



POLICY DEL GRUPPO SEA PER LO SVILUPPO DEL TRAFFICO DELL'AEROPORTO DI MILANO MALPENSA

Premessa

Le recenti dinamiche del mercato aeronautico internazionale risultano caratterizzate da crescente competitività sia tra gli aeroporti che tra i vettori aerei. Tale evoluzione suggerisce la necessità, da parte dei gestori aeroportuali, di adottare politiche di marketing indirizzate al perseguimento degli obiettivi di mercato prioritari e specifici di ciascun operatore.

Ne deriva l'esigenza di riconoscere al gestore aeroportuale, quale soggetto imprenditoriale indipendente, ampia e adeguata autonomia, anche in ordine alle scelte commerciali, pur nel rispetto di principi di trasparenza e non discriminazione.

L'evoluzione del mercato aeronautico ha determinato un progressivo incremento della pressione competitiva sugli operatori aeroportuali, con la conseguenza di una sempre più intensa concorrenza per lo sviluppo delle rotte e del traffico e la necessità di una gestione pienamente autonoma del proprio business.

In questo contesto SEA si è dotata di una policy costituita da una serie di strumenti finalizzati al raggiungimento di target di sviluppo di mercato coerenti alla strategia di crescita complessiva del Gruppo, anche alla luce di quanto indicato dal Piano Nazionale degli Aeroporti che ha ribadito la centralità strategica del ruolo dell'aeroporto di Malpensa quale "Gate Intercontinentale" di riferimento del Nord Italia.

La presente policy di sviluppo traffico trova riferimento nella normativa di seguito indicata:

- comunitaria, in materia di aiuti all'avviamento delle rotte (Comunicazione della Commissione 2014/C 99/03 del 4 aprile 2014, sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree) in caso di utilizzo di risorse aventi natura pubblica;
- nazionale, da ultimo sancita dai commi 14 e 15 dell'art. 13 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con modificazioni dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9 come modificati dall'art. 1 comma 7 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, recante disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici.

La policy di sviluppo del traffico predisposta da SEA rappresenta:

- uno mero strumento, da cui non scaturisce – per il mero tramite della pubblicazione – un obbligo a contrarre a carico di SEA né un diritto soggettivo o un interesse legittimo alla corresponsione di incentivi a favore dei vettori operanti sul singolo scalo; ferma restando la possibilità di modificare repentinamente le esigenze sottese alla *policy* stessa, pur sempre in ottica di *par condicio* e imparzialità;

- un veicolo atto a garantire alle compagnie aeree trasparente accessibilità ai programmi di incentivazione di SEA. Resta inteso che sarà cura di SEA modificare/aggiornare la presente *policy* in qualsiasi momento e a propria discrezione, in relazione, ad esempio, all'evoluzione dell'andamento del mercato e/o di ragioni infrastrutturali e operative e/o di modifiche alla normativa vigente;
- l'esemplificazione di una casistica uniforme e condivisa dei prevalenti schemi di corresponsione degli incentivi, rimanendo peraltro ogni valutazione di interesse all'incentivazione dell'attività volativa nella discrezionalità di SEA, sulla scorta delle proprie politiche di sviluppo del traffico e dei termini, modalità, tempistiche e parametri ritenuti più adeguati; ciò salva la piena facoltà di SEA di negoziare direttamente con un vettore qualora non vi siano manifestazioni di interesse, ovvero qualora le manifestazioni ricevute non risultino in linea con gli obiettivi della società o non paiano sostenibili dalla medesima.

Obiettivi prioritari

SEA, perseguendo una strategia orientata ad uno sviluppo costante della connettività dello scalo di Malpensa, a beneficio dell'ampia *catchment* area territoriale di riferimento, ritiene prioritario raggiungere i seguenti obiettivi in materia di sviluppo del traffico aereo:

- **Lungo raggio (oltre km 3.500)**
 - Sviluppo del network di destinazioni strategiche di lungo raggio
 - Incremento delle frequenze su destinazioni strategiche di lungo raggio
 - Estensione del periodo di operazioni delle rotte stagionali (oltre una completa stagione IATA)
 - Sviluppo strutturale di collegamenti di breve medio raggio che sostengano flussi di traffico in connessione sistematica con voli di lungo raggio, nell'ambito di partnership ed accordi di rete su Malpensa.

Per nuovo collegamento si intende un servizio operato su un sistema aeroportuale metropolitano non collegato con Malpensa da altro vettore da almeno 2 stagioni IATA consecutive.

Sono esclusi dalla politica di incentivazione i collegamenti dove insistano accordi di *codeshare* tra nuovi vettori operativi e vettori *marketing* che abbiano sospeso o ridotto la capacità sulla rotta durante le ultime 4 stagioni IATA consecutive.

- **Breve/medio raggio (fino a km 3.500)**
 - Posizionamento di flotta di almeno 3 aa/mm incrementali *narrow body* in base a Malpensa con utilizzo prevalente sullo scalo
 - Piani pluriennali di sviluppo sullo scalo con tassi di crescita *YoY* pianificati, per vettori operanti a Malpensa con offerta di almeno 1 mln di posti/anno bidirezionali

- Sviluppo del network di destinazioni strategiche di breve/medio raggio, con priorità per i paesi dell'est Europa, dell'area Mediterranea e per alcune destinazioni domestiche non servite
- Sviluppo del traffico in transito su rotte strategiche.

