per il suo riposizionamento su Malpensa una drastica limitazione del traffico su Linate. Questo Alitalia lo aveva dichiarato in modo chiaro, comunicandolo al mercato — quindi, in modo inequivocabile — il 30 agosto 2007, immediatamente a valle di quello che è passato alla storia come il «piano Prato»; anche in questo caso la definizione è impropria, perché in tal modo si fa un torto a Prato, che era appena arrivato e che non c'entrava nulla con l'elaborazione di quel piano. Tale proposta è stata riformulata dalla nuova Alitalia recentemente, nel nuovo piano industriale che trae origine dal tanto declamato progetto Fenice elaborato nell'estate scorsa.

Tuttavia, ad oggi mi pare che sia stata fatta chiarezza. Alitalia stessa ha fatto chiarezza, dal momento che attualmente non è intenzionata a spostare la propria base principale — il proprio *hub*, se volete — da Roma Fiumicino a Malpensa. Quindi, un'ipotesi di drastica limitazione di Linate è superata dai fatti.

Per SEA, Linate è uno stabilimento industriale importante; come dicevo, è il terzo scalo italiano. Quest'anno, seppure con una riduzione di traffico, esso ha gestito un traffico di oltre 9 milioni e 300 mila passeggeri. Indubbiamente, è uno scalo che non ha possibilità di espansione e di crescita perché, per sua natura, non può pensare a sviluppi in termini di quantità della domanda di mercato servita.

Per quanto riguarda SEA, in relazione all'Expo 2015 noi stimiamo — e la nostra è una stima prudente, ancorché coerente con stime fatte da molti altri soggetti tra cui l'università Bocconi, il Politecnico, eccetera — che per quell'occasione si verificherà un significativo aumento dei passeggeri su Milano, di circa 3 milioni addizionali. Stiamo parlando di persone che arriveranno in più rispetto a quelle che arrivano quotidianamente nel territorio di riferimento dei nostri aeroporti proprio per quell'evento e che, ovviamente, utilizzeranno l'aeromobile come mezzo di trasporto.

Noi sosteniamo che una riflessione adeguata dovrà essere elaborata solo a valle di questo evento. Infatti, non crediamo che sia immaginabile una limitazione drastica di Linate in questo momento, anche perché sarebbe probabilmente in controtendenza rispetto a quanto sta avvenendo in Europa.

A questo punto, vi inviterei ad andare a pagina 15 della presentazione. C'è un tema che, certamente, non riguarda l'oggi ma quello che per noi è il prossimo futuro, ovvero il periodo che inizierà intorno al 2015 e che ci traguarderà per almeno sette o otto anni nel futuro. Il tema, che non pone SEA ma la Commissione europea e la IATA, è quello della cosiddetta « *capacity crunch* », ovvero i limiti di capacità nella ricezione della domanda di mercato, che su scala europea avremo a partire dal 2015. Le stime convergono tutte nel ritenere che in quel periodo ci saranno circa 60 aeroporti medio-grandi in condizioni di saturazione. Dunque, occorre, oggi per allora, pianificare ed effettuare investi-

menti. Molti scali in Europa si stanno muovendo in questa direzione. Ho citato i casi più eclatanti.

Tuttavia, per tornare al tema Linate, sarebbe quasi una contraddizione in termini chiudere o limitare fortemente un *asset* industriale come Linate mentre a Heathrow, ad esempio, si sta per costruire la terza pista e tutti gli aeroporti stanno investendo. Allo stesso modo, a Stansted si sta progettando un secondo *terminal*, a Francoforte si pensa di costruire la quarta pista, a Monaco la terza e a Vienna il nuovo terminal. Dunque, mentre in tutta Europa si investe, si adeguano e si incrementano gli *asset* infrastrutturali, noi pensiamo di privarci di qualche *asset* infrastrutturale. Francamente, mi pare che ciò sia in controtendenza, ovvero fuori dalla normale domanda del comparto.

Per quanto ci riguarda, noi stiamo pianificando gli investimenti e li stiamo realizzando. Infatti, nel corso degli ultimi quattro anni SEA ha investito quasi 500 milioni di euro, totalmente autofinanziati.

Credo — senza temere una smentita, ma non è una classifica — che non ci siano in questo Paese comparazioni efficaci, soprattutto per quanto riguarda investimenti realizzati in autofinanziamento, cioè prodotti dalla redditività dell'azienda. Nel nostro caso, parliamo di un'azienda che ha distribuito ricchezza. Difatti, avendo un azionariato quasi totalmente pubblico, SEA ha distribuito negli ultimi tre anni oltre 300 milioni di dividendi. Pertanto, con oltre 300 milioni di dividendi e quasi 500 milioni di investimenti posso dire che SEA è una società che sta creando valore.

Stiamo pianificando investimenti, abbiamo previsto nel nostro piano industriale, in un arco temporale ovviamente apprezzabile che ci dovrà traguardare al 2016, quindi quando l'Expo si sarà già concluso, investimenti totalmente autofinanziati fino ad 1 miliardo e 400 milioni di euro. Certo, tali investimenti saranno prevalentemente posizionati su Malpensa, perché a differenza di Linate l'aeroporto di Malpensa ha possibilità e capacità di espansione.

Abbiamo elaborato e inoltrato ad ENAC un nuovo *master plan*, ovvero una nuova proposta di piano regolatore dell'aeroporto che prevede la realizzazione di una terza pista.

Di fronte alla facile obiezione, che può arrivare — non credo da parte vostra — rispetto al fatto che pensiamo ad una terza pista proprio nel momento in cui stiamo subendo un calo del traffico, la risposta è semplicissima. Se non pensassimo oggi ad una terza pista non potremmo vederla realizzata nel 2015, data in cui stimiamo un fortissimo incremento del traffico servito su Malpensa.

Dunque, stiamo prevedendo una terza pista e l'ultimazione definitiva del terminal per accrescere la capacità non solo delle infrastrutture di volo, ma anche delle infrastrutture di ricezione del passeggero. Proprio a questo proposito, nel documento c'è un esempio di quella *capacity crunch* a cui facevo riferimento, e potete vedere raffigurati gli scali che già oggi soffrono di limiti di capacità nella ricezione della domanda.

Permettetemi di toccare un ultimo argomento, non ultimo in ordine di importanza, che riguarda non solo SEA ma tutto il sistema aeroportuale italiano. Mi riferisco ai livelli tariffari.

Le nostre tariffe sono le più basse in Europa e lo sono, come vedete dal documento, del 39 per cento. Sto parlando delle tariffe di SEA. Non mi permetto di parlare delle tariffe di altri gestori che sono addirittura più basse in Italia rispetto alle nostre, e vi spiego anche il perché di questa differenza tra il nostro livello tariffario e il livello tariffario, ad esempio, di Napoli.

