

SUSTAINABILITY REPORT 2022



MilanAirports

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA
DI CARATTERE NON FINANZIARIO
AI SENSI DEL D. LGS. 254/16

Indice

2 Lettera agli *stakeholder*

4 Nota metodologica

6 Company overview

7 Il Gruppo SEA

15 *Corporate Governance*

22 Scenario e strategia di sostenibilità

23 *Sustainability Scenario*

32 *Sustainability Strategy*

45 Risorse

46 Capitale Infrastrutturale

63 Capitale Naturale

82 Capitale Umano

95 Capitale Sociale e Relazionale

108 Capitale Intellettuale

117 Output

118 *Output*

136 *Outcome*

152 Valore generato e distribuito

157 Impegno

158 Obiettivi ESG integrati nella strategia

163 Appendice

164 *Altre performance di sostenibilità*

171 *Analisi del perimetro delle tematiche materiali e riconciliazione con gli Standard GRI*

172 *GRI Content Index*

179 *Relazione della Società di Revisione*

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Il nostro viaggio verso la transizione sostenibile non ha conosciuto pause nel 2022. Semmai accelerazioni, che ci hanno anche consentito, in qualche caso, di collocarci tra gli attori più dinamici del nostro comparto.

La sensibile ripresa del traffico che si è registrata nel periodo ci ha consentito di guardare con maggiore serenità all'agenda degli impegni e dei programmi di investimento ESG che abbiamo delineato, con caparbia e impegno, nei mesi in cui la pandemia generava incognite e scoraggiava velleità di pianificazione.

Quando siamo attanagliati dalle difficoltà ricordiamo che gli aerei decollano meglio contro vento, non con il vento a favore

Henry Ford

contenuti e, nel corso dell'anno, l'assistenza ai passeggeri in molti aspetti è migliorata, come attestato dagli indicatori ASQ (*Airport Service Quality*) che nel 2022 hanno collocato Linate e Malpensa ben al di sopra della loro media storica.

A contribuire a questo risultato è stata anche l'introduzione di innovazioni come la *Smart Security*, basata su una tecnologia di ultima generazione che consente ai passeggeri di effettuare i controlli di sicurezza senza rimuovere dal bagaglio a mano liquidi e strumenti elettronici.

Linate è stato il primo aeroporto al mondo, nel 2021, a introdurre sperimentalmente questa nuova attrezzatura, che dimezza i tempi di attraversamento dei varchi di sicurezza da parte dei passeggeri pur migliorando drasticamente l'efficacia dei controlli. Malpensa è andata a ruota nel 2022.

Ci siamo mossi con grande proattività anche sul fronte della mobilità sostenibile. Già nel 2021 avevamo introdotto a Malpensa le prime navette passeggeri ad alimentazione elettrica, raddoppiate nel 2022.

Nel frattempo abbiamo avviato il rinnovo del parco mezzi operativi di entrambi i nostri scali, abbandonando quelli ad alimentazione endotermica per adottare veicoli a basse emissioni.

Tra il 2023 e il 2025 completeremo la sostituzione dell'intera flotta aziendale con mezzi elettrici e ibridi, per i quali renderemo disponibili complessivamente nei nostri scali oltre 100 postazioni di ricarica.

Restando sempre in tema di mobilità - declinata sul fronte degli spostamenti da e per i nostri aeroporti - abbiamo attivato a Linate la prima *superfast charging station* della città di Milano, tra le più grandi stazioni di ricarica per veicoli elettrici presenti in un aeroporto internazionale (consente di caricare 10 veicoli in contemporanea in 15/20 minuti), alimentata al 100% da energia rinnovabile. È prevista a breve la realizzazione di un'infrastruttura dello stesso tipo anche a Malpensa.

Queste sono solo alcune delle iniziative facenti parte di un articolato e ambizioso Piano di Decarbonizzazione, avviato nel 2022, che ci porterà a mantenere l'impegno - assunto con il conseguimento del massimo livello di certificazione dell'*Airport Carbon Accreditation* (ACA), il programma di riduzione volontaria delle emissioni di CO₂ promosso dall'associazione degli aeroporti europei - di raggiungere la *net zero carbon* per entrambi i nostri aeroporti entro il 2030.

In linea con l'orizzonte tracciato da questo Piano abbiamo portato a termine la vendita della società SEA Energia - che forniva energia elettrica e termica ai nostri scali attraverso la conduzione di due centrali di cogenerazione alimentate a metano - per poter riformulare, con quote progressivamente crescenti di fonti rinnovabili, le nostre future soluzioni di approvvigionamento energetico.

Stiamo agendo in parallelo anche sul taglio dei fabbisogni, avendo approvato un importante piano di efficientamento dei consumi energetici che nel prossimo triennio ci vedrà investire circa 15 milioni di euro e grazie al quale ridurremo strutturalmente di 10 mila tonnellate annue le nostre emissioni dirette di CO₂.

Non abbiamo neanche tralasciato di occuparci delle emissioni climalteranti prodotte all'interno dei nostri aeroporti da altri operatori, come le compagnie aeree.

L'UE ha previsto l'utilizzo obbligatorio, da parte dei vettori, di una quota di *Sustainable Aviation Fuel* (SAF) che, dal 2% del 2025, dovrà salire progressivamente nei decenni successivi, sino al 2050.

Il SAF, che è in grado di abbattere le emissioni del 70-80% rispetto al carburante fossile, a fine 2022 è stato già utilizzato in 28 voli operati da *DHL Express Italy* su Malpensa, miscelato al 20% con il tradizionale kerosene, grazie ad un accordo tra il carrier logistico, SEA e il fornitore ENI.

Altre 4 mila tonnellate di carburante avionico, miscelato al 20% con il biojet, saranno disponibili in entrambi gli scali milanesi nel 2023 e SEA sarà il primo gestore aeroportuale italiano ad adottare uno specifico piano di incentivazione per invogliare le compagnie aeree ad utilizzarlo anche prima del mandato UE, prevedendo la copertura di una quota della differenza di prezzo che i vettori dovranno sostenere.

Un segnale tangibile della nostra volontà di accompagnare attivamente la transizione ecologica della nostra *industry* con una visione a 360 gradi.

Abbiamo inoltre posto le basi per sviluppare un avanzato piano di adattamento ai cambiamenti climatici dei nostri scali, in particolare Malpensa, includendo tutti i fattori potenzialmente in grado di generare criticità per le infrastrutture e le operazioni aeroportuali (temperature, vento, precipitazioni atmosferiche).

La nostra progettualità - riconosciuta meritevole di un finanziamento EU - consentirà un significativo incremento del grado di resilienza dello scalo di Malpensa nei prossimi anni rispetto agli eventi meteo estremi.

Sul fronte dei temi sociali, il 2022 ha visto l'attuazione di due significativi progetti di *Diversity & Inclusion*, riferiti rispettivamente al contrasto delle distorsioni culturali che impediscono o rallentano la piena integrazione delle persone *LGBTQ+* all'interno della comunità aziendale e all'*empowerment* della popolazione lavorativa femminile.

In particolare, per quanto riguarda il secondo tema, stiamo lavorando per introdurre un sistema di gestione attraverso cui governare tutti i processi che impattano sull'eguaglianza di genere, ma nel frattempo un pò di strada abbiamo già cominciato a percorrerla.

Basti pensare che nel 2019 le persone in posizione di responsabilità in SEA appartenevano al genere femminile per il 32%, mentre lo scorso anno sono salite al 38%.

Un importante catalizzatore su questo fronte è rappresentato dal rinnovamento generazionale.

Sentiamo forte l'esigenza di rendere SEA un *habitat* lavorativo più giovane e più equilibrato sotto il profilo del genere, oltre che più inclusivo nei confronti di tutti i portatori di diversità. I numeri testimoniano che questo sforzo sta già producendo i primi risultati: tra il 2019 e oggi gli *under 30* presenti in SEA si sono quintuplicati e la quota di donne in questa fascia d'età è salita dal 25% al 60%. Nello stesso periodo anche gli *under 40* hanno visto incrementare la componente femminile dal 37% al 50%.

I dati che sono stati sin qui esposti rendono evidente che la sfida per una SEA più attrezzata per generare valore sostenibile è stata raccolta e in diversi casi sta generando risultati tangibili.

Darne conto, come abbiamo cercato di fare in questo *report*, oltre che a un obbligo di trasparenza risponde anche all'esigenza per noi di trarre alcuni insegnamenti per il futuro.

Due, in particolare, meritano di essere menzionati.

Il primo è che la volatilità è la nuova normalità. Molte delle iniziative di sostenibilità che oggi abbiamo in corso sono state immaginate e progettate durante il periodo pandemico, con un volume di traffico ridotto al lumicino e scarsissima visibilità all'orizzonte. Una congiuntura dai connotati estremi, oggi fortunatamente superata.

Ma sappiamo che il contesto in cui siamo immersi non sarà mai esente da turbolenze e forti oscillazioni, quindi bisogna imparare a progettare percorsi di sostenibilità convivendo con la volatilità delle condizioni al contorno e non facendosene condizionare oltremisura.

Il secondo è che risulta necessario e urgente apprendere l'arte dell'*ambidexterity*.

Non tireremo fuori mai nulla di buono utilizzando le avversità come alibi per non agire o posticipare.

Dobbiamo provare a raccogliere, nelle trasformazioni - anche quelle che sembra possano farci davvero male - il coraggio e la lucidità necessari per aprire strade verso nuove opportunità, tenendo a bada i rischi e le incognite.

Se sapremo fare questo ci sentiremo più fiduciosi nell'affrontare le emergenze di oggi e nel contribuire a prevenire quelle che potrebbero manifestarsi domani.



Il Presidente **Michaela Castelli**



L'Amministratore Delegato **Armando Brunini**

NOTA METODOLOGICA

Il Gruppo SEA (di seguito anche il "Gruppo"), pubblica annualmente dal 2010 il proprio Bilancio di Sostenibilità.

La Dichiarazione Non Finanziaria 2022 (di seguito "DNF"), giunta alla sua sesta edizione, riferisce sulle performance di Gruppo per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2022, così come previsto dal D. Lgs. 254/2016 e, ai sensi dell'art. 5 dello stesso decreto, costituisce una relazione distinta contrassegnata da apposita dicitura al fine di ricondurla alla DNF prevista dalla normativa.

La presente DNF è stata redatta in conformità ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards", inclusi gli "Airport Operators Sector Disclosures" (versione 2014) definiti dal Global Reporting Initiative (GRI). Per quanto riguarda gli Standard Universali GRI 1 (Foundation), GRI 2 (General Disclosures) e GRI 3 (Material Topics) è stata adottata la più recente versione del 2021. In coda al documento è riportato il GRI Content Index al fine di dare completa evidenza della copertura degli indicatori GRI associati ad ogni tematica emersa come materiale.

Il documento è stato redatto con l'obiettivo di assicurare la comprensione dell'attività di impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotto in merito ai temi ritenuti rilevanti e previsti dall'art. 3 del D. Lgs. 254/2016.

La rendicontazione non finanziaria presentata nella DNF riflette il principio di materialità o rilevanza, elemento previsto dalla normativa di riferimento e caratterizzante i GRI Standards: il processo di analisi di materialità è descritto all'interno del paragrafo "Materiality matrix". Nel 2022 è stato effettuato il processo di light review dell'analisi di materialità che è stato presentato al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità in data 7 marzo 2023.

Nel presente documento sono descritte le principali politiche praticate dall'impresa, i modelli di gestione e i risultati conseguiti dal Gruppo durante il 2022 (1 gennaio - 31 dicembre) relativamente ai temi espressamente

richiamati dal D. Lgs. 254/2016 (ambientali, sociali, attinenti al personale, rispetto dei diritti umani, lotta alla corruzione), nonché i principali rischi identificati, generati o subiti, connessi ai suddetti temi e le relative modalità di gestione.

Si segnala che il tema dei diritti umani è considerato nell'ambito della gestione del personale e nella gestione della catena di fornitura; a tal proposito, SEA è dotata di presidi procedurali e organizzativi atti a gestire e monitorare quanto previsto dalla normativa vigente in materia. Inoltre, con riferimento alle tematiche dei consumi idrici e dell'anticorruzione, si segnala che esse sono state incluse rispettivamente all'interno delle tematiche materiali "sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo" e "visione strategica orientata al valore di lungo termine" e pertanto ne viene fornita relativa disclosure all'interno del presente documento.

Per quanto riguarda i dati economici, il perimetro di rendicontazione risulta essere lo stesso del Bilancio Consolidato 2022 del Gruppo. Il perimetro delle informazioni e dei dati relativi agli aspetti sociali e ambientali include le società consolidate con il metodo integrale all'interno del Bilancio Consolidato 2022 di Gruppo.¹

Si segnala inoltre che i dati e le informazioni relative al 2022 non contengono la società SEA Energia S.p.A., la cui cessione è stata perfezionata il 29 settembre 2022, ad eccezione dei dati relativi ai consumi energetici e alle emissioni di CO₂ per cui tale società è stata inclusa per i nove mesi di competenza dell'anno (eccetto per la rendicontazione delle emissioni indirette di Scopo 3), al fine di assicurare la comprensione dell'attività d'impresa del Gruppo e dell'impatto dallo stesso prodotto.

Nel 2022 non ci sono state variazioni significative relative alla catena di approvvigionamento del Gruppo.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati nel tempo, è stato effettuato il confronto con i dati relativi agli anni 2021 e 2020; tuttavia si segnala, che alcuni dati sono stati esposti per il biennio.

¹ Per la lista delle società del Gruppo consolidate integralmente si rimanda alle sezioni 2.4 - Criteri e metodologie di consolidamento e 2.5 - Area di consolidamento e sue variazioni delle Note esplicative al Bilancio Consolidato del Gruppo SEA.

Per una corretta rappresentazione delle *performance* e per garantire l'attendibilità dei dati, è stato limitato il più possibile il ricorso a stime che, se presenti, sono opportunamente segnalate. Sono opportunamente indicate nel presente documento anche le riesposizioni dei dati pubblicati all'interno della precedente DNF.

Il presente documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 24 marzo 2023.

Si segnala che all'interno del documento sono utilizzate le seguenti dizioni:

- SEA per SEA SpA;
- SEA Energia per SEA Energia SpA;
- SEA Prime per SEA Prime SpA;
- Airport ICT Services per Airport ICT Services S.r.l.

La presente Dichiarazione è stata sottoposta a giudizio di conformità ("*limited assurance engagement*" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte di Deloitte & Touche. La verifica è stata svolta secondo le procedure indicate nella "Relazione della Società di Revisione" inclusa nel presente documento.

Per ogni informazione relativa alla DNF è possibile contattare la Funzione *Corporate Social Responsibility* del Gruppo: Sebastiano Renna - *Head of Corporate Social Responsibility* e-mail: sebastiano.renna@seamilano.eu.

Tale documento è disponibile anche sul sito web del Gruppo SEA www.seamilano.eu, nella sezione "Sostenibilità".

Company

COMPANY OVERVIEW

Overview

IL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA (Società Esercizi Aeroportuali) gestisce il sistema aeroportuale milanese in base alla Convenzione sottoscritta con ENAC nel 2001 e valida fino al 2043; la capogruppo SEA SpA è una società per azioni, costituita e domiciliata in Italia.

Gli aeroporti di Malpensa e Linate si posizionano tra i primi dieci gestori in Europa per volume di traffico nel segmento passeggeri e tra i primi cinque in quello merci, mentre in Italia il sistema aeroportuale milanese è rispettivamente il secondo operatore per volume di traffico passeggeri e il primo nel comparto *cargo* e dell'aviazione generale.

KEY FACTS

Fondazione di SEA: 22 Maggio 1948
Sede: Aeroporto Milano Linate - 20090 Segrate (MI)
Numero di iscrizione al Registro imprese di Milano: 00826040156
Capitale sociale: 27.500.000 euro
N° lavoratori del Gruppo al 31 Dicembre 2022: 2.570

HIGHLIGHTS 2022

Ricavi totali: 767,5 milioni di euro
EBITDA: 290,2 milioni di euro
Utile netto: 182,5 milioni di euro
Passeggeri: 28,9 milioni
Movimenti Aerei: 256,0 mila
Merci: 717,1 mila (ton)

SEA e le società del Gruppo gestiscono e sviluppano gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, garantendo i servizi e le attività connessi, quali l'approdo e la partenza degli aeromobili, la gestione della sicurezza aeroportuale e lo sviluppo dei servizi commerciali per passeggeri, operatori e visitatori attraverso un'offerta ampia e differenziata.

Mission

La *mission* di SEA è la creazione di valore per tutti i soggetti direttamente coinvolti nelle attività del Gruppo: azionisti, clienti, dipendenti e, in generale, l'intera platea degli *stakeholder*.

Tale obiettivo è perseguito attraverso l'offerta di servizi e soluzioni in linea con le crescenti esigenze del mercato, costituito da una pluralità di soggetti, che comprendono passeggeri, vettori, operatori aeroportuali e *partner* commerciali attivi negli scali di Malpensa e Linate.

Le infrastrutture aeroportuali gestite da SEA garantiscono l'accessibilità aerea verso le principali destinazioni internazionali a una molteplicità di utenti operanti in una *catchment area* fra le più sviluppate in Europa, proponendosi quale punto di riferimento per la crescita dell'economia e del territorio dell'intero Nord Italia.

I servizi prestati da SEA sono garantiti dalla gestione e dallo sviluppo di infrastrutture sicure e all'avanguardia, attribuendo primaria importanza alla crescita socio-economica della comunità di riferimento e alla tutela dell'ambiente.

Assetto societario

Il capitale sociale di SEA SpA è pari a 27.500.000 euro, suddiviso in 250 milioni di azioni, del valore nominale di 0,11 euro ciascuna, di cui 137.023.805 azioni di categoria A, 74.375.102 azioni di categoria B e 38.601.093 altre azioni. Gli azionisti titolari di azioni di categoria A, nell'ipotesi di cessione, a esito della quale perdano il controllo della Società, sono tenuti a garantire ai soci titolari di azioni di categoria B un diritto di co-vendita. Gli azionisti titolari di azioni di categoria A godono di un diritto di prelazione in caso di cessione di azioni da parte dei soci titolari di azioni di categoria B.

SEA, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario, in data 17 aprile 2014, denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" e dell'ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'art. 16 comma 1 lettera a) del D. Lgs. n. 39/2010. Tale qualifica è mantenuta mediante una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, completata a ottobre 2020 e quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

Azionisti pubblici

8 enti/società	
Comune di Milano ^(*)	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
Totale	54,95%

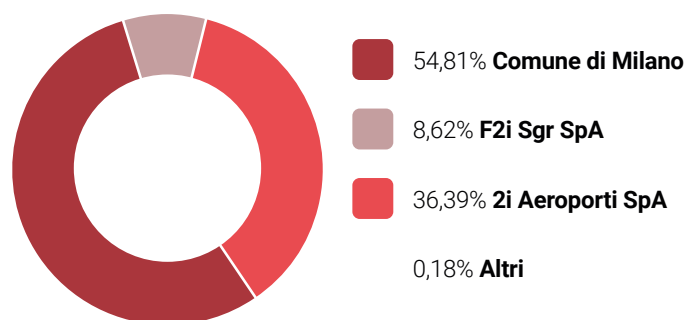
Azionisti privati

2i Aeroporti SpA	36,39%
F2i Sgr SpA ^(**)	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale	45,05%

^(*) Titolare di azioni di categoria A

^(**) In nome e per conto di F2i - secondo Fondo italiano per le infrastrutture

Struttura del Capitale Sociale



STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

Partecipazioni dirette di SEA SpA al 31 dicembre 2022



- Partecipazione di controllo
- Partecipazione di collegamento
- Partecipazione in altre società

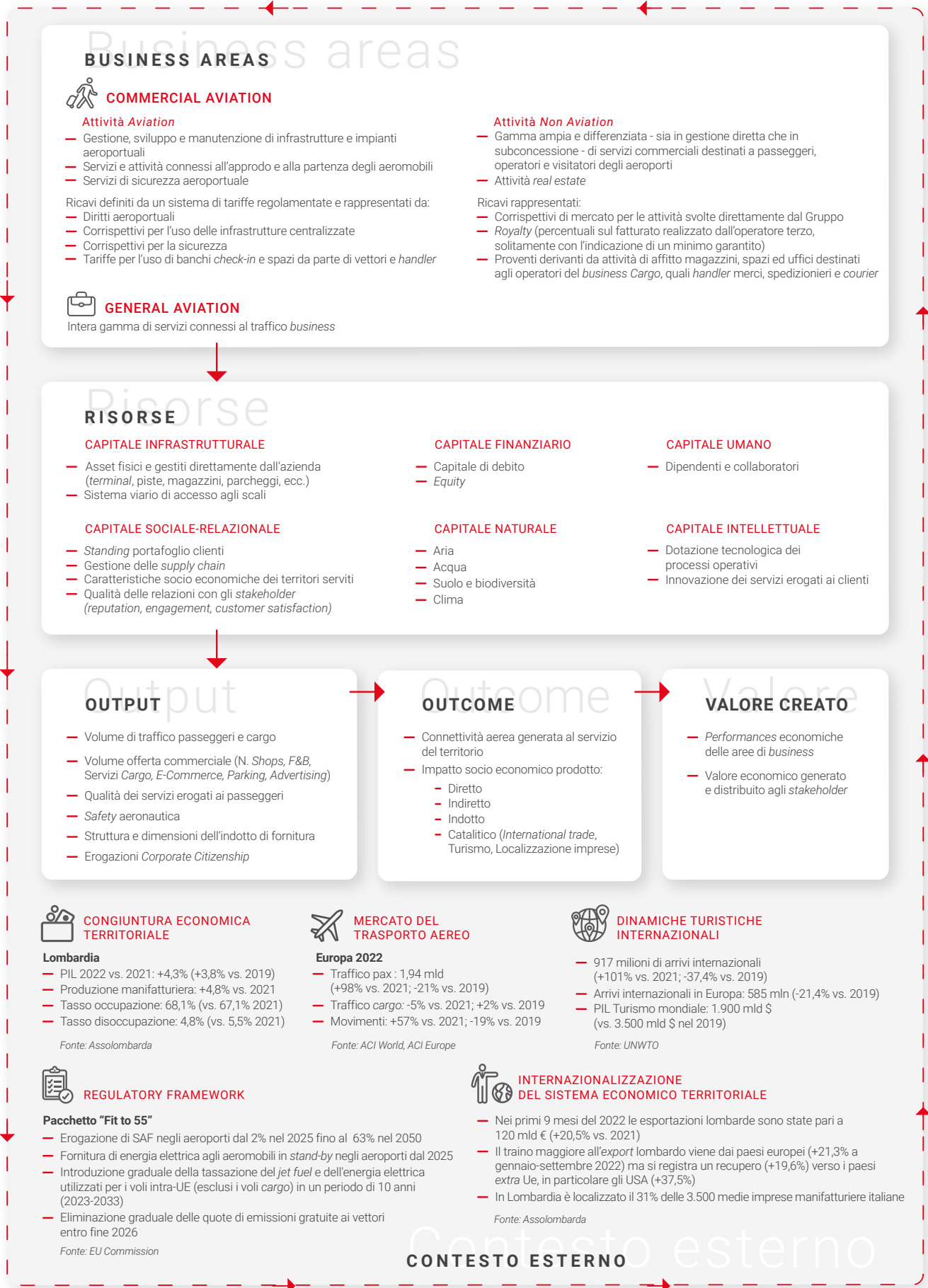
Nota: la partecipazione nella società Sea Energia è stata ceduta nel secondo semestre 2022

Modello di creazione del valore

SEA intende consolidare la capacità di generare valore economico nel lungo periodo attraverso una costante interazione con il contesto in cui opera (il settore *aviation* è una delle *industry* maggiormente condizionate da dinamiche esogene). Il valore economico generato da SEA scaturisce da una consapevole ed equilibrata gestione di tutte le forme di capitale (non solo finanziario ma anche infrastrutturale, sociale, umano, intellettuale e naturale) che presiedono alla generazione di tale valore.

A sua volta, l'efficace gestione delle diverse tipologie di capitale consente di generare le condizioni per un'offerta di connettività aerea - e di servizi complementari - capace di rispondere alle aspettative dei passeggeri e dei clienti, tutelando al contempo le istanze - provenienti dagli *stakeholder* territoriali - di crescita equilibrata e sostenibile. L'impatto generato dall'attività degli aeroporti sul contesto di riferimento viene inoltre misurato dall'abilitazione/accelerazione che essi producono sulle dinamiche di sviluppo degli attori socio-economici in termini di: accessibilità turistica internazionale del territorio, integrazione del sistema manifatturiero nelle filiere del commercio globale, attrattività degli investimenti produttivi nell'area limitrofa alla presenza degli scali aeroportuali.

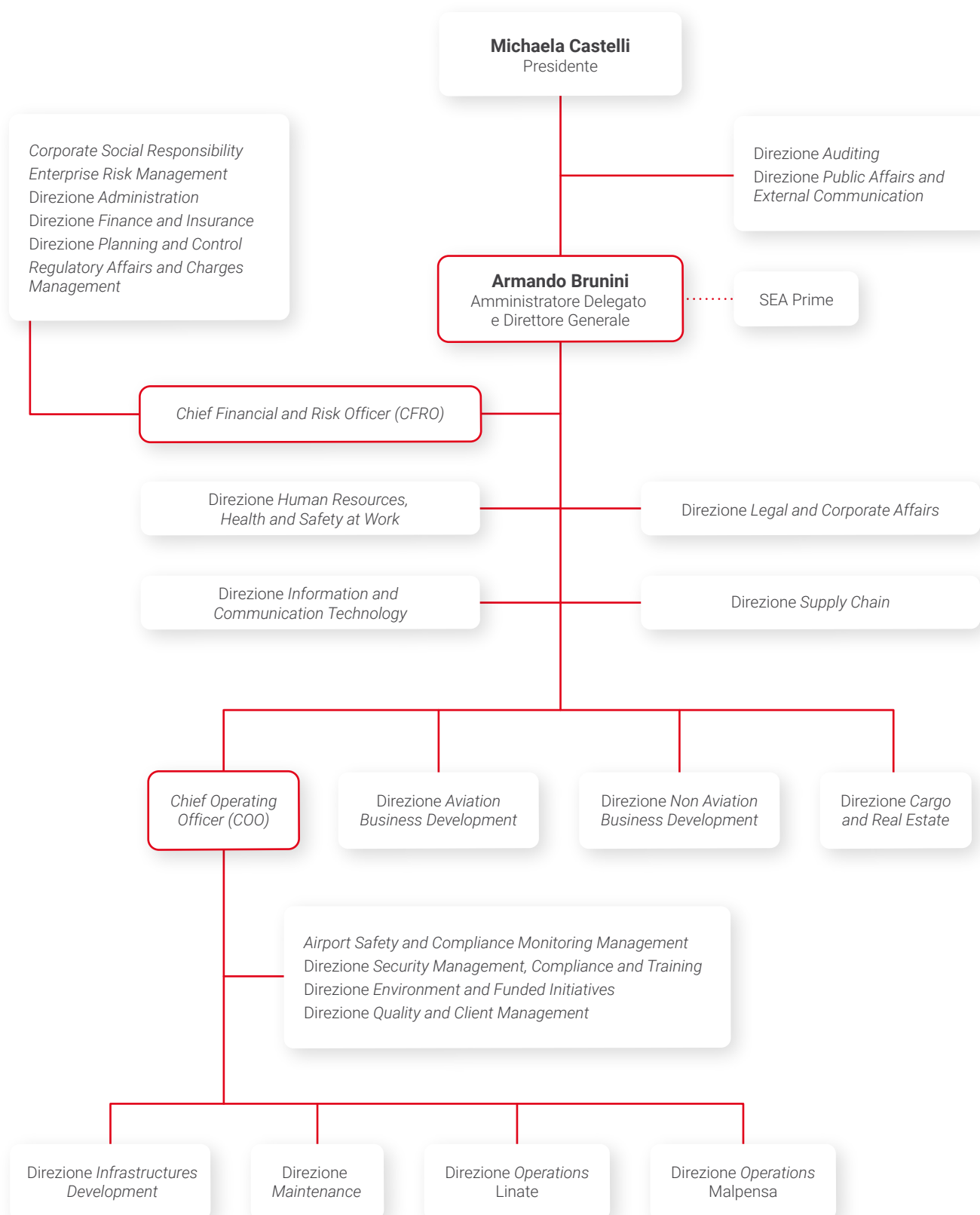
Modello di creazione del valore sostenibile di SEA



Struttura organizzativa

La struttura organizzativa di SEA si articola in diverse direzioni e funzioni di *staff*, ciascuna di esse dipendenti dal Presidente e dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale.

Organigramma funzionale



Aeroporti gestiti dal Gruppo SEA

AEROPORTO DI LINATE

L'aeroporto di Linate occupa un'area complessiva di circa 350 ettari nel settore sud-est della provincia di Milano, sui territori di Peschiera Borromeo, Segrate e Milano. Confinano con il sedime dell'aeroporto il Parco Forlanini - uno dei maggiori parchi dell'area urbana milanese - e l'Idroscalo. Lo scalo è dedicato in misura prevalente a una clientela di tipo *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali (queste ultime sia all'interno dell'Unione europea che al di fuori di essa). Nel 2022 Linate ha operato il 4,7% dei passeggeri, il 6,9% dei movimenti di aeromobili e l'0,2% del *cargo* sul totale Italia.²

AEROPORTO DI MALPENSA

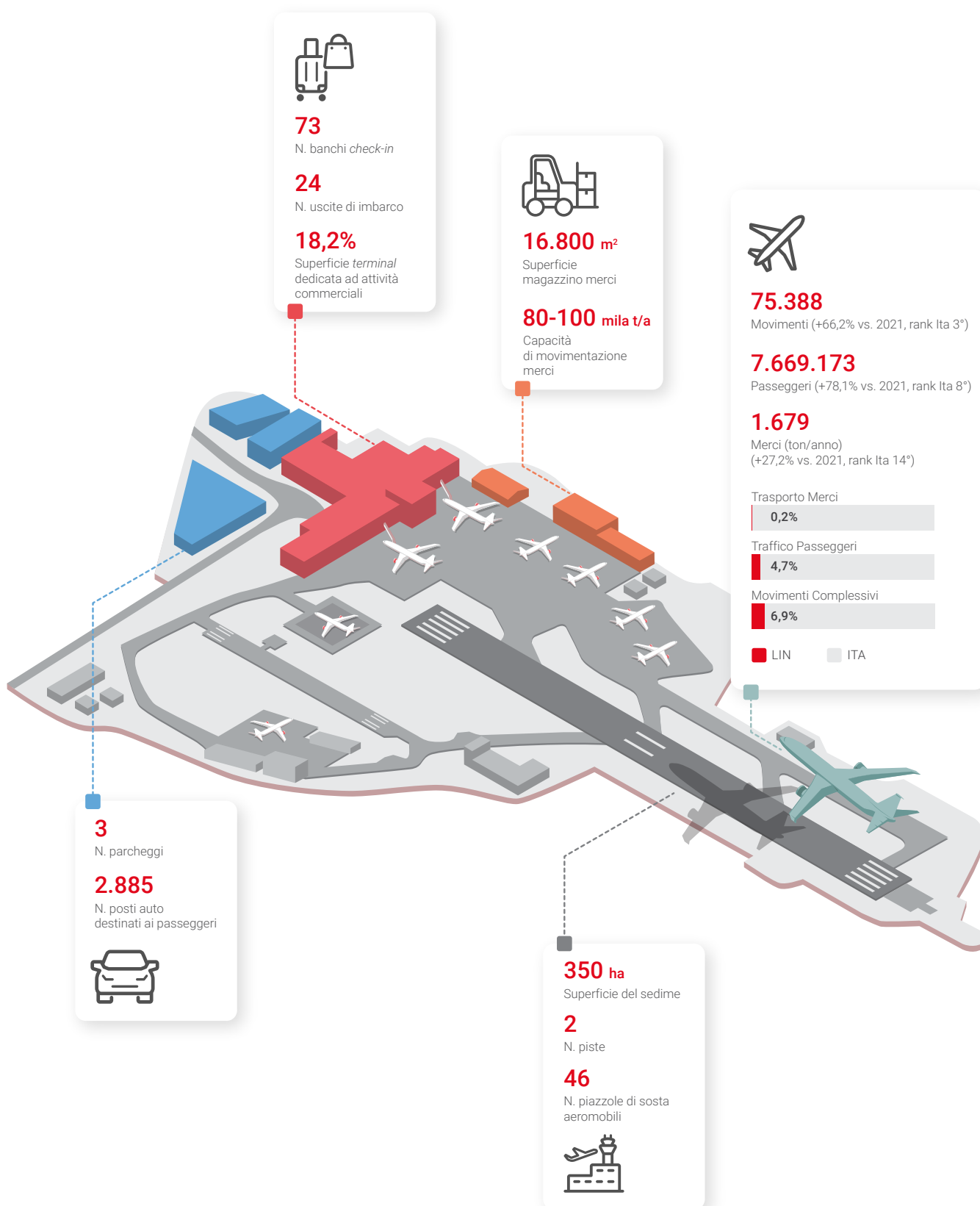
L'aeroporto di Malpensa si colloca nel settore Sud-Ovest della provincia di Varese, a 48 km da Milano cui è collegato mediante la rete ferroviaria e un sistema viario, anche autostradale, che mette in comunicazione l'aeroporto con le principali località del Nord-Italia e con la Svizzera. L'area del sedime si estende per 1.220 ettari sui territori di sette comuni: Somma Lombardo, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate, Ferno, Lonate Pozzolo e Vizzola Ticino. Tutto il sedime e il territorio dell'aeroporto sono parte del Parco Lombardo della Valle del Ticino, primo parco regionale d'Italia, nato nel 1974.

Nel 2022 Malpensa ha gestito il 12,7% dei movimenti complessivi, il 13,0% del traffico passeggeri e il 65,1% del trasporto merci registrati in Italia.³

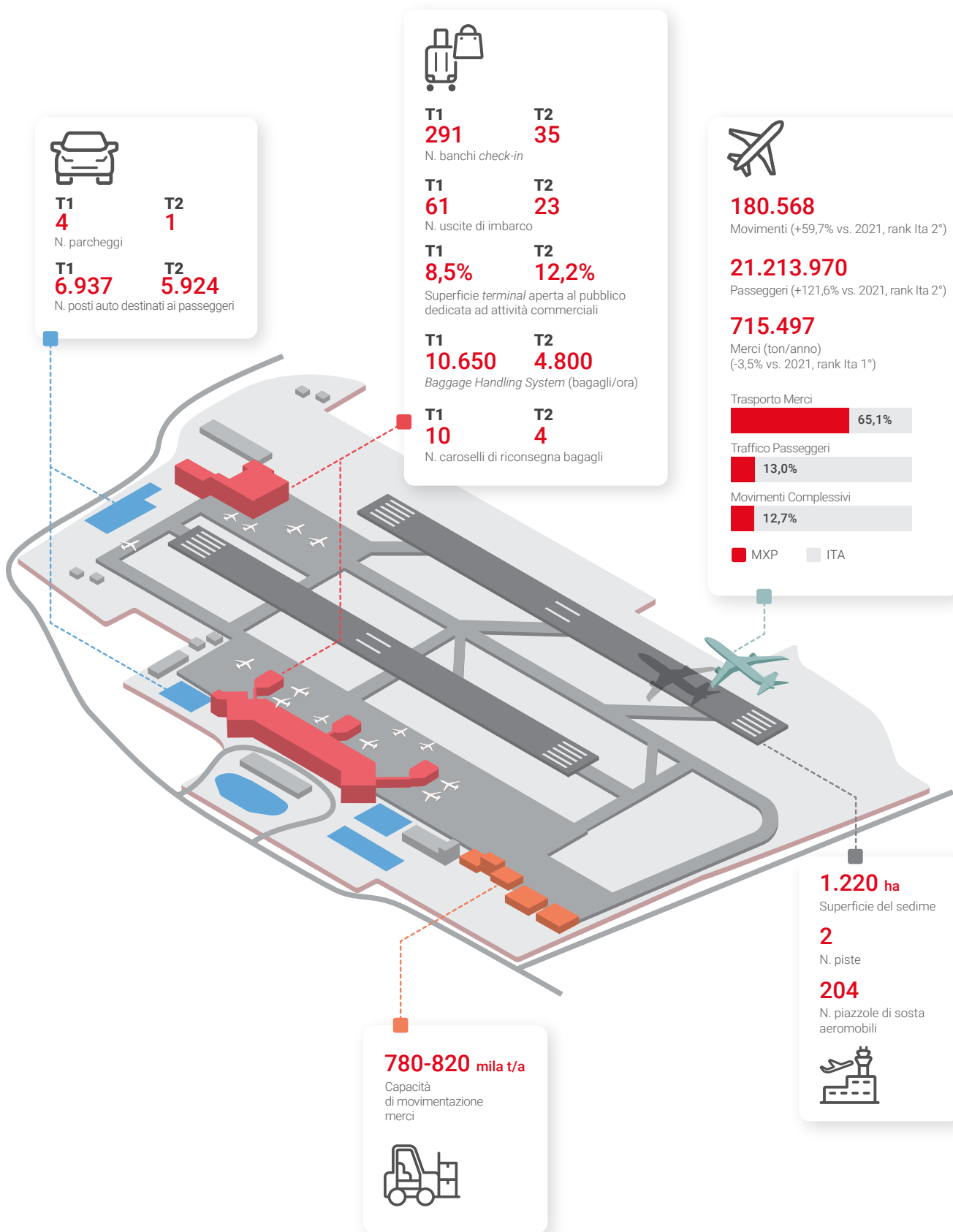
² Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

³ Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

AEROPORTO DI LINATE



AEROPORTO DI MALPENSA



CORPORATE GOVERNANCE

SEA aderisce al Codice di *Corporate Governance* di Borsa Italiana (Codice), confermando la volontà di implementare un efficiente sistema di governo societario che ripartisca adeguatamente prerogative, e correlative responsabilità, tra organo di gestione e organo di controllo e che orienti alla creazione di valore nel lungo periodo a beneficio degli azionisti, tenendo conto degli interessi di tutti gli *stakeholder* rilevanti per il raggiungimento del successo sostenibile.

La struttura di governo societario di SEA è articolata su un modello organizzativo tradizionale e si compone dei seguenti organi:

- Assemblea degli Azionisti, organo che rappresenta l'interesse della generalità degli azionisti e che ha il compito di prendere le decisioni più rilevanti per la vita della società, nominando il Consiglio di Amministrazione, approvando il bilancio e modificando lo Statuto;
- Consiglio di Amministrazione, che opera per il tramite degli amministratori esecutivi e degli amministratori con rappresentanza. Ha istituito al proprio interno il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità, il Comitato per la Remunerazione e Nomine e il Comitato Etico;
- Collegio Sindacale.

Completano la *Governance* la struttura dei poteri e delle deleghe e il sistema di controllo interno.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di SEA è composto da 7 membri (esecutivi e non esecutivi) la cui nomina, come previsto dallo statuto sociale di SEA, salva diversa unanime deliberazione dell'assemblea, avviene sulla base di liste presentate da azionisti che, da soli o congiuntamente ad altri azionisti, siano proprietari di azioni con diritto di voto pieno che rappresentino almeno il 20% del capitale sociale; le liste dovranno contenere un numero di candidati pari a quello dei consiglieri da eleggere. Il CdA in carica al 31 dicembre 2022 è stato nominato dall'Assemblea Ordinaria del 3 maggio 2021. La Società non è soggetta a particolari norme in materia di composizione del Consiglio di Amministrazione, per quanto attiene la rappresentanza di minoranze azionarie o di numero di Amministratori. Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha determinato la remunerazione del Presidente, del Vice-Presidente e degli altri amministratori sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea che li ha nominati. Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 il compenso per il Consiglio di Amministrazione è stato pari a 694 mila euro.

Il Consiglio di Amministrazione riveste un ruolo centrale nell'ambito dell'organizzazione aziendale. Ad esso fanno capo le funzioni e le responsabilità degli indirizzi strategici e organizzativi e detiene, entro l'ambito dell'oggetto sociale, tutti i poteri che per legge o per Statuto non siano espressamente riservati all'Assemblea e ciò al fine di provvedere all'amministrazione ordinaria e straordinaria della Società.

Struttura del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati SEA al 31 dicembre 2022

Carica	Consiglio di Amministrazione		Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità	Comitato Remunerazione e Nomine	Comitato Etico	Indipendente	Fasce di età	
	Componenti	Esecutivo	Non Esecutivo	*	*	*	30-50	>50
Presidente	Castelli Michaela		X			X		X
Vice Presidente	Barletta Pierfrancesco		X	X			X	
AD/DG	Brunini Armando	X						X
Amministratore	D'Alfonso Franco		X		X	X		X
Amministratore	Mainini Daniela		X	X			X	X
Amministratore	Mazza Rosario		X		X		X	
Amministratore	Rovelli Luciana		X	X	X		X	

*Appartenenza del componente del CdA al Comitato

Il Consiglio vigila sul generale andamento della gestione, con particolare attenzione alle situazioni di conflitto d'interessi, tenendo in considerazione le informazioni ricevute dal Presidente e dal Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità di SEA, nonché confrontando periodicamente i risultati conseguiti con quelli programmati. Inoltre, esamina e approva le operazioni aventi un significativo valore strategico, economico, patrimoniale o finanziario, i piani strategici, industriali e finanziari della Società e del Gruppo, il sistema di governo societario e la struttura del gruppo. Lo statuto sociale di SEA, in conformità con le normative, disciplina compiutamente la *diversity* relativamente alla composizione di genere sia dell'organo amministrativo che di controllo, il processo di autovalutazione raccomandato dal Codice anche quale strumento per valutare, tra l'altro, il livello di eterogeneità e di adeguatezza delle competenze professionali dell'organo amministrativo.

COMITATI INTERNI AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione di SEA, in conformità al Codice, ha istituito al proprio interno più comitati, composti da amministratori non esecutivi e indipendenti, con funzioni propositive e consultive e ne ha previsto numero di componenti e competenze.

Riunioni svolte dal Consiglio di Amministrazione e dai Comitati nel 2022

Consiglio di Amministrazione	Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità	Comitato Remunerazione e Nomine	Comitato Etico
12	9	4	3

Tali comitati svolgono regolarmente le proprie funzioni attraverso riunioni delle quali vengono redatti i relativi verbali, conservati agli atti della Società. Nello svolgimento delle proprie funzioni i comitati hanno la facoltà di accedere alle informazioni e alle funzioni aziendali necessarie. I comitati possono altresì avvalersi di consulenti esterni, nei limiti del *budget* approvato dal consiglio. Il Consiglio di Amministrazione ha costituito:

- il Comitato Etico, presieduto da un amministratore non esecutivo;
- il Comitato Remunerazione e Nomine;
- il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità.

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è composto da 5 Sindaci effettivi e 2 supplenti. Del Collegio fanno parte di diritto due Sindaci effettivi: uno, con funzione di Presidente del Collegio, nominato dal Ministro del Tesoro, l'altro dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti. La nomina dei rimanenti tre Sindaci effettivi e dei due Sindaci supplenti avviene con il sistema delle liste presentate da azionisti che siano proprietari di una partecipazione del capitale sociale pari almeno al 20%. I Sindaci durano in carica tre esercizi, sono rieleggibili e scadono alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo al terzo esercizio dalla carica.

Struttura del Collegio Sindacale SEA al 31 dicembre 2022

Carica	Componenti	In carica dal	In carica fino al
Presidente	Noce Paola	03/05/2022	Approvazione Bilancio 2024
Sindaco effettivo	Chiaruttini Stefania	03/05/2022	Approvazione Bilancio 2024
Sindaco effettivo	Giussani Stefano	03/05/2022	Approvazione Bilancio 2024
Sindaco effettivo	Contessi Daniele	09/11/2022	Approvazione Bilancio 2024
Sindaco effettivo	Di Marco Luigi	03/05/2022	Approvazione Bilancio 2024
Sindaco supplente	Mantini Federica	03/05/2022	Approvazione Bilancio 2024

Nota: Il dott. Daniele Angelo Contessi, già nominato Sindaco Supplente nell'assemblea di SEA del 3 maggio 2022 ha rassegnato le proprie dimissioni dalla sua carica per assumere l'incarico di Sindaco Effettivo dal 9 novembre 2022 in sostituzione del dott. Felice Morisco.

Nell'esercizio 2022 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale è pari a 261 mila euro.

Sistema di poteri e deleghe

Nel 2019, in data 8 gennaio, il Consiglio di Amministrazione ha nominato un amministratore delegato, che ricopre anche il ruolo di direttore generale, cui sono stati conferiti i poteri per la gestione ordinaria della Società, entro determinati limiti e con facoltà di subdelega dei poteri delegati, nonché per l'attuazione delle direttive ricevute dall'organo amministrativo.

Il sistema di poteri poggia su una struttura organizzativa interna formalizzata e chiara, suddivisa in distinte unità, per ciascuna delle quali sono specificamente individuate la rispettiva linea di dipendenza gerarchica, compiti e responsabilità.

Remunerazione del Management

Il sistema di retribuzione del Gruppo è delineato con l'obiettivo di attrarre, motivare e trattenere persone di alto profilo professionale e manageriale, qualificate per raggiungere gli obiettivi del Gruppo.

Il sistema di incentivazione variabile (MBO), destinato al *Management* del Gruppo, è coerente con i nuovi indirizzi strategici e finalizzato alla sua realizzazione. La componente variabile della remunerazione riconosce i risultati conseguiti, stabilendo una correlazione tra *performance* e compensi. Gli obiettivi annuali sono predeterminati dal *budget* approvato dal Consiglio di Amministrazione e assegnati alle risorse in relazione alle aree di risultato e di responsabilità. I risultati economico-finanziari del Gruppo rappresentano il principale obiettivo del *Management* e costituiscono condizione di accesso al sistema di *performance management*.

La *performance* è misurata, oltre che sugli aspetti economico-finanziari, anche sul raggiungimento di obiettivi individuali, alcuni dei quali direttamente correlati a tematiche ESG.

Di seguito si evidenziano gli obiettivi ESG che sono stati incorporati nel sistema di *performance management* per l'esercizio 2022.

Ambiti ESG di valutazione delle prestazioni manageriali

Cluster	Ambiti ESG	N. manager	Peso % (min-max)
Ambiente	Roadmap Certificazione ACA 4+ emissioni CO ₂	14	5-20%
Ambiente	Adozione Sustainable Aviation Fuel	12	5-20%
Ambiente	Definizione modello di business Urban Air Mobility	8	5-45%
D&I	Roadmap Certificazione D&I	2	10-20%
Health&Safety	Riduzione infortuni sul lavoro	33	5-10%
Qualità dei servizi ai passeggeri	Indice sintetico di qualità percepita e erogata	130	5-45%

Fonte: SEA

Ad integrazione di quanto sopra evidenziato, si segnala che nell'esercizio 2022 il rapporto fra la retribuzione totale annuale della persona che riceve la massima retribuzione e la mediana delle remunerazioni totali annue di tutti i dipendenti (esclusa la suddetta persona) è stato pari a 11,31⁴.

GOVERNANCE DELLA SOSTENIBILITÀ

Il Consiglio di Amministrazione - oltre a garantire che la rendicontazione di sostenibilità annuale sia redatta e pubblicata, così come previsto dalla normativa vigente - approva il documento, sulla base dell'esposizione dei suoi contenuti e delle principali *performance*. Il Consiglio di Amministrazione, inoltre, approva i risultati dell'analisi di materialità condotta, dopo aver acquisito un quadro informativo completo sulla metodologia adottata (definizione dei temi potenzialmente materiali, categorie di *stakeholder* coinvolti e loro valutazioni) ed eventualmente esercitando la prerogativa di trasferire proprie valutazioni e considerazioni.

⁴ Si evidenzia che tale dato è stato calcolato considerando il reddito di tutti i dipendenti in forza al 31/12; in particolare, i dipendenti part-time (che costituiscono il 7,7% del totale) e i nuovi assunti nel 2022 sono stati considerati, ai fini del calcolo, come dipendenti full-time per dodici mesi di competenza.

Sempre il Consiglio di Amministrazione approva altri strumenti di *governance* della sostenibilità - come il Codice Etico e i Valori e il Piano di Sostenibilità - con i medesimi criteri utilizzati per la rendicontazione di sostenibilità e l'analisi di materialità - e i loro successivi aggiornamenti e integrazioni.

Sistema di controllo interno

SEA si è dotata di un sistema di controllo interno e gestione dei rischi - da ultimo strutturato adottando quale riferimento il *Risk Model Enterprise Risk Management* - ERM - costituito da regole, procedure e struttura organizzativa volte a monitorare:

- l'efficienza ed efficacia dei processi aziendali;
- l'affidabilità dell'informazione finanziaria;
- il rispetto di leggi, regolamenti, statuto sociale e procedure interne;
- la salvaguardia del patrimonio aziendale.

MODELLO DI ORGANIZZAZIONE E GESTIONE EX D. LGS. 231/01

Sin dal 2003 SEA ha adottato un "Modello di organizzazione, gestione e controllo" in linea con le disposizioni del D. Lgs. 231/2001 e tenendo conto delle Linee Guida pubblicate da Confindustria, per assicurare correttezza e trasparenza nella conduzione delle attività aziendali.

Il Modello di Organizzazione e Gestione vigente è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il 31 maggio 2022 e include tutti i reati previsti dal D. Lgs. 231/2001 a tale data. Il Modello sintetizza le azioni intraprese dalla Società per il rispetto di tale normativa, indica i protocolli adottati per prevenire i reati oggetto del Decreto dalla cui realizzazione potrebbe derivare la responsabilità amministrativa della società.

Il compito di vigilare sul funzionamento, l'osservanza e l'aggiornamento del Modello è affidato all'Organismo di Vigilanza collegiale, nominato dal Consiglio di Amministrazione il 31 maggio 2022 e composto da 4 membri (un Consigliere di Amministrazione di SEA senza deleghe operative, due membri indipendenti esterni, di cui uno con funzioni di Presidente dell'Organismo e un componente interno - Direttore *Auditing*). L'Organismo di Vigilanza risponde ai requisiti di autonomia e indipendenza, professionalità e continuità d'azione, è dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo e dispone di adeguate risorse finanziarie per lo svolgimento dei

propri compiti. La Società è dotata di un canale dedicato alle segnalazioni all'Organismo di Vigilanza (cd. "Whistleblowing") - anche anonime - provenienti da dipendenti, organi sociali e terzi, di condotte illecite o di situazioni anche solo a potenziale rischio/reato. Tale canale è idoneo a garantire la riservatezza dell'identità del segnalante in conformità alla Legge 179 del 2017.

I componenti del Modello 231/2001 di SEA, che integrano la Parte Generale e la Parte Speciale, sono:

- il Codice Etico;
- la mappatura dei rischi;
- il sistema organizzativo aziendale;
- il sistema procedurale aziendale;
- il sistema di poteri autorizzativi e di firma;
- il sistema di controllo di gestione;
- il sistema premiante e l'apparato sanzionatorio;
- la comunicazione e formazione del personale;
- il sistema informativo aziendale;
- il sistema di *governance* aziendale;
- le attività di controllo;
- il *whistleblowing*.

L'Organismo di Vigilanza SEA, nel corso del 2022, si è riunito 10 volte; per ogni riunione viene redatto un verbale. Il Modello di Organizzazione e Gestione, include i reati in materia di salute e sicurezza sul lavoro, ambientali, di violazione dei diritti umani e le relative misure di prevenzione adottate dalla società per prevenirli, oltre a tutti gli altri reati previsti dal D. Lgs. 231/2001 e i relativi protocolli di prevenzione. Le società del Gruppo, SEA Prime e Airport ICT Services hanno anch'esse adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001 e nominato un proprio Organismo di Vigilanza. Gli Organismi di Vigilanza di SEA e delle controllate, SEA Prime e Airport ICT Services, anche attraverso la Direzione *Auditing*, svolgono attività di verifica su idoneità ed effettività dei protocolli adottati dalle Società per prevenire la commissione dei reati previsti nel Decreto.

RISK MODEL

La creazione di valore sostenibile per gli *stakeholder* non può prescindere dall'assunzione di rischi, componente fondamentale del fare impresa. Il Gruppo SEA, in qualità di gestore aeroportuale, è soggetto a un ampio spettro di rischi potenziali che possono pregiudicare il conseguimento degli obiettivi aziendali. Al fine di ridurre l'esposizione a tali

eventi, il Gruppo è dotato di appositi processi e procedure a salvaguardia della *safety* aeroportuale e della qualità dei servizi offerti, nonché della tutela delle attività tangibili e intangibili di interesse degli *stakeholder* e a garanzia della creazione di valore nel lungo termine.

Il Gruppo SEA ha implementato un modello di *Enterprise Risk Management* (ERM) che si ispira alle principali *best practice* nazionali e internazionali (es. Codice di *Corporate Governance* delle Società Quotate, CoSO ERM - *Integrating with Strategy and Performance*) finalizzato all'individuazione, alla valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale e che possano assumere rilievo nell'ambito della sostenibilità del *business* nel medio-lungo periodo, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del *management* e dell'*assurance* per gli *stakeholder* di riferimento. Il modello di ERM, formalizzato nella ERM *Policy* approvata dal Consiglio di Amministrazione nel corso del 2017, si basa su un approccio esteso a tutte le tipologie di rischio/opportunità potenzialmente significative per il Gruppo ed è focalizzato sui rischi/opportunità a maggior impatto sugli obiettivi strategici e sui *driver* di valore aziendale.

Il *Risk Model* del Gruppo SEA, catalogo di tutti i potenziali rischi di riferimento dell'Azienda, è strutturato in quattro categorie:

- rischi di contesto esterno
- rischi operativi e di *business*
- rischi finanziari
- rischi legali e di *compliance*.

Il *Risk Model* include inoltre al proprio interno specifiche categorie di rischio in ambito *Environmental*, *Social* e *Governance* nell'ottica di favorire l'individuazione e l'analisi di rischi ESG. Gli eventi individuati sono valutati e successivamente prioritizzati, sulla base di metriche quali-quantitative in termini di impatto, probabilità di accadimento e maturità del sistema di gestione del rischio stesso.

La valutazione tiene quindi in considerazione le azioni di mitigazione in essere a presidio dei singoli eventi di rischio. L'impatto è valutato su una o più delle seguenti quattro dimensioni: economico-finanziaria, HSE (*Health, Safety, Environment*), reputazionale, operativa.

Il Gruppo SEA dispone inoltre di consolidati presidi ad hoc che si occupano di specifici sistemi di gestione in ottemperanza alle normative di settore. I rischi monitorati da tali presidi sono legati all'ambiente, alla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro e alla corruzione. Nell'ambito di ciascun processo di certificazione (ISO

14001, ISO 50001, ISO 45001, ISO 27001 e ISO 37001), infatti, il Gruppo svolge specifiche attività di identificazione, valutazione e gestione dei rischi che, congiuntamente alle attività di miglioramento continuo e alle politiche implementate, permettono all'azienda di gestirli efficacemente.

CODICE ETICO E COMITATO ETICO

Origine e funzione del Codice Etico

Il Codice Etico di SEA - anche componente del Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D. Lgs. 231/2001 - è stato adottato per la prima volta nell'aprile 2000 e approvato da ultimo dal Consiglio di Amministrazione il 21 dicembre 2020. Il Codice Etico individua principi etici e regole di condotta cui SEA intende riferirsi nella propria attività e al quale debbono attenersi i componenti degli organi sociali, i suoi dipendenti e i collaboratori legati a SEA e alle società del Gruppo SEA da rapporti contrattuali di lavoro di qualsiasi natura (anche occasionali o temporanei), nonché altre specifiche categorie di *stakeholder* (ad esempio, clienti, fornitori, soci in affari), cui viene richiesto di rispettare alcune regole di comportamento previste dal Codice Etico e formalizzate attraverso specifica previsione nei relativi contratti. Le norme del Codice Etico costituiscono parte essenziale delle obbligazioni contrattuali di *management*, dipendenti e collaboratori della Società. Pertanto, l'adozione di un comportamento che ne disattenda il dettato costituisce violazione dell'obbligo di diligenza previsto dal vigente CCNL. Per gli altri *stakeholder* l'osservanza delle previsioni del Codice Etico costituisce presupposto essenziale per instaurare e/o proseguire il rapporto con SEA.

Comitato Etico

SEA ha istituito un Comitato Etico, deputato a garantire la diffusione, l'osservanza, la corretta interpretazione e l'aggiornamento del Codice Etico, nominato da ultimo il 31 maggio 2022 e composto dal Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società, con funzioni di Presidente del Comitato, da un consigliere non esecutivo e dai responsabili delle Direzioni aziendali "*Human Resources*", "*Health and Safety at Work*" e "*Auditing*". Nel corso del 2022 il Comitato Etico si è riunito 3 volte, trattando in particolare lo stato di diffusione e l'attuazione del Codice.

Le società controllate SEA Prime e Airport ICT Services hanno adottato un proprio Codice Etico ispirato ai principi espressi nel Codice SEA, approvato dai rispettivi organi amministrativi e hanno nominato quale proprio Comitato Etico, il Comitato Etico della capogruppo.

Attività di formazione e divulgazione del Codice Etico

La diffusione e la divulgazione del Modello di Organizzazione e Gestione ex. D. Lgs. 231/2001 e del Codice Etico è proseguita nel corso del 2022 con le seguenti iniziative:

- aggiornamento dell'informativa relativa alle varie componenti del Modello nella *intranet* aziendale e nella sezione personale HR;
- messa a disposizione ai dipendenti neo-assunti del Codice Etico e del Modello di Organizzazione e Gestione nelle sezioni *intranet* dedicate;
- pubblicazione nella *intranet* aziendale dell'aggiornamento della Mappatura dei rischi 231/01;
- pubblicazione di un video di informazione e sensibilizzazione sull'importanza del Modello.

L'informazione e la formazione sul D. Lgs. 231/2001 e sul Modello SEA si è articolata, nel corso del 2022, come segue:

- comunicazione nella *intranet* aziendale a tutti i dipendenti, inclusi i Dirigenti, dell'approvazione, da parte del CdA, dell'ultima edizione del Modello e dei principali aggiornamenti apportati;
- effettuazione di sessioni ad personam per 7 neo Dirigenti/Responsabili di aree sensibili ai fini dell'attuazione del Modello;
- sessione di *refresh* formativo per i responsabili *Maintenance* (15) con un focus sui rischi 231/01 e anticorruzione specifici dell'area;
- prosecuzione del corso *on line* con test finale sul Modello 231/01, dell'anticorruzione per il personale amministrativo e attivazione dello stesso corso per il personale turnista; al 31 dicembre i corsi sono stati effettuati dal 75% degli aventi diritto.

POLITICA ANTICORRUZIONE

Per questo tema si rimanda a quanto pubblicato sul sito *corporate* del Gruppo SEA al seguente indirizzo: <https://seamilano.eu/it/governance/politica-prevenzione-corruzione>

Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 6 febbraio 2020, il documento "Misure anticorruzione ex L.

190/2012" che contiene le misure di prevenzione adottate da SEA con riferimento ai reati oggetto della Legge n. 190 del 6 novembre 2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione". Tali misure vanno ad affiancare il Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001, come da indicazioni delle Linee Guida dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) di novembre 2017.

Le Misure anticorruzione ex L. 190/2012 includono le misure di prevenzione per le fattispecie di reato corruttivo previste nel Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 22 febbraio 2018, e certificato secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 *Anti-bribery Management System* l'8 marzo 2018 da TUV Italia. L'*audit*, di sorveglianza annuale effettuato dal certificatore a novembre 2022, ha confermato la validità del certificato sino a marzo 2024.

Nell'ambito delle attività relative al Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA e del Modello 231/2001 di SEA e delle società controllate SEA Prime e Airport ICT Services, è stata effettuata una analisi dei processi aziendali al fine di poter individuare i rischi legati alla corruzione. Sono stati inoltre svolti 39 *audit* (di cui 24 presso SEA, 13 presso la controllata SEA Prime e 2 presso la controllata Airport ICT Services) - che hanno riguardato anche la verifica di processi a potenziale rischio di corruzione e l'idoneità e l'effettività delle relative procedure - dai quali non sono emerse criticità.

L'informazione e la formazione sulle misure anticorruzione e sul SGPC si è articolata, nel corso del 2022, come già descritto per il D. Lgs. 231/2001 e per il Modello SEA.

Referente per l'Anticorruzione

SEA ha individuato un Referente per l'Anticorruzione nella persona del Responsabile della Funzione *Legal Affairs - Staff Services and Legal Compliance* della Società.

Il Referente Anticorruzione non è in alcun modo assimilabile né assolve ai compiti cui è chiamato il Responsabile Anticorruzione nominato ai sensi della Legge 190/2012, poiché la relativa previsione normativa non è applicabile a SEA. La società con l'individuazione di un Referente per l'Anticorruzione ha infatti inteso principalmente agevolare anche i terzi nelle interlocuzioni con la stessa in materia di prevenzione della corruzione.

SEGNALAZIONI (WHISTLEBLOWING)

SEA ha attivato una piattaforma informatica di segnalazione, gestita da "provider esterno", attraverso la quale i dipendenti e i terzi possono effettuare segnalazioni (cd. *Whistleblowing*) - anche anonime - relative, a titolo esemplificativo, a presunte violazioni di norme di legge o di procedure o regolamenti aziendali, norme di condotta professionale e/o di principi di etica previsti dal Codice Etico, violazioni del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001 o del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione. L'accesso alla piattaforma informatica avviene attraverso il sito www.seamilano.eu - sezione *Corporate Governance* e/o attraverso il sito *intranet*. La piattaforma garantisce la riservatezza dei dati personali e del contenuto delle segnalazioni in conformità alla normativa. Il processo di gestione delle segnalazioni è disciplinato da apposita procedura aziendale. La piattaforma informatica è attiva anche nella società controllata SEA Prime. Airport ICT Services ha invece individuato, quale canale di segnalazione, la posta ordinaria.

CONFORMITÀ A LEGGI E REGOLAMENTI

La conformità normativa è assicurata dalle varie funzioni aziendali nell'ambito di propria competenza con il supporto di assistenza specialistica da parte della Direzione *Legal and Corporate Affairs*.

Nel 2022 relativamente a SEA non si sono registrate azioni pendenti in materia di concorrenza e *antitrust*, né si sono registrate sanzioni significative per non conformità a leggi o regolamenti o per inadempimenti a obblighi in materia ambientale e sociale. Non si sono inoltre accertati casi di corruzione nell'anno.

POLICY FISCALE

Il Codice Etico e il Sistema Etico, di cui si è dotato il Gruppo SEA con l'obiettivo di definire i presupposti atti a garantire che nello svolgimento della propria attività d'impresa ci si attenga ai principi di massima trasparenza, chiarezza, correttezza, integrità ed equità al fine di salvaguardare gli interessi degli *stakeholder* e assicurare un metodo di lavoro efficiente e impostato al rispetto della normativa vigente, rappresenta il paradigma culturale con cui SEA opera e nel cui contesto si colloca anche la gestione della variabile fiscale.

In tale ambito, la *tax policy* operata dalla società del Gruppo SEA si pone i seguenti obiettivi:

- garantire la corretta determinazione e tempestiva liquidazione dei tributi dovuti per legge, unitamente all'esecuzione dei relativi adempimenti dichiarativi;
- contenere il rischio fiscale, inteso come rischio di incorrere nella violazione di norme tributarie o nell'abuso dei principi e delle finalità dell'ordinamento tributario.

A tal fine, le società del Gruppo SEA agiscono secondo i valori dell'onestà e dell'integrità nella gestione dell'attività fiscale, partendo dalla consapevolezza che il gettito derivante dai tributi trattati costituisce un'importante fonte di contribuzione allo sviluppo economico e sociale del Paese.

Il Gruppo SEA considera, infatti, i tributi come un costo dell'attività d'impresa che, come tale deve essere gestito, nel rispetto del principio di legalità con l'obiettivo di salvaguardare il patrimonio sociale, di perseguire l'interesse primario della creazione di valore per gli azionisti, di soddisfare gli interessi di tutti gli *stakeholder* e di garantire la positiva reputazione di SEA.

Per tale motivo, il Gruppo SEA persegue un comportamento orientato al rispetto della normativa fiscale applicabile in Italia e nei Paesi in cui si dovesse eventualmente trovare ad operare, basandosi sull'interpretazione delle norme in modo da gestire responsabilmente il correlato rischio fiscale assicurandosi che siano, comunque, osservati lo spirito e lo scopo che le stesse o l'ordinamento prevedono.

Nei casi in cui la normativa fiscale non risulti sufficientemente chiara o univoca del significato a essa attribuibile, la Funzione *Tax Management* competente adotta un'interpretazione ragionevole della stessa, ispirata ai principi di legalità, avvalendosi, se necessario, di professionisti esterni.

In difesa dell'interesse sociale e dei suoi azionisti, il Gruppo SEA ritiene legittimo sostenere - anche in sede contenziosa - la ragionevole interpretazione delle norme, laddove ci siano discordanze interpretative con l'Autorità fiscale competente.

Nell'ottica della piena collaborazione con le Autorità fiscali, infine, il Gruppo SEA garantisce un rapporto corretto e trasparente assicurando a quest'ultime il proprio supporto anche in caso di verifiche relative sia alle società del Gruppo che a terzi.

SCENARIO E

STRATEGIA DI

SOSTENIBILITÀ

SUSTAINABILITY SCENARIO

La strategia di sostenibilità adottata da SEA è anche in parte frutto dell'elaborazione e della declinazione degli stimoli e delle sollecitazioni che provengono dal contesto di riferimento.

Negli ultimi anni si sono moltiplicati i provvedimenti normativi, i *framework*, le *guidelines*, le raccomandazioni e i segnali di cambiamento in ottica "ESG" provenienti da istituzioni, attori del mercato e organizzazioni del settore del trasporto aereo. Nel corso del 2022 l'*escalation* di queste dinamiche è ulteriormente proseguita, continuando a porre al centro della scena la questione della decarbonizzazione del trasporto aereo.

Di seguito vengono sinteticamente classificati e descritti gli elementi principali di questo scenario.



Fonte: SEA

Sono due i macro-temi di riferimento: le minacce alla crescita del traffico aereo - provenienti sia da misure normative e di politica economica sia da dinamiche di mercato - e la pressione che le istituzioni, il mondo finanziario e l'opinione pubblica esercitano verso gli attori del trasporto aereo affinché questi ultimi accelerino le loro politiche di decarbonizzazione.

Minacce alla “license to grow” degli aeroporti europei

In conseguenza della sua classificazione quale “settore difficile da decarbonizzare”, il trasporto aereo ha visto negli ultimi anni crescere rapidamente forme di contrasto alla sua volontà di recuperare i volumi di traffico e i tassi di crescita antecedenti alla pandemia di Covid-19. Ridurre il numero di voli è considerata una delle poche misure efficaci per contenere l'impronta carbonica dell'*industry* nel breve-medio periodo, nell'attesa che l'evoluzione tecnologica e la diffusione commerciale delle innovazioni generino le condizioni per una mobilità aerea a basse emissioni di CO₂. Questa convinzione sta trovando declinazione in interventi amministrativi e normativi, nelle *policy* europee sulla mobilità sostenibile, nelle politiche di decarbonizzazione delle grandi imprese e nelle strategie competitive di altri attori della mobilità.

OPPOSIZIONE ALL'ESPANSIONE DEGLI SCALI

Negli ultimi anni si è registrata in Europa una *escalation* delle opposizioni all'espansione di infrastrutture aeroportuali, che ha visto diversi progetti andare incontro a contestazioni, ricorsi, mancate autorizzazioni. In diversi paesi sono stati gli stessi Governi, a prescindere dalle prese di posizione degli ambientalisti, a negare il via libera ai piani di espansione dei loro scali, richiamandosi agli impegni di riduzione delle emissioni di CO₂ assunti con gli Accordi di Parigi del 2015 e alla divergenza che si sarebbe venuta a creare - rispetto a quegli impegni - con l'incremento dei volumi di traffico aereo che sarebbero derivati dall'estensione della capacità operativa di quegli scali. Tale presa di posizione ha ricevuto un importante *endorsement* da parte della Banca Europea degli Investimenti (in procinto di trasformarsi nella *Climate Bank Europea*) che nelle sue nuove linee guida (*Climate Bank Roadmap*, 2019) ha sottolineato l'indisponibilità a finanziare nuovi progetti di costruzione o espansione di aeroporti, garantendo il proprio sostegno unicamente a progettualità finalizzate a migliorare la qualità dei servizi e a decarbonizzare le operazioni.

PACCHETTO LEGISLATIVO “FIT FOR 55”

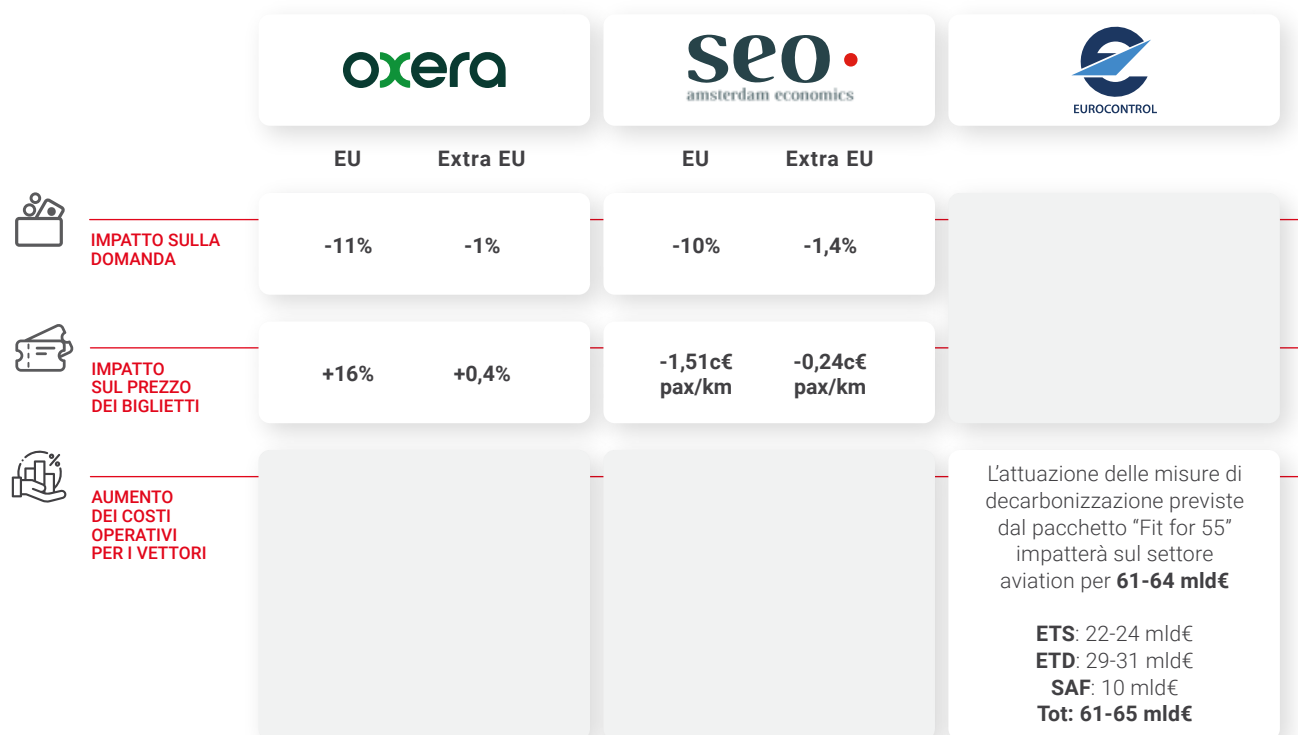
Le misure denominate “*Fit for 55 Aviation*” emanate dalla Commissione Europea nel 2021 - e attualmente in corso di finalizzazione con l'intervento del Parlamento e del Consiglio - include diversi provvedimenti rilevanti per gli aeroporti e l'industria del trasporto aereo:

- *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR), che impone la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in sosta;
- *ReFuelEU Aviation*, che impone l'uso di carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF);
- revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia (ETD), che introduce una tassa sul kerosene;
- riforma generale dell'ETS che riduce, fino ad annullare, le quote gratuite concesse al settore dell'aviazione.

L'impatto delle politiche “*Fit for 55*” sugli aeroporti può essere suddiviso in due categorie:

- impatti diretti, che impongono agli aeroporti di effettuare investimenti o sostenere costi operativi aggiuntivi;
- impatti indiretti, che portano ad aumenti dei costi per le compagnie aeree, che possono poi essere trasferiti ai passeggeri sotto forma di tariffe più elevate, causando una minore domanda di passeggeri e di entrate per gli aeroporti.

Pacchetto EU “Fit for 55” – Impatti economico-competitivi stimati per l’aviation industry



Fonte: SEO Amsterdam Economics, Oxera, Eurocontrol (2022)

Gli aeroporti sono destinatari diretti solo della “Alternative Fuels Infrastructure Directive”, che prevede la fornitura mandatoria di energia elettrica da parte degli scali agli aeromobili in sosta ai gate per evitare l’utilizzo delle “Auxiliary Power Unit” (APU) particolarmente impattanti sotto il profilo delle emissioni di gas climalteranti e dell’inquinamento atmosferico locale.

In base a quanto evidenziato da tre diversi studi, realizzati rispettivamente da SEO Amsterdam Economics, Oxera e Eurocontrol, l’introduzione delle nuove regole sull’ETS aviation, del ReFuelEU e della tassazione del kerosene (ETD) comporteranno costi aggiuntivi per le compagnie aeree, che saranno in tutto o in parte trasferiti ai passeggeri sotto forma di tariffe più elevate, generando una contrazione della domanda.

Sia SEO Amsterdam Economics che Oxera concordano sull’entità della riduzione della domanda al 2030-2035, che si attesterebbe al 10-11% rispetto a uno scenario “no policy”.

Secondo Oxera è probabile che gli aeroporti che si concentrano sul traffico a basso costo vengano significativamente interessati dalle misure, in parte a causa della loro focalizzazione sui voli intra-UE, ma anche perché queste porterebbero ad un aumento maggiore, in proporzione, delle loro tariffe. Queste riduzioni della domanda potrebbero portare a perdite di connettività in alcuni aeroporti.

