

VERBALE DI ACCORDO

Il giorno 28/01/2011 in Linate

t r a

SEA Spa (di seguito SEA), rappresentata da Giuseppe Bonomi, Luciano Carbone, Massimiliano Crespi, Carlo Stefani, Marco Castoldi, Davide Costa Puccetti

SEA Handling Spa (di seguito SEAH), rappresentata da Giuseppe Bonomi, Luciano Carbone, Massimiliano Crespi, Carlo Stefani, Marco Castoldi, Davide Costa Puccetti

e

le Segreterie Generali, Regionali, territoriali di

FILT-CGIL, rappresentata da Nino Cortorillo, Franco Brioschi, Saverio Innocenzo, Angelo Piccirillo

FIT-CISL, rappresentata da Roberto Rossi, Alfredo Rosalba, Paolo Lucca, Dario Grilanda, Nicola Priore

UILTRASPORTI, rappresentata da Liviano Zocchi, Massimiliano Niviera, Sergio Ferrario, Giuseppe Marcello

UGL T.A., rappresentata da Maurizio Ciavarella, Massimo Legramandi

FLAI T.S., rappresentata da Franco Ciarcia, Andrea Orlando, Nicodemo Iorio

SIN.PA, rappresentata da Roberto Ostini, Irene Pegoraro

di seguito, le "OO.SS.",

PREMESSO CHE

Il contesto di relazioni industriali costruito e consolidatosi a partire dall'esperienza del de-hubbing Alitalia 2008 ha rappresentato un passaggio fondamentale nella direzione di individuare le azioni condivise di progressiva uscita dalla crisi;

sulla scorta dell'esperienza del triennio 2008-2010, che ha visto dare concretezza agli impegni reciprocamente assunti, le Parti considerano un valore aggiunto proseguire nel percorso di condivisione di obiettivi e strumenti atti a raggiungerli, con tempi certi e con approccio pragmatico;

con questo riconfermato spirito le Parti ritengono prioritario affrontare e individuare soluzioni concordate rispetto:

- agli intendimenti dell'azionista di riferimento, circa l'ipotizzato percorso di quotazione in Borsa di SEA, strumentale alla realizzazione del piano strategico SEA e dei relativi investimenti;
- alla prosecuzione del processo di recupero di efficienza del Gruppo SEA e del risanamento di SEAH;
- ad un sistema di relazioni industriali partecipato,

SI CONVIENE QUANTO SEGUE

1. Lo scenario di riferimento

A luglio 2008 SEA ha finalizzato il proprio piano strategico 2009-2016, alla luce del de-hubbing di Alitalia avvenuto nel mese di marzo dello stesso anno. Si tratta di un piano particolarmente sfidante, che nei primi anni deve far fronte ad una riduzione del traffico e che, attraverso elementi di forte innovazione, si sviluppa su un arco temporale esteso in modo da integrare gli effetti positivi dell'Expo 2015.

Obiettivi dichiarati del piano sono l'aumento della redditività e l'incremento del valore della società, da realizzarsi attraverso un ridisegno del modello di business ed un ingente piano di investimenti in grado di consentire sugli scali, e con particolare riferimento a Malpensa, di poter competere su un mercato di alta scala nel lungo termine.

Il triennio 2008-2010 ha visto SEA dare corso alle iniziative a piano attraverso azioni per favorire il recupero ed il successivo sviluppo del traffico; per incrementare i ricavi su tutte le aree di business proprie della gestione aeroportuale; per fare efficienza e ridurre i costi, mantenendo comunque la stabilità occupazionale ed agendo in particolare sulle attività di handling, particolarmente critiche sotto il profilo dei risultati economici, anche a causa della crescente pressione competitiva.

Business Aviation

Malpensa ha fatto registrare nella summer 2010 connessioni con 168 destinazioni raggiungibili in via diretta, superando il livello pre de-hubbing Alitalia (166 destinazioni). L'attrazione nel triennio 2008-2010 di nuovi vettori (36) e l'apertura di nuove destinazioni (41), con voli di lungo raggio di recente acquisizione particolarmente significativi (Cathay Pacific, Jet Airways, Oman air), sono, insieme all'avvio delle operazioni di Lufthansa Italia, dell'installazione della base di manutenzione di LH Technik e dell'incremento della presenza di Easyjet sul Terminal 2, il concreto risultato di una forte azione di marketing che ha saputo intercettare una crescita passeggeri ben superiore a quella degli aeroporti europei comparabili.