Il motivo è semplicissimo: le tariffe in Italia sono, in qualche modo, correlate alla remunerazione del capitale investito. Ciò vuol dire che chi più investe, più ha la possibilità di avere tariffe mediamente più alte. Siccome SEA è stata obiettivamente la società che, quantomeno negli ultimi anni, ha investito con risorse proprie più di altre società in Italia ha tariffe leggermente più alte rispetto ad altri.

Tuttavia, quello che a me interessa rilevare, soprattutto in relazione alla vostra funzione, è la differenza eclatante tra il livello tariffario di SEA e il livello tariffario medio europeo. Siamo al di sotto del 39 per cento.

Perché ciò è decisivo? Non solo per quello che si può facilmente immaginare. Certo, chiunque amministri un'azienda ha interesse che essa produca utili; tuttavia questa rappresenta l'unica leva che noi oggi concretamente possiamo utilizzare per finanziare i nostri investimenti. Ebbene, realizzare investimenti nelle infrastrutture aeroportuali di questo Paese è nell'interesse del Paese stesso, affinché esso possa crescere in termini di accessibilità.

Se mi permettete, in un momento così delicato che il mondo sta attraversando ciò rappresenta anche una piccola leva — magari non « la » leva — per far ripartire un modello virtuoso di economia reale.

È evidente che se si proseguisse mantenendo inalterati questi livelli tariffari al 2002 — perché di questo si tratta — certamente non avremmo la possibilità di fare investimenti e in tal modo il Paese si condannerebbe ad occupare una posizione marginale in un contesto di mercato internazionale.

Un messaggio che vorrei darvi è che, al di là dell'adeguamento tariffario, noi abbiamo bisogno anche di regole certe. Sono anni che si ritarda nella definizione del contratto di programma. Si tratta di un tema che riguarda noi, la società ADR e la quasi totalità degli aeroporti italiani.

Faccio un piccolo inciso che c'entra relativamente, ma che credo sia utile per esaminare un altro aspetto. Sappiate che l'85 per cento del traffico che si sviluppa in Italia viene gestito da tredici scali. Anche questo credo sia un fatto che possa interessarvi per altre analisi e per altre riflessioni.

Detto questo, il contratto di programma è assolutamente necessario, se non altro perché introduce regole certe. Negli ultimi anni, abbiamo subito decine e decine di contenziosi da parte di tutti o quasi tutti i vettori che operavano sui nostri scali —

vi assicuro che SEA non è un'eccezione — semplicemente perché non c'erano regole certe e quindi i vettori avevano buon gioco nel contestare la congruità o la legittimità di una certa tariffa applicata, pur essendo tali tariffe, come dicevo prima, mediamente inferiori del 39 per cento rispetto alla media delle tariffe europee.

Oggi abbiamo definito tutti questi contenziosi, ma lo abbiamo fatto soltanto con la nostra azione, non certo perché sono state introdotte regole certe. Le regole certe ci saranno con il contratto di programma.

Debbo segnalare che, ancora oggi, permane una forte criticità nei rapporti commerciali tra le società di gestione — tra la nostra senz'altro — e quasi tutti i vettori italiani. Al contrario, questa criticità non esiste nel rapporto commerciale tra la stessa società di gestione e i vettori non italiani, comunitari o non comunitari. Purtroppo, vi è una situazione che è degenerata in una sostanziale tensione finanziaria delle società di gestione.

Non vi tragga in inganno il segno più sul nostro bilancio, che certo in un momento di così grande difficoltà è un segnale per noi positivo e confortante. Tuttavia, un conto è l'aspetto economico, altro conto è l'aspetto finanziario.

Noi oggi siamo costretti, pur avendo i conti in equilibrio, a ricorrere costantemente a denaro « caldo » perché i vettori italiani non pagano. Certamente, un'eccezione va fatta per la nuova Alitalia che ha appena iniziato, e ovviamente dobbiamo ancora verificarne l'attendibilità e l'affidabilità sotto questo profilo.

In conclusione, un accenno agli elementi principali per la definizione del contratto di programma. Siamo tutti consapevoli, credo voi per primi, dei tempi necessari per arrivare a introdurre quelle invocate regole certe. Siamo altrettanto coscienti che in questo processo, così articolato, ci sono vari *stakeholder* che debbono essere parte. Tuttavia, crediamo che sia necessario e non più derogabile, anche in attesa della stipula del contratto di programma, quindi della definizione completa delle regole, magari anche in via

transitoria — le formule spettano al legislatore — adeguare i corrispettivi attuali di mercato. Altrimenti, al di là della tensione finanziaria, si verificherebbe anche per le società di gestione aeroportuale, che fino ad ora hanno rappresentato un *asset* industriale sano all'interno della filiera del trasporto aereo italiano, il rischio di arrivare ad una marginalità sul mercato. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, presidente Bonomi. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

EMANUELE FIANO. Grazie, cercherò di essere breve. Presidente Bonomi, ho tre domande su tre argomenti. L'amministratore delegato della società di gestione dell'Expo, onorevole Stanca, ha dichiarato che, come peraltro alcuni di noi sostengono da tempo, manca ancora circa il 25 per cento di copertura finanziaria degli investimenti per realizzare le opere connesse all'Expo, quindi opere infrastrutturali. Lei può, per caso, dirci se alcune di queste opere, che non sono al momento coperte, riguardino il sistema delle infrastrutture di connessione al polo di Malpensa? O, comunque, ci può dire se esistono opere infrastrutturali che, nell'insieme, riguardino le connessioni di Malpensa al territorio, che ancora necessitano di una conclusione?

La seconda questione che intendo porre, se non ho sentito male, non mi pare di averla sentita nominare. Lei ha citato, devo dire con molta dovizia di particolari e in maniera per me soddisfacente, la differenza tra Linate e Malpensa e ha parlato anche dell'evoluzione della situazione di Linate rispetto a Malpensa, dovuta anche, in parte, al cambio di strategia industriale di Alitalia. Tuttavia, in riferimento a ciò, non l'ho sentita parlare — però magari sono stato disattento io — della questione « Freccia rossa » ossia della linea ad alta velocità gestita da Trenitalia.

In altri termini, in relazione al grafico a pagina 8, in cui risulta in maniera encomiabile un aumento, ad aprile di

quest'anno, del traffico mensile passeggeri di Malpensa ed un leggero miglioramento, ma pur sempre un *trend* negativo su Linate, le chiedo di quantificare, se può, l'incidenza che ha avuto l'apertura della tratta veloce Trenitalia.