Lo studio di Eurocontrol ha invece stimato l’entità del sovraccosto complessivo che l’entrata in vigore delle tre misure andrà a generare per le compagnie aeree, individuando un range potenziale compreso tra 55 e 62 miliardi di euro di costi aggiuntivi nel periodo 2022-2030. Secondo Eurocontrol questi oneri potrebbero ridursi a 33-46 miliardi di euro se l’industria accelerasse il ritmo di rinnovo delle flotte - passando ad aerei più efficienti - e se salisse rapidamente anche l’utilizzo di SAF.

“CLIMATE PLEDGES” E IMPATTO SUL TRAFFICO BUSINESS

Secondo dati T&E nel 2019 i viaggi d'affari hanno rappresentato circa il 15-20% dei viaggi aerei, con emissioni pari a circa 154 milioni di MtCO₂. Il settore ha subito un enorme shock con la pandemia di Covid-19 e la spesa per viaggi d'affari è diminuita del 52% nel 2020 (da 1,4 miliardi di dollari nel 2019 a 694 miliardi nel 2020). Molti analisti ritengono probabile

che nei prossimi anni questo *gap* venga recuperato solo in parte, anche a causa della diffusione degli impegni delle aziende per la riduzione della propria impronta carbonica.

Man mano che sempre più aziende adottano obiettivi di riduzione volontaria dei gas serra che incorporano le emissioni di Scopo 3 (quelle generate indirettamente da operazioni come i viaggi di lavoro) cresceranno le pressioni per ridurre i viaggi di lavoro, selezionare voli con meno emissioni o, al limite, acquistare carburanti per aviazione sostenibili attraverso accordi con compagnie aeree e fornitori di carburante.

Molte aziende hanno già annunciato importanti piani di riduzione delle trasferte (soprattutto per via aerea) dei loro dipendenti per riuscire a mantenersi in linea con le riduzioni programmate di emissioni di CO₂.

Inoltre, un sondaggio realizzato da Ipsos nell'ottobre 2022⁵ ha messo in risalto che:

1. tre quarti dei dipendenti aziendali vogliono che la loro società fissi degli obiettivi per ridurre i voli;
2. la maggior parte dei viaggiatori d'affari è pronta ad adottare misure per ridurre l'impatto dei propri viaggi;
3. oltre la metà dei viaggiatori ha segnalato un buon impatto sull'equilibrio tra lavoro e vita privata, sulla produttività e sulla salute a causa della riduzione dei viaggi. Il 67% è disposto a evitare i voli a lungo raggio pianificando più *meeting* locali rispetto a quelli globali, mentre il 72% è disposto a prendere meno voli per *meeting* interni al proprio paese.

COMPETIZIONE INTERMODALE

La "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente" varata nel 2020 dall'UE individua tra i vari obiettivi il raddoppio del volume di traffico ferroviario AV entro il 2030 e la sua triplicazione entro il 2050.

Tale crescita viene considerata auspicabile anche per drenare verso la ferrovia quote di traffico attualmente caratterizzanti i voli di breve-medio raggio a livello continentale.

A spingere in questa direzione alcune iniziative, di seguito descritte:

- Greenpeace EU ha commissionato una ricerca denominata "Get On Track: Train Alternatives to Short Haul in Europe" e realizzata da OBC Transeuropa (OBCT), dalla quale è risultato che un terzo dei voli a corto raggio più trafficati in Europa avrebbe alternative ferroviarie inferiori alle 6 ore. Sulla base di questi risultati Greenpeace ha avviato una campagna per chiedere che l'UE vieti i voli a corto raggio per i quali esiste un'alternativa di viaggio in treno inferiore alle 6 ore;
- nel 2022 ha ottenuto il via libera della Commissione Europea il progetto di fusione tra i due gruppi ferroviari Eurostar (UK) e Thalys (Belgio), che ha dato vita ad una nuova *holding*, denominata Eurostar Group, che ha annunciato di voler promuovere la ferrovia ad alta velocità sostenibile in Europa. Il progetto, denominato "Green Speed", intende trasportare 30 milioni di passeggeri l'anno sulle reti AV del gruppo, partendo dagli attuali 18,5 milioni, sottraendo quote di mercato ai voli di breve-medio raggio continentali.

Pressione per la riduzione della "carbon footprint"

Il primo impegno dell'industria aeroportuale per emissioni di carbonio nette zero entro il 2050 è stato lanciato da ACI Europe nel giugno 2019 e riaffermato a maggio 2021. Sulla base dei volumi di traffico del 2019 e dell'impronta di carbonio aggregata stimata degli aeroporti europei, non appena tutti gli scali raggiungeranno la soglia del "Net Zero" verranno eliminate in totale 3,14 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂ all'anno.

LA CORSA AL "NET ZERO 2030" DEGLI AEROPORTI EUROPEI

Più di 270 aeroporti della rete ACI Europe si sono già impegnati individualmente al raggiungimento del *Net Zero* al 2050, che rappresenta il 75,5% del traffico aereo passeggeri europeo (secondo i livelli di traffico del 2019). Quasi il 50% degli aeroporti ha obiettivi *Net Zero* ancora più ambiziosi nel mirino. Secondo dati ACI Europe più di 90 aeroporti in Europa hanno annunciato di voler raggiungere emissioni nette di carbonio pari a zero entro il

⁵Sondaggio su 2.506 dipendenti di aziende operanti negli Stati Uniti, Regno Unito, Francia, Germania e Spagna. Per essere ammessi al sondaggio, gli intervistati dovevano essere impiegati a tempo pieno in un'organizzazione con almeno 50 dipendenti e avere un'età compresa tra i 18 ei 74 anni. (<https://travelsmartcampain.org/library/majority-of-employees-expect-top-executives-to-set-corporate-flying-reduction-targets-new-survey/>).

2030. Entro l'anno obiettivo gli aeroporti avranno ridotto tutte le emissioni di CO₂ derivanti dalle operazioni dirette e neutralizzato le emissioni residue attraverso tecnologie a emissioni negative (rimozione e stoccaggio del carbonio). Una parte di questi aeroporti ha definito tale obiettivo acquisendo la certificazione *Airport Carbon Accreditation*, promossa da ACI Europe, che dal 2021 ha introdotto due nuovi livelli di accreditamento, il livello 4 e il livello 4+. A marzo 2023 sono 27 gli aeroporti europei accreditati al livello 4+ "Transizione", e 15 aeroporti accreditati al livello 4 "Trasformazione", che rappresentano rispettivamente l'11,4% e l'8,0% del traffico aereo europeo di passeggeri.

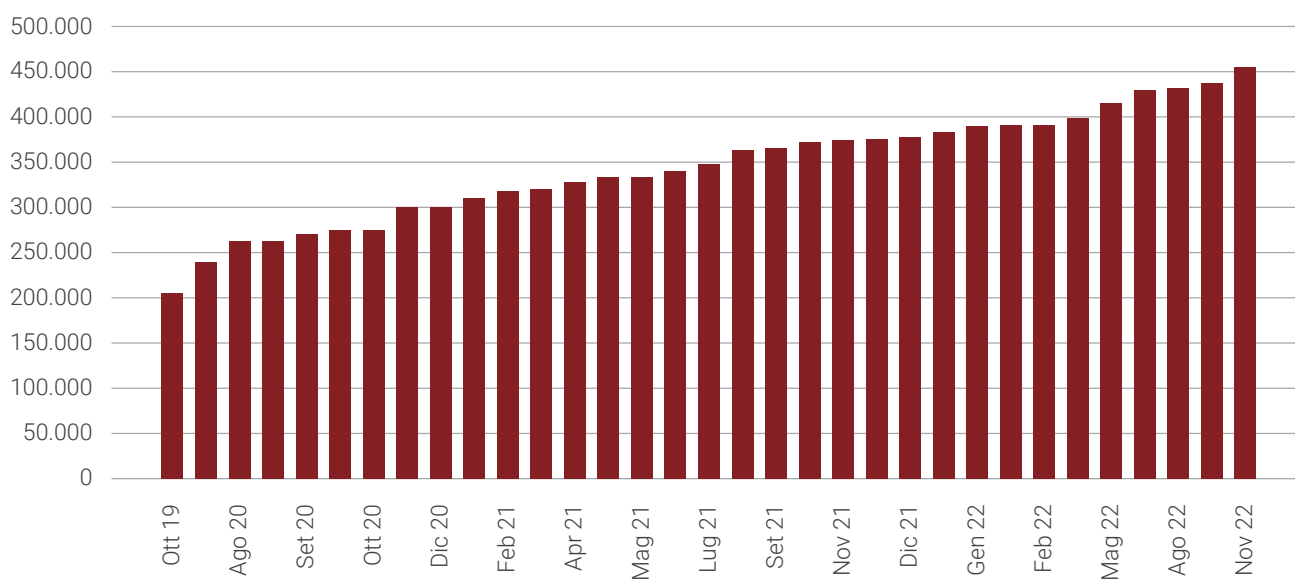
IL RUOLO DEL SAF E I TREND DI UTILIZZO PREVISTI

I combustibili aeronautici sostenibili (SAF) sono una delle poche tecnologie a basse emissioni di carbonio con il potenziale per contribuire alla decarbonizzazione del settore aeronautico e sono l'unica opzione utilizzabile già nel breve termine. Il SAF avrà un ruolo centrale nel processo di decarbonizzazione del comparto *aviation*, in particolare per i voli a medio e lungo raggio.

Rispetto al carburante per jet convenzionale, SAF può offrire una riduzione fino all'80% delle emissioni di CO₂, a seconda della materia prima e della tecnologia di produzione utilizzata. Vi sono anche prove che il SAF possa contribuire al miglioramento della qualità dell'aria locale.

SAF è oggi disponibile come soluzione *drop-in*, compatibile con i sistemi aeronautici e le infrastrutture aeroportuali esistenti, fornendo un significativo vantaggio pratico e finanziario rispetto ad altre opzioni di decarbonizzazione ed è attualmente utilizzabile in tutti gli aeromobili con una miscela fino al 50%.

Voli commerciali globali cumulativi con uso di SAF (ott 2019-nov 2022)



Fonte: CAPA

Il 2022 è stato un anno molto positivo per il SAF. I volumi - sia della produzione che degli acquisti - hanno raggiunto nuovi *record*, sono stati stipulati nuovi accordi globali su SAF e vengono messi in atto programmi di supporto da parte di alcuni aeroporti.

Gli accordi commerciali relativi al SAF nel 2022 hanno superato il totale cumulato dei 10 anni precedenti. Nei primi 11 mesi del 2022 le compagnie aeree commerciali hanno operato più di 72.000 voli di linea alimentati in parte da SAF. In totale, fino a novembre 2022 ci sono stati poco più di 455.000 voli commerciali SAF da quando è stato condotto il primo volo di prova nel 2011.

Gli accordi di fornitura di SAF si sono concentrati sulle compagnie aeree del Nord America e dell'Europa. Molte compagnie aeree stanno collaborando con i fornitori per raggiungere i loro obiettivi SAF.

Le aziende firmatarie dell'iniziativa *Clean Skies for Tomorrow* del *World Economic Forum*, ad esempio, si sono impegnate a sostenere l'obiettivo di raggiungere una miscela SAF del 10% nella fornitura globale di carburante per l'aviazione entro il 2030.

Programmi di sviluppo SAF

Attore	Società/Iniziativa	Obiettivo di produzione/ utilizzo di SAF (%/Mt)	Anno target
Compagnie aeree, aeroporti, società di logistica, produttori di carburante, clienti e piattaforme	Clean Skies for Tomorrow Initiative	10%	2030
Logistica	FedEx	30%	2030
	Deutsche Post (DHL Group)	30%	2030
	Amazon Air	5%	2030
Airlines	Alaska Air Group, Delta Air Lines, Finnair, International Airlines Group, JetBlue Airways, Malaysia Airlines, Qantas Airways, Royal Air Maroc, Sri Lankan Airlines	10%	2030
	Norwegian Air Shuttle	16-28%	2030
	Scandinavian Airlines System	17%	2030
	Ryanair	12.5%	2030
	Lufthansa Group	5-10%	2030
Fuel providers	Neste	1.5 Mt	2023
	Shell	2 Mt	2025
	OMV	0.7 Mt	2030
	Eni	0.5 Mt	2030

Fonte: IEA

L'espansione commerciale del SAF deve affrontare tre problemi principali: volume, prezzo e distribuzione.

In primo luogo, le materie prime esistenti per il SAF di nuova generazione sono per lo più disponibili solo su piccola scala e sono costose da trasformare. La produzione di SAF è ancora molto ridotta e rappresenta oggi meno dello 0,1% del consumo globale di carburante per l'aviazione.

Secondo IATA le compagnie aeree nel 2021 hanno acquistato ogni goccia dei 125 milioni di litri di SAF disponibili e si stima che nel 2022 siano stati prodotti circa 150 milioni di litri. Le proiezioni indicano che le compagnie aeree commerciali avranno bisogno di circa 5 miliardi di litri entro il 2025 e fino a 30 miliardi di litri entro il 2030 per raggiungere i propri obiettivi ambientali. Risolvere i problemi relativi alle materie prime, assicurandosi al tempo stesso che le forniture di materie prime soddisfino gli stringenti criteri ambientali, sarà fondamentale per il futuro successo di SAF.

In secondo luogo, i SAF rimangono costosi, secondo IATA il prezzo del SAF era compreso tra 2 e 4 volte quello del carburante per aerei a base fossile nel 2021, tuttavia l'aumento del prezzo del petrolio e l'esplosione dei margini di raffinazione nel 2022 e la continua riduzione dei prezzi SAF hanno fatto sì che il divario di costo si sia ridotto. Infine, l'erogazione di SAF negli aeroporti rimane ancora scarsamente diffusa: alla fine di ottobre 2022 risultavano 58 aeroporti che fornivano SAF per regolari operazioni commerciali di linea su base continuativa. Di questi, 32 si trovavano in Europa, 21 in Nord America, 4 in Asia e 1 in Oceania.

Sono pertanto necessarie politiche per sostenere il consumo di SAF e stimolare la crescita della domanda, necessarie per realizzare economie di scala. L'azione dei principali aeroporti può generare l'attrazione del mercato necessaria per catalizzare l'adozione di SAF, ma saranno necessari finanziamenti per la riduzione del rischio finanziario per promuovere l'innovazione continua intorno a processi di produzione sostenibili.

IL MERCATO DELL'OFFSETTING DI CO₂

I mercati volontari del carbonio sono nati per consentire agli emettitori di CO₂ di compensare le loro emissioni inevitabili (per motivi tecnici e/o economici) acquisendo crediti di carbonio generati da iniziative volte a rimuovere o evitare le emissioni di GHG dall'ambiente. Le aziende generalmente acquistano crediti di carbonio come parte della loro strategia aziendale "Net Zero". L'acquisto di *offset* offre una soluzione di transizione per consentire alle aziende di diventare *carbon neutral* abbastanza rapidamente, mentre lavorano per decarbonizzare le loro attività completamente nel medio e lungo termine. Il 2022 per il mercato dell'*offsetting* è stato l'anno della crisi. Negli anni precedenti numerose analisi critiche provenienti da ambientalisti, media, istituti scientifici e società di *rating* avevano sollevato forti perplessità sulla reale efficacia delle compensazioni, mettendo in dubbio l'effettiva applicazione dei criteri di qualità (addizionalità, permanenza, effettività della linea di base, evitamento del doppio conteggio e degli impatti sociali) dei progetti cu cui poggiano le transazioni di *carbon credit*.

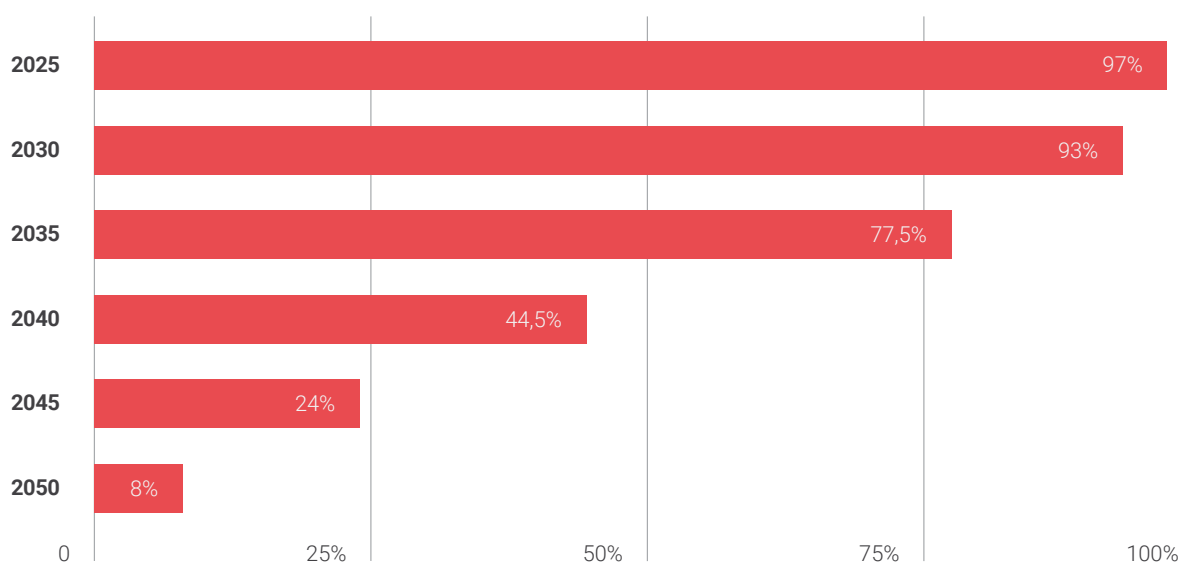
Il ruolo dell'*offsetting* nel settore aviation

L'agenzia aeronautica delle Nazioni Unite ICAO utilizza la compensazione come meccanismo chiave per decarbonizzare l'aviazione. Il *carbon offsetting* continuerà a essere una leva importante per l'industria aeronautica nei prossimi anni, dato che le tecnologie di propulsione a basse emissioni - come i motori elettrici o a idrogeno - cominceranno ad avere una diffusione significativa non prima del 2035 e la tecnologia per la cattura del carbonio non è stata ancora adeguatamente sviluppata.

Almeno fino al 2030, per stessa ammissione dell'ICAO, l'*offsetting* costituirà oltre il 90% della strategia di decarbonizzazione dell'*industry*, attraverso lo schema di compensazione denominato CORSIA, che si basa sull'acquisto - da parte delle compagnie aeree - di *carbon credits* nella misura necessaria a compensare la produzione di emissioni al di sopra di una determinata linea di base. CORSIA è un programma fortemente contestato da associazioni e *think tank* di matrice ambientalista, a causa del suo impatto molto blando sui conti delle compagnie aeree.

La Ong *Transport & Environment* sostiene - ad esempio - che il costo totale per tutte le compagnie aeree che operano voli dallo Spazio economico europeo (SEE) verso gli USA per compensare le loro emissioni nell'ambito dello schema CORSIA dovrebbe ammontare a non più di 118 milioni di euro nel 2030, rappresentando solo 0,4% dei loro costi operativi totali.

Stima dell'uso dell'*offsetting* per ridurre la CO₂ nel settore aviation dal 2025 al 2050



Fonte: IATA

L'offsetting rappresenta anche uno strumento di *green marketing* di crescente importanza per le compagnie aeree, che negli ultimi anni hanno lanciato programmi di compensazione del carbonio che consentono ai passeggeri di neutralizzare - attraverso l'acquisto di quote di *carbon credits* - le emissioni prodotte dai loro voli. In questi anni sono proliferati parallelamente le piattaforme digitali di calcolo delle emissioni generate dalle tratte aeree, consentendo ai passeggeri di conoscere in anticipo a quanto ammonta l'impronta carbonica del loro viaggio e l'equivalente monetario della compensazione.

Infine, gli aeroporti, attraverso il meccanismo di certificazione *Airport Carbon Accreditation (ACA)*, si affidano alle compensazioni per raggiungere il loro obiettivo volontario di "*carbon neutrality*" nell'ambito del loro programma di conseguimento del "*Net Zero Target*".

In conseguenza delle forti critiche sollevate attorno allo strumento dei *carbon credits*, il programma ACA nel 2022 ha prodotto un aggiornamento dell'*Offsetting Manual*, cui gli aeroporti devono fare riferimento nel definire le loro scelte di investimento in compensazione. La nuova versione del manuale punta a far convergere le scelte degli aeroporti su programmi di compensazione di maggior affidabilità. Sulla base di questa valutazione è stato stabilito un elenco di programmi di compensazione ammissibili e ai diversi progetti di compensazione sono stati attribuiti vari gradi di fiducia nella loro conformità ai criteri di qualità. Gli aeroporti devono scegliere progetti di *offsetting* solo da specifici programmi con adeguati requisiti di affidabilità. Inoltre, non devono prendere in considerazione progetti per i quali esistono preoccupazioni riguardo all'addizionalità, al calcolo e alla permanenza delle riduzioni delle emissioni, al rischio di dispersione e alle esternalità negative.

Gli aeroporti devono infine fornire una serie minima di informazioni sulle compensazioni acquistate.

Il mercato volontario dei carbon credits nel 2022 e le prospettive

Il mercato volontario del carbonio (VCM) nel 2022 ha messo in luce le sue debolezze e contraddizioni, evidenziando come nello stato attuale non abbia le potenzialità per affermarsi.

Afflitto dalle critiche dei media e degli investitori, il mercato della compensazione non è riuscito a crescere nel 2022 - così come ha rilevato Bloomberg NEF nel *Long-Term Carbon Offsets Outlook*. Gli investimenti in progetti

VCM sono cresciuti fino a 10 miliardi di dollari nel 2022 (rispetto ai 7 miliardi di dollari del 2021) secondo il rapporto. Eppure, il mercato non è riuscito a crescere come nel 2021: le aziende hanno acquistato solo 155 milioni di compensazioni (in calo del 4% rispetto al 2021) a causa dei timori di rischio reputazionale derivante dall'acquisto di crediti di bassa qualità. L'offerta di tali crediti è cresciuta solo del 2%, con 255 milioni di compensazioni create da progetti in tutto il mondo. L'offerta di crediti per la "deforestazione evitata" si è ridotta di un terzo dal 2021 al 2022. Alcune aziende sono infatti state accusate di *greenwashing* dopo aver acquistato tali compensazioni da progetti con un impatto ambientale discutibile.

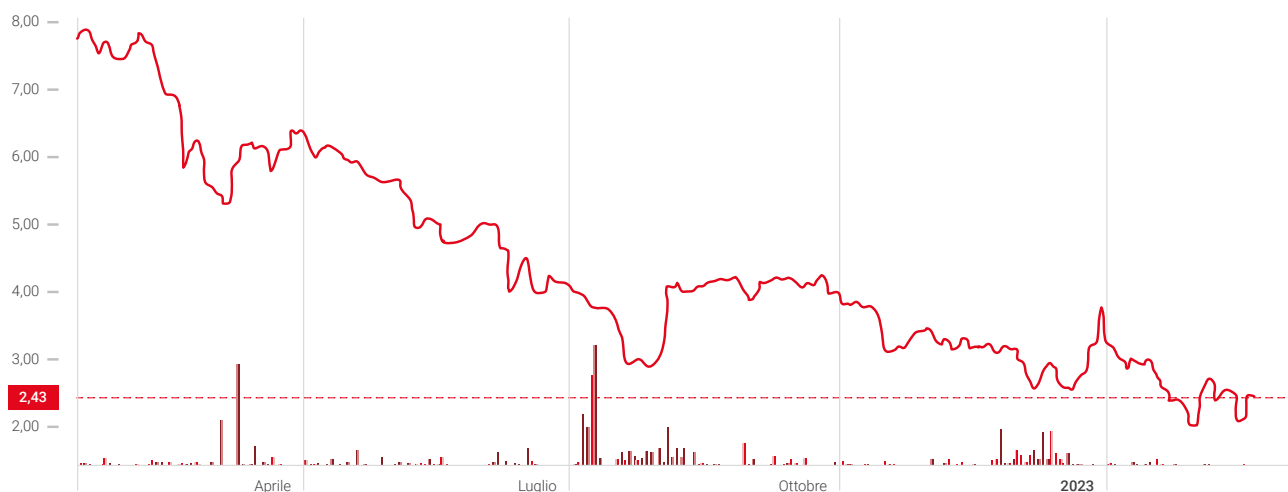
Secondo Bloomberg NEF l'attuale mercato degli *offset*, costruito principalmente su transazioni bilaterali per crediti a basso costo, sta perdendo rapidamente credibilità. Gli acquirenti hanno bisogno di trasparenza, definizioni chiare sulla qualità e un facile accesso all'offerta di crediti premium, altrimenti negli anni futuri si replicheranno le dinamiche che hanno caratterizzato il 2022. L'andamento dei prezzi nel 2022 evidenzia come gran parte del valore che i crediti di carbonio avevano rapidamente guadagnato nel 2021 sia stato lentamente ma inesorabilmente perso nel 2022. Le cause vanno ricercate principalmente:

- nell'inizio del conflitto Russia-Ucraina e nella conseguente crisi energetica, che ha visto diversi attori del mercato lasciare le loro posizioni nel VCM perché attratti dai mercati petrolio e gas, più volatili e redditizi;
- nella manovra della Federal Reserve americana sull'aumento dei tassi di interesse. Nei mercati volontari del carbonio le tariffe più elevate hanno reso troppo costoso mantenere le posizioni VCM assunte da attori del mercato secondario nella speranza di un ulteriore innalzamento dei prezzi;
- nella consapevolezza di molte aziende, che hanno visto disattesa le loro aspettative sul varo di regole chiare dei meccanismi di accreditamento del carbonio in occasione della COP 27. Nel mezzo di questa incertezza normativa, la maggior parte degli acquirenti ha scelto di ritardare i propri acquisti di *offsets*.

Gran parte di ciò che accadrà nel 2023 dipenderà molto da una maggiore chiarezza su ciò che rende un credito di carbonio un credito di buona qualità, nonché da quando le aziende saranno autorizzate a impegnarsi in mercati volontari del carbonio senza rischiare accuse di *greenwashing*.

Guardando al 2050, Bloomberg NEF ha modellato offerta, domanda e prezzi per le compensazioni di carbonio in scenari potenziali. In ciascuno di essi la domanda crescerebbe, ma a tassi e prezzi sostanzialmente diversi. In un primo scenario di mercato volontario, le aziende potrebbero acquistare qualsiasi tipo di compensazione per raggiungere i propri obiettivi *Net-Zero* e avrebbero bisogno di 5,4 miliardi di compensazioni all'anno nel 2050. Il mercato rimarrebbe costantemente in eccesso di offerta e 8 miliardi di compensazioni verrebbero create ogni anno nel 2050, principalmente riferiti a progetti di deforestazione evitata. I prezzi aumenterebbero a soli 12 dollari a tonnellata nel 2030 e 35 dollari nel 2050. In questo scenario, il mercato sarebbe valutato a soli 15 miliardi dollari all'anno nel 2030, rispetto alle stime di circa 2 miliardi di oggi.

Andamento 2022-2023 delle quotazioni nei mercati volontari del carbonio



Fonte: carboncredit.com

Nello scenario di rimozione, l'equilibrio tra domanda e offerta sarebbe molto più stretto poiché solo le compensazioni da progetti che hanno effettivamente rimosso il carbonio dall'atmosfera potrebbero contare.

I crediti derivanti dalla deforestazione evitata o dai progetti di energia pulita verrebbero eliminati.

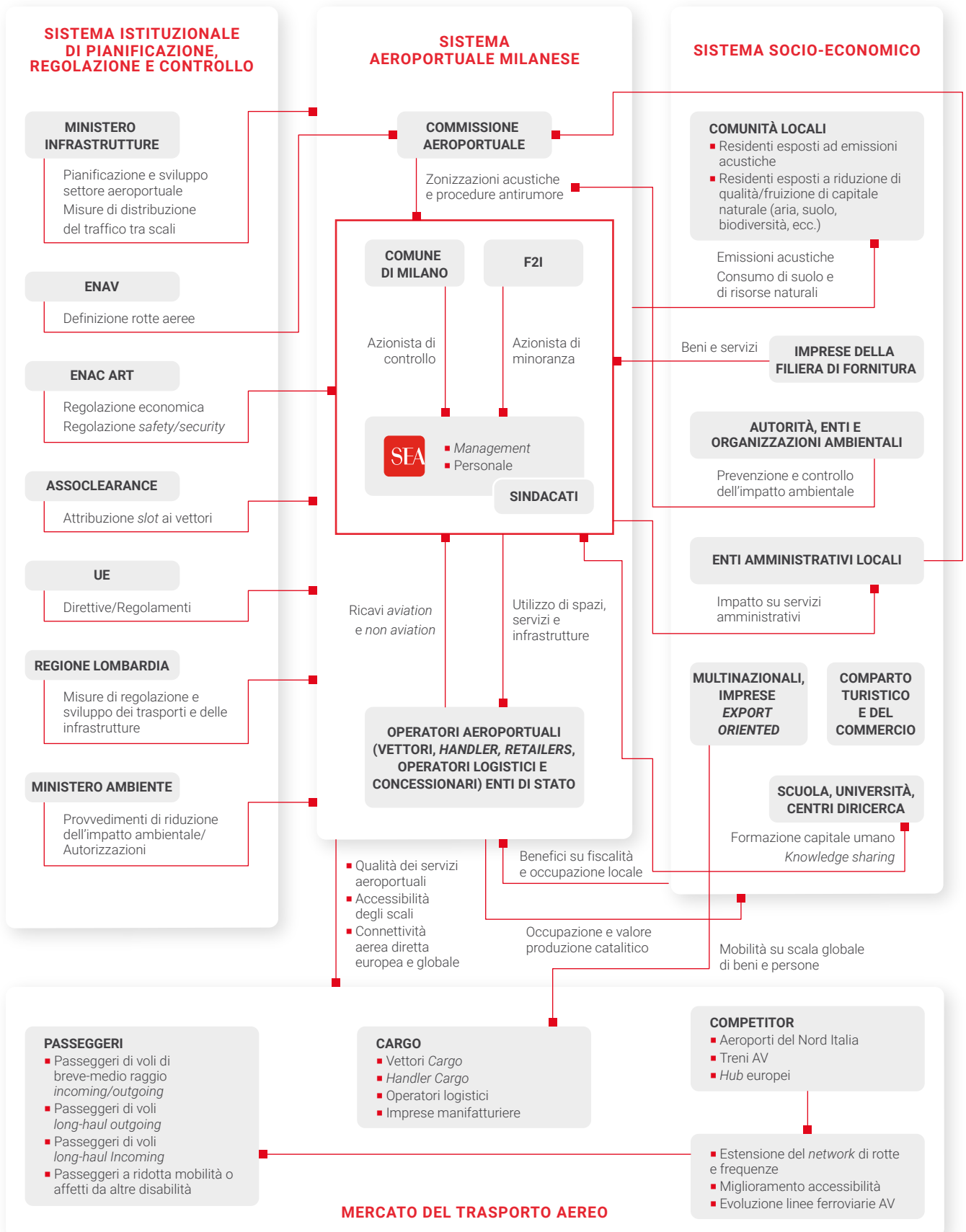
In questo scenario il mercato evidenzerebbe scarsità di offerta a partire dal 2037 perché la tecnologia per rimuovere il carbonio, la cattura diretta dell'aria (DAC), rimarrebbe costosa su larga scala.

I prezzi della compensazione delle emissioni di carbonio aumenterebbero sopra i 250 dollari a tonnellata, con un mercato annuale che raggiungerebbe un valore di circa mille miliardi di dollari.

Un mercato *offset* di sola rimozione indirizzerebbe gli investimenti in tecnologie come DAC (*Direct Air Capture*), contribuendo a ridurre i costi. Prezzi così elevati potrebbero anche costringere alcune aziende a investire in altre strategie di decarbonizzazione più incisive rispetto alle compensazioni.

SUSTAINABILITY STRATEGY

Mappa degli stakeholder di 1° livello del Gruppo SEA



Ecosistema socio-economico di riferimento

Nel suo ruolo di gestore di infrastrutture adibite ad attività di trasporto pubblico, SEA si impegna ad acquisire in maniera organica e strutturata, valutare correttamente e inserire nel processo decisionale le variabili che rispondono agli interessi e alle aspettative dei propri *stakeholder*. Ciò sia nel realizzare opere di ampliamento degli scali, sia nel mettere a disposizione spazi e servizi agli operatori aeroportuali, sia nell'assicurare la massima sinergia d'azione tra tutti gli operatori aeroportuali per garantire ai passeggeri voli continui, sicuri ed efficienti. Nella mappa sono rappresentati i nostri principali *stakeholder* di 1° livello, ovvero coloro con cui sviluppiamo i rapporti più diretti e intensi.

Visione di sviluppo sostenibile

SEA persegue una strategia di creazione del valore - a tutela del rendimento del capitale dei suoi azionisti - improntata ai seguenti principi:

- priorità alle scelte mirate all'accrescimento del valore aziendale nel medio-lungo periodo;
- costante tensione all'armonizzazione degli obiettivi economici con la qualità dell'offerta di connettività

aerea erogata al territorio, in ragione del profilo di interesse generale sotteso al ruolo svolto;

- analisi e valutazioni attente e sistematiche dei rischi strategici e sistemici, oltre che operativi;
- alimentazione di un sistematico confronto con gli *stakeholder* nella definizione e implementazione delle direttrici di sviluppo, in un'ottica finalizzata alla generazione di benefici diffusi e alla minimizzazione delle esternalità negative.

Strategia ESG e modello di governance della sostenibilità

La strategia ESG di SEA ha l'obiettivo di governare le variabili di *business* di natura sociale e ambientale, valorizzando le dinamiche relazionali con gli *stakeholder* in maniera tale da rendere questi ultimi - più che semplici destinatari di una quota del valore generato dall'azienda - dei veri e propri contributori qualificati delle principali scelte strategiche di *business* che hanno un impatto significativo sul contesto di cui essi sono parte. Tale obiettivo rappresenta la risposta più assennata alle profonde e delicate interdipendenze che caratterizzano le scelte e le decisioni di aziende come SEA - chiamata a progettare, realizzare e gestire infrastrutture di trasporto aereo - e che impattano fortemente sui suoi risultati di medio-lungo periodo.

Modello di *governance* della sostenibilità

In SEA la responsabilità per la trattazione delle tematiche ESG a livello di *board* è affidata al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità. A livello manageriale opera un *Sustainability Committee* al quale sono stati affidati i seguenti compiti:

- esaminare l'andamento dei principali indicatori di sostenibilità, anche in riferimento agli altri operatori aeroportuali comparabili;
- valutare l'efficacia delle azioni intraprese ed esaminare possibili azioni migliorative da intraprendere.

Il Comitato è presieduto dall'Amministratore Delegato/Direttore Generale e si avvale della segreteria tecnica svolta dalla funzione CSR che cura gli aspetti tecnico-logistici e di programmazione dei lavori. Il *Sustainability Committee* è composto, oltre che dal CEO, dal *Chief Financial and Risk Officer*, dal *Chief Operating Officer* e dai Direttori delle seguenti funzioni: *Administration, Aviation Business Development, Cargo and Real Estate, Environment and Airport Safety, Human Resources, Infrastructures Development, Maintenance, Non Aviation Business Development, Operations Linate, Operations Malpensa, Public Affairs and External Communication, Quality and Client Management, Security Management, Compliance and Training, Supply Chain, ICT and Innovation, Corporate Affairs and Compliance Legal Counseling, Corporate Social Responsibility, Health and Safety at Work* e da rappresentanti della controllata SEA Prime.

Nel 2022 le tematiche ESG sono state trattate all'interno del *Management Committee* e hanno riguardato l'aggiornamento del Piano di Sostenibilità 2023-2027 approvato dal CdA il 10 febbraio 2023.

DRIVER DELLA STRATEGIA

La strategia ESG sviluppata da SEA in questi anni è riconducibile a quattro principali filoni di lavoro:

Decision making integrato

Passare da un "insieme di azioni e progetti votati alla sostenibilità" a una "strategia sostenibile", responsabilizzando il *management* ad adottare una prospettiva organica, con l'obiettivo di accentuare la capacità di evidenziare le interrelazioni tra le dinamiche di *business* e il set delle variabili di contesto e di scenario e, in definitiva, migliorare la qualità del *decision making* aziendale. SEA integra i temi di sostenibilità socio-ambientale nella visione, nelle opzioni strategiche, nei piani industriali, nei *budget*, nel sistema dei rischi, nella misurazione delle *performance* manageriali, per fare in modo che la capacità dell'azienda di creare valore nel lungo periodo tenga conto di tutte le variabili che influiscono su di essa.

Ascolto e coinvolgimento degli stakeholder

SEA realizza periodicamente *survey* su campioni di *stakeholder* aziendali - suddivisi per categorie - per rilevare la loro percezione su: qualità della relazione con SEA, valutazione del *management*, azioni di SEA che hanno diretto impatto su di loro. A queste rilevazioni vengono affiancati - soprattutto in corrispondenza dell'avvio di progettazioni rilevanti, come i *Master Plan* - momenti strutturati di confronto con gli *stakeholder* aziendali più rappresentativi. Il coinvolgimento degli *stakeholder* interni ed esterni in questi ultimi anni è risultato particolarmente significativo nello sviluppo di progetti aziendali come: l'elaborazione del Sistema Etico, *The Social Challenge*, *Mind the Future* e *Family Audit*.

Misurazione degli impatti

L'*accountability* in merito alle strategie, ai processi e agli impatti non è circoscritta alla sola realizzazione del Bilancio di Sostenibilità. Da undici anni è in corso una *partnership* con il Centro per lo Sviluppo dei Territori e dei Settori della LIUC Business School, attraverso la quale vengono misurate, in maniera sempre più precisa e affidabile, le esternalità socio-economiche generate, su scale territoriali diverse, dagli aeroporti di Malpensa e Linate. L'obiettivo è da un lato acquisire una conoscenza approfondita del ruolo economico che gli aeroporti rivestono nel contesto locale e nazionale, dall'altro supportare modalità consapevoli di confronto con il territorio.

Cittadinanza sociale

Nel 2012 è stata elaborata una *Policy* di *Corporate Citizenship* e nel 2019 è stata varata una dettagliata procedura per disciplinare le modalità con cui l'azienda pianifica, gestisce e rendiconta le proprie erogazioni liberali e le sponsorizzazioni. La *Policy* è stata creata per definire strategie di investimento sociale organiche, efficaci e progressivamente correlate con il profilo di *business* dell'azienda. Gli investimenti sociali che sono stati realizzati negli ultimi 10 anni hanno permesso di ribadire che il compito di SEA non si esaurisce nel gestire bene gli aeroporti, ma abbraccia anche il saper costruire relazioni di sintonia:

- con il territorio che ospita le infrastrutture;
- con le realtà *non profit* che cercano di dare risposte alla collettività;
- con le stesse persone di SEA, non considerate esclusivamente nel loro ruolo di dipendenti, ma anche nella loro veste di cittadini che considerano parte importante della loro realizzazione personale il mettersi a disposizione di una buona causa.

Codice Etico

Il nuovo Codice Etico approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA nella seduta del 21 dicembre 2020, è in linea con il *purpose*, i valori e i principi definiti a suo tempo dal Sistema Etico e integrato con i contenuti relativi ai principi di sostenibilità adottati e consolidati nel tempo e con i comportamenti da tenere da parte dei principali *stakeholder* per contribuire al conseguimento di obiettivi di crescita sostenibile, integrata e inclusiva.

Il documento si compone di tre sezioni principali:

1. Valori e *Vision* Etica della società.
2. Norme di comportamento da tenere da parte dei destinatari del Codice che hanno, nella maggior parte dei casi, la propria fonte in norme di legge.
3. Impegni verso gli *Stakeholder*.

Un'ulteriore sezione definisce i meccanismi di diffusione, di attuazione e di controllo del Codice, indicando i canali istituiti per la segnalazione di eventuali violazioni.



Il Diamante dei Valori

I valori di SEA corrispondono principalmente alla sedimentazione di buone prassi realizzate nel tempo, che hanno supportato l'organizzazione nelle diverse fasi della sua evoluzione.

Sono anche però paradigmi generativi di prassi auspiccate, in quanto non ancora o non del tutto attuate, che si rendono necessarie per l'organizzazione per gestire le sfide del cambiamento.

La trama complessiva dei valori sottende una concezione dell'azienda come "parte di un sistema complesso e interdipendente" con il contesto in cui essa opera.

Diamante dei valori



Materiality matrix

La matrice di materialità di SEA è stata realizzata nel 2020 attraverso un processo strutturato di analisi, valutazione e prioritizzazione dei temi potenzialmente materiali compiuta congiuntamente dal *management* SEA e dagli *stakeholder*. La *materiality matrix*, approvata dal CdA di SEA il 21 dicembre 2020, contempla 18 *issues* e verrà sottoposta a *deep review* nel corso del 2023.

MATERIALITY REASSESSMENT

Nel corso del 2022, anche a seguito del rilascio da parte del GRI della nuova versione degli *Standards* GRI, è stato realizzato un processo di rivisitazione della matrice di materialità esistente che si è articolato nei seguenti punti:

- analisi del contesto, con particolare riferimento all'evoluzione dei temi di sostenibilità all'interno dell'*aviation industry*;
- analisi comparativa tra le priorità d'intervento inserite nel Piano di Sostenibilità 2023-2027 e le *issues* presenti all'interno della *materiality matrix*;
- valutazione delle *issues* della matrice in termini di connessione con la matrice dei rischi aziendali;
- acquisizione del punto di vista degli *stakeholder* aziendali sulle priorità di sostenibilità di SEA attraverso una *survey* dedicata;
- ridefinizione del livello di rilevanza gerarchica delle *issues* materiali all'interno della matrice, sulla base delle risultanze delle analisi;
- integrazione della *materiality matrix* con una matrice d'impatto dei temi materiali, che classifica le *issues* materiali in base alla loro collocazione all'interno delle categorie effettivo-potenziale e positivo-negativo.

Il risultato di questo processo è stato condiviso con il Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità di SEA in data 7 marzo 2023.









Per l'analisi del contesto si può fare riferimento al capitolo "*Sustainability Scenario*" del presente documento.

Si riportano di seguito le principali evidenze delle altre analisi condotte.

Allineamento tra Risk Analysis, Piano di Sostenibilità e Stakeholder view e conseguenze sulla rilevanza delle issues materiali

L'assessment condotto ha raccolto evidenze significative per la metà (9) delle *material issues* presenti nella matrice.

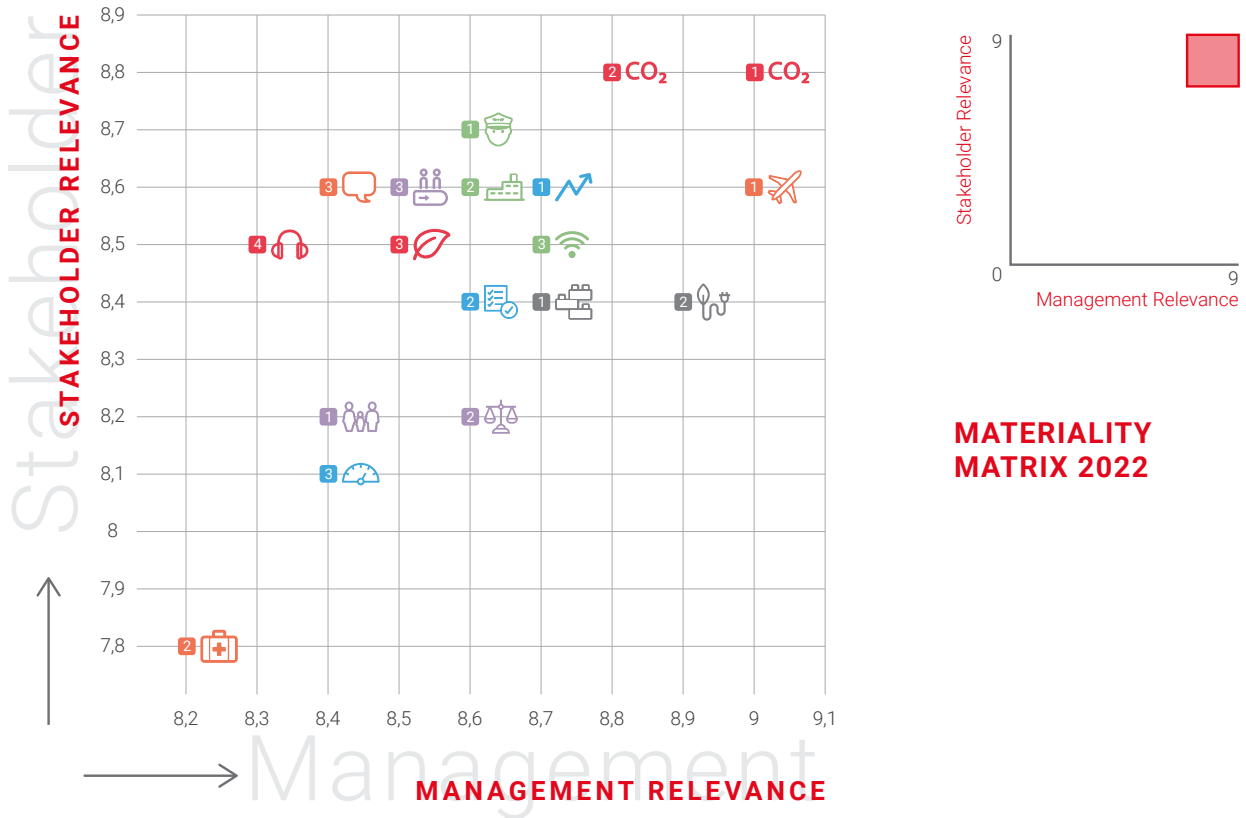
Allineamento del materiality reassessment

Material topics	Risk mapping connections	Stakeholder view (% campione per cui il tema è prioritario)	Sustainability plan	Δ
Riduzione emissioni dirette/indirette di CO₂ e inquinanti	<i>Top Risk 2022</i> Mancato raggiungimento obiettivi di riduzione	<i>Green charges:</i> 69% <i>Incentivazione SAF:</i> 72%	<i>Decarbonization Plan</i> in fase di implementazione	
Azioni di contenimento dell'impatto acustico	<i>Top Risk 2022</i> Limitazione movimenti notturni a MXP	<i>Green charges:</i> 69%	<i>Green charges</i> in fase di implementazione (2024)	
Iniziative per la riduzione del gender gap	<i>Top Risk 2022</i> <i>People Shortage</i>	<i>Gender equality:</i> 60%	In programma certificazione PdR 125	
Talent retention & acquisition	<i>Top Risk 2022</i> <i>People Shortage</i>	<i>Welfare aziendale:</i> 78%	<i>Diversity & Inclusion Plan</i> <i>Turnover</i> generazionale	
Promozione della mobilità sostenibile	-	<i>Low emissions accessibility:</i> 83%	<i>Modal shift plan</i> in implementazione	
Infrastrutture compatibili con biodiversità e consumo di suolo	<i>Top Risk 2022</i> Mancata autorizzazione del <i>Master Plan MXP</i>	Protezione ecosistemi: 62%	<i>Biodiversity Policy</i> in fase di elaborazione	
Massima sicurezza sanitaria nella gestione della customer experience	<i>Minor Risk 2022</i> Maggiori costi per prolungamento misure contrasto pandemia	-	-	
Minimizzazione impatto sociale downsizing	Rischio eliminato 2022 <i>Business interruption</i> e peggioramento qualità per uscite anticipate 2022	-	-	

Fonte: SEA, Doxa (Stakeholder View)

Dall'analisi incrociata delle informazioni derivanti rispettivamente dalla matrice dei rischi aziendali, dal piano di sostenibilità e dalla survey condotta sugli *stakeholder* è emerso che:

- le *material issues* "Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e inquinanti", "Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂", "Azioni per il contenimento dell'impatto acustico", "Iniziative per la riduzione del *gender gap*", "Talent retention & acquisition" e "Promozione della mobilità sostenibile" salgono di rilevanza all'interno della matrice, in quanto presenti (tutte tranne l'ultima) all'interno della matrice dei *top risks* aziendali 2022, affrontate con priorità all'interno del Piano di Sostenibilità aziendale e oggetto di iniziative in fase di implementazione e, infine, citate da una elevata quota di *stakeholder* tra le tematiche che SEA dovrebbe affrontare con maggiore urgenza;
- la *material issue* "Infrastrutture compatibili con biodiversità e consumo di suolo" mantiene la propria collocazione in termini di rilevanza nella matrice in quanto - sebbene presente nella matrice dei *top risk* in connessione con l'iter di approvazione del *Master Plan 2035* di Malpensa - sia gli *stakeholder* che il *management* hanno assegnato al tema un'urgenza inferiore a tutte le altre *issues* ambientali;
- le *material issues* "Massima sicurezza sanitaria nella gestione della *customer experience*" e "Minimizzazione impatto sociale del *downsizing*" vengono retrogradati in termini di rilevanza, in quanto il carico di aspettative, potenziali rischi e impatti connessi è stato superato nei fatti dall'evoluzione del contesto (recessione della pandemia di Covid-19) o dalla conclusione delle attività sottostanti (processo di *downsizing* del personale già portato a termine senza rilevanti conseguenze).



Pillars	Materiality Issues	SDGs
Governance Integrata	<ol style="list-style-type: none"> Visione strategica orientata al valore di lungo termine Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di sostenibilità Inserimento di <i>performance</i> ESG nel sistema MBO 	
Capitale Infrastrutturale	<ol style="list-style-type: none"> Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate a <i>circular economy</i> Promozione della mobilità sostenibile 	
Capitale Naturale	<ol style="list-style-type: none"> Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e di inquinanti Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂ Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo Azioni di contenimento dell'impatto acustico 	
Capitale Umano	<ol style="list-style-type: none"> Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del <i>downsizing</i> Iniziative per la riduzione del <i>Gender Gap</i> <i>Talent retention & acquisition</i> 	
Capitale Sociale	<ol style="list-style-type: none"> Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della <i>customer experience</i> Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i> 	
Capitale Intellettuale	<ol style="list-style-type: none"> Innovazione tecnologica nella gestione di <i>safety</i> e <i>security</i> Ecosistema collaborativo aeroportuale per miglioramento qualità, efficienza, sicurezza Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri 	

In linea con quanto richiesto dalle linee guida GRI 3, le *material issues* di seguito esposte sono state classificate in base agli impatti a esse associabili. Le *issues* sono suddivise in 4 categorie: impatto positivo effettivo, impatto positivo potenziale, impatto negativo effettivo e impatto negativo potenziale. Poiché la denominazione assegnata alle *issues* materiali ha una connotazione intrinsecamente positiva, le *issues* appartenenti alle categorie di impatto negativo (effettivo e potenziale) sono state valutate considerando gli effetti derivanti da una gestione passiva o priva di efficacia, da parte di SEA, delle tematiche corrispondenti.

Impatto positivo effettivo

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio	Recupero progressivo di un adeguato indice di connettività aerea diretta - una volta superata la fase critica della pandemia - con le aree del mondo che rappresentano una potenziale fonte di prosperità per il territorio.	Ripristino e ampliamento di un <i>network</i> di collegamenti <i>medium/long range</i> che impatta positivamente sul commercio internazionale e sul turismo con ricadute su occupazione e benessere del territorio.
Innovazione tecnologica nella gestione di safety e security	Adozione tempestiva di soluzioni tecnologiche per rendere sicuro e sereno il viaggio del passeggero all'interno dell'aeroporto, garantendogli un'esperienza piacevole, <i>touchless</i> e <i>seamless</i> .	Significativi incrementi di efficacia della <i>security</i> e riduzione tempi di attesa nelle varie fasi di avvicinamento all'imbarco.
Ecosistema collaborativo aeroportuale per migliorare qualità, efficienza, sicurezza	Sviluppo di sinergie e <i>partnership</i> con gli altri attori aeroportuali per ottimizzare le operazioni, conseguire efficienze, gestire efficacemente contingenze impreviste.	Incremento della <i>customer experience</i> (maggiore puntualità degli aeromobili e delle operazioni), di migliore gestione delle situazioni di crisi e di minor impatto sull'ambiente (rumore/ emissioni CO ₂).
Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	Sviluppo e implementazione di servizi ad alto valore aggiunto (<i>ChatBot</i> , app, servizi di pagamento digitale, <i>indoor navigation</i> , <i>MaaS</i> , ecc.).	Impatti positivi a 360 gradi sul <i>comfort</i> dell'esperienza aeroportuale.
Visione strategica orientata al valore di lungo termine	Adozione di <i>mindset</i> e approcci alla pianificazione strategica che tengano conto di tutte le variabili che nel medio-lungo periodo possono influenzare il raggiungimento e la sostenibilità degli obiettivi di <i>business</i> .	Contribuzione su società e ambiente attraverso la pianificazione, l'implementazione e il controllo di processi di sviluppo sostenibile basati sul coinvolgimento e la collaborazione sistematica con gli <i>stakeholder</i> .

Impatto positivo potenziale

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità	Impegno a strutturare un piano di obiettivi ESG - agganciato ai Piani Industriali futuri, di cui andrà a rappresentare il complemento qualitativo - che indirizzi la gestione delle forme di capitale non-finanziario.	L'individuazione di obiettivi, azioni e risorse specifiche da destinare alla sostenibilità - in un'ottica di generazione di valore sistemico e di lungo periodo - e la loro integrazione strutturata nel <i>business plan</i> , delineano un'ambizione di impatto maggiormente positivo sulla società e sull'ambiente nel medio-lungo termine.
Inserimento di performance ESG nel sistema incentivante del management (MBO)	Integrazione sistematica di variabili ESG nel sistema di incentivazione manageriale, così da allineare i contenuti della <i>business strategy</i> e della <i>sustainability strategy</i> con il set di <i>performance</i> che rilevano nell'erogazione delle premialità.	L'incremento della focalizzazione delle decisioni manageriali sui temi ESG e la miglior coniugazione delle scelte di sviluppo del <i>business</i> favoriscono la creazione di valore condiviso.
Talent retention & acquisition	Alimentare il profilo di azienda attraente per i nuovi talenti, mettendo in campo percorsi di valorizzazione ed <i>empowerment</i> professionale che stabilizzino l'indice di <i>retention</i> e consentano all'azienda di pianificare efficacemente le successioni ai vari livelli di responsabilità manageriale.	Una miglior valorizzazione dei giovani è in grado di generare ricadute positive su tutta la comunità aziendale, grazie al rafforzamento delle misure di <i>welfare</i> e di <i>work-life balance</i> .
Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della customer experience	Costante azione di contrasto alla diffusione della pandemia mettendo in atto azioni e misure basate su norme e <i>best practices</i> con l'obiettivo di salvaguardare la salute di passeggeri e operatori rispetto ai rischi di trasmissione del contagio da Covid-19.	Accelerazione dei processi di <i>seamless travel</i> e all'incremento dei livelli di sicurezza aeroportuali complessivi.

Impatto negativo potenziale

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del downsizing	Adozione di misure di contenimento del costo del lavoro che minimizzino l'impatto sociale, preservino le professionalità e rispettino le prerogative fondamentali dei lavoratori.	Riduzione della stabilità occupazionale dei dipendenti coinvolti in operazioni di esternalizzazione e in una riduzione dell'efficienza operativa e della qualità dei servizi ai passeggeri per l'uscita anticipata delle risorse di maggior esperienza e per un contestuale fenomeno di "people shortage".
Iniziative per la riduzione del gender gap	Alimentare una trasformazione della <i>corporate culture</i> che dia luogo a processi organizzativi maggiormente orientati all'inclusività e alla parità di genere.	Persistenza di barriere culturali all'accesso di lavoratrici, operando la società in un settore a tradizionale prevalenza maschile. <i>Habitat</i> lavorativo a bassa inclusività e incapace di armonizzare e valorizzare le varie forme di diversità.
Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate a circular economy	Impegno a una progressiva introduzione di protocolli di costruzione sostenibili delle infrastrutture, basati sulla rinnovabilità dei materiali, l'assenza di sostanze nocive o tossiche, l'attitudine a ridurre i costi di manutenzione e di esercizio degli edifici e la possibilità di riutilizzo dei materiali alla fine del loro ciclo di vita.	Realizzazione di manufatti a basse prestazioni energetiche e ad elevato consumo di risorse naturali ed emissioni climalteranti, con conseguenze rilevanti anche sulle esigenze di smaltimento, a fine vita, dei materiali utilizzati.
Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli stakeholder	Impegno a promuovere efficaci processi di comunicazione con gli <i>stakeholder</i> interni ed esterni, nell'ottica di favorire lo scambio, il lavoro di squadra e la generazione di intelligenza collettiva. Coltivazione di un percorso di sviluppo costruito d'intesa con gli <i>stakeholder</i> rilevanti (vettori, <i>retailer</i> , autorità di regolamentazione, istituzioni, imprese, comunità), rispetto al quale sia possibile individuare soluzioni sostenibili alle sfide di <i>business</i> e condividere benefici, costi e rischi connessi alla gestione degli aeroporti in modo equo ed efficace.	Deterioramento del rapporto di fiducia con gli <i>stakeholder</i> , disallineamento tra gli obiettivi della società e le esigenze del contesto, fino alla compromissione o perdita di opportunità di sviluppo.

Impatto negativo effettivo

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Promozione della mobilità sostenibile	Impegno allo sviluppo di soluzioni di mobilità sostenibile (trasporto pubblico, veicoli elettrici, ecc.), oltre che adeguate in termini di tempi e comodità di utilizzo.	La mancata attivazione dell'azienda sul fronte della promozione di collaborazioni con aziende di trasporto e istituzioni pubbliche - finalizzate a incrementare l'accessibilità degli scali con mezzi di trasporto collettivo - e su quello dell'introduzione e diffusione di infrastrutture che incentivino e facilitino l'utilizzo di mezzi privati e pubblici a basso impatto (es. stazioni di ricarica di auto elettriche) determina una mancata riduzione delle emissioni di CO ₂ e dell'inquinamento atmosferico. Allo stesso tempo un'accelerazione dell'infrastrutturazione di collegamento ferroviario con gli scali determina, in alcuni casi, una riduzione dell'integrità naturalistica dei corridoi utilizzati.
Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e di inquinanti	Impegno nell'attivazione di una serie di azioni - dalla riduzione dei consumi energetici, alla transizione all'elettrico della flotta di sedime, fino all'acquisizione di energia generata da fonti rinnovabili - per il controllo e la riduzione delle emissioni di CO ₂ generate all'interno del sedime aeroportuale e derivanti dalle attività proprie del gestore.	Contributo crescente della società al fenomeno del <i>climate change</i> e al mantenimento del settore aeroportuale nella retroguardia delle <i>industry</i> impegnate nella transizione energetica e climatica.
Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂	Attivazione di percorsi di collaborazione con gli <i>stakeholder</i> aeroportuali per avviare o accelerare processi di riduzione della <i>carbon footprint</i> complessiva del sedime generata da fonti diverse da quelle direttamente controllate dal gestore	Minore velocità delle iniziative di transizione climatica degli operatori dell'ecosistema aeroportuale.

Tema materiale	Descrizione	Impatto
Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo	Impegno a valutare tutte le innovazioni tecnologiche e di processo (sia lato <i>air-side</i> sia <i>land-side</i>) che consentano di incrementare la capacità operativa delle infrastrutture a parità di suolo utilizzato e a studiare - attivando <i>partnership</i> ad hoc - le soluzioni più efficaci che consentano di salvaguardare l'integrità degli eco-sistemi interessati, lì dove l'espansione fisica dell'area di sedime risulti ineludibile.	Riduzione dell'integrità ecologica e un incremento dell'impermeabilizzazione del suolo nelle aree naturalistiche interessate all'espansione del sedime aeroportuale.
Azioni di contenimento dell'impatto acustico	Monitoraggio costante ed efficiente del rumore di origine aeronautica negli aeroporti e messa in opera di soluzioni di mitigazione a beneficio del territorio, operando in collaborazione e sotto lo stretto controllo dell'ARPA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente), al fine di ridurre i disagi connessi al futuro incremento di tutte le tipologie di operazioni aeronautiche.	Creazione di disagi ai residenti limitrofi agli scali, soprattutto nelle fasce orarie notturne.

Corporate Citizenship

SEA si è dotata di una *policy* sulla "Cittadinanza d'impresa", i cui capisaldi sono:

- la rilevanza della *corporate citizenship* è qualificata dall'intensità del suo collegamento con la strategia aziendale prima ancora che dalla quantità delle risorse investite;
- le attività di *corporate citizenship* vengono realizzate rispondendo all'esigenza di tutelare le prerogative:
 - degli azionisti, in merito all'utilizzo più corretto, efficiente ed aziendalmente fruttuoso delle risorse complessivamente gestite dal *management*;
 - degli *stakeholder non profit*, in merito all'esigenza di trasparenza e oggettività dei criteri con cui l'azienda sceglie i *partner* per gli investimenti sociali;
 - dell'azienda stessa, in merito alla propria credibilità e reputazione relative alla capacità di essere trasparente sui meccanismi di accoglimento delle richieste di contribuzione da parte del mondo non profit;
- il fulcro delle nostre attività di *corporate citizenship* è rappresentato dal progetto finanziato, le cui credenziali (completezza, endorsement da parte di istituzioni nazionali e internazionali, scalabilità, chiarezza degli obiettivi, misurabilità, rendicontabilità) devono aggiungersi a quelle dei suoi proponenti;
- si prediligono progetti coerenti con identità, caratteristiche e fattori distintivi di SEA, che svolge un ruolo attivo (non semplice donatore, bensì *partner*) nella gestione dell'iniziativa, considerando quindi fattori importanti per la scelta del progetto la possibilità di mobilitare la partecipazione della comunità aziendale, nonché l'opportunità di conciliare esigenze presenti sul territorio di riferimento dei nostri scali con iniziative realizzate in contesti di tipo internazionale.

Principali rischi non finanziari

Di seguito sono riportati i rischi più significativi inerenti alle tematiche ESG.

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Rischi di interruzione, temporanea o prolungata, dei processi di <i>business</i> causati, ad esempio, da scioperi, eventi naturali, malfunzionamenti, ecc.	Le interruzioni di attività e servizi possono essere generate da eventi di varia natura e durata più o meno prolungata dando luogo a differenti impatti sull'operatività degli scali gestiti nonché sugli <i>economics</i> del Gruppo. In particolare, interruzioni delle attività causate da eventi di natura eccezionale (es. epidemie, guerre, eruzioni vulcaniche) tali da comportare il crollo nella domanda di trasporto aereo possono generare impatti critici al <i>business</i> . Le attività della Società possono subire inoltre un'interruzione anche a seguito dello sciopero del personale di società terze che operano nello scalo, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza o di una non corretta prestazione di servizi da parte di soggetti terzi.	Sono previsti piani di <i>back-up</i> operativi a cura delle funzioni operative e investimenti in formazione. È prevista inoltre la possibilità di attivare contratti esterni.
Rischi connessi alla progettazione e/o esecuzione degli investimenti di manutenzione/costruzione di infrastrutture aeroportuali	Il nuovo <i>Master Plan</i> di Malpensa, in corso di approvazione da parte degli Enti competenti, costituisce lo strumento di pianificazione dello sviluppo infrastrutturale a medio-lungo termine del Gruppo. È ad oggi ancora in corso di svolgimento la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Il <i>Master Plan</i> prevede infatti un'espansione in direzione sud rispetto all'attuale sedime per realizzare infrastrutture a supporto del comparto <i>cargo</i> . L'esito negativo della procedura comporterebbe l'impossibilità per il Gruppo di perseguire gli sviluppi infrastrutturali necessari a supporto della crescita.	SEA pone grande attenzione ai rapporti con le comunità limitrofe, partecipando ai tavoli con le Istituzioni, sostenendo direttamente interventi di compensazione per il territorio e iniziative sociali di supporto alle comunità locali.
Rischi connessi al livello di rumore prodotto dagli aeromobili in decollo e atterraggio, alla gestione di iniziative di compensazione/riduzione del rumore e ai rapporti con le comunità locali	I livelli di inquinamento acustico che si genereranno a Malpensa con la crescita di traffico prevista nel <i>Master Plan</i> in corso di approvazione, se non correttamente gestiti, potrebbero impattare sulla sostenibilità e sulla crescita dello scalo nel breve-medio termine e originare maggiori costi per l'azienda legati alle compensazioni richieste.	SEA è impegnata in iniziative di mitigazione acustica su diversi fronti quali l'introduzione di tariffe penalizzanti per gli aeromobili più rumorosi e l'ottimizzazione degli scenari di utilizzo delle piste di concerto con ENAV.
Rischi connessi al mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO ₂	SEA ha aderito, unitamente ad altri aeroporti facenti parte del <i>network ACI Europe</i> , alla risoluzione <i>Net Zero 2030</i> con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO ₂ pari a zero entro il 2030. Normative e <i>trend</i> dell'industria sul <i>Net Zero</i> evolvono costantemente. La <i>roadmap</i> per la decarbonizzazione è guidata dalla <i>EU Climate Law</i> , che occorre seguire nelle sue evoluzioni per ottemperarne le implementazioni normative e mantenere un posizionamento adeguato rispetto ai <i>competitor</i> e alle aspettative degli <i>stakeholder</i> .	Linate e Malpensa partecipano al programma volontario di certificazione <i>Airport Carbon Accreditation (ACA)</i> . È stato, inoltre, definito il Piano di Sostenibilità al cui interno sono contenuti i <i>target</i> di riferimento. Nel corso del 2022 sono stati approvati importanti investimenti in materia di efficientamento energetico. Ulteriori investimenti necessari alla transizione verso la sostenibilità, potrebbero in futuro ottenere finanziamenti pubblici (es. <i>Recovery Fund/Horizon 2020/ Green Deal</i>).
Rischi connessi all'inquinamento atmosferico, idrico e del suolo	Si tratta dei rischi generati dalle attività del Gruppo aventi possibili ricadute ambientali in grado di incidere significativamente sull'operatività del Gruppo.	Tali rischi sono gestiti e costantemente monitorati attraverso il Sistema di Gestione Ambientale. Per informazioni aggiuntive si veda paragrafo "La nostra politica ambientale ed energetica".
Rischi connessi a eventi climatici estremi con impatti sugli <i>asset</i> aeroportuali	Eventuali nubifragi, bombe d'acqua, nevicate eccezionali potrebbero comportare danni rilevanti agli <i>asset</i> aeroportuali e generare quindi <i>disruption</i> nell'operatività degli scali. Le <i>disruption</i> a loro volta potrebbero tradursi in un peggioramento e/o interruzione dei servizi erogati dall'aeroporto ai propri clienti con gravi impatti reputazionali e di <i>business</i> .	Negli ultimi anni sono stati eseguiti lavori per migliorare lo status delle infrastrutture (es. sistemi di smaltimento delle acque bianche dai piazzali, troppo pieno per coperture tetto e pozzi disperdenti sulle rotonde). Sono previsti ulteriori interventi per migliorare la resilienza degli <i>asset</i> aeroportuali, parte dei quali è oggetto di un programma europeo di cofinanziamento.

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Evoluzione della normativa ESG: normativa di settore e non di settore focalizzata su temi sociali, ambientali e di <i>governance</i>	È allo studio a livello Comunitario l'introduzione dell'obbligo di analisi della catena di fornitura secondo criteri ESG. Vi è ancora incertezza sull'effettiva entità degli obblighi che saranno previsti, nonché sulle responsabilità effettive e relative sanzioni che potranno essere introdotte. Sussiste il rischio che tale obbligo determini un generale appesantimento delle procedure relative alla <i>supply chain</i> aziendale.	Pur nell'incertezza del perimetro normativo, è già allo studio l'integrazione di tematiche ESG all'interno dei processi esistenti di qualifica e valutazione dei fornitori.
	Negli ultimi anni si sta assistendo ad una crescente attenzione da parte delle istituzioni nazionali ed europee al rispetto degli impegni assunti a contrasto del <i>Climate Change</i> (Accordo di Parigi, Cop26), tra cui la riduzione delle emissioni di gas serra. Il <i>trend</i> in atto potrebbe portare all'introduzione di misure che sfavoriscono la competitività del trasporto aereo, tra cui: <ul style="list-style-type: none"> ■ introduzione di politiche fiscali ed economiche volte alla compensazione dell'inquinamento prodotto, che avrebbe come conseguenza il rincaro dei biglietti aerei e una possibile riduzione della domanda; ■ destinazione di risorse pubbliche a sostegno di settori in concorrenza con il trasporto aereo (es. trasporto ferroviario). 	SEA ha costituito un gruppo di lavoro interno permanente (<i>Net Zero Team</i>) a presidio delle tematiche. SEA è impegnata nella riduzione delle emissioni attraverso accordi di collaborazione con entità terze. Tra le iniziative si segnalano la fornitura di SAF sui propri scali e lo sviluppo della filiera dell'idrogeno, come parte del percorso <i>Net Zero</i> 2030.
Rischi connessi alla gestione e sviluppo delle necessarie competenze/risorse per lo svolgimento del <i>business</i> (es. selezione, formazione, <i>retention</i> , comunicazione interna, <i>engagement</i>) e alla gestione delle relazioni con i sindacati	L' <i>ageing</i> della popolazione aziendale, potrebbe riflettersi sull'operatività in termini di minore efficienza/produttività, maggiori fenomeni di assenteismo e/o problemi di salute.	È stato implementato un Piano di <i>retention</i> finalizzato alla mitigazione del rischio.
	Il momento di difficoltà che sta attraversando il settore del trasporto aereo potrebbe generare la perdita di personale chiave con conseguente impatto operativo per l'azienda.	È previsto un Piano di <i>retention</i> finalizzato alla mitigazione del rischio.
	Le iniziative di sviluppo del personale pianificate potrebbero non ottenere i risultati attesi in termini di <i>engagement</i> .	L'azienda ha messo in campo iniziative di comunicazione finalizzate al miglioramento di <i>engagement</i> e trasparenza.
	Il settore del trasporto aereo ha attraversato e continua ad attraversare un contesto di <i>Skill Shortage</i> in cui risulta particolarmente arduo il reperimento di manodopera specializzata. Il <i>trend</i> è aggravato da specificità tipiche del processo di selezione e formazione dei lavoratori aeroportuali.	L'azienda ha preventivamente stimato i fabbisogni di forza lavoro per il 2023 e si è mossa con largo anticipo stipulando <i>partnership</i> con aziende terze e intensificando i processi di selezione e inserimento in particolare per talune aree operative.
Rischi connessi alla gestione e allo smaltimento dei rifiuti prodotti dagli operatori aeroportuali, dagli esercizi commerciali presenti nei <i>terminal</i> , dai dipendenti, ecc.	L'incremento della quota di raccolta differenziata rientra tra gli obiettivi che il Gruppo si è posto in ottica di riduzione degli sprechi e dell'inquinamento. Gli obiettivi si riferiscono al totale dei rifiuti generati all'interno dei sedimi dalle attività del Gestore, dei sub concessionari e degli operatori aeroportuali, escludendo i rifiuti generati dalle compagnie aeree. Qualora vi fossero difficoltà nel coinvolgimento di terze parti non sarebbe possibile raggiungere i <i>target</i> di differenziazione dei rifiuti dichiarati nel Piano di Sostenibilità.	È stato avviato il confronto con altri scali finalizzato a individuare le migliori prassi operative. Le azioni di miglioramento sono concentrate laddove il perimetro di sub concessionari e <i>tenant</i> rientri nei processi gestiti da SEA.
Rischi connessi ai maggiori costi per iniziative di riduzione/ <i>offsetting</i> emissioni CO ₂	La Certificazione ACA 4+, recentemente ottenuta dagli aeroporti di Linate e Malpensa, richiede l'acquisto di certificati di origine <i>green</i> dell'energia e di <i>carbon credit</i> per l' <i>offsetting</i> della quota di emissioni non riducibile. Il contesto di <i>hard market</i> , causato principalmente da un aumento della domanda per tali certificati, fa ritenere rilevante il rischio di maggiori costi per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni.	È stato costituito un gruppo di lavoro ad hoc (<i>Net Zero Team</i>) a presidio delle tematiche. Vengono attentamente monitorati i principali indicatori e le curve di prezzo per certificati di origine e <i>carbon credit</i> . Gli scenari di settore sono recepiti all'interno del Piano Industriale.

Altre considerazioni

Considerata la natura e la localizzazione geografica delle attività svolte dal Gruppo, non si segnala la sussistenza di rischi rilevanti in termini di violazione dei diritti umani, per dipendenti e collaboratori compresi quelli dei fornitori che operano sul sedime aeroportuale. In riferimento a questo, si evidenzia che SEA effettua i controlli propedeutici all'ottenimento del tesserino aeroportuale obbligatorio per chiunque lavori in aeroporto, a garanzia di un continuo impegno anche in ambito salute e sicurezza aeroportuale. Per gli altri fornitori si rimanda al paragrafo "Classificazione dei fornitori in base a criteri di CSR". I rischi legali e di *compliance* sono connessi al rispetto di *policy* e normative interne (es. comportamenti del personale interno non conformi ai valori etici dell'azienda, mancato rispetto dei poteri di delega, ecc.), di leggi e regolamenti (es. mancato rispetto della normativa *privacy* in merito al trattamento dei dati personali). Possibili rischi di commissione di reati di corruzione vengono gestiti dal Gruppo tramite l'adozione di un proprio Modello 231 e della ISO 37001. Per informazioni addizionali si veda paragrafo "Sistema di controllo interno".

Risorse

RISORSE

CAPITALE INFRASTRUTTURALE

Il Capitale Infrastrutturale di SEA riguarda tutte le forme di capitale fisico che abilitano SEA allo svolgimento della propria attività e ne definiscono la capacità operativa.

Comprende sia gli asset fisici gestiti direttamente dall'azienda (terminal, piste, magazzini, parcheggi, ecc.) che quelli non gestiti dall'azienda ma facenti parte della "proposizione di valore" dei propri aeroporti (strade, linee ferroviarie di accesso agli scali, ecc.).

Sviluppo delle infrastrutture aeroportuali

Gli investimenti finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali vengono attuati in conformità a specifici strumenti di programmazione, soggetti al controllo e all'approvazione di ENAC, che regola le attività realizzate all'interno dei due scali.