Business non Aviation

Se il 2008 è stato caratterizzato principalmente da politiche di difesa dei ricavi, a partire dall'anno 2009 e per tutto il 2010 ci si è concentrati sulla ricerca di nuovi operatori, consolidando l'immagine degli scali e legandola sempre più al tipo di clientela servita.

Con l'obiettivo di generare più del 50% delle revenues di Gruppo attraverso il business non aviation, è in atto il processo di pieno sviluppo di nuovi spazi commerciali e di restyling delle aree esistenti, che intende valorizzare e specializzare i terminal in funzione del traffico servito. Prosegue l'opera di ottimizzazione del layout esistente e la predisposizione del concept terzo/terzo per Malpensa T1, con circa 2000 mq di nuova area commerciale; la riqualificazione del Terminal 2, con offerta mirata a target low cost; il restyling complessivo di Linate, mirato a clientela business.

Sono stati lanciati servizi innovativi per sviluppare ulteriormente il business dei parcheggi, con l'obiettivo di cogliere appieno le potenzialità offerte dalle nuove aree.

Business Cargo

Da ottobre 2009 il settore cargo, fortemente penalizzato dal concorso tra de-hubbing Alitalia e crisi economica mondiale, registra una crescita significativa e continuativa, che a fine 2010 può dirsi stabilizzata. 33 nuove frequenze All Cargo, 7 nuovi vettori (tra cui Cargo Lux Italia, Cargo Italia, Asiana), insieme all'incremento dei voli dei vettori consolidati (Cathay Pacific e Air China), sono dati che danno conto di volumi di merce in crescita di oltre il 26% rispetto al 2009.

Malpensa gestisce attualmente un volume merci sostanzialmente in linea con quello precedente al de-hubbing Alitalia, con significative prospettive di crescita grazie agli investimenti che a partire dal 2011 saranno volti all'incremento della capacità dell'attuale cargo city.

Investimenti

Lo sviluppo infrastrutturale del sistema aeroportuale rappresenta un passaggio obbligato per cogliere la duplice opportunità rappresentata da una significativa domanda di mercato intrinseca alla catchment area di Malpensa (la IATA prevede il raddoppio dei volumi di traffico in Europa entro 10 anni), dalla carenza di capacità a tendere dei principali aeroporti europei, cui consegue la necessità di dotarsi di adeguate infrastrutture.

Il piano strategico 2009-2016 contiene un programma di investimenti pari a circa 1,4 miliardi/€, che ha formato oggetto di condivisione nel Verbale di Accordo 30/7/2008, ritenuto essenziale per supportare lo sviluppo infrastrutturale del sistema aeroportuale.

Tra gli investimenti più significativi del triennio 2008-2010 sullo scalo di Malpensa si segnalano: l'implementazione delle aree ck-in/gate e del "satellite C" al 3°/3°, la creazione della nuova area gruppi al T1, il restyling delle sale vip, l'apertura di un nuovo parcheggio a sud della palazzina Enac, la creazione del raccordo sud e gli interventi sulle infrastrutture di volo, l'adeguamento del T2 al business low cost con nuove aree commerciali, la copertura del raccordo ferroviario per lo sviluppo di Cargo City.

I principali investimenti sullo scalo di Linate sono invece legati alla riqualificazione dell'aerostazione e dei servizi ai passeggeri, alla ristrutturazione della mensa aziendale, alla creazione del nuovo parcheggio multipiano P2 (oltre 3000 posti auto coperti, che ne fanno, insieme al collegato P1 top class, il parcheggio coperto più grande di Milano), all'adeguamento delle infrastrutture di volo. *

La ripresa del trend degli investimenti infrastrutturali iniziata nel 2010 subirà un'accelerazione a partire dall'esercizio 2011, con l'obiettivo di completare il 3°/3° di Mxp, di sviluppare Cargo City e di proseguire nel percorso di riqualificazione delle aerostazioni.

SEA Handling

Il Verbale di Accordo del 27/2/2008, concordemente definito "Atto di Indirizzo", ha rappresentato la sede di condivisione ed avvio di un percorso negoziale complesso al cui esito, tutt'altro che scontato, sono stati affidati il contenimento dello stato di crisi, la preservazione del patrimonio aziendale, la stabilità occupazionale ed in ultima analisi la creazione delle condizioni atte a cogliere con tempestività le opportunità di rilancio.