Infine, è di queste ore l'annuncio sui giornali della chiusura, con soddisfazione delle parti, della trattativa con i sindacati per il passaggio dalla mobilità al pensionamento incentivato di circa 390 lavoratori di SEA (sia della capofila, sia di SEA *Handling*). Ovviamente, credo che ciò sia conseguenza sia della crisi generale sia della vicenda Alitalia, che è inutile ripercorrere adesso. Dunque, le chiedo se considerate questa operazione di pensionamento incentivato l'elemento finale di una ristrutturazione aziendale, oppure se avete in mente un *trend* che procurerà altre incentivazioni di pensionamento per il personale. Grazie.

AURELIO SALVATORE MISITI. Non si può non essere grati al presidente Bonomi per l'esposizione chiara, ampia e, anche se di parte, diciamo pure di una parte generale, che prospetta una visione di carattere complessivo che è ovvio che sia portata avanti dal direttore generale di una grande società.

Anch'io vorrei porre alcune domande. Innanzitutto, che fine ha fatto il contenzioso con la vecchia Alitalia? Infatti, non ne sento più parlare, mentre prima era tutti i giorni sui giornali...

GIUSEPPE BONOMI, *Presidente e direttore generale di SEA Spa*. Bisognerebbe chiederlo ai giornali...

AURELIO SALVATORE MISITI. Voglio arrivare alla fonte! Noi sappiamo, perché lo ha sostenuto ENAC in questa sede, che Malpensa ha grande disponibilità di *slot*, al contrario di Linate. Quindi, Linate non ha disponibilità di incremento di passeggeri, come diceva lei. Tuttavia, come ho avuto modo di notare dal grafico, la tendenza è che presto — speriamo che la situazione si evolva in questa maniera — anche Linate possa superare la linea dello

zero. Chiaramente, ora non so quali siano i suoi dati, ma lei ci ha fornito il dato relativo al fattore di riempimento soltanto di Malpensa. Tuttavia, se lei avesse a disposizione anche il fattore di riempimento di Linate vedrebbe che, pian piano, anche quello si sta incrementando. Pertanto, se guardiamo attentamente l'andamento, ci rendiamo conto che il conflitto commerciale con Freccia rossa non incide poi così tanto.

Quindi, il chiarimento che le chiedo riguarda il fattore di riempimento di Linate; rapporto evidentemente complessivo con questo dato. In altre parole, in che senso si integrano l'aeroporto di Linate e quello di Malpensa con le ferrovie? Difatti, bisogna incominciare a parlare di integrazione tra questi tipi di mobilità, e dunque di intermodalità anche per i passeggeri.

Inoltre, Malpensa dispone di una grande quantità di *slot* sul mercato che però, come diceva il presidente Vito Riggio, in questo momento non sono molto richiesti. Tuttavia, prendiamo atto di questo incremento rispetto ad aprile 2008, che è molto buono. Ciò significa che nel 2008 eravamo arrivati un po' in basso e adesso siamo migliorati, ovvero non abbiamo raggiunto i vecchi livelli. Dunque, questo incremento ci fa ben sperare che gli *slot* possano essere assegnati, ovviamente pagandoli, anche se ora pare che non si paghino neppure perché sono quasi gratuiti, dal momento che ce ne sono tanti, perché c'è un'abbondanza di offerta rispetto alla domanda.

Dunque, cosa vuol dire ciò rispetto alle possibilità che voi intravedete? È inutile illudersi, Malpensa non potrà più essere quella di prima, tanto che voi avete giustamente messo in evidenza che non c'è più un unico vettore di riferimento, e avete considerato ciò un fatto positivo. Certo, è giusto che sia così, perché non potete dipendere solo da un vettore, invece dipendendo da tanti vettori si crea una certa diversificazione. Quindi, in una prospettiva così in evoluzione, non solo per il 2015 ma in generale, dal momento che la ripresa dovrà pur arrivare, potete pensare di raggiungere gli *standard* precedenti anche

senza l'*hub*. Pertanto, in quanto tempo pensate si possa ritornare a tali *standard* e dunque ad una ripresa effettiva del traffico aereo, al di là dell'avvenimento specifico del 2015?

JONNY CROSIO. Mi associo ai complimenti che il collega Misiti ha rivolto all'avvocato Bonomi in particolare per la sua chiarezza. Tale chiarezza sarebbe stata sicuramente di buon auspicio per il precedente Governo, il quale ha determinato il problema di Malpensa che sta particolarmente a cuore al nostro gruppo. È chiaro che l'abbandono di Malpensa da parte di Alitalia non è stato sicuramente un favore fatto al nord.

Voglio ribadire in maniera molto chiara che, come gruppo, abbiamo chiesto un chiaro impegno al Governo affinché venga intrapresa qualsiasi azione perché Malpensa torni a volare. Non è un partito a chiederlo, ma il mercato. Lo abbiamo chiesto con una dichiarazione di voto molto chiara per quanto riguarda un voto di fiducia; nel pieno rispetto della reciprocità esistente fra Governo e Parlamento, abbiamo espresso un voto a favore, anche subordinato al chiaro impegno da parte del Governo.

Non mi voglio dilungare su questo. In ogni caso, voglio ribadire che siamo fiduciosi anche in virtù della prospettiva dell'Expo 2015 e siamo altrettanto fiduciosi che questo Governo non si vorrà presentare con un aeroporto di serie B a questo importante appuntamento. Confidiamo sicuramente nel suo lavoro, presidente Bonomi, che vediamo e apprezziamo, in particolare per il pragmatismo e la chiarezza. Crediamo e speriamo che il Governo faccia altrettanto.

SETTIMO NIZZI. Grazie per la brillante esposizione. Io vorrei porre fuori dal coro e fare alcune piccole domande. Come mai non sono state realizzate le infrastrutture necessarie per Malpensa? A chi vanno attribuite le responsabilità? È stata la regione che non ha saputo programmare oppure lo Stato non ha acconsentito che i finanziamenti venissero messi su

quell'importantissima infrastruttura. Quest'anno avete suddiviso 300 milioni di dividendi fra gli azionisti ...

GIUSEPPE BONOMI, *Presidente e direttore generale di SEA Spa*. Negli ultimi tre anni, tra cui un dividendo straordinario.

SETTIMO NIZZI. Negli ultimi tre anni. Ebbene, non era forse il caso di mettere mano a quella vergogna di aerostazione di Milano Linate? Io, come italiano, mi vergogno di andare a Milano, che è una delle capitali della nostra nazione, ed entrare in una aerostazione così drammaticamente sporca, maltenuta — glielo dico dal momento che ci sono entrato — e dal punto di vista infrastrutturale lontana nei tempi. Quell'aeroporto rimarrà aperto ancora per venti o trent'anni almeno, non certo sino all'Expo. Dunque, perché non pensare di realizzare un adeguamento di quella infrastruttura?