MASTER PLAN

Il *Master Plan* è lo strumento di programmazione a lungo termine che, partendo da una previsione delle modalità evolutive dell'aeroporto (in termini di ruolo, volumi di traffico, tipologia di voli serviti, necessità espresse dal territorio, ecc.) individua e descrive lo scenario generale di riferimento, analizza la destinazione funzionale delle diverse aree aeroportuali e identifica le principali necessità di intervento, assegnando dei livelli di priorità e fornendo una stima degli investimenti.

Il *Master Plan* predisposto dal Gestore aeroportuale è approvato da ENAC per gli aspetti tecnico-aeronautici e dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica attraverso una procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA). L'iter autorizzativo si conclude poi con la verifica di compatibilità urbanistica degli interventi proposti, che viene espressa nell'ambito di una Conferenza dei Servizi a cui partecipano tutti gli Enti interessati dallo sviluppo dell'aeroporto.

PIANO DEGLI INVESTIMENTI

L'attuazione dei lavori di breve-medio termine avviene sulla base del Piano degli Investimenti prodotto nell'ambito del Contratto di Programma ENAC-SEA. Nel corso del 2022 si è provveduto a formalizzare un Piano Investimenti per gli anni 2022-2023, in linea con quanto condiviso con ENAC e con l'Autorità Regolatoria dei Trasporti. Per accompagnare lo sviluppo degli aeroporti

di Malpensa e Linate nell'orizzonte di medio termine, è stato predisposto il Programma Quinquennale degli Interventi 2023-2027 che individua i progetti che SEA intende realizzare nell'aeroporto, in conformità alle indicazioni contenute nel *Master Plan*, ma considerando un arco temporale di riferimento più breve rispetto a quest'ultimo. Il Piano degli Investimenti e il Programma Quinquennale degli Interventi 2023-2027 includono anche interventi puntuali non espressamente illustrati nel *Master Plan*, ma comunque coerenti con le previsioni generali di sviluppo in esso contenute.

Tutti i documenti includono sia le opere direttamente realizzate dal Gestore, sia quelle a carico di altre società del Gruppo SEA o di Terzi operanti in aeroporto (ENAV, Compagnie aeree, Enti di Stato, operatori commerciali, *handler*, ecc.).

ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Altri strumenti di pianificazione redatti in ottemperanza alle disposizioni ENAC sono costituiti dal Piano per lo Sviluppo Funzionale del *Terminal*, che sostituisce il precedente Piano di utilizzo dell'Aerostazione e descrive in particolare modo gli interventi che possono incidere sulle caratteristiche funzionali dei *terminal* passeggeri con un orizzonte di medio termine (a quattro o cinque anni), e dal Piano delle Manutenzioni Straordinarie (PMS), che riguarda tutti gli interventi di adeguamento, rinnovo e sviluppo eseguiti su edifici, impianti e infrastrutture esistenti.

La redazione del PMS viene effettuata con cadenza annuale e, anche nel corso del 2022, SEA ha presentato a ENAC i Piani delle Manutenzioni Straordinarie di Malpensa e di Linate in accordo con le nuove "Linee guida per l'uniforme predisposizione e presentazione del Piano delle Manutenzioni Straordinarie" del 23/11/2021. Anche per quanto riguarda i Piani per lo Sviluppo Funzionale del *Terminal* (PSFT) sono stati

trasmessi a ENAC quelli relativi ai *Terminal* 1 e 2 di Malpensa e quello riguardante il *Terminal* passeggeri di Linate; tutti e tre sono stati approvati da ENAC.

Nel corso del mese di Dicembre 2022, è pervenuta da ENAC una bozza di modifica alla struttura del PSFT, il quale si chiamerà Pi.Ter e sarà parte del Piano Investimenti allegato al Contratto di Programma, e con la previsione di istituire nuovamente il Piano di Utilizzo dell'Aerostazione con cadenza annuale o biennale. Si attenderà la formalizzazione di tale proposta da parte dell'ENAC ai fini di produrre la nuova documentazione nel 2023.

EVOLUZIONE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Nel triennio 2020-2022 sono stati realizzati investimenti per un valore complessivo di 191,6 milioni di euro, volti principalmente allo sviluppo delle infrastrutture, al fine di migliorare il servizio offerto ai passeggeri e il servizio di trasporto merci, garantendo livelli di qualità, sicurezza, efficienza operativa e salvaguardia dell'ambiente sempre più elevati.

Investimenti infrastrutturali (milioni di euro)

	2022	2021	2020	Totale 2020-2022
Malpensa <i>Terminal</i> 1	27,6	11,2	10,5	49,3
Malpensa <i>Terminal</i> 2	2,3	0,1	6,5	8,9
Malpensa <i>Cargo</i>	4,2	1,5	0,6	6,3
Linate	6,6	9,5	20,5	36,6
Infrastrutture di volo	12,3	16,2	3,5	32,0
Interventi vari	15,5	7,6	16,2	39,3
Beni mobili	7,8	4,2	7,2	19,2
Totale	76,4	50,3	64,9	191,6

Nota: Il totale non comprende la voce Immobilizzazioni IFRS 16 pari a 2,9 milioni di euro per il 2020, pari a 4,7 milioni di euro per il 2021 e pari a 3,9 milioni di euro per 2022; inoltre il valore del 2020 comprende 6,7 milioni di euro relativi a SEA Energia che non fa più parte del Gruppo SEA.

Fonte: SEA

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI MALPENSA

Dopo un biennio 2020-2021 fortemente condizionato dalla situazione emergenziale sanitaria, in cui SEA ha dovuto posticipare una serie di investimenti già programmati, la parziale ripresa del traffico aereo durante l'anno 2022 ha permesso di riattivare alcune opere, e di ridefinire un quadro di investimenti di breve-medio periodo, questo nonostante il sopraggiungere di ulteriori criticità e instabilità globali quali la guerra in Ucraina, e i rincari energetici e delle altre materie prime.

Le opere eseguite sulle infrastrutture *air-side* dell'aeroporto hanno riguardato prevalentemente interventi di:

- riqualifica delle aree esistenti e progetti correlati agli obiettivi di mantenimento/incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo;
- conclusione della riqualifica della pavimentazione e delle opere civili per gli impianti AVL in corrispondenza delle intersezioni tra la pista 17R/35L e le *taxiway* "EM" ed "EW", mentre in altre zone è stato effettuato il consolidamento delle basi dei fuochi di asse pista e il rifacimento di alcuni tratti dei canali di drenaggio;
- proseguimento dell'implementazione di un sistema di sorveglianza e controllo degli aeromobili e dei veicoli nelle aree di manovra e di movimento (ASMGCS - *Advanced Surface Movement Guidance and Control System*);
- attivazione dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, che verrà sviluppato nel corso del 2023, e consentirà di incrementare i livelli di *safety* del piazzale rendendo disponibile un sistema di controllo continuo della movimentazione di velivoli e mezzi, in grado di effettuare anche delle registrazioni da utilizzare per eventuali analisi/indagini sulle operazioni condotte nelle aree operative.

Nel *terminal 1* sono continuati gli interventi finalizzati a incrementare la funzionalità, la sicurezza e il livello di *comfort* offerto ai passeggeri. In particolare:

- messa in esercizio delle postazioni di consegna autonoma dei bagagli (*self-service bag drop*) nei *check-in*;
- completamento del programma di riqualifica e standardizzazione di tutti bagni aperti al pubblico;
- installazione di nuovi apparati per il controllo dei bagagli di stiva, adeguando il sistema BHS allo *standard 3 ECAC (European Civil Aviation Conference)*;
- attivazione dei lavori riguardanti il *Progetto Smart Security* con l'installazione di nuove linee automatizzate e di nuovi apparati EDS che garantiscono una più elevata capacità operativa del sistema;
- apparati di *self-enrollment* per la gestione delle nuove procedure di controllo di frontiera che verranno applicate dal 2023 (*Entry Exit System*);
- interventi per la modifica del *lay-out* con incremento degli spazi destinati alla sosta dei passeggeri in attesa di recarsi agli imbarchi e miglioramento dei percorsi di circolazione in area partenze;
- realizzazione di nuove aree di pre-imbarco ai *gates* del satellite centrale;
- proseguimento degli interventi di unificazione e aggiornamento tecnologico del sistema di rilevazione incendi, nonché opere per migliorare i livelli di *safety* in area BHS durante le attività di manutenzione.

Per quanto riguarda l'area merci, nel corso del 2022 sono state realizzate piccole opere di riqualifica e manutenzione straordinaria degli edifici e dei magazzini esistenti.

Nell'arco del 2022, la ripresa del traffico aereo ha comportato la riattivazione di una serie di interventi per la riapertura del *terminal 2* nella stagione *Summer 2023*, quali gli apparati *self bag drop* in area *check-in* e l'adeguamento del sistema HBS allo *standard 3* di ECAC.

Contestualmente sono stati programmati anche alcuni interventi di sviluppo e rinnovo come il potenziamento dell'area destinata ai controlli di sicurezza dei passeggeri in partenza, l'installazione degli apparati destinati ai controlli *Entry Exit System* sia agli arrivi che alle partenze, la riqualifica del percorso in passerella utilizzato dai passeggeri in arrivo per raggiungere la sala ritiro bagagli, la sostituzione di alcuni impianti di trasporto persone e la riqualifica dell'area del *Duty Free Shop* e delle zone a essa limitrofe.

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI LINATE

Dopo il completamento, avvenuto nel 2021, del progetto di demo-ricostruzione del "corpo F" e l'esecuzione di numerosi interventi di riqualifica funzionale, nel 2022 i principali interventi di riqualifica funzionale del *terminal* hanno riguardato:

- avanzamento delle opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico;
- completamento dei lavori sul *Progetto Smart Security* (nuove linee automatizzate e nuovi apparati EDS);
- attivazione delle opere correlate alla prossima entrata in esercizio delle procedure *Entry Exit System* per i quali sono stati sviluppati i progetti riguardanti l'installazione dei nuovi apparati di *self enrollment* sia in area arrivi che in area partenze.

Gli interventi più significativi che hanno interessato le infrastrutture *air-side* sono stati:

- rinnovo dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, che consente di incrementare i livelli di *safety* del piazzale rendendo disponibile un sistema di controllo continuo della movimentazione di velivoli e mezzi, e in grado di effettuare anche delle registrazioni da utilizzare per eventuali analisi/indagini sulle operazioni condotte nelle aree operative;
- progettazione dell'ampliamento del piazzale destinato alla sosta degli aeromobili di aviazione generale (area ovest del sedime) la cui realizzazione è programmata nel corso del 2023 e che consente l'incremento della capacità di sosta dei velivoli, tenendo anche conto della realizzazione del nuovo *hangar 10* che impone una modifica di *lay-out* delle aree di sosta esistenti per garantire le corrette manovre di ingresso e uscita dei velivoli dal fabbricato.

Master Plan di Linate

Il nuovo *Master Plan* di Linate, redatto nel 2016, considera un orizzonte temporale di riferimento fino al 2030 e include numerosi interventi destinati ad aumentare la funzionalità operativa e la qualità del servizio dello scalo e a diversificare la tipologia di servizi offerti al territorio, senza però intervenire in maniera significativa sui livelli di capacità dei vari sottosistemi, anche in considerazione di una prevista sostanziale invarianza nel tempo dei

volumi di traffico e di un contesto di riferimento caratterizzato da un elevato livello di urbanizzazione.

Nel gennaio 2017 dopo l'approvazione di ENAC è stata attivata la procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale che si è conclusa positivamente nel 2019, con l'emissione di apposito Decreto ministeriale.

Nel 2020 ENAC ha chiesto l'attivazione della procedura di accertamento della conformità urbanistica e anche quest'ultima fase approvativa si è conclusa positivamente, con il provvedimento trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile nel luglio 2021.

Master Plan "Malpensa 2035"

Il *Master Plan* attualmente vigente a Malpensa risale al 1985. Nel 2009 SEA ha presentato a ENAC un nuovo *Master Plan* aeroportuale che individuava, sulla base di previsioni di traffico estese fino al 2026, lo scenario di sviluppo dell'aeroporto e prevedeva un progressivo incremento di capacità delle diverse infrastrutture.

Questa edizione del *Master Plan*, dopo avere ottenuto il parere tecnico positivo dell'ENAC, venne però ritirata prima della conclusione della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, poiché nel frattempo era sostanzialmente modificato il quadro di riferimento rispetto alle indicazioni iniziali (*de-hubbing* di Alitalia).

A partire dal 2015 SEA ha attivato una nuova fase di studio, basata su una valutazione aggiornata delle caratteristiche operative dell'aeroporto (con particolare attenzione alla capacità del sistema di piste), sulla definizione di un nuovo scenario di riferimento e di nuove previsioni di traffico, su un'analisi puntuale e aggiornata delle caratteristiche ambientali che caratterizzano il territorio circostante Malpensa e su una nuova definizione delle necessità di sviluppo dei vari sottosistemi che compongono l'aeroporto. In questo periodo vennero anche condotte specifiche attività di informazione e coinvolgimento degli *stakeholder*.

Il nuovo *Master Plan*, che considera come periodo di riferimento gli anni fino al 2035, ha ottenuto l'approvazione tecnica di ENAC nel 2019.

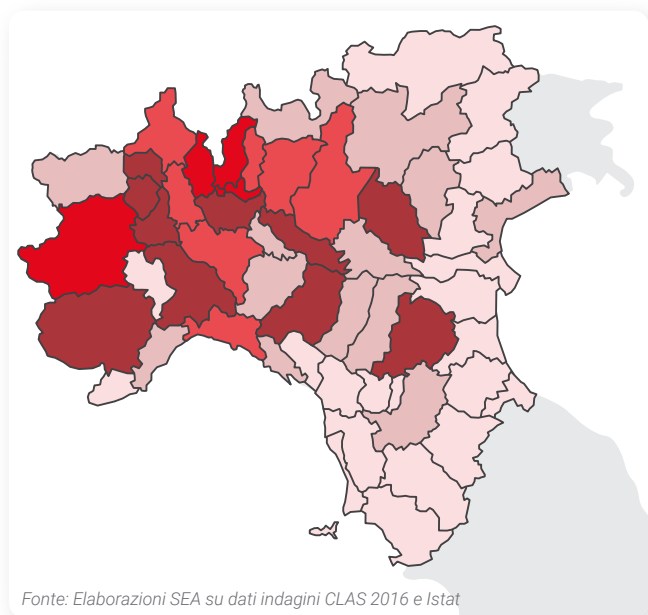
Parallelamente è stata completata anche la redazione del nuovo Studio di Impatto Ambientale e nel luglio 2020 è stata avviata la procedura VIA. Nel 2021, dopo avere preso atto delle osservazioni espresse dagli Enti territoriali, dalle Associazioni e dal pubblico, la Commissione Tecnica VIA incaricata dell'analisi del *Master Plan* ha chiesto di produrre una serie di integrazioni della documentazione già prodotta, trasmesse e pubblicate nel novembre 2021, dando avvio a una nuova fase di presentazione di eventuali osservazioni. Le integrazioni presentate non sono risultate sufficienti a contenere i pareri negativi del consorzio dei Comuni del CUV e del Parco del Ticino, in particolare l'elemento ostativo più rilevante era relativo all'eccessivo consumo di suolo per l'espansione a sud dei magazzini *cargo* (in totale 60 ha). Al fine di superare l'impasse, nel primo trimestre del 2022 Regione Lombardia ha dato l'avvio all'iniziativa di predisporre un Protocollo di Intesa per la finalizzazione positiva della procedura VIA a livello regionale, propedeutico alla formulazione finale del parere regionale (dicembre 2022). In seguito a un'attività intensa svolta anche attraverso una serie di confronti e continue interlocuzioni con gli Enti portatori di interesse del progetto *Master Plan 2035*, in giugno 2022 SEA ha sottoscritto il suddetto Protocollo d'Intesa insieme a Regione Lombardia, ENAC (responsabile del procedimento di VIA presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), i Comuni del CUV e, infine, la Provincia di Varese.

Sulla base di quanto condiviso con i sottoscrittori del Protocollo, nel luglio del 2022 sono state formulate ulteriori integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale, presentando un nuovo sviluppo a sud ridimensionato su un consumo di suolo pari a 44 ha. A valle di queste ultime integrazioni, oltre al pervenuto parere positivo di Regione Lombardia e comuni del CUV, altri soggetti interessati hanno presentato osservazioni e/o pareri al vaglio della Commissione Tecnica VIA, che si dovrà pertanto esprimere nel corso del 2023. Si è pertanto in attesa del completamento delle valutazioni da parte della struttura del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e, in caso di positiva conclusione di questa fase del processo, si procederà poi con l'attivazione della procedura di verifica di conformità urbanistica, attraverso l'indizione di una Conferenza dei Servizi.

Catchment area del sistema aeroportuale

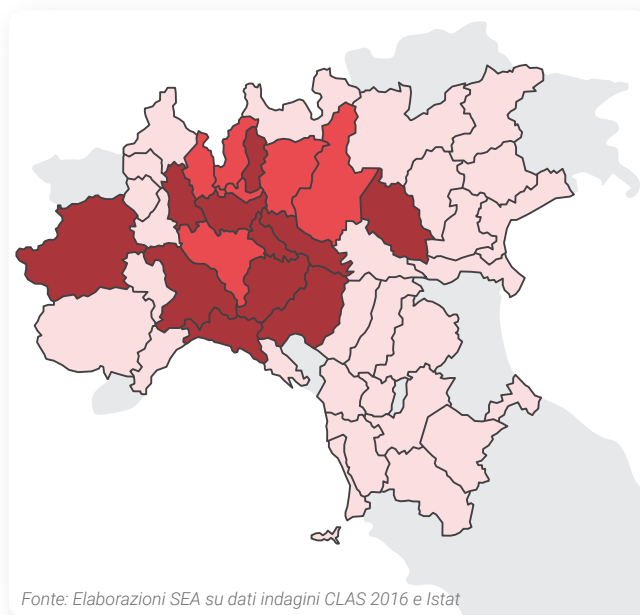
La *catchment area* del sistema aeroportuale milanese comprende principalmente, in termini di intensità attrattiva, nell'ordine: la città metropolitana di Milano, il territorio della Regione Lombardia e il Nord Ovest italiano. Si estende inoltre - seppur con una minore capacità di intercettazione della domanda - anche nelle regioni del Nord-Est, in Emilia-Romagna, in Toscana e nella regione svizzera del Canton Ticino.

Catchment area dell'aeroporto di Malpensa



Fonte: Elaborazioni SEA su dati indagini CLAS 2016 e Istat

Catchment area dell'aeroporto di Linate



Fonte: Elaborazioni SEA su dati indagini CLAS 2016 e Istat

Capacità

La capacità di un aeroporto, che in Italia è determinata dall'ENAC con il coinvolgimento delle parti interessate, viene stabilita in ragione delle possibilità ricettive del singolo aeroporto, che a loro volta dipendono:

- dal piano settoriale di navigazione aerea, ossia dalle capacità di gestione e controllo del traffico aereo a opera di ENAV;
- dal sistema delle piste e delle correlate infrastrutture, in particolare dei piazzali e dei *terminal*;
- dai fattori della domanda di traffico;
- da vincoli ambientali quali le procedure antirumore e la sospensione dei voli nelle ore notturne.

La capacità aeroportuale si traduce nella definizione di un determinato numero di "movimenti/ora" (intendendosi per movimento un atterraggio o un decollo di un aeromobile, indipendentemente dalla tipologia di traffico). La capacità degli aeroporti di Milano è stata stabilita dall'ENAC in complessivi 88 movimenti/ora, così ripartiti:

- aeroporto di Malpensa: 70 movimenti/ora (considerati congiuntamente i decolli e gli atterraggi);
- aeroporto di Linate: 18 movimenti/ora (considerati congiuntamente i decolli e gli atterraggi).

Questa ripartizione dei movimenti/ora fra Malpensa e Linate è stata definita nel contesto del progetto di riorganizzazione del sistema aeroportuale di Milano, finalizzato a consentire lo sviluppo di Malpensa.

CAPACITÀ DELL'AEROPORTO DI MALPENSA

La capacità dello scalo di Malpensa è soggetta a ulteriori limitazioni di:

- 39 movimenti omologhi (ossia movimenti della stessa specie, decolli o atterraggi disgiuntamente) e 31 movimenti opposti (ossia movimenti di specie diversa, decolli e atterraggi congiuntamente) per ogni ora;
- 6/7 movimenti omologhi ogni 10 minuti, 6/7 movimenti omologhi nei successivi 10 minuti (per un massimo di 13 movimenti omologhi ogni 20 minuti) e 5 movimenti opposti ogni 10 minuti.

Le fasce orarie presentano alcuni margini di ulteriore sfruttamento che potranno essere utilizzate in futuro dai vettori già operanti nello scalo, oppure da nuovi vettori.

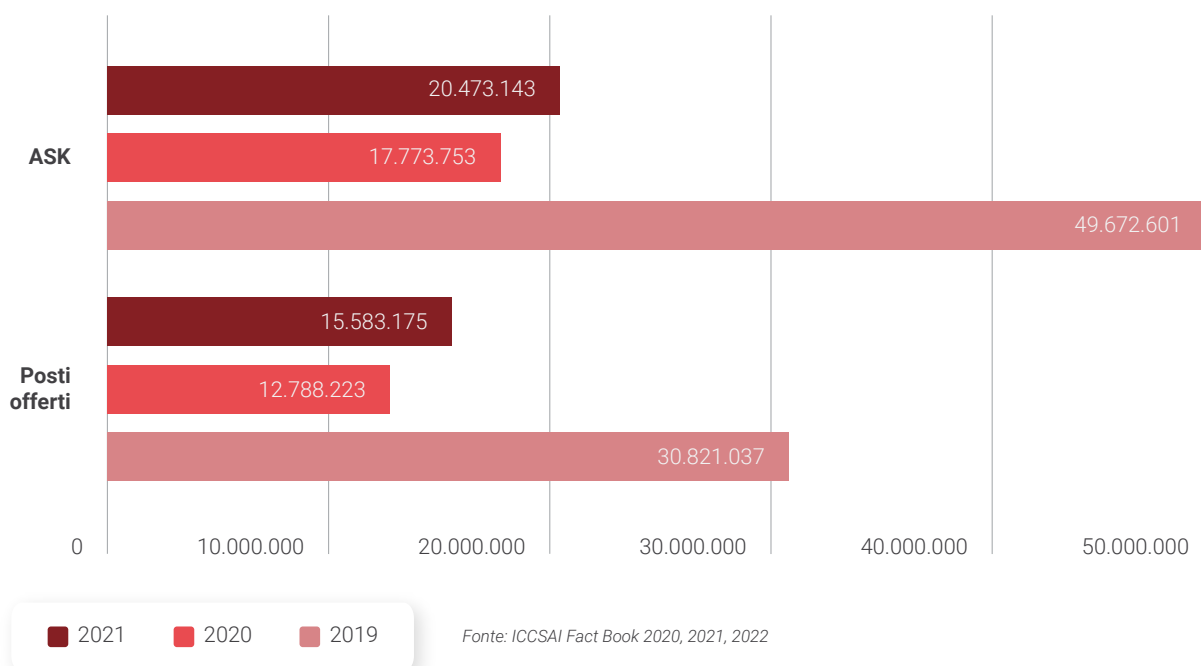
CAPACITÀ DELL'AEROPORTO DI LINATE

Le infrastrutture dell'aeroporto di Linate sono in grado di gestire una capacità di circa 32 movimenti/ora, ma lo scalo opera con una limitazione di traffico rappresentata dalla soglia dei 18 movimenti/ora, introdotta dai Decreti Bersani e Bersani bis. Tale capacità è stata fissata per i voli di tipo commerciale e senza includere i voli di continuità territoriale (ossia i voli da e verso particolari regioni disagiate dell'Italia, tra cui Sicilia e Sardegna, che garantiscono i collegamenti con i principali scali della penisola) e i voli dell'Aviazione Generale.

Offerta di trasporto aereo

L'area urbana di Milano nel 2021 ha registrato un recupero dell'offerta di connettività aerea, dopo il crollo accusato nel 2020 in seguito alla pandemia (-64% gli ASK - *Available Seat Kilometer* - offerti rispetto all'anno precedente). ASK è l'indicatore corrispondente al totale dei posti offerti per ogni volo moltiplicato per il numero dei chilometri volati: una misura della capacità dello scalo in termini di offerta di trasporto ai passeggeri. L'incremento di ASK generato nel 2021 dal sistema aeroportuale comprendente Malpensa, Linate e Orio al Serio è stato del 15,2% rispetto al 2020, mentre quello relativo al numero di posti offerti è cresciuto del 21,8%. Entrambi gli indicatori evidenziano comunque un distacco ancora consistente rispetto al 2019 (-58,8% e -49,4% rispettivamente). L'area urbana di Milano ha mantenuto il 7° posto del *ranking* europeo, conquistato nel 2020, davanti ad aree metropolitane come Zurigo, Roma e Barcellona.

Offerta di trasporto aereo dell'area urbana di Milano (ASK .000)



Malpensa - che nel 2020 aveva visto declinare fatalmente sia gli ASK offerti in assoluto (-69% vs. 2019) che l'incidenza degli ASK relativi a destinazioni extra-EU sul totale degli ASK offerti, tradizionalmente attestati intorno al 70% e scesi di 10 punti rispetto all'anno precedente - nel 2021 ha registrato un'inversione di tendenza per quanto riguarda gli ASK complessivamente disponibili, cresciuti del 9,2%.

Questa crescita ha consentito allo scalo di guadagnare 2 posizioni e collocarsi al 15° posto tra gli aeroporti europei per volume di offerta. Anche il numero di posti offerti ha registrato un incremento (+12,3%) rispetto al 2020, che ha consentito a Malpensa di collocarsi al 16° posto (+ 3 posizioni) nel *ranking* continentale.

Evoluzione dell'offerta di trasporto aereo dello scalo di Malpensa (.000)

	2021	2020	2019
ASK	12.651.925	11.579.831	37.344.826
ASK intra-EU	5.525.581	4.599.419	11.528.158
ASK extra-EU	7.126.345	6.980.412	26.816.668
ASK extra-EU/ASK totali	56,3%	60,3%	71,8%

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022

La resilienza della connettività aerea del sistema aeroportuale milanese durante la pandemia è correlata alla forte crescita dell'attività *cargo*. Lo scalo di Malpensa - che nel 2020 era entrato nella *top ten* degli aeroporti più trafficati d'Europa in termini di WLU (unità di trasporto che considera sia i passeggeri che le merci) - classificandosi al 9° posto con 12,3 milioni di WLU - nel 2021 ha ulteriormente consolidato questo risultato salendo al 7° posto, con oltre 17 milioni di WLU, appena dietro i grandi *hub* continentali.

Ranking degli scali europei con maggior volume di traffico complessivo nel 2021

Aeroporto	WLU
Francoforte	47.100.809
Parigi CDG	46.010.638
Schiphol	42.165.673
Heathrow	33.424.263
Madrid	29.368.919
Barcellona	20.236.531
Milano Malpensa	17.040.203
Parigi Orly	16.531.446
Lipsia	16.234.007
Brussels	15.928.478

Fonte: ICCSAI Fact Book 2022

Accessibilità agli scali nel quadro programmatico europeo, nazionale e regionale

Milano Linate e Milano Malpensa sono dunque gli scali di riferimento non solo dell'area milanese e lombarda ma di una macro-regione più vasta, che si estende dal Centro-Nord Italia fino alla Svizzera. Il potenziamento della connettività di superficie di entrambi gli aeroporti all'interno di questo ampio territorio - attraverso un sistema di servizi e infrastrutture che possa garantire un'accessibilità fruibile per tutti, sicura, efficiente e innovativa - è un fattore abilitante per la crescita competitiva e sostenibile degli scali stessi.

TEN-T: MAPPA DELLA RETE CENTRALE FERROVIE E AEROPORTI



Rete centrale (Core network)



Aeroporto core

— Linea ferroviaria convenzionale/completata

- - - Linea ferroviaria convenzionale/da adeguare

■ ■ ■ Linea ferroviaria convenzionale/pianificata

— Linea ferroviaria ad alta velocità/completata

- - - Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità

■ ■ ■ Linea ferroviaria ad alta velocità/pianificata

Fonte: Elaborazione SEA su mappa del Regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio

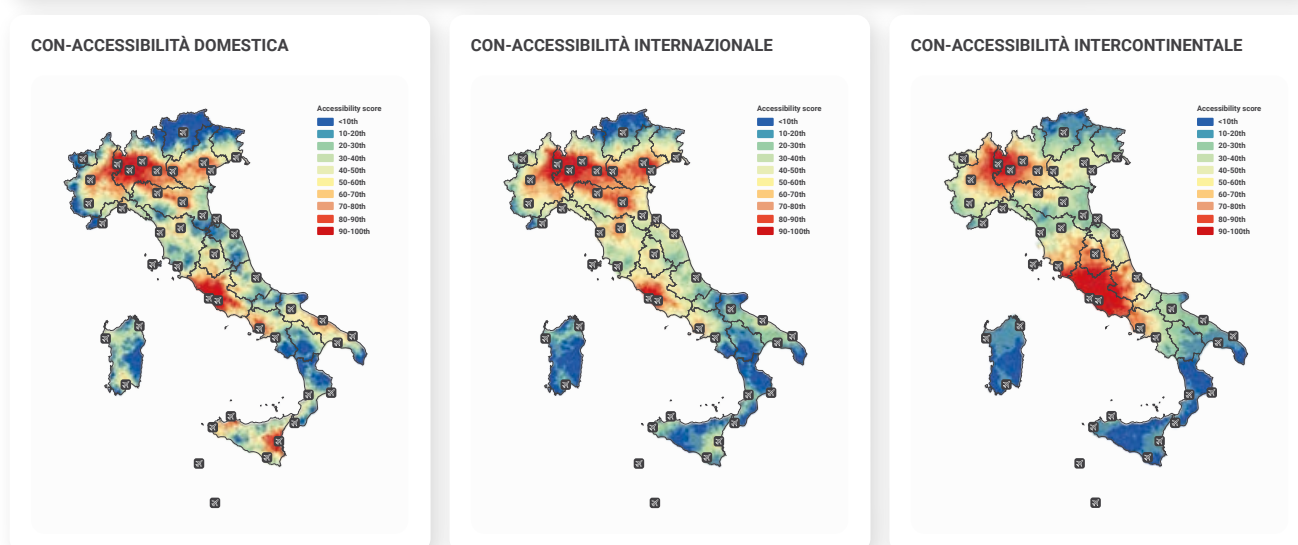
Il miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria a Linate e Malpensa è un obiettivo ricompreso non solo nella strategia regionale e nazionale di sviluppo della connettività ma anche in quella europea: entrambi gli aeroporti sono infatti nodi core della rete transeuropea dei trasporti TEN-T (*Trans European Network-Transport*), ovvero nodi della rete centrale, connessi agli altri elementi del *network* mediante collegamenti multimodali. Migliorare tali connessioni intermodali tra aeroporti e altre infrastrutture di trasporto è uno degli obiettivi prioritari della strategia europea,⁶ al fine di favorire la competitività e lo sviluppo sostenibile dei territori dell'Unione.

⁶ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

L'accessibilità nel Piano Nazionale degli Aeroporti

A livello nazionale, le linee di indirizzo per lo sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale delineate da ENAC nel nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) riguardano anche l'accessibilità degli aeroporti e l'integrazione con le reti di trasporto. Affinchè sia raggiunta la piena integrazione intermodale degli aeroporti nel territorio, il Piano stabilisce degli obiettivi minimi di accessibilità sostenibile, da raggiungere valorizzando e potenziando non soltanto il trasporto su ferro ma anche l'utilizzo di veicoli elettrici e a idrogeno come modalità di accesso agli scali. Il Piano introduce, inoltre, il parametro della "con-accessibilità" dei sistemi aeroportuali, che mette in relazione la capacità di offerta del servizio aereo dei singoli aeroporti (es. la connettività) con il grado di accessibilità terrestre degli stessi, al fine di individuare i fabbisogni del territorio.

MAPPA DEI LIVELLI DI CON-ACCESSIBILITÀ



Fonte: Piano Nazionale degli Aeroporti - Proposta di Piano; ottobre 2022

Gli interventi per il miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti individuati dal MIMS

L'allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del 2022 descrive le scelte del governo in materia di infrastrutture, mobilità e logistica alla luce del nuovo quadro concettuale e degli obiettivi perseguiti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), anche alla luce del PNRR e del PNC.

Il documento conferma la collocazione degli aeroporti di Linate e Malpensa nella rete aeroportuale SNIT di 1° livello (v. Tabella I.3.2.3 Definizione della rete aeroportuale SNIT di 1° e 2° livello dell'Allegato), per la quale sono previsti progetti volti al miglioramento del livello di accessibilità, soprattutto via ferro, attraverso l'integrazione della rete aeroportuale con quella ferroviaria e/o metropolitana, allo scopo di incrementare la quota modale di accesso agli aeroporti mediante trasporto pubblico.

Programmi per il miglioramento dell'accessibilità su ferro che interessano gli aeroporti di Milano

Descrizione	Aeroporto	Tabella Allegato DEF 2021
Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite rete RFI (Venezia AV, Bergamo AV, Catania, Brindisi) o metropolitana (Napoli, Milano Linate, Firenze), anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione (Genova, Lamezia Terme)	Milano Linate	Programmi prioritari - Modalità Aeroporti (Tabella III.5.1) Programmi da sottoporre a Progetto di Fattibilità - Modalità Aeroporti (Tabella III.5.3)
Potenziamento dei servizi ferroviari di collegamento a Malpensa (Rho-Gallarate, collegamento Sud, collegamento Nord)	Milano Malpensa	Programmi da sottoporre Project Review - Modalità Aeroporti (Tabella III.5.2)

Fonte: Documento di Economia e Finanza 2022, Allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti"

Il Programma Regionale Mobilità e Trasporti della Lombardia

A livello regionale l'obiettivo specifico di miglioramento della competitività del sistema aeroportuale in una logica di integrazione sovragionale e di competitività internazionale, individuato nel Programma Regionale Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia, risponde all'obiettivo più generale di migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socio-economico. L'obiettivo si declina attraverso strategie distinte per i due scali milanesi:

- per Malpensa, favorire lo sviluppo come aeroporto di riferimento per il nord Italia, con ruolo di *gate* internazionale e intercontinentale;
- per Linate, rafforzare il ruolo di *city airport*, sfruttando la sua posizione strategica nell'area metropolitana.

Entrambe le strategie richiedono interventi finalizzati ad assicurare un'accessibilità efficiente e multimodale, ottimizzando le connessioni su gomma e su ferro e i servizi di trasporto collettivo.

Sistema delle azioni definite nel PRMT

	Azioni
Infrastrutture ferroviarie e servizio ferroviario regionale	F6 - Accessibilità a Malpensa F9 - Potenziamento Rho-Gallarate
Servizio auto-filo-metro-tramviario, impianti a fune e mobilità complementare	T2 - Nuove linee metropolitana di Milano: M4 Lorenteggio/San Cristoforo-Linate

Fonte: Piano Regionale Mobilità e Trasporti Regione Lombardia, 2016

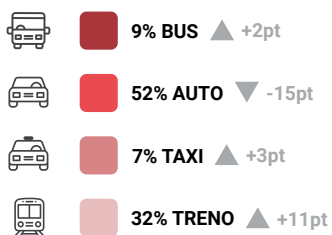
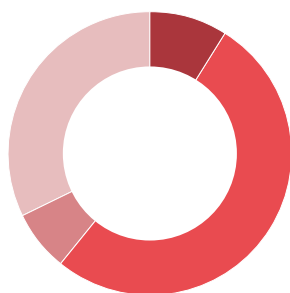
LE MODALITÀ DI ACCESSO DEI PASSEGGERI AGLI SCALI MILANESI

Nel 2022 la modalità di fruizione di mezzi e servizi di trasporto per raggiungere gli aeroporti da parte dei passeggeri è più orientata verso l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblici, infatti in entrambi gli scali si rileva una diminuzione significativa della quota modale di accesso con auto privata: -12 punti percentuali a Linate e -15 punti percentuali a Malpensa rispetto al 2021 a vantaggio dell'utilizzo del bus (+13 a Linate e +2 a Malpensa) e del taxi a Malpensa (+3) mentre a Linate diminuisce di un punto percentuale.

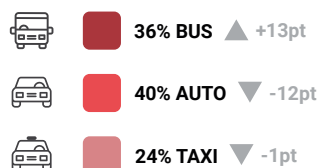
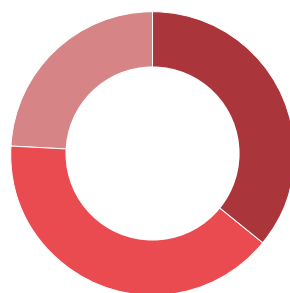
L'utilizzo del treno per gli spostamenti da/per Malpensa registra una crescita di +11 punti percentuali passando dal 21% al 32%.

Modalità di accesso dei passeggeri agli aeroporti milanesi

MALPENSA



LINATE



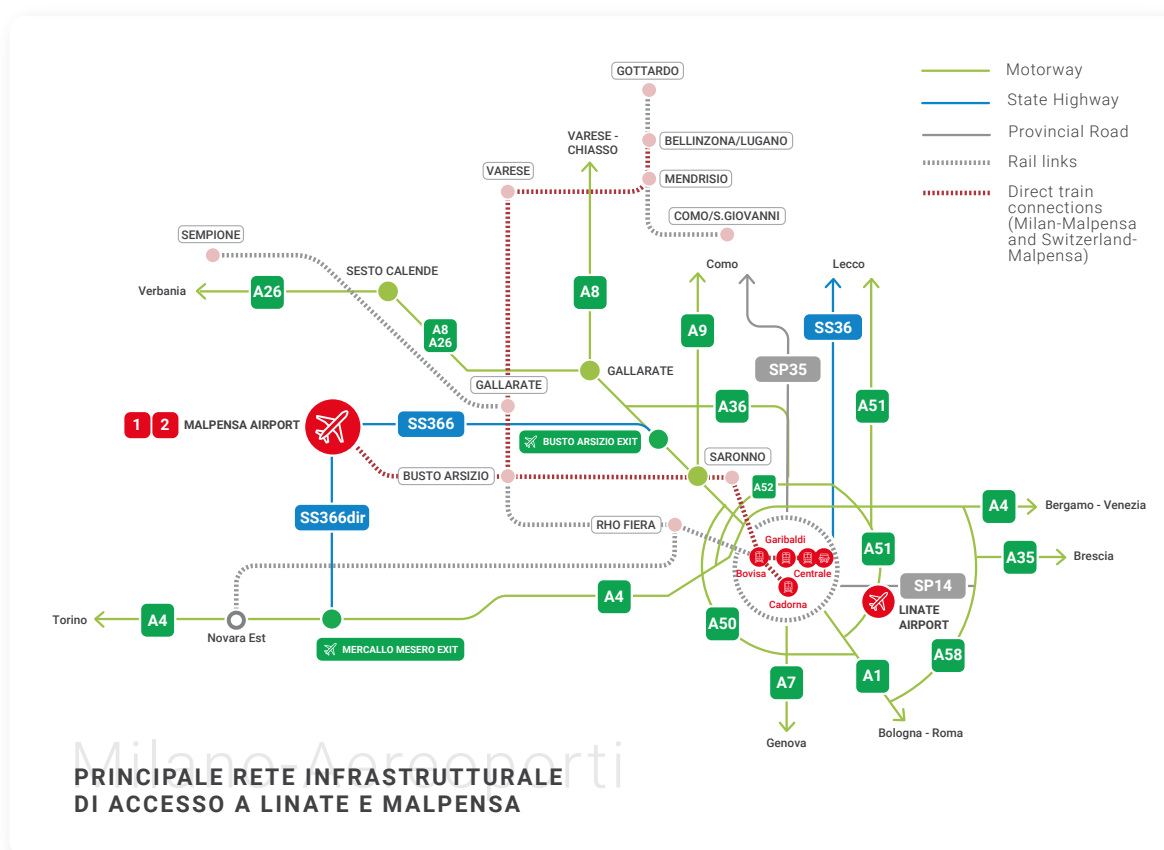
Fonte: Profilazione passeggeri sistema milanese 2022 vs 2021, elaborazione SEA su dati CFI Group

ACCESSIBILITÀ ATTUALE E FUTURA AGLI AEROPORTI

Aeroporto di Linate

L'aeroporto di Linate rappresenta uno dei principali *city airport* italiani e oggi è chiamato a rispondere a nuove sfide e opportunità, in un contesto in continua evoluzione sia con riferimento all'accessibilità rispetto all'area metropolitana milanese e regionale, sia con riferimento ai nuovi poli produttivi e commerciali di prossima realizzazione nell'area limitrofa all'aeroporto. In questo contesto, Linate costituirà la porta di accesso per gli spostamenti con il sistema di trasporto pubblico, in virtù della realizzazione della nuova linea M4 della metropolitana e del conseguente nuovo assetto della rete e dei servizi definito dal Programma di Bacino dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia.

Principale rete infrastrutturale di accesso a Linate e Malpensa



Nuovo assetto dei servizi di trasporto pubblico locale nell'area afferente a Linate definito dal Programma di Bacino dell'Agenzia del TPL del Bacino di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia

Linea	Sviluppi
Linea 38 Aeroporto di Linate - Dateo S.	Prolungamento
Linea 73 Aeroporto di Linate - Duomo M1-M3	Soppressa con entrata in esercizio della M4
Linea 73/ S. Felicino - Duomo	Rinumerata come 973, collegherà Pioltello Limito FS con Linate M4
Linea Z409 Rodano - Limito - Segrate S. Felice	Soppresso il collegamento diretto con l'aeroporto di Linate, che sarà garantito da interscambio con Linea 973. La Linea 409 collegherà Rodano - Pioltello Limito - Pioltello Malaspina
Linea 183 Aeroporto di Linate - Idroscalo	Operativa (invariata)
Linea 923 Ospedale S. Raffaele - Aeroporto di Linate	Urbana del Comune di Segrate (confermata)
Linea 901 Linate M4 - Peschiera Borromeo - Milano San Donato M3	Prolungamento
Linea 927 Vimodrone - Segrate - Linate M4	Nuova linea

Fonte: Elaborazione SEA da Programma di Bacino dell'Agenzia del TPL del Bacino di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia (2018)

Accessibilità stradale

La principale infrastruttura stradale di collegamento tra l'aeroporto e il centro città è costituita da Viale Forlanini. Linate è raggiungibile anche dall'*hinterland*, attraverso il sistema delle tangenziali milanesi cui fanno capo tutte le principali infrastrutture viarie di collegamento al territorio e la rete autostradale nazionale.

L'aeroporto è collegato alla città attraverso una linea urbana del trasporto pubblico e mediante due servizi navetta dalla Stazione di Milano Centrale. Altre linee di trasporto pubblico urbane ed extraurbane collegano l'aeroporto con i Comuni limitrofi. Ulteriori servizi di trasporto collettivo collegano Linate con altre città.

Principali collegamenti bus con l'aeroporto di Linate

Linea

Linea 73 Linate - Duomo M1/M3

Linea 73/ S. Felicino - Duomo M1/M3

Linea Z409 Rodano - Limite - Segrate S. Felice

Linea 183 Linate - Idroscalo

Linea 923 Linate - Ospedale S. Raffaele

Linate - Milano Lambrate - Milano Centrale

Linate - Milano Dateo - Milano Centrale

Linate - Monza

Linate - Bergamo - Siena

Linate - Bergamo - Savona

Linate - Bolzano - Genova

Il bacino di utenza dell'aeroporto di Linate interessa principalmente tutto il comparto centrale della regione Lombardia. Tale area risulta caratterizzata da significativi fenomeni di congestione della rete viaria conseguenti alla centralità di Milano rispetto al sistema economico regionale, e in essa sono stati pertanto programmati vari interventi di sviluppo/potenziamento del sistema infrastrutturale esistente.

Evoluzione prevista dell'accessibilità viaria per Milano Linate: principali interventi sulla viabilità

Tratto stradale	Descrizione intervento
SP415 Paultese	Riqualifica e potenziamento lungo il tratto tra Peschiera Borromeo e Crema - 3° e 4° lotto
Cassanese Bis	Realizzazione di un nuovo collegamento in variante alla SP103 Cassanese all'abitato di Segrate, tramite viabilità a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia tra il centro intermodale e Pioltello
SP15b	Potenziamento della SP15b che comprende lo svincolo a livelli sfalsati in prossimità dell'aeroporto di Linate e lo svincolo a livelli sfalsati denominato "Idroscalo-Tribune".
Autostrada Pedemontana Lombarda	Completamento tratte B2 e C Completamento tratta D
Interconnessione Pedemontana-BreBeMi	Realizzazione di un'autostrada a 2 corsie per senso di marcia e 5 svincoli autostradali per abilitare la connessione tra le due reti viarie
A4 Tratta urbana di Milano	Realizzazione IV corsia dinamica
Connessione tangenziale A51-SS415	Decreto Olimpiadi: adeguamento dello svincolo di Mecenate sulla Tangenziale Est di Milano (A51)

Fonti: Studio trasportistico aggiornato allegato al Masterplan di Linate, 2021; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.servizi.it/>)

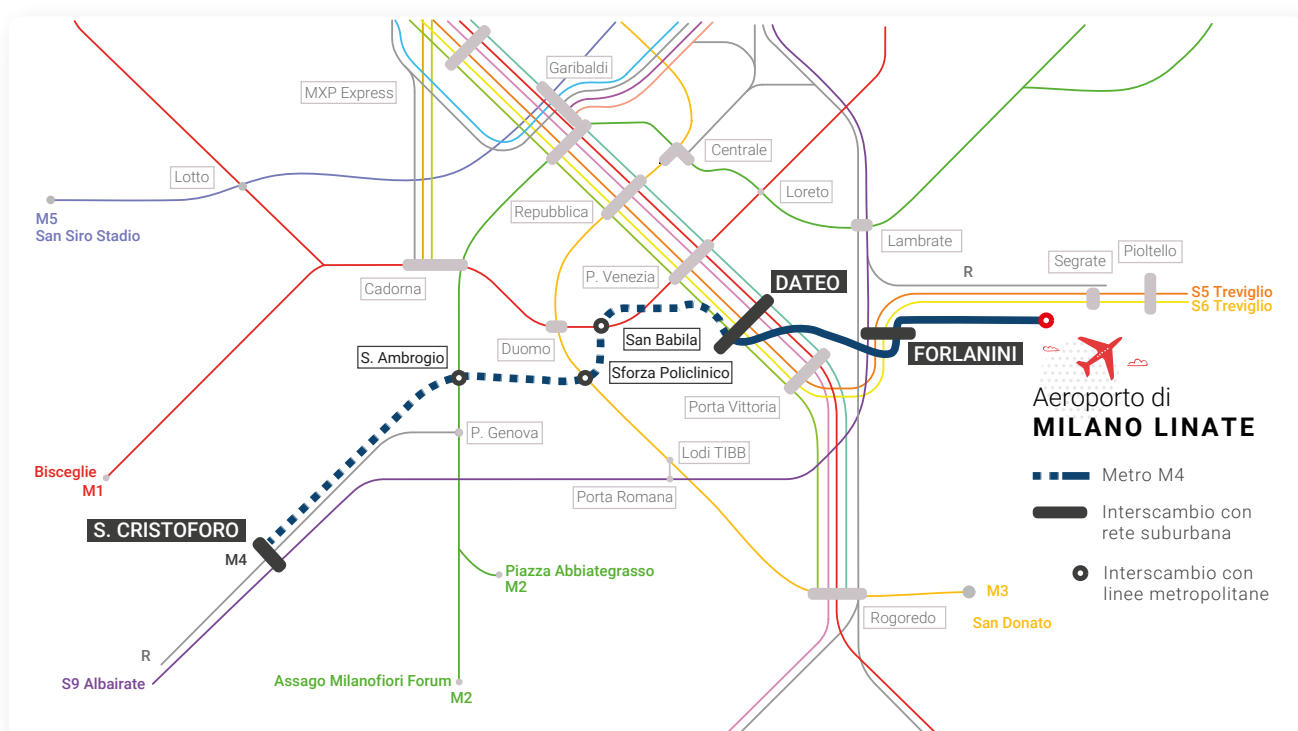
Da tale nuovo schema di rete potrà trarre beneficio anche l'aeroporto di Linate, poiché una significativa quota parte del traffico di attraversamento oggi concentrato su Milano andrà ad utilizzare le nuove direttrici. Riducendo la congestione di cui oggi soffre il sistema stradale milanese, verrà liberata capacità sulla rete viaria attuale e miglioreranno i livelli di servizio sugli assi di accesso al centro cittadino e alle aree a esso immediatamente limitrofe (in particolare Linate).

Accessibilità su ferro

La metropolitana M4

Il 26 novembre 2022 è entrata in esercizio la prima tratta funzionale della metropolitana M4, che collega l'aeroporto di Linate alla città di Milano fino a Dateo, con fermate intermedie a Repetti, Forlanini FS, Argonne e Susa. L'interscambio con le linee ferroviarie suburbane in corrispondenza delle stazioni di Forlanini e Dateo integra già l'aeroporto all'interno della rete del trasporto ferroviario regionale.

L'arrivo della linea fino a San Babila (previsto per l'estate 2023) e il completamento della metropolitana fino al capolinea di San Cristoforo (2024) consentiranno di collegare in modo diretto e più rapido Linate lungo la direttrice est-ovest di Milano.



Con l'entrata in esercizio a regime della M4 si prevede una significativa riduzione della quota di passeggeri e dipendenti che si recano in aeroporto con l'auto: ciò consentirà di ridurre i volumi di traffico sulla viabilità di accesso allo scalo - e le relative emissioni inquinanti in atmosfera - limitando i fenomeni di congestione e riducendo, inoltre, i tempi di percorrenza per i flussi veicolari non diretti/originati dall'aeroporto.

In particolare, attraverso una campagna di indagini *stated preferences*⁷ che ha indagato la propensione dei passeggeri all'utilizzo della metropolitana, è stato stimato che il completamento dell'intera linea M4 potrà determinare un incremento di circa 15 punti percentuali della quota modale del trasporto pubblico e collettivo per gli spostamenti da/per l'aeroporto, a svantaggio dell'utilizzo dell'auto privata.

⁷Studio Trasportistico finalizzato alla profilazione degli utenti di Linate e all'analisi della loro propensione all'utilizzo della metropolitana; REDAS Engineering, 2018

Il prolungamento della M4 ed il Progetto Milan East Gate Hub

Tra gli interventi di sviluppo infrastrutturale che interesseranno l'aerea limitrofa all'aeroporto, il Progetto *Milan East Gate Hub* prevede il prolungamento della metropolitana M4 dall'attuale capolinea di Linate alla nuova stazione di Porta dell'Alta Velocità ferroviaria che sarà realizzata a Segrate, a servizio dell'asse ferroviario a est di Milano. Il progetto del prolungamento metterà, dunque, in relazione funzionale i servizi aeroportuali di Linate e quelli dell'alta velocità sulle relazioni Milano-Venezia, facilitando l'interscambio tra servizi suburbani, a lunga percorrenza, ad alta velocità e trasporto pubblico locale, ed estendendo la *catchment area* dell'aeroporto verso est.



In seguito alla conclusione del progetto di fattibilità tecnico-economica, avvenuta nel mese di settembre 2022, SEA ha partecipato alla richiesta di co-finanziamento all'Unione Europea anche per la successiva fase di progettazione definitiva delle opere, nell'ambito della call "MEGA2" del programma CEF - *Connecting Europe Facility*.

Evoluzione prevista dell'accessibilità ferroviaria per Milano Linate

Intervento	Descrizione intervento
Completamento Linea M4 della metropolitana di Milano (San Cristoforo FS-Linate) o Linea blu	La linea attraverserà la città per circa 15 km da ovest ad est, ottimizzando non solo il collegamento con l'aeroporto ma, più in generale, anche quello con tutta la linea metropolitana e la ferrovia suburbana. Terminati i lavori di realizzazione della fermata di Linate e della tratta Forlanini FS-Repetti-Linate
<i>Milan East Gate Hub</i>	Il progetto prevede la realizzazione della nuova stazione intermodale ferro-gomma "Segrate Porta Est" e del collegamento tra quest'ultima e l'aeroporto di Linate attraverso il prolungamento della linea metropolitana M4
Stazione FN/M3 Rogoredo - Stazione Forlanini	Decreto Olimpiadi: nuovo collegamento tranviario tra la stazione di Rogoredo FN/M3 e la stazione di Forlanini di Milano
Tratta AV/AC Brescia-Verona	Decreto Olimpiadi: nuova opera ferroviaria in fase di realizzazione. Lunghezza 47,6 km, velocità massima 250 km/h, pendenza massima 12/mille, alimentazione 3 kV cc, segnalamento ERTMS-L2

Fonti: Studio trasportistico aggiornato allegato al Masterplan di Linate, 2021; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/>)

Accessibilità di Malpensa

All'interno del sistema aeroportuale del Nord Italia, Malpensa è lo scalo con rilevanza strategica che vanta il *network* di destinazione a lungo raggio più rilevante. I *trend* di medio-lungo periodo rafforzano il ruolo di Malpensa quale scalo intercontinentale *point-to-point* sul quale attrarre le principali compagnie aeree internazionali, soprattutto per i voli di lungo raggio. Ciò è dovuto principalmente a due fattori: in primo luogo, i più elevati tassi di crescita per il traffico aereo sono previsti sulle direttrici internazionali, per le quali Malpensa diventa lo scalo di riferimento, a servizio di tutta la "macro-regione" del Nord-Italia. In secondo luogo, a Malpensa i vettori aerei trovano il contesto e le condizioni ideali per l'introduzione di modelli di *business* più evoluti, in grado di ampliare notevolmente il bacino di utenza attraverso l'attuazione di nuove strategie organizzative, quali il rafforzamento delle logiche di base operativa da parte delle compagnie *low cost*, l'implementazione di varie forme di alleanze, *code-sharing*, facilitazioni dei transiti. Tali tendenze del traffico aereo comporteranno anche un'evoluzione nel mix di passeggeri. In *outgoing* è lecito prevedere un aumento della quota di passeggeri provenienti da località distanti da Malpensa, per via del crescente ruolo internazionale e intercontinentale dell'aeroporto, a servizio della macro-regione settentrionale. In *incoming* si prevede, parimenti, un maggior numero di passeggeri internazionali che, una volta giunti a Malpensa, dovranno utilizzare servizi e modalità di trasporto diversi dall'auto propria per il deflusso dall'aeroporto. Per queste ragioni è necessario sviluppare un sistema di connessione con l'aeroporto moderno ed efficiente, che sia composto da una rete di infrastrutture stradali rapide, integrate e resilienti, e da una rete ferroviaria integrata a livello regionale, sovra-regionale e internazionale che consenta di potenziare i servizi di trasporto collettivo su ferro.

Accessibilità stradale

La rete stradale principale di accesso a Malpensa è costituita dalle autostrade A8 e A4, che permettono l'innesto sulla Strada Statale SS336, da cui si raggiunge direttamente l'aeroporto.

Il sistema viario è utilizzato sia da mezzi privati, quali auto, navette di collegamento con alberghi e pullman turistici, sia da una pluralità di mezzi pubblici collettivi e individuali: autobus, taxi, NCC e *car-sharing*.

Principali collegamenti bus con l'aeroporto di Malpensa

Linea

Malpensa - Linate

Malpensa - Bergamo/Orio al Serio

Malpensa - Milano Centrale

Malpensa - Torino

Malpensa - Novara

Malpensa - Domodossola

Malpensa - Lago Maggiore

Malpensa - Genova

Malpensa - Gallarate/Castelnovate

Malpensa - varie città (Bologna, Livorno, Roma, Francoforte, Lugano, Zurigo, ecc.)

Nei prossimi anni sono previsti investimenti infrastrutturali di ampia portata sulla rete viaria lombarda, prioritari per lo sviluppo e la competitività di Malpensa, il cui completamento dovrebbe avere un impatto positivo sulla qualità dei collegamenti con l'aeroporto, sia in termini di riduzione dei tempi di percorrenza sia di facilità di accesso. Alcune opere saranno finanziate nell'ambito del "Decreto Olimpiadi", con l'obiettivo di rendere più efficiente e sicura la mobilità lungo le infrastrutture stradali di collegamento con i siti olimpici.

Inoltre, terminato l'iter approvativo del *Master Plan* dell'aeroporto di Malpensa, SEA contribuirà alla progettazione di alcune infrastrutture stradali ritenute fondamentali per il territorio, in base a quanto definito dal Protocollo di Intesa sottoscritto con Regione Lombardia, Provincia di Varese, Comuni del CUV e ENAC nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del *Master Plan*, al fine di perseguire uno sviluppo dell'aeroporto equilibrato e sostenibile.

Evoluzione prevista dell'accessibilità stradale per Milano Malpensa

Tratto stradale	Descrizione intervento
SS336: Riqualificazione Busto A.-Gallarate-Cardano	Decreto Olimpiadi: riqualificazione collegamento stradale Busto Arsizio-Gallarate-Cardano
Variante alla SS341 e Bretella di Gallarate	Il progetto consiste in una variante alla SS341 "Gallaratese" composta da un tratto a due corsie per senso di marcia tra l'autostrada A8 e la SS336 (c.d. "Bretella di Gallarate") e da un tratto a corsia semplice tra la SS336 e il Comune di Vanzaghelo. L'intervento compreso nell'Accordo di Programma Quadro per lo sviluppo di Malpensa è fondamentale per garantire la continuità dei flussi provenienti dall'autostrada Pedemontana e diretti a Malpensa. È necessario che il CIPE approvi lo stralcio della Bretella di Gallarate
Autostrada Pedemontana Lombarda	Completamento delle tratte B2, C, D, VA 13+14, Tangenziali Varese 2 e Como 2
Variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate	Realizzazione di una variante a ovest dei centri abitati lungo la statale 33 del Sempione che origina dalla tangenziale ovest di Milano, in corrispondenza dello svincolo di Rho, e si attesta sulla futura variante alla statale 341
SS336dir	Prolungamento verso sud della SS 336 dir, oltre il raccordo di Magenta con l'autostrada A4 Milano - Torino, verso la Tangenziale Ovest e con diramazione verso Vigevano
A4 Torino-Venezia	Potenziamento tratto urbana A4 Torino - Venezia e realizzazione della quarta corsia dinamica
Tangenziale di Somma Lombardo e collegamento Besnate-Malpensa	Il progetto punta alla realizzazione di una strada che by-passi Somma Lombardo e connetta le SS33, SS336 e SP49 anche attraverso la realizzazione dell'ulteriore tratto denominato "collegamento Besnate-Malpensa"
Tangenziale Nord di Milano A52 Rho-Monza	Potenziamento a livello autostradale del collegamento stradale esistente Rho - Monza nella tratta A8 (Baranzate)-A52 (Paderno Dugnano), con la realizzazione di una strada a doppia corsia per senso di marcia più emergenza e una complanare per gli spostamenti locali
Variante alla SP40	Variante alla SP40 (dalla SP14, alla via Aspesi in Samarate fino alla nuova SS341)
A8 Milano Laghi	Realizzazione della quinta corsia dell'autostrada A8 Milano Laghi

Fonte: Studio trasportistico aggiornato allegato al Master Plan di Malpensa, 2021; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.servizi.it/>)

Accessibilità su ferro

Per quanto riguarda l'accessibilità su ferro, l'aeroporto di Malpensa è attualmente raggiungibile attraverso due collegamenti diretti:

- da Milano attraverso il servizio Malpensa Express operato da Trenord, la cui offerta prevede 146 corse al giorno a/r - 68 da/per Stazione di Milano Centrale, 48 da/per Stazione di Milano Cadorna, per una frequenza complessiva di 4 treni/ora dalle due stazioni, ovvero un treno ogni 15 minuti. Il tempo minimo di percorrenza è di 37' da Milano Cadorna al Terminal 1. Tutte le corse sono interamente effettuate da materiale rotabile specificamente concepito per il servizio aeroportuale, recente, con buone prestazioni e buoni livelli di *comfort*;
- dal Ticino attraverso il Tilo S50, operato da Trenord e dalle Ferrovie Federali Svizzere (FFS), con 38 corse giornaliere a/r sulla tratta Bellinzona-Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa e una frequenza di un treno ogni ora. Il tempo di percorrenza tra Biasca e Malpensa è di 2 ore e 16 minuti. L'entrata in esercizio della Galleria di base del Ceneri dal mese di aprile 2021 consente una riduzione del tempo di viaggio nella tratta tra Lugano e Bellinzona di circa 15 minuti.

Gli interventi infrastrutturali che SEA ritiene cruciali per favorire l'integrazione di Malpensa nella rete di trasporto locale e di media/lunga distanza riguardano la realizzazione del collegamento ferroviario Malpensa T2-Gallarate, i cui lavori sono stati inaugurati nel mese di dicembre 2022, e il potenziamento della linea Rho - Gallarate.

Evoluzione prevista dell'accessibilità ferroviaria per Milano Malpensa

Tratto	Descrizione dell'intervento
Potenziamento Linea Rho-Gallarate	Quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, raccordo "y" tra linea FNM e linea RFI e potenziamento tratta fino a Gallarate. L'intervento collegherà direttamente due dei punti più significativi dell'intero sistema economico lombardo: la nuova Fiera di Rho-Pero e l'aeroporto di Milano Malpensa. Sarà successivo in termini temporali il potenziamento della tratta tra Parabiago e Gallarate con la previsione del quadruplicamento della linea
Malpensa <i>Terminal 2</i> collegamento rete ferroviaria nazionale	Decreto Olimpiadi: completamento del collegamento ferroviario Malpensa <i>Terminal 2</i> , come prolungamento del tracciato a doppio binario elettrificato che parte dalla nuova stazione <i>Terminal 2</i> per circa 4,6 km verso il nodo di Gallarate e per circa 1,1 km verso Casorate Sempione

Fonte: "Accessibilità ferroviaria a Malpensa - Approfondimenti valutativi degli scenari al 2024, 2026 e al 2030", Università Bocconi - GREEN; dicembre 2020; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.servizi.it/>)

Lo sviluppo della rete ferroviaria è il fattore abilitante per superare i colli di bottiglia che limitano l'attuale operatività, mentre la conseguente riconfigurazione del servizio complessivo permetterà di sfruttare la capacità della nuova rete infrastrutturale. Gli stanziamenti finanziari assegnati dal Governo e dall'Unione Europea per la realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari fra i tre principali aeroporti lombardi e le reti di RFI e di FNM evidenziano una importante strategia di integrazione funzionale e organizzativa fra le due modalità, accelerata dall'obiettivo dell'ottimizzazione della rete di mobilità per le Olimpiadi invernali del 2026.

Infatti, il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria a Malpensa, e in particolare il nuovo collegamento ferroviario *Terminal 2*-Linea RFI del Sempione, è stato indicato come elemento strategico nello scenario dei collegamenti previsti per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 e inserito nell'elenco delle opere essenziali, in quanto consente di estendere il bacino territoriale di riferimento dell'aeroporto e si rende necessario per sviluppare scenari di servizio che il solo accesso ferroviario da sud a Malpensa non sarebbe in grado di sostenere. Le bretelle di integrazione fra le linee RFI e quelle FNM permettono anche una opportunità di connessione fra il corridoio TEN-T Mediterraneo e Reno-Alpi, favorendo la logica di valorizzare la stazione ferroviaria di Malpensa quale potenziale nodo di interscambio per servizi di media e lunga distanza.

CAPITALE NATURALE

Insieme delle risorse ambientali interferite dai processi aeroportuali sia come input che come recettori di emissioni inquinanti (clima, acqua, suolo, aria, biodiversità, rifiuti) e pertanto soggette a possibile degradazione o riduzione di stock, con effetti sugli equilibri ecosistemici. Comprende le emissioni rumorose, che hanno comunque una forte componente socio-relazionale.

Politica ambientale ed energetica

È un preciso impegno del Gruppo SEA coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo. La politica ambientale ed energetica del gruppo nello specifico si ispira ai seguenti principi:

- ferma convinzione dell'importanza per lo sviluppo sostenibile dei propri scali, di tutte le tematiche ambientali, per le quali si intende andare oltre il mero rispetto del dettato normativo, per tendere ad una riduzione sostenibile degli impatti socio-ambientali e alla contestuale crescita della condivisione di valore con le comunità dai territori circostanti;
- continuità nell'impegno di miglioramento delle *performance* ambientali ed energetiche;
- sviluppo e promozione, congiuntamente con gli enti di regolazione competenti e i propri *partner aviation*, di soluzioni normative, tecniche e commerciali utili a favorire l'impegno di aeromobili di ultima generazione sui propri scali e l'adozione di procedure operative che siano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità di settore ed efficaci per il contenimento degli impatti socio-ambientali sul territorio;
- sensibilizzazione e coinvolgimento attivo di tutti gli attori presenti nel sistema aeroportuale per un responsabile impegno orientato al rispetto e alla salvaguardia del patrimonio comune rappresentato dall'ambiente in cui operiamo;
- introduzione progressiva di soluzioni di realizzazione e manutenzione utili a migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale delle infrastrutture aeroportuali;
- acquisizione prioritaria di prodotti e servizi che adottino criteri di sostenibilità ambientale in linea con le politiche di SEA, con particolare attenzione al risparmio energetico, alla riduzione delle emissioni

atmosferiche, acustiche, al consumo di acqua e alla riduzione delle quantità di rifiuti prodotti e smaltiti;

- il Gruppo SEA si impegna a ridurre in modo assoluto le proprie emissioni controllate, sia dirette che indirette, per diventare *"net zero carbon"* entro il 2030, coerentemente alle previsioni delle organizzazioni del settore aeronautico, gli accordi e programmi internazionali, e alla pari delle *best practice* degli aeroporti europei. Inoltre, il gruppo si impegna a guidare attivamente le terze parti che operano nei propri aeroporti alla riduzione delle loro emissioni;
- costante livello di monitoraggio e verifica dei processi legati agli aspetti energetici, alle emissioni atmosferiche, acustiche, al ciclo dell'acqua e in generale dei differenti fenomeni che caratterizzano l'interazione con l'ecosistema;
- elevato livello di ascolto, comunicazione e coinvolgimento da/verso un ampio spettro di interlocutori esterni in un'ottica di trasparenza, di condivisione e di collaborazione nell'individuazione delle azioni utili a garantire la sostenibilità ambientale delle attività aeroportuali;
- presenza proattiva degli organismi e dei programmi di sviluppo nazionali e internazionali dove sia utile e opportuno contribuire alla evoluzione delle soluzioni tecnologiche e delle normative finalizzate a creare le condizioni per lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

Il Sistema di Gestione Ambientale e dell'Energia è periodicamente oggetto di verifiche interne ed esterne e manterrà l'impegno assunto nella diffusione verso gli *stakeholder* di una dettagliata reportistica inerente i processi ambientali ed energetici degli aeroporti milanesi in una logica di progressivo miglioramento del governo dei fenomeni ecologico-ambientali ed energetici connessi con le attività del gruppo e coerentemente con un quadro strategico orientato all'ottenimento della massima sostenibilità.

Esternalità ambientali

EMISSIONI DI CO₂

SEA è impegnata da oltre un decennio nella riduzione della propria *carbon footprint* attraverso una serie di misure e interventi per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂ prodotte all'interno del sedime aeroportuale, in particolare quelle derivanti dalle attività dirette.

Airport Carbon Accreditation

Dal 2009 SEA ha aderito all'iniziativa *Airport Carbon Accreditation*, lanciata da ACI Europe (*Airport Council International*) per promuovere un concreto contributo da parte degli aeroporti alla lotta contro i cambiamenti climatici. Il progetto ha previsto l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂ da parte del gestore aeroportuale, degli operatori, degli aeromobili e di tutti i soggetti che lavorano nel sistema aeroportuale. Da novembre 2020 il programma *Airport Carbon Accreditation* comprende un ulteriore livello di accreditamento per ampliare le possibilità degli operatori aeroportuali di testimoniare il proprio impegno verso la riduzione delle emissioni assolute di gas a effetto serra così suddivisi:

- 1 *Mapping* - verifica delle emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (Scopo 1 e 2);
- 2 *Reduction* - creazione di un piano di riduzione delle emissioni (Scopo 1 e 2);
- 3 *Optimisation* - calcolo delle emissioni prodotte dagli *stakeholder* aeroportuali e coinvolgimento degli stessi nei piani di riduzione (Scopo 3);
- 3+ *Neutrality* - raggiungimento della "*Carbon Neutrality*" per le emissioni, sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (Scopo 1 e 2), con l'acquisto di *offset*;
- 4 *Transformation* - l'ulteriore livello è stato introdotto per impegnare gli aeroporti aderenti alla riduzione assoluta delle emissioni di Scopo 1 e 2 secondo una traiettoria che deve comunque conseguire l'obiettivo "*net zero*" entro il 2050. Vengono rafforzati anche gli impegni relativi allo Scopo 3 attraverso l'adozione di uno specifico *Stakeholder Partnership Plan*;
- 4+ *Transition* - come per il livello 3+ il conseguimento di questo livello si ottiene neutralizzando le emissioni residue con l'acquisto di *offset*.

Nel 2021 SEA ha conseguito il livello 4+ della certificazione *Airport Carbon Accreditation* per entrambi gli

aeroporti, definendo un piano di riduzione delle emissioni carboniche assolute di Scopo 1 e 2. L'impegno di SEA, in linea con l'accREDITAMENTO ACA, è quello di ridurre le proprie emissioni dirette e raggiungere il "*Net Zero*" entro il 2030. Allo scopo è stato costituito, in data 25 luglio 2022, un gruppo di lavoro multidisciplinare "*Net Zero Team*" che, attraverso un presidio costante e sulla base delle linee guida espresse dal *Sustainability Committee* e dal *Management Committee*, metta in atto la progettazione e l'esecuzione di iniziative necessarie per il raggiungimento dell'obiettivo.

Net Zero 2050

SEA ha aderito, nel giugno 2019, alla risoluzione "*Net Zero 2050*", promossa da ACI Europe, che impegna i suoi 500 membri a raggiungere entro il 2050 lo "zero netto" di emissioni CO₂ generate sotto il loro controllo.

Questo impegno ha accompagnato la richiesta dell'intero settore dell'aviazione di sviluppare un'ambizione e una visione comuni a lungo termine verso un sistema di trasporto aereo a zero emissioni di carbonio.

Gli operatori aeroportuali a emissioni zero non avranno la possibilità di acquistare crediti *offset* per raggiungere la neutralità. La compensazione viene pertanto considerata una misura temporanea per far fronte alle emissioni residue, che gli aeroporti dovranno gradualmente sostituire con utilizzo di energia rinnovabile man mano che si presentano nuove tecnologie e opportunità di decarbonizzazione.

L'impegno *Net Zero 2050* è stato sottoscritto da oltre 200 aeroporti gestiti da più di 47 operatori aeroportuali in 42 paesi europei. SEA e l'industria aeroportuale europea si stanno quindi allineando con i contenuti dell'Accordo di Parigi e con gli ultimi *report* dell'IPCC che ribadiscono la necessità di garantire una crescita della temperatura non superiore a 1,5°C.

Andamento delle emissioni di CO₂

Le emissioni di anidride carbonica sono suddivise come segue:

Scopo 1 - Emissioni dirette associate alle fonti di proprietà o sotto il controllo delle Società del Gruppo, quali combustibili utilizzati per il riscaldamento e per i mezzi operativi necessari per le attività aeroportuali.

Scopo 2 - Emissioni indirette associate alla generazione di energia elettrica o termica acquistata e consumata dalle Società del Gruppo.

Scopo 3 - Altre emissioni indirette derivanti dalle attività delle Società del Gruppo ma prodotte da fonti non appartenenti o non controllate dalle Società stesse. Le emissioni di Scopo 3 considerate sono:

- il ciclo LTO (*Landing Take Off*) degli aeromobili - emissioni dei velivoli di proprietà/gestione dei vettori;
- emissioni dei mezzi operativi per le attività di assistenza a terra di proprietà e gestione degli *handler*;
- emissioni dei mezzi utilizzati dai passeggeri, dipendenti e dalle merci per l'accesso all'aeroporto;
- emissioni dei viaggi di lavoro dei dipendenti.