Con Verbali di Accordo dell' 8/3/2008, del 9/4/2008, del 4/5/2009 e del 17/11/2009, SEA, SEAH e le OO.SS. hanno dato seguito all'impegno assunto di dotarsi di strumenti di mitigazione dello stato di crisi occupazionale, accedendo sino al 31/12/2011 all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e portando a compimento due procedure ex artt. 4 e 24 della legge n. 223/1991.

Attraverso la formalizzazione del Verbale di Accordo 13/6/2008 si è perfezionato il confronto sulle misure di riorganizzazione e di recupero di efficienza/produttività di SEA e SEAH, che ha trovato nella manovra organizzativa di rimodulazione del perimetro di Gruppo - imperniata sull'accentramento nel Gestore di attività core, così da poterle offrire a tutti gli operatori presenti nel sedime - nel processo di progressiva stabilizzazione del lavoro a termine e in significativi investimenti in formazione, i punti di equilibrio di un'intesa che ha saputo rappresentare un fondamentale momento di svolta.

Da qui il riconoscimento del Verbale di Accordo 13/6/2008, quale parte integrante del Piano Strategico 2009-2016 del Gruppo SEA.

Un nuovo approccio commerciale volto all'incremento dei ricavi e del market share ha consentito a SEAH di incrementare nell'anno 2010 la propria quota di mercato a livello di passeggeri, movimenti e merci. La crescita particolarmente significativa di Malpensa si affianca alla sostanziale tenuta di Linate.

L'avvio del percorso di risanamento della società ha saputo cogliere e andare oltre gli obiettivi condivisi nel V.A 13/6/2008, che prevedeva il dimezzamento della perdita operativa. Le azioni di riorganizzazione del modello produttivo ed organizzativo di SEAH, la rimodulazione delle attività all'interno del perimetro di Gruppo in risposta ad un'esigenza di offerta di servizi a tutti gli operatori del sedime, i recuperi di produttività negoziati, hanno fornito risposte tempestive ed efficaci agli interrogativi sulla continuità aziendale di SEAH, indotti dall'estrema criticità dei risultati conseguiti sino all'esercizio 2007.

Proseguendo nel trend di forte discontinuità avviato nell'esercizio 2009, il 2010 evidenzia a livello di pre-consuntivo un risultato significativamente migliore rispetto agli assunti del V.A. 13/6/2008.

E' di tutta evidenza come nel processo di perseguimento di un margine operativo lordo positivo (non ancora conseguito), un ruolo significativo lo abbia giocato e lo stia tuttora interpretando la CIGS. Occorre pertanto operare affinché la scadenza della CIGS al 31.12.2011 non colga impreparati, riportando fin da subito al centro dell'agenda dei lavori di Azienda ed Organizzazioni Sindacali la questione della finalizzazione dell'opera di risanamento di SEAH, che necessariamente deve proseguire nell'azione di recupero di efficienza dei processi interni e della produttività.

2. Il progetto di quotazione in Borsa di SEA

Il Comune di Milano, in qualità di azionista di riferimento di SEA, ha manifestato l'esigenza di accedere ad un dividendo nel corso dell'esercizio 2011.

Questa richiesta potrebbe impattare in maniera critica, sotto il profilo finanziario, sul Piano Strategico 2009-2016, che ha formato oggetto di condivisione tra SEA e le OO.SS. con Verbale di Accordo del 30/7/2008.

Il Piano strategico 2009-2016, infatti, poggia e si implementa come detto su un importante progetto di sviluppo infrastrutturale di circa 1.4 mld/€, rispetto al quale la Società ha l'esigenza di dotarsi delle ingenti risorse finanziarie necessarie. Esigenza questa che lo stesso Piano Strategico ha sin dall'inizio evidenziato, individuando un concorso di iniziative che vanno dall'alienazione di partecipazioni non-core e a significative azioni gestionali finalizzate a ridurre in particolare le perdite di SEAH.

Nel tentativo di fare sintesi rispetto ad esigenze apparentemente contrapposte ed individuare conseguentemente una soluzione di equilibrio in grado di soddisfarle entrambe, è in discussione in Consiglio Comunale una proposta incentrata su un'operazione di aumento di capitale con

rinuncia del diritto di opzione da parte dell'azionista di riferimento, per il tramite di un collocamento in borsa delle azioni di SEA.

L'operazione avrebbe il pregio di realizzare, al suo pieno compimento, sia la distribuzione di un dividendo agli attuali Soci, sia il miglioramento della struttura finanziaria di SEA. Esigenza ancor più attuale, atteso che ad oggi risulta non ancora conclusa la procedura finalizzata alla sottoscrizione del nuovo contratto di programma con Enac.