Infine, Milano è una parte importante della nostra nazione ed ha grandi *supporter* dal punto di vista politico. Mi riferisco non soltanto alla Lega ma anche, da parte nostra, al PDL così come ad esponenti del Partito Democratico. Allora, dico che sarebbe molto semplice: è il mercato che, il più delle volte, sviluppa la concorrenza e soprattutto il traffico.

In relazione al contratto di programma, ci si chiede perché non vengano adeguate le tariffe. Ebbene, basterebbe che buona parte di noi stringesse il Governo per far adeguare le tariffe, così come abbiamo fatto con i treni.

Non si adeguano le tariffe, ma a chi giova questo se poi non possiamo realizzare le infrastrutture e dare servizi adeguati? Dunque, siccome c'è una grossa forza politica che sarebbe disponibilissima a far sì che le tariffe vengano adeguate, allora io spero che l'iniziativa da parte di un partito importante come la Lega possa spingere il Ministro Tremonti a far sì che piuttosto che bloccare le tariffe per i prossimi tre anni, sia ferroviarie sia...

EMANUELE FIANO. Se lo annunciate in campagna elettorale noi siamo d'accordo!

SETTIMO NIZZI. Va bene. Allora, mi chiedo, perché non si fanno le cose piuttosto che andare soltanto alla ricerca di fondi che non ci sono?

MARCO GIOVANNI REGUZZONI. Molto rapidamente, ringrazio il presidente Bonomi per la lucida esposizione ma, soprattutto, per l'impegno in una posizione che è forse tra le più scomode del Paese. Credo che l'impegno e i risultati ci siano e debbano essere da noi sicuramente apprezzati. Per entrare nel merito, basta leggere qualsiasi giornale per accorgersi che l'attualità ci fornisce una serie di notizie, praticamente quotidiane, di cancellazione, soppressione e - ho sentito con le mie orecchie - di « accorpamento » dei voli; probabilmente si tratta di neologismi di nuova cognizione nell'ambito del trasporto aereo.

Ebbene, su questo io chiedo un impegno preciso da parte della SEA a tenere aggiornati i membri di questa Commissione, magari con una prima informativa su quali sono i voli cancellati e su qual è lo stato reale della situazione.

Infatti, pare evidente, o comunque sorge sicuramente il dubbio, che vi sia una politica di mantenimento del monopolio che, se vista da parte dell'acquirente della società Alitalia e Air One, può essere sicuramente legittima, ma che è contro gli interessi del Paese oltre che contro quanto è stato votato dal Parlamento e portato avanti dal Governo. Ciò deve avvenire nel rispetto delle leggi: se il monopolio c'è, deve essere nel rispetto delle leggi.

In questo senso - mi rivolgo al presidente Bonomi in qualità di direttore della società, più che di presidente - anche i sistemi informativi devono essere aggiornati sia a Linate sia a Malpensa. Ad esempio, a volte il ritardo non è registrato, non si capisce quando parte l'aereo, viene imbarcato e chiuso il volo ma poi le persone vengono tenute ferme. Certo, aumentano i *load factor*, ma se si fa viaggiare

in piedi il presidente della regione Lombardia, non facciamo una bella figura come Paese. Qualcuno si mette in tasca qualche dividendo in più, ma questo non è certo un elemento che riguarda gli interessi del Paese.

Detto questo, io voglio esprimere forte contrarietà da parte di tutto il nostro gruppo per la politica condotta dal Commissario ai trasporti della Commissione europea, che oltretutto appartiene a questo Paese, soprattutto per il provvedimento di sospensione dell'obbligo di rilascio degli *slot* inutilizzati, che in questi giorni è in discussione al Parlamento europeo. Ringrazio i deputati Albertini e Speroni per gli interventi che hanno svolto nella giornata di ieri, a difesa degli interessi di questo Paese e non solo di Malpensa. Infatti, pensare ad una rivoluzione nel mondo dei trasporti che veda un monopolio come quello che si è creato, con un blocco, anche solo per due stagioni, degli *slot* in essere è contrario agli interessi di tutto il Paese.

Quindi, su questo io credo che il Governo debba essere sollecitato. Per quanto ci riguarda lo è stato, in maniera importante, e mi auguro che i componenti della Commissione preposta a queste politiche siano sensibili. Sicuramente conosco le qualità del presidente e so che lo troverò sensibile.

Questo è un provvedimento che rischia di penalizzare tutto il Paese. Credo di non fare una provocazione se dico che viene penalizzato soprattutto il Mezzogiorno, che non ha alternative di volo diverse da quella del monopolista, mentre invece al nord voliamo più volentieri. Ad esempio, io a Lugano vado in macchina, ma di certo un siciliano farebbe più fatica a fare lo stesso. Pertanto è sicuramente importante sottolineare questo aspetto.

Da ultimo, riprendo l'intervento del collega Crosio perché il Governo e il Parlamento hanno assunto degli impegni. Anche in Parlamento abbiamo votato diversi provvedimenti, sia di carattere politico, sia normativi all'interno della legge

finanziaria e di altri provvedimenti collegati, proprio in direzione della liberalizzazione.

A questo proposito, devo rispondere che non possiamo condividere l'aumento delle tariffe. Ci mancherebbe altro: le tariffe le fa il mercato! Noi su Milano-Roma abbiamo il costo più alto del mondo, e mi rivolgo non al presidente Bonomi ma al collega che è intervenuto prima di me. Dunque, ritengo che si debba andare verso una liberalizzazione del mercato, che è la politica voluta e votata, che potrebbe portare ad una riduzione assoluta di tutti i costi legati al trasporto aereo. In questo senso, crediamo che la risposta sia una: mercato. Su questo punto, dobbiamo richiamare anche il Commissario europeo ai trasporti, che non può bloccare una situazione di mercato, ma che invece deve agevolare l'ingresso del nostro Paese in una libera concorrenza.

MARIO LOVELLI. Ringrazio anch'io il presidente Bonomi per la sua esposizione. Prendo atto che gli interventi dei colleghi della Lega ci spingono, come Commissione, a sollecitare il Governo, quindi lo faremo. Naturalmente, vi vedo un po' affannati in questi interventi, perché siete parte determinante di questo Governo e dovrete fare in modo che le cose si facciano e rapidamente. Da quando è iniziata questa legislatura abbiamo fatto decreti «salva Alitalia» e «salva Malpensa» e i risultati li stiamo vedendo.