Emissioni di CO₂ del Gruppo SEA (ton)

	2022		2021		2020	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Scopo 1	92.160	36.477	124.644	65.401	107.830	56.730
Scopo 2 <i>Location-based</i>	18.210	3.556	391	49	199	33
Scopo 2 <i>Market-based</i>	22.933	4.802	690	87	335	55
Scopo 3	543.829	132.380	461.749	115.240	259.426	50.350

Nota: i dati relativi alle emissioni di scope 1 e scope 2 sono comprensivi di SEA Energia fino al 30/09/2022. Per le emissioni di scope 1 del 2022 sono stati utilizzati: i fattori di emissione della "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO₂, nell'inventario nazionale UNFCCC (media dei valori degli anni 2019-2021). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dal 1° Gennaio 2022 al 31 Dicembre 2022" per il gas naturale e per il gasolio per il riscaldamento e, in linea con gli anni precedenti, i fattori di emissione del "GHG Protocol: Transport Tool, V2_6" per il gasolio per autotrazione e la benzina, mentre le emissioni di urea sono state calcolate in maniera specifica. Per le emissioni di scope 2, lo standard di rendicontazione utilizzato (GRI Sustainability Reporting Standards 2016) prevede due diversi approcci di calcolo: "Location-based" e "Market-based". L'approccio "Location-based" prevede l'utilizzo di fattori di emissione medi relativi agli specifici mix energetici nazionali di produzione di energia elettrica. In particolare, per il 2022 è stato aggiornato il fattore di emissione utilizzato per l'energia elettrica [259,8 gCO₂/kWh. Fonte: "Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico" ISPRA 363/2022] rispetto a quello utilizzato per l'anno 2021 [263,4 gCO₂/kWh. Fonte: "Fattori di emissione atmosferica di gas a effetto serra nel settore elettrico nazionale e nei principali paesi europei" ISPRA 343/2021]. L'approccio "Market-based" prevede l'utilizzo di fattori di emissione definiti su base contrattuale con il fornitore di energia elettrica. In assenza di specifici accordi contrattuali tra le Società del Gruppo e il fornitore di energia elettrica (es. acquisto di Garanzie di Origine), per questo approccio è stato utilizzato il fattore di emissione relativo al "residual mix" nazionale (per l'Italia nel 2022 pari a 456,57 gCO₂/kWh, Fonte AIB - European Residual Mixes 2021 (Ver. 1.0, 2022-05-31); nel 2021 pari a 458,57 gCO₂/kWh, Fonte: European Residual Mixes 2020, AIB. A partire dal 2020, il totale delle emissioni di scope 3 è composto dalle seguenti voci e calcolato come segue: viaggio di lavoro dei dipendenti, consumi di carburante delle auto terze (Fonte: Transport Tool, V2_6), cicli LTO (Fonti: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook, 2016 1.A.3.a Aviation, Annex 5, Master emission calculator 2016; ICAO Aircraft Engine Emissions Databank), accesso dei dipendenti al posto di lavoro, accesso dei passeggeri agli scali. Per le emissioni di scope 3, relative ai viaggi di lavoro e ai viaggi casa-lavoro dei dipendenti si segnala che i dati relativi ai dipendenti utilizzati per il calcolo sono stati oggetto di stima. Le emissioni di scope 3 sopra presentate sono quelle calcolate per Airport Carbon Accreditation, con modalità riconosciute e verificate dal sistema di accreditamento. Si segnala tuttavia che a causa dell'emergenza pandemica, il gestore del Programma ACA (WSP) non terrà in considerazione le emissioni carboniche relative all'anno 2020. Si segnala inoltre che, a partire dal 2021, SEA è accreditata al nuovo livello massimo "4+ Transition" del Programma Airport Carbon Accreditation, per gli scali di Linate e Malpensa. Questo nuovo livello massimo introduce un aggiornamento significativo nella metodologia di calcolo della carbon footprint aeroportuale (includendo nuove fonti emissive di scope 3) e presuppone un piano di sostanziale riduzione delle emissioni carboniche proprie del Gestore Aeroportuale. Per rendere comparabile l'informativa relativa al 2022 con gli anni precedenti, le emissioni di scope 3 relative all'anno 2021 riportate nella presente DNF sono state calcolate secondo le modalità del livello 3+ ACA e non sono certificate da WSP. Le emissioni di scope 3 calcolate con la metodologia ACA 4+ sono pari a 532.089 ton per Linate e pari a 3.433.037 ton per Malpensa. Infine, si precisa che le emissioni di scope 1, 2 e 3 sono espresse in tonnellate di CO₂.

Fonte: SEA

L'andamento delle emissioni di CO₂ secondo la vista Gruppo evidenzia, nel 2022, una riduzione del 21% delle emissioni di Scopo 1 e 2 (*Location Based*) rispetto all'anno precedente. Si registra inoltre una decrescita della componente "Scopo 1" cui corrisponde un incremento dei valori di "Scopo 2". Tali scostamenti sono dovuti all'uscita dal perimetro societario, in data 29/09/2022, della controllata SEA Energia per cui l'approvvigionamento energetico avviene attraverso un fornitore esterno.

GHG intensity del Gruppo SEA (ton/milioni di euro fatturato*)

	2022			2021			2020		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1	182,2	159,2	175,1	574,0	605,2	584,3	579,2	800,7	640,3
Scopo 2 <i>Location-based</i>	36,0	15,5	29,6	1,8	0,5	1,4	1,1	0,5	0,9
Scopo 1 + Scopo 2 <i>Location-based</i>	218,2	174,8	204,7	575,8	605,6	585,7	580,3	801,2	641,2
Scopo 3	1.075,3	577,9	920,2	2.126,3	1.066,4	1.774,1	1.393,6	710,6	1.205,3

(*) Fatturato prodotto dal Gruppo al netto IFRIC. I dati di fatturato del 2022 e 2021 non comprendono SEA Energia.

Fonte: SEA

Con la ripresa del traffico e il conseguente aumento dei ricavi rispetto agli anni precedenti i valori dell'intensità di Scopo 1, parametrata sul fatturato, risultano notevolmente inferiori in quanto l'approvvigionamento di energia elettrica avviene tramite fornitore esterno e rientra nello Scopo 2.

Nella tabella sottostante sono invece riportate le emissioni prodotte dal gestore aeroportuale (SEA SpA) al fine di evidenziare come nell'ambito delle attività aeroportuali il peso maggiore delle emissioni derivi principalmente dalle emissioni indirette dello Scopo 3 sulle quali SEA, come conseguenza del suo profilo di governo e controllo può solo esercitare un'azione di influenza e di incremento della consapevolezza.

Emissioni di CO₂ di SEA SpA (ton)

	2022			2021			2020		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1 e 2	85.383	15.299	100.682	96.329	18.295	114.624	86.107	15.937	102.044
Scopo 3	543.829	132.380	676.209	461.749	115.240	576.988	259.426	50.350	309.776

Nota: i dati del 2022 sono stati calcolati con la metodologia ACA e non sono ancora certificati da WSP. Le emissioni di scopo 1 e 2 sono conteggiate come consumo di gas metano per la produzione di energia. I dati relativi allo scopo 3 includono anche i dati del personale di SEA Energia per tale motivo risultano uguali alle emissioni di scopo 3 del Gruppo.

Fonte: SEA

L'incidenza maggiore sul totale delle emissioni di CO₂ prodotte dalle attività aeroportuali è attribuibile allo Scopo 3, relativo principalmente al ciclo *landing/take-off* (LTO) degli aeromobili, alla mobilità terrestre da/per gli scali di passeggeri e dipendenti e a quella dei mezzi operativi intra-sedime degli *handler*.

GHG intensity di SEA SpA (Kg/unità di traffico)

	2022			2021			2020		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1 e 2	3,0	2,0	2,8	5,7	4,2	5,4	7,0	7,1	7,0
Scopo 3	19,2	17,2	18,8	27,2	26,7	27,1	21,1	22,3	21,3

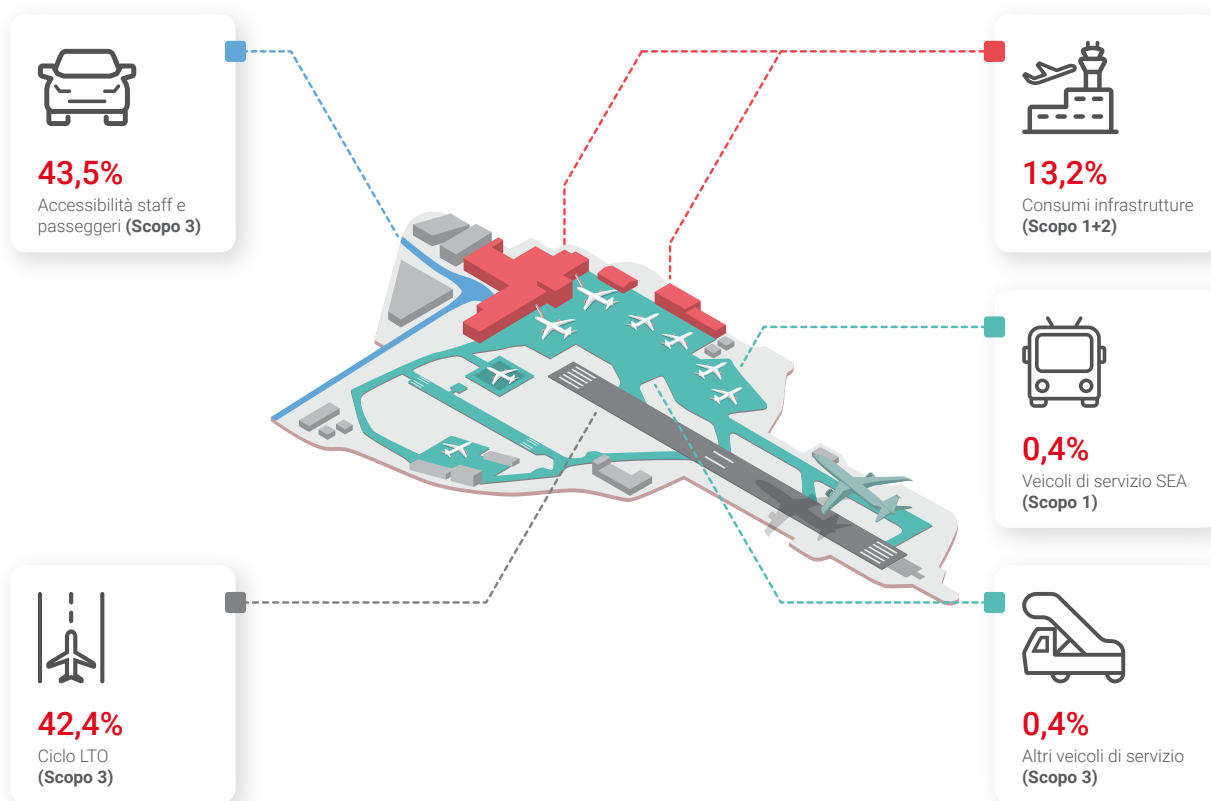
Nota: per unità di traffico si intende il numero dei passeggeri più la merce trasportata (dove 1 pax equivale a 100 Kg di merce).

Fonte: SEA

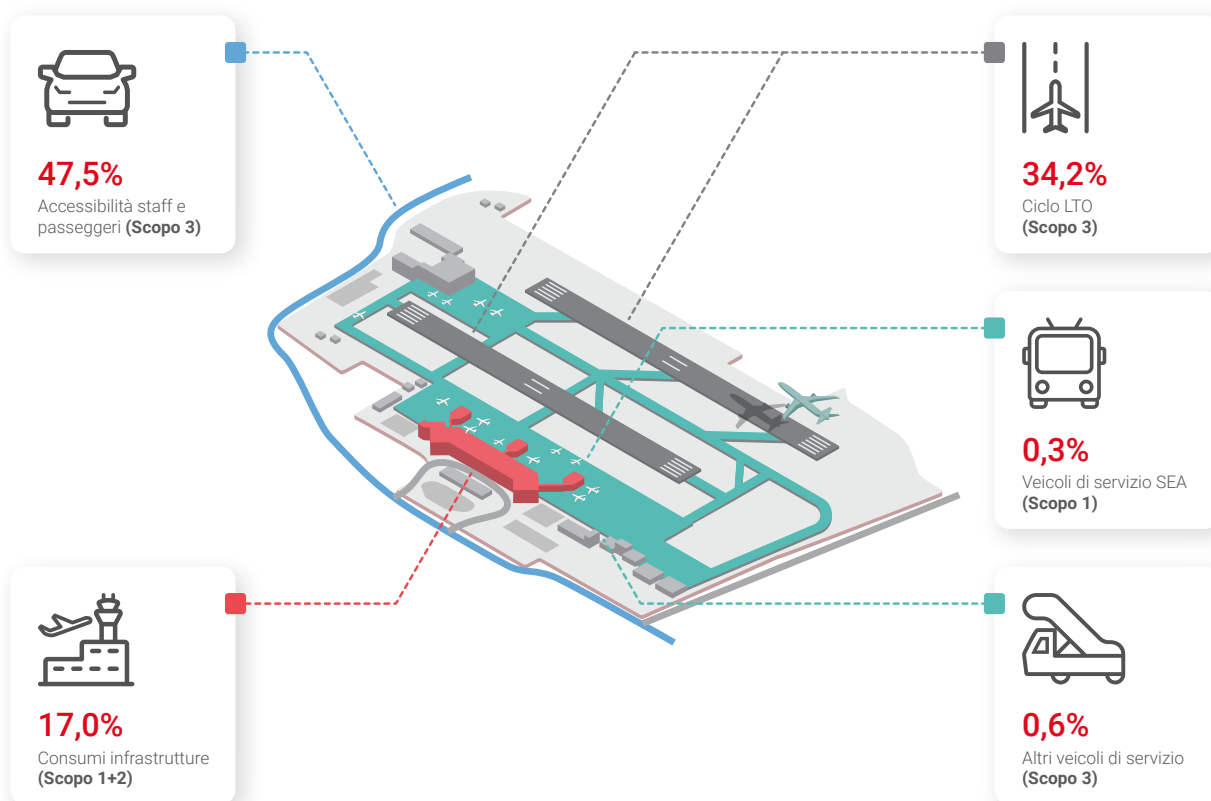
Lo Scopo 3 conta per l'86,1% a Malpensa e per l'89,4% a Linate, mentre la percentuale delle emissioni prodotte sotto la responsabilità del gestore aeroportuale (Scopo 1 e 2 - consumo energetico degli scali e utilizzo dei mezzi operativi necessari per le attività aeroportuali) è pari al 13,3% a Malpensa e al 9,9% a Linate (nel 2019 9% a Malpensa e 12% a Linate).

Ripartizione delle emissioni CO₂ tra Scopo 1, 2 e 3 di SEA SpA (% su totale emissioni)

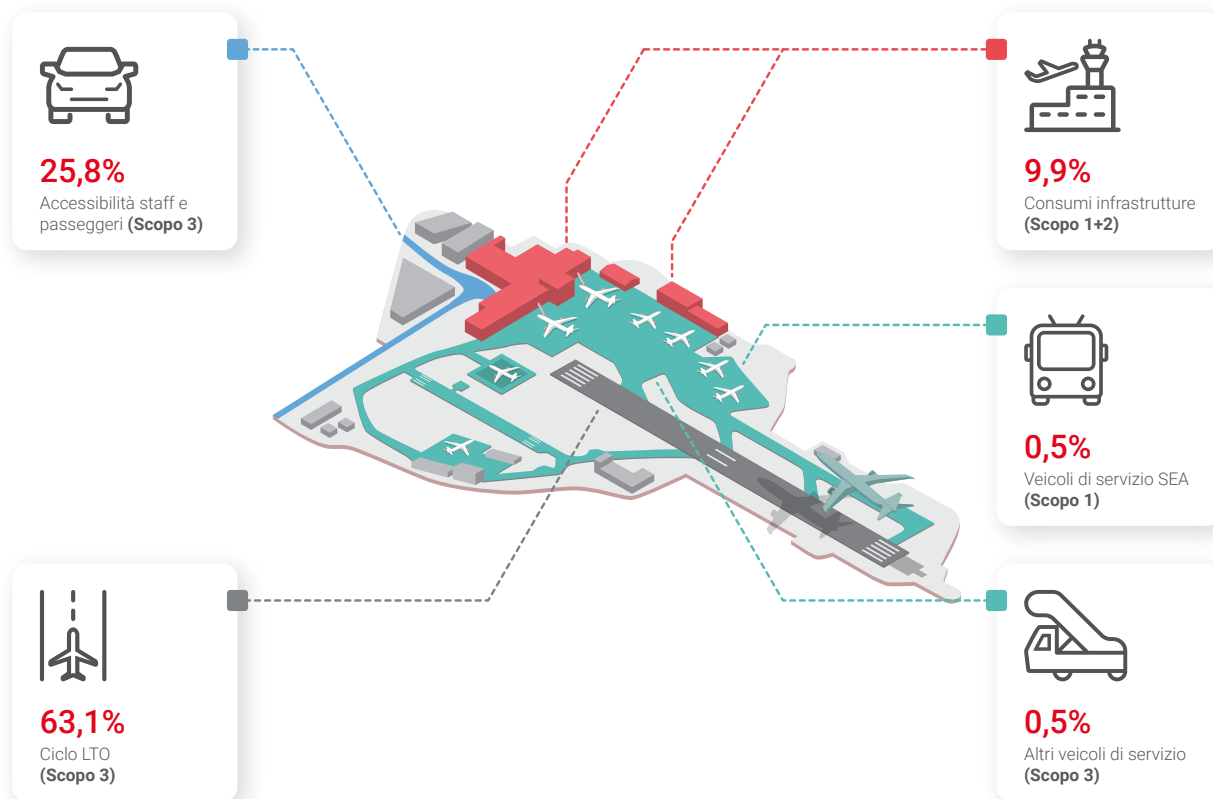
AEROPORTO DI LINATE 2021



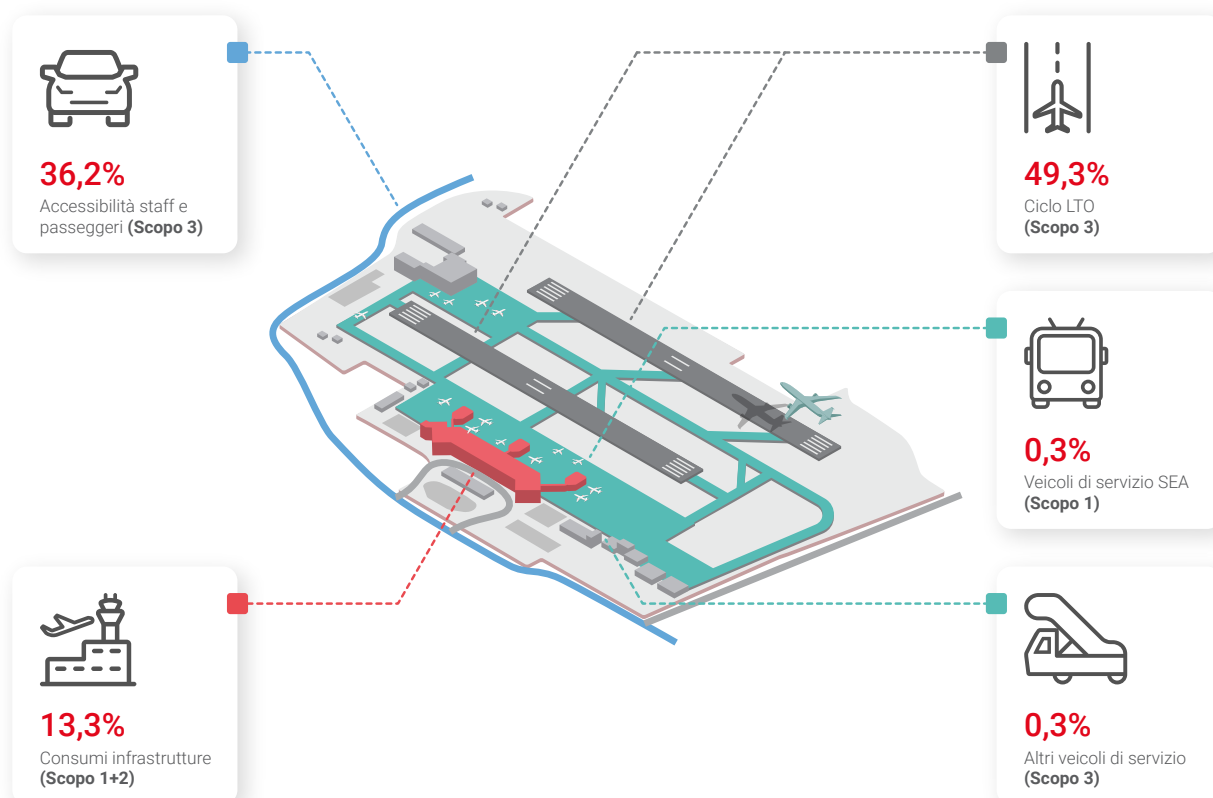
AEROPORTO DI MALPENSA 2021



AEROPORTO DI LINATE 2022



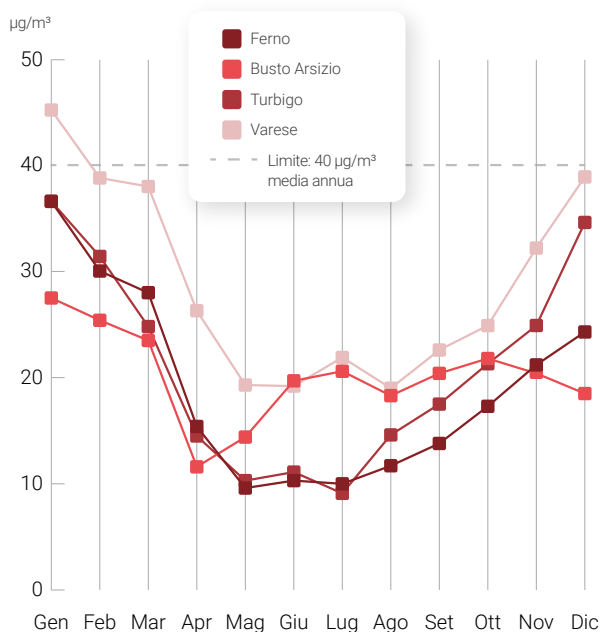
AEROPORTO DI MALPENSA 2022



QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI MALPENSA

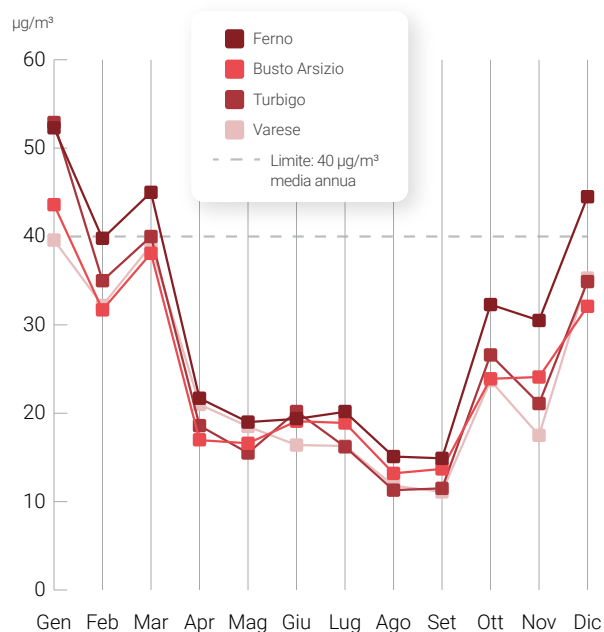
L'impatto atmosferico correlato alle attività connesse ai sistemi aeroportuali riguarda una serie di sorgenti emissive principali, che vanno dal traffico veicolare interno e esterno al sedime aeroportuale alle emissioni derivanti dai mezzi utilizzati per le operazioni di carico/scarico e assistenza a terra (*handling*) e alle emissioni dovute al movimento al suolo degli aeromobili e del loro ciclo LTO.

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Malpensa - Valori medi mensili biossido di azoto (NO₂)



Fonte: Arpa Lombardia, 2022

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Malpensa - Valori medi mensili particolato (PM10)



Fonte: Arpa Lombardia, 2022

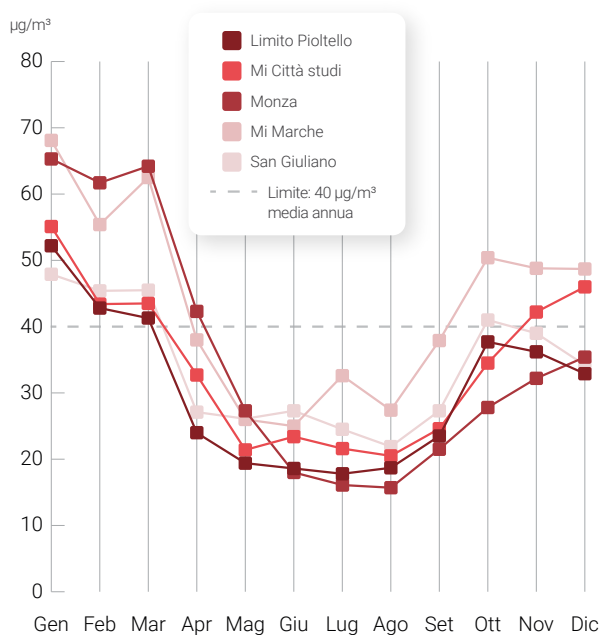
Per garantire un efficace controllo della qualità dell'aria, l'Agenzia Regionale Protezione Ambientale (ARPA) della Lombardia monitora quotidianamente la presenza di agenti inquinanti in atmosfera sull'intero territorio regionale attraverso una rete di stazioni fisse, per mezzo di analizzatori automatici, fornendo dati in continuo ad intervalli temporali regolari. I dati mensili medi, ricavati dai valori giornalieri pubblicati da ARPA per l'area di Malpensa, sono ricavati da una stazione di monitoraggio poste nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Ferno) e di altre centraline collocate in area urbanizzata (Busto Arsizio e Varese), mentre la centralina di Turbigo è indicativa della qualità dell'aria nei territori posti a sud dello scalo di Malpensa. Tranne qualche variazione mensile la centralina di Ferno posta nei pressi di Malpensa mostra le concentrazioni più basse tra le centraline analizzate.

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI LINATE

Per l'area di Linate sono considerati i dati delle stazioni di monitoraggio collocate nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Limite-Pioltello e San Giuliano) e di altre centraline poste in aree urbanizzate (Milano-Città Studi, Milano-Marche, Monza). Complessivamente, sulla base della molteplicità dei dati raccolti presso le aree limitrofe ai due aeroporti milanesi nel corso degli anni, si è rilevato che, pur essendo gli aeroporti una sorgente emissiva importante, non risulta nell'intorno aeroportuale una differenziazione sensibile dello stato della qualità dell'aria rispetto a altre zone del territorio provinciale. I trend degli NO_2 e del PM_{10} è abbastanza comune in tutte le centraline, a dimostrare come la qualità dell'aria e l'andamento dei livelli di concentrazione degli inquinanti sia abbastanza costante in tutto il territorio lombardo, con una maggiore criticità nelle centraline poste nelle vicinanze di Linate.

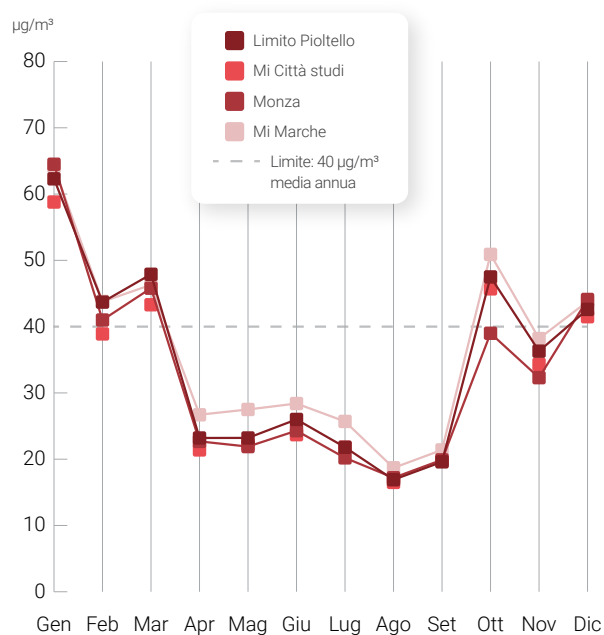
A seguito dell'emanazione del Decreto VIA da parte del Ministero dell'Ambiente, e in base alle prescrizioni formalizzate dal Parere (positivo) della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, SEA sta attivando campagne di monitoraggio per la qualità dell'aria, di concerto con gli enti di controllo. Nel 2022 è stata effettuata la prima parte della campagna specifica con ARPA Lombardia per l'individuazione di una particolare classe dimensionale di particelle che potrebbero essere specifiche della sorgente aeronautica. Nel febbraio 2023 sarà effettuata la seconda parte che descriverà il periodo invernale.

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Linate - Valori medi mensili biossido di azoto (NO_2)



Fonte: Arpa Lombardia, 2022

Emissioni registrate nelle aree limitrofe a Linate - Valori medi mensili particolato (PM_{10})



Fonte: Arpa Lombardia, 2022

EMISSIONI ACUSTICHE

Dal 2001 SEA assicura il monitoraggio del rumore di origine aeronautica negli aeroporti di Linate e Malpensa, in ottemperanza alla vigente normativa nazionale. Il sistema è dotato di 15 stazioni sul campo (11 a Malpensa e 4 a Linate) e di 4 centraline mobili, queste ultime utilizzate per campagne di misura specifiche. Nel 2022 è stata attivata una centralina a Turbigio che consente il monitoraggio dell'area a sud di Malpensa misurando principalmente gli impatti degli aeromobili in fase di atterraggio sulle piste 35. SEA opera in collaborazione e sotto lo stretto controllo dell'ARPA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente) al fine di migliorare l'azione di monitoraggio e la salvaguardia del territorio che circonda gli scali. Il D.M. 31 ottobre 1997 stabilisce che l'indice da utilizzare per la misurazione del rumore di origine aeroportuale è il livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA). Inoltre, classifica il territorio circostante gli aeroporti in tre aree di rispetto caratterizzate da soglie massime crescenti di rumore ammesso, in base alla tipologia di insediamenti presenti:

- **ZONA A:** l'indice LVA è compreso fra 60 e 65 dB(A). In questa fascia non sono previste limitazioni.
- **ZONA B:** l'indice LVA è compreso fra 65 e 75 dB(A). In questa fascia possono essere insediate attività agricole e allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, del terziario e assimilate.
- **ZONA C:** l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A) prodotto esclusivamente dalle attività funzionalmente connesse all'infrastruttura aeroportuale.

Esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Linate

In considerazione delle rotte di atterraggio e decollo sono interessati al rumore di origine aeronautica i comuni di Milano, Peschiera Borromeo, Segrate, San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Pioltello e, parzialmente, Vimodrone. Di seguito sono esposti i dati (al 2021) relativi al quarto ciclo di aggiornamento della mappatura acustica di Linate - riferiti a popolazione e edifici compresi nelle diverse fasce acustiche - sia l'esposizione al livello di rumore giorno-sera-notte (LDEN), che misura il fastidio globale prodotto dal rumore nell'arco complessivo delle 24 ore, sia l'esposizione al solo rumore notturno (LNIGHT).

Linate - Esposizione LDEN e LNIGHT

Fascia dB LDEN	Popolazione	Edifici	Fascia dB LNIGHT	Popolazione	Edifici
55-59	24.667	755	50-54	7.969	186
60-64	4.410	141	55-59	166	13
65-69	50	12	60-64	0	0
70-74	0	0	65-69	0	0
Oltre 75	0	0	Oltre 70	0	0

Fonte: SEA

In base ai dati relativi all'esposizione della popolazione, per ciascuno dei comuni limitrofi, relativamente alle fasce 60-65 dB(LVA) e 60-75 dB(LVA) risulta che il carico maggiore è sostenuto dalle popolazioni dei comuni di Segrate, San Donato e San Giuliano. Il nuovo scenario di riferimento è comunque caratterizzato da volumi inferiori rispetto al 2017, tranne il dato della popolazione LDEN a Linate in quanto il vecchio modello di calcolo sottostimava i livelli in atterraggio che sono stati ritirati con il nuovo modello usato per l'attuale mappatura.

Esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Malpensa

Il sedime di Malpensa è compreso nei comuni di Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino, ma in considerazione delle rotte di atterraggio e decollo sono interessati al rumore di origine aeronautica anche altri comuni delle province di Varese, Novara e Milano.

Di seguito sono esposti i dati relativi all'aggiornamento della mappatura acustica di Malpensa - riferiti a popolazione e edifici compresi nelle diverse fasce acustiche - aggiornata al 2021 sia per quanto riguarda l'esposizione al livello di rumore giorno-sera-notte (LDEN), che misura il fastidio globale prodotto dal rumore nell'arco complessivo delle 24 ore, che l'esposizione al solo rumore notturno (LNIGHT).

Malpensa - Esposizione LDEN e LNIGHT

Fascia dB LDEN	Popolazione	Edifici	Fascia dB LNIGHT	Popolazione	Edifici
55-59	26.655	7.967	50-54	12.089	3.646
60-64	2.325	847	55-59	395	272
65-69	90	90	60-64	12	21
70-74	0	0	65-69	0	0
Oltre 75	0	0	Oltre 70	0	0

Fonte: SEA

In base ai dati relativi all'esposizione della popolazione, per ciascuno dei comuni limitrofi, relativamente alle fasce 60-65 dB(LVA) e 60-75 dB(LVA) si deduce che il carico maggiore è sostenuto dalle popolazioni dei comuni di Somma Lombardo e Lonate Pozzolo. Anche per Malpensa il nuovo scenario di riferimento è comunque caratterizzato da volumi inferiori rispetto al 2017.

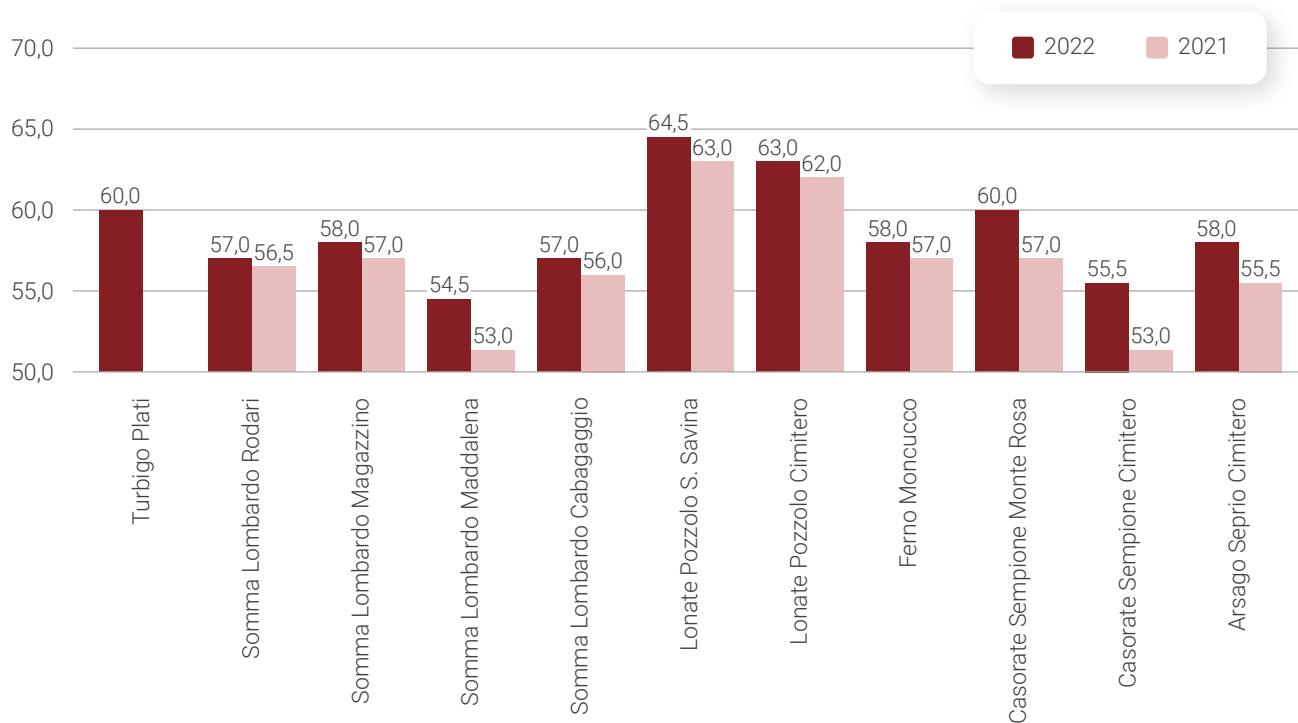
I confini di ogni area di rispetto sono individuati dalle Commissioni Aeroportuali (D.M. 31 ottobre 1997). La Commissione di Linate ha approvato nel 2009 la zonizzazione.

Sono ancora in corso i lavori per la Commissione Aeroportuale di Malpensa, nel 2022 i confini della zona A sono stati adattati e valutati sulla base dei PGT e dei PCA dei comuni interessati; a livello tecnico la zonizzazione è stata condivisa e approvata da tutti comuni dell'intorno aeroportuale. A seguito dell'approvazione tecnica inizierà la procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica inviando al Ministero dell'Ambiente l'elaborato definitivo prodotto dalla Commissione.

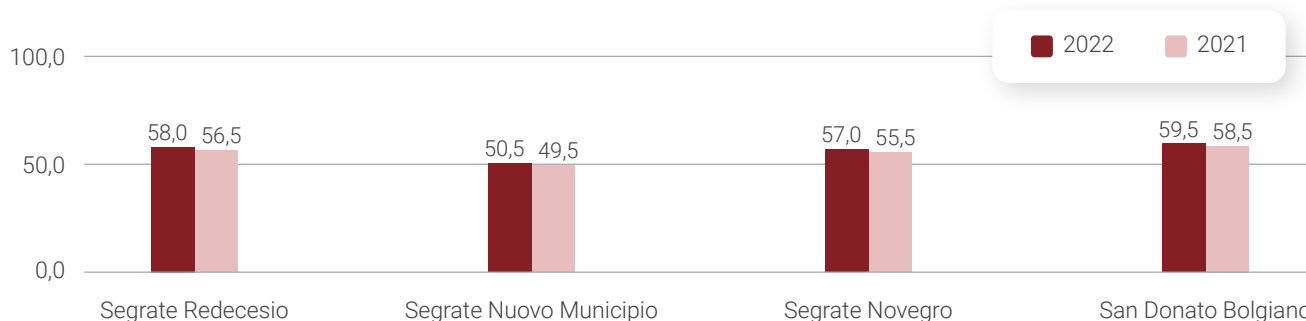
Contemporaneamente è stata inoltre effettuata una sperimentazione di modifica del cambio pista per lo scenario notturno i cui effetti, quantificati da ARPA, hanno dato esito positivo con una riduzione della popolazione esposta ai 60 dB LVA e avviato un tavolo tecnico per la definizione di nuove SID per la mitigazione dell'esposizione maggiore causata nelle aree a nord a causa dello spostamento dell'orario di inversione piste.

I dati del monitoraggio 2022 confermano l'andamento della ripresa del traffico post-Covid. I livelli sono risultati in salita rispetto al 2021 ma ancora nella maggior parte delle centraline inferiori ai livelli del 2019. Il dato acustico rilevato dalle centraline è analizzato con l'ausilio di un sistema informatico. Tramite l'utilizzo dei tracciati radar dei singoli voli, forniti da ENAV, è possibile distinguere il rumore di origine aeronautica dal rumore di fondo. Le informazioni di dettaglio relative alle emissioni acustiche e all'operatività degli scali SEA sono presenti in un'apposita sezione del sito web www.seamilano.eu

Malpensa - monitoraggio rumore LVA dB(A) (*)



Linate - monitoraggio rumore LVA dB(A) (*)



Nota: LVA - Livello di Valutazione Aeroportuale: viene calcolato, ai sensi del D.M. 31/10/1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale, in base ai dati di LVAj relativi alle tre settimane a maggior traffico, identificate nell'anno 2022.

(*) I dati riportati nei grafici sono in attesa di validazione da parte di ARPA Lombardia, che controlla la rete di monitoraggio del rumore aeroportuale secondo la normativa nazionale.

Fonte: SEA

SCARICHI E SVERSAMENTI

Gestione degli scarichi

La gestione degli scarichi idrici è principalmente correlata ai sistemi di collettamento e allontanamento/depurazione dei reflui di tipo civile (o a questi assimilati) provenienti dalle infrastrutture aeroportuali e alle acque di dilavamento meteorico di superfici scolanti impermeabili. Il collettamento e l'allontanamento delle acque reflue domestiche provenienti da tutti gli edifici presenti nelle aree di sedime è assicurato a Malpensa dalla rete fognaria che recapita i reflui al depuratore consortile di S. Antonino, mentre a Linate dalla rete fognaria che è collegata al depuratore di Peschiera Borromeo. Le acque scaricate in fognatura (acque nere e acque trattate di prima pioggia) sono sottoposte a sistematici controlli di qualità. In entrambi gli aeroporti la qualità delle acque reflue rientra nei limiti previsti dalla normativa ambientale di settore in vigore, come evidenziato nelle tabelle che riportano i parametri monitorati.

Linate - Caratterizzazione dello scarico fognario

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2022	2021	2020	
COD	mg/l	<20	61,1	92,0	500
BOD5	mg/l	<20	28,2	49,5	250
Fosforo totale	mg/l	0,3	2,8	1,7	10

Fonte: SEA

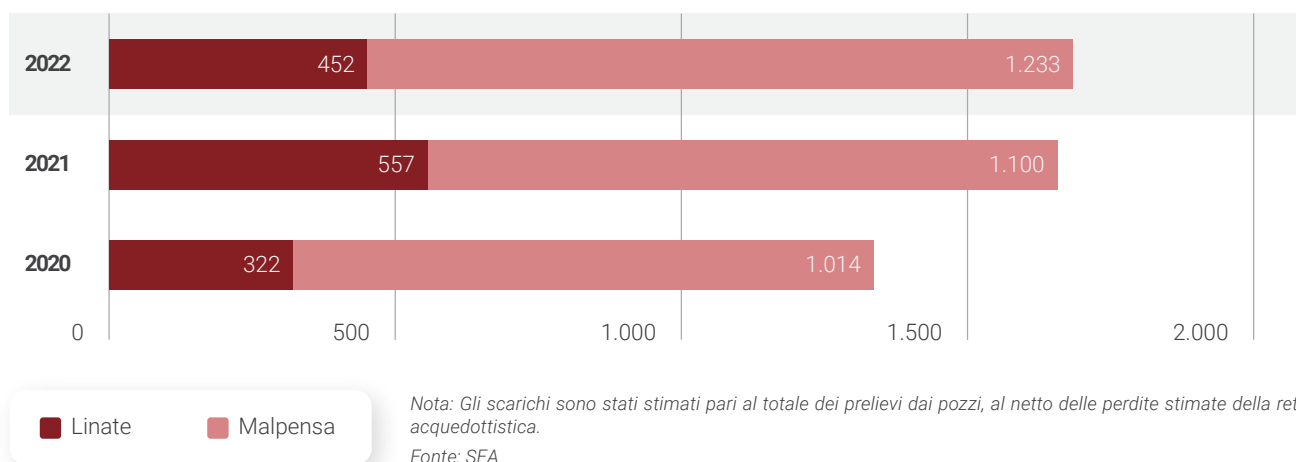
Malpensa - Caratterizzazione dello scarico fognario

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2022	2021	2020	
COD	mg/l	143,5	87,0	118,7	500
BOD5	mg/l	65,5	38,3	49,0	250
Fosforo totale	mg/l	3,2	2,6	2,3	10

Fonte: SEA

Il grafico seguente riporta le acque reflue destinate in fognatura, i rimanenti quantitativi sono scaricati in superficie per dispersione.

Scarichi idrici in fognatura (MI)



Il trattamento del *de-icing*, relativo allo sbrinamento degli aeromobili durante il periodo invernale (quando richiesto dalle compagnie aeree), è svolto in piazzole dedicate dotate di un sistema di raccolta di eventuali reflui derivanti dall'attività e trattati come rifiuto speciale sullo scalo di Linate, mentre sullo scalo di Malpensa è attivo un impianto di gestione dei liquidi *de-icing*, che prevede il loro trattamento (depurazione) e scarico terminale nella rete fognaria. La riduzione del liquido *de-icing* smaltito sullo scalo di Linate rispetto al 2021 deriva da una minore richiesta dei trattamenti a seguito di temperature invernali più miti.

Liquido *de-icing* smaltito (ton)

	2022	2021	2020
Malpensa	0	0	0
Linate	216	304	235

Fonte: SEA

Le acque di dilavamento meteorico delle superfici aeroportuali sono recapitate in corpi idrici superficiali (Linate) o nella parte superficiale del sottosuolo (Malpensa) previa, per le superfici soggette alle normative regionali, separazione della frazione delle acque di prima pioggia (trattate con sistemi di disoleazione e recapitate nei pubblici collettori fognari).

Linate - Caratterizzazione degli scarichi in acque superficiali

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2022	2021	2020	
Cromo VI	mg/l	<0,1	0,01	0,01	0,2
Rame	mg/l	<0,01	0,01	0,01	0,1
Piombo	mg/l	0,001	0,01	0,01	0,2
Zinco	mg/l	0,05	0,11	0,06	0,5
Idrocarburi totali	mg/l	<4	0,3	0,1	5,0

Fonte: SEA

Malpensa - Caratterizzazione degli scarichi sul suolo

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2022	2021	2020	
Ph	Unità pH	7,2	7,35	7,1	8,0
COD	mg/l	<20	14,7	17,8	100,0
BOD5	mg/l	<20	10,7	10,4	20,0
Solidi sospesi totali	mg/l	<10	6,9	6,3	25,0
Fosforo totale	mg/l	0,05	0,1	0,1	2,0
Piombo	mg/l	n.d.	n.d.	0,01	0,2
Cromo VI	mg/l	<0,1	0,01	0,01	0,2
Rame	mg/l	<0,01	0,01	0,01	0,1
Idrocarburi totali	mg/l	<4*	0,0	0,1	5,0
Zinco	mg/l	0,11	0,08	0,04	0,5
Tensioattivi totali	mg/l	0,2	0,2	0,3	0,5

*Limite minimo leggibile dallo strumento, sulla base del metodo analitico

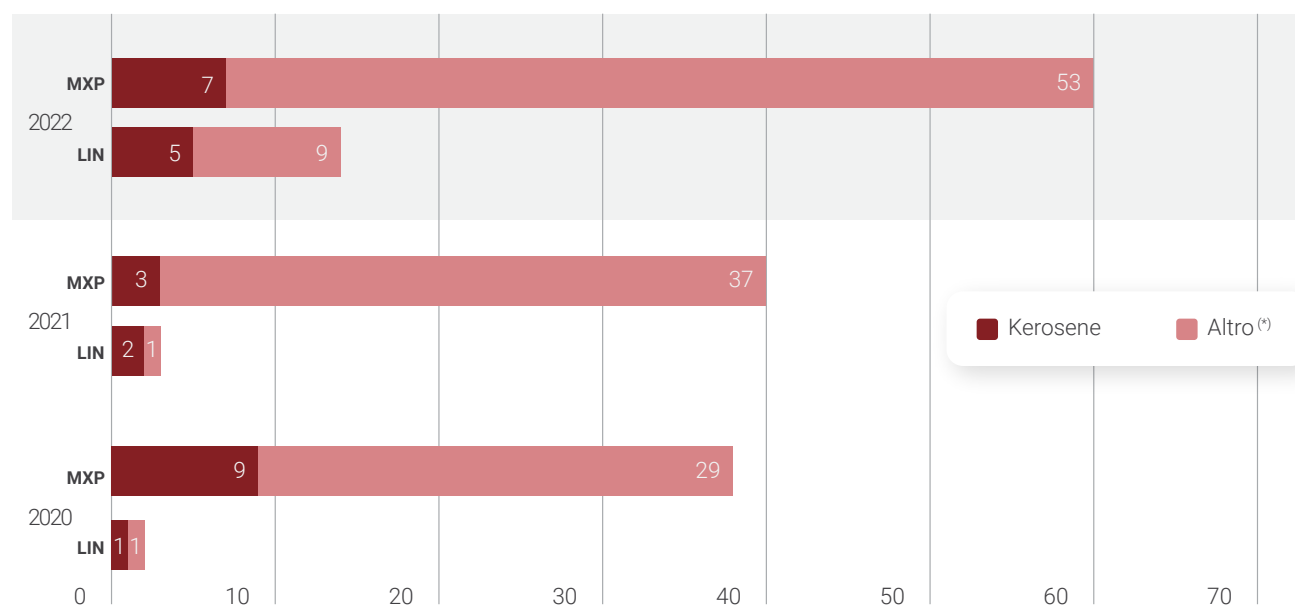
Fonte: SEA

Prima dei recapiti finali le acque meteoriche sono sottoposte a periodiche verifiche di qualità per i parametri evidenziati nelle tabelle, con caratteristiche qualitative ampiamente rispondenti alle normative ambientali di riferimento. Attualmente sugli scali non esistono sistemi di riutilizzo dell'acqua. Insieme ad altri importanti attori europei, stiamo approfondendo molti aspetti legati ai sistemi di *Water Saving* e alla possibilità di riutilizzo delle acque meteoriche, in una logica di risparmio idrico dalla falda acquifera e di razionalizzazione dei consumi.

Gestione degli sversamenti

Ci impegniamo a operare attentamente e a garantire una corretta gestione di potenziali sversamenti. In caso di sversamenti accidentali di carburanti o di oli in aree operative, piste e piazzali, si provvede a intercettare i fluidi prima che gli stessi interessino la rete di drenaggio delle acque meteoriche. Negli aeroporti è attiva una specifica procedura applicabile sulle aree di movimento dei *terminal* nel rispetto delle norme in materia di tutela ambientale.

Sversamenti rilevanti (n.)



(*) Sversamenti di olio idraulico da a/m, di olio idraulico da mezzi operativi e sversamenti di gasolio/benzina da mezzi operativi.

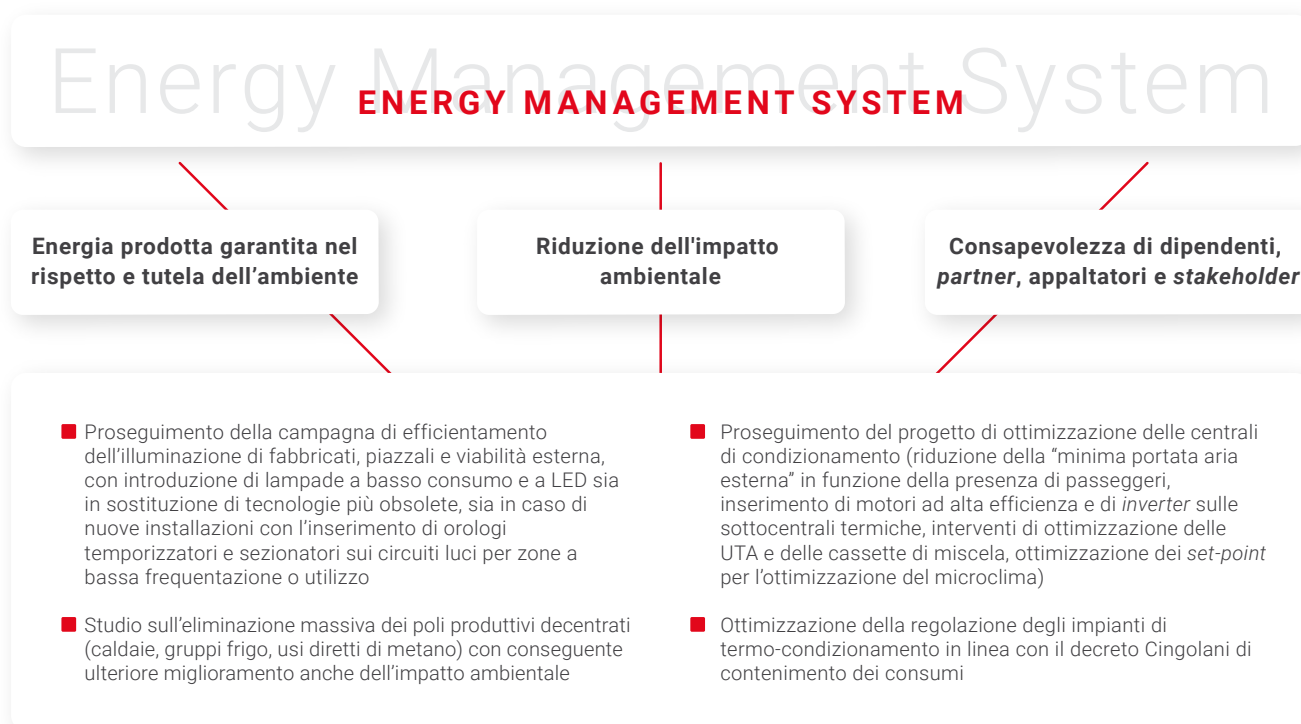
Fonte: SEA

In tali condizioni, sono attivate le funzioni SEA al fine di coordinare gli interventi di pulizia, bonifica e ripristino, nelle aree interessate, delle condizioni di agibilità e sicurezza, dopo l'eventuale intervento di contenimento, dell'area interessata dallo spandimento mediante la posa di un numero adeguato di pannelli oleoassorbenti da parte dei Vigili del Fuoco. I rifiuti generati nell'operazione di pulizia sono trasferiti, in ciascun aeroporto, presso apposite dotazioni delle isole ecologiche aeroportuali, come previsto dalle procedure aziendali, nel rispetto delle norme di tutela ambientale, di sicurezza e igiene sul lavoro. Gli sversamenti presi in considerazione sono quelli ritenuti rilevanti, ovvero quelli che hanno visto coinvolta una superficie pari o maggiore di 20 m². L'andamento del fenomeno è in linea con la ripresa del traffico del 2022. È importante sottolineare come tali valori siano in valore assoluto e non rapportati al numero di movimenti, il che rende pressoché insignificante la frequenza del fenomeno. Nessuno di questi eventi ha avuto impatto sulla *safety* aeroportuale.

Consumi di risorse naturali

CONSUMI ENERGETICI

Nell'ambito dell'Energy Management System di SEA e della sua certificazione ISO 50001, la gestione dei consumi energetici del Gruppo SEA si ispira ai seguenti principi:



Consumi energetici del Gruppo SEA

Unità di misura	2022		2021		2020	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Benzina (GJ)	3.293	1.443	3.202	1.151	3.208	1.064
Gasolio per riscaldamento (GJ)	2.216	-	2.436	-	2.449	-
Metano (GJ)	1.604.026	633.953	2.188.162	1.151.822	1.888.748	997.283
Gasolio per autotrazione (GJ)	18.755	8.109	16.517	6.337	16.234	6.548
Energia elettrica acquistata (GJ)	86.422	22.793	5.418	680	2.586	427
Energia termica acquistata (GJ)	186.623	30.042	-	-	-	-
Energia frigorifera venduta (GJ)	2.171	-	14.606	-	12.684	-
Energia termica venduta (GJ)	3.760	186.674	9.262	407.516	8.413	393.508
Energia elettrica venduta (GJ)	268.328	116.580	387.893	234.813	239.077	180.673
Totale (GJ)	1.627.076	393.086	1.803.973	517.661	1.653.050	431.140

Nota: Fonte coefficienti di conversione utilizzati: "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO₂ nell'inventario nazionale UNFCCC (media dei valori degli anni 2019-2021). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dall'1 Gennaio 2022 al 31 Dicembre 2022" per il gas naturale e per il gasolio per il riscaldamento e, in linea con gli anni precedenti, i fattori di emissione del "GHG Protocol: Transport Tool, V2-6" per il gasolio per autotrazione e la benzina. Per l'energia elettrica e termica, il coefficiente di conversione utilizzato è pari a 0,0036 GJ/kWh (Fonte: GRI Sustainability Reporting Guidelines, Version 3.1). Il valore del consumo di gasolio per autotrazione di SEA Energia è stimato sulla base dell'importo di spesa effettuato nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

Energy intensity (GJ/unità di traffico)

Consumo energetico interno	Malpensa	Linate	Totale
2020	0,13	0,19	0,14
2021	0,11	0,12	0,11
2022	0,06	0,05	0,06

Nota: per unità di traffico si intende il numero dei passeggeri più la merce trasportata (dove 1 pax equivale a 100 Kg di merce).

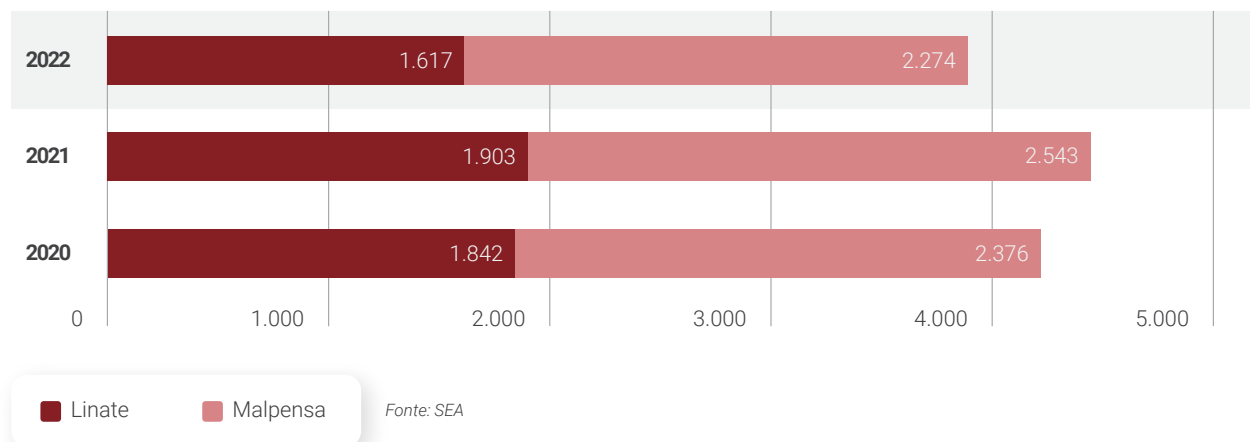
Fonte: SEA

I consumi energetici hanno registrato nel 2022 una riduzione del 13,5% rispetto all'anno precedente (-9,8% Malpensa, -24,0% Linate). La riduzione è in parte attribuibile agli effetti delle azioni di *energy saving* sopra descritte, ma deriva principalmente dall'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2022, del "Sistema di Distribuzione Chiuso" (SDC) dell'energia negli aeroporti di Linate e Malpensa, in virtù del quale non vengono più conteggiati in capo a SEA i consumi energetici di altri operatori aeroportuali (ad es. gli operatori commerciali). A seguito della cessione di SEA Energia si registra un aumento dell'energia elettrica e termica acquistata a fronte della diminuzione della voce relativa al metano.

CONSUMI IDRICI

SEA ha un regime di piena autonomia nell'approvvigionamento idrico, realizzato tramite la costruzione di una serie di pozzi artesiani all'interno dei sedimi aeroportuali. Le principali fonti idriche interessate dai prelievi dell'acqua sono le falde acquifere, dalle quali è emunta attraverso 7 pozzi situati a Malpensa e 8 pozzi situati a Linate. Per quanto riguarda Malpensa, la falda ha una soggiacenza di circa 55 metri, mentre per quanto riguarda Linate la falda ha una soggiacenza di circa 4 metri per i pozzi con profondità di circa 35 metri; i pozzi potabili hanno una profondità di circa 100 metri. I volumi idrici prelevati dai pozzi presenti nei sedimi aeroportuali di Malpensa e Linate sono distribuiti al consumo attraverso acquedotti interni. Il controllo chimico/fisico e quantitativo, nonché l'attività di razionalizzazione dei consumi, garantiscono la più elevata attenzione nella gestione della risorsa. I maggiori fabbisogni idrici registrati a Linate sono a carico di maggiori consumi di acque poco pregiate (prima falda idrica sotterranea) impiegata per le necessità di raffreddamento /condizionamento delle infrastrutture aeroportuali. La qualità delle acque distribuite tramite gli acquedotti aeroportuali è sottoposta, oltre che ai controlli ispettivi dell'Ente sanitario, a un programma interno di controlli bimensili che comprende la valutazione di numerosi parametri sia chimico/fisici sia microbiologici. I parametri analizzati sono ampiamente inferiori al limite massimo ammesso dalla legge e dimostrano la buona qualità dell'acqua distribuita in entrambi gli aeroporti sia dal punto di vista chimico sia dal punto di vista microbiologico.

Consumi idrici (MI)



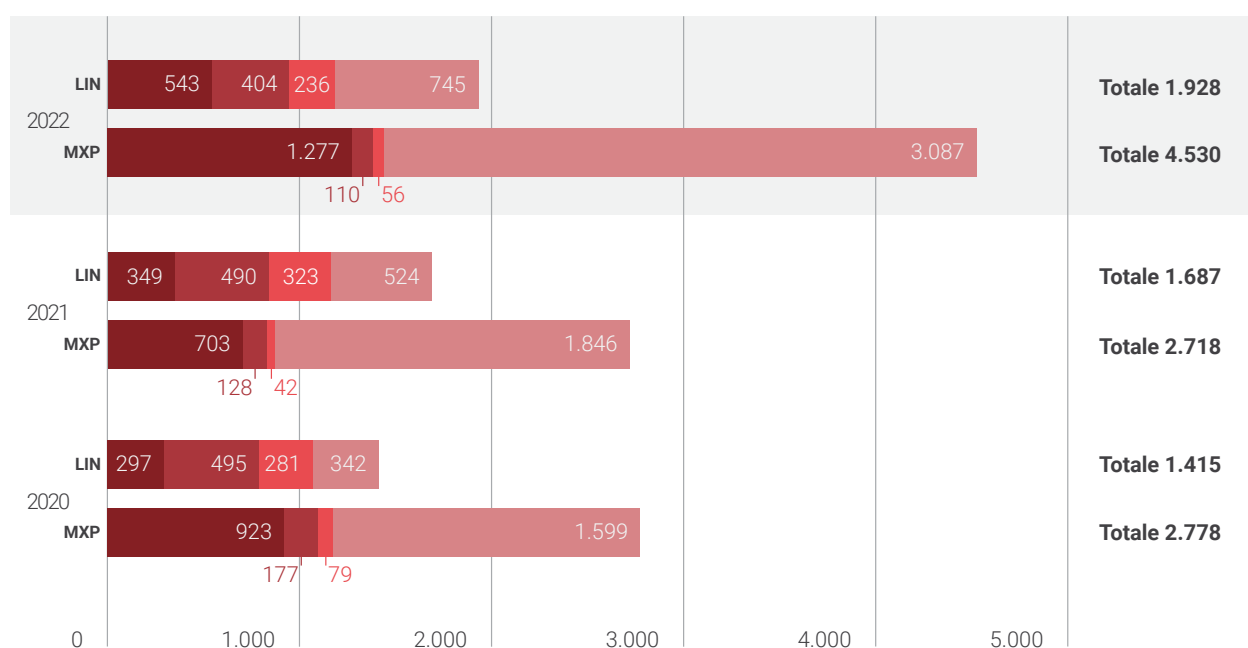
Nel 2022 si è registrata una diminuzione del consumo idrico su Linate pari al 15,1% dovuta ad un utilizzo minore di acqua dai pozzi a scambio termico per limitare il consumo energetico legato al condizionamento degli uffici; su Malpensa la diminuzione è pari al 10,6% a seguito della chiusura di alcuni pozzi per manutenzione.

GESTIONE DEI RIFIUTI

I rifiuti prodotti nell'ambito delle attività aeroportuali di gestione degli uffici, della pulizia degli aeromobili, della manutenzione delle infrastrutture, degli esercizi commerciali e della ristorazione sono per la maggior parte rapportabili a quelli prodotti in ambito urbano e si suddividono in:

- rifiuti solidi urbani generati dalle attività di pulizia nelle aerostazioni, negli edifici ausiliari e dall'attività di pulizia degli aeromobili. Tali rifiuti sono raccolti in apposite dotazioni (cassoni e cassonetti), opportunamente distribuite nei sedimi aeroportuali e smaltiti a cura delle società incaricate dalle amministrazioni comunali territorialmente competenti. I rifiuti solidi urbani sono costituiti dalla frazione secca e dalle frazioni differenziate;
- rifiuti speciali pericolosi (ad es. olio esausto, emulsioni oleose, filtri olio e gasolio, rifiuti sanitari, ecc.) e non pericolosi (ad es. rottami ferrosi, farmaci scaduti, batterie alcaline, ecc.) derivanti dall'attività manutentiva di SEA;
- rifiuti di origine alimentare costituiti dai residui dei pasti consumati dai passeggeri a bordo degli aeromobili, che sono gestiti e smaltiti direttamente dalle società di *catering* e non trattati dal gestore aeroportuale.

Rifiuti prodotti per tipologia (ton)



Fonte: SEA

- Frazioni differenziate da RSU
- Speciali non pericolosi
- Speciali pericolosi
- Frazione residuale secca

Il 2022 vede la produzione complessiva dei rifiuti pari a 4.530 tonnellate sullo scalo di Malpensa e pari a 1.928 tonnellate sullo scalo di Linate, in crescita rispetto all'anno precedente a seguito della ripresa del traffico aereo. Anche per il 2022 SEA ha confermato il proprio impegno nella raccolta differenziata di rifiuti solidi urbani e assimilati; ad oggi le frazioni raccolte in modo differenziato sono: carta, cartone, legno, vetro, plastica, metallo, toner, umido e pile presso le aree dell'aerostazione aperte al pubblico. Un maggiore controllo ai punti di conferimento dei rifiuti ha comportato una crescita della raccolta differenziata sullo scalo di Linate.

% Raccolta differenziata

	2022	2021	2020
Malpensa	41,9	43,5	49,7
Linate	49,1	39,5	53,6

Fonte: SEA

Tutti i rifiuti speciali prodotti sono gestiti in modo differenziato per tipologia, con specifici contratti con società autorizzate alla gestione di queste tipologie (ad es. attrezzature informatiche, oli, emulsioni, ferro, vernici, ecc.). Questi rifiuti sono quindi tutti integralmente differenziati per tipologia e smaltiti/recuperati secondo le normative di riferimento e gli *standard* di tecnologia degli impianti di trattamento in cui sono conferiti.

La frazione residuale secca dei rifiuti di tipo urbano prodotti in entrambi gli scali è destinata a impianti di termodistruzione a recupero energetico. Le frazioni differenziate di rifiuti sono invece avviate a specifici impianti di recupero e riciclo (raccolta e trasporto smaltimento o recupero a cura del Comune).

I rifiuti speciali sono conferiti prevalentemente, in dipendenza delle specifiche caratteristiche, a impianti di recupero; in presenza di rifiuti aventi caratteristiche non idonee al recupero (es. spurghi fognari) i rifiuti sono conferiti ad impianti di smaltimento finale (raccolta e trasporto smaltimento o recupero a cura di ditte specializzate/autorizzate).

BIODIVERSITÀ E CONSUMO DI SUOLO

Una delle variabili chiave dello sviluppo sostenibile degli scali gestiti da SEA (in particolare quello di Malpensa) è costituita dalle misure di preservazione della biodiversità presente nelle aree naturali limitrofe agli scali stessi e dall'efficienza nell'uso del suolo, traducibile nell'impegno a valutare e implementare le soluzioni tecnologiche e di processo che consentano un incremento di capacità operative degli aeroporti contenendo l'espansione fisica dell'infrastruttura al di fuori dell'attuale area di sedime occupata.

Le valutazioni sulle caratteristiche di biodiversità delle aree in cui sono presenti le infrastrutture aeroportuali di Malpensa e Linate sono di seguito esposte tenendo conto dei seguenti elementi:

Lista rossa IUCN delle specie minacciate

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate (nota anche come Lista Rossa IUCN) è un ricco compendio di informazioni su minacce, requisiti ecologici e *habitat* di oltre 128.918 specie e sulle azioni di conservazione che possono essere intraprese per ridurre o prevenire le

estinzioni. Si basa su un sistema oggettivo per valutare il rischio di estinzione di una specie sulla base di minacce passate, presenti e previste.

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate riconosce diverse categorie di stato delle specie:

- *Extinct* (EX): specie in cui l'ultimo individuo è morto o in cui indagini sistematiche e appropriate in termini di tempo non sono state in grado di registrare nemmeno un singolo individuo;
- *Extinct in the Wild* (EW): specie i cui membri sopravvivono solo in cattività o come popolazioni sostenute artificialmente ben al di fuori della loro area geografica storica;
- *Critically Endangered* (CR): specie che possiedono un rischio di estinzione estremamente elevato a seguito di un rapido declino della popolazione dall'80% a oltre il 90% negli ultimi 10 anni;
- *Endangered* (EN): specie che possiedono un rischio molto elevato di estinzione a causa del rapido declino della popolazione dal 50% a oltre il 70% negli ultimi 10 anni;
- *Vulnerable* (VU): specie che possiedono un rischio molto elevato di estinzione a causa del rapido declino della popolazione dal 30% a oltre il 50% negli ultimi 10 anni;
- *Near Threatened* (NT): specie che sono prossime a diventare minacciate o che potrebbero soddisfare i criteri per lo stato di minaccia nel prossimo futuro;
- *Least Concern* (LC): specie che sono pervasive e abbondanti dopo un'attenta valutazione;
- *Data Deficient* (DD): specie rispetto a cui mancano dati disponibili relativi al suo rischio di estinzione.

Database mondiale sulle aree protette

Il *World Database on Protected Areas* (WDPA) è un progetto congiunto tra UN Environment e International Union for Conservation of Nature (IUCN), gestito dall'UN Environment World Conservation Monitoring Center. I dati per il WDPA vengono raccolti dai segretariati della convenzione internazionale, dai governi e dalle ONG che collaborano. Il WDPA utilizza la definizione IUCN di un'area protetta come criterio principale per le voci incluse nel database.

Database mondiale delle principali aree di biodiversità

Le principali aree di biodiversità (KBA) sono "siti che contribuiscono in modo significativo alla persistenza globale della biodiversità", negli ecosistemi terrestri, d'acqua dolce e marini. I siti si qualificano come KBA globali se soddisfano uno o più di 11 criteri, raggruppati in cinque categorie: biodiversità minacciata; biodiversità geograficamente limitata; integrità ecologica; processi biologici; insostituibilità.

Valutazione di biodiversità delle aree aeroportuali

Lo scalo di Malpensa, essendo localizzato all'interno del Parco del Ticino, è quello che si trova a dover gestire la situazione più significativa in termini di attenzione alla biodiversità. Come emerge dallo Studio di Impatto Ambientale realizzato in funzione del *Master Plan* 2035, nell'area interessata dall'ipotesi di espansione dell'aeroporto si riscontrano tre tipologie di *habitat* classificati dalla Direttiva 92/43/CEE: lande secche europee, vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur* e formazioni erbose secche seminaturali. Gli studi evidenziano come la presenza di questi elementi, in particolare la brughiera, conferiscano all'area un elevato pregio, sia in termini conservazionistici che paesaggistici, nonostante la mancanza di attività gestionali ne stia comportando un graduale degrado. Gli interventi previsti nel *Master Plan* 2035 porterebbero a una riduzione di tali *habitat*, con ripercussioni anche a carico della componente faunistica, che interesserebbe circa 40 specie e in particolare un uccello (*Anthus campestris*) e tre lepidotteri (*Coenonympha oedippus*, *Maculinea arion*, *Zerynthia polyxena*) a rischio estinzione. In quest'area un elemento di particolare complessità resta legato alla presenza del Brugo. Nella parte della prevista espansione dello scalo esistono due elementi di attenzione: la brughiera in quanto *habitat* tutelato e la presenza di boschi. Il primo elemento comporta una criticità in termini di Valutazione di Impatto Ambientale, mentre il secondo è correlato alla necessità di effettuare una Relazione Paesaggistica e degli interventi di mitigazione ai sensi della Legge Regionale 31/2008 (compensazione degli esemplari sottratti in accordo con l'Ente Parco - es. ripiantumazione su rapporto 1 a 3).

Indicatori di biodiversità 2022

	Area di Malpensa	Area di Linate
<i>IUCN Red List</i> (specie che potenzialmente sono presenti entro i 50 km dal sedime aeroportuale)	1.218 (=) di cui: <ul style="list-style-type: none"> ■ 7 (+1) <i>critically endangered</i> ■ 22 (=) <i>endangered</i> ■ 62 (+1) <i>vulnerable</i> ■ 81 (+4) <i>near threatened</i> ■ 986 (-4) <i>least concern</i> ■ 60 (-2) <i>data deficient</i> 	1.183 (-3) di cui: <ul style="list-style-type: none"> ■ 6 (=) <i>critically endangered</i> ■ 18 (=) <i>endangered</i> ■ 52 (+1) <i>vulnerable</i> ■ 79 (+3) <i>near threatened</i> ■ 968 (-5) <i>least concern</i> ■ 60 (-2) <i>data deficient</i>
Aree Protette (WDPA)	173 (+3)	94 (+2)
Principali aree di biodiversità (KBA)	9 (=)	6 (=)

Fonte: *Integrated Biodiversity Assessment Tool (IBAT)*; www.ibat-alliance.org

Rispetto al tema, SEA ha confermato quattro ambiti di intervento in merito alle risposte fornite alle osservazioni formulate dagli enti sulla procedura di VIA del *Master Plan* 2035:

- limitazione dell'area di espansione alle aree strettamente necessarie per le funzionalità tecnico-operative;
- ottimizzazione e modifica del tracciato della Strada Provinciale 14, necessaria per mantenere la continuità viaria del territorio;
- mantenimento delle aree di interesse per la biodiversità e loro valorizzazione all'interno del futuro sedime aeroportuale;
- interventi di restituzione delle superfici boschive sottratte, reintroduzione della brughiera e riqualificazione delle aree boscate per le porzioni limitrofe al nuovo sedime aeroportuale in termini di compensazione.

Indipendentemente dal percorso autorizzativo del *Master Plan* 2035 SEA, in un'ottica di rafforzamento di rapporti costruttivi con il territorio e di conferma della sensibilità verso la biodiversità, ha avviato un progetto sperimentale "Recupero, Riqualificazione e Conservazione della brughiera di Lonate". Tale progetto ha lo scopo di definire un protocollo tecnico per il recupero della brughiera, con la possibilità di essere replicato in altre zone. Nel corso del 2019 è perfezionato l'accordo con il Ministero della Difesa e l'Agenzia del Demanio per intervenire nelle aree interessate dalla sperimentazione con le necessarie opere di manutenzione della vegetazione. Tali atti sono stati sottoscritti nel primo semestre 2020 e successivamente, pur scontando una serie di ritardi dovuti alla pandemia Covid-19, si è passati alla fase operativa che è proceduta regolarmente anche nel 2022. L'attività è confermata anche per il 2023, che sarà il quarto anno di sperimentazione sul campo in cui sarà finalizzato e rendicontato l'esito del progetto. In questo contesto di collaborazione SEA ha concordato con il Parco del Ticino un protocollo per l'istituzione di un Tavolo tecnico di confronto sulle tematiche di gestione sostenibile dell'aeroporto di Malpensa. Il protocollo è stato approvato dal Consiglio di Gestione del Parco nel mese di dicembre 2020 ed è stato formalizzato nel mese di gennaio 2021. Sono stati svolti 3 incontri dei tavoli, per lo più finalizzati alla ricognizione delle tematiche attualmente più favorevoli allo sviluppo di progettualità comuni. Poiché il tema della sottrazione di suolo e degli impatti sulla biodiversità si è confermato come critico nella procedura VIA del *Master Plan* 2035, le posizioni del proponente ENAC/SEA e del Parco del Ticino sono risultati particolarmente distanti e al momento non conciliabili. In attesa della conclusione della procedura VIA (attesa per la prima metà 2023) le attività del Tavolo tecnico sono state sospese. SEA e Parco del Ticino stanno comunque collaborando nell'ambito del progetto OLGA allo sviluppo del WP 4.3 che prevede di replicare a Malpensa il progetto di monitoraggio avanzato della biodiversità sviluppato dall'aeroporto partner Charles de Gaulle di Parigi.