Con l'obiettivo di favorire lo sviluppo di collegamenti diretti di lungo raggio e di non incentivare lo sviluppo di traffico indiretto su destinazioni di lungo raggio via *Hub* in competizione, vengono esclusi dal perimetro dei piani di incentivazione (in termini di capacità offerta e di passeggeri trasportati) tutti i servizi di breve e medio raggio operati con voli di linea su *Hub* con volumi superiori ai 20 milioni annui di passeggeri (misurati al 31.12.2019) e/o rotte che ricadano nell'ambito di accordi di *Joint Venture* e/o *code-sharing* su settori di lungo raggio ad eccezione degli accordi di sviluppo traffico di lungo raggio via Malpensa.

Vengono esclusi da tale limitazione i vettori che, rientrando nei piani di incentivazione di breve e medio raggio, commercializzano e trasportano sulla rotta esclusivamente traffico *point-to-point*.

- **Servizi all cargo**

- Creazione di nuove basi operative a Malpensa (*) o potenziamento dell'attività di basi già esistenti
- Per i vettori non basati, incremento delle frequenze operate presso lo scalo con voli di lungo raggio su mercati strategici
- Nuovi vettori operanti voli di lungo raggio su mercati strategici

(*) Una base operativa si configura come tale quando il vettore operi su Malpensa almeno 1.000 movimenti/anno con aeromobili all cargo basati presso lo scalo.

Ai fini della determinazione dei parametri descritti, SEA si avvarrà di metodologie e strumenti comunemente utilizzati dall'industria e laddove non espressamente già indicato, il periodo di riferimento iniziale sarà rappresentato dall'anno 2019.

Criteri generali della policy

La presente policy commerciale viene proposta garantendo identiche opportunità alle compagnie aeree che intendano aderirvi, in modo trasparente e non discriminatorio. I programmi in questione non sono reciprocamente cumulabili tra di loro e non sono comunque applicabili a rotte che beneficino di differenti forme di supporto erogate da soggetti pubblici (i.e. continuità territoriale). SEA si riserva peraltro la facoltà di estendere il programma a rotte per le quali il vettore già percepisce eventuali supporti da altri soggetti.

SEA sottoscriverà solo accordi che, a seguito di un'appropriata analisi finanziaria interna ex-ante, dimostrino di poter assicurare al gestore aeroportuale, nell'arco temporale previsto, adeguata profittabilità, secondo il criterio comunitario dell'Operatore in un'Economia di Mercato (MEO).

SEA, considerando il principio essenziale della libera attività imprenditoriale, anche in relazione ai criteri di incentivazione, si riserva il diritto di valutare ulteriori modalità di supporto, nonché l'attribuzione di specifici benefici non monetari in termini di *co-marketing*, a favore di progetti di sviluppo ritenuti di particolare rilievo per la crescita dello scalo e dell'accessibilità del territorio.

Gli strumenti commerciali adottati attribuiscono una particolare attenzione alla sostenibilità delle strategie da perseguire, favorendo l'offerta di trasporto passeggeri su settori di rete ad alto volume di traffico, compatibilmente al rispetto di una soglia massima di impatto sull'ambiente misurata sulla stessa capacità offerta.

Nello specifico, con riferimento al traffico di breve e medio raggio, in considerazione dell'elevata dimensione del traffico, viene indicato come requisito essenziale, per accedere agli schemi descritti, l'utilizzo di una flotta con un basso impatto ambientale, che si attesti su valori di rumorosità media ponderata sullo scalo inferiori a DB 1,6 per posto offerto su base annua.

Modalità di gestione policy

La policy di sviluppo del traffico viene pubblicata sul sito web istituzionale del gestore aeroportuale ed è redatta sia in lingua italiana sia in lingua inglese (con la lingua italiana prevalente in caso di eventuali controversie).

I vettori interessati a beneficiare del programma di incentivazione dovranno prendere contatto con SEA, Direzione Aviation Business Development, e-mail aviationdevelopment@seamilano.eu, almeno 60 giorni prima dell'inizio di ciascuna stagione IATA rilevante per il progetto di sviluppo.

Gli schemi applicati avranno durata fino a 3 anni qualora abbiano per oggetto una singola rotta, con possibilità di estensione fino a 5 anni per i progetti che prevedano un portafoglio di attività più diversificate, fermo restando la possibilità per SEA di estenderne o prorogarne la validità nell'ambito di termini temporali definiti.

SEA valuterà le proposte pervenute considerando sia l'attrattività economico/strategica del progetto presentato che i requisiti economico/finanziari del soggetto proponente.

L'ammontare dell'incentivo viene, in tutti i casi, determinato di volta in volta, all'esito della negoziazione tra SEA e il singolo beneficiario, in funzione degli schemi previsti e dell'accordo sottoscritto tra le parti.

In relazione ad alcune tipologie di programma di incentivazione, SEA potrà erogare i benefici previsti anche a due o più vettori.

L'erogazione degli incentivi è subordinata alla sottoscrizione di uno specifico contratto tra SEA ed il vettore che disciplinerà nei dettagli i termini dell'accordo, nonché alla regolarità dei pagamenti dell'operatore nei confronti del Gruppo SEA.

SEA si riserva la facoltà di modificare/aggiornare la presente policy, in qualunque momento, in relazione all'evoluzione dell'andamento del mercato.