Purtroppo, ci sono oneri per lo Stato, e dico purtroppo perché il collega presidente fece, una volta, una dichiarazione in cui contestava gli oneri a carico dello Stato. Invece, mi pare che, anche nell'operazione Malpensa, per quanto riguarda i costi sociali della riduzione del personale, è evidente che gli ammortizzatori sociali e quant'altro vanno a carico dello Stato. Tuttavia, ringrazio il presidente Bonomi perché ha ricordato un passaggio storico, quello del mancato accordo con KLM. Infatti, è evidente che quel passaggio ha lasciato il segno, ma dato che si sono volute ricordare le responsabilità politiche del Governo precedente, io ricordo le

responsabilità politiche dei Governi del quinquennio ancora precedente che non hanno fatto queste scelte. Questa comunque è la situazione, non aggiungo altro.

Dato che prima di me sono state avanzate domande relative a Freccia rossa e alla causa risarcitoria con la vecchia Alitalia, non sto a ripeterle.

Dunque, le faccio due domande specifiche, considerando il problema dalla parte del Piemonte, che non è una parte disinteressata a Malpensa, anzi, è assolutamente interessata. I fatti negativi sono due. Innanzitutto, la questione di Alitalia Cargo, che ha abbandonato le posizioni determinando una situazione molto negativa sul corridoio 5 e sul corridoio 24. Di fatto, è stata operata una scelta, nell'ambito del settore del trasporto merci, in controtendenza rispetto alle esigenze del settore. Quindi, mi piacerebbe capire come voi vedete il problema.

Riguardo al secondo tema, relativo alle problematiche infrastrutturali di collegamento verso il Piemonte, che rendono Malpensa difficile da raggiungere, vorrei sapere quali sono le vostre valutazioni.

Da ultimo, rispetto alla situazione di bilancio, lei ci ha invitato a riflettere sul fatto che seppure il bilancio 2008 ha un dato positivo, occorre valutare altri aspetti. Pertanto, la domanda è la seguente: quali sono le previsioni per il bilancio 2009, alla luce del fatto che, se il 2008 si è chiuso bene, il 2009 è collocato nel pieno della situazione che stiamo vivendo? Quindi, come prevedete che si possa chiudere il 2009?

PRESIDENTE. Do ora la parola al presidente Bonomi per la replica, chiedendogli, eventualmente, di inviarci un documento scritto se non riuscirà a rispondere ad alcune delle domande poste.

GIUSEPPE BONOMI, *Presidente e direttore generale di SEA Spa*. Volentieri. Il presidente mi ha rivolto l'invito di replicare brevemente, anche se capite che sarà un'impresa titanica, perché per parlare di alcuni temi che avete sollevato occorrerebbe molto tempo. Tuttavia, procederò

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

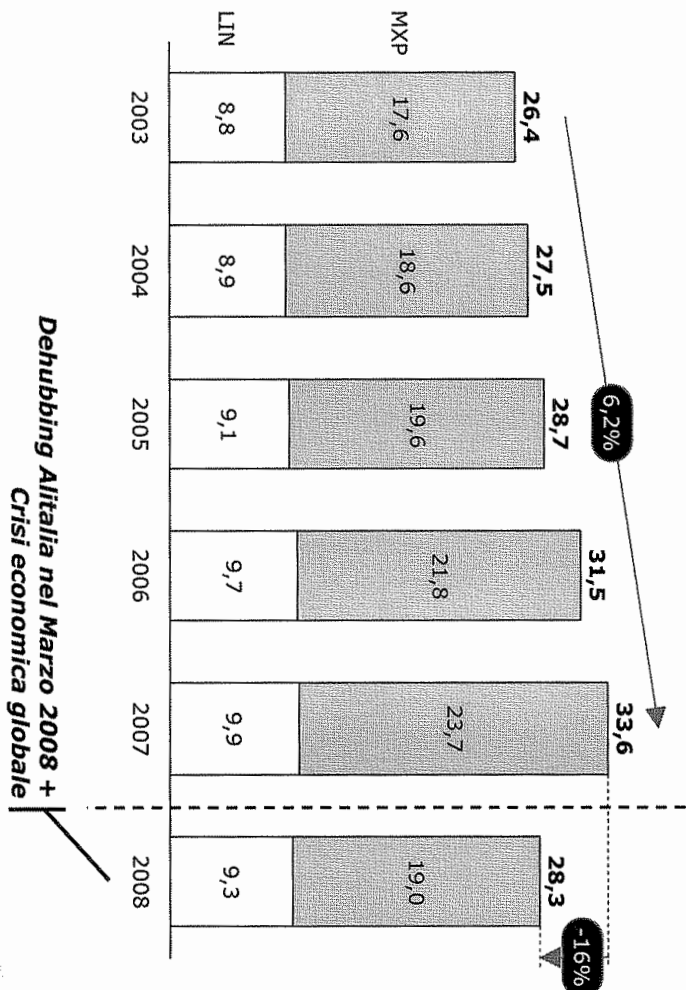
Roma, 6 maggio 2009


AEROPORTI
DI MILANO



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

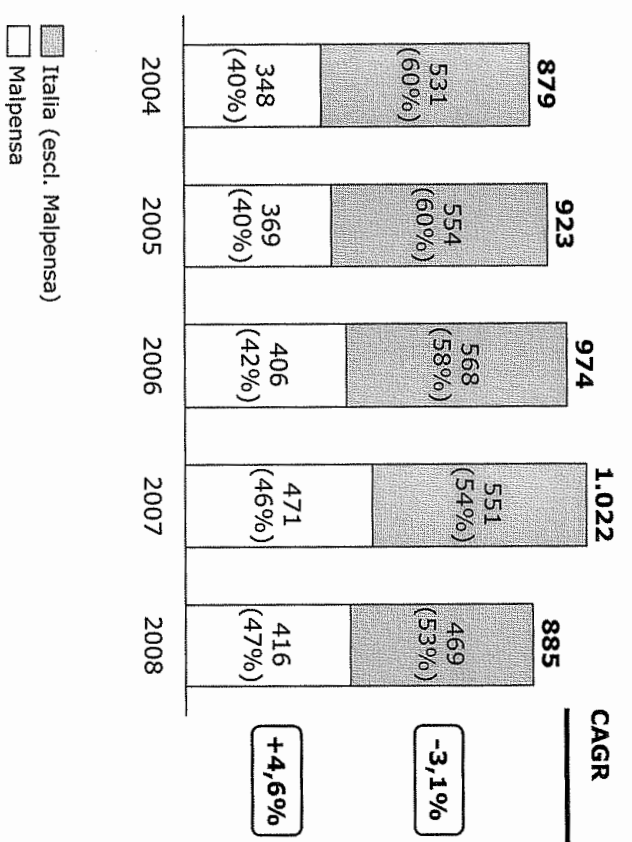
Evoluzione passeggeri sistema SEA [Mio. pax]