CAPITALE UMANO

Caratteristiche e dimensioni dell'organico e politiche poste in essere per l'empowerment (formazione, crescita, health&safety, diversity) e l'engagement (welfare, comunicazione, benefit) di dipendenti e collaboratori.

Gestione organizzativa

La gestione del personale anche nel 2022 è stata fortemente condizionata dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha avuto un significativo impatto sia sulle *Operations* sia sulle attività di *Staff*. La variabilità del traffico e di tutte le attività a esso direttamente o indirettamente connesse, con picchi ancora negativi nei primi mesi e una importante ripresa nel periodo estivo, ha reso necessario rimodulare in maniera attenta l'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni, strumento che si è dimostrato efficace e indispensabile per poter contenere i costi del personale e salvaguardare l'occupazione. La Cassa Integrazione, insieme ad altre azioni di contenimento dei costi ha riguardato tutta la popolazione aziendale con modalità differenziate a seconda della tipologia di lavoratori (turnisti/non turnisti). Contestualmente al variare della diffusione del virus l'azienda ha definito tempo per tempo delle specifiche *policy* per quanto riguarda l'utilizzo dello *smart working* con un maggior ricorso allo strumento nella prima parte dell'anno. La presenza in ufficio è sempre stata disciplinata da protocolli a garanzia della massima tutela per i dipendenti.

I temi del contenimento dei costi del personale e delle nuove modalità di lavoro sono stati, tempo per tempo, affiancati da una progettualità necessaria a mantenere l'*engagement* delle persone anche in condizioni così critiche. Nel corso del 2022 sono state implementate iniziative formative dedicate a diverse fasce della popolazione aziendale. Inoltre, per la popolazione legata alle *Operations* è stata introdotta un'iniziativa premiale (*SEA Summer Award*) attraverso la quale ogni lavoratore ha potuto evidenziare i colleghi distinti nell'attività lavorativa.

PIANO DI GESTIONE DEL PERSONALE IN CONSEGUENZA DELLA CRISI PANDEMICA

Nel corso del 2022, SEA ha proseguito nell'attuazione del piano di gestione delle risorse umane definito con l'Accordo Quadro sottoscritto a inizio 2021 e rimodulato a ottobre 2021. Tale piano, ispirato alla volontà di assicurare le

migliori modalità di tutela delle persone, si è basato su tre leve d'azione:

- ammortizzatori sociali
- pensionamenti accelerati
- uscite volontarie incentivate.

Parallelamente si è dato corso a un piano di inserimenti mirato ad assumere o stabilizzare giovani al fine di introdurre nuove competenze in ambiti *core*, secondo i fabbisogni operativi tempo per tempo riscontrati.

Ammortizzatori sociali

Anche nel corso del 2022 si è fatto ricorso all'istituto della CIGS a partire dal mese di gennaio e sino al mese di settembre con modalità differenziate in base alle attività svolte. In particolare, le mansioni legate alle *Operations* aeroportuali hanno registrato una significativa riduzione nella fruizione di CIGS nella seconda parte dell'anno contestualmente all'aumento del traffico.

Pensionamenti accelerati

A partire da ottobre 2022 e sino a inizio 2025 è stato attivato un nuovo piano di pensionamento definito "accelerato", che comporterà la risoluzione del rapporto di lavoro anticipata rispetto alla finestra pensionistica, fino ad un massimo di 32 mesi di anticipo. Questa "accelerazione" si ottiene grazie al concorso del periodo di NASpI (Nuova assicurazione Sociale per l'impiego) che garantisce la continuità contributiva utile a intercettare la finestra pensionistica e del periodo di preavviso contrattuale. Alle persone coinvolte in questo nuovo piano di pensionamento SEA riconoscerà un incentivo economico.

Uscite volontarie incentivate

Nel mese di ottobre 2022 è inoltre stato attivato un piano di incentivazione all'esodo su base volontaria, riservato ad un massimo di 30 persone appartenenti al personale amministrativo, che non abbiano accesso al Piano di pensionamento accelerato. Le uscite sono subordinate a valutazione aziendale.

Turnover

Con la prudenza richiesta dallo scenario di *business* in continua evoluzione, SEA ha confermato la volontà di perseguire un processo di rinnovamento del mix generazionale. Le assunzioni saranno indirizzate su giovani e su nuove competenze qualificate. È inoltre previsto un piano di stabilizzazione per il personale in somministrazione al raggiungimento dei 36 mesi di lavoro, previa valutazione aziendale positiva e nel rispetto dei fabbisogni operativi.

Politiche di gestione delle persone

SEA si relaziona con dipendenti e collaboratori nel pieno rispetto della legislazione vigente a tutela del lavoratore e delle condizioni di lavoro e garantisce ai dipendenti il diritto a condizioni di lavoro rispettose della dignità della persona. Per questo viene impedito qualsiasi comportamento discriminatorio o lesivo della persona stessa, salvaguardando il personale da atti di violenza anche psicologica, molestie sessuali o atteggiamenti intimidatori e ostili nelle relazioni di lavoro, interne o esterne all'azienda.

SEA si impegna inoltre a contrastare qualsiasi forma di lavoro irregolare e chiede a dipendenti e collaboratori di denunciare qualsiasi comportamento o azione violino tali presupposti, a tutela di sé stessi, dei propri colleghi e dell'azienda. Promuove inoltre azioni volte a sostenere la crescita e lo sviluppo professionale del personale, con particolare attenzione alle tematiche del genere, dell'*ageing* e della disabilità.

Sul piano organizzativo SEA adotta un modello che affianca al tradizionale modello basata su ruoli e responsabilità formalizzati tramite organigrammi e documenti formali, modalità organizzative informali e basate su progetti e collaborazioni trasversali alle funzioni aziendali. Lo stile manageriale è pertanto necessariamente basato sulla costruzione della reciproca fiducia, sulla trasparenza delle intenzioni e sulla disponibilità al dialogo.

Personale del Gruppo

Al 31 dicembre 2022 il totale delle risorse del Gruppo risultava pari a 2.362 unità (2.570 se si considerano anche i lavoratori somministrati), in riduzione di 270 unità rispetto ai dati al 31 dicembre 2021 (-10,3%) escludendo SEA Energia. Le donne rappresentano quasi il 30% del personale dipendente e la loro presenza, concentrata nella categoria impiegatizia caratterizzata da mansioni di *front end*, è così distribuita sul totale del personale: 36% dirigenti-quadri (110 su 306), 38% impiegati (569 su 1.507) e 7% operai (37 su 549).

La preponderante presenza di uomini nella categoria operaia è motivata dalla specifica normativa sulle operazioni di scalo, che penalizza la popolazione lavoratrice femminile rispetto a quella maschile.

Personale per inquadramento e genere al 31 dicembre (n.)

	2022			2021				
	Donne	Uomini	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo
Dirigenti	6	40	46	5	39	44	1	45
Quadri	104	156	260	103	169	272	2	274
Impiegati	569	938	1.507	612	1.074	1.686	22	1.708
Operai	37	512	549	44	586	630	2	632
Totale	716	1.646	2.362	764	1.868	2.632		2.659
SEA Energia	-	-	-	5	22	27	27	
Totale Gruppo	716	1.646	2.362	769	1.890	2.659		2.659

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia del 2021 sono così suddivisi per inquadramento e genere: 1 dirigente uomo, 2 quadri uomini, 22 impiegati (5 donne, 17 uomini) e 2 operai uomini.

Fonte: SEA

Personale e collaboratori esterni per sede e genere al 31 dicembre (n.)

	2022			2021				
	Donne	Uomini	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo
Linate	333	723	1.056	340	786	1.126	9	1.135
Malpensa	483	1.031	1.514	433	1.123	1.556	18	1.574
Totale	816	1.754	2.570	773	1.909	2.682		2.682
SEA Energia	-	-	-	5	22	27	27	
Totale Gruppo	816	1.754	2.570	778	1.931	2.709		2.709

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia del 2021 sono tutti subordinati e così suddivisi per sede e genere: 9 a Linate (1 donna e 8 uomini) 18 a Malpensa (4 donne, 14 uomini).

Fonte: SEA

Politiche di empowerment

FORMAZIONE

Nel 2022 si è attenuato l'impatto dell'emergenza sanitaria che ha fortemente condizionato le modalità di erogazione della formazione e dei progetti di sviluppo, penalizzando di fatto le possibilità di partecipazione in presenza. Soprattutto nel secondo semestre dell'anno la continuità formativa è comunque stata assicurata anche grazie alle proposte *on line* e a distanza.

Il monte ore formativo erogato complessivamente nel 2022 è stato di 60.000 ore per il Gruppo SEA, di cui 13.257 di formazione non-mandatoria. La formazione mandatoria (inclusa quella relativa alla sicurezza sul lavoro e alla *safety* aeroportuale) del 2022 costituisce circa l'81% della formazione totale erogata dal Gruppo SEA. Tra i progetti più significativi di formazione (non-mandatoria) e sviluppo erogati nel 2022, troviamo:

- Segreteria Operativa - percorso formativo dedicato ai colleghi *Operational Shift Scheduling*, per individuare una modalità positiva di gestione delle relazioni e dei conflitti attraverso la comunicazione e la condivisione di regole e approcci comuni per favorire l'efficienza operativa. L'intervento è stato progettato utilizzando l'approccio del *design thinking*;
- Formazione linguistica - iniziativa che si avvale di una piattaforma di *Blended learning* per l'apprendimento *on line* della lingua inglese;
- Progetto "Costruisci la buona abitudine della formazione" - attraverso la piattaforma *Good Habitz* è stato attivato un processo di responsabilizzazione individuale delle persone rispetto alla propria formazione e sviluppo. La piattaforma di formazione dedicata soprattutto alle competenze trasversali, ha visto oltre 2.000 utenti registrati, con buoni risultati (1.187 in termini di ore formazione e certificati rilasciati);
- *Mentoring* - iniziativa per favorire la connessione tra i giovani di SEA e il *management*, dopo un percorso formativo in cui ai *Mentor* sono stati fornite le competenze necessarie per la gestione efficace delle sessioni con il loro *Mentee*, nel mese di novembre si è tenuto un evento di *kick-off* di avvio ufficiale del programma che prevede il coinvolgimento di 46 persone tra *Mentor* e *Mentee*.

Sono inoltre proseguite le attività del progetto *Diversity & Inclusion* - percorso formativo incentrato sul metodo innovativo *Forth* - che si è concluso con la presentazione di 7 progetti di inclusione della diversità, età, genere, cultura, diversabilità e orientamento sessuale. Tra le soluzioni proposte, sono partiti i lavori per la realizzazione dei primi 3 progetti, individuando i partecipanti ai gruppi di lavoro scelti su criteri di partecipazione e di competenze lavorative:

- *SEA For Equality*, finalizzato al sostegno e allo sviluppo della parità di genere;
- *SEA Friendly*, che ha l'obiettivo di realizzare un programma mirato ad aprire le prospettive delle persone all'inclusione, contro pregiudizi e discriminazioni nei confronti delle persone LGBTQ+;
- *SEA Sprint*, una officina agile che studia prototipi di *new ways of working* pronti all'uso e che portino nuove regole di lavoro per aiutare i dipendenti SEA a una migliore gestione del tempo.

Numero medio annuo di ore di formazione pro-capite per genere e categoria professionale

	2022			2021			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	15,9	17,0	16,9	18,7	23,6	23,0	1,9	15,9	14,2
Quadri	14,8	12,9	13,6	13,4	10,7	11,7	8,3	9,8	9,3
Impiegati	5,1	5,4	5,3	4,3	3,5	3,8	2,4	2,4	2,4
Operai	0,1	1,9	1,8	0,2	2,1	1,9	1,0	2,1	2,1
Totale	6,3	5,3	5,6	5,4	4,1	4,5	3,1	3,3	3,3

Nota: i dati non comprendono le ore di formazione mandatoria.

Fonte: SEA

CRESCITA

Per il 2022 la copertura della valutazione della prestazione in modo sistematico è riferita al personale incluso nel sistema MBO (dirigenti e una quota di personale con qualifica di quadro). Per l'incentivazione relativa al 2022, sono stati definiti nuovi criteri di eleggibilità orientati alla trasparenza e all'oggettività. Nel corso del 2022 è stato definito il progetto "Valutazione smart" che prevede - già dal 2023 - la valutazione di diverse dimensioni (risultati, competenze, comportamenti) per il personale amministrativo appartenente alle direzioni che rientrano nel progetto pilota (circa il 50% del personale amministrativo). A regime il progetto riguarderà tutto il personale amministrativo di SEA. Per gli esercizi 2020 - 2021 a causa della situazione di crisi derivata dalla pandemia Covid-19 non sono stati attivati sistemi di *performance management*/incentivazione.

La copertura della valutazione delle competenze è invece particolarmente capillare essendo rivolta a tutto il personale SEA.

Dipendenti coinvolti in processi formalizzati di valutazione della prestazione suddivisi per genere e categoria professionale (%)

	2022			2021			2020		
	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE
Dirigenti	100	100	100	0	0	0	0	0	0
Quadri	33	32	32	0	0	0	0	0	0

Nota: le percentuali si riferiscono ai dirigenti e ai quadri coinvolti in processi di valutazione formalizzati, sulla base del processo di MBO di Gruppo.

Fonte: SEA

TALENT MANAGEMENT

Il processo di *Talent Management* in SEA è stato adottato a supporto dei progetti di *succession plan*, *talent scouting* e nomine per posizioni di elevata responsabilità, in linea con le sfide future dell'azienda.

L'approccio adottato è quello di rendere più trasparente e meritocratico il processo di individuazione del talento, assegnando ai responsabili il ruolo di promotori del talento e creando condivisione sul *talent management process*.

Il *Talent Management* in SEA intende rivolgersi al talento "esclusivo" che è *business driven*, con l'obiettivo di individuare, in un circoscritto segmento di popolazione aziendale, le persone che corrispondono al modello di talento di SEA, siano essi:

- risorse manageriali con *performance management*;
- *specialist* come *pipeline* per posizioni *middle management*;
- *middle manager* come *pipeline* per posizioni manageriali.

Nel 2022 è stato avviato un processo di revisione, analisi e attualizzazione dei pilastri del concetto di talento in SEA. Sono stati realizzati quattro *focus group* con l'obiettivo, partendo dalle competenze/comportamenti contenuti nel Manifesto del Talento redatto nel 2018, di ridefinire e riattualizzare le competenze chiave che rappresenteranno il punto di riferimento di tutte le persone di SEA, e che verranno utilizzati nei processi di valutazione e gestione del talento.

DIVERSITY

Il differenziale retributivo donne/uomini risulta per il 2022 allineato all'anno precedente, mentre si registra una significativa riduzione del *gap* nel rapporto relativo al trattamento complessivo (reddito annuo) dovuta al termine del periodo della Cassa Integrazione che nel 2021 aveva avuto un impatto negativo più che proporzionale sul personale femminile. Il *gap* nelle categorie Dirigenti/Quadri è in parte conseguenza della ridotta presenza femminile nelle posizioni dirigenziali di *maggior seniority*. Nella categoria impiegatizia la differenza si riduce per effetto della retribuzione base di partenza, tendenzialmente superiore per il personale femminile, mentre nella categoria Operai è condizionato dalla preponderanza di personale turnista maschile e dai riconoscimenti legati all'effettuazione di turni in fasce orarie più disagiate.

Rapporto dello stipendio medio e del reddito medio donna/uomo per categoria

	RAL 2022 ^(a)	Reddito 2022 ^(b)	RAL 2021 ^(a)	Reddito 2021 ^(b)
Dirigenti e Quadri	83%	79%	84%	73%
Impiegati	102%	94%	102%	91%
Operai	98%	90%	96%	85%

Nota: La nuova metodologia di calcolo prevede la ponderazione della RAL e del Reddito sulle ore settimanali di lavoro previste per singolo dipendente.

^(a) Rapporto tra la Retribuzione annua lorda media delle donne e quella degli uomini. Come Retribuzione annua si considera il salario annuale lordo fisso, pagato al dipendente sulla base della propria mansione o per incarichi specifici.

^(b) Rapporto tra il Reddito annuo medio delle donne e quello degli uomini. Come Reddito annuo lordo si intende il salario annuale lordo al quale vengono aggiunti importi variabili annuali, ad esempio bonus legati alla performance individuale e/o alla produttività aziendale, maggiorazioni per lavoro notturno, straordinario e festivo, indennità di presenza ecc.

Fonte: SEA

Sono proseguite le attività del progetto *Diversity & Inclusion* con la presentazione di 7 progetti di inclusione della diversità. Valutati secondo i criteri di fattibilità e attrattività, sono stati scelti tre progetti fra i primi da realizzare. In particolare:

- *SEA For Equality*, finalizzato al sostegno e allo sviluppo della parità di genere; tramite il coinvolgimento di una società di consulenza specializzata, il gruppo sta attivamente lavorando per ottenere la certificazione della Parità di Genere (UNI Pdr 125:2022) e tracciare una *roadmap* per ottenere un'evoluzione culturale che crei un *habitat* lavorativo più inclusivo e che valorizzi le diversità, in sintonia con le trasformazioni che avvengono nel contesto in cui opera SEA;
- *SEA Friendly*, che ha l'obiettivo di realizzare un programma mirato ad aprire le prospettive delle persone all'inclusione, contro pregiudizi e discriminazioni nei confronti delle persone LGBTQ+; è stata sottoscritta una *partnership* con un'associazione attiva nel campo diritti LGBTQ+ e ideato e proposto a tutti i colleghi SEA una *survey* per misurare il livello di consapevolezza sulle tematiche di orientamento di genere;
- *SEA Sprint*, una officina agile che studia prototipi di *new ways of working* pronti all'uso e che portino nuove regole di lavoro per aiutare i dipendenti SEA a una migliore gestione del tempo.

È continuata inoltre la partecipazione ai percorsi formativi proposti da Valore D sia in termini di sviluppo manageriale che di formazione.

In ottica di inclusione, soprattutto legata alle nuove generazioni è continuato il progetto iniziato nel 2021 *Your Gate for Your Job*, programma di orientamento e formazione rivolto a istituti tecnici superiori nell'anno scolastico 2021-2022. Nel 2022 sono stati coinvolti tre istituti tecnici del territorio di Varese e provincia e circa 300 studenti in un programma caratterizzato da incontri con esperti maestri di mestiere, elaborazione di *project work*, visite guidate dell'aeroporto di Malpensa.

Un ulteriore progetto di sensibilizzazione sull'inclusione delle future generazioni è stato portato avanti con l'Adesione al Progetto Generazione Industria promosso da Confindustria Varese. Il progetto nasce con l'obiettivo di favorire un interscambio culturale tra imprese e scuola, valorizzando il merito degli studenti. SEA ha collaborato all'organizzazione dell'evento *Teachers Day* nel quale SEA ha ospitato una trentina di insegnanti di 17 istituti superiori del territorio di Varese e provincia. All'evento hanno partecipato in qualità di relatori anche i referenti aziendali di Dufry, DHL e Areas, raccontando i mestieri del distretto aeroportuale e le competenze ricercate in un'ottica di orientamento e formazione all'interno delle scuole. Il progetto *Teachers Day*, che ha rappresentato anche un primo pilota per una collaborazione tra aziende del sedime, continuerà anche durante il 2023.

SAFETY LAVORATIVA

La politica aziendale in relazione alla tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro per i dipendenti e per i terzi (operatori, utenti, passeggeri) presenti negli ambienti di lavoro, si basa su alcuni principi:

- rispetto della legislazione nazionale, locale e comunitaria in materia di salute e sicurezza sul lavoro e dei requisiti definiti da SEA per il raggiungimento degli obiettivi aziendali, considerando, ove applicabili, anche modelli volontari;
- svolgimento delle attività di prevenzione mirate alla riduzione degli incidenti, infortuni e malattie professionali, attraverso l'identificazione e l'eliminazione dei pericoli, la riduzione dei rischi, l'implementazione di misure correttive e la gestione delle possibili emergenze, a favore sia dei lavoratori che dei terzi e della comunità in cui SEA opera;
- informazione a tutti coloro che sono presenti negli ambienti aziendali sui rischi individuati e sulle relative norme di prevenzione e protezione adottate, oltre che sull'organizzazione preposta alla gestione della sicurezza e delle emergenze;
- valorizzazione del personale attraverso attività di informazione/formazione e addestramento che mirino allo sviluppo di competenze specifiche, al fine di rendere i lavoratori consapevoli delle proprie responsabilità e della necessità di operare nel rispetto della legislazione e delle norme operative interne;
- mantenimento di un costante coinvolgimento dei lavoratori nell'ambito delle attività implementate da SEA e degli obiettivi aziendali definiti per la salute e sicurezza, promuovendone la consultazione e la partecipazione, avvalendosi anche del supporto dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza;
- disponibilità di risorse economiche e finanziarie necessarie per la ricerca di nuove soluzioni tecniche, organizzative e procedurali che mirino alla riduzione dei rischi e al raggiungimento di una maggior efficienza nella gestione delle attività di prevenzione;
- selezione e monitoraggio dei propri fornitori, considerando anche aspetti relativi alla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e favorendo attività di coordinamento per la gestione e la risoluzione di eventuali situazioni di rischio, in un'ottica di reciproca collaborazione;
- promozione da parte del *Management* di iniziative volte alla diffusione di una cultura della salute e sicurezza a tutti i livelli aziendali, che mirino all'interazione e collaborazione tra i vari attori coinvolti per migliorare l'efficienza dei processi aziendali e

l'efficacia del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL).

Il ruolo di gestore aeroportuale ha comportato per il Gruppo SEA un particolare impegno anche sul versante della sicurezza sul lavoro, di cui hanno potuto beneficiare tutti gli operatori, enti, *handler*, che a vario titolo sono presenti nei sedimi aeroportuali.

Certificazione UNI ISO 45001

Nel novembre 2022 SEA ha superato con successo la certificazione del suo SGSSL secondo la norma UNI ISO 45001:2018, monitorandolo costantemente attraverso:

- 11 *audit* interni, di cui uno presso il cantiere Riqualfica percorso sopraelevati arrivi di Malpensa e tre *audit* di *follow-up* per la verifica dell'implementazione delle misure correttive di precedenti *audit* interni;
- 1 *unannounced audit* (*audit* a sorpresa);
- 18 *audit* presso concessionari (*retail/non retail*);
- 1 *follow-up* di *Hygiene Risk Assessment* funzionale alla valutazione a distanza di tempo dell'efficacia e adeguatezza delle misure anti-Covid implementate da SEA.

Le criticità rilevate sono state analizzate ed è stata condivisa con i responsabili l'implementazione delle conseguenti azioni correttive, finalizzate alla riduzione e al controllo dei rischi in ambito di SSL.

Inoltre, è stata rivista l'organizzazione dell'attività di sorveglianza e monitoraggio operativo eseguito *on site* denominata *Safety Walk* introducendo *check-list* differenziate per tematiche di verifica: ambienti di lavoro, DPI, attività in appalto, macchinari e attrezzature, interazione uomo-veicoli, antincendio. Sono state effettuate 952 *Safety Walk*. In coerenza con quanto effettuato nel biennio 2020-2021, sono state effettuate anche 120 *Safety Walk* Covid-19, finalizzate alla verifica della corretta attuazione delle misure di contrasto all'emergenza sanitaria definite nei Protocolli Operativi Sanitari e Aziendali.

La partecipazione dei dipendenti alla sicurezza

Il coinvolgimento dei lavoratori nelle attività aziendali in materia di salute e sicurezza sul lavoro avviene attraverso vari canali:

- il canale istituzionale che regola i rapporti con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). In aggiunta alla riunione periodica annuale

di sicurezza, SEA promuove la partecipazione e il coinvolgimento in occasione di modifiche significative all'organizzazione del lavoro, degli spazi, delle macchine e attrezzature e più in generale a fronte di ogni richiesta avanzata dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza o, in alcune circostanze, direttamente dai lavoratori;

- il sito *intranet* aziendale, che consente a tutti i lavoratori la segnalazione dei *near miss* attraverso la compilazione e invio di apposito modulo *on line*, corredato da istruzioni;
- l'indirizzo *e-mail* sicurezza.lavoro@seamilano.eu, a cui tutti i lavoratori possono scrivere per segnalare criticità legate alla salute e/o alla sicurezza presenti nel proprio posto di lavoro o in qualunque altro ambito aziendale e per avere chiarimenti o porre quesiti a tema *safety*;
- le interviste ai lavoratori effettuate nel corso degli *audit* del SGSSL.

In ottemperanza con quanto stabilito dalla normativa, i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza delle società del Gruppo SEA sono stati eletti e risultano pienamente operativi.

Numero di Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS)

Società	Linate	Malpensa	Note
SEA	5	5	n. 6 per le unità produttive con oltre 1.000 addetti
SEA Prime	1		n. 1 rappresentante nelle aziende ovvero unità produttive sino a 200 lavoratori
Airport ICT Services	1		n. 1 rappresentante nelle aziende ovvero unità produttive sino a 200 lavoratori

Fonte: SEA

Attività di safety realizzate

Tra le molteplici attività effettuate nel corso del 2022, si evidenziano in particolare:

- aggiornamento della Valutazione del Rischio da Stress Lavoro Correlato, con l'analisi dei dati a consuntivo del 2021, in accordo alle linee guida INAIL. Per tutte le figure professionali il livello di rischio risulta non rilevante;
- aggiornamento della valutazione di potenziale esposizione a Agenti Biologici "SARS-CoV-2" con l'implementazione di una serie di misure specifiche;
- aggiornamento delle Schede di Valutazione del Rischio delle Figure Professionali in seguito ad evidenze emerse da *audit*, analisi di infortuni e *near miss*, segnalazioni da lavoratori e/o RLS con conseguente aggiornamento delle dispense informative, rese fruibili al personale;
- aggiornamento delle schede di valutazione del rischio di alcuni mezzi e attrezzature operative;
- supporto tecnico nella predisposizione e aggiornamento dei DUVRI ai sensi dell'art. 26 D. Lgs. 81/08 alle funzioni aziendali che gestiscono attività oggetto di appalto;
- chiusura della campagna per la valutazione della qualità dell'aria a Linate e Malpensa attraverso monitoraggi *outdoor* sui microinquinanti aerodispersi. Tutti i parametri rilevati sono risultati presenti in concentrazioni molto contenute e tali da escludere situazioni di rischio legate al possibile sviluppo di effetti avversi per la salute nel breve e lungo periodo;
- aggiornamento del corso *on line* per la tutela della salute e della sicurezza in *smart working*;
- gestione dei rapporti con gli Enti pubblici che si occupano delle tematiche di salute e sicurezza sul lavoro (ATS, INAIL, ecc.), supportando di volta in volta le varie funzioni aziendali coinvolte;
- monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, in collaborazione con gli Esperti di Radioprotezione, attraverso specifiche dosimetrie ambientali e personali delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi, nonché attraverso apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA;
- effettuazione di 46 simulazioni di emergenza presso gli scali societari. In aggiunta alle prove di emergenza ed evacuazione che prevedono il coinvolgimento del personale aziendale ed esterno presente presso gli scali, sono stati introdotti i test di esodo, che prevedono modalità più snelle, con *briefing* mirati e il coinvolgimento della sola Squadra di Emergenza Locale. Le prove hanno dato esito positivo sia in termini di conoscenza del Piano di Gestione delle Emergenze e delle relative procedure in essere, che in termini di tempistica e di reattività delle risposte;
- aggiornamento documentale della Valutazione del Rischio Incendio per l'aerostazione di Linate;

- aggiornamento del Piano di Emergenza ed Evacuazione dell'aerostazione di Linate in occasione dell'apertura della linea metropolitana M4 in allineamento con il protocollo di coordinamento stipulato fra SEA e ATM;
- proseguimento delle attività a contrasto del rischio Covid-19, adattando le misure di prevenzione e protezione al mutare dello scenario pandemico e normativo.

Formazione in tema di Salute e Sicurezza del Lavoro

Nel 2022 è proseguito il lavoro di sviluppo dei programmi specifici e organizzazione delle attività di formazione, in linea con le tipologie di rischio e le diverse mansioni associate. Nel complesso, l'attività mandatoria in tema di Salute e Sicurezza sul Lavoro ha visto 2.143 partecipanti per 11.248 ore di formazione.

I corsi di maggior rilievo per numero di partecipanti sono stati:

- aggiornamento Sicurezza sul Lavoro D. Lgs. 81/08, Accordo Stato Regioni del 21/12/2011;
- formazione antincendio per il mantenimento della certificazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze;
- aggiornamento della formazione in materia di Radioprotezione D. Lgs. 101/20 per il personale *Security*;
- corso iniziale e aggiornamento per Coordinatori della Sicurezza - D. Lgs. 81/08 ex Titolo IV;
- corso Norme CEI 11/27 propedeutiche alla nomina di personale PES E PAV;
- aggiornamento per RLS dedicato ai rappresentanti dei lavoratori;
- corsi di aggiornamento e corsi base per nuovi Preposti e Dirigenti per la sicurezza.

Inoltre, sono state implementate ulteriori iniziative di formazione e informazione per favorire la consapevolezza sui rischi e la prevenzione degli infortuni:

- SEA ha aderito al progetto denominato *Break Formativo* proposto da UNIVA e ATS Insubria attraverso una sperimentazione nelle aziende, prevista per il 2023. Si tratta di un percorso formativo che non si svolge in un'aula tradizionale o mediante *e-learning*, ma direttamente presso le postazioni di lavoro, basato sul coinvolgimento attivo dei lavoratori e finalizzato a potenziare l'efficacia della formazione sulla sicurezza elevando il livello di

approfondimento, apportando un aggiornamento continuo riguardo ai rischi legati alla mansione, al luogo di lavoro, alle attrezzature utilizzate, mantenendo alta la percezione del rischio. Nel corso dell'anno sono stati progettati e erogati in forma sperimentale 3 *Safety Flash* in modalità *Break Formativo* presso i reparti operativi e manutentivi. A seguito dell'adesione ufficiale al progetto, i docenti UNIVA sono stati ospiti dei nostri scali per due sessioni di formazione specifica con il coinvolgimento del SPP, dei RLS e dei Formatori di *Training Shared Services*;

- in collaborazione con *Internal Communication* è stata promossa, con video e volantini scaricabili, una campagna di comunicazione sulla *intranet* aziendale denominata *Safety Flash/Comportamenti sicuri*, dedicata a temi di sicurezza di carattere generale.

Servizi di medicina del lavoro

La gestione dei servizi di medicina del lavoro viene effettuata con le seguenti modalità:

- 1. Accertamenti sanitari preventivi, in occasione dell'assunzione.** In base alla mansione definita dall'iter d'assunzione si verifica la presenza o meno di particolari rischi lavorativi per i quali è prevista la sorveglianza sanitaria e, in caso affermativo, si inviano le persone interessate e la relativa documentazione alla struttura sanitaria nella quale sono operativi i medici competenti nominati dall'azienda, che effettuano gli accertamenti sanitari preventivi intesi a constatare l'assenza di controindicazioni al lavoro cui tali persone sono destinate. Lo stesso iter è previsto nel caso di trasferimento di un lavoratore a una nuova mansione.
- 2. Accertamenti sanitari periodici.** Annualmente vengono predisposti gli elenchi aggiornati dei lavoratori che, nell'ambito delle mansioni svolte e sulla base delle valutazioni dei rischi, sono esposti a particolari rischi specifici per i quali sono previsti controlli sanitari periodici. Il servizio aziendale di medicina del lavoro elabora il calendario annuale delle visite e effettua gli accertamenti sanitari periodici sui lavoratori in elenco, mirati a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni svolte.
- 3. Accertamenti sanitari su richiesta.** Su richiesta del lavoratore e qualora questa sia correlabile ai rischi professionali della mansione svolta, vengono effettuati gli accertamenti sanitari intesi a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo

svolgimento delle mansioni cui è adibito il lavoratore.

- 4. Sopralluogo annuale del Medico Competente agli ambienti di lavoro.** In un'ottica di miglioramento delle misure di tutela dei lavoratori e della partecipazione dei loro rappresentanti a tali iniziative, è stato stabilito di effettuare due sopralluoghi annuali degli ambienti di lavoro, con la partecipazione oltre che dei Medici Competenti e del RSPP, anche dei RLS.

Prevenzione e mitigazione degli impatti all'interno delle relazioni commerciali

Sono state attuate le seguenti iniziative:

- **Manuale Tecnico Generale per gli operatori commerciali.** Lo scopo è fornire linee guida agli operatori che si apprestano a eseguire interventi infrastrutturali all'interno degli spazi aeroportuali e che devono quindi sviluppare i relativi progetti (nuove realizzazioni o ristrutturazione di strutture esistenti).
- **Verifica su progetti e lavori promossi dai retailers nei terminal.** Tramite una propria struttura interna SEA accerta, già in fase di progettazione, il rispetto delle norme e di quelle qualitative aziendali.
- **Specifici Regolamenti** per la prevenzione e la gestione degli aspetti antincendio, per la conduzione degli spazi assegnati ai *retail* e agli operatori non *retail* (Enti, CNA, *handler*).
- **Piani di Emergenza ed Evacuazione** per tutti gli edifici e le aree a uso promiscuo in cui sono presenti, anche marginalmente, proprie attività (documenti disponibili sul sito *internet* di SEA).
- **Azioni effettuate sui titolari di attività commerciali in relazione al rischio incendio e agli impatti sulla salute e sulla sicurezza.** A tutti i *retailer* viene richiesto di compilare la Dichiarazione semestrale, firmata dal proprio Referente operativo (*Store Manager*) e dall'RSPP, e inviata al SPP SEA che ne tiene traccia.
- **Verifica annuale sul campo di alcuni esercizi commerciali** individuati in funzione delle particolari attività (es. *food* e *non food*) e della superficie occupata (es. presenza o assenza di magazzini/depositi) da parte del SPP SEA di concerto con i singoli referenti delle varie attività (*Store Manager* e RSPP).

Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

SEA provvede alla valutazione dei rischi in modo

sistematico, selezionando gli approcci e le metodologie riconosciute e adempiendo alla redazione del Documento di Valutazione dei Rischi. Tale documento, o parte di esso, viene aggiornato a seguito di introduzione di nuove normative, modifiche ai processi produttivi e/o organizzativi, modifica o inserimento di nuovi impianti, mezzi e attrezzature che siano significativi ai fini della salute e sicurezza dei lavoratori, in caso di infortuni gravi, di *near miss* significativi o quando i risultati della sorveglianza sanitaria ne evidenzino la necessità.

Il processo aziendale di analisi - valutazione dei rischi - definizione di priorità per interventi e correttivi per l'eliminazione e riduzione dei rischi per i lavoratori e i terzi avviene inoltre attraverso altre modalità che richiedono un grande impegno nella raccolta di dati, fra le quali: attività di *audit* interni - anche a sorpresa - e di seconda parte presso operatori commerciali *retail* e *non retail* e cantieri, sopralluoghi e monitoraggi (*Safety walks*), segnalazioni dai RLS e dai lavoratori attraverso i canali predisposti, raccolta di incidenti/mancati incidenti, rapporti di infortuni, interviste con i lavoratori. Al verificarsi di condizioni particolari e/o eccezionali vengono inoltre attivati processi ad hoc, come nel caso dell'emergenza Covid-19. Il SGSSL SEA, certificato secondo la norma UNI ISO 45001:2018, viene dunque costantemente alimentato dalla varietà e molteplicità degli *input* descritti.

Ogni evento (infortunio, medicazione, mancato incidente, principio di incendio/incendio) viene opportunamente tracciato e indagato per accertarne le cause e analizzare il potenziale danno, la frequenza di accadimento e l'indice di gravità, al fine di implementare una appropriata azione correttiva, in collaborazione con le funzioni aziendali coinvolte. Inoltre, si segnala che sono stati presi in esame anche i lavoratori non dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è sotto il controllo del Gruppo (personale somministrato). Sia nel 2020 che nel 2021 non si sono registrati infortuni sul lavoro, decessi e malattie professionali relativi a tali lavoratori mentre nel 2022 si segnala un infortunio sullo scalo di Malpensa; il numero totale di ore lavorate è pari a 67.695 per il 2020, 73.707 per il 2021 e 254.959 per il 2022.

Da una analisi dei dati risulta evidente l'eccezionalità costituita dal periodo pandemico per gli anni 2020 e 2021, nel 2022, nonostante il progressivo recupero dei volumi di traffico e dell'operatività degli scali, il *trend* infortunistico risulta in miglioramento se confrontato con i valori pre-Covid del 2019: 39 eventi nel 2022 a fronte dei 57 nel 2019.

Indicatori infortunistici del Gruppo per sede

		2022		2021		2020	
		Numero	Tasso	Numero	Tasso	Numero	Tasso
Infortunati sul lavoro registrabili	Linate	20	12,73	11	8,23	6	4,83
	Malpensa	19	8,49	15	7,79	16	8,53
	Totale	39	10,24	26	7,97	22	7,06
di cui Decessi	Linate	0	0	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	0	0
	Totale	0	0	0	0	0	0
di cui Infortunati con gravi conseguenze	Linate	1	0,64	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	0	0
	Totale	1	0,26	0	0	0	0
Malattie professionali	Linate	0	0	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	0	0
	Totale	0	0	0	0	0	0
N. ore lavorate	Linate	1.570.907		1.336.254		1.241.082	
	Malpensa	2.236.980		1.926.387		1.875.518	
	Totale	3.807.887		3.262.641		3.116.600	

Gli indicatori infortunistici sono calcolati come segue:

- Tasso infortuni sul lavoro registrabili: $n. \text{ infortuni sul lavoro registrabili} / \text{ore lavorate} * 1.000.000$
- Tasso decessi: $n. \text{ decessi risultanti da infortuni sul lavoro} / \text{ore lavorate} * 1.000.000$
- Tasso infortuni con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi): $n. \text{ infortuni con gravi conseguenze (a esclusione dei decessi)} / \text{ore lavorate} * 1.000.000$
- Tasso malattie professionali: $n. \text{ malattie professionali} / \text{ore lavorate} * 1.000.000$

I dati infortunistici sono relativi a tutti gli eventi che hanno comportato almeno una giornata di assenza dal lavoro oltre al giorno di accadimento.

I dati sulle malattie professionali sono riferiti ai casi denunciati nell'anno di riferimento e non al numero di malattie professionali effettivamente riconosciute dall'INAIL per lo stesso periodo.

Per infortunio sul lavoro con gravi conseguenze si intende l'infortunio che porta a un decesso o a un danno da cui il lavoratore non può riprendersi, non si riprende o non è realistico prevedere che si riprenda completamente tornando allo stato di salute antecedente l'incidente entro 6 mesi.

Fonte: SEA

In un'ottica di miglioramento continuo, accanto all'indice di frequenza IF definito dalla norma UNI 7249, SEA ha introdotto un nuovo indicatore di *performance* per agire con maggiore incisività sul fenomeno infortunistico: un IF aziendale che tiene in considerazione gli infortuni per i quali è possibile identificare e implementare specifiche misure preventive.

Politiche di engagement

WELFARE

In linea con l'orientamento perseguito con costanza negli anni che pone al centro come fondamentale l'attenzione rivolta alle persone, le iniziative di *welfare* realizzate nel 2022 sono state ancora parzialmente condizionate dagli esiti della situazione pandemica, che ha limitato la presenza delle persone in azienda. Il processo di digitalizzazione delle iniziative di *welfare*, iniziato nel 2021 e proseguito nel corso del 2022, ha però agevolato notevolmente l'erogazione dei servizi offerti. Nella tabella sono riepilogati i dati di accesso ai servizi da parte dei dipendenti (*full-time* e *part-time*) nell'ultimo triennio. Non usufruiscono di tali servizi i lavoratori somministrati (con esclusione del vaccino antinfluenzale).

"SEA per te": accesso ai servizi

Iniziativa	N. Beneficiari		
	2022	2021	2020
Cassa assistenza sanitaria	1.455	1.513	1.553
Assegni studio	944	179	761
Orario flessibile	810	805	867
Profilassi antinfluenzale	385	492	584
Cassa assistenza sanitaria (<i>check-up</i>)	353	327	166
Centri estivi	348	256	115
Mobilità collettiva casa-lavoro	182	159	163
Permessi per visite mediche	133	69	117
Servizi sociali	81	48	55
Donazioni figli colleghi deceduti	10	6	-
Assicurazione infortuni	4	2	9
<i>Part-time</i> genitore (dato medio annuale)	3	3	4

Fonte: SEA

Nell'ambito del progetto Future Lab, dedicato all'istruzione e all'*employability* dei figli, le borse di studio al merito sono state gestite con una nuova modalità che ha permesso di effettuare la richiesta direttamente *on line*, allegando le certificazioni scolastiche e ricevendo informazioni puntuali sullo stato di avanzamento della pratica. È stato inoltre introdotto un nuovo regolamento con importi più alti in progressione con il percorso scolastico, e con una particolare attenzione ai ragazzi in possesso di certificazione DSA o con necessità di sostegno scolastico. È inoltre proseguita la donazione di 6.000 euro annui a sostegno del percorso scolastico, dalle scuole elementari fino all'università, dedicata ai figli di colleghi mancati in questi anni.

La digitalizzazione è stata estesa anche all'area Mobilità Casa Lavoro per il processo di richiesta degli abbonamenti ATM e TRENORD, servizio rivolto ai colleghi che scelgono di raggiungere il posto di lavoro con i mezzi pubblici. L'iniziativa è stata inoltre oggetto di rivisitazione, con estensione dell'offerta e con il contributo aziendale sugli abbonamenti annuali elevato al 50%.

Nell'area Assistenza e Cura, accanto agli sportelli Ascolto e Aiuto di Linate e Malpensa, il servizio Assistente Sociale in Azienda, a disposizione dei colleghi che necessitano di un supporto o di un *counselling* per problematiche personali o familiari, dopo un periodo di gestione da remoto, ha potuto riprendere la modalità in presenza. Nell'area Salute e Prevenzione è stata offerta la consueta campagna di profilassi antinfluenzale.

In collaborazione con l'Associazione NoiSea, nel periodo estivo di sospensione delle attività scolastiche è stato confermato per i genitori un contributo economico a integrazione dei costi sostenuti per la partecipazione dei figli a centri estivi e camp. L'iniziativa originariamente dedicata ai ragazzi tra i 6 e i 14 anni, è stata estesa alla fascia di età 3-5 anni.

Con l'obiettivo di valorizzare l'insieme dei servizi, iniziative e agevolazioni del sistema *welfare* SEA e di individuare nuovi progetti per rispondere meglio ai bisogni reali dei colleghi e delle loro famiglie, nel corso del mese di giugno è stata proposta una *survey on line*, disponibile da telefono o PC. Il questionario, in forma anonima, ha permesso alle persone, tramite domande chiuse e aperte, di dare un contributo personale per migliorare le iniziative esistenti e condividere suggerimenti e proposte nuove. La partecipazione al sondaggio è stata pari al 50% con 1.250 risposte raccolte. Quanto emerso dall'indagine ha consentito di identificare alcune linee di intervento nuove in risposta alle attese e alle esigenze che le persone hanno segnalato:

- dalla seconda metà di agosto sono stati progressivamente installati erogatori dell'acqua gratuita presso aree operative e uffici di Linate e Malpensa;
- presso lo scalo di Linate, in fase sperimentale, sono stati installati *locker* per il ritiro di pacchi (Amazon) o per il ritiro della spesa (Esselunga).

Come contributo alla gestione del rialzo di prezzi generalizzato riferito a beni energetici e di largo consumo, sono stati erogati un buono benzina del valore di euro 200 nel mese di luglio e un buono spesa del valore di euro 100 nel mese di novembre.

Fondo Pensione Complementare

Il Fondo Pensione delle Società Esercizi Aeroportuali - FONSEA, Fondo Pensione complementare a capitalizzazione individuale per i lavoratori dipendenti appartenenti alle società esercizi aeroportuali aderenti, è finalizzato all'erogazione di trattamenti pensionistici complementari del sistema previdenziale obbligatorio, ai sensi del D. Lgs. 5/12/2005, n. 252.

Dati relativi al Fondo Pensione

Fondo pensione	2022*	2021	2020
Numero iscritti	4.959	5.011	5.104
Attivo netto destinato alla previdenza (milioni di euro)	278	266	254
Rendimento netto fondo	2,30%	2,11%	2,49%

() I dati 2022 relativi al numero di iscritti sono provvisori in attesa di approvazione bilancio FONSEA.*

Fonte: SEA

Il Fondo Pensione è un ente costituito in forma di associazione non riconosciuta, dotato di personalità giuridica e operante in regime di contribuzione definita (l'entità della prestazione pensionistica è determinata in funzione della contribuzione effettuata e dei relativi rendimenti). L'adesione è libera e volontaria. La partecipazione alle forme pensionistiche complementari disciplinate dal D. Lgs. 5/12/2005 n. 252, consente all'iscritto di beneficiare di un trattamento fiscale di favore sui contributi versati, sui rendimenti conseguiti e sulle prestazioni percepite.

Quote di contribuzione (lavoratori occupati dopo il 28/04/1993 e iscritti dal 01/01/2013)

Quota TFR	Contributo	
	Lavoratore neo-assunto	Società
100% del TFR maturando ^(*)	1% su minimo tabellare, più indennità contingenza, più aumenti periodici anzianità per 12 mensilità. Eventuale contribuzione volontaria aggiuntiva calcolata su % dell'imponibile fiscale lordo	2,5% su minimo tabellare, più indennità contingenza, più aumenti periodici anzianità per 12 mensilità

() Per personale neo-assunto*

Gestione dei congedi parentali

Il sistema di *welfare* garantisce il diritto per tutte le mamme di poter beneficiare di una prestazione lavorativa a orario ridotto di cinque ore al giorno fino al compimento del 5° anno di età del bambino. La fruizione dei congedi parentali nel 2022 si è incrementata, leggermente per le donne, in maniera più marcata per gli uomini. I dati evidenziano come il congedo parentale viene regolarmente utilizzato in maniera significativa anche dai padri che sempre più aiutano le madri nella gestione dei figli.

Diritto e fruizione dell'astensione facoltativa (n.)

	2022		2021		2020	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Diritto ⁽¹⁾	121	289	144	319	169	343
Fruizione ⁽²⁾	51	111	58	103	60	118

(1) Il congedo facoltativo può essere richiesto per ogni figlio nei primi 12 anni di vita (fino al giorno del compimento del dodicesimo compleanno). Come aventi diritto sono quindi considerati i dipendenti con un figlio di età minore o uguale a 12 anni nell'anno di riferimento.

(2) Come fruitori sono stati considerati tutti gli aventi diritto che hanno usufruito di almeno un giorno di astensione facoltativa nell'anno di riferimento.

Fonte: SEA

WORK-LIFE BALANCE: SMART WORKING

Nel corso del 2022 SEA ha confermato il ricorso allo *smart working* definendo di volta in volta *policy* allineate con l'evoluzione della situazione pandemica e con l'esigenza di un progressivo ritorno alla normale presenza. Al termine del 2022 è stata definita una *policy* con valenza a tempo indeterminato che prevede la fruizione di due giornate di *smart working* a settimana per il personale di *Staff* e di una giornata di *smart working* a settimana per il personale legato alle *Operations* aeroportuali, sempre previa autorizzazione dei responsabili.

CONCILIAZIONE: FAMILY AUDIT

Nel corso del 2016 è stato realizzato il processo di accreditamento finalizzato all'ottenimento della certificazione "Family Audit" e nel 2020 a seguito dell'implementazione di tutte le 28 misure definite nel piano è stata conseguita la Certificazione Triennale - *Family Audit Executive* e avviata la fase di mantenimento.

Family Audit è uno strumento manageriale adottato su base volontaria dalle organizzazioni - dalle aziende private agli enti pubblici, fino alle organizzazioni *non profit* - che intendono certificare il proprio costante impegno sul *work-life balance* introducendo soluzioni organizzative innovative relativamente a flessibilità del lavoro, *smart working* e cultura della conciliazione.

Nel 2022 si conclude il ciclo triennale di mantenimento delle azioni contenute nel piano e se ne conferma la costante implementazione e il regolare aggiornamento. Le principali novità del 2022 hanno riguardato:

- eliminazione della misura - Studio di fattibilità per verificare come allargare la definizione di famiglia nell'indicazione dei beneficiari dei contributi, includendo "nuove famiglie" - perché non più attuale;
- implementazione della misura - Individuazione di uno spazio per ritiro consegna di pacchi e servizi - attraverso la sottoscrizione di accordi con Esselunga e Amazon per l'installazione di *locker* adibiti alla consegna della spesa/acquisti in prossimità del luogo di lavoro. L'iniziativa "pilota" è stata attivata sullo scalo di Linate e, sulla base dei risultati concreti rilevati, sarà poi estesa anche allo scalo di Malpensa;
- introduzione di una nuova azione riguardante la *Diversity Management* relativa al progetto *Diversity&Inclusion* che ha l'obiettivo di aumentare la consapevolezza di ciascuno rispetto ai pregiudizi che orientano i comportamenti e il linguaggio dei colleghi.

Assenteismo

Il tasso di assenteismo totale relativo ai dipendenti del Gruppo SEA nel 2022 risulta in netto incremento rispetto al 2021 (+2,3%) come conseguenza del progressivo superamento della situazione pandemica. Tale fenomeno, che interessa in maniera significativa entrambi i generi e gli scali, risulta tuttavia leggermente più marcato per la popolazione femminile (+2,5% in valore assoluto), in particolare sullo scalo di Malpensa, che passa da 4,4% del 2021 a 7,1% del 2022; per la popolazione maschile l'incremento si registra in egual misura su entrambi gli scali (+2,2% in valore assoluto), passando da 3,2% del 2021 a 5,4% del 2022. L'andamento in crescita del tasso di assenteismo è riconducibile in gran parte allo stato di emergenza sanitaria iniziato nel 2020 e tuttora in corso.

Tasso di assenteismo per genere e sede

	2022	2021	2020
Linate			
Donne	5,2%	2,9%	3,0%
Uomini	4,7%	2,4%	2,4%
Malpensa			
Donne	5,8%	3,1%	3,2%
Uomini	5,8%	3,5%	3,4%
Donne	7,1%	4,4%	3,9%
Uomini	5,4%	3,2%	3,2%

Nota: Il tasso di assenteismo è calcolato come rapporto tra le ore di assenza non pianificate (malattia, infortunio, sciopero, ingiustificate e disciplinari) e le ore lavorabili (ore teoriche al netto dei riposi). È compreso solo il personale dipendente con contratto subordinato.

Fonte: SEA

CAPITALE SOCIALE E RELAZIONALE

Dotazione di asset immateriali abilitanti in termini di gestione e sviluppo del business.

Riguarda sia le caratteristiche del contesto di riferimento (vitalità economica e grado di internazionalizzazione del territorio servito), che la qualità delle dinamiche relazionali poste in essere da SEA con gli stakeholder a tutti i livelli (corporate reputation, employee engagement, customer satisfaction, policy commerciali verso i clienti, gestione della supply chain).

Qualità delle relazioni con il territorio di riferimento

TRATTI SALIENTI DELL'ECONOMIA LOMBARDA

La Lombardia rappresenta di gran lunga la prima economia del Paese, con un PIL di circa 400 miliardi di euro nel 2019, pari al 22,3% del totale nazionale. Nella dinamica dell'ultimo ventennio la Lombardia ha evidenziato una capacità di crescita (+13,3%) decisamente superiore sia a quella media nazionale (4,0%), che a quella delle regioni del Nord nel loro complesso (+7,4%). La regione vanta un'eccellenza manifatturiera ed è tra i principali motori economici d'Europa. La forza della regione è ampiamente riconducibile alla dinamicità della sua base produttiva e alla partecipazione al lavoro dei suoi abitanti (70,7% il tasso di attività contro il 64,5% della media nazionale). Nel 2021 la Lombardia esprimeva il 18,5% dell'occupazione nazionale nei servizi (oltre 2,8 milioni di occupati) e il 23% degli occupati totali dell'industria (1,4 milioni). Il tessuto imprenditoriale lombardo è tra i più dinamici a livello continentale e si caratterizza per una notevole propensione all'innovazione. Gli occupati nei settori manifatturieri ad alta tecnologia e nei settori dei servizi a elevata intensità di conoscenza e ad alta tecnologia sono oltre il 5% sul totale degli occupati, a fronte di un dato medio nazionale inferiore al 4%. A ciò si aggiunga che delle oltre 12 mila *start-up* innovative operanti in Italia, più di 3.200 (26,7%) sono localizzate in Lombardia. In Lombardia opera il 15,7% delle imprese attive italiane, che nel 2020 rappresentavano però oltre il 26% dell'*export* del Paese (circa 114 mld di euro). La sola provincia di Milano realizza un valore dell'*export* paragonabile a quelli di regioni come Piemonte o Toscana. Il commercio estero è particolarmente rilevante per il sistema produttivo regionale perché da questo proviene oltre il 40% del fatturato delle imprese manifatturiere, contro meno di un terzo per le corrispettive tedesche. Il grado di internazionalizzazione dell'economia lombarda e la dislocazione dei principali mercati d'interesse per gli operatori economici del territorio rappresentano indicatori significativi dell'evoluzione della domanda di trasporto aereo originante.

Il peso dell'economia lombarda nel contesto nazionale

Indicatore*	Valore	% su totale Italia
Imprese attive	945.555	15,7%
Export	135,8 mld euro	26,3%
Valore aggiunto	356,5 mld euro	22,1%
Spesa delle famiglie	210,6 mld euro	19,4%
Depositi bancari	453,2 mld euro	33,2%
Addetti nel settore R&D	74.245	21%
Spesa nel settore R&D	5,3 mld euro	20,2%
Brevetti	1.382	33%
Invenzioni	3.253	32,1%
Marchi	16.418	27,9%

Fonte: Unioncamere Lombardia; Rapporto ICE 2021-2022

* Dati riferiti al 2019 con esclusione di: n° imprese attive (2022); export (2021)

L'economia lombarda nel 2022 ⁸

Nel 2022 il PIL lombardo ha fatto segnare una crescita del 4,3%. Un'accelerazione che ha permesso alla regione di recuperare quanto perso nel periodo pandemico, portandosi a un +3,8% rispetto al 2019, ben oltre il +0,7% dell'Italia e sopra ai *benchmark* europei (+0,5% Bayern, -0,3% Baden-Württemberg, -2,3% Cataluña). L'espansione lombarda è stata trainata dalle costruzioni (+10,4% la crescita annua del valore aggiunto) e dai servizi (+4,9%), con un contributo positivo anche dell'industria (+1,2%). Le previsioni per il 2023, pur riflettendo il rallentamento dell'economia globale, sono in miglioramento: +0,6% il PIL lombardo e +0,4% il PIL italiano. Nel terzo trimestre 2022 il numero di occupati in Lombardia si è mantenuto in aumento (+52 mila rispetto al corrispondente periodo 2021), confermando il *trend* ascendente per il sesto trimestre consecutivo. All'aumento di occupati si è accompagnato un ulteriore calo dei disoccupati (-33 mila) e di inattivi (-25 mila). Il tasso di disoccupazione è così sceso al 4,8% (dal 5,5% nel 2021), in linea con quanto avviene nelle regioni europee *benchmark*. Secondo le previsioni il pieno recupero dell'occupazione pre-pandemica in Lombardia avverrà nel 2023. Complessivamente nel 2022 in Lombardia sono state autorizzate 83 milioni di ore di cassa integrazione, un livello doppio rispetto al totale 2019, ma un quinto rispetto al 2021.

Nel terzo trimestre 2022 la produzione manifatturiera lombarda è aumentata del 4,8% su base annua, in sensibile rallentamento rispetto ai precedenti trimestri. Rispetto a prima del Covid-19 la produzione lombarda è comunque a +11,3%, quella italiana a +2,4% e, in entrambi i casi, resta molto ampio il differenziale con la produzione tedesca e francese, a -3,7 e -2,7 punti percentuali. Nei primi 9 mesi del 2022 l'*export* lombardo è risultato pari a 120 miliardi di euro, (+20,5% rispetto al 2021). Un risultato sostanzialmente in linea con l'Italia (+21,2%), ma superiore alle principali regioni *benchmark* europee (+12,5% Bayern, +15% Auvergne Rhône-Alpes, +17,3% Cataluña). La crescita dell'*export* lombardo è generalizzata per mercati di destinazione: +21,3% l'*export* tendenziale verso l'UE a gennaio-settembre 2022 e +19,6% verso l'extra-UE (in particolare +37,5% Stati Uniti).

Il giudizio degli operatori economici lombardi sulla qualità delle infrastrutture di trasporto

Nel corso del 2022 Unioncamere Lombardia ha realizzato una indagine, presso oltre 6 mila imprese lombarde del settore manifatturiero (industria e artigianato), del commercio e dei servizi, in merito alle infrastrutture di trasporto presenti nella regione, in termini sia di accessibilità che di qualità complessiva. Sono state coinvolte nell'indagine 1.571 imprese industriali, 1.300 artigianali, 1.282 del commercio e 2.011 dei servizi.

Valutazione dell'accessibilità territoriale alle infrastrutture aeroportuali lombarde (%)

	Industria	Artigianato	Commercio	Servizi
Ottima	21,8	18,2	17,6	24,4
Buona	47,2	45,1	43,8	45,6
Sufficiente	23,8	26,3	28,8	22,4
Insufficiente	4,9	6,3	5,9	4,6
Scarsa	2,3	4,1	3,9	3

Fonte: Unioncamere Lombardia "Focus Infrastrutture - Dati Regionali - anno 2022"

L'accessibilità alle infrastrutture aeroportuali presenti in Lombardia è stata valutata più che positivamente dalle imprese operanti in Lombardia, con punte di apprezzamento tra le aziende manifatturiere (69% di giudizi positivi) e del settore servizi (70%).

⁸ Assolombarda - Booklet Economia, febbraio 2023

Valutazione di qualità delle infrastrutture aeroportuali lombarde (%)

	Industria	Artigianato	Commercio	Servizi
Ottima	13,3	11,4	14,9	14,8
Buona	49,5	48	44,1	49,5
Sufficiente	29,5	30,9	34,5	27,7
Insufficiente	6,2	6,6	3,8	5,2
Scarsa	1,6	3,1	2,8	2,8

Fonte: Unioncamere Lombardia "Focus Infrastrutture - Dati Regionali - anno 2022"

In termini di qualità complessiva gli aeroporti lombardi vengono considerati molto positivamente dal 64% delle imprese di servizi, dal 63% delle industrie e dal 59% delle aziende artigiane e del commercio. Messa a confronto con altre infrastrutture di trasporto della regione (strade e ferrovie), gli aeroporti riscuotono un apprezzamento sensibilmente superiore da parte di tutte le categorie di imprese. Gli scali di Linate e Malpensa - rappresentando il 72% del traffico passeggeri e il 92% di quello cargo generato dagli aeroporti regionali - sono in larga parte destinatari di queste valutazioni.

Valutazione di qualità delle infrastrutture di trasporto lombarde (%)

	Industria			Artigianato			Commercio			Servizi		
	Strade	Ferrovie	Aeroporti	Strade	Ferrovie	Aeroporti	Strade	Ferrovie	Aeroporti	Strade	Ferrovie	Aeroporti
Ottima + Buona	57,8	29	62,8	49,1	27,6	59,4	51,2	35,8	59	56,1	40,3	64,3
Sufficiente	30,7	39	29,5	34,8	43,7	30,9	35,2	40,8	34,5	30,6	36,4	27,7
Insufficiente + Scarsa	11,5	32	7,7	16,1	28,7	9,7	13,6	23,4	6,5	13,3	23,3	8

Fonte: Unioncamere Lombardia "Focus Infrastrutture - Dati Regionali - anno 2022"

Stakeholder Evaluation

Le politiche di relazione con gli *stakeholder* che SEA ha consolidato nel tempo contemplan l'effettuazione periodica di iniziative strutturate di ascolto e coinvolgimento dei pubblici rilevanti, attraverso le quali vengono raccolte opinioni, percezioni e valutazioni in merito al profilo reputazionale, alla soddisfazione sui servizi erogati, alla qualità delle relazioni imbastite con tali pubblici e all'impatto che SEA genera sul contesto.

Composizione del campione di *stakeholder* intervistato

Stakeholder	n° interviste	% su totale	
Fornitori	7	8,4	
Clienti <i>Aviation</i> (Vettori, <i>Handler</i>)	16	19,3	
Clienti <i>Non Aviation</i>	14	16,9	Stakeholder business 53 interviste (63,8%)
Autorità di Controllo	6	7,2	
Mondo bancario/finanziario	8	9,6	
Azionisti	2	2,4	
Società/Territorio (Ambiente, Istituzioni, Mondo Produttivo, Media, Mondo sociale)	30	36,2	Stakeholder sociali 30 interviste (36,2%)
Totale intervistati	83	100%	

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli *stakeholder* 2023

L'indagine sulla valutazione del profilo identitario, della reputazione e della qualità delle relazioni con i principali pubblici di riferimento è stata realizzata con sistema CAWI-CATI tra dicembre 2022 e gennaio 2023 dalla società BVA Doxa, primario istituto di indagini demoscopiche. Sono stati intervistati complessivamente 83 *stakeholder* appartenenti alle categorie: Clienti *Aviation*, Clienti *Non Aviation*, Autorità di controllo, Fornitori, Mondo bancario e finanziario, Società/Territorio (comprendente istituzioni, attori del mondo produttivo ambientalisti, media).

IL GIUDIZIO DEGLI STAKEHOLDER SU SEA

La valutazione complessiva di SEA da parte degli *stakeholder* intervistati (ai quali è stato chiesto di esprimere un giudizio sintetico in scala 1-10) è risultata positiva e in crescita rispetto alle rilevazioni precedenti.

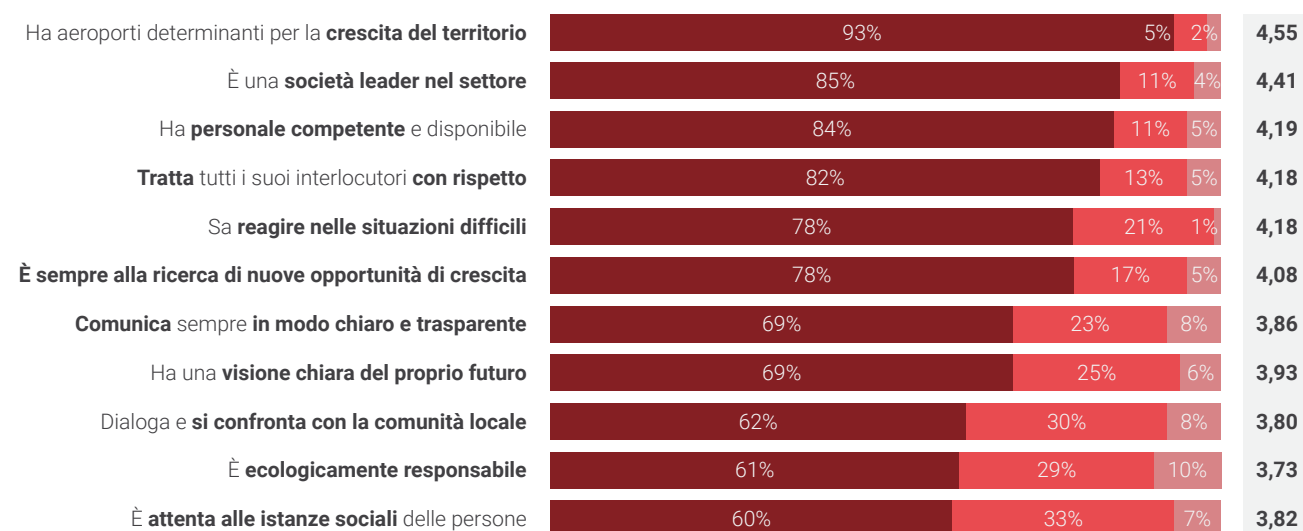
Solo il 5% degli intervistati ha dato una valutazione compresa tra 1 e 5. Il 24% ha espresso un giudizio moderatamente positivo, mentre il restante 71% si è attestato su valutazioni molto positive (da 8 a 10).

Evoluzione della valutazione di SEA nell'opinione degli *stakeholder*

Stakeholder	2022	2020	2019
Fornitori	8,9	7,6	8,0
Clienti <i>Aviation</i>	7,1	7,0	6,5
Clienti <i>Non Aviation</i>	8,0	8,3	8,4
Autorità di Controllo	7,7	7,9	7,7
Mondo bancario/finanziario	8,5	7,9	8,4
Società/Territorio	8,1	7,4	7,3
Azionisti	8,5	8,5	-
Media generale	7,9	7,6	7,5

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023; MPS, Indagine sugli stakeholder 2019, 2020

Valutazione delle competenze distintive di SEA

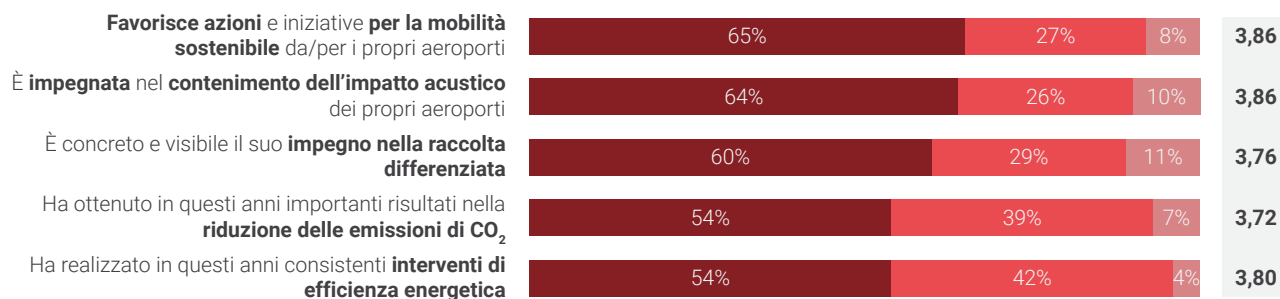


■ Voti 5-4 ■ Voto 3 ■ Voti 2-1 ■ Voto medio

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

I tratti distintivi di SEA maggiormente riconosciuti dagli *stakeholder* sono: l'impatto sulla crescita del territorio prodotto dall'attività degli scali, la *leadership* nel settore aeroportuale, la competenza e disponibilità del personale aziendale e l'etica comportamentale adottata nelle relazioni con i propri interlocutori. Tutti gli item proposti raccolgono comunque giudizi pienamente convergenti sulla loro attinenza con l'identità di SEA.

Valutazione dell'impegno ambientale percepito di SEA

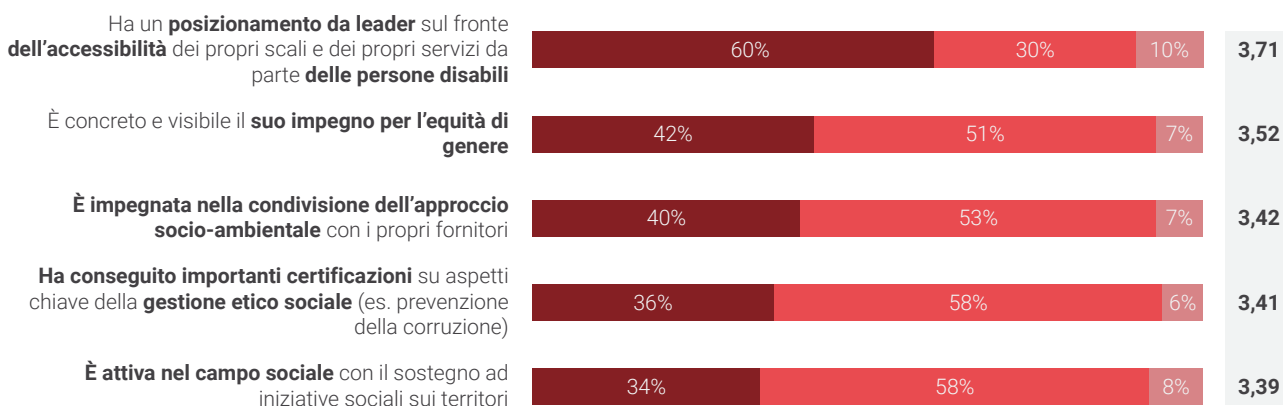


■ Voti 5-4
 ■ Voto 3
 ■ Voti 2-1
 ■ Voto medio

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

Le azioni di sostenibilità ambientale di cui gli *stakeholder* mostrano di avere maggior cognizione sono quelle relative alle mobilità sostenibile da/per gli aeroporti (realizzazione di stazioni di ricarica per auto elettriche, facilitazioni per l'adozione dei mezzi di trasporto pubblico per raggiungere gli scali, ecc.), seguite da quelle riguardanti il contenimento del disagio acustico nei confronti dei residenti limitrofi ai sedimi aeroportuali e da quelle concernenti la raccolta differenziata nei *terminal*.

Valutazione dell'impegno sociale percepito di SEA



■ Voti 5-4
 ■ Voto 3
 ■ Voti 2-1
 ■ Voto medio

Fonte: BVA Doxa, Indagine sugli stakeholder 2023

Le iniziative di sostenibilità sociale di SEA maggiormente riconoscibili agli occhi degli *stakeholder* sono invece quelle riguardanti l'accessibilità delle proprie infrastrutture e i servizi alle persone con disabilità e l'impegno per garantire una maggiore equità di genere.

Relazioni con i clienti Aviation

Policy commerciale post-pandemia verso i clienti Aviation

SEA ha formulato una politica commerciale particolarmente incisiva, a seguito dello scoppio della pandemia, finalizzata a favorire la ripartenza dell'aeroporto di Malpensa e il rapido recupero della domanda di traffico e della connettività. Tale *policy* pone una particolare attenzione alla sostenibilità delle strategie da perseguire, favorendo l'offerta di trasporto passeggeri compatibilmente con il rispetto di una soglia massima di impatto sull'ambiente, misurata sulla stessa capacità offerta. La *policy* andrà a premiare i vettori determinati ad accelerare in maniera significativa l'offerta di voli sullo scalo di Malpensa. Per quanto riguarda il traffico di breve e medio raggio (quello con la quota più elevata) il requisito essenziale per accedere ai meccanismi di incentivazione previsti da SEA è l'utilizzo di una flotta con un basso impatto acustico, che si attesti su valori di rumorosità media ponderata sullo scalo inferiori a 1,6 decibel per posto offerto su base annua.

Gli obiettivi prioritari oggetto della *policy* sono così determinati:

Lungo raggio

- Recupero entro il biennio della capacità operata ai livelli 2019 e incremento di frequenze sulle rotte operate nel 2019 (USA e India).
- Sviluppo di nuovi collegamenti diretti.
- 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* e accordi di rete su Malpensa.

Breve medio raggio

- Posizionamento di flotta di almeno tre aeromobili incrementali *narrow body* in base a Malpensa con utilizzo prevalente sullo scalo.
- Piani pluriennali di sviluppo sullo scalo per almeno 1 milione di posti offerti (bidirezionali/anno), con tassi di crescita pianificati anno su anno.

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, 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 dicembre 2019) e/o rotte che ricadano nell'ambito di accordi di *Joint Venture* su settori di lungo raggio. 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 (almeno 1.000 movimenti/anno con aeromobili *all cargo* basati presso lo scalo) 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.

PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU MALPENSA

Presso l'aeroporto di Malpensa al 31 dicembre 2022 erano presenti 113 compagnie aeree (7% vs. 2021).

È stata confermata la presenza di tutte le principali alleanze internazionali di vettori:

- *Star Alliance* al 31 dicembre 2022 rappresentava il 13% del traffico passeggeri (11% nel 2021);
- *Sky Team* e *One World* a fine 2022 rappresentavano rispettivamente il 6% e il 6% (7% e 4% nel 2021) del traffico passeggeri di Malpensa.

Malpensa - Top 10 vettori passeggeri (% quota traffico)

Vettore	2022	2021	2020
easyJet	28,7	29,2	29,4
Ryanair	18,9	20,9	13,2
Wizz Air	10,7	13,6	5,6
Lufthansa	3,6	2,7	4,1
Neos	3,6	2,6	3,3
Vueling Airlines	3,4	2,6	2,7
Emirates	3,3	2,6	2,8
Turkish Airlines	2,0	2,2	1,7
Qatar Airways	1,4	1,2	1,8
Air Europa Lineas Aereas	1,3	1,6	1,2
Altri vettori (*)	23,1	20,9	34,2

(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2020 e 2021 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

Al 31 dicembre 2023 lo scalo di Malpensa risultava collegato con 179 destinazioni nazionali e internazionali, il 31% in più rispetto al 2021 (137). La lista delle prime 10 compagnie aeree, in termini di incidenza percentuale sul numero complessivo di passeggeri vede ancora la preminenza di easyJet, che rappresenta il 28,7% del traffico passeggeri di Malpensa. La compagnia inglese ha confermato il ruolo di Milano quale importante base per l'Europa continentale.

PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU LINATE

Al 31 dicembre 2022 l'aeroporto di Linate vedeva la presenza di 18 compagnie aeree (20 nel 2021) e risultava collegato con 43 scali (37 nel 2021), sia nazionali che intra-UE. L'attività di Linate è significativamente influenzata dal Gruppo Alitalia, che nel 2022 ha generato il 52,4% del traffico. La tabella evidenzia le prime 10 compagnie aeree, in termini percentuali sul numero complessivo di passeggeri, che hanno operato su Linate nel corso del 2022.

Linate - Top 10 vettori passeggeri (% quota traffico)

Vettore	2022	2021	2020
Gruppo Alitalia/ITA (*)	52,4	58,6	73,0
easyJet	10,8	7,4	5,5
Wizz Air	5,7	4,8	-
Volotea Airlines	5,6	4,1	-
Lufthansa	5,3	4,3	4,7
British Airways	4,4	2,9	5,8
Iberia	4,2	4,9	3,8
Air France	3,7	3,5	1,8
KLM	2,4	3,2	0,7
Brussels Airlines	2,0	1,0	1,4
Altri vettori (**)	3,5	5,2	3,3

(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2020 e 2021 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

(**) Alitalia ha sospeso l'operatività il 14 ottobre ed è stata sostituita da ITA operativa dal 15 ottobre 2021

Fonte: SEA

PRINCIPALI VETTORI CARGO

Tra i vettori *all cargo* che operano presso l'aeroporto di Malpensa, al 31 dicembre 2022 si contavano 40 compagnie aeree. Complessivamente i movimenti *all cargo* (*freighters+courier*), hanno registrato una diminuzione dei volumi pari al 7% dovuto alla situazione geo-politica e alla conseguente crisi economica.