Sebbene allo stato attuale il progetto di quotazione manchi delle pre-condizioni atte a farlo divenire un'iniziativa formalmente attivabile (Atto di indirizzo specifico a cura dell'azionista di riferimento di SEA), è di tutta evidenza come l'operazione rappresenti un'opportunità per il perseguimento degli obiettivi del piano strategico di SEA.

SEA e le OO.SS., nel darsi reciprocamente atto delle opportunità insite in un'operazione di quotazione come sopra tratteggiata, ritengono importante condividere a livello di principio e fare proprie alcune affermazioni, quali criteri-guida con cui orientare il processo di quotazione, nel momento in cui è in corso la valutazione da parte dell'azionista di riferimento:

- l'operazione di quotazione origina e deve potersi spiegare con l'obiettivo di rafforzare la struttura finanziaria di SEA, al fine di adeguatamente sostenere il progetto di investimenti infrastrutturali previsti dal Piano Strategico 2009-2016. La decisione circa il collocamento in borsa di una quota di azioni SEA e la stessa scelta delle modalità di quotazione devono essere strumentalmente indirizzate a cogliere questo obiettivo, elemento centrale della (e per la) condivisione dell'iniziativa;
- l'operazione di quotazione deve necessariamente prevedere l'offerta al mercato borsistico di azioni di nuova emissione (Offerta di Pubblica Sottoscrizione), nell'ambito di un progetto di azionariato diffuso;
- i lavoratori del Gruppo SEA, in quanto attori primari dello sviluppo dell'Azienda, devono poter partecipare, sulla base di una scelta individuale, al progetto di azionariato, nell'ambito di un apposito piano riservato ai dipendenti.

E' convinzione comune delle Parti come con la quotazione prenda avvio un processo che richiede a tutta l'azienda di compiere un salto di qualità. Che modifica i rapporti con gli stakeholders tradizionali ed introduce nuovi interlocutori, quali ad esempio la comunità finanziaria. Che può comportare necessità di adeguamento organizzativo della Società e che fa della trasparenza della gestione e della comunicazione, leve fondamentali per il successo.

3. Processo di recupero di efficienza del Gruppo SEA e di risanamento di SEAH

E' di tutta evidenza come un'operazione così orientata e finalizzata a sostenere lo sviluppo di SEA, debba preliminarmente confrontarsi con quegli aspetti di criticità che sebbene fortemente ridimensionati dal processo virtuoso di rilancio dell'Azienda dopo il de-hubbing del 2008, residuano a livello di conto economico di SEAH, in particolare, e di esigenza di revisione ed efficienza dei processi, in generale, a livello di Gruppo SEA.

Con riferimento specifico a SEAH le Parti, preso atto del positivo adempimento a valere sul triennio 2008 - 2010 del patto per il risanamento contenuto nel Verbale di Accordo 13/6/2008, ritengono pertanto coerente e indifferibile contrarre un nuovo reciproco impegno a maggior ragione alla luce del progetto di quotazione, attraverso il quale conseguire entro l'esercizio 2012 un risultato operativo positivo che garantisca la stabilità dell'impresa.

Per la concreta realizzazione di questo obiettivo SEA, SEAH e le OO.SS sono fin d'ora impegnate a dare avvio ad un'apposita sessione di confronto che entro la fine del mese di maggio individui in apposita intesa le concrete misure di intervento che nel solco dell'esperienza del triennio precedente, attraverso un mix di leve equilibrato, assicurino recuperi di produttività, razionalizzazione dei costi, efficienza dei processi, da realizzarsi combinando azioni a valenza trasversale e iniziative anche diversificate per attività.

4. Sistema di relazioni industriali

Con l'obiettivo di monitorare l'evolversi del progetto di quotazione e specificamente di valutare le modalità di collocamento delle azioni e il nuovo Statuto societario, nonché di seguire lo sviluppo del Piano Strategico 2009-2016 e del progetto di investimenti in esso contenuto, le Parti firmatarie la presente intesa istituiscono una Commissione Bilaterale rappresentativa dei massimi livelli.

Le Parti ritengono che gli obiettivi di cui al punto 3 debbano trovare realizzazione nell'ambito di una efficace contrattazione di secondo livello che qualifichi anche il ruolo delle RSU.

Letto, confermato, sottoscritto.

SEA Spa

SEA Handling Spa

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI

UGL T.A.

FLAI T.S.

SIN.PA