- 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]



Fonte: Asseeroporti, SEA

- 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)

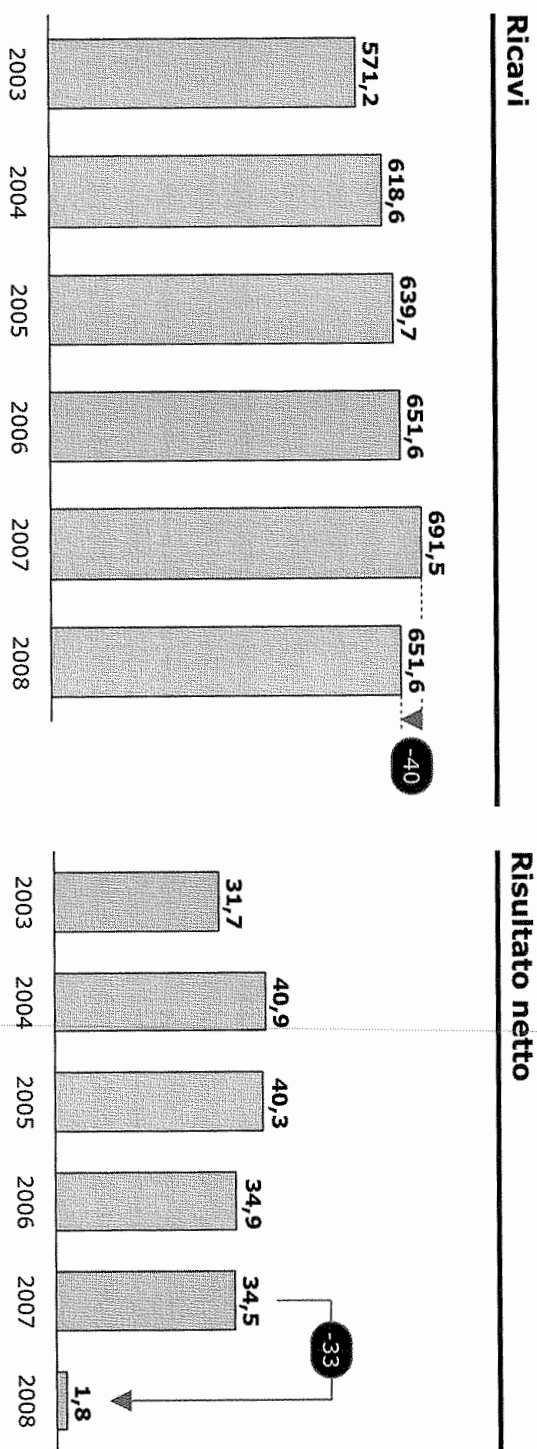
Per far fronte a questa situazione, SEA ha dovuto attuare un piano di drastica ristrutturazione, con una riduzione del costo del lavoro del 9,5%

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 mantenitivo** presso l'aeroporto di Malpensa operato da Lufthansa Technik, a servizio del Gruppo Lufthansa e di vettori terzi

easyJet

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

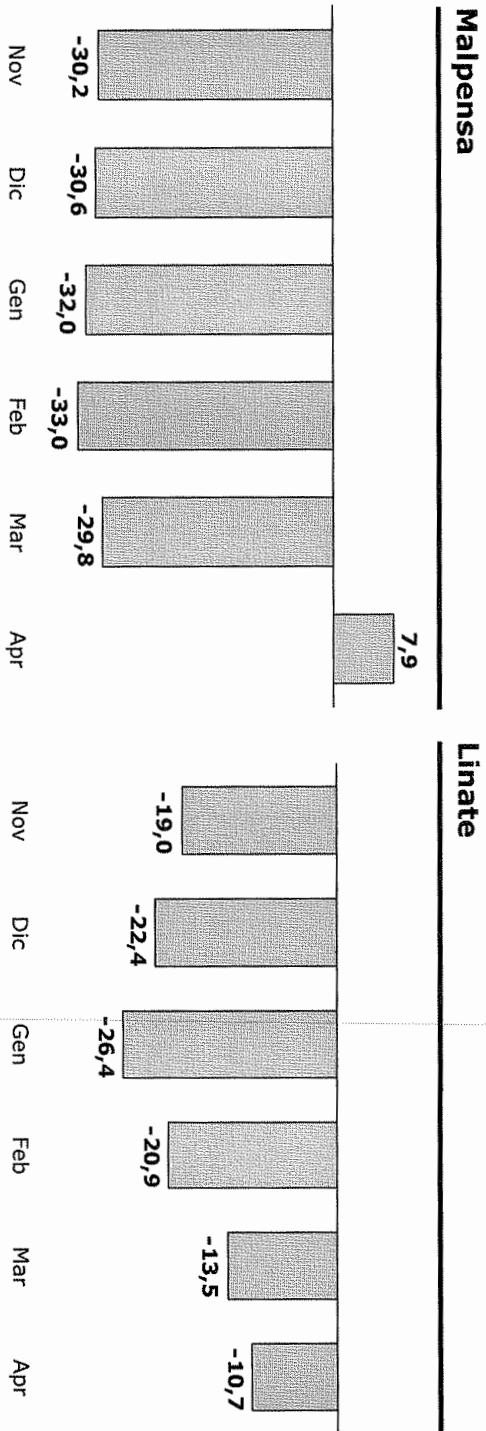
- Attualmente il traffico aereo tra l'Italia e ca. **80 paesi extra-UE** è regolato da accordi bilaterali
- L'entrata in vigore del c.d. **decreto "Salva Malpensa"** ha implicato:
 1. Impegno formale del Governo Italiano alla rapida **definizione/rinegoziazione** degli accordi bilaterali
 2. **Autorizzazioni 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 sviluppi

- **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....