Malpensa - Volumi movimentati dai principali vettori cargo (ton)

Vettore	2022	2021	2020
European Air Transport	189.179	145.850	62.031
Cargolux Group	82.004	92.188	78.648
Qatar Airways	51.933	61.783	47.913
ASL	41.499	37.546	37.722
Air China	40.329	38.539	16.478
Federal Express Corporation	36.424	44.818	38.437
Turkish Airlines	25.387	25.859	21.488
Silk Way Group	20.282	23.708	20.938
Korean Air	17.767	19.904	17.858
Nippon Cargo Airlines	12.793	16.718	12.734
China Eastern Airlines	12.418	11.889	-
Asiana Airlines	12.049	12.480	16.418
Alis Cargo	7.260	16.487	2.928
Cathay Pacific Airways	6.299	7.803	10.888
Neos	4.255	16.746	5.918
Ethiad Airways	4.228	13.105	9.207
AirBridge Cargo Airlines	2.969	17.546	20.636
Altri vettori ^(*)	44.160	54.171	32.168
Totale attività "all cargo"^(*)	611.235	657.137	452.410
Totale attività cargo Malpensa	715.194	741.550	511.292

^(*) Il dato è riferito ai volumi movimentati delle sole attività all cargo.

^(**) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2020 e 2021 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

Malpensa - % di merce movimentata dai primi 10 vettori cargo

Vettore	2022	2021	2020
European Air Transport	28,9	21,5	12,5
Cargolux Group	11,5	12,4	15,4
Qatar Airways	9,0	10,1	11,9
Air China International	5,9	5,3	3,5
Asl Airlines Ireland	5,8	5,1	7,4
Federal Express	5,1	6,5	7,5
Turkish Airlines	4,4	3,9	4,5
Silk Way West Airlines	2,8	3,2	4,1
Korean Air Ltd	2,6	2,7	3,6
Emirates	2,0	2,3	2,7
Altri vettori ^(*)	21,9	27,0	27,0

^(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2020 e 2021 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

Il *business cargo* di Malpensa è distribuito tra un ampio numero di vettori: nel 2022 il 79% del totale merci trasportato risultava spalmato su 17 compagnie aeree. La crescita più elevata è stata registrata dal vettore European Air Transport con il 29,7% di incremento sul 2021, mentre seguono con un incremento più contenuto ASL pari a 10,5% e Air China pari a 4,6%.

Relazioni con i clienti Non Aviation

La relazione con il *retail* è un elemento fondamentale nella strategia commerciale di SEA per la migliore valorizzazione possibile dell'offerta nei confronti del consumatore finale. In particolare, all'interno della Direzione *Non Aviation* il team "*Retail Operations Management*" offre un supporto continuativo ai subconcessionari sia nella relazione con le infrastrutture e manutenzioni di scalo per attività di gestione degli *assets* propri e comuni (attività di cantiere, problematiche di primo intervento su guasti, necessità di manutenzioni, tesserini ecc.), sia da un punto di vista di controllo e potenziamento degli indicatori di *performance*, nel raggiungimento di obiettivi comuni. Ciò si sviluppa attraverso contatti frequenti, nonchè attraverso una serie di attività quali *brand meeting* semestrali e sopralluoghi settimanali nei punti vendita, con confronti sull'andamento - sia nel *day-by-day* che a livello di *Headquarter* - all'interno di *business review* strutturate e focalizzate sui principali indicatori (*performance*, dati di traffico ecc.).

Profilo dei passeggeri

La verifica del profilo dei passeggeri degli aeroporti SEA viene effettuata attraverso rilevazioni a cadenza mensile, in base a quote di campionamento specifiche per i tre *terminal* (Linate, Malpensa T1, Malpensa T2). Il totale dei passeggeri intervistati nel 2022 è stato pari a 4.819. I soggetti da intervistare vengono selezionati secondo una procedura sistematica (uno ogni 10) ai filtri del controllo sicurezza, quindi in partenza.

Tale procedura consente la casualità e la conseguente rappresentatività del campione intervistato per ciascuno dei tre *terminal*. Il controllo del campione rilevato (e la ponderazione dei dati) prevede la verifica delle destinazioni e della quota di passeggeri in transito, *terminal* per *terminal* e per trimestre.

Passeggeri PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEI PASSEGGERI DEGLI SCALI SEA NEL 2022

Numero totale di passeggeri intervistati
4.819

Sistema

Genere maschile	56,4%
Età media	39 anni
Cultura universitaria	50%
Residenti in Italia	73%
Permanenza media in aeroporto	133 minuti
Motivo di viaggio principale	Vacanza/turismo 47% 

Fonte: CFI Group

CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT E GESTIONE RECLAMI

Dal 2010 SEA utilizza un'innovativa piattaforma CRM, specificatamente sviluppata per governare la relazione con il cliente passeggero, che presenta peculiarità uniche rispetto a qualsiasi altra realtà di servizio.

Nel 2022 è stata raggiunta quota 5.665.669 di iscritti al CRM SEA (*trend* di nuovi iscritti in leggera crescita rispetto al 2021). Di questi, 115.787 iscritti hanno dato consenso per l'invio di comunicazioni di *marketing*.

Per quanto riguarda la segnalazione dei reclami, i canali disponibili sono numerosi:

- sito (www.seamilano.eu - sezione "contatti");
- fax;
- modulo consegnato presso gli Info desk;
- lettera.

SEA tratta tutti i reclami e le segnalazioni sui servizi offerti con la massima attenzione e discrezione e si impegna a rispondere nel più breve tempo possibile e comunque entro 28 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione. Analogamente alle rilevazioni di qualità, come gestore aeroportuale analizza tutti i reclami con lo scopo di affrontare tutti gli elementi di criticità segnalati nel sistema aeroporto.

Nel 2022 si sono ricevuti 1.592 reclami, registrando un notevole aumento rispetto al 2021 derivante dalla ripresa del traffico aereo e dall'indice di propensione dei passeggeri a inviare segnalazioni all'aeroporto cresciuto durante la pandemia e rimasto costante. Molti reclami sono legati ai tempi di riconsegna bagagli e ai bagagli smarriti, dovuta alla carenza di personale nel settore *Aviation* in Europa nei due anni di pandemia che ha ostacolato il ritorno alla normale capacità operativa degli aeroporti soprattutto su questi aspetti. Invece la semplificazione della documentazione sanitaria per viaggiare ha determinato nel 2022 la diminuzione dei reclami in area *check-in*, imbarco e per altri operatori.

Classificazione dei reclami per aree tematiche nel 2022 (%)

Tipologia	%
Bagagli e <i>lost & found</i>	26
Controlli sicurezza	19
<i>Check-in</i> , imbarco	13
Operativo voli	4
Parcheggi	12
<i>Comfort</i>	6
Informazioni	3
<i>Retail</i>	3
Altro	14

Fonte: SEA

Gestione della supply chain

POLICY DI APPROVVIGIONAMENTO

SEA considera i fornitori come parte integrante del processo di sostenibilità. Pertanto, nella scelta dei *partner*, attraverso il processo di qualificazione in Albo, oltre a considerare la capacità delle aziende di offrire prodotti o servizi qualitativamente ed economicamente validi, la loro solidità economico-finanziaria e il rispetto degli obblighi normativi nell'esecuzione delle loro attività (tra gli altri il rispetto dei versamenti contributivi ai dipendenti - DURC), vengono valutate anche caratteristiche riferite a parametri di sostenibilità.

Nell'anno 2022 sono state concluse nuove importanti iniziative finalizzate alla concretizzazione di un approccio agli acquisti che, in linea con la strategia complessiva di sostenibilità aziendale, contribuisca agli obiettivi di sostenibilità del Gruppo SEA; inoltre è stata approvata dal CdA la nuova "Politica di Acquisti Sostenibili" nella quale sono stati sanciti i principi ispiratori dei processi e delle decisioni d'acquisto, volti a promuovere questo

nuovo approccio sostenibile. I principi di questa nuova *policy*, sono stati declinati nel "Codice di condotta dei Fornitori", un documento che tutti i fornitori che si iscrivono all'albo o partecipano a gare pubbliche sono tenuti a sottoscrivere in tutti i nuovi contratti.

L'Albo Fornitori, grazie a una piattaforma dedicata, garantisce un tempestivo aggiornamento delle informazioni sui fornitori e una completa dematerializzazione e informatizzazione del processo di qualifica, che prevede una validità di tre anni. Per poter consentire al Gruppo SEA di avvalersi di una *supply chain* che contribuisca anche al raggiungimento di uno sviluppo sostenibile, sulla base delle previsioni del codice di condotta è stato quindi rivisto il sistema di valutazione dei fornitori che richiedono l'iscrizione all'Albo. I nuovi ambiti di valutazione sono:

Approccio alle tematiche ambientali

Sono valutate le certificazioni del sistema di gestione ambientale del potenziale fornitore (quali ISO 14001 o la registrazione EMAS o la ISO 50001) e l'uso di materiali a bassa emissività, basso consumo energetico, riciclabili o di riciclo, nonché le modalità di selezione dei propri fornitori secondo caratteristiche ambientali.

Approccio alle tematiche sociali

Oltre alla disponibilità della certificazione sui Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro (ISO 45001) sono analizzati il grado di attenzione e la modalità di gestione dei profili di sicurezza tramite la valutazione del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro, la presenza o meno all'interno dell'azienda del Servizio di Prevenzione e Protezione, la presenza di un referente della sicurezza del fornitore, che segua i singoli contratti/commesse, la circostanza di aver beneficiato almeno una volta negli ultimi tre anni della riduzione del tasso INAIL e la presenza di casi di infortunio riportati negli ultimi tre anni. È inoltre verificata la *policy* del fornitore in tema di tutela dei diritti umani e del lavoro analizzato, attraverso la disponibilità della certificazione SA8000, il richiamo al tema dei diritti umani nei codici etici delle aziende o l'adesione alle convenzioni internazionali di tutela dei diritti umani.

Approccio alle tematiche di governance

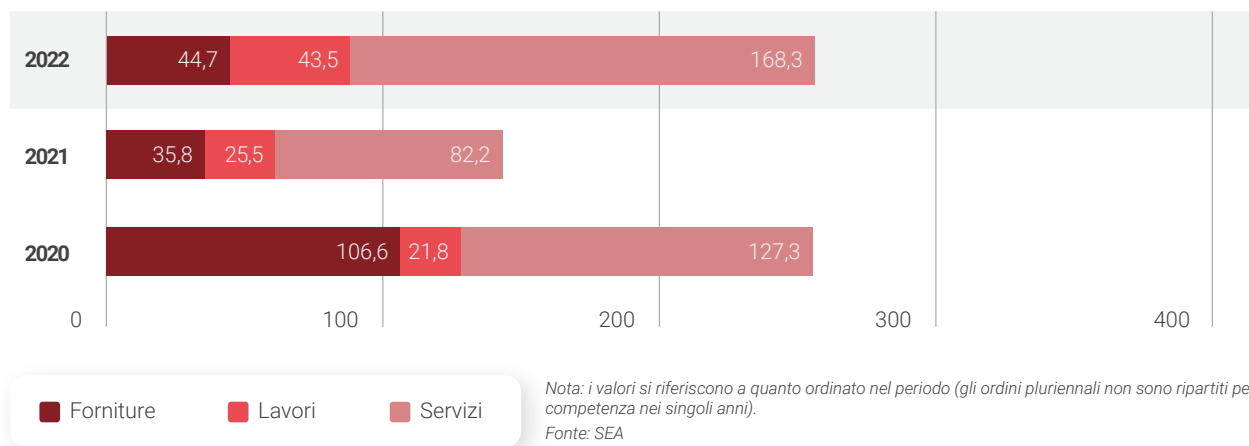
Viene verificata l'adozione da parte del fornitore di strumenti di *governance* aziendali quali il modello organizzativo ex D. Lgs. 231/2001, un Codice di Condotta/Codice Etico interno, la presenza di un bilancio di sostenibilità e se questo è stato certificato. Viene anche verificata la disponibilità di certificazioni per la prevenzione della

corruzione (ISO 37001), per la sicurezza delle informazioni (ISO 27001) e sulla qualità (ISO 9001).

Tutte queste novità sono sempre ispirate alla visione del fornitore come *partner* per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. Tutte le novità in tema di sostenibilità sono state presentate a luglio 2022 in un *workshop* aperto a tutti i fornitori; nello stesso *workshop* è stata presentata anche la collaborazione tra la Direzione *Supply Chain* SEA e Open-es, la piattaforma di sviluppo sostenibile che offre alle catene di fornitura strumenti e supporti per la definizione di *policy* di sostenibilità sempre più concrete.

A fine anno è inoltre iniziata un'attività di verifica diretta della *compliance* dei fornitori agli obiettivi di sostenibilità declinati nel Codice di Condotta dei fornitori SEA, finalizzata all'individuazione congiunta dei possibili percorsi di miglioramento nei vari ambiti di valutazione.

Valore ordini per tipologia (milioni di euro)



I volumi complessivi di ordinato sono in aumento a seguito della ripresa del traffico aereo e delle conseguenti attività dopo la pandemia Covid-19.

CLASSIFICAZIONE DEI FORNITORI IN BASE A CRITERI DI CSR

A garanzia dell'efficacia e dell'efficienza del processo, ma anche per assicurarne la necessaria trasparenza e parità di trattamento, l'attività di approvvigionamento è significativamente digitalizzata e dematerializzata. Una parte consistente delle gare è gestita attraverso la piattaforma elettronica di negoziazione del Gruppo, mentre il processo di qualifica di fornitori e iscrizione all'albo è completamente dematerializzato attraverso il portale di qualifica. Grazie a quest'ultimo i potenziali candidati possono gestire *on line* tutte le fasi di qualifica, che vanno dalla presentazione della propria candidatura sino al completamento dell'istruttoria che sfocia nel giudizio da parte di SEA di iscrizione o meno all'albo. Il portale fornitori raccoglie tutte le informazioni in merito ai possibili candidati all'esecuzione dei contratti. La valutazione del fornitore, prodromica alla sua iscrizione, è basata su elementi economici, tecnici e di sostenibilità, specifici per categoria. Su questi stessi elementi, si aggiunge una valutazione a consuntivo - a campione - dell'attività svolta nel caso il fornitore sia risultato aggiudicatario. Il portale fornitori ha un utilizzo esteso a tutte le gare del Gruppo, con l'eccezione delle gare strumentali sopra le soglie di evidenza europea, il cui processo è puntualmente regolato dalla normativa comunitaria.

Al 31 dicembre 2022 i fornitori presenti nell'albo SEA ammontano a 832. A maggio 2022, è iniziata la campagna di riqualificazione dei fornitori sulla base del nuovo Codice di Condotta dei Fornitori SEA; a fine anno, i fornitori che hanno già aggiornato il loro profilo con l'accettazione del nuovo sono 230 (28%); i fornitori di questo gruppo dimostrano di avere profili di sostenibilità in generale migliori della media dei qualificati.

Profili di sostenibilità dei fornitori in albo al 31 dicembre 2022

Profilo	Qualificati	Qualificati con il nuovo Codice di Condotta		
Adozione Codice Etico	346	42%	117	51%
Adesioni convenzioni internazionali	26	3%	7	3%
Beneficio di riduzione tasso INAIL ultimo triennio	160	19%	46	20%
Bilancio di Sostenibilità	79	9%	27	12%
Certificazione Bilancio di Sostenibilità	25	3%	9	4%
Certificazione EMAS	21	3%	6	3%
Certificazione ISO 9001	583	70%	166	62%
Certificazione ISO 14001	298	36%	86	37%
Certificazione ISO 50001	38	5%	15	7%
Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/2001	229	28%	86	37%
Nomina Referente Sicurezza per singoli contratti/commesse	300	36%	82	36%
Riferimenti Diritti Umani nel Codice Etico	239	29%	81	35%
Sistema Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro	373	45%	101	44%
Certificazione SA 8000	28	3%	28	12%
Certificazione ISO 45001	69	8%	69	30%
Certificazione ISO 27001	29	3%	29	13%
Certificazione ISO 37001	15	2%	15	7%

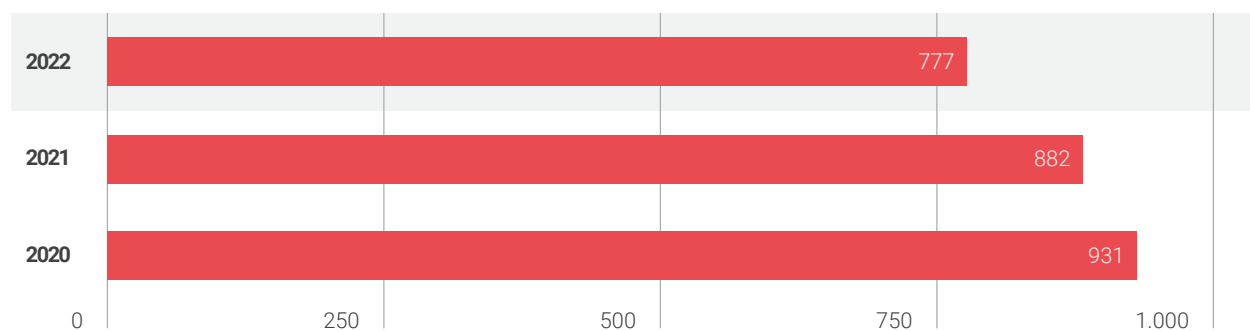
Fonte: SEA

SELEZIONE DEI FORNITORI

Le modalità di selezione dei fornitori affidatari dei contratti variano in funzione dell'appartenenza degli stessi alle seguenti macrocategorie:

- contratti d'appalto riferiti alle attività strumentali di valore superiore alle soglie UE, che vengono affidati mediante gara a evidenza pubblica europea, previa pubblicazione di un bando di gara o di un avviso sull'esistenza di un sistema di qualificazione;
- contratti d'appalto di valore inferiore alle soglie UE o contratti d'appalto non riferiti alle attività strumentali di SEA di qualsiasi importo, che sono disciplinati da apposita "Procedura approvvigionamenti" interna a SEA.

Numero totale aggiudicatari



Nota: per aggiudicatari si intendono i fornitori che hanno eseguito almeno una prestazione nel periodo (anche su ordine d'acquisto già esistente). I dati includono gli incentivi concessi ai vettori.

Fonte: SEA

Con riferimento alle gare pubbliche, la selezione dei concorrenti avviene sulla base dei criteri di qualificazione soggettivi, nonché afferenti la capacità economico-finanziaria e tecnico-professionale degli stessi, nell'osservanza dei vincoli posti dal D. Lgs. 50/16, applicabile a SEA nella parte relativa ai settori speciali, nel pieno rispetto dei principi del Trattato UE. Con riferimento agli affidamenti "core sottosoglia", la procedura interna prevede l'invito di almeno cinque fornitori, tra quelli inclusi nell'Albo Fornitori aziendale, nel rispetto del principio di rotazione e tenendo conto dei requisiti posseduti dagli stessi in relazione alle caratteristiche specifiche del contratto da assegnare. Con riferimento agli affidamenti "no core", la procedura prevede l'invito rivolto ad almeno tre-cinque-sette fornitori, tra quelli inclusi nell'Albo Fornitori aziendale, in relazione a fasce di importo del contratto da assegnare (<100.000, >100.000, >1.000.000 euro), nel rispetto del principio di rotazione e tenendo conto dei requisiti posseduti dagli stessi per le caratteristiche specifiche dell'appalto. Al fornitore affidatario del contratto, tra i molti vincoli contrattuali qualitativo-prestazionali che è tenuto a osservare, viene richiesto, altresì, di rispettare la procedura SEA relativa al "Sistema di gestione ambientale e dell'energia". Sotto il profilo della salvaguardia delle risorse umane impiegate nell'esecuzione della prestazione contrattuale, viene attuata una puntuale verifica dell'osservanza delle norme in tema di sicurezza del lavoro nell'attività d'impresa, con obbligo di segnalazione ove la stessa sia incorsa in gravi infrazioni e dell'applicazione dei contratti di lavoro di categoria, compresi eventuali accordi integrativi aziendali in vigore per il tempo e nella località di svolgimento della prestazione. Viene poi effettuata, in corso di contratto, la verifica del rispetto dei versamenti contributivi già accertati in fase di qualificazione del fornitore, di aggiudicazione e successiva stipula del contratto (cd. DURC regolare).

Anche nel 2022 è proseguito, in tutte le tipologie di gara, l'utilizzo di parametri ESG variabili in funzione del mercato di riferimento. In particolare:

- tutela ambientale e riduzione della *carbon footprint*;
- ottimizzazione energetica;
- utilizzo di prodotti a basso impatto ambientale e significativi tassi di riciclo;
- adesione a principi etici nella gestione della forza lavoro;
- riciclo materiali e relativo riuso;
- logistica con riduzione CO₂;
- utilizzo di imballaggi in materiale riciclato.

Inoltre, in alcune gare strumentali sopra soglia, è stata prevista la sottoscrizione del Patto di Integrità da parte di tutti i partecipanti, in modo da rafforzare ulteriormente la loro adesione ai principi di leale concorrenza e gestione corretta della gara, cui si ispira il Gruppo SEA.

CAPITALE INTELLETTUALE

Risorsa immateriale attraverso cui l'azienda genera competenze e soluzioni innovative funzionali allo sviluppo del proprio business. Abbraccia il livello di dotazione tecnologica che caratterizza i processi organizzativi e operativi e le modalità attraverso cui le competenze interne ed esterne vengono attivate per generare innovazione.

Eccellenza nei processi

Coltivare l'eccellenza significa porsi ogni giorno il problema del ben fatto, frutto di un atteggiamento consapevole verso i propri compiti e ben direzionato verso il conseguimento dei propri e dei comuni obiettivi. SEA punta a collocare i propri processi nell'alveo dell'eccellenza attraverso:

- la coniugazione tra generazione di valore economico e pubblica utilità, mediante la gestione e lo sviluppo di infrastrutture aeroportuali efficienti, funzionali, accessibili e inclusive;
- la subordinazione delle proprie scelte a una attenta valutazione dell'impatto ambientale e l'impegno, anche attraverso programmi di ricerca e *partnership* internazionali, a individuare e progettare soluzioni innovative relativamente alla riduzione del consumo di risorse naturali e alla limitazione delle emissioni;
- l'orientamento all'innovazione, quale modalità elettiva di risposta alla crescente complessità che caratterizza la gestione del *business*, elevando il rischio d'impresa;
- la ricerca di efficienza, intesa come attenzione alla migliore utilizzazione delle risorse aziendali e all'individuazione delle migliori condizioni per l'impiego delle stesse.

Progetti innovativi

Negli ultimi anni SEA ha avviato una serie di progetti centrati sulla tecnologia digitale quale fattore abilitante dell'incremento di efficacia ed efficienza dei processi operativi e della qualità dei servizi erogati a clienti e passeggeri. Di seguito i principali progetti implementati:

Smart Security

Installazione di macchine EDS-CB (*Explosive Detection System for Cabin Baggage*): dispositivi di nuova generazione che impiegano una tecnologia TAC in grado di rilevare esplosivi all'interno del bagaglio a mano senza che il passeggero debba estrarre i liquidi e gli apparati elettronici dal bagaglio stesso. I varchi di sicurezza sono stati dotati anche della tecnologia SAMD (*Shoes Analyzer Metal Detector*) che evitano ai passeggeri il disagio di dover togliere le scarpe. Tutto questo permette una sensibile riduzione dei tempi di attesa e assicura al passeggero un eccellente servizio rendendo i controlli più sicuri e veloci.

Smart toilet

Sistema automatizzato *No need to knock* che consente la gestione del flusso di accesso dei passeggeri ai servizi igienici. È composto da sensori che rilevano il numero di transiti, l'occupazione in tempo reale e la possibilità di accesso attraverso dei *monitor* posizionati all'ingresso di ogni gruppo di bagni. Il sistema consente anche di ottimizzare la gestione delle pulizie e della manutenzione delle *toilette*.

E-Gates

Varchi automatici per la lettura dei dati biometrici estratti dal passaporto elettronico che, interrogando in tempo reale le banche dati delle autorità, verificano identità e fattori di rischio dei cittadini europei. Tale sistema permette di ottimizzare i controlli di frontiera nelle aree partenze e arrivi rispetto ai controlli di Polizia manuali. A completamento dei controlli su documento e persona, ai passeggeri viene concesso l'attraversamento della frontiera solo quando il punteggio del *face match* tra la fotografia archiviata nel *chip* del passaporto e l'immagine *live* del soggetto ripreso nel varco raggiunge la soglia minima impostata.

Face boarding

Progetto che consente ai passeggeri di Linate di effettuare i passaggi di sicurezza e d'imbarco attraverso un innovativo sistema di riconoscimento facciale, al fine dello smaltimento delle code e della velocizzazione dei tempi e modalità di imbarco. Non è più necessario, infatti, esibire il passaporto e la carta di imbarco ai diversi *check point* presenti all'interno dell'aeroporto, ma si può procedere in modo più fluido ed efficiente semplicemente mostrando il proprio viso. I nuovi *scanner* biometrici operano nel pieno rispetto della *privacy* e i dati acquisiti vengono archiviati per un anno e non vengono utilizzati per fini commerciali.

Strategia IoT e Indoor navigation

Digitalizzazione dello spazio fisico delle infrastrutture aeroportuali grazie all'adozione di nuove tecnologie, proprie dell'ambito IoT, capaci di massimizzare l'interazione con i passeggeri/operatori degli aeroporti. È stata implementata una piattaforma capace di gestire in maniera centralizzata la sensoristica installata negli aeroporti (es. *wi-fi*, telecamere e *beacon*) e di mettere a disposizione dell'azienda le informazioni raccolte per lo sviluppo di applicazioni verticali ad alto valore aggiunto.

Virtual Desk

Sistema in grado di effettuare assistenza ai passeggeri tramite la telepresenza degli operatori aeroportuali addebi ai banchi informazioni con l'obiettivo di presidiare in modo più continuativo e distribuito i banchi informazioni presenti negli aeroporti di Linate e Malpensa. I passeggeri possono ottenere informazioni e parlare in video con un operatore reale ma che interagisce da una posizione remotizzata.

Pagamento One-Click

Introduzione di nuovi strumenti di pagamento *One-Click* sia per gli acquisti del sito *e-commerce* sia per gli acquisti negli spazi fisici dell'aeroporto.

Mobility as a Service (MaaS)

Sistema per definire un nuovo modo di intendere la mobilità e la personalizzazione del viaggio che diviene intermodale, multimodale, integrato, *real time* e su misura del singolo utente. Il sistema prevede l'inserimento di una destinazione o partenza e la scelta di un aeroporto dal quale partire o presso il quale arrivare, rappresentando su mappa i percorsi disponibili, filtrabili in base alle necessità dell'utente.

Self-service Bag Drop

Postazioni che permettono ai passeggeri di imbarcare i bagagli da stiva in totale autonomia riducendo i tempi di attesa favorendo anche gli aspetti di *social distancing*. A Linate il sistema dispone di un'applicazione aggiuntiva che consente di effettuare tutte le operazioni direttamente dallo schermo del proprio *smartphone*, offrendo al passeggero un'esperienza completamente *touchless*.

App

App Milan Airports disponibile per tutti i dispositivi Apple e Android in tre lingue - italiano, inglese e cinese - con numerose funzionalità esclusive quali: *tracking* del volo in tempo reale, *link* diretto al nostro canale *ChatBot* in *Facebook Messenger*, esperienza di acquisto dedicata e *ticket paperless*, elenco completo di ristoranti e negozi, servizi dedicati ai PRM.

WI-FI

Connessione *wireless* gratuita per i passeggeri senza limiti di tempo e ad alta velocità accedendo alla piattaforma con un semplice *click*. L'accesso immediato e multilingua, privo di *login*, consente ai passeggeri di poter comunicare velocemente, ricercare informazioni sui mezzi di trasporti, sulla città di Milano e molto altro ancora.

Led Wall

Installazione a effetto scenografico di pannelli a diodi led di grandi dimensioni in grado di creare un'esperienza immersiva, attraverso la pubblicazione di contenuti studiati ad hoc per l'intrattenimento del passeggero.

Airport Community App

Applicazione per dispositivi mobili dedicata agli operatori di alcune funzioni SEA (in particolare *Operations* e *Customer Care*) che vengono connessi con i dipendenti di tutte le società operanti negli aeroporti (*handler*, *retailer* e vettori) per una più rapida ed efficace consultazione dei dati dei rispettivi sistemi. L'applicazione offre agli utenti aggiornamenti in tempo reale sull'operatività dello scalo e sulle relative criticità, permettendo a chiunque sia impiegato nelle attività operative di prendere decisioni ed effettuare interventi.

Digital Signage

Forma di comunicazione di prossimità sul punto vendita, in spazi pubblici aperti o all'interno di edifici - come segnaletica o cartellonistica digitale, videoposter, filmati multimediali - i cui contenuti vengono mostrati ai destinatari attraverso schermi elettronici (*ledwall-videowall* o videoproiettori). L'infrastruttura di rete SEA permette la distribuzione di segnali multimediali in versione "filmato video" (come avviene presso la "Porta di Milano" al Terminal 1 di Malpensa), oppure "contenuti televisivi" (come avviene su tutti i *monitor* delle sale VIP aeroportuali).

Airport Facility Management (2D and 3D platform)

Piattaforma per la gestione dell'infrastruttura di cablaggio strutturato, del patrimonio immobiliare e dell'*asset management*, geolocalizzata con rappresentazione 2D and 3D, fruibile su *Intranet/Web/Cloud* in modalità *multi-device* (*PC/Tablet/Smartphone*). La piattaforma permette di avere una rappresentazione digitale dei *building* aeroportuale con viste tematiche rispetto agli oggetti e agli impianti georeferenziati. Questo permette minori tempi di intervento progettuale e riduce al minimo la necessità di effettuare sopralluoghi fisici.

Airport Facility Management (Emergency and Maintenance Support)

Applicazione per la gestione degli eventi correlati alla *Safety* Aeroportuale e scaturiti da allarmi dei sistemi di monitoraggio degli impianti e/o segnalazioni ricevute dalle *Control Room* della *Security*. Il sistema permette di geolocalizzare il luogo dell'evento, informare i vari referenti con comunicazione diretta, supportare chi interviene attraverso l'uso di *device mobili* nella fase di raggiungimento del luogo con l'utilizzo di mappa e informazioni (numeri telefonici, indicazione locali tecnici, posizione dispositivi antincendio) presenti nelle aree adiacenti.

SLR-SEA Link Retail

Sistema per la comunicazione e il *reporting* dei dati di vendita dei concessionari presenti negli aeroporti SEA. L'analisi dei dati dei negozi avviene tramite:

- applicazione pubblica per l'inserimento e la consultazione dei dati relativi agli scontrini (venduto) dei negozi;
- applicazione (*webapp*) per la consultazione dei dati e reportistica da parte del personale SEA;
- ricezione automatica del venduto da Grandi Negozi attraverso file via FTP;
- interfaccia con il Sistema di *Business Intelligence* aziendale per il confronto con i dati di traffico e l'analisi dati del venduto.

Asset2work - Controllo Attività Manutentive

Sistema di *ticketing* per il controllo delle attività manutentive. Richieste inviate su apparati mobili all'operatore che traccia e consuntiva il processo. Permette inoltre la verifica dei *Service Level Agreements*.

BIM - Building Information Modeling

SEA ha avviato un percorso di sviluppo *software* e funzionale che punta ad adottare le logiche *BIM-Building Information Modeling*, per tutte le fasi di progettazione infrastrutturale e, a tendere, anche per le attività di manutenzione conseguente delle infrastrutture stesse.

CHATBOT

La vocazione a innovare costantemente gli strumenti di comunicazione verso i passeggeri ha portato SEA a lanciare un proprio *ChatBot*. Il *ChatBot* è un assistente virtuale in grado di conversare simulando l'interazione umana 24 ore al giorno, 7 giorni su 7 tramite diverse piattaforme. Utilizzando il *ChatBot* è possibile, conversando in linguaggio naturale, scoprire l'offerta di ristoranti e negozi, controllare lo status del volo e riceverne continui aggiornamenti, consultare le FAQ relative per esempio al poter viaggiare con animali, alla tipologia del bagaglio a mano, al trasporto di liquidi o alle necessità dei Passeggeri a Ridotta Mobilità e tanto altro. Anche per il 2022 il *ChatBot* di *Milan Airports* continua a performare bene, nonostante il calo drastico dei voli nella prima parte dell'anno. Il *rate* di gradimento si mantiene alto (4.16/5 su 28.032 *ratings*), cambiano invece, rispetto al 2021, i pesi dei *topic* di primaria importanza per i viaggiatori, con le info volo che prende il largo (57,5%

degli argomenti più ricercati) a discapito delle info Covid-19 (10% annuale, con percentuali in continua forte decrescita mese dopo mese). Gli altri argomenti più ricercati sono *Amenities* (7%), *FAQ* (7%) e *Parking* (6,5%), *Live support* (4%), *Da e per* (3,5%), *Bar e ristoranti* (2%), *Shopping* (1,5%). La lingua più utilizzata rimane l'italiano (79%) mentre l'inglese è al 17% e altre al 4%.

L'accesso al *ChatBot* da *browser* rimane maggioritario (70% degli utenti unici, con *mobile* all'86% e *desktop* al 14%). Seguono *Apple Business Chat* (17%), *Facebook Messenger* (11%) e *Google Assistant* (2%).

Nel 2022 sono stati registrati i seguenti dati per tipologia di canale:

Facebook	Google vocal assistant	Widget browser	Apple business chat
433.585 messaggi	29.625 messaggi	702.037 messaggi	694.527 messaggi
23.186 utenti unici	2.937 utenti unici	123.228 utenti unici	28.157 utenti unici

Ottimi risultati anche sulla prestazione del *ChatBot* dedicato al nostro mondo *e-Commerce*, *on line* da marzo 2022:

Milan Airports	Milan Airports Shop	Milano Malpensa Boutique
1.859.774 messaggi	388.308 messaggi	1.950 messaggi
177.508 utenti unici	62.137 utenti unici	297 utenti unici

WEBSITE

Il *network* di siti SEA annovera 12 siti, che si possono raggruppare in 4 grandi macro-aree:

Aeroporti

MilanoMalpensa-airport
MilanoLinate-airport
MilanAirports
MilanoMalpensaCargo
MilanoLinate-Prime

Brand e servizi

ViamilanoParking
MilanoMalpensaBoutique

E-commerce

MilanAirports-shop
ParkWing
White label
ClubSEA

Corporate

SeaMilano

Grazie a questo sviluppo SEA può contare sui seguenti utenti unici e pagine viste:

Sito	Pagine viste	Var % 2022vs2021	Sessioni	Var % 2022vs2021
Malpensa	23.685.750	76%	6.889.987	60%
eCommerce Milan Airports	8.915.112	135%	2.844.855	133%
Linate	6.626.287	49%	2.038.415	38%
ViaMilano Parking	1.002.290	162%	533.902	169%
Milan Airports	762.911	91%	546.844	104%
eCommerce Parkwing	437.892	130%	92.726	131%
Club SEA	18.503	33%	64.864	612%
Malpensa Boutique	143.094	n.a.	55.922	n.a.

I dati di traffico web relativi al 2022 registrano una crescita di tutti i nostri siti dedicati ai passeggeri con una fruizione sempre più mobile in particolare per i siti di Malpensa e Linate (più del 70% degli accessi avviene da *mobile* e *tablet*), prediligendo contenuti non più inerenti al mondo Covid-19 bensì ai voli, alle *homepage*, ai servizi (es. parcheggi) sia in italiano che in inglese.

Milano Malpensa *Boutique* ha rafforzato la sua presenza *on line*, fungendo da vetrina per due ulteriori negozi della piazza del lusso di Malpensa: Giorgio Armani e Hour Passion. Accoglie attualmente a bordo un catalogo di circa 2.000 prodotti e 6 negozi: Giorgio Armani, Hour Passion, Etro, Montblanc, Dufry (con una selezione di prodotti di alta fascia) e Ferrari Spazio Bollicine. L'ingresso di altre *boutique* è attualmente in trattativa.

Green Innovation

SEA è presente da tempo e attivamente all'interno dell'*Environmental Strategy Committee* e del *Technical and Operational Safety Committee* di ACI Europe, l'associazione europea degli aeroporti, prendendo parte anche a specifici gruppi di lavoro su temi ambientali di particolare impatto (rumore aeronautico). È inoltre *partner* del network NETLIPSE (*NETwork for the dissemination of knowledge on management and organization of Large Infrastructure Projects in Europe*). In questi anni è stata rafforzata la presenza in campo europeo, promuovendo *partnership* progettuali con primari soggetti aeroportuali, territoriali e scientifici incentrati sulla gestione energetica, la gestione delle acque e l'evoluzione delle filosofie e delle procedure di manutenzione nonché dei sistemi di controllo dell'infrastruttura aeroportuale. Ciò contribuisce ad alimentare la necessaria dimensione internazionale di scambio e confronto delle *best practices* sulla gestione delle problematiche ambientali.

OLGA: HOLYSTIC GREEN AIRPORTS

È un progetto che risponde alla sfida della riduzione dell'impatto ambientale degli aeroporti e delle attività correlate al trasporto aereo nel suo complesso. L'ambizione del progetto è quella di accelerare la realizzazione di aeroporti sostenibili, cogliendo anche l'opportunità dell'eccezionale "vetrina" offerta dai giochi olimpici che si disputeranno prima a Parigi (nel 2024) e poi a Milano-Cortina (nel 2026) per dimostrare le iniziative sviluppate nel corso del progetto stesso. Il consorzio è guidato da Aéroport de Paris nel ruolo di *lighthouse*, mentre SEA partecipa con l'aeroporto di Malpensa nel ruolo di *fellows*, insieme agli aeroporti di Zagabria e Cluj. Nell'ambito di OLGA saranno sviluppate a Malpensa diverse iniziative, ricomprese in specifici *Work Packages* tematici. I progetti per rendere maggiormente sostenibile l'accessibilità all'aeroporto e favorire l'intermodalità del trasporto passeggeri e merci sono ricompresi nel *Work Package Transport Landside, access and multi-modal* e riguardano:

- connessioni *low-carbon* tra aeroporti e città: è stato avviato uno studio sulla domanda di trasporto attesa in vista dei giochi olimpici di Milano-Cortina 2026 e sulle possibili nuove connessioni sostenibili attivabili tra l'aeroporto di Malpensa - *gate* intercontinentale di accesso per l'evento - e le *venues* dei giochi. Il progetto prevede anche lo *showcase* di un servizio di bus elettrico - alimentato con l'idrogeno *green* prodotto a Malpensa - che collegherà l'aeroporto con una delle sedi dei giochi;

- evoluzione del *MaaS* per i giochi olimpici di Milano-Cortina 2026: lo strumento sviluppato da SEA per la pianificazione degli spostamenti da/per gli aeroporti di Milano verrà ulteriormente integrato con una sezione dedicata ai giochi Olimpici, che fornirà ai passeggeri tutte le soluzioni di trasporto - anche intermodali e *green* - disponibili per raggiungere le *venues* olimpiche da Malpensa (e viceversa);
- ottimizzazione della capacità di trasporto merci su gomma da/per l'aeroporto: verrà sviluppato un sistema IT che consentirà agli autotrasportatori di condividere la capacità residua dei propri mezzi per il trasporto delle merci da/per Malpensa; questa ottimizzazione della capacità permetterà di ridurre i flussi di traffico dei mezzi pesanti sulla viabilità che affinisce all'aeroporto e, di conseguenza, anche le emissioni di CO₂;
- trasporto merci via treno tra l'aeroporto e il centro città: il progetto *SPOT Smart Parcels On Train* consentirà il rapido trasporto di piccoli colli da Malpensa a Cadorna (e viceversa) con il Malpensa Express, utilizzando le corse passeggeri esistenti. Il servizio di consegna sarà rapido e affidabile, poiché non risentirà dei problemi di congestione che caratterizzano il trasporto su gomma e potrà sfruttare le corse esistenti, effettuate ogni 30 minuti in entrambe le direzioni, con un tempo di percorrenza di 37 minuti. Ciò contribuirà, inoltre, alla riduzione del numero di mezzi pesanti su strada e delle relative emissioni.

URBAN AIR MOBILITY NEI CIELI DI MILANO E DELLA LOMBARDIA

Il progetto riguarda l'implementazione di un nuovo sistema di trasporto aereo che consentirà il trasferimento di persone e merci con l'utilizzo di velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale (eVTOL) instradati in specifici corridoi aerei. Con la *Urban Air Mobility*, SEA vuole contribuire allo sviluppo degli aeroporti di Milano in chiave di sostenibilità ambientale, innovazione e *seamless passenger experience*.

Questi servizi introdurranno una nuova dimensione della mobilità aerea a livello urbano, regionale e nazionale, offrendo un'alternativa alla mobilità terrestre, oggi fortemente congestionata, e promuovendo l'innovazione tecnologica e la transizione verso sistemi di mobilità più sostenibili in termini di riduzione dei tempi di viaggio, dei consumi e delle emissioni inquinanti. I servizi di *Urban Air Mobility* rappresenteranno una modalità innovativa e sostenibile di accesso agli aeroporti di Milano e contribuiranno in tal modo alla decarbonizzazione e al

decongestionamento della viabilità di accesso agli scali, arricchendo le opzioni di accessibilità di superficie esistenti e integrandosi con le stesse, favorendo l'intermodalità.

Al fine di abilitare i primi servizi di *air taxi* di collegamento tra città e aeroporto, nell'ultimo biennio SEA ha realizzato una serie di studi e analisi volti ad approfondire la conoscenza del settore, comprendere il contesto normativo, definire il proprio ruolo e le opzioni di ingresso nel mercato. In particolare:

- lo studio trasportistico di previsione della domanda ha permesso di stimare la domanda potenziale di passeggeri dei servizi UAM e l'offerta di collegamenti attivabili nell'area metropolitana di Milano e in Regione Lombardia, individuando 17 aree per la localizzazione dei vertiporti, le infrastrutture a supporto delle operazioni di volo (due vertiporti nelle *venues* aeroportuali, 9 aree nell'ambito della città metropolitana di Milano e 6 aree nel più ampio contesto regionale);
- lo studio di fattibilità tecnico-aeronautica ha consentito di valutare i requisiti tecnici e i vincoli di carattere aeronautico delle aree individuate per la localizzazione dei vertiporti, identificando un *layout* preliminare per le infrastrutture;
- l'analisi di mercato ha permesso dimensionare il mercato italiano della *urban air mobility*, stimare la distribuzione del valore tra i vari attori della *value chain*, individuare i *trend* in atto e valutare le opportunità di SEA derivanti dall'ingresso nel mercato. Infine, la definizione di un *business case* basato su tali valutazioni e sui risultati degli studi descritti, ha permesso di stimare investimenti, costi e ricavi legati allo sviluppo dell'iniziativa.

Questi approfondimenti hanno permesso a SEA di definire la propria strategia per lo sviluppo della *Urban Air Mobility*, che consiste nella graduale implementazione della rete di vertiporti, partendo dalla realizzazione di quattro infrastrutture prioritarie entro il 2025:

- due vertiporti all'interno dei sedimi aeroportuali di Linate e Malpensa,
- due vertiporti a Milano, tra cui uno presso il Villaggio Olimpico di Porta Romana, con l'obiettivo di attivare i primi collegamenti di shuttle aeroportuale durante i giochi invernali di Milano - Cortina 2026.

CLIMOP: CLIMATE ASSESSMENT OF INNOVATIVE MITIGATION STRATEGIES TOWARDS OPERATIONAL IMPROVEMENTS IN AVIATION

Il progetto ha una durata di 42 mesi con l'obiettivo di valutare, definire e supportare l'implementazione di strategie di mitigazione necessarie a promuovere e attuare gli *operational improvement* individuati, al fine di minimizzare gli effetti negativi del trasporto aereo sui cambiamenti climatici. SEA è impegnata nella seconda fase del progetto, durante la quale verrà effettuata un'analisi completa della catena di implementazione delle *mitigation strategies* individuate e, in base all'impatto che gli *operational improvement* selezionati potranno avere sui cambiamenti climatici, verrà definito il secondo set di *operational improvement* da utilizzare per definire le strategie di mitigazione da fornire, sotto forma di *recommendation*, agli *stakeholder* individuati. I lavori si concluderanno a giugno 2023.

RE-MXP: RESILIENCE IMPROVEMENT OF THE MILAN MXP AIRPORT AGAINST NATURAL HAZARDS BY IMPLEMENTING INFRASTRUCTURE UPGRADES AND A SMART MONITORING SYSTEM IN A MULTI-RISK FRAMEWORK

Il progetto ha l'obiettivo di innalzare la resilienza dell'aeroporto di Malpensa, rispetto ai cambiamenti climatici attraverso:

- miglioramento del sistema di drenaggio per la riduzione del rischio di alluvioni (interventi in 5 aree);
- *upgrades* del *Terminal 1* per la mitigazione del rischio sismico (interventi in 6 lotti).

Verrà realizzato anche un sistema "*smart monitoring*" (monitoraggio sismico e sistema di drenaggio) che consentirà di conoscere in tempo reale il comportamento delle infrastrutture sia nelle normali condizioni operative che in caso di eventi eccezionali. Le attività sono state attivate e i lavori previsti verranno conclusi entro il 2026.

PARTNERSHIP PROJECTS

SEA, oltre ad impegnarsi a raggiungere lo "zero netto" al 2030 per quanto riguarda le emissioni di CO₂ sotto il proprio diretto controllo, intende svolgere un ruolo di "abilitatore" del processo di decarbonizzazione del trasporto aereo, sia nel medio che nel lungo termine. In tal senso sono stati formalizzati tre accordi di

partnership: con Eni per quanto riguarda la distribuzione di SAF (*Sustainable Aviation Fuel*), con Airbus per la individuazione delle attività di supporto alla futura alimentazione degli aeromobili con l'idrogeno e infine con Skyports per lo sviluppo della mobilità aerea urbana a basso impatto ambientale.

Accordo SEA - Eni per la distribuzione di Sustainable Aviation Fuel

Nel 2022 si è perfezionato un accordo tra SEA, ENI e DHL Express Italy per la sperimentazione del rifornimento con SAF (*Sustainable Aviation Fuel*) Eni Biojet di seconda generazione, miscelato al 20% con JetA1. Sono stati 28 i voli da Malpensa effettuati da aeromobili DHL alimentati anche con carburante sostenibile. Il SAF fornito da ENI a Malpensa deriva dal trattamento di materie prime di scarto, grassi animali, oli vegetali esausti e da colture non in competizione con la filiera alimentare. DHL Express è stato il primo in Italia, tra i corrieri aerei espressi, ad utilizzare carburante avionico sostenibile per i propri voli. L'intesa con Eni si è poi estesa all'utilizzo di SAF anche per i voli commerciali, nonché per la fornitura di biocarburante idrogenato HVO puro (*Hydrotreated Vegetable Oil*) per la movimentazione dei mezzi a terra e un programma di sviluppo congiunto di servizi di *smart mobility*. Prodotti e servizi idonei a sostenere sia la riduzione delle emissioni legate alle operazioni aeroportuali (Scope 1 e 2) che la decarbonizzazione del trasporto aereo e terrestre degli scali (Scope 3). Eni è il secondo produttore di biocarburanti HVO in Europa, grazie alla tecnologia proprietaria Ecofining™, che consente anche di produrre carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF) da materie prime di origine vegetale e di scarto.

Accordo SEA - Airbus per la distribuzione di idrogeno

Airbus ha annunciato una ambiziosa strategia per de-carbonizzare l'industria del trasporto aereo, in cui gioca un ruolo fondamentale il progetto "ZEROe", che sta sviluppando le tecnologie a zero emissioni per futuri aeromobili. L'idrogeno è una delle tecnologie a emissioni zero più promettenti per ridurre l'impatto climatico dell'aviazione e gli aeroporti svolgono un ruolo chiave nel consentire la transizione verso un ecosistema dell'aviazione a emissioni zero. Le due società intendono pertanto unire le rispettive competenze per supportare la decarbonizzazione del trasporto aereo sfruttando le opportunità che l'idrogeno potrà garantire. Secondo le previsioni, nel 2035, Airbus produrrà i primi aerei alimentati a idrogeno. Tali previsioni implicano necessariamente

anche un'accelerazione da parte degli aeroporti dello studio e della realizzazione di impianti per rifornire i nuovi aerei. Gli aeroporti di Milano hanno accolto la sfida e faranno da apripista in Europa, preparandosi ad accogliere gli aerei di nuova generazione. L'accordo dell'8 febbraio 2022 ha riguardato una serie di studi di fattibilità finalizzati, nel breve periodo, allo sviluppo di un *hub* per il rifornimento di idrogeno per uso non aeronautico, nonché allo sviluppo di infrastrutture per l'uso di idrogeno nell'aviazione nel lungo periodo.

INNOVAZIONE PER L'ECOSISTEMA AEROPORTUALE

FENIX: European FEDerated Network of Information eXchange in Logistics

Il progetto, di durata quadriennale, ha l'obiettivo di costruire una federazione di piattaforme, e strumenti avanzati di gestione intelligente della catena di approvvigionamento e di gestione multimodale del Corridoio TEN-T che possono essere utilizzati dai vari attori dello stesso Corridoio per ottimizzare le loro operazioni. Nel corso del 2022 sono proseguite le attività operative per la progettazione delle soluzioni ICT e per lo sviluppo delle APP a esse collegate che consentiranno l'implementazione del *Pilot Site* e lo studio delle modalità di inserimento dell'Ecosistema *Cargo* Malpensa nell'architettura federata FENIX. Le attività si concluderanno a marzo 2023.

ORCHESTRA: Coordinating and synchronising multimodal transport improving road, rail, water and air transport through increased automation and user involvement

Il progetto, di durata triennale, ha l'obiettivo di fornire ai *policy maker* europei, alle autorità pubbliche, agli attori del settore dei trasporti e ai cittadini conoscenze e strumenti tecnici e organizzativi che favoriscano il coordinamento delle operazioni all'interno e attraverso i vari modi di trasporto, contribuendo a migliorare la sicurezza, l'accessibilità e a ridurre le emissioni inquinanti. Tra le varie attività in cui il progetto si articola, SEA è coinvolta in particolare nell'*Italian Living Lab*, un laboratorio in cui verranno implementati *use case* reali sull'intermodalità ferro-aria, con lo scopo di testare e validare le soluzioni e gli strumenti sviluppati nel corso del progetto. Tali strumenti ambiscono a consentire l'integrazione e la condivisione di informazioni e dati sul traffico aereo, sui flussi di traffico stradale e ferroviario e sullo stato della rete di accesso all'aeroporto in un unico ecosistema

(il *Multimodal Traffic Management Ecosystem*), al fine di consentire a tutti gli operatori coinvolti una gestione coordinata ed efficiente dei flussi e una maggiore resilienza nel caso di eventi critici inaspettati. Il progetto è costituito da 16 *partner* (nei settori del trasporto persone, merci, università, ricerca, ICT) di 8 Paesi europei. Nel corso del 2022 è stato approfondito il ruolo cruciale di SEA nello *use case* relativo alla multimodalità del trasporto passeggeri e nel secondo *workshop* del progetto, organizzato da SEA a Malpensa, sono stati illustrati i progressi raggiunti e sono stati raccolti spunti importantissimi per la prosecuzione del progetto.

PASS4CORE

Progetto che programma lo sviluppo e il miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale italiana. In particolare, per quanto riguarda SEA, l'obiettivo è la realizzazione, presso la *Cargo City* di Malpensa, di una nuova area destinata a soddisfare varie richieste espresse dagli autotrasportatori. È stato firmato il *Grant Agreement* tra l'Agenzia INEA (*Innovation and Networks Executive Agency*) e i diversi partner (5 interporti, 1 aeroporto - Malpensa - 2 concessionarie autostradali e 3 operatori privati) e nel 2021 si è svolto il *kick-off meeting* ufficiale. I lavori di competenza SEA saranno avviati nel 2023.

MXP-NLINE

In *partnership* con FERROVIENORD, prevede il collegamento di Malpensa *Terminal 2* con la linea ferroviaria RFI del Sempione. I lavori di competenza SEA sono stati avviati e si concluderanno entro dicembre 2024.

ITAIR ISAC

Nel 2022 si è concluso il progetto coordinato da ASSAEROPORTI e in *partnership* con Aeroporti di Bergamo, Torino, Bologna, ENAV e IDS AirNav, che prevedeva il miglioramento delle capacità informatiche degli operatori aeroportuali italiani attraverso la creazione di un Centro di Analisi per la condivisione delle informazioni.

U-ELCOME: U-space European COMmon dEpLoyment

Il progetto coordinato da EUROCONTROL è finalizzato allo sviluppo dell'integrazione dei servizi/sistemi di gestione del traffico aereo (ATC) e quelli per la gestione di servizi basati su eVTOL (U-Space) per il trasporto di beni e persone (i dimostratori riguarderanno in particolare il primo dei due ambiti).

Il progetto che coinvolge 51 *partner*, concentrati su 3 *cluster* (Italia, Spagna e Francia) avrà una durata di 36 mesi.

Sistemi di gestione certificati

L'implementazione di prassi gestionali orientate al miglioramento continuo in SEA passa anche per l'adozione di un ampio set di sistemi di gestione certificati, che abbracciano gli ambiti della qualità, della sicurezza, dell'ambiente e del sociale.

Sistemi di gestione certificati

Environment	Safety	Social	Quality	Governance
Airport Carbon Accreditation - 4+ Transition Level ¹		Dasa Register ⁵ UNI CEI		
ISO 14001 ²	ISO 45001 ⁴	Certificazione di Servizio TUV Italia ⁶	ISO 9001:2015 ⁷	ISO 37001:2016 "Anti-bribery Management System" ⁸
ISO 50001 ³		Family Audit ¹⁰		
Make It Sustainable ¹¹		ISO 27001:2013 ⁹		
BREEAM in Use ¹²				

¹ Promossa da ACI Europe per incentivare un concreto contributo da parte degli aeroporti alla lotta contro i cambiamenti climatici. Prevede l'attivazione di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂. In conseguenza della pandemia Covid-19 la certificazione è stata automaticamente confermata sino al 2021.

² Sistema di Gestione Ambientale finalizzato a individuare, controllare e monitorare le performance dell'organizzazione.

³ Standard internazionale per la gestione dell'energia, che focalizza l'attenzione sul rendimento energetico dell'organizzazione e richiede che la promozione dell'efficienza energetica sia considerata lungo tutta la catena di distribuzione dell'organizzazione

⁴ Sistema di gestione che permette di garantire un adeguato controllo riguardo alla Sicurezza e la Salute dei Lavoratori.

⁵ Riguarda l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali di Linate e Malpensa per consentire la fruizione da parte di persone con difficoltà motorie, nel rispetto delle pari opportunità.

⁶ Riguarda il servizio di assistenza ai passeggeri con mobilità ridotta in ambito aeroportuale.

⁷ Sistema di Gestione per la Qualità dei servizi erogati.

⁸ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

⁹ Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni.

¹⁰ Certificazione per l'impegno sul work-life balance.

¹¹ Applicazione di principi di sostenibilità per i processi di maintenance.

¹² Certificazione delle prestazioni ambientali degli edifici (Corpo F Linate).

Output

OUTPUT

OUTPUT

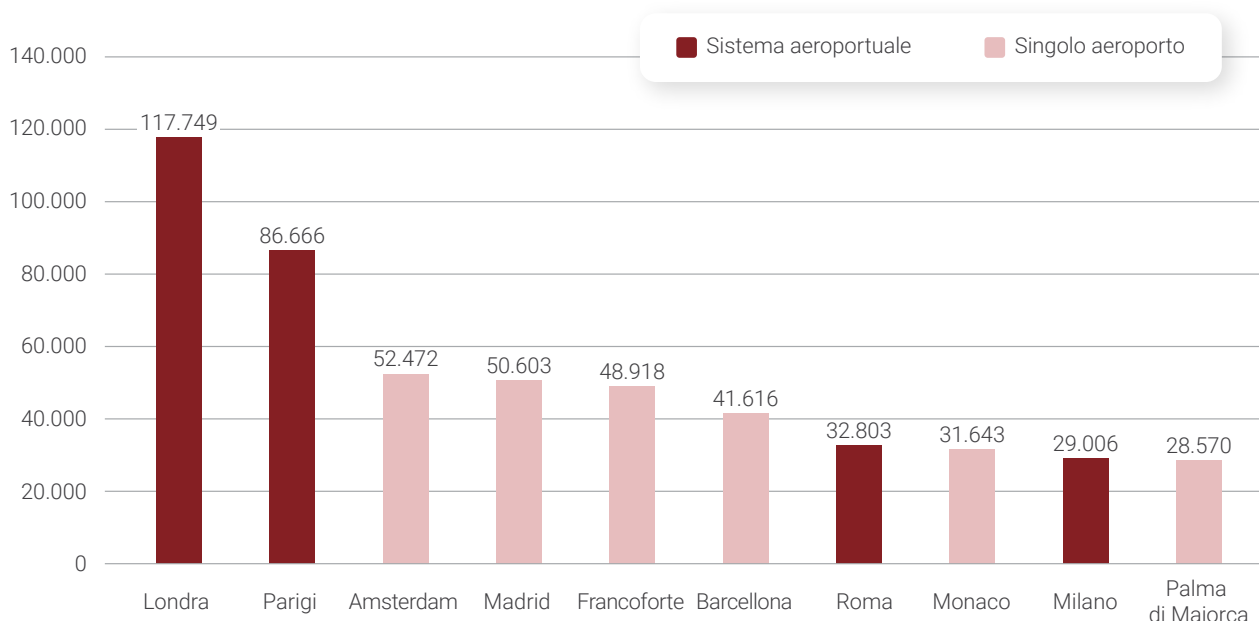
L'output della gestione è rappresentato dall'insieme delle attività caratteristiche svolte e dalle modalità con cui esse sono state poste in essere. Corrisponde quindi allo sforzo organizzativo, operativo, competitivo realizzato nell'anno di riferimento per far funzionare gli aeroporti nel miglior interesse del territorio servito e in sintonia con le aspettative di quest'ultimo. Comprende quindi non solo il volume e la qualità delle performance operative erogate, ma anche progetti e iniziative che sono andate in direzione di un consolidamento della cittadinanza sociale.

Performance competitive del Business Aviation

TRAFFICO PASSEGGERI

Gli aeroporti di Milano si collocano tra i principali sistemi aeroportuali europei, con circa 29 milioni di passeggeri trasportati nel 2022. In particolare, il sistema milanese ha occupato il 2° posto in Italia e il 9° in Europa per volumi di traffico passeggeri. Nel corso del 2022 i due aeroporti hanno registrato buoni livelli di traffico in ripresa rispetto al 2021 di 15.003.841 passeggeri (+108,1%) e di 97.495 movimenti (+61,5%).

Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di traffico passeggeri - 2022 (.000 pax)*



*Compresi transiti

Fonte: SEA, ACI Europe

Indicatori di performance del Business Aviation del sistema aeroportuale SEA

	Movimenti (n.)			Passeggeri (n.)			Merci (ton.)		
	2022	2021	Δ %	2022	2021	Δ %	2022	2021	Δ %
Malpensa	180.568	113.099	59,7	21.213.970	9.572.168	121,6	715.497	741.774	-3,5
Linate	75.388	45.362	66,2	7.669.173	4.307.134	78,1	1.679	1.320	27,2
Sistema aeroportuale	255.956	158.461	61,5	28.883.143	13.879.302	108,1	717.177	743.094	-3,5

Nota: i dati non comprendono i transiti

Fonte: SEA

Il traffico del sistema nel 2022 ha registrato una netta ripresa (-18% vs 2019) con un costante aumento nei mesi sia della capacità offerta sia dei fattori di riempimento. Grazie in particolare ai vettori *low cost*, il traffico domestico ha superato i livelli pre-pandemia e anche il resto dell'Unione Europea registra tassi di recupero intorno all'80%.

Malpensa

Nel 2022 Malpensa ha registrato 21,2 milioni di passeggeri (+121,6% sul 2021 pari a +11,6 milioni di passeggeri). Il recupero di traffico rispetto al 2021 è dovuto all'apertura di nuovi collegamenti, al potenziamento di quelli esistenti e al maggior riempimento delle macchine (*load factor* medio nel 2022 pari al 75%, rispetto al 63% del 2021). In questa fase di recupero dei volumi al livello pre-crisi, la distribuzione delle quote di mercato per area geografica si è mantenuta sostanzialmente costante, con una marcata prevalenza di traffico internazionale, forte anche della tipologia di vettori che operano sullo scalo.

La prevalenza di vettori *low cost* ha infatti favorito i collegamenti domestici ed europei che hanno generato rispettivamente il 27% ed il 41% dei volumi di traffico operati da Malpensa (circa i due terzi del traffico passeggeri di Malpensa); inoltre, la rifocalizzazione dei vettori *low cost* verso destinazioni domestiche ha consentito a questo segmento di raggiungere i volumi di traffico pre-pandemia. I segmenti extra-Europa e lungo raggio, con una quota di mercato complessiva del 31%, si confermano essere le tratte maggiormente penalizzate dalla pandemia e dal conflitto Russia-Ucraina.

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Arrivo Diurni	65.218	35.707	9.688	10.574	2.867	2.491	3	3	77.776	48.775
Partenza Diurni	71.937	39.521	9.226	10.182	2.936	2.516	3	5	84.102	52.224
Arrivo Notturni	9.234	4.973	6.147	5.312	155	121	-	2	15.536	10.408
Partenza Notturni	2.509	1.094	6.609	5.736	94	104	-	-	9.212	6.934
Totale	148.898	81.295	31.670	31.804	6.052	5.232	6	10	186.626	118.341

*Per movimenti notturni si intendono quelli effettuati dalle 23 alle 6.

Fonte: SEA

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Passeggeri in arrivo	2.912.211	1.937.719	7.696.965	2.855.826	10.609.176	4.793.545
Passeggeri in partenza	2.871.522	1.937.079	7.733.272	2.841.544	10.604.794	4.778.623
Totale passeggeri	5.783.733	3.874.798	15.430.237	5.697.370	21.213.970	9.572.168

Fonte: SEA

Numero di passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Nazionali	5.783.733	3.874.798	3.867	2.251	5.787.600	3.877.049
Internazionali	10.775.002	4.236.467	33.746	9.836	10.808.748	4.246.303
Intercontinentali	4.655.235	1.460.903	84.524	29.054	4.739.759	1.489.957
Totale	21.213.970	9.572.168	122.137	41.141	21.336.107	9.613.309

Fonte: SEA

Destinazioni del traffico passeggeri dal Terminal 1 - 2022

Area geografica	%
Europa	78,1
Medio Oriente	9,8
Africa	5,0
Nord America	4,9
Estremo Oriente	1,1
Centro/Sud America	1,1

Fonte: SEA

Iniziative di sviluppo del traffico e della connettività di Malpensa

L'incertezza legata all'effettiva ripresa dell'attività dei vettori ha reso necessaria una specifica rivalutazione degli obiettivi di alcuni accordi commerciali già stipulati. Sono stati inoltre predisposti strumenti commerciali per i vettori *legacy* di medio e lungo raggio con l'obiettivo di supportare e premiare i singoli vettori determinati a recuperare in termini significativi l'offerta dei voli di linea o ad attivare nuove destinazioni sull'aeroporto di Malpensa.

Azioni di espansione del traffico a Malpensa (n.)

	2022	2021	2020	Totale
Nuovi vettori	7	1	2	10
Nuovi servizi*	36	26	41	103
Incremento frequenze da parte di vettori già presenti su rotte già da essi operate	10	0	0	10
Aumento complessivo di frequenze settimanali (nuovi servizi + incremento frequenze)	142	76	177	395

*Per nuovi servizi si intende l'introduzione di nuove destinazioni servite da vettori già operanti, oppure nuovi vettori che operano su rotte già servite, o ancora nuovi vettori che servono nuove destinazioni.

Fonte: SEA

Sul lungo raggio, il Nord America è il comparto geografico che vede la più completa ripartenza con importanti segnali di fiducia da parte di diversi vettori che tornano ad operare da Milano e offrono anche nuove destinazioni.

Tra le novità più importanti United Airlines ha attivato un volo giornaliero su Chicago, Air Canada collega Montreal e Toronto, Delta Airlines torna a operare Atlanta e offre un secondo volo giornaliero su New York. L'offerta sulla Grande Mela, per complessivi 47 voli settimanali, si completa con i voli di American Airlines, United Airlines, Emirates, Neos, ITA e con la novità di un volo *all business* operato dal vettore francese La Compagnie. Le ottime *performance* dei voli stagionali estivi su Chicago e Atlanta hanno posto le premesse per un allungamento della stagione nel prossimo anno. Sull'area del Medio Oriente Gulf Air ha attivato cinque voli settimanali su Bahrain completando così il *network* sul Golfo Persico e Royal Jordanian il collegamento trisettimanale su Amman. Per quanto riguarda il continente asiatico, la riapertura completa o parziale di alcuni mercati ha favorito la riattivazione dei voli di Korean Air su Seoul, di Cathay Pacific su Hong Kong e di Air China su Pechino e Wenzhou. Tra le novità assolute Eva Air, prestigiosa compagnia di Taiwan, ha introdotto un collegamento bisettimanale su Taipei con l'intenzione di aggiungere altre due frequenze dal prossimo anno. Infine, la connettività di Milano si arricchisce di due nuovi Paesi mai collegati prima con voli regolari di linea: Kazakistan e Armenia. Neos, infatti, ha attivato dal mese di giugno un collegamento bisettimanale su Almaty la città più popolosa del Kazakistan. La capitale dell'Armenia, Erevan, è invece

raggiungibile con due voli settimanali di Wizz Air e due voli settimanali di Fly One Armenia. Con circa 180 collegamenti diretti in 77 Paesi e operati da circa 73 vettori di linea il sistema di Milano recupera quindi gran parte della connettività del periodo pre-pandemico. Nel mese di giugno, in occasione dell'evento *aviation Routes Asia* che si è tenuto a Da Nang in Vietnam, è stato firmato un accordo di collaborazione tra SEA e Airports Corporation of Vietnam (società che gestisce 22 aeroporti nel Paese) allo scopo di promuovere attività finalizzate allo sviluppo di collegamenti aerei diretti tra Nord Italia e Vietnam.

Accordi Bilaterali

Nel mese di ottobre 2022 è stato sottoscritto un importante accordo bilaterale tra EU e ASEAN. L'accordo definisce un contesto di *open sky* tra tutti i Paesi membri con terze e quarte libertà illimitate per destinazioni/frequenze e quinte libertà illimitate per voli *all cargo*, con la previsione di alcuni diritti di quinta libertà anche per i voli passeggeri. A seguito di questo accordo Singapore Airlines ha ampliato le quinte libertà da Malpensa su Barcellona da tre a cinque voli settimanali.

È stato inoltre approvato un *open sky* tra EU e Qatar, operativo in via provvisoria da subito e da ratificare nei prossimi mesi, che definisce un quadro di piena liberalizzazione tra le due parti per i voli in terza e quarta libertà e un'ampia liberalizzazione per i voli *all cargo* in quinta libertà. Un accordo *open sky* tra EU e Tunisia è stato sottoscritto dalle autorità comunitarie al momento in attesa di essere controfirmato dalle autorità tunisine. Da ultimo, Italia e Regno Unito hanno sottoscritto un MoU bilaterale che disciplina alcuni aspetti non ricoperti dal *Trade and Cooperation Agreement (TCA)* concordato tra Unione Europea e Regno Unito. In particolare, tale accordo bilaterale amplia le prerogative previste dal TCA contemplando l'effettuazione di servizi *all cargo* e *charter* in quinta libertà.

Linate

Nel 2022 Linate ha registrato 7,7 milioni di passeggeri (+78,1% rispetto al 2021 pari a +3,4 milioni di passeggeri). Anche a Linate la dimensione media delle macchine - in termini di posti disponibili - è aumentata significativamente, raggiungendo i 156 posti a movimento, in incremento rispetto al 2021 del +2%. I passeggeri a movimento, nonostante il *load factor* si sia attestato al 66% nel 2022, risultano in aumento rispetto al valore pre-crisi (94 passeggeri a movimento nel 2019 verso i 102 del 2022). L'incremento delle dimensioni della macchina media è riconducibile alla scelta di ITA e di British Airways di sostituire gli Embraer con Airbus (A319, A320 e A321) e all'utilizzo degli *slot* ex Alitalia - ex Air Italy anche da parte dei vettori *low cost*, che operano con velivoli di dimensioni maggiori.

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Passeggeri in arrivo	1.953.385	1.404.772	1.876.992	755.661	3.830.377	2.160.433
Passeggeri in partenza	1.949.212	1.386.786	1.889.584	759.915	3.838.796	2.146.701
Totale passeggeri	3.902.597	2.791.558	3.766.576	1.515.576	7.669.173	4.307.134

Fonte: SEA

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Arrivo Diurni	36.455	22.189	2	7	12.906	10.762	9	3	49.372	32.961
Partenza Diurni	37.438	22.629	2	-	13.016	10.803	11	3	50.467	33.435
Arrivo Notturmi	1.239	493	-	-	335	199	1	-	1.575	692
Partenza Notturmi	252	44	-	-	290	241	-	-	542	285
Totale	75.384	45.355	4	7	26.547	22.005	21	6	101.956	67.373

*Per movimenti notturni si intendono quelli effettuati dalle 23 alle 6

Fonte: SEA

Passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Nazionali	3.902.597	2.791.558	148	108	3.902.745	2.791.666
Internazionali	3.766.576	1.515.576	535	321	3.767.111	1.515.897
Totale	7.669.173	4.307.134	683	429	7.669.856	4.307.563

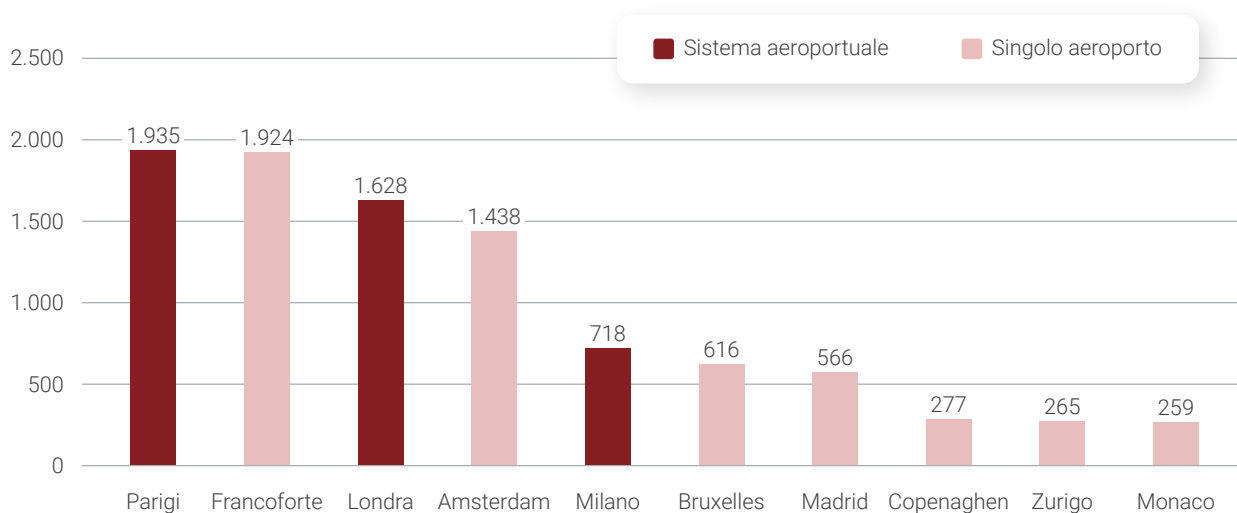
Fonte: SEA

TRAFFICO MERCI

Il sistema aeroportuale milanese occupa il 1° posto in Italia e il 5° in Europa per volumi di traffico merci.

Nel 2022 il traffico merci gestito dagli aeroporti di Malpensa e Linate si è attestato su un volume pari a oltre 717.177 tonnellate, registrando una diminuzione di 25.917 tonnellate rispetto al 2021 (-3,5%).

Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di merci - 2022 (.000 ton)*

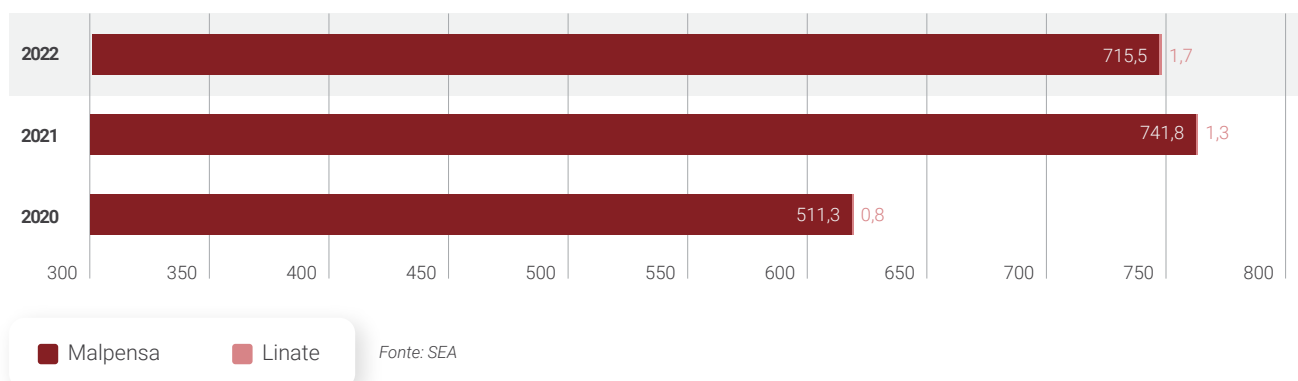


* Compresi transiti.