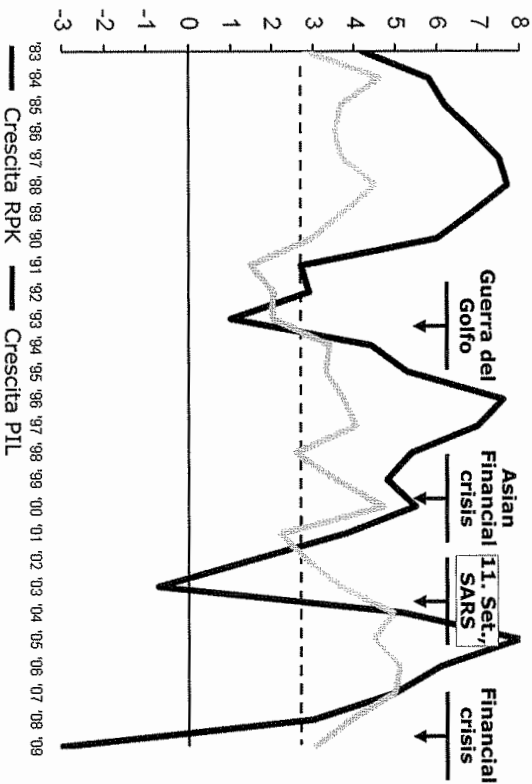
Confronto tra traffico mensile passeggeri a Linate e Malpensa [% su anno precedente]



**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

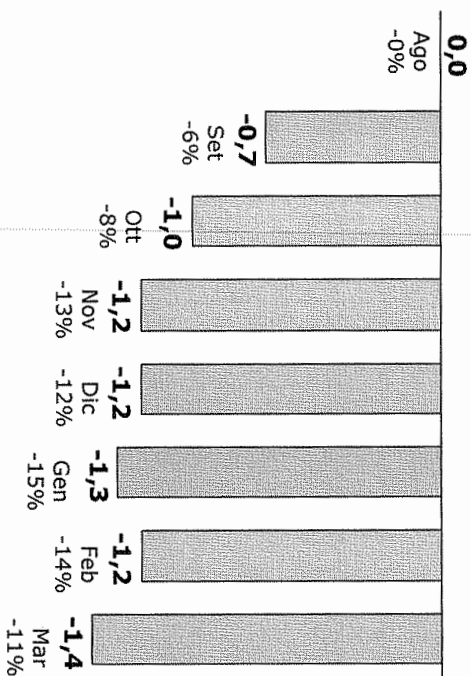
Crescita RPK¹ e PIL² [%; 1983-2009]



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

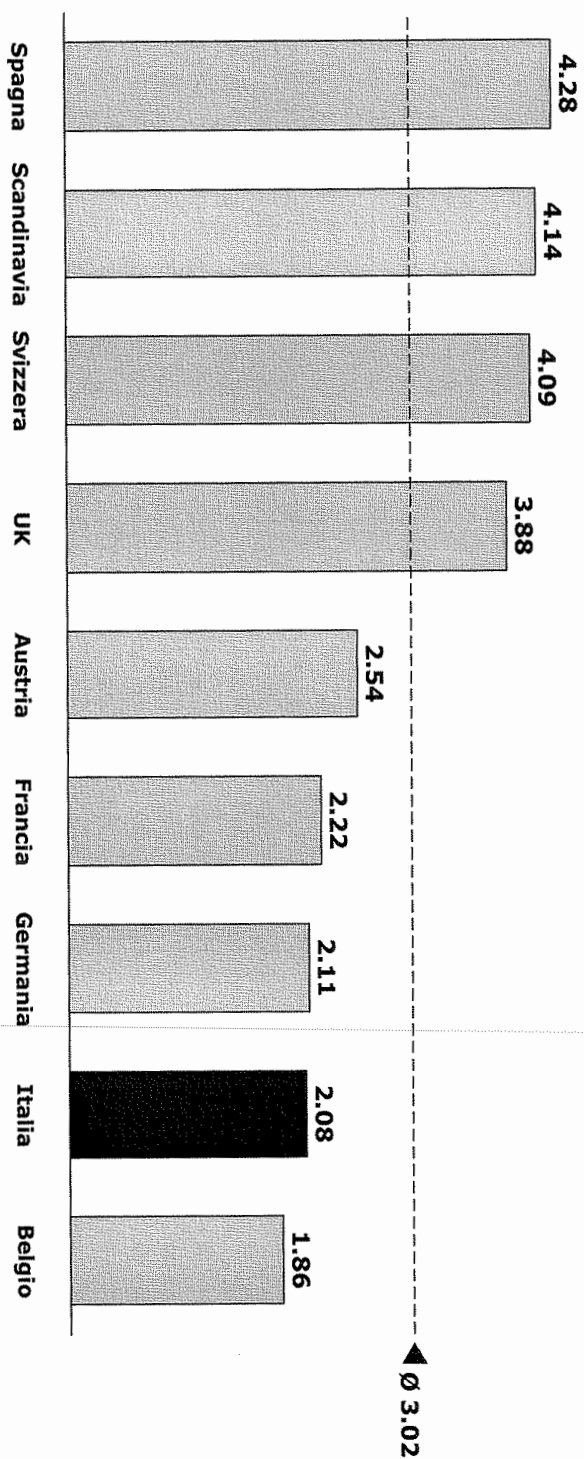
Fonte: analisi Roland Berger su dati ICAO, OECD, Airline Business, Assaeroporti, FMI

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

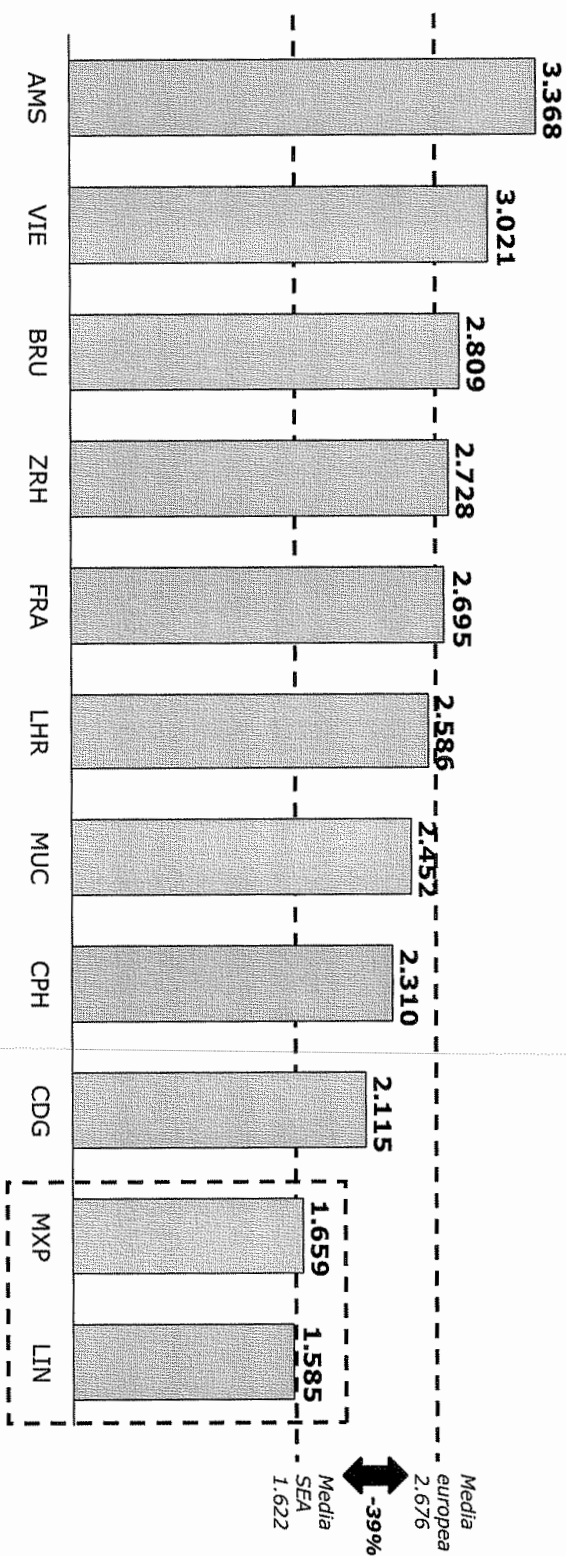
Il ruolo di Linate, terzo aeroporto italiano, va confermato in funzione dell'evoluzione del contesto competitivo di riferimento

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

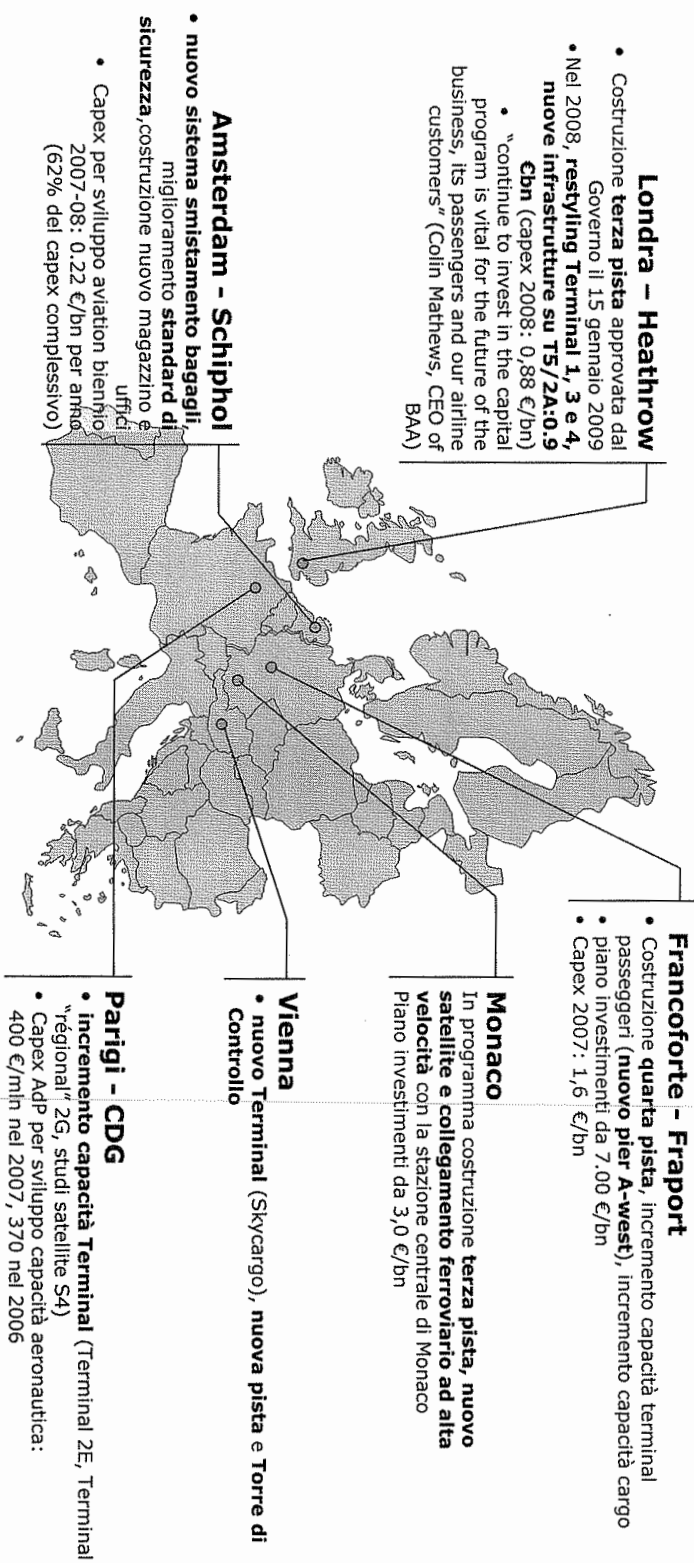
Elementi per la definizione del Cdp di SEA

- 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**

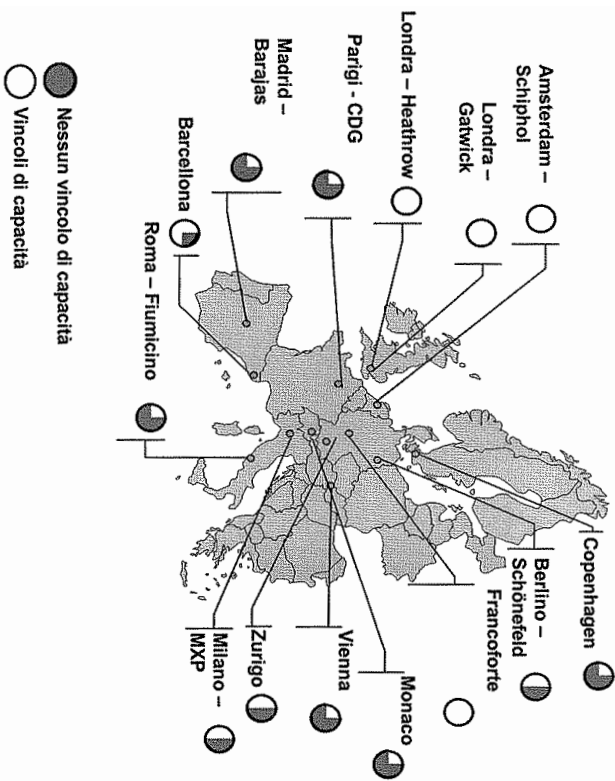
Gli hub europei stanno investendo per minimizzare i previsti vincoli di capacità

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



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

Fonte: Momberger report



16STC0003900