Fonte: SEA, ACI Europe

Anche il numero dei movimenti *all cargo* a Malpensa, pari a 31,7 mila nel 2022, è allineato alle *performance* 2021. La crescita sostenuta del numero dei movimenti, più che proporzionale all'incremento delle merci, è riconducibile alla diminuzione dei quantitativi di merce trasportata per singolo movimento, effetto della maggiore presenza di vettori *express*, che tipicamente trasportano merci con un peso inferiore.

Traffico merci gestito dal sistema aeroportuale milanese (.000 ton)



Fonte: SEA

Dall'analisi delle merci trasportate per tipologia di traffico, dal 2019 al 2022 emerge una crescita sostenuta del comparto *express*, anche legata alla realizzazione della nuova base DHL (ultimo trimestre 2020) e ai nuovi magazzini di Amazon (da ottobre 2021); con 291 mila tonnellate di merce trasportata, il segmento *express* cresce nel 2022 del +15% rispetto al 2021.

Anche il traffico merci su aeromobili a configurazione mista (*belly*) ha registrato un incremento del +23% rispetto al 2021, raggiungendo 106 mila tonnellate; il recupero del segmento *belly*, nel 2022, è direttamente collegato alla ripresa dei voli passeggeri verso destinazioni di medio e lungo raggio. In controtendenza, invece, il comparto *freighter* che ha registrato una flessione del -21% rispetto al 2021 riconducibile anche alla riconversione al trasporto passeggeri di alcuni aeromobili che durante il periodo della pandemia sono stati adibiti esclusivamente al trasporto merce, sfruttando, oltre alla capacità di stiva, anche lo spazio in cabina (cd. voli *preighter*). Tale attività, regolamentata durante il periodo pandemico e interrotta da luglio 2022, è stata solo in parte assorbita dall'attività degli aeromobili passeggeri (*belly*).

I risultati ottenuti nel 2022 confermano il ruolo della *Cargo City* di Malpensa come primario polo italiano per gli scambi di merce in *import* ed *export*, che rispettivamente costituiscono il 45% ed il 55% delle merci movimentate. La crescita del segmento *express*, in combinazione con un traffico passeggeri intercontinentale ancora in fase di recupero, ha portato ad un incremento della quota di mercato del trasporto merci internazionale dal 37% del 2021 al 40% del 2022.

Malpensa - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (*cargo e passeggeri*) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Arrivo	272.630	297.946	51.063	42.133	323.693	340.079
Partenza	338.676	359.257	53.128	42.437	391.804	401.695
Totale	611.306	657.203	104.191	84.570	715.497	741.774

Fonte: SEA

Linate - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (*cargo e passeggeri*) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Arrivo	-	0,4	618	519	618	519
Partenza	-	-	1.061	801	1.061	801
Totale	-	0,4	1.679	1.320	1.679	1.320

Fonte: SEA

Malpensa - Distribuzione del traffico merci per area geografica di destinazione (% su volume complessivo merci)

Area geografica	2022	2021	2020
Europa	40,2	37,6	35,7
Medio Oriente	23,3	24,0	26,8
Estremo Oriente	22,5	24,5	24,7
Nord America	11,7	11,9	10,9
Africa	1,2	1,3	1,5
Centro-Sud America	1,1	0,7	0,4

Fonte: SEA

Competizione diretta e indiretta

COMPETIZIONE DIRETTA

Analizzando il grado di dipendenza degli aeroporti nei confronti delle compagnie aeree (sintetizzato dall'indice di concentrazione Herfindahl-Hirschman - HHI, che raggiunge un valore pari a 10 mila nel caso in cui l'offerta di un aeroporto sia completamente in mano ad una sola compagnia) emerge come l'aeroporto di Malpensa sia lo scalo europeo - tra quelli di medio-grandi dimensioni - con il più basso livello di dipendenza da un singolo vettore (la prima compagnia operante su Malpensa è easyJet con il 15,9% di quota di ASK). Ciò a differenza di altri aeroporti continentali come Amsterdam, Francoforte, Lisbona, Parigi o Monaco, dove la prima compagnia operante detiene quote superiori al 50% del volume di ASK offerti.

Evoluzione della competizione diretta a Milano Malpensa

	2021	2020	2019
Indice HH su ASK	710	537	495
N. vettori	65	87	86
Indice di entropia su ASK	1,35	1,51	1,51
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	51,5	41,8	41,5
Quota % di ASK del 1° vettore	15,9	14,9	11,4

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022

Lo scalo di Linate mostra invece un livello di concentrazione del traffico maggiore rispetto al Malpensa, a causa della presenza significativa di ITA Airways, che comunque riduce sensibilmente la propria quota di ASK al 56,3% (dal 68,4% dell'anno precedente) e perde la connotazione di scalo italiano maggiormente soggetto ad un solo vettore in termini di ASK, ad appannaggio di scali come Bergamo e Pisa (entrambi dominati da Ryanair).

Evoluzione della competizione diretta a Milano Linate

	2021	2020	2019
Indice HH su ASK	3.338	4.815	4.055
N. vettori	22	15	17
Indice di entropia su ASK	0,79	0,57	0,66
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	77,3	90,0	86,9
Quota % di ASK del 1° vettore	56,3	68,4	62,2

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022

La competizione diretta è misurata anche da un diverso indicatore, denominato indice di entropia (H), che viene calcolato (anch'esso in termini di ASK o di posti) come se la quota d'offerta dell'aeroporto fosse equamente suddivisa tra tutte le compagnie presenti. Pertanto, valori bassi di questo indice definiscono situazioni in cui l'offerta di traffico di un determinato aeroporto è altamente concentrata. Anche utilizzando questo indice, l'aeroporto di Malpensa risulta tra quelli che in Europa esibiscono la minor dipendenza da singole compagnie aeree.

COMPETIZIONE INDIRETTA

Il livello di competizione indiretta è riferito a ciascuna rotta offerta da uno specifico aeroporto per la quale esistano rotte alternative offerte da altri aeroporti, vicini a quello considerato, per destinazioni vicine o coincidenti alla rotta in questione.

Evoluzione del livello di competizione indiretta di Milano Malpensa

	2021	2020	2019
N. scali vicini	3	3	3
N. rotte in competizione indiretta	78	86	99
ASK competitor/ASK in competizione	1,09	1,0	0,83

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022

Il concetto di "vicinanza", relativo sia agli aeroporti di partenza sia a quelli di destinazione, riguarda localizzazioni entro i 110 km. L'esposizione di un aeroporto alla competizione indiretta rappresenta uno degli elementi che porta a mettere in discussione la visione dell'aeroporto come monopolio naturale.

A livello europeo l'area attorno a Londra contiene un elevato numero di aeroporti attivi, quindi di competizione indiretta. Quasi tutte le rotte verso l'Europa in partenza da Heathrow hanno delle alternative indirette.

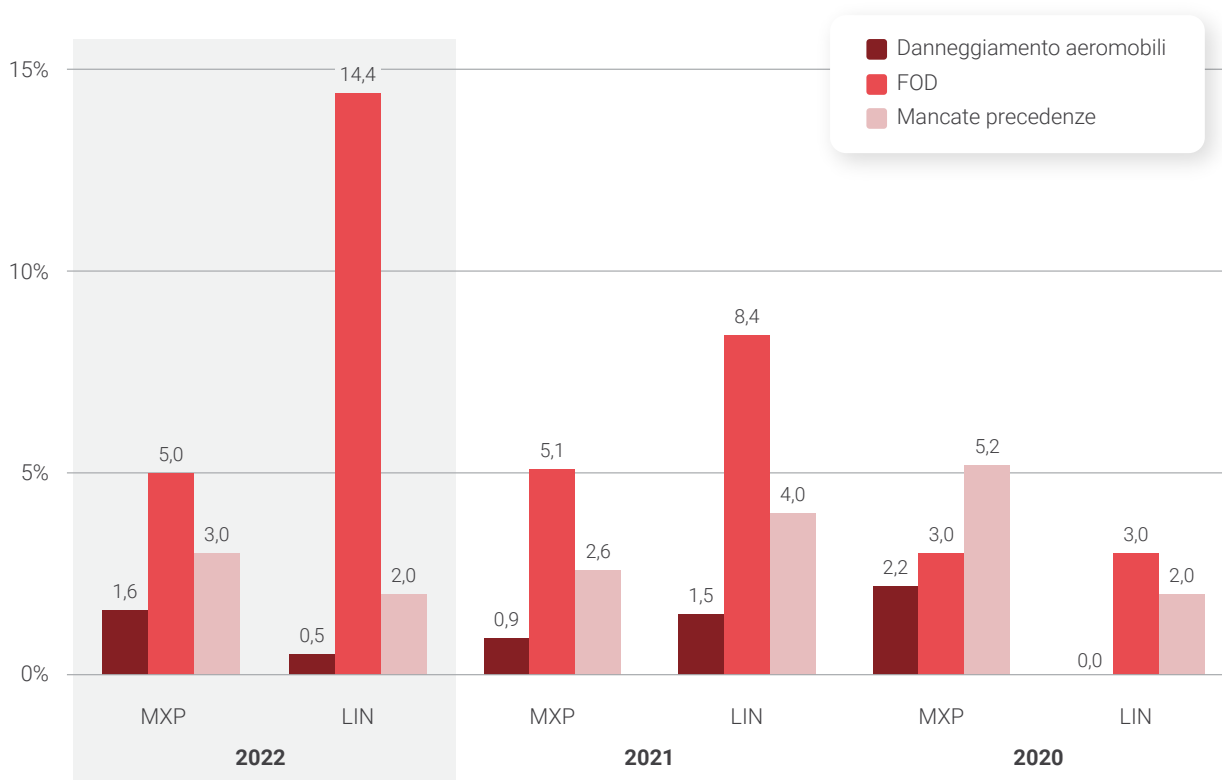
La competizione indiretta è rilevante anche nell'area lombarda attorno a Milano. Da Malpensa circa il 96,7% dell'offerta di rotte con destinazione europea è soggetta alla competizione di altri scali presenti nell'area come Linate e Orio al Serio. L'aeroporto di Malpensa è collocato al 4° posto, dopo Heathrow, Paris Orly e Paris CDG, per intensità di competizione indiretta. Il rapporto tra il volume d'offerta alternativa degli aeroporti territorialmente concorrenti (tra cui Linate) e l'offerta dello scalo relativa alle tratte sottoposte a concorrenza è superiore all'unità.

Safety Aeronautica

Negli aeroporti di Milano è attivo un efficace *Safety Management System* (SMS), validato e controllato anche da ENAC, per garantire in termini di *safety* aeronautica il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio attraverso il mantenimento delle infrastrutture di volo e degli impianti, dei processi e procedure operative e della formazione del personale coinvolto. Il confronto e l'approfondimento delle tematiche che costituiscono i capisaldi della struttura del *Safety Management System* sono trattati mensilmente nei *Safety Board* e nei *Safety Committee* di Linate e di Malpensa, garantendo una completa e diffusa trattazione dei temi di sicurezza delle operazioni. La partecipazione attiva di tutti gli operatori aeroportuali, compagnie aeree, enti istituzionali e soggetti attori delle differenti attività presenti nei due aeroporti, permette un ampio confronto e un costruttivo dibattito sulle principali tematiche trattate. Per monitorare l'efficacia del *Safety Management System* aeroportuale utilizziamo alcuni elementi quantitativi riferiti sia a Linate sia a Malpensa. Gli indicatori dei principali eventi riscontrati negli scali di SEA non hanno evidenziato particolari problematiche dal punto di vista del mantenimento di adeguati livelli di *safety aeronautica*. Di seguito l'incidenza percentuale di tre indicatori significativi rispetto ai GSR (*Ground Safety Report*) ricevuti. I GSR ricevuti nel 2022 sono stati rispettivamente 988 per Malpensa (768 nel 2021) e 402 per Linate (274 nel 2021).

Gli indicatori presentano un andamento complessivamente in linea con gli anni precedenti a esclusione di un incremento nelle segnalazioni di FOD sullo scalo di Linate dove quasi il 30% delle segnalazioni da FOD si riferiscono a carcasse di animali predate e il 55% a FOD presente in piazzale. L'unico danneggiamento AA/MM da FOD che si è verificato nel 2022 è imputabile a una tromba d'aria. L'incremento in valore assoluto delle segnalazioni GSR è dovuto alla ripresa del traffico aereo del 2022 rispetto al rallentamento degli anni precedenti a seguito del Covid-19.

Evoluzione indicatori di safety aeronautica



Fonte: SEA

WILDLIFE STRIKE: PREVENZIONE E MONITORAGGIO

Le attività di prevenzione e di monitoraggio del fenomeno *wildlife strike* sono disciplinate dal “Piano di riduzione del rischio da impatto con uccelli e animali selvatici” e dalla relativa Procedura Operativa, entrambi inseriti nei manuali di aeroporto (distinti per Linate e Malpensa) e redatti da SEA in conformità alla circolare ENAC APT 16/2004 e certificati dall’ente stesso. Sono inoltre periodicamente soggetti ad *audit* sia da parte dell’autorità sia del personale interno. Gli aspetti relativi al tema specifico del *bird strike* sono trattati nella Circolare ENAC APT-01B “Direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili negli aeroporti”, in linea con le disposizioni ICAO Annex 14. Sia il Piano sia la Procedura Operativa si attengono alle linee guida della circolare, garantendo una costante attività di monitoraggio e di allontanamento di uccelli e di fauna dal sedime. Particolare attenzione è riservata all’area di manovra con l’utilizzo di moderne attrezzature messe a disposizione dal mercato internazionale. A supporto di questa attività SEA si avvale della società BCI (*Bird Control Italy, leader del settore di prevenzione del bird strike*, che svolge la propria attività nella maggior parte degli aeroporti nazionali). Tutti gli interventi effettuati sono documentati con i *bird strike monitoring form* e con i *bird strike reporting form* alimentando un database gestito attraverso un programma software chiamato “*Bird Strike Management System*”.

Indicatori di rischio di *wildlife striking*

	Malpensa			Linate		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
<i>Wildlife Strike</i> ⁽¹⁾	3,3	8,5	9,1	3,6	5,0	3,7
<i>Wildlife Strike</i> ⁽²⁾	0,09	0,26	0,22	0,10	0,09	0,08

⁽¹⁾ Rateo annuale per 10.000 movimenti.

⁽²⁾ Indicatore di rischio BRI2 calcolato secondo la nuova Circolare APT-01B ENAC.

Fonte: SEA

I dati registrati per il 2022 presentano un valore di rischio BRI2 (indicatore di riferimento a livello nazionale) molto simile tra i due scali. La riduzione del traffico del 2020 aveva portato a un incremento dell'avifauna che, soprattutto su Malpensa a causa della ripresa dei voli nel successivo 2021 aveva innalzato il numero degli impatti. Grazie all'introduzione della doppia unità di BCI e al consolidamento dei movimenti, il coefficiente BRI2 si è mantenuto costante per lo scalo di Linate e ridotto considerevolmente sullo scalo di Malpensa.

Qualità dei servizi aviation e non aviation erogati ai passeggeri

Il gruppo SEA ha individuato nella qualità dei servizi offerti e nella soddisfazione dei passeggeri dei fattori di priorità strategica per la crescita aziendale e per il successo competitivo del *business*. Nel corso del 2022, caratterizzato da una progressiva evoluzione del traffico, nonostante il clima di incertezza sia a livello sanitario che economico e geopolitico, SEA ha proseguito nel proprio impegno ad attivare azioni e obiettivi di miglioramento in coerenza con le priorità e le esigenze dei passeggeri in modo efficace ed efficiente e in linea con i migliori *standard* di servizio offerti nei principali aeroporti europei di riferimento.

L'obiettivo è di creare a Linate e a Malpensa luoghi funzionali ma di eccellenza per tutti, passeggeri ed operatori, offrendo un'esperienza sicura e piacevole all'insegna della modernità, della dinamicità, della tecnologia, della sostenibilità e della bellezza, caratteristiche che contraddistinguono la città di Milano e la Lombardia di cui gli aeroporti milanesi ne sono la porta di ingresso.

Anche nell'attività di gestione della Qualità dei Servizi SEA opera con responsabilità, trasparenza e collaborazione non solo all'interno dell'azienda ma anche verso l'esterno, nel rispetto dei bisogni e delle aspettative delle singole persone e dell'ambiente che ci accoglie consapevoli che le scelte costruttive sono quelle condivise con entusiasmo e determinazione da parte di tutti e per il benessere di tutti.

CUSTOMER SATISFACTION

Nel corso del 2020-2021, a causa dell'operatività fortemente eterogenea svolta nel sistema aeroportuale milanese (che ha visto avvicinarsi nel corso dell'anno aperture e chiusure degli scali o singoli *terminal*), le indagini di *customer satisfaction*, sebbene in parte realizzate, hanno restituito risultati parziali e non confrontabili con le precedenti rilevazioni. Vista la scarsa significatività di tali dati, SEA ha ritenuto di non darne pubblicazione. Nel corso del 2022, con la ripresa del traffico aereo, il grado di soddisfazione dei passeggeri basato sul *Customer Satisfaction Index* (scala 0-100) ha evidenziato un risultato molto buono a livello di sistema grazie a un crescente miglioramento di Malpensa e soprattutto all'apprezzamento della nuova Linate.

Customer Satisfaction Index

	2022
Malpensa T1	78,6
Linate	80,3
Sistema	79,1

Fonte: SEA

Malpensa e Linate, in ottica di un continuo miglioramento, sono sempre molto attenti alle necessità dei passeggeri per garantire una *“superior customer experience”*, anticipando i loro desideri e, allo stesso tempo, permettendo un’esperienza sempre più consapevole e sicura. Sta proseguendo il progetto di riqualifica del *terminal* di Linate, dedicato al miglioramento dell’*Ambience*, permettendo di restituire ai passeggeri e alla città di Milano un aeroporto con una nuova identità che crea un *“sense of place”* e rispecchia le caratteristiche di modernità, dinamismo, *design* e sviluppo tecnologico della città. Il miglioramento del *comfort* è basato anche su elementi architettonici e di *design* realizzati, per forma e colore, secondo la metodologia delle neuroscienze che tiene in considerazione gli stati emotivi e percettivi dei passeggeri nelle varie fasi del viaggio e sui principi di sostenibilità ambientale perseguiti da SEA. Lungo il percorso del passeggero dal *check-in* fino all’imbarco viene offerta tutta una serie di elementi decorativi e infrastrutturali (dalla luce, agli spazi, ai colori, alle sedute, alle aree verdi) che hanno lo scopo di creare un ambiente rilassante per fare dell’aeroporto uno *“spazio da vivere”*. Per creare un *“sense of place”* in sintonia con Milano, da sempre avanguardia e *testimonial* del *design* italiano nel mondo, continua anche per il 2022 la collaborazione con la Triennale Milano e con il Museo del *Design* Italiano, che ha messo a disposizione una serie di opere di famosi *designer* italiani. Le opere sono esposte lungo il percorso dei passeggeri, arricchendo di valore culturale il *terminal* aeroportuale.

IL GIUDIZIO DEI PASSEGGERI

Dal 2020 SEA gestisce le recensioni *Google* presenti su *Google Maps* e sul motore di ricerca rispondendo ai commenti dei passeggeri. Il numero di recensioni relativo a Linate e Malpensa è aumentato nel 2022 rispetto al 2021 del +45% raggiungendo 10.957, evidenziando la volontà di comunicare e valutare l’aeroporto attraverso questo canale presidiato. La valutazione del sistema è stabile raggiungendo una media di 4 stelle, con Linate che consolida una valutazione elevata (4,27) mentre Malpensa si assesta a 3,8 in calo rispetto al 2021. Tra le aree più apprezzate dai passeggeri si trovano i negozi mentre le più critiche risultano la riconsegna bagagli e il controllo passaporti.

Recensioni Google degli aeroporti di Milano nel 2022 (valori in scala 0-5)

Aeroporto	Valutazione 2022	Valutazione 2021	Variaz.	Recensioni 2022	Recensioni 2021	Variaz.	Commenti 2022	Commenti 2021	Variaz.
Malpensa	3,83	4,0	-4,2%	7.074	4.958	+43%	3.254	1.310	+148%
Linate	4,27	4,19	+2%	3.881	2.626	+48%	948	490	+94%

Fonte: SEA

INIZIATIVE PROMOSSE A FRONTE DELL’EMERGENZA COVID-19

A fronte del progressivo miglioramento della situazione epidemiologica nel corso del 2022 e del conseguente allentamento delle regole e delle restrizioni ai viaggi così come indicato dai diversi paesi, SEA ha adeguato le proprie azioni e i propri servizi gradualmente in base alle nuove norme e alle nuove linee di indirizzo.

Viene garantito il rispetto alle Linee Guida ENAC attualmente in vigore (Linee Guida ENAC per la ripresa del traffico negli aeroporti ed. 10 del 16 giugno 2022) che prevedono tra l’altro:

- presenza di aree adatte alla gestione di eventuali passeggeri positivi o che presentano sintomatologie sospette;
- distributori di gel igienizzante a disposizione di tutti i passeggeri;
- segnaletica atta a evitare affollamenti, in particolare la cartellonistica (*totem*) e la comunicazione a rotazione sui *monitor*;
- pulizia e sanificazione di spazi/attrezzature.

È inoltre garantita ai viaggiatori e operatori degli scali la possibilità di effettuare un tampone nasofaringeo per la diagnosi di Covid-19 a pagamento che può essere prenotato presso le strutture convenzionate presenti nelle aerostazioni.

CERTIFICAZIONI E RICONOSCIMENTI

Gli Aeroporti di Milano Linate e Malpensa hanno conseguito nel corso del 2022 l'Accreditamento *ACI World Airport Customer Experience Accreditation*, iniziativa che si colloca all'interno del programma internazionale di *benchmarking Airport Service Quality (ASQ)*, e che prevede il riconoscimento progressivo dei livelli di maturità del processo di gestione di tutte le attività connesse alla *Customer Experience* e al miglioramento della qualità dei servizi.

L'Accreditamento è il riconoscimento da parte di ACI World del continuo e attento impegno di SEA alla programmazione e pianificazione di nuovi servizi ai passeggeri realizzati in coerenza con i loro bisogni e le loro aspettative. Un impegno che SEA sviluppa in maniera trasversale con le direzioni aziendali e in collaborazione con tutti gli *stakeholder* condividendone risultati e obiettivi attraverso un dialogo trasparente e costruttivo, ulteriore dimostrazione della diffusione della cultura della qualità in azienda che SEA ha definito e continua a promuovere.

OFFERTA DI SERVIZI COMMERCIALI

Le attività *Non Aviation* includono:

- attività *retail* (vendita al pubblico, in regime *duty free* e *duty paid*, ristorazione, autonoleggi, gestione di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie);
- gestione dei parcheggi;
- gestione degli spazi *cargo*;
- gestione degli spazi pubblicitari;
- altre attività, raggruppate sotto la voce "servizi ed altri ricavi" (quali manutenzione mezzi, *real estate*, incluse locazioni e concessioni di porzioni del sedime aeroportuale e servizi tecnologici e di progettazione, nonché servizi di sicurezza non regolamentati).

RETAIL

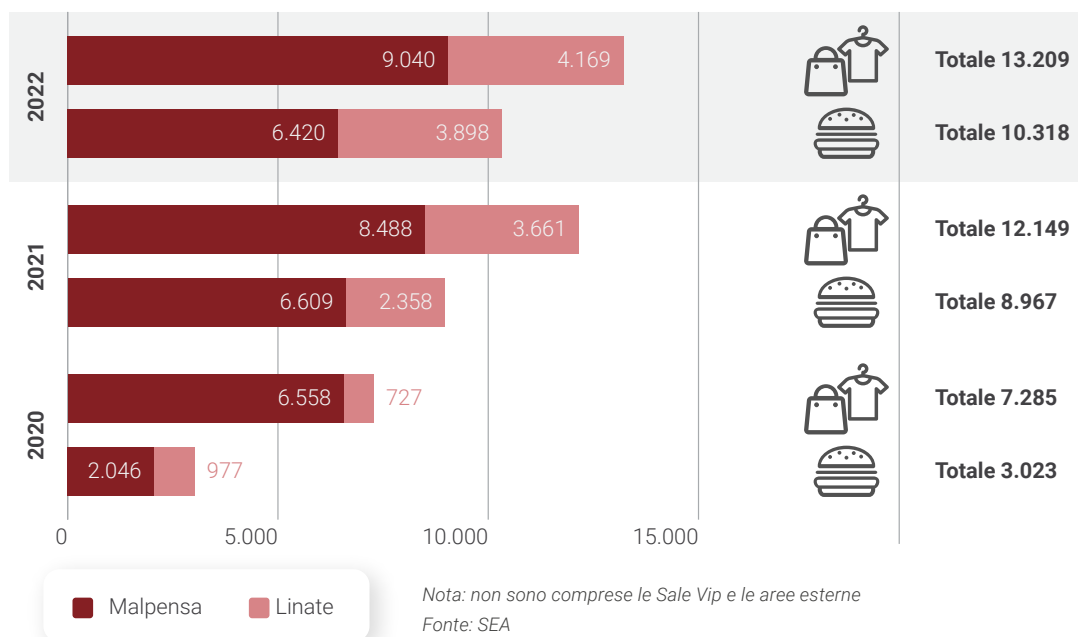
I punti vendita siti all'interno delle aerostazioni passeggeri offrono prodotti sia in regime di *duty free* (ovvero in esenzione dal pagamento dell'IVA e delle accise), sia in regime di *duty paid* (ossia in regime ordinario di acquisto senza poter beneficiare della predetta esenzione). L'attività di vendita al dettaglio esercitata negli scali offre al pubblico e ai passeggeri un'ampia gamma di prodotti e marchi volti a soddisfare differenti tipologie di utenti e prevede una significativa caratterizzazione dell'offerta commerciale di ogni *terminal*:

- Malpensa dedicato allo *shopping* di lusso e del *duty free*;
- Linate scalo delle proposte commerciali di alta fascia specializzato nella clientela *business*.

Nel 2022 negli scali SEA si sono avuti 90 punti vendita operativi, corrispondenti a 13.209 m² di spazi commerciali (+1.060 m² rispetto al 2021), di cui 9.040 m² a Malpensa *Terminal 1* e 4.169 m² a Linate.

Nonostante nei primi mesi dell'anno, la pandemia fosse ancora in atto, al *Terminal 1* di Malpensa nella Piazza del Lusso si sono concluse le operazioni di *asset management* con l'apertura della nuova *boutique* di Fratelli Rossetti e del chiosco di Pomellato a rafforzare l'offerta *luxury*; inoltre, sono iniziati i lavori per l'ampliamento e personalizzazione della *boutique* di Hermes. Nella Piazza del Gusto è stato inaugurato il chiosco di Pineider, mentre nella Piazza del Pop i negozi di Hudson Feltrinelli, Accessories e Inmotion.

Aree commerciali degli aeroporti di Milano - shops + food & beverage (m²)



Sullo scalo di Linate l'offerta della piazza principale è stata arricchita con nuove aperture: Rocca 1794, facente parte del gruppo Damiani, Fratelli Rossetti e Swarovsky. Per quanto riguarda il *food & beverage* nel 2022 nei *terminal* gestiti da SEA hanno operato 50 bar e ristoranti, per una superficie occupata di circa 10.318 m² (+1.351 m² rispetto al 2021), di cui 6.420 m² a Malpensa *Terminal 1* e 3.898 m² a Linate. In ambito *food & beverage* al *Terminal 1* si sono verificati due ampliamenti: quello di Obica in area imbarchi, con conseguente riconfigurazione della Piazza e la riapertura del Motta in area *Extra Schengen*. Sullo scalo di Linate la nuova area commerciale del Corpo F ha visto l'inaugurazione di Temakinho, mentre agli imbarchi al piano terra hanno aperto Vyta e MU; infine, in area *check-in* è stato inaugurato Alemagna.

Aree retail operative degli aeroporti di Milano per milione di passeggeri (m²/passeggeri)

	2022	2021	2020
Malpensa	729	1.577	1.411
Linate	1.052	1.398	757

Fonte: SEA

Qualità dell'offerta commerciale

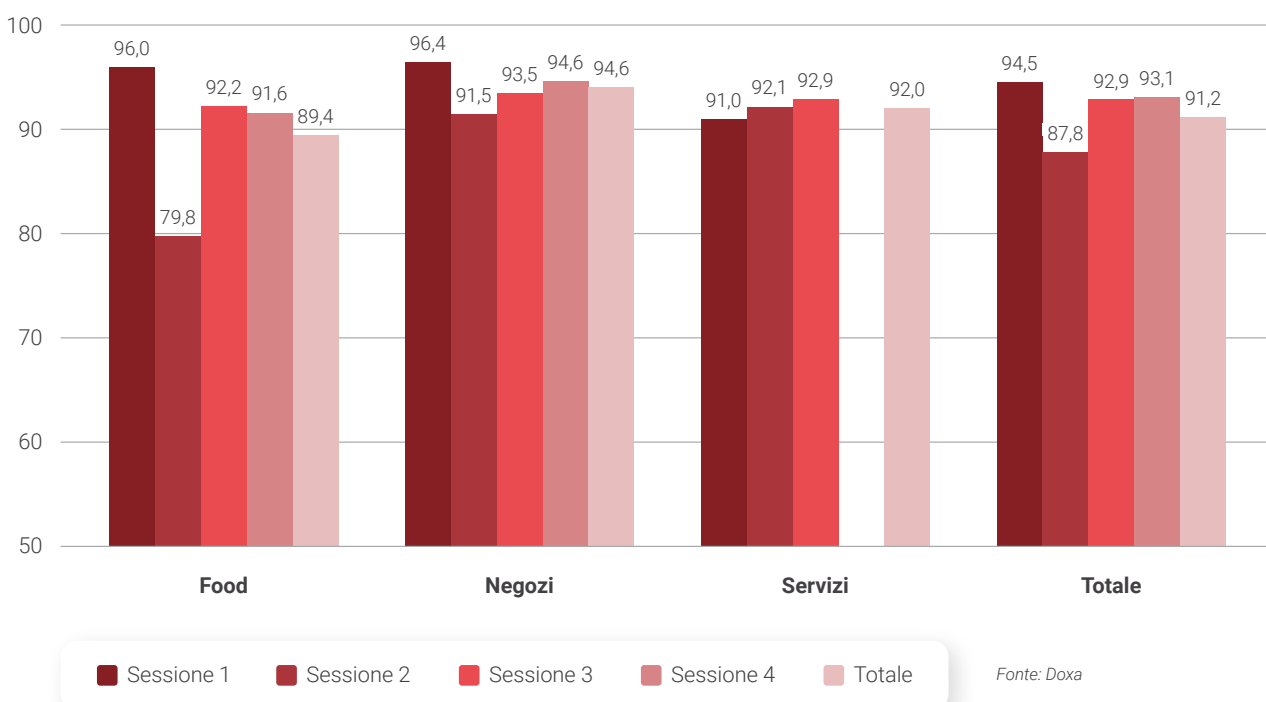
Dal 2011 è stato introdotto il "Mystery shopping" - strumento di verifica della qualità dei servizi commerciali, basato su visite e interviste effettuate da personale "in incognito" - con l'obiettivo di acquisire informazioni strutturate sulle esperienze d'acquisto degli utenti negli aeroporti. All'interno del punto vendita il *mystery shopper*, simulando l'esperienza del "cliente tipo", focalizza l'attenzione su:

- stile e comportamento del personale di vendita;
- livello di conoscenza e competenza professionale;
- capacità di *problem solving*;
- efficacia nella vendita, nella *customer retention* e nel proporre acquisti supplementari;
- capacità di ascolto, empatia, gentilezza e simpatia;
- coerenza con la filosofia aziendale;
- clima interno.

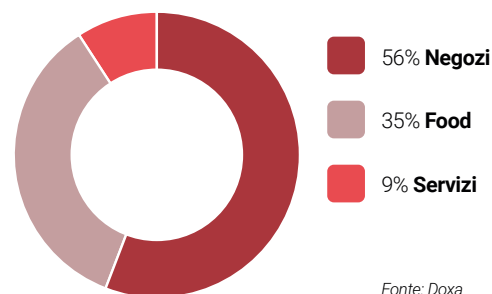
Nel corso del 2022 è ripresa l'attività di verifica, interrotta durante il periodo del Covid-19, nella quale stati coinvolti 157 esercizi commerciali per un totale di 611 visite così suddivise per tipologia di negozi e per localizzazione sugli scali.

Osservando il dato in funzione della tipologia di esercizio, emerge che le categorie dei negozi e dei servizi si attestano al di sopra del dato medio generale (rispettivamente 94,0 e 92,0) mentre la categoria del *food* risulta leggermente inferiore al dato medio generale (89,4).

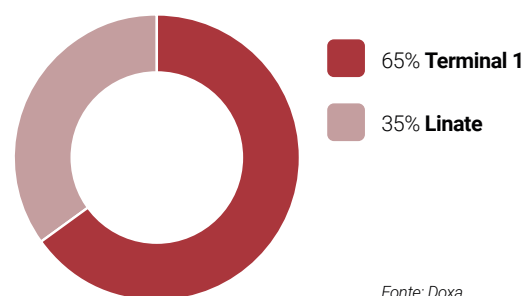
Mystery Shopping - Valore medio della qualità percepita per tipo di esercizio (scala 1-100)



Negozi visitati per tipologia di attività

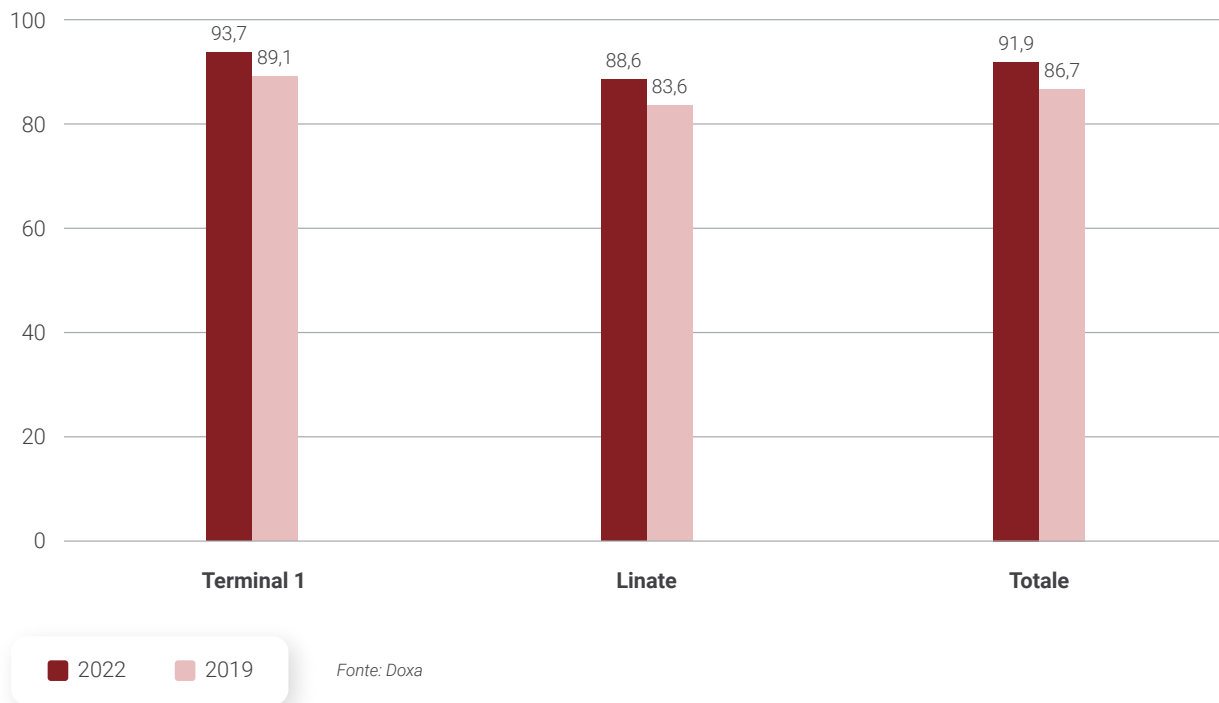


Negozi visitati per localizzazione

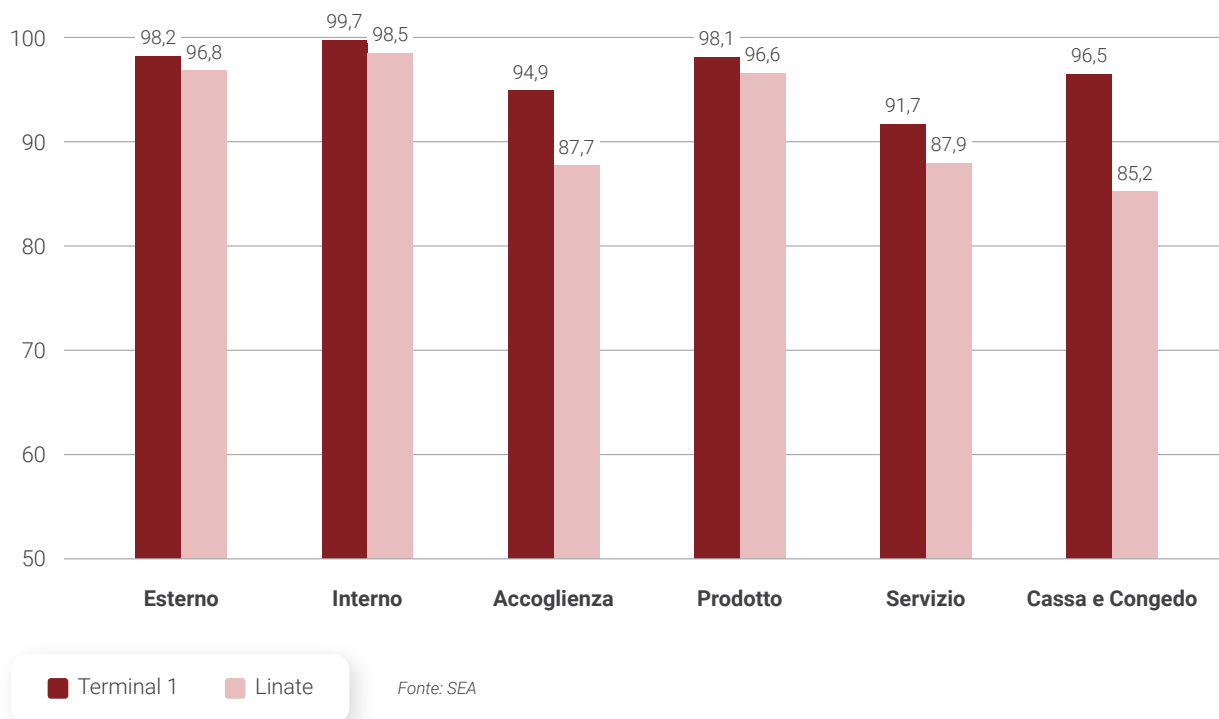


Rispetto al 2019 si registra un miglioramento della *performance* sul valore medio della qualità sia su entrambi gli scali sia per i singoli *driver* con risultati più marcati sul *Terminal 1* di Malpensa.

Mystery Shopping - Valore medio della qualità percepita per aeroporto (scala 1-100)



Mystery Shopping - Driver della qualità percepita per aeroporto (scala 1-100)



PARCHEGGI

SEA gestisce direttamente i parcheggi dei propri scali e, dal 2014 anche di Orio al Serio. Il sistema *ViaMilano Parking* offre oltre 24.000 posti auto. La tenuta rispetto all'evidente calo del traffico è il risultato di una politica commerciale coerente con le abitudini di consumo in divenire, con attenzione alla continuità della relazione con la base clienti. Nel 2022 nel parcheggio P1 *Top Class* di Linate che consente un accesso diretto al piano *check-in*, è stato effettuato un lavoro di *restyling* aumentando la dimensione degli stalli per offrire maggiore *comfort* ai clienti. È in corso il rafforzamento della *partnership* con Telepass, che consentirà a tutti gli utenti dotati di apparato *telepass* di prenotare *on line* la sosta nei nostri parcheggi e di ricevere l'addebito sul proprio conto *telepass*. Inoltre, visto il costante incremento di auto elettriche e al fine di offrire un servizio sempre più ampio e in linea con i *trend* di innovazione e sostenibilità, SEA ha deciso di investire in vere e proprie stazioni di ricarica, installando delle colonnine di ricarica nei parcheggi grazie alla *partnership* con Free to X.

Numero di parcheggi (posti auto)

	2022	2021	2020
Malpensa T1	6.937	6.729	6.729
Malpensa T2	5.924	6.131	6.131
Linate	2.885	3.026	3.026
Totale	15.746	15.886	15.886

Nota: i dati si riferiscono solo al n. posti auto disponibili

Fonte: SEA

Malpensa T1 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2022	6.937	444.114	3,6
2021	6.729	245.539	6,6
2020	6.729	153.667	4,2

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno dei parcheggi a lunga sosta.

Sono stati riesposti i dati relativi al numero di "transiti auto paganti" 2021, a seguito di un processo di miglioramento della raccolta del dato. Per i dati precedentemente pubblicati, fare riferimento alla Dichiarazione Non Finanziaria 2021.

Fonte: SEA

Malpensa T2 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2022	5.924	44.266	3,4
2021	6.131	5.299	1,7
2020	6.131	39.445	2,9

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno dei parcheggi a lunga sosta.

Fonte: SEA

Linate - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2022	2.885	210.984	2,8
2021	3.026	142.517	7,4
2020	3.026	55.578	2,9

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno dei parcheggi a lunga sosta. Sono stati riesposti i dati relativi al numero di "transiti auto paganti" 2021, a seguito di un processo di miglioramento della raccolta del dato. Per i dati precedentemente pubblicati, fare riferimento alla Dichiarazione Non Finanziaria 2021.

Fonte: SEA

Qualità dei servizi agli operatori della Cargo City

Le attività di gestione e movimentazione delle merci e della posta in arrivo e in partenza nello scalo di Malpensa sono svolte da operatori indipendenti, che erogano i loro servizi in specifici settori di attività sulla base di accordi commerciali, attenendosi comunque in ogni caso alle norme e alle procedure contenute nel Regolamento di Scalo. I servizi merci offerti nell'aeroporto di Malpensa includono l'*handling* fisico di tutte le tipologie di merci trasportate per via aerea, a cui si affianca un'ampia offerta di servizi accessori quali i servizi di rappresentanza del vettore (incluso l'*handling* documentale), i servizi doganali, i servizi di trasporto merci via strada, il *booking* e la vendita di spazi a bordo degli aeromobili.

Presso l'aeroporto di Malpensa è stata introdotta dal 2014 una Carta dei Servizi Merci, al fine di:

- definire livelli di *performance* e di qualità che possano soddisfare le attese degli operatori che usufruiscono dei servizi di assistenza merci;
- assicurare a SEA la disponibilità di un sistema di governo e controllo delle prestazioni dei servizi *cargo* erogati nello scalo, al fine di garantire la qualità del risultato finale.

La misurazione dei livelli di qualità dei servizi merci definita dalla Carta utilizza, come elemento di riferimento, il sistema "Cargo iQ" promosso dalla IATA e definisce, tra gli altri, anche gli *standard* operativi e i livelli di servizio per i principali processi aeroportuali che ne fanno parte.

QUALITÀ EROGATA

La Carta dei Servizi Merci prevede la misurazione dell'andamento di 10 indicatori della qualità del servizio analizzati attraverso rilevazioni effettuate con cadenza trimestrale. I parametri sono monitorati in auto-controllo dagli *handler* merci, sia con strumenti informatici (con analisi del 100% del fenomeno) che attraverso rilevazioni sul campo effettuate su un campione di eventi adeguatamente rappresentativi per numero e per frequenza di rilevazione. SEA effettua *audit* periodici sulle rilevazioni in autocontrollo almeno una volta l'anno.

Carta dei Servizi Merci 2022 - Indicatori di qualità erogata

Processo	Indicatore	Definizione	Valore	Target
Allestimento merce	Corretto confezionamento dei carichi in partenza	Percentuale dei voli per i quali non si siano riscontrate anomalie nel confezionamento della merce rispetto al numero totale dei voli gestiti nel trimestre	Voli cargo: >99% Voli pax: >99%	99%
Rispetto delle istruzioni del vettore	Merchi disguidate nello scalo	Percentuale di spedizioni incomplete o disguidate (avvio ad errato destino, mancato imbarco, imbarco incompleto)	0,42%	<0,75%
Ricezione merce	Tempo massimo di attesa del camion per le operazioni di scarico della merce	Tempo intercorrente tra l'accettazione dei documenti e l'inizio delle operazioni di scarico del mezzo. (Il parametro assume diversi valori in relazione alle curve di presentazione medie dei mezzi presso i magazzini degli operatori <i>handling</i>)	90%	90%
Consegna in aeroporto	Tempo limite per la consegna in aeroporto della merce in partenza	Percentuale di spedizioni consegnate entro i tempi limite sul totale delle spedizioni in partenza gestite dall' <i>handler</i>	97%	95%
Merce pronta per il ritiro	Rispetto dei tempi per l'approntamento dei carichi in partenza	Percentuale calcolata rapportando i voli senza anomalie al totale dei voli assistiti da uno specifico <i>handler cargo</i>	>99%	97%
Interfaccia merce import	Rispetto della tempistica per la consegna in magazzino della merce in <i>import</i> dall'atterraggio del volo	Percentuale dei voli conformi alle tempistiche rapportato al numero totale dei voli con merci in arrivo	95%	90%
Consegne import	Tempo di attesa per l'uscita delle merci dal magazzino <i>import</i>	Tempo intercorrente tra la presentazione della distinta in uscita e la consegna effettiva della spedizione al destinatario Valore di riferimento: <60 minuti	78%	90%
Tempi di spunta	Rispetto della tempistica per la disponibilità al destinatario della merce in arrivo	Percentuale delle spedizioni la cui disponibilità al destinatario viene assicurata dall' <i>handler</i> entro tempi definiti	93%	92%

Fonte: SEA

QUALITÀ PERCEPITA

Attraverso un questionario compilabile in via telematica e distribuito ad ampia diffusione tra tutti gli operatori interessati alle attività merci di Malpensa (circa 120 soggetti interessati, comprendenti Compagnie Aeree, Agenti merci, Case di spedizione, Agenti Doganali ecc.) SEA rileva, almeno una volta l'anno, il livello di gradimento e di soddisfazione della clientela rispetto alla qualità dei servizi e delle strutture disponibili nell'area *Cargo*.

Carta dei Servizi Merci 2022 - Indicatori di qualità percepita

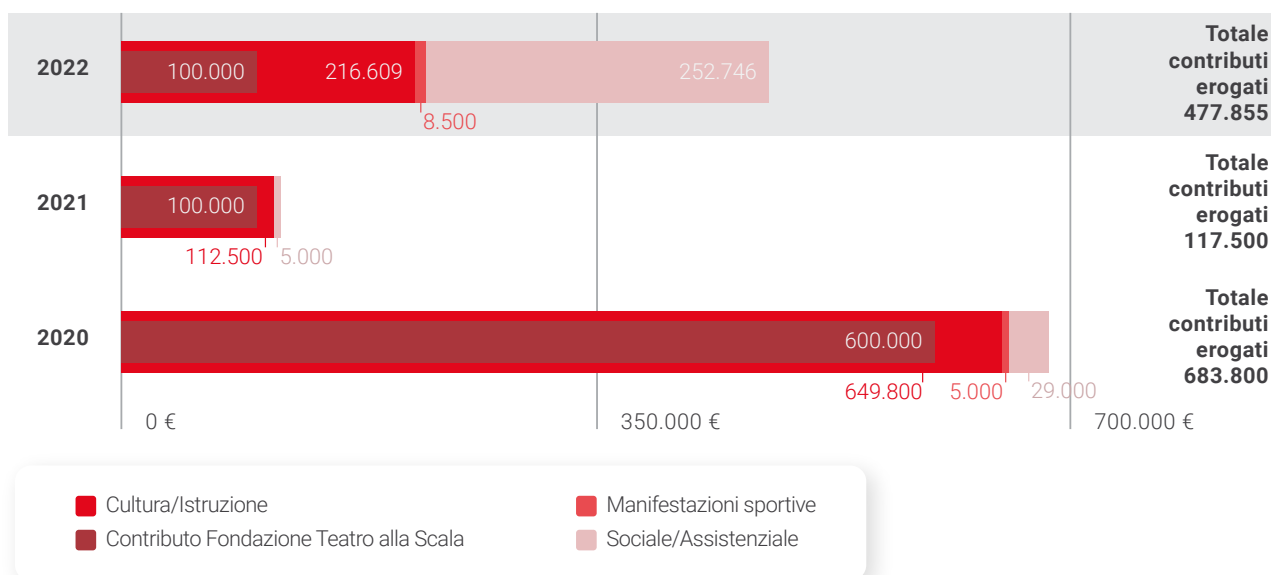
Item	Indicatore	Operatori soddisfatti	Target
Sicurezza nell'area merci	Percezione del livello di sicurezza dei servizi alle merci nello scalo	95%	70%
Sicurezza patrimoniale	Percezione sul livello di sicurezza patrimoniale	95%	80%
Regolarità del servizio	Percezione sulla regolarità del servizio	77%	65%
Pulizia e condizioni igieniche	Percezione sul livello di pulizia e di condizioni igieniche dell'area <i>cargo</i>	57%	60%
Infrastrutture, impianti e attrezzature	Percezione su infrastrutture, impianti e attrezzature	75%	60%
Servizi aggiuntivi	Percezione sui servizi aggiuntivi all'attività di <i>handling</i> disponibili nell'area <i>cargo</i>	76%	70%
Informazione agli operatori e alla clientela	Percezione sull'efficacia della segnaletica esterna	48%	65%
Informazione agli operatori e alla clientela	Percezione sui servizi di informazione	86%	65%
Aspetti relazionali e comportamentali	Percezione sulla professionalità e cortesia degli addetti <i>handling</i> merci	91%	75%
Integrazione modale	Percezione sul grado di accessibilità al <i>terminal</i> merci	73%	70%
Integrazione modale	Percezione sulla qualità delle infrastrutture per l'integrazione modale	52%	60%

Fonte: SEA

Investimenti in Corporate Citizenship

La maggior parte dei contributi liberali complessivamente erogati da SEA nell'ultimo triennio (oltre 1,2 milioni di euro) riguarda il sostegno a iniziative culturali, in particolare all'attività della Fondazione del Teatro alla Scala di Milano. Quale socio fondatore, SEA partecipa attivamente al raggiungimento degli obiettivi di diffusione della cultura musicale nel mondo e supporta la valorizzazione del patrimonio artistico nazionale, contribuendo a mantenerne elevato il livello qualitativo. Nel 2022 con la ripresa positiva delle *performance* economiche della società, SEA ha incrementato rispetto agli anni precedenti l'importo destinato alle erogazioni liberali soprattutto sull'aspetto sociale/assistenziale.

Erogazioni effettuate nell'ultimo triennio (euro)



OUTCOME

L'outcome di SEA corrisponde all'impatto sistemico generato a beneficio del contesto socio-economico di riferimento. Definisce e misura in che modo la gestione del sistema aeroportuale sia riuscita a fungere da fattore abilitante e da catalizzatore dello sviluppo economico e sociale, attraverso la generazione di una connettività aerea di qualità adeguata e congruente con il profilo competitivo del sistema territoriale servito.

Connettività

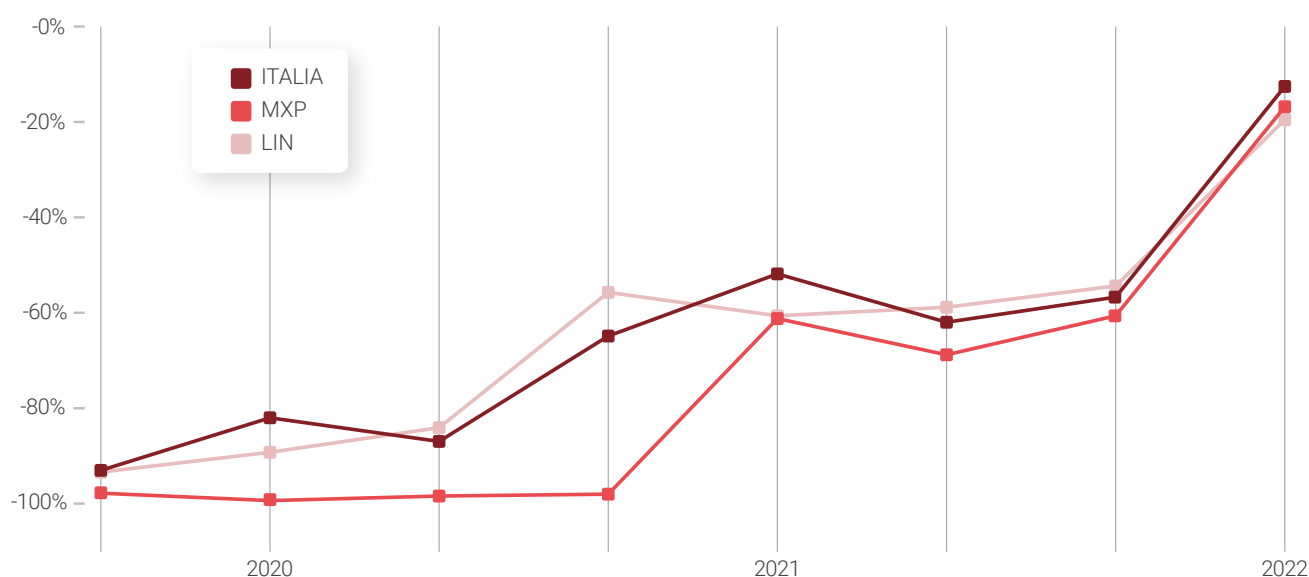
L'indice di connettività diretta è una misura migliore per definire l'outcome generato da un aeroporto, rispetto al semplice numero di destinazioni servite, poiché tiene conto anche del numero di frequenze disponibili per queste destinazioni e quindi della comodità nel raggiungerle.

La pandemia Covid-19 ha inciso drammaticamente sull'offerta di connettività aerea del trasporto aereo, che ha registrato un collasso sistemico in tutte le regioni europee. L'entità di questa riduzione è stata direttamente collegata alle misure messe in atto dai governi nei loro sforzi per contenere la propagazione del virus.

La perdita di connettività aerea incide fortemente sulle dinamiche economiche e sociali dei territori. Ricostruire la connettività aerea sarà quindi fondamentale per riattivare il turismo, gli affari, gli investimenti e il commercio.

Nell'estate 2020 la connettività degli aeroporti milanesi aveva parzialmente recuperato dalla decimazione dei voli avvenuta nei primi 6 mesi, portandosi a circa il 55% delle normali operazioni. A settembre il trend si è nuovamente invertito, per la mancanza di domanda e per le rinnovate restrizioni di viaggio conseguenti alla seconda ondata. A giugno 2021 la connettività si era riportata sui medesimi livelli dello stesso periodo dell'anno precedente, tranne poi ridursi nuovamente a causa dell'ennesima ondata di contagi che ha colpito l'Europa a fine 2021. Con la diffusione ad ampio spettro delle vaccinazioni e la riapertura di diverse destinazioni internazionali, il recupero di connettività - sia a livello Paese che per gli aeroporti milanesi - è stato molto significativo nel 2022, portandosi a giugno ad un -14/15% rispetto al periodo pre-pandemico.

Gap di connettività diretta 2020-2022 vs.2019 - Italia e Aeroporti Milanesi



Fonte: ACI Europe, Airport Industry Connectivity Report 2021, 2022

INDICE DI CONNETTIVITÀ MONDIALE ED EUROPEO

In base agli ultimi dati disponibili, lo scalo di Malpensa in seguito alla recrudescenza della pandemia nel 2021 ha peggiorato la propria posizione nel *ranking* degli aeroporti globalmente meglio connessi, scendendo al 56° posto - dalla 35° posizione dell'anno precedente - con un indice di connettività di 2,78 (vs. 2,62), dopo essere stato nel 2019 in 28° posizione (2,58). Tale indice - riferito a una rete che comprende 3.908 aeroporti nel mondo - mostra il numero medio di voli necessari per raggiungere, partendo da un dato aeroporto, tutti gli altri scali del *network* considerato (mondiale o europeo) e rappresenta uno dei parametri strutturali più rilevanti di un aeroporto. Anche a livello di connettività europea (riferita a un campione di 480 aeroporti continentali) Malpensa scende dal 17° posto del periodo pre-pandemico al 32° del 2021, con un indice di 1,92 (vs. 1,87 dell'anno precedente). *Trend* simile per Linate, che perde 4 posizioni nella classifica dell'accessibilità continentale (dal 98° al 102° posto) accusando un lieve peggioramento dell'indice (2,24 vs. 2,22).

CONNETTIVITÀ E TEMPI DI VIAGGIO

Un indicatore in grado di dare una misura più puntuale del grado di accessibilità all'Europa da parte dei singoli aeroporti è basato sui tempi minimi di viaggio per raggiungere gli altri aeroporti europei.

Il tempo di viaggio comprende sia i tempi di volo sia i tempi di attesa negli scali intermedi (nel caso in cui per raggiungere una determinata destinazione sia necessario più di un volo). Per avere un termine di paragone assoluto, da Amsterdam (lo scalo meglio connesso a livello europeo) nel 2021 risultava possibile raggiungere in giornata 341 aeroporti europei con un tempo medio di connessione di 288 minuti. Una *performance* in recupero verso i livelli del periodo pre-pandemico, quando dal medesimo scalo era possibile raggiungere 377 aeroporti in un tempo medio di 272 minuti.

Indicatori di connettività e tempi di viaggio degli aeroporti di Milano

	2021		2020		2019	
	MLA	MXP	MLA	MXP	MLA	MXP
N° aeroporti europei connessi in giornata	342	338	288	267	372	-
Tempo medio di connessione (minuti)	388	399	434	451	317	-

* Scalo non operativo al momento della rilevazione

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022

In questa graduatoria l'aeroporto di Malpensa si colloca al 23° posto nel *ranking* europeo (21° nell'anno precedente) con 342 aeroporti collegati in giornata (il numero più alto tra tutti gli scali italiani e al 5° posto tra quelli europei) e tempi medi di connessione pari a 388 minuti. Situazione analoga per l'aeroporto di Linate, che si colloca al 32° posto (vs. 30° nell'anno precedente) nel *ranking* continentale e al 3° in quello nazionale, risultando collegata con 338 aeroporti raggiungibili in giornata con un tempo medio pari a 399 minuti.

ACCESSIBILITÀ AL PIL EUROPEO

Malpensa è il miglior aeroporto italiano - unico facente parte della top 10 - nel *ranking* continentale basato sulla quota di PIL europeo raggiungibile in tempi contenuti.

% PIL europeo raggiungibile in funzione del tempo di viaggio

	2021		2020		2019	
	MLA	MXP	MLA	MXP	MLA	MXP
% PIL europeo raggiungibile entro 2 ore	76,7	55,4	62,4	40,6	82,5	-
% PIL europeo raggiungibile entro 2-4 ore	17,7	33,2	21,8	26,3	16,7	-
Posizione nel <i>ranking</i> europeo	7°	25°	11°	23°	10°	-

* Scalo non operativo al momento della rilevazione

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021, 2022

A differenza della connettività misurata solo in termini di numero di collegamenti, la raggiungibilità delle varie destinazioni in funzione del tempo di viaggio appare più indicativa della qualità dei collegamenti che un aeroporto è in grado di esprimere all'interno del *network* continentale. Malpensa si colloca al 7° posto (guadagnando 4 posizioni) della classifica europea, con una *performance* in netto miglioramento rispetto all'anno precedente. Linate si colloca al 3° posto nella graduatoria nazionale e al 25° nel *ranking* europeo.

Impatto socio-economico generato dagli aeroporti

Nel 2022 il sistema aeroportuale milanese ha ripreso a svolgere - in forma non del tutto compiuta, ma in sensibile recupero rispetto agli anni precedenti - il ruolo di attrattore di capitali, generatore di opportunità lavorative e attivatore o catalizzatore di iniziative di investimento a beneficio dell'intero territorio lombardo e dell'intero Nord-Ovest italiano.

Sulla base dei dati relativi all'impronta socio-economica degli scali milanesi - contenuti in diversi studi commissionati all'Osservatorio sugli aeroporti milanesi della LIUC Business School e coordinati dal prof. Massimiliano Serati - il sistema aeroportuale SEA nel 2022 ha registrato un forte incremento degli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico rispetto al 2021, alimentando una sensibile inversione di tendenza rispetto agli anni della pandemia. Le ricadute complessive sul territorio lombardo sono quantificabili in 40,3 miliardi di euro, alle quali ha corrisposto l'attivazione di poco più di 239 mila posizioni lavorative.

LE TIPOLOGIE DI IMPATTO ANALIZZATE

Impatto diretto

È generato dall'insieme delle attività economiche che forniscono servizi ai passeggeri e alle merci operando all'interno del sedime aeroportuale (ad esempio: vettori, negozi, bar e ristoranti, autonoleggi, banche, spedizionieri, *handler*, enti di stato, società di *catering*, ecc.). È stato ricostruito partendo dall'elenco delle aziende che hanno richiesto l'emissione di *badge* per operare all'interno degli scali. L'occupazione media per settore e unità locale è stata ricavata incrociando anche dati Istat nazionali e regionali, letteratura dedicata ai sistemi aeroportuali e verifiche condotte direttamente presso gli aeroporti. Il valore della produzione è stato stimato applicando ai dati occupazionali gli indici di produttività media per addetto.

Impatto indiretto e indotto

L'impatto indiretto è quello generato dalle attività che forniscono servizi a passeggeri e merci operando all'esterno del sedime aeroportuale e dalle filiere di fornitura attivate dai gestori delle attività dirette. L'impatto indotto è invece rappresentato dall'incremento di domanda finale causata dalla spesa dei percettori di reddito coinvolti a vario titolo nelle attività innescate dalla presenza dell'aeroporto. Gli effetti indiretti e indotti sono stati stimati utilizzando moltiplicatori economici (rispettivamente leonteviano e keynesiano), come è prassi comune per gli studi di impatto economico. Questi moltiplicatori sono basati su modelli *input-output* dell'economia nazionale, opportunamente regionalizzati, così da essere calibrati al caso lombardo. Il modello cattura ciò che ogni azienda o settore devono acquistare da ogni altro settore, al fine di produrre un valore di 1 euro di beni o servizi.

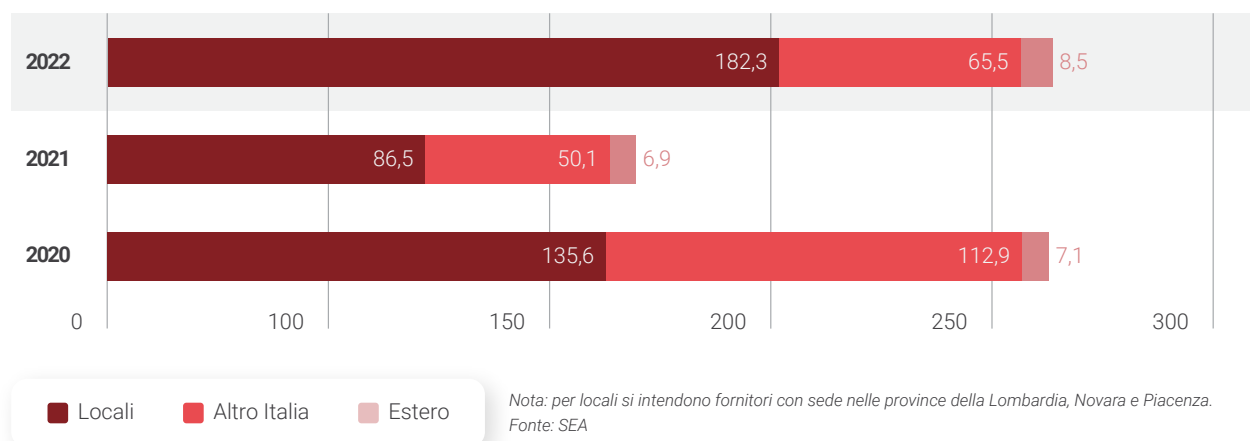
Impatto catalitico

Sotto la definizione di impatto catalitico si riassume l'insieme degli effetti statici e dinamici generati dalla presenza di un aeroporto a favore dell'attrattività e della competitività dell'area interessata dalla sua attività. Creando connettività, l'aeroporto innesca o amplifica meccanismi di sviluppo socio-economico che fanno da *booster* per la crescita economica del territorio.

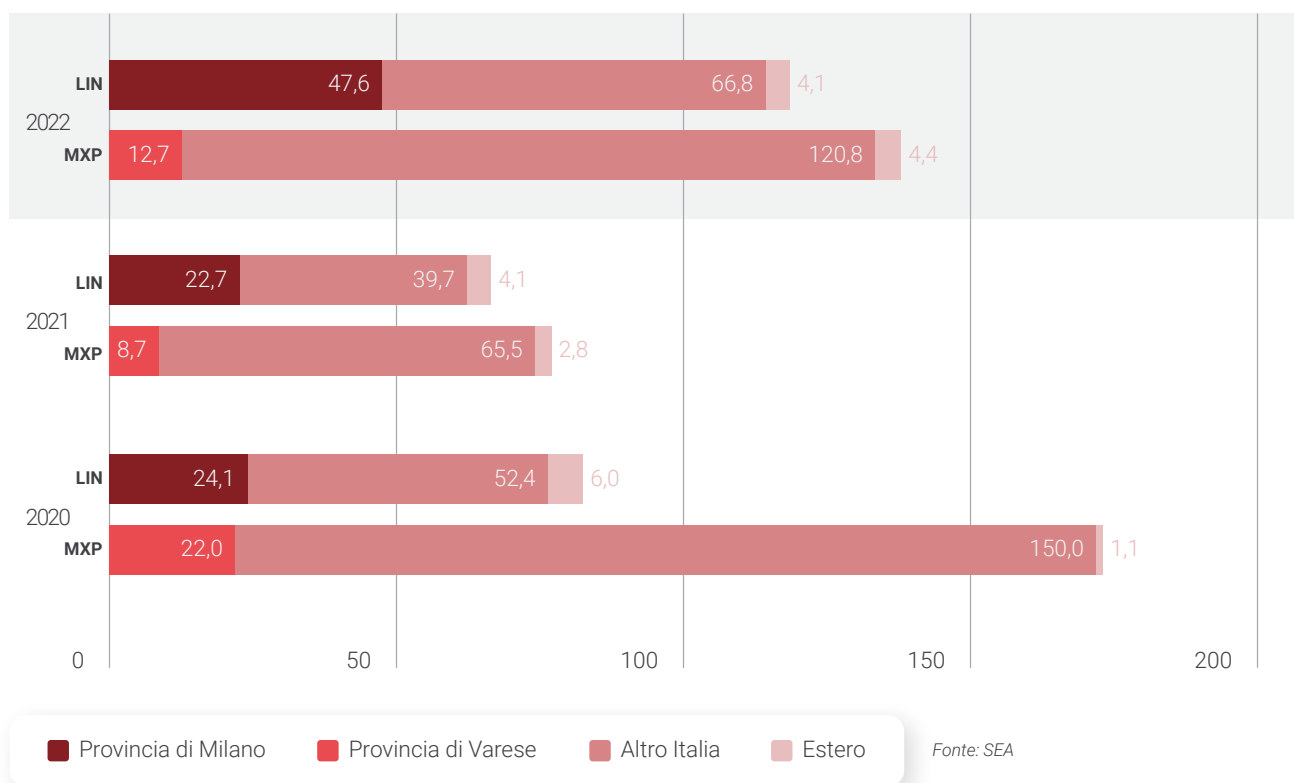
IMPATTO DI SEA SULLA SUPPLY CHAIN

L'impatto economico generato sul territorio circostante dalla sola attività del Gruppo SEA in termini di acquisto di forniture di beni e servizi, nel 2022 è stato pari a 182,3 milioni di euro, corrispondente al 60% degli acquisti in valore complessivamente effettuati dal Gruppo.

Valore ordini per provenienza geografica (milioni di euro)



Linate e Malpensa - Valore ordini per appartenenza territoriale (milioni di euro)



Tale risultato è stato ottenuto nonostante SEA non svolga processi di selezione dei fornitori per provenienza geografica, sia per i vincoli derivanti dalle gare a evidenza pubblica sia per la precisa scelta del Gruppo di privilegiare gli aspetti qualitativi, economici e di sostenibilità della fornitura.

Nello scalo di Linate il valore degli ordini effettuati presso fornitori localizzati nella provincia di Milano è stato pari al 40% (34% in media nel periodo 2020-2022), mentre nello scalo di Malpensa il valore degli ordini rivolti a fornitori presenti nella provincia di Varese è stato pari al 9% (11% in media nel periodo 2020-2022).

Impatto socio-economico diretto di Malpensa

Lo scalo di Malpensa nel 2022 ha registrato una sostanziale stabilità - rispetto all'anno precedente - sul fronte della presenza di unità produttive (486 vs. 484), che si rispecchia in una equivalente stazionarietà sul fronte dell'occupazione attivata (-136 unità lavorative, -0,8%).

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Malpensa

Anno	N. Imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (mio euro)
2019	563	20.977	5.109
2020	553	19.615	2.876
2021	484	18.141	3.040
2022	486	18.005	5.195

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Si registra una forte impennata, invece, per il valore della produzione realizzato all'interno del sedime di Malpensa, che nel 2022 è cresciuto del 70,9%, attestandosi a 5,2 miliardi di euro e superando la *performance* relativa al periodo pre-pandemico (5,1 miliardi). Va comunque evidenziato che per circa 8 punti percentuali la quota di crescita registrata sul 2021 è dovuta al fenomeno inflazionistico che ha caratterizzato il 2022.

L'IMPATTO OCCUPAZIONALE DIRETTO DI MALPENSA SUI COMUNI CUV

Dall'analisi della distribuzione sul territorio delle ricadute occupazionali dirette generate dall'aeroporto di Malpensa, emerge come l'80,7% degli occupati risieda in Lombardia, il 6,1% nella vicina Provincia di Novara e l'11% circa sia invece residente fuori regione.

Impatto occupazionale di Malpensa sui comuni CUV

Anno	Occupazione diretta totale attivata da Malpensa	Occupazione diretta attivata presso i comuni CUV	% occupati CUV sul totale
2019	20.977	4.292	20,4
2020	19.615	4.079	20,7
2021	18.141	3.839	21,1
2022	18.005	3.828	21,3

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA

In Provincia di Varese, dove ha sede l'aeroporto di Malpensa, risulta occupata oltre la metà degli addetti (50,6%), mentre i comuni del CUV raccolgono oltre il 21% dell'occupazione generata dallo scalo (il 42% circa dell'occupazione direttamente generata da Malpensa in Provincia di Varese).

Impatto socio-economico indiretto e indotto di Malpensa

L'impatto indiretto generato dallo scalo di Malpensa (riferibile alle filiere di fornitura esterne delle unità produttive operanti all'interno del sedime) nel 2022 è attestato su poco più di 11 mila posizioni di lavoro attivate a fronte di oltre 1,8 miliardi di euro di valore della produzione generata.

Evoluzione dell'impatto indiretto e indotto di Malpensa

Anno	Impatto indiretto		Impatto indotto	
	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)
2019	12.908	1.817	9.770	2.397
2020	12.070	1.023	9.136	1.349
2021	11.163	1.081	8.449	1.427
2022	11.079	1.848	8.385	2.437

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

L'impatto indotto (riconducibile all'incremento di domanda aggregata generato dal monte salari e stipendi attribuiti ai lavoratori operanti all'interno del sedime aeroportuale) è invece pari a poco meno di 8,4 migliaia di posizioni lavorative attivate e 2,4 miliardi di valore della produzione.

Impatto socio-economico catalitico di Malpensa

Il concetto di impatto catalitico si coniuga con l'idea che l'aeroporto contribuisca a generare (facendone parte) una sorta di "ecosistema", di cui l'aeroporto è inizialmente volano e poi *co-pivot*.

Le dinamiche catalitiche potrebbero quindi essere le forze che nel lungo periodo aggregano, sul territorio di riferimento dell'aeroporto, persone, attività produttive, competenze e tecnologie. Contestualizzando l'esistenza di impatti di tipo catalitico nella più generale idea di attrattività territoriale, risulta evidente che:

- l'attivazione catalitica tende a diventare significativa e trasversale solo oltre una certa soglia dimensionale dell'aeroporto ed è correlata in maniera non lineare con i flussi di traffico;
- non sempre è agevole identificare e separare le diverse declinazioni dell'impatto catalitico;
- esistono dei meccanismi di retroazione, anche se relativamente più deboli, attraverso i quali il contesto economico induce a sua volta lo sviluppo dell'aeroporto.

LE COMPONENTI DELL'IMPATTO CATALITICO DI MALPENSA ANALIZZATE

Commercio internazionale

Le imprese manifatturiere presenti sul territorio di riferimento beneficiano dei collegamenti aerei verso i mercati di esportazione.

Turismo

L'accessibilità aerea facilita l'arrivo di un numero maggiore di turisti per un Paese. La spesa di questi turisti è in grado di supportare una vasta gamma di attività: hotel, ristoranti, negozi, servizi di intrattenimento e divertimento, noleggio di auto ecc.

Attrazione e ritenzione di investimenti produttivi sul territorio

Un fattore chiave che le aziende tengono in conto quando prendono decisioni circa la localizzazione di uffici, impianti di produzione o magazzini e il loro mantenimento nel tempo è la presenza di uno scalo internazionale.

IL RUOLO DI MALPENSA NEL COMMERCIO INTERNAZIONALE

È noto che i volumi di merci trasportate per via aerea da e verso l'Italia rappresentano una quota trascurabile (2% circa) dei flussi di commercio estero nazionale e che il vettore principale rimane quello marittimo.

Ciò potrebbe far supporre che l'impatto catalitico di tipo commerciale sia irrilevante.

Evoluzione dei flussi *import-export* di merci trasportate per via aerea in Italia (mio euro)

	Importazioni + Esportazioni			Esportazioni		
	Totale Italia	Italia via aerea	Nord Italia via aerea	Totale Italia	Italia via aerea	Nord Italia via aerea
2020	787.518	76.019	45.673	423.348	43.623	29.302
2021	937.197	87.626	53.626	499.841	50.303	33.730
2022	1.231.115	108.289	68.987	601.306	68.141	44.828
CAGR	7,7%	6,1%	7,1%	6,0%	7,7%	7,3%
Crescita 22/21	31,4%	23,6%	28,6%	20,3%	35,5%	32,9%
Quota 2020		9,7%*	60,1%**		10,3%*	67,2%**
Quota 2021		9,3%*	61,2%**		10,1%*	67,1%**
Quota 2022		8,8%*	63,7%**		11,3%*	65,8%**

* Italia via aerea/Italia totale; **Nord via aerea/Italia via aerea

Nota: ultimo trimestre stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Il quadro, tuttavia, cambia se si prendono in considerazione i valori delle merci trasportate per via aerea, che nel 2022 hanno corrisposto all'8,8% dell'*import-export* italiano e che nell'ultimo triennio hanno fatto segnare un tasso di crescita medio ponderato del 6,1%, meno accentuato rispetto al 7,7% riferito al totale dell'*import-export* complessivo in valore del Paese. Il CAGR triennale delle esportazioni per via aerea ha invece sopravanzato quello complessivo. Complessivamente le merci transitate da e per l'Italia per via aerea avevano un controvalore di 108,3 miliardi di euro, in sensibile risalita rispetto all'anno precedente (+23,6%) e superiori anche al livello del 2019 (quando avevano raggiunto quota 76 miliardi). Se invece ci si concentra sulle esportazioni si osserva come l'11,3% delle esportazioni italiane in valore si è mosso nel 2022 per via aerea (contro il 10,1% del 2021). Il 65,8% di questa quota è transitato attraverso gli aeroporti del Nord Italia (-1,3 p.p. rispetto all'anno precedente).

Di questo incremento il 72,5% è riconducibile ad un aumento dei volumi o a un cambiamento della tipologia di merci scambiate mentre la restante quota si deve alla dinamica inflattiva.

I flussi in valore di *import-export* (55,2 miliardi, +12,3 miliardi rispetto all'anno precedente, +28,7%) che sono transitati da Malpensa corrispondono a circa il 4,5% del commercio estero italiano (che nel 2022 ha registrato una impennata del 31,4% dopo il crollo del 2020 e l'inversione di tendenza del 2021, attestandosi sui 1.231 miliardi di euro). La crisi pandemica non ha alterato la dinamica generale del saldo *export-import* generato dai flussi commerciali transitati da Malpensa, che risulta complessivamente in attivo e in crescita (16 miliardi nel 2022, contro gli 11 miliardi nel 2021 e i 10 miliardi nel 2020).

Il ruolo di Malpensa su questo fronte ha continuato a rivelarsi di assoluto rilievo, non tanto sul versante dell'incidenza sul valore totale delle esportazioni italiane (corrispondente al 6,0% nel 2022, in crescita rispetto al 5,4% dell'anno precedente), quanto su quello dell'incidenza sulle esportazioni nazionali dirette al di fuori dell'UE (dove il ruolo del *cargo* aereo risente meno della competizione della logistica su ferro e gomma), che nel 2022 ha toccato quota 11,8%, in crescita rispetto ai due anni precedenti.

Incidenza del traffico cargo di Malpensa sul valore delle esportazioni italiane (mio euro)

Anno	Export Italia	Export via Malpensa	Export via Malpensa/ Export Italia	Export Italia Extra-UE	Export via Malpensa Extra-UE	Export via Malpensa Extra-UE/Export Italia Extra-UE
2019	475.930	28.029	5,9%	209.841	25.837	12,3%
2020	423.348	23.441	5,5%	188.030	21.520	11,4%
2021	499.841	26.985	5,4%	239.840	25.204	10,5%
2022	601.306	35.862	6,0%	282.674	33.475	11,8%

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

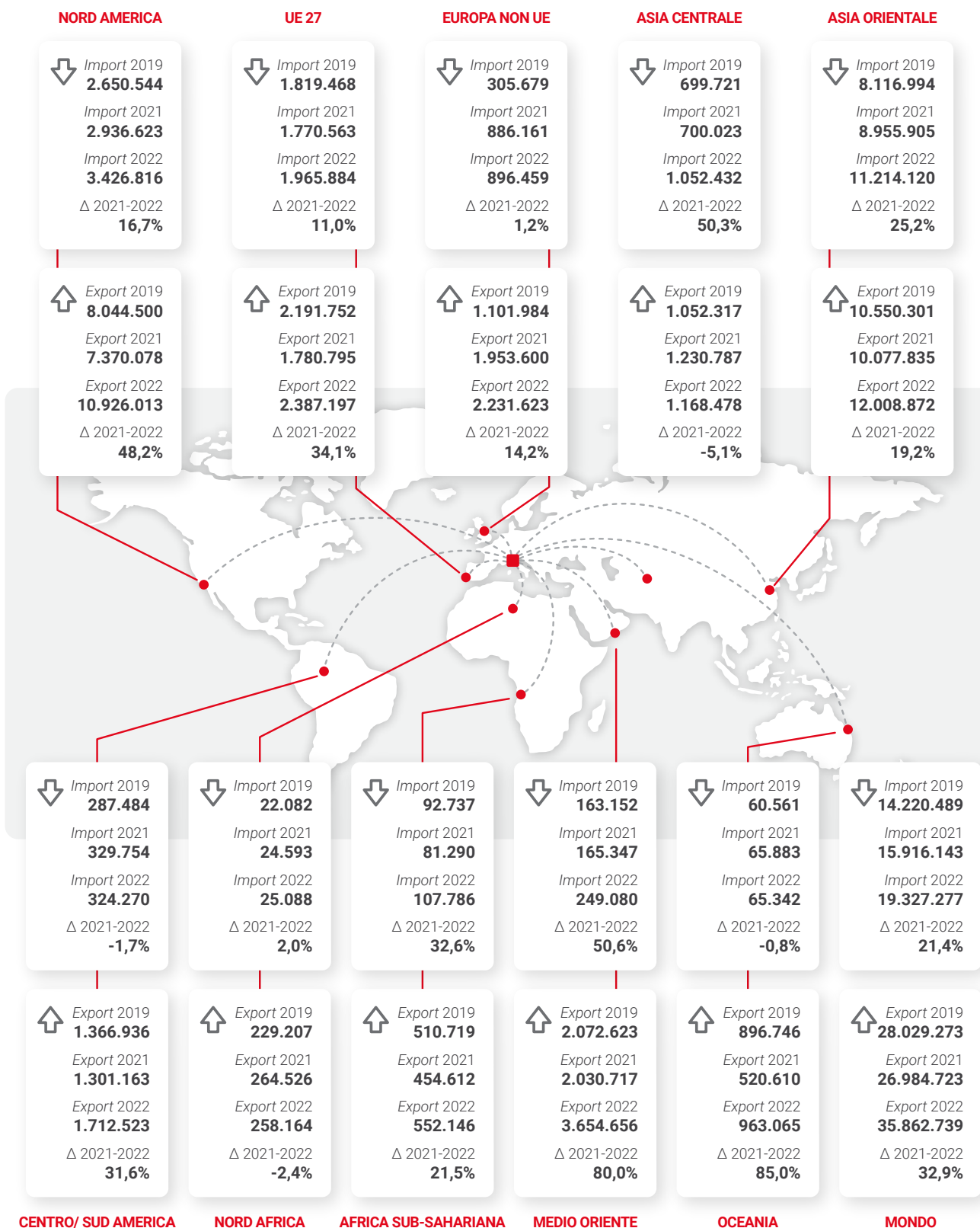
Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Rispetto ai flussi di merce che transitano per la *Cargo City* di Malpensa, le importazioni sono state pari a 19,3 miliardi di euro (contro i 15,9 miliardi del 2021), mentre le esportazioni sono salite a 35,8 miliardi (rispetto ai 26,9 miliardi dell'anno precedente).

I principali mercati di riferimento sono l'Asia Orientale, il Nord America e l'UE. A questi si aggiungono il Medio Oriente e il resto d'Europa extra-UE quando si considera il solo valore delle esportazioni. La consistente ascesa del commercio internazionale ha determinato per il secondo anno consecutivo un sostanzioso incremento del valore sia delle importazioni (+21,4% vs 2021) che, soprattutto, delle esportazioni (+32,9%).

Tutti i mercati più significativi in termini di volume di scambi hanno registrato rimbalzi importanti per le merci gestite da Malpensa: Medio Oriente (+50,6% *import*, +80,0% *export*), Nord America (+16,7 *import*, +48,2% *export*) e Asia Orientale (+25,2% *import*, +19,2% *export*). Rilevanti anche gli scostamenti registrati nel mercato UE 27 (+11,0% *import*, +34,1% *export*).

Evoluzione flussi import-export in valore via Malpensa per aree geografiche (.000 euro)



Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Per quanto riguarda l'analisi dei flussi di merce relativi ai 5 principali comparti industriali (che insieme totalizzano il 93,1% delle importazioni e il 91,5% delle esportazioni in valore gestite da Malpensa nel 2022) spicca il forte recupero - per quanto riguarda le importazioni - dei prodotti meccanici (+26,0%), dei mobili/arredamento (+32,1%), oltre che dei mezzi di trasporto (+28,3%) e della moda/abbigliamento (+26,3%). Complessivamente le importazioni di questi 5 comparti industriali transitate da Malpensa sono cresciute del 21% rispetto all'anno precedente.

Forte rilancio per quanto riguarda i flussi delle esportazioni. Tutti i comparti hanno fatto segnare incrementi molto significativi, in un range compreso tra il +37,6% del settore mezzi di trasporto e il +24,0% della meccanica. Nel complesso le esportazioni via Malpensa di questi settori industriali sono cresciute poco meno del 31%. I dati esposti continuano a confermare la centralità del ruolo di Malpensa per la bilancia commerciale del settore manifatturiero del Nord Italia.

Evoluzione flussi import-export in valore via Malpensa per comparti industriali (.000 euro)

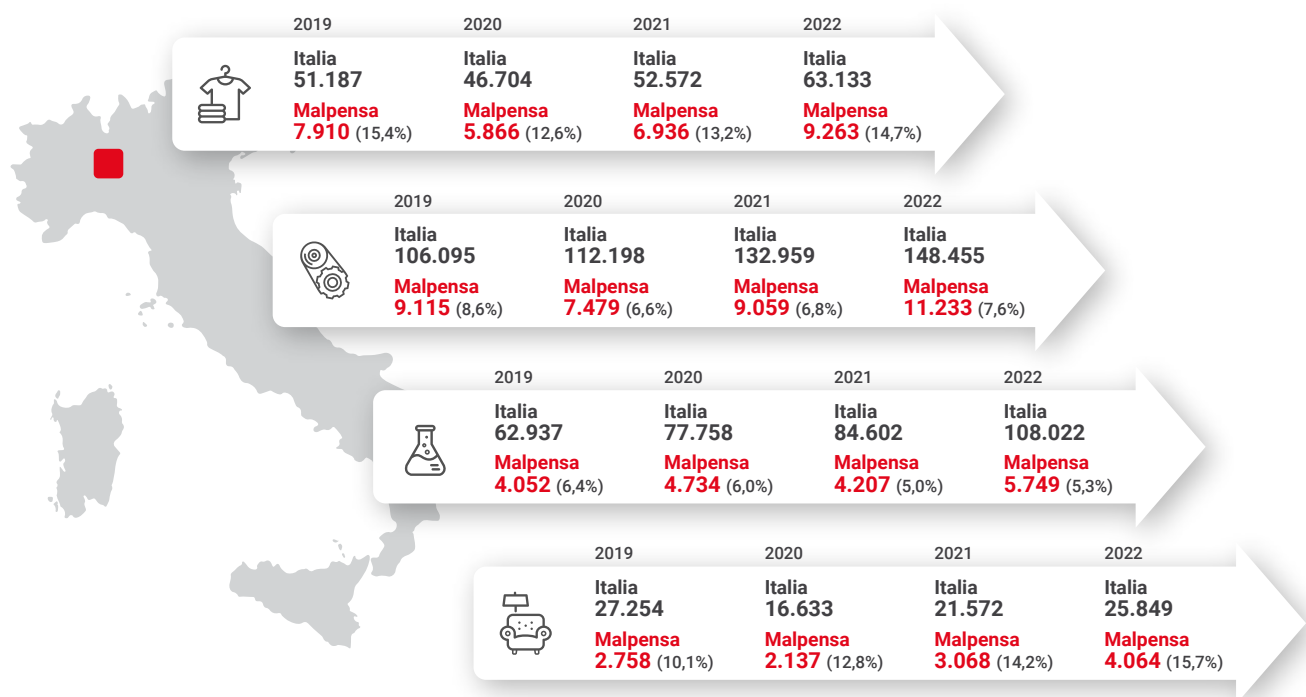
	Import 2019	Import 2021	Import 2022	Δ 2021- 2022 (%)	Export 2019	Export 2021	Export 2022	Δ 2021- 2022 (%)
Meccanica	8.459.519	8.930.680	11.249.541	26,0	9.115.982	9.059.531	11.233.759	24,0
Moda/abbigliamento	1.506.978	1.304.919	1.647.864	26,3	7.910.733	6.936.611	9.263.542	33,5
Chimica/plastica	1.698.791	3.076.718	3.052.541	-0,8	4.052.918	4.207.919	5.748.999	36,6
Mobili/arredamento	999.800	965.485	1.275.682	32,1	2.758.209	3.068.669	4.064.456	32,5
Mezzi di trasporto	682.572	605.524	776.880	28,3	1.615.489	1.823.812	2.509.279	37,6
Totale	13.347.660	14.883.326	18.002.508	21,0	25.453.331	25.096.542	32.820.035	30,8

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Guardando infatti alle quote di *export* transitate da Malpensa sul totale nazionale, suddivise per comparti industriali, emerge come per i comparti moda/abbigliamento, meccanica e chimica/plastica le esportazioni gestite dalla *Cargo City* di Malpensa, abbiano tuttora un'incidenza significativa e in crescita rispetto al 2021 (rispettivamente pari al 14,7%, al 7,6% e al 5,3%), mentre continua la crescita - sia in valore assoluto che come quota (15,7%) - dell'*export* del comparto mobili/arredamento gestito dalla *Cargo City* di Malpensa.

Quote di esportazioni di alcuni comparti industriali transitate da Malpensa (mio euro)



Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Quote di esportazioni transitate da Malpensa e dirette nei principali mercati mondiali (mio euro)

	2020		2021		2022	
	Nord-America	Asia Orientale	Nord-America	Asia Orientale	Nord-America	Asia Orientale
Moda/abbigliamento						
Totale export Italia	3.519	8.162	4.012	9.694	6.264	11.363
Totale export via Malpensa	1.190	3.754	1.354	4.342	2.340	5.239
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	33,8%	46,0%	33,7%	44,8%	37,3%	46,1%
Meccanica						
Totale export Italia	12.247	11.722	14.982	13.395	18.182	13.087
Totale export via Malpensa	2.064	2.546	2.692	2.783	3.555	3.363
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	16,8%	21,7%	18%	20,7%	19,5%	25,7%
Chimica/plastica						
Totale export Italia	8.779	5.855	7.882	6.200	10.826	7.845
Totale export via Malpensa	2.214	1.306	1.369	1.481	2.594	1.498
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	25,2%	22,3%	17,4%	23,9%	24,0%	19,1%
Mobili/arredamento						
Totale export Italia	2.201	1.718	3.247	2.216	3.996	2.527
Totale export via Malpensa	514	463	833	638	1.042	771
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	23,3%	26,9%	25,6%	28,8%	26,1%	30,5%

Nota: ultimo trimestre di ciascun anno stimato

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb

Nel 2022 dalla *Cargo City* di Malpensa è transitata quasi la metà e oltre un terzo in valore di tutte le esportazioni italiane del settore moda/abbigliamento destinate ai ricchi e dinamici mercati del *Far East* e del Nord America, così come oltre un quarto delle esportazioni, destinate nei medesimi mercati, del comparto mobili/arredamento. Rilevanti - un quarto del totale nazionale - anche le quote di *export* destinate, via Malpensa, al Nord America da parte delle industrie nazionali della chimica/plastica (24,0%) e ai mercati dell'Asia Orientale da parte del comparto meccanico (25,7%).

IL RUOLO DI MALPENSA NELL'INDUSTRIA TURISTICA LOMBARDA

L'esistenza di una correlazione positiva e significativa tra connettività aeroportuale e attrattività turistica è ormai patrimonio consolidato in letteratura.

Sulla scorta dei dati prodotti in seno all'Osservatorio turistico-aeroportuale LIUC - SEA si stima che:

- nel 2022 l'aeroporto di Malpensa abbia veicolato sul territorio lombardo circa 5,2 milioni di turisti (+3,0 milioni rispetto all'anno precedente), dei quali 4,3 milioni internazionali;
- la permanenza media sul territorio lombardo è stata pari a circa 3,4 giorni per i visitatori internazionali e circa 2,6 per i nazionali;
- la spesa media giornaliera è stata pari a 252 euro per i turisti esteri e circa 200 euro per quelli italiani.

In questo modo è stata stimata la spesa totale complessiva generata dagli afflussi turistici transitati da Malpensa e riversata sul territorio lombardo. Questi valori, rapportati alla produttività media per addetto in ogni settore considerato, hanno generato inoltre i dati sull'impatto occupazionale catalitico.

La dimensione economica dell'*incoming* turistico nel 2022 è stimata in circa 4,1 miliardi di euro (+0,8 miliardi di euro rispetto al 2021, -4,0 miliardi rispetto al 2019). La dimensione occupazionale generata dall'*incoming* turistico riferibile a Malpensa è di poco superiore alle 73.000 unità (+24 mila unità rispetto al 2021, -36 mila rispetto al 2019).

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Malpensa nel 2022



Malpensa

5.188.026 *Incomers*

16.945.242 Notti sul territorio

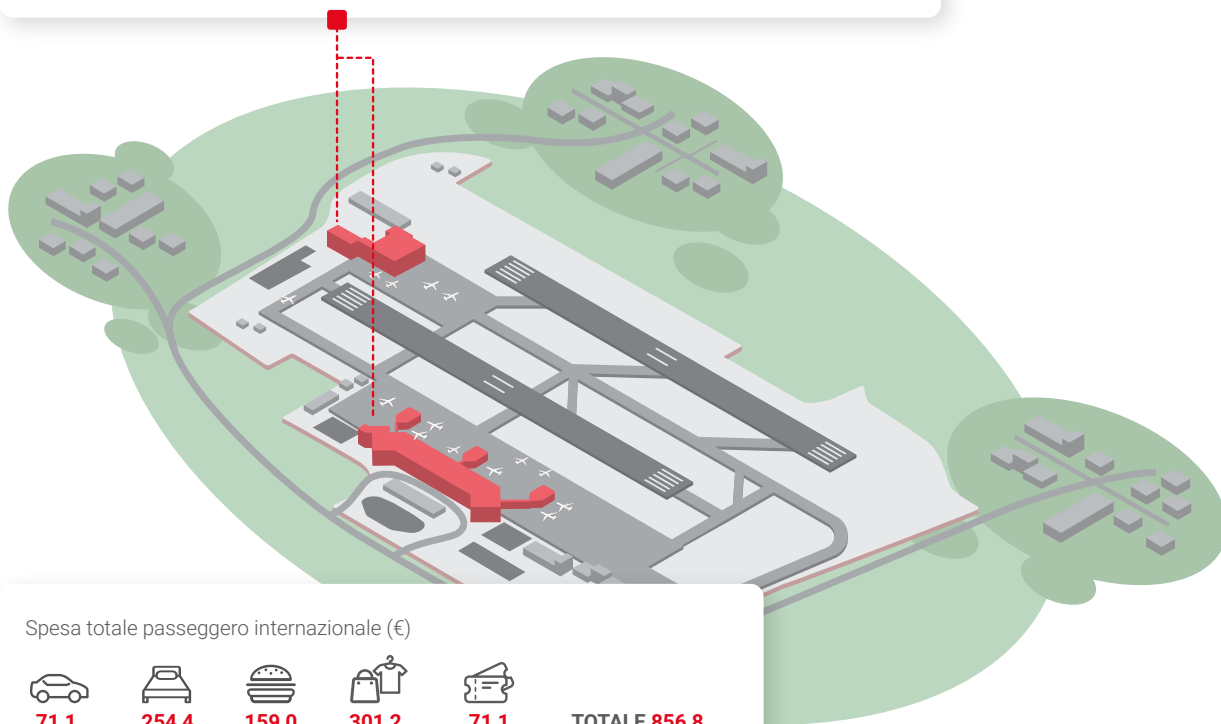
3,3 Permanenza media (gg)

243 Spesa per notte (euro)

887 Spesa totale per passeggero (euro)

4.151 Valore della produzione (mio euro)

73.292 Effetto occupazionale



Spesa totale passeggero internazionale (€)



71,1



254,4



159,0



301,2



71,1

TOTALE 856,8

Spesa per notte visitatore internazionale (€)



20,9



74,8



46,8



88,6



20,9

TOTALE 252,0

Spesa totale passeggero nazionale (€)



44,4



153,3



103,1



171,9



45,8

TOTALE 518,6

Spesa per notte visitatore nazionale (€)



17,1



59,0



39,7



66,1



17,6

TOTALE 199,4

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

L'incremento del valore generato dal settore turistico attraverso Malpensa nel 2022 rispetto all'anno precedente è sostanzialmente il frutto del raddoppio degli *incomers* nel periodo, compensato però da riduzioni sia della loro permanenza media che della spesa giornaliera. Ciò si riflette nel quasi dimezzamento della spesa totale per visitatore rispetto al 2021.

Evoluzione dell'impatto catalitico turistico di Malpensa

	2022	2021	2019	Δ% 22 vs. 21
<i>Incomers</i>	5.188.026	2.197.710	7.612.619	136,0
Notti trascorse sul territorio	16.945.242	8.664.981	18.976.210	95,6
Permanenza media (gg)	3,3	3,9	2,5	-15,4
Spesa per notte (euro)	243	384	429	-36,7
Spesa totale per visitatore (euro)	887	1.499	1.064	-40,8
Valore della produzione (mio euro)	4.151	3.294	8.098	26,0
Effetto occupazionale	73.292	48.818	119.961	50,1

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

L'impatto socio-economico complessivo di Malpensa

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Malpensa nel 2022 abbia generato un impatto socio-economico complessivo - con livelli di intensità variabile all'interno di un bacino territoriale che, a seconda dei processi considerati, va dall'immediato *hinterland*, alla Lombardia, all'intero Nord Italia - corrispondente a 34,7 miliardi di valore della produzione generato e oltre 195 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Malpensa nel 2022

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	18.005	5.195
Indiretto	11.079	1.848
Indotto	8.385	2.437
Catalitico	158.217	25.234
<i>di cui Commercio internazionale</i>	75.169	19.991
<i>di cui Turismo</i>	73.292	4.151
<i>di cui Localizzazione imprese</i>	9.756	1.092
Totale	195.686	34.714

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

Impatto socio-economico diretto di Linate

In termini di impatto diretto a Linate nel 2022 si contavano 321 (+2,5% rispetto all'anno precedente) attività economiche presenti e si stima che, a fronte di queste, siano state attivate circa 12,4 mila posizioni occupazionali (+4,5% rispetto al 2021).

Spicca il peso degli Enti di Stato, degli operatori di *handling*, dei servizi di manutenzione e dei vettori, ma anche il ruolo di SEA, che incide per circa l'8,5% del dato complessivo.

Il valore della produzione è pari a 2.516 milioni di euro (+43,6% sul 2021), superiore a quello del 2019. Anche in questo caso va tenuto in conto il ruolo dell'inflazione, che incide per l'8% dell'incremento del valore registrato.

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Linate

Anno	N. Imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (mio euro)
2019	342	11.956	2.475
2020	326	11.210	1.577
2021	313	11.829	1.752
2022	321	12.369	2.516

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Impatto socio-economico indiretto e indotto di Linate

L'impatto indiretto generato dallo scalo di Linate (riferibile alle filiere di fornitura esterne delle unità produttive operanti all'interno del sedime) nel 2022 è cresciuto del 4,6% in termini di posizioni di lavoro attivate e del 43,6% sul fronte del valore della produzione generata, superando anche in questo caso il livello registrato nel 2019 grazie alla spinta inflattiva. Stessa dinamica per i valori dell'impatto indotto, anche in questo caso riportatisi al di sopra del periodo pre-pandemico.

Evoluzione dell'impatto indiretto e indotto di Linate

Anno	Impatto indiretto		Impatto indotto	
	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)
2019	7.357	880	5.568	1.162
2020	6.898	561	5.221	740
2021	7.279	623	5.509	822
2022	7.611	895	5.761	1.180

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS su dati ISTAT

Impatto catalitico turistico di Linate

L'impatto catalitico di tipo turistico generato dallo scalo evidenzia una generazione di valore economico pari a poco meno di 1,0 miliardi di euro, cui corrisponde l'attivazione di 17,6 mila posizioni occupazionali.

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Linate nel 2022



Linate

1.917.293 Incomers

4.984.962 Notti trascorse sul territorio

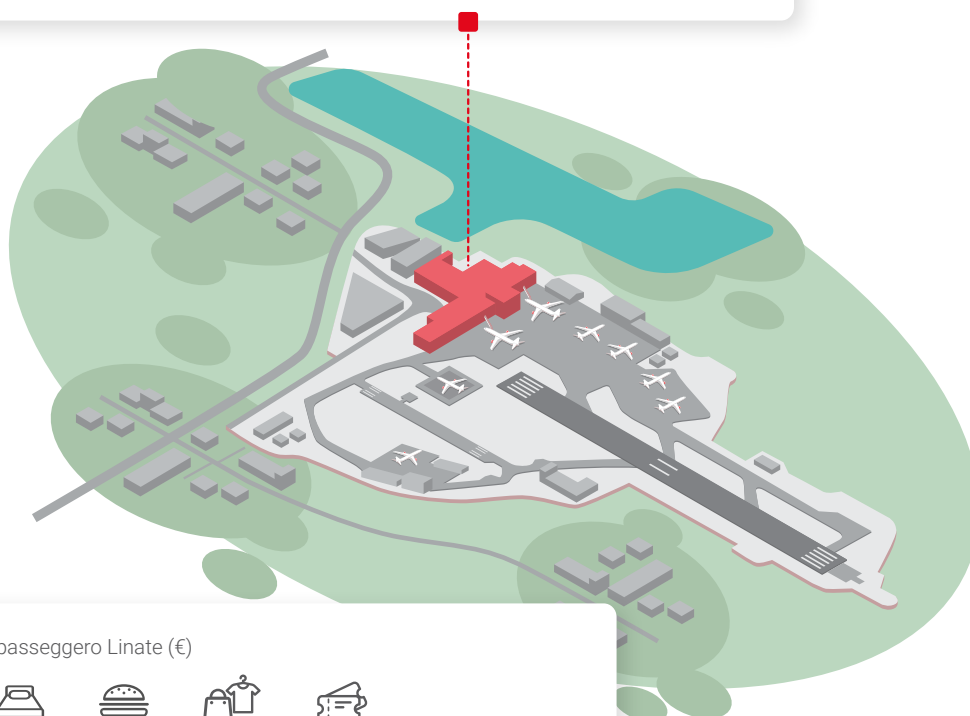
2,6 Permanenza media (gg)

199 Spesa per notte (euro)

518 Spesa totale per passeggero (euro)

994 Valore della produzione (mio euro)

17.603 Effetto occupazionale



Spesa totale passeggero Linate (€)



44,4



153,3



103,1



171,9



45,8

TOTALE 518,6

Spesa per notte (€)



17,1



59,0



39,7



66,1



17,6

TOTALE 199,4

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

Il confronto tra l'impatto catalitico 2022 e quello dell'anno precedente evidenzia un sensibile incremento nel numero degli *incomers* (+840 mila circa) e delle notti trascorse sul territorio (oltre 1,3 milioni in più), a cui fa da contrappeso una riduzione della permanenza media (diminuita di circa un quarto rispetto al 2021). La spesa per notte si mantiene sugli stessi livelli dell'anno precedente, per cui la spesa totale scende del 18%.

Evoluzione dell'impatto catalitico turistico di Linate

	2022	2021	2019	Δ% 22 vs. 21
<i>Incomers</i>	1.917.293	1.076.891	2.104.054	78,0
Notti trascorse sul territorio	4.984.962	3.661.429	4.628.919	36,1
Permanenza media (gg)	2,6	3,4	2,20	-23,5
Spesa per notte (euro)	199	186,2	214	6,9
Spesa totale per passeggero (euro)	518	633,0	470,8	-18,2
Valore della produzione (mio euro)	994	681	990,6	46,0
Effetto occupazionale	17.603	9.851	14.315	78,7

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

L'impatto socio-economico complessivo di Linate

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Linate nel 2022 abbia generato un impatto socio-economico complessivo - con livelli di intensità variabile all'interno di un bacino territoriale che, a seconda dei processi considerati, va dall'immediato *hinterland*, alla Lombardia - corrispondente a circa 5,6 miliardi di valore della produzione generato e più di 43 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Linate nel 2022

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	12.369	2.516
Indiretto	7.611	895
Indotto	5.761	1.180
Catalitico turistico	17.603	994
Totale	43.344	5.585

Fonte: Osservatorio sugli aeroporti milanesi - LIUC BS

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

Il valore economico generato è posto all'ultimo stadio del processo di creazione del valore di SEA, a significare la sua derivazione e dipendenza da una equilibrata, efficace e lungimirante gestione dei capitali, che rende possibile un'offerta di servizi competitiva e la generazione di effetti positivi sistemici (outcome) in grado di sorreggere e consolidare nel tempo il successo economico-finanziario dell'organizzazione.

Performance economiche del business Commercial Aviation

Il business *Commercial Aviation* comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation*: le prime includono la gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e l'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale.

I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*.

I ricavi gestionali relativi alle attività *Aviation* registrati nel 2022 sono stati 343,4 milioni di euro, pari al 58,1% dei ricavi totali del Gruppo (+75% rispetto all'anno precedente, in conseguenza del positivo andamento del traffico passeggeri dopo la pandemia).

Incidenza ricavi da attività *Aviation*

	2022	2021
Ricavi gestione <i>Aviation</i> (migliaia di euro)	343.442	195.850
Ricavi <i>Aviation</i> (% su ricavi totali*)	58,1	60,2
Altri ricavi (% su ricavi totali*)	41,9	39,8

*al netto dei contributi pubblici statali e regionali

Fonte: SEA

Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti, nonché il comparto *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente dal Gruppo e, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito. In tale segmento confluiscono anche i proventi derivanti dalle attività di affitto magazzini, spazi ed uffici destinati agli operatori del *business cargo*, quali *handler* merci, spedizionieri e *courier*.

I ricavi gestionali delle attività *Non Aviation* registrati nel 2022 sono stati pari a 232,0 milioni di euro (+98,9% rispetto all'anno precedente, a fronte della ripresa del traffico) e hanno rappresentato il 39,3% dei ricavi totali del Gruppo.

Incidenza ricavi da attività *Non Aviation*

	2022	2021
Ricavi di gestione <i>Non Aviation</i> (migliaia di euro)	231.982	116.650
Ricavi <i>Non Aviation</i> (% su ricavi totali*)	39,3	35,9
Altri ricavi (% su ricavi totali*)	60,7	64,1

*al netto dei contributi pubblici statali e regionali

Fonte: SEA

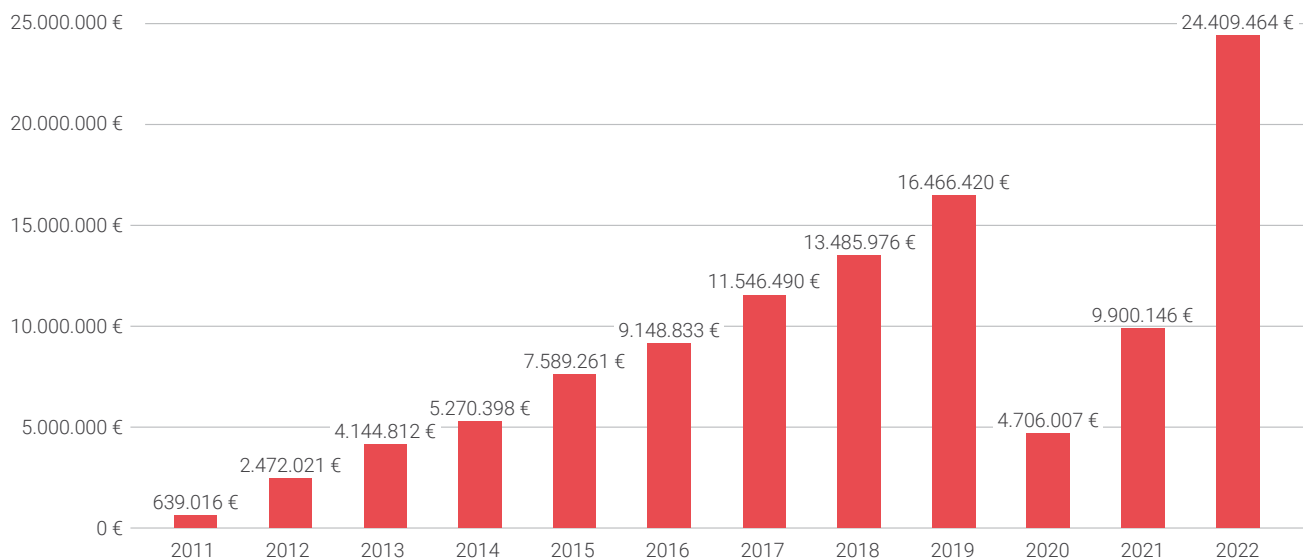
In particolare:

- il comparto *retail* (negozi, ristorazione, autonoleggi e banche) ha registrato ricavi pari a 94.358 migliaia di euro con un incremento pari al +153%. Tale incremento, più che proporzionale rispetto alla crescita del traffico passeggeri, è dovuto al contributo positivo derivante dalla piena operatività del nuovo corpo F del *terminal* di Linate (inaugurato nel mese di giugno 2021), al termine degli sconti concessi ai *tenant* nel periodo di pandemia e alle azioni di *revenue management* realizzate nel corso dell'anno;
- il *business* parcheggi, in conseguenza dell'aumento del traffico e della ripresa dell'attività degli operatori aeroportuali, ha registrato un aumento pari a +95% rispetto al 2021 generando 65.789 migliaia di euro nell'esercizio 2022. La crescita meno che proporzionale rispetto al traffico è ascrivibile alla maggior pressione competitiva sui parcheggi passeggeri da parte di operatori terzi, condizione che ha determinato una revisione del ribasso dei prezzi, e alla quota di ricavi per i parcheggi degli operatori aeroportuali, la cui dinamica è meno dipendente dal traffico;
- il segmento *Premium Services* è risultato in aumento di 13.359 migliaia di euro (+205%), oltre che per la ripresa del traffico, per la riapertura delle VIP lounge, chiuse nella prima parte del 2021 a fronte dell'emergenza sanitaria.

E-COMMERCE

A partire dal 2020 la pandemia Covid-19 ha portato grandi cambiamenti nel settore del turismo. L'obbligo di distanza interpersonale e la minore socialità hanno giocato a nostro favore, rendendo il canale *digital* ancora più importante. Nonostante il traffico passeggeri del 2022 non abbia ancora raggiunto lo stesso livello del 2019 (- 15% gennaio-novembre), il fatturato *e-Commerce* cresce del 48%.

In linea con i *trend* di mercato rimane la propensione all'acquisto, che mostra una crescita importante sui dispositivi mobili (app e mobile +170% vs 2021) che rappresentano il 31% del canale di vendita.



Fonte: SEA

Per rispondere sempre meglio alle esigenze dei consumatori, dal 2022 il sito *e-Commerce* si è arricchito anche della vendita del Treno - Malpensa Express.

Il valore generato e distribuito agli stakeholder

Nel 2022 SEA ha generato valore economico per un importo pari a 734,8 milioni di euro, in aumento del 125,9% rispetto all'anno precedente.

Prospetto del valore economico generato e distribuito (migliaia di euro)

		2022	2021	2020
Valore economico direttamente generato		734.840	325.232	246.515
a) Ricavi	Ricavi di gestione	734.840	325.232	246.515
Valore economico distribuito		472.821	318.500	301.317
b) Costi operativi riclassificati	Costi di materiali di consumo e altri costi operativi riclassificati	247.313	147.594	134.710
c) Costi commerciali	Costi commerciali	3.985	1.977	2.039
d) Retribuzioni e benefit delle risorse umane	Costi del lavoro	192.527	138.642	134.262
e) Pagamenti ai fornitori di capitali	Dividendi distribuiti nell'esercizio	2	2	6
	Oneri finanziari	18.188	21.428	20.313
f) Pagamenti alla Pubblica Amministrazione	Imposte sul reddito correnti e oneri tributari	10.329	8.738	9.303
g) Investimenti nella comunità	Liberalità, sponsorizzazioni e collaborazioni	478	118	684
Valore economico trattenuto		262.019	6.732	(54.802)
		Calcolato come differenza tra il Valore economico generato e il Valore economico distribuito		

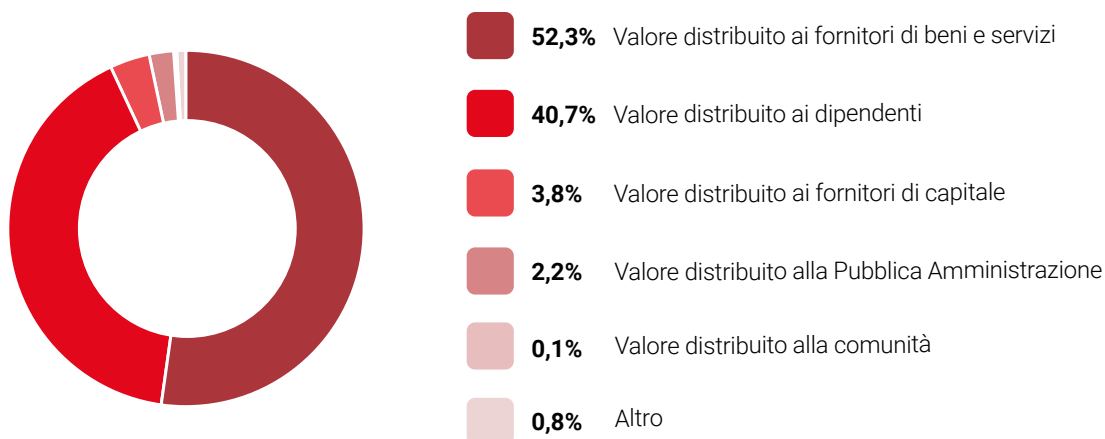
Il 64,3% di questo valore (472,8 milioni di euro) è stato distribuito agli *stakeholder* sotto forma di pagamenti e altre forme di trasferimento (+48,5% rispetto all'anno precedente), passando da 318,5 a 472,8 milioni.

I principali percettori di questo valore sono stati i fornitori, ai quali sono stati distribuiti 247,3 milioni (147,6 milioni nell'anno precedente) pari al 52,3% del totale e le risorse umane, cui sono stati erogati 192,5 milioni (40,7% del valore complessivamente distribuito).

La quota di valore erogata ai fornitori di capitale è stata di 18,2 milioni pari al 3,8% del valore distribuito (21,4 milioni nel 2021). La quota destinata alla pubblica amministrazione - sotto forma di imposte e tasse - è stata pari a 10,3 milioni (2,2% del valore distribuito).

È stata infine pari allo 0,1%, la parte di valore distribuito destinata alla società e al territorio, corrispondente alla somma delle liberalità erogate a enti e associazioni del terzo settore a titolo di supporto per progetti di carattere culturale, umanitario, scientifico e sportivo.

Valore economico distribuito nel 2022



Fonte: SEA

EU Taxonomy

Nell'ambito della strategia dell'Unione Europea e del Piano d'Azione per la Finanza Sostenibile della Commissione Europea, un ruolo centrale è assunto dal sistema di classificazione o "tassonomia" delle attività sostenibili, che è definito nel Regolamento (UE) 2020/8525 del 18 giugno 2020, che fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche che possono essere considerate eco-sostenibili.

Il Regolamento sulla Tassonomia stabilisce una classificazione delle attività economiche sostenibili dal punto di vista ambientale. Ad oggi la Commissione europea ha adottato gli atti delegati che stabiliscono tali criteri di vaglio tecnico soltanto con riferimento ai primi due obiettivi ambientali: mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici.

Qualsiasi impresa soggetta all'obbligo di pubblicare una Dichiarazione Non Finanziaria deve includere all'interno della DNF informazioni su come e in che misura le attività dell'impresa siano associate ad attività economiche considerate ecosostenibili, ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento stesso.

In particolare, con riferimento all'esercizio di *reporting* 2022 le imprese non finanziarie devono rendicontare:

- la quota del loro fatturato proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento;
- la quota delle loro spese in conto capitale (*CapEx*) e la quota delle spese operative (*OpEx*) relativa ad attivi o processi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento.

Tali KPI devono essere rendicontati sia con riferimento alle cosiddette "attività ammissibili" (un'attività economica può essere considerata ammissibile se è inclusa in quelle elencate all'interno degli atti delegati) che con riferimento alle "attività allineate", ovvero risultanti dall'applicazione dei criteri di vaglio tecnico.

APPROCCIO ADOTTATO DA SEA NELL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO DELEGATO

Sulla base delle analisi delle richieste normative, le attività economiche rientranti nella Tassonomia UE individuate come riferibili a SEA - così come descritte nell'Annex 1 e 2 del Regolamento Delegato - sono state:

Annex 1 - Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

a. Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio

Costruzione, ammodernamento, manutenzione e gestione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO₂ dallo scarico degli aeromobili o per le operazioni proprie dell'aeroporto, nonché per la fornitura di energia elettrica e di aria preconditionata agli aeromobili in sosta. (...)

b. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada

Acquisto, finanziamento, *leasing*, noleggio e gestione di veicoli per il trasporto di passeggeri su strada in aree urbane e suburbane. (...) Le attività economiche di questa categoria comprendono anche servizi di autobus di linea a lunga percorrenza, noleggi speciali, escursioni e altri servizi occasionali di autobus da turismo, navette aeroportuali (anche all'interno degli aeroporti), gestione di scuolabus e autobus per il trasporto. (...)

Annex 2 - Contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici

Infrastrutture aeroportuali

1. L'attività economica ha attuato soluzioni fisiche e non fisiche ("soluzioni di adattamento") che riducono in modo sostanziale i più importanti rischi climatici fisici che pesano su quell'attività.
2. I rischi climatici fisici che pesano sull'attività sono stati identificati tra quelli elencati nell'appendice A del presente allegato, effettuando una solida valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità conformemente alla procedura che segue:
 - a. esame dell'attività per identificare quali rischi climatici fisici elencati nell'appendice A del presente allegato possono influenzare l'andamento dell'attività economica durante il ciclo di vita previsto;
 - b. se l'attività è considerata a rischio per uno o più rischi climatici fisici elencati nell'appendice A del presente allegato, una valutazione del rischio climatico e della vulnerabilità per esaminare la rilevanza dei rischi climatici fisici per l'attività economica;
 - c. una valutazione delle soluzioni di adattamento che possono ridurre il rischio fisico climatico individuato.

Indicatori delle attività economiche di SEA⁹

Si espongono di seguito gli indicatori di ricavi e di investimenti (*CapEx*) ammissibili alla tassonomia per quanto concerne la mitigazione dei cambiamenti climatici. Gli indicatori riguardanti le spese operative (*OpEx*) concernenti la mitigazione dei cambiamenti climatici non sono stati riportati in quanto di entità non significativa. Per l'adattamento ai cambiamenti climatici è stato riportato l'unico indicatore (*CapEx*) minimamente rilevante.

2022	Totale (.000 euro)	% Aligned	% Non aligned
Ricavi Totali	734.840		
Ricavi aligned			
▪ Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	753	0,1%	99,9%
CapEx Totali	58.483		
CapEx aligned	5.474	9,4%	90,6%
▪ Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	3.868		
▪ Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	1.606		

Fonte: SEA

⁹ Sebbene, con il Regolamento Delegato della Commissione UE del 9 marzo 2022, sia stata inclusa nella tassonomia l'attività di "Cogenerazione ad alto rendimento di calore/freddo ed energia elettrica a partire da combustibili gassosi fossili" potenzialmente riferibile alla SEA Energia (società controllata fino al 29/09/2022), si è ritenuto di non riportare alcun dato relativo all'ammissibilità o all'allineamento alla Tassonomia Europea in quanto, dall'avvio della procedura di gara, SEA è stata impegnata nella sola gestione ordinaria, astenendosi dal pianificare e realizzare qualsiasi attività straordinaria; tale condizione ha caratterizzato l'intero interim period, che è durato da luglio 2021 (mese in cui è stato pubblicato il bando di gara) al momento della vendita.

Impegno

IMPEGNO




OBIETTIVI ESG INTEGRATI NELLA STRATEGIA

Gli obiettivi ESG del Gruppo SEA, delineati nel Piano di Sostenibilità 2023-2027 approvato dal Consiglio di Amministrazione, sono integrati nella strategia aziendale. Il Piano di Sostenibilità è infatti allineato temporalmente con il Piano Industriale che individua obiettivi di medio termine sostenibili.

In linea con le *policy* e i *framework* sulla sostenibilità dell'industria internazionale del trasporto aereo (*EU Pact for Sustainable Aviation, Destination 2050, Sustainability Strategy for Airports, ecc.*) e in coerenza con la matrice delle priorità strategiche e la matrice di materialità 2020-2023, il *framework* della strategia di sostenibilità di SEA è allineato al modello "*Sustainable Strategy for Airport*" proposto da ACI Europe.

Il *framework* si articola nei 3 ambiti ambientale, sociale ed economico, ciascuno dei quali è a sua volta delineato in 3 aree, secondo lo schema sotto riportato.

ESG Strategic topics

Strategic Pillars	Strategic topics	Items
 ENVIRONMENTAL IMPACTS	Net Zero 2030 Airports	<ul style="list-style-type: none"> — Riduzione emissioni CO₂ Scope 1 e 2 — Offsetting emissioni residue Scope 1 e 2 — Riduzione emissioni CO₂ Scope 3
	Green & Resilient Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> — Green certification — Climate adaptation & resilience — Water management — Waste management
	Good Neighborhood	<ul style="list-style-type: none"> — Noise management — Biodiversity policy
 SOCIAL IMPACTS	High quality travel	<ul style="list-style-type: none"> — Qualità dei servizi erogati ai passeggeri — Accessibilità e servizi per PRM
	Empowered people	<ul style="list-style-type: none"> — Valorizzazione della Diversity — Azzeramento Gender Pay Gap
	Partnership with community	<ul style="list-style-type: none"> — Supporto a progetti sociali sul territorio — Valorizzazione dell'occupazione locale
 ECONOMIC IMPACTS	Sustainable Supply Chain	<ul style="list-style-type: none"> — Applicare criteri ESG nella scelte d'acquisto — Monitorare il livello di rischio ESG nella filiera
	Modal Shift	<ul style="list-style-type: none"> — Aumentare l'accessibilità agli scali favorendo soluzioni di trasporto green
	Economic development	<ul style="list-style-type: none"> — Rafforzare la connettività aerea per migliorare l'impatto catalitico degli scali

Fonte: SEA

Secondo SEA lo sviluppo sostenibile deve necessariamente limitare gli impatti ambientali negativi, rispondere alle aspettative sociali degli *stakeholder* e generare congiuntamente valore sia societario che sistemico per il contesto socio-territoriale servito.

Fattori trasversali abilitanti degli obiettivi di sostenibilità

SUSTAINABLE GOVERNANCE	Codici e Policy di Sostenibilità	— Stakeholder engagement & materiality
	ESG integrati nella retribuzione	— Board committees e Sostenibilità
SUSTAINABLE FINANCE	ESG-linked Loan	— ESG Rating
	Sustainability Financing Framework	— Adesione a PATH BEI
ESG RISKS	Processo di definizione ESG Risks	— ESG Trends Monitoring & Mapping
	Materiality & Risks	
ESG ACCOUNTABILITY	CSRD	— ESG Assessment
	Taxonomy	— Digital ESG Reporting

Fonte: SEA

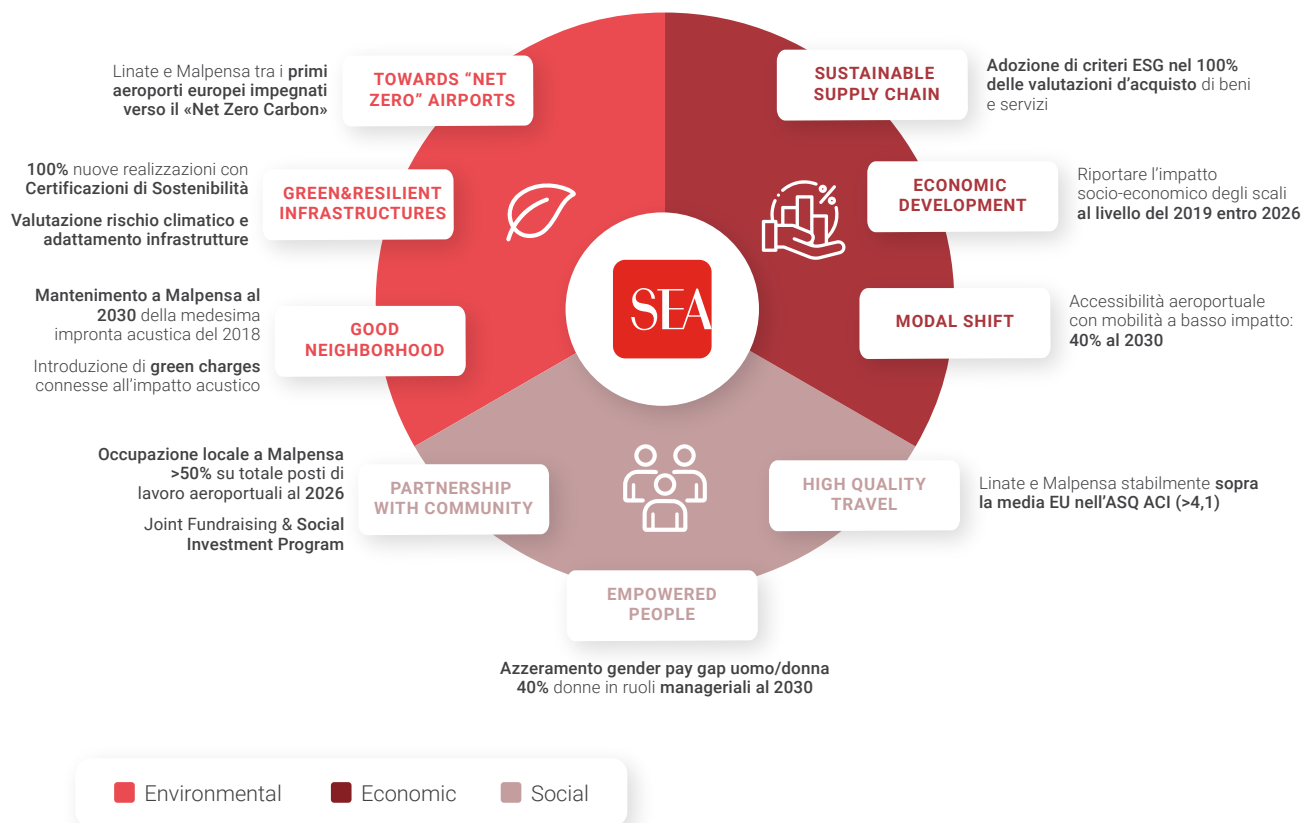
A complemento del *framework* sono stati individuati i processi trasversali, considerati “fattori abilitanti”, che permettono di sviluppare una *governance* integrata con gli obiettivi di sostenibilità, di intercettare nuove opportunità di approvvigionamento dei capitali nella prospettiva della finanza sostenibile, di integrare il *framework* dei rischi aziendali con i rischi ESG e di investire nella *disclosure* e *accountability* nei confronti degli *stakeholder*.

A presidio di ciascuno dei nove ambiti programmatici (tranne due, per i quali non sono contemplati) sono presenti uno o più sistemi di certificazione. Alcuni di essi, ad esempio l'*Airport Carbon Accreditation level 4+*, costituiscono il vero e proprio “motore” del processo di miglioramento delle *performance* di sostenibilità, mentre altri sono la documentazione di capacità acquisite (in termini di consuetudine al miglioramento continuo, di ricerca di prassi virtuose, di misurazione dei parametri significativi) che attesta la solidità e la non estemporaneità degli impegni assunti per il futuro negli ambiti di competenza.

Sustainability Vision 2030

Il profilo di sostenibilità che SEA punta a raggiungere per gli aeroporti di Linate e Malpensa al 2030, suddiviso nei tre ambiti strategici si traduce nello schema qui riportato.

Sustainability Vision degli aeroporti di Milano al 2030



Fonte: SEA

Nell'ambito *Environmental* SEA si pone l'obiettivo:

- di un ambizioso sentiero di riduzione delle emissioni di CO₂, che al 2030 si traduca nel conseguimento del *Net Zero Target* (vedi capitolo "Capitale Naturale", sezione "Esternalità ambientali") e nella sensibile riduzione delle emissioni di Scope 3, riferite ad altri operatori dell'ecosistema aeroportuale;
- di realizzare tutte le nuove infrastrutture adottando criteri di costruzione basati sull'efficiamento energetico e l'economia circolare, resilienti agli effetti del *climate change* e dotati di certificazioni *green*;
- di contenere l'impronta acustica e gestire nella maniera migliore la distribuzione dei suoi effetti, in maniera da mantenerla invariata al medesimo livello rilevato nel 2018 sino al 2035.

Nell'ambito *social*, che abbraccia le strategie di generazione di valore a beneficio di passeggeri, collaboratori e comunità territoriale, SEA intende:

- investire costantemente nel miglioramento dell'eccellenza degli ambienti e dei servizi, per migliorare la *customer experience*, con l'obiettivo di collocare entrambi gli scali nella fascia alta delle *performance* di qualità percepita degli aeroporti europei;
- costruire un *habitat* lavorativo basato su piena parità di genere, crescente inclusività e compiuta valorizzazione delle diversità;

- lavorare in *partnership* con le realtà del Terzo Settore per indirizzare in maniera efficace risorse in grado di contribuire ad affrontare emergenze e criticità presenti sui territori in cui operano gli scali, così come in altri contesti, anche internazionali.

L'alimentazione della dimensione economica del valore sostenibile perseguito da SEA al 2030 prevede di:

- introdurre progressivamente criteri ESG nella scelta dei propri fornitori e nei processi d'acquisto, orientandone l'approccio commerciale attraverso uno specifico Codice di Condotta e una *Policy* per gli approvvigionamenti sostenibili, definendo specifici criteri ESG all'interno dei capitolati e dei contratti e infine attivando piani di *audit* finalizzati a verificare l'allineamento dei fornitori ai criteri di gestione socio-ambientale definiti;
- sviluppare, in stretta *partnership* con le istituzioni territoriali e gli operatori del trasporto terrestre, modalità di collegamento degli scali aeroportuali che privilegino il trasporto collettivo e, in generale, soluzioni a basse emissioni di CO₂;
- costruire un *network* di collegamenti e connessioni con destinazioni globali in grado di servire il territorio e abilitarne le ambizioni di sviluppo economico, sia attraverso l'integrazione del sistema manifatturiero nelle catene globali del valore che attraverso la valorizzazione di Milano e della Lombardia come destinazione d'interesse.

Per ciascuno degli obiettivi sopra indicati sono in corso di definizione e aggiornamento piani operativi completi e dettagliati, che vedono impegnata l'azienda nell'individuazione di specifici progetti, nell'assegnazione delle risorse per la loro attuazione e nell'integrazione delle azioni nel *business plan*.

Climate change: obiettivi di decarbonizzazione

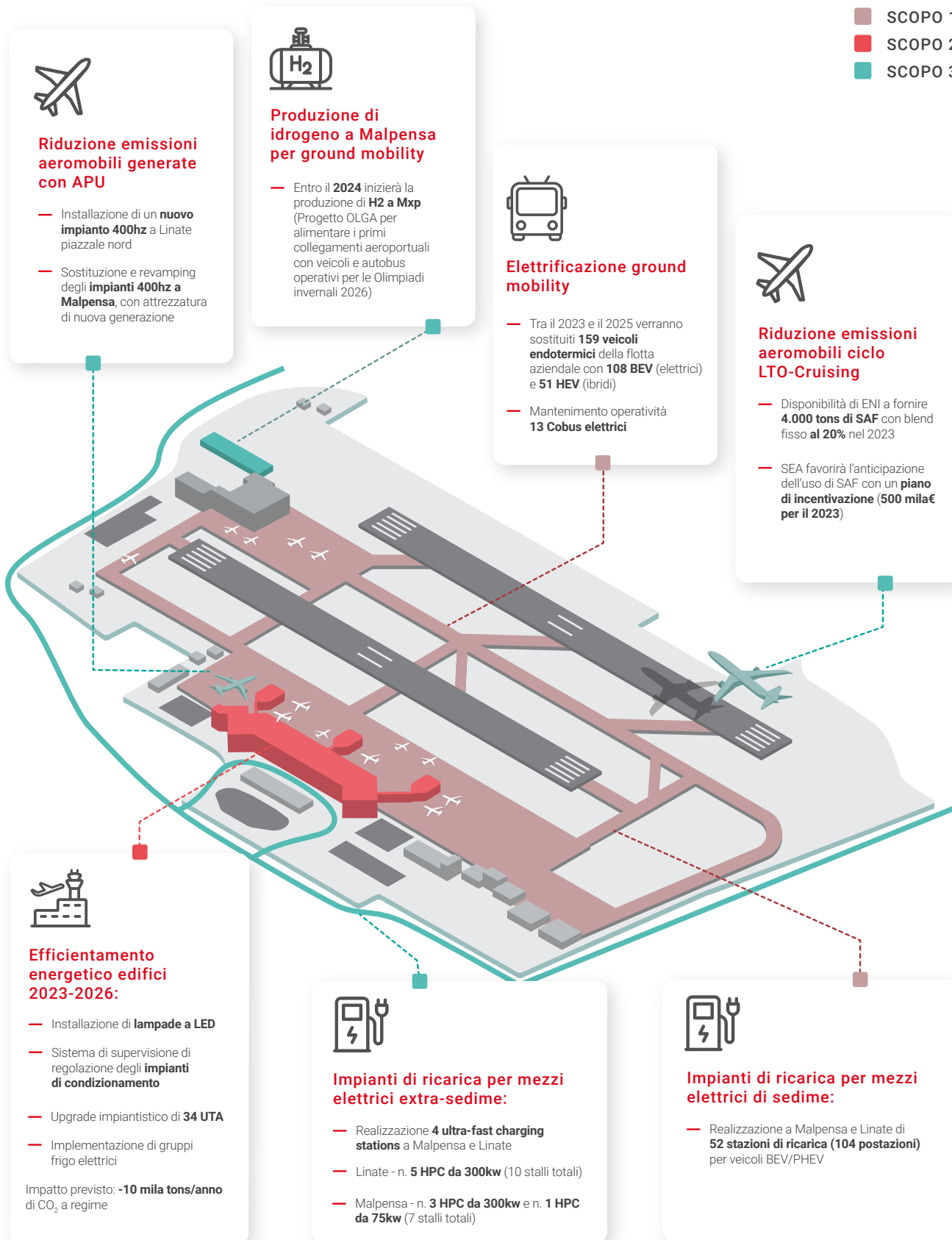
Entrambi gli aeroporti di SEA hanno conseguito nel 2021 la certificazione "4+ *Transition*" dell'ACA, rilasciata a fronte di un piano che individua una precisa traiettoria di riduzione delle emissioni di Scope 1 e 2 - oltre che impegni sul fronte della collaborazione con altri operatori aeroportuali per la riduzione delle emissioni di Scope 3 - che porterà gli scali al 2030 ad avere un livello emissivo inferiore del 97% rispetto a quello del 2010.

Il piano di decarbonizzazione messo a punto da SEA nel 2022 si è arricchito di una ampia serie di misure, che al momento consentono di collocare l'azienda su un sentiero di forte riduzione della propria impronta carbonica. Queste misure verranno progressivamente integrate e sviluppate nel prossimo futuro - in linea con le innovazioni normative e tecnologiche attese - per poter comporre un quadro di interventi e investimenti in grado di garantire l'ottenimento dell'obiettivo *Net Zero* al 2030.

Nel grafico successivo vengono riassunte le principali misure del piano di decarbonizzazione - sia in corso che di futura realizzazione - che interesseranno gli aeroporti milanesi nei prossimi 4 anni.

Principali misure di decarbonizzazione degli aeroporti milanesi (2023-2026)

- SCOPO 1
- SCOPO 2
- SCOPO 3



Fonte: SEA

Appendice

APPENDICE

APPENDICE: ALTRE PERFORMANCE DI SOSTENIBILITÀ

LA GOVERNANCE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Posizioni e partecipazione sulla politica pubblica

SEA partecipa alle seguenti associazioni di categoria nazionali e/o internazionali:

Assaeroporti - Associazione Italiana Gestori Aeroporti con il compito di tutelare e rafforzare la posizione dei gestori degli aeroporti, valorizzando la loro funzione ed interagendo con le istituzioni di governo per assicurare lo sviluppo del trasporto aereo.

Assoclearance - Associazione Italiana Gestione *Clearance* e *Slots* composta da compagnie aeree e da gestori aeroportuali italiani con il compito di ottimizzare la distribuzione delle bande orarie e l'attribuzione degli slot ai vettori.

Assolombarda - Associazione nazionale di piccole, medie e grandi imprese con lo scopo di tutelare gli interessi degli associati nel rapporto con gli interlocutori esterni attivi in vari ambiti mettendo a disposizione un'ampia gamma di servizi specialistici che contribuiscono allo sviluppo delle imprese.

ATAG Air Transport Action Group - Associazione che rappresenta tutti gli attori partecipanti alla filiera che compone l'industria del trasporto aereo, con lo scopo di implementare la comunicazione tra i diversi soggetti e promuovere lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

UNIVA Varese - Associazione di imprese che fa parte del Sistema Confindustria, con lo scopo di favorire il progresso dell'industria provinciale promuovendo la collaborazione tra le imprese.

ACI Europe - Airport Council International - Associazione degli aeroporti europei, che garantisce una comunicazione efficace e di negoziazione su aspetti legislativi, commerciali, tecnici, ambientali, passeggeri e altri interessi.

IGI - Istituto Grandi Infrastrutture è un centro-studi con lo scopo di approfondire i temi degli appalti pubblici.

AIGI - Associazione Italiana Giuristi d'impresa con lo scopo di promozione, formazione e sviluppo del Giurista di Impresa e del suo ruolo in Italia.

LA GESTIONE ORGANIZZATIVA

Le nostre persone

Collaboratori esterni per genere al 31 dicembre (n.)

Collaboratori somministrati	2022			2021		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Linate	18	39	57	2	21	23
Malpensa	82	69	151	7	20	27
Totale Gruppo	100	108	208	9	41	50

Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato per tipologia contrattuale, genere e sede al 31 dicembre (n.)

		2022			2021		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	Linate	314	680	994	335	761	1.096
	Malpensa	401	959	1.360	426	1.102	1.528
	Totale tempo indeterminato	715	1.639	2.354	761	1.863	2.624
SEA Energia		-	-	-	5	22	27
Totale Gruppo		715	1.639	2.354	766	1.885	2.651
Tempo determinato	Linate	1	4	5	3	4	7
	Malpensa	-	3	3	-	1	1
	Totale tempo determinato	1	7	8	3	5	8
Totale					764	1.868	2.632
Totale Gruppo		716	1.646	2.362	769	1.890	2.659

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia nel 2021 sono solo a tempo indeterminato di cui 5 donne (1 a Linate e 4 a Malpensa) e 22 uomini (8 a Linate e 14 a Malpensa). Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato per tipologia d'impiego e genere al 31 dicembre (n.)

	2022			2021				
	Donne	Uomini	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo
Full time	570	1.609	2.179	580	1.801	2.381	25	2.406
Linate	265	673	938	283	746	1.029		
Malpensa	305	936	1.241	297	1.055	1.352		
Part time	146	37	183	184	67	251	2	253
Linate	50	11	61	55	19	74		
Malpensa	96	26	122	129	48	177		
Totale	716	1.646	2.362	764	1.868	2.632		
SEA Energia	-	-	-	5	22	27	27	
Totale Gruppo	716	1.646	2.362	769	1.890	2.659		2.659

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia nel 2021 sono così suddivisi: 25 full time (3 donne e 22 uomini) e 2 part time (donne). Fonte: SEA

La tipologia dei contratti registra una quota marginale di lavoratori a tempo determinato che al 31/12/2022 rappresentano l'0,3% del totale dipendenti, mentre i lavoratori *part time* rappresentano il 7,7%. I dipendenti somministrati al 31/12/2022 raggiungono una quota significativa, pari all'8% del totale del personale del Gruppo, per fronteggiare un incremento di traffico maggiore rispetto alle previsioni iniziali. Lo scalo più popoloso risulta essere Malpensa, dove lavora il 58% della popolazione. Non sono presenti dipendenti ad orario non garantito.

Personale dipendente subordinato in uscita per sede, genere e fasce di età (n.)

	2022									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	4	4	8	4	12	24	110	134	150
Malpensa	-	1	1	1	3	4	23	146	169	174
Totale	-	5	5	9	7	16	47	256	303	324
Turnover	0,0%	22,7%	17,9%	3,4%	1,1%	1,8%	10,6%	25,8%	21,1%	13,7%

	2021									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	2	2	4	8	12	12	36	48	62
Malpensa	-	-	-	-	2	2	9	42	51	53
Totale	-	2	2	4	10	14	21	78	99	115
Turnover	0,0%	11,8%	8,3%	1,3%	1,4%	1,4%	4,7%	6,8%	6,2%	4,3%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo. Fonte: SEA

Per quanto riguarda le cessazioni, il 62% ha riguardato qualifiche impiegate, e per l'89% è stata conseguenza del piano di accompagnamento alla pensione e di risoluzione incentivata. La popolazione in uscita è stata di circa l'83% di genere maschile e circa il 94% di età superiore ai 50 anni. Il 54% delle uscite ha interessato lo scalo di Malpensa.

Personale dipendente subordinato in entrata per sede, genere e fasce di età (n.)

	2022									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	7	7	8	23	31	-	7	7	45
Malpensa	-	3	3	-	4	4	-	2	2	9
Totale	-	10	10	8	27	35	-	9	9	54
Turnover	0,0%	45,5%	35,7%	3,0%	4,3%	3,9%	0,0%	0,9%	0,6%	2,3%

	2021									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	4	5	9	3	3	6	-	5	5	20
Malpensa	-	1	1	-	2	2	-	-	-	3
Totale	4	6	10	3	5	8	-	5	5	23
Turnover	57,1%	35,3%	41,7%	1,0%	0,7%	0,8%	0,0%	0,4%	0,3%	0,9%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo. Fonte: SEA

Le 54 assunzioni, realizzate per il 59% nelle qualifiche di quadro e impiegato e per circa l'85% di genere maschile. Il 65% dei nuovi assunti è di età compresa tra i 30 e i 50 anni. Le assunzioni sono state realizzate per l'83% sullo scalo di Linate.

Personale dipendente subordinato per inquadramento, genere e fasce di età al 31 dicembre (n.)

	2022									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	2	14	16	4	26	30	46
Quadri	-	-	-	36	69	105	68	87	155	260
Impiegati	6	20	26	215	340	555	348	578	926	1.507
Operai	-	2	2	15	208	223	22	302	324	549
Totale	6	22	28	268	631	899	442	993	1.435	2.362

	2021									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	2	2	1	14	15	4	25	29	44
Quadri	-	-	-	38	67	105	65	102	167	272
Impiegati	7	15	22	253	393	646	352	666	1.018	1.686
Operai	-	2	2	18	236	254	26	348	374	630
Totale	7	17	24	313	718	1.031	449	1.155	1.604	2.632

Fonte: SEA

Il 61% della popolazione ha un'età anagrafica superiore ai 50 anni, concentrato per lo più nelle qualifiche impiegate e operaie; anche le posizioni direttive si attestano su un'età anagrafica superiore ai 50 anni. Lo scalo con la popolazione mediamente più anziana risulta essere Linate.

Si segnala inoltre che, con riferimento ai dipendenti appartenenti a categorie protette, SEA gestisce la tematica delle assunzioni obbligatorie nel rispetto degli obblighi previsti dalla normativa di riferimento. Al 31/12/2022 risultano in forza 120 dipendenti appartenenti alle categorie protette (121 al 31/12/2021), di cui 4 dipendenti appartenenti alle categorie di cui all'articolo 18 della Legge 68/99 (5 nel 2021).

Relazioni Industriali

Il tasso di sindacalizzazione nel Gruppo è in linea con l'anno precedente.

Sindacalizzazione Gruppo SEA

	N. sigle sindacali	Sigle sindacali	% sindacalizzazione
31/12/2022	11	CGIL; CISL; UIL; UGL; FLAI; USB; SINPA; CUB TRASPORTI; COBAS VARESE; ADL VARESE; LABOUR	55%
31/12/2021	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	57%
31/12/2020	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	57%

Principali accordi 2022 con le Organizzazioni Sindacali

Nel 2022 gli accordi sottoscritti hanno riguardato i seguenti temi principali:

- piano di pensionamento accelerato obbligatorio e uscite volontarie;
- *welfare* (es. buoni carburante);
- razionalizzazione e aggiornamento istituti retributivi;
- efficientamento operativo tramite introduzione di figure polivalenti;
- investimenti su formazione *on the job* mediante introduzione di incarichi ad hoc (*instructors on the job*);
- potenziamento *staff security* e definizione *policy* stabilizzazione del personale somministrato.

	2022	2021	2020
Numero di accordi siglati con le OO.SS.	8	6	2

Fonte: SEA

In merito alla salute e sicurezza dei lavoratori in data 19 marzo 2020 è stato attivato il comitato Covid, composto da rappresentanti sindacali e aziendali, ex DPCM 11 marzo 2020 art. 1, c1, 9) - Protocollo condiviso 14 marzo 2020 e ancora in corso.

In merito al periodo minimo di preavviso in caso di modifiche operative, il tempo necessario per l'adozione delle stesse può sensibilmente variare, a seconda che la materia su cui interviene la modifica sia nella disponibilità delle Organizzazioni Sindacali - secondo quanto stabilito dalla normativa tempo per tempo vigente - o meno (e quindi occorra un accordo sindacale o sia sufficiente un percorso di informazione).

Nel primo caso il tempo medio di preavviso quantificabile è di un mese, nel secondo di due settimane. In merito alle variazioni delle turnazioni di lavoro, per prassi aziendale (coerente con l'interpretazione di Confindustria dell'art. 3 punto terzo comma primo dell'Accordo Interconfederale del 18 aprile 1996 tra Confindustria, Intersind, Asap e Cgil, Cisl, Uil e Cisl e Cisl e Confail) SEA dà un preavviso di 15 giorni tra la comunicazione alle Organizzazioni Sindacali e l'implementazione delle stesse.

Restano escluse dai casi già esposti le modifiche per la realizzazione delle quali (es. licenziamenti collettivi, cassa integrazione) la legge prevede specifiche procedure e detta altresì il numero di giorni di durata della procedura e la cadenza delle varie fasi da essa previste.

LA GESTIONE DELLE RISORSE AMBIENTALI

Materie prime

Essendo SEA un'azienda fornitrice di servizi, i principali consumi di materie prime sono riferibili, oltre che ai consumi energetici (compresi dei consumi di gasolio e benzina utilizzati per l'operatività degli scali) ai liquidi per le attività di *de-icing* degli aeromobili durante la stagione invernale, in presenza di condizioni meteo particolari. I consumi sono pertanto legati all'andamento delle condizioni meteo della stagione invernale.

Malpensa - Consumi materie prime

	2022	2021	2020
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	687.960	683.603	770.814
Antighiacciante solido (Kg)	2.125	8.950	7.725
Antighiacciante liquido (Kg)	131.227	211.335	427.620

Linate - Consumi materie prime

	2022	2021	2020
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	179.023	158.461	163.617
Antighiacciante solido (Kg)	-	-	-
Antighiacciante liquido (Kg)	24.401	95.300	163.460

Fonte: SEA

TASSONOMIA

Attività economiche	Codice	Criteri per il contributo sostanziale				Criteri per "non arrecare un danno significativo"							Quota di spese in conto capitale allineate alla Tassonomia, 2022	Categoria (attività abilitante)	Categoria (attività di transizione)
		Spese in conto capitale assolute	Quota di spese in conto capitale	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie minime di salvaguardia			
		€/000	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA															
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)															
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	6.3	3.868	6,6	6,6	0		S		S	S			6,6	A	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	1.606	2,7	2,7	0		S	S	S	S	S		2,7	A	
Spese in conto capitale delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		5.474	9,4	9,4	0										
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)															
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	6.3	0	0												
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	0	0												
Spese in conto capitale delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		0	0												
Totale (A.1 + A.2)		5.474	9,4												
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA															
Spese in conto capitale delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		53.009	90,6												
Totale (A + B)		58.483	100												

Attività economiche	Codice	Criteri per il contributo sostanziale			Criteri per "non arrecare un danno significativo"								Quota di ricavi allineati alla Tassonomia, 2022	Categoria (attività abilitante)	Categoria (attività di transizione)
		Ricavi Assoluti €/000	Quota di ricavi %	Mitigazione dei cambiamenti climatici %	Adattamento ai cambiamenti climatici %	Mitigazione dei cambiamenti climatici S/N	Adattamento ai cambiamenti climatici S/N	Acque e risorse marine S/N	Economia circolare S/N	Inquinamento S/N	Biodiversità ed ecosistemi S/N	Garanzie minime di salvaguardia S/N			
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA															
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)															
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	6.3	753	0,1	0,1%	0%		S		S	S			0,1	A	
Ricavi da attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		753	0,1	0,1%	0%										
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)															
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	6.3	0	0												
Ricavi da attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		0	0												
Totale (A.1 + A.2)		753	0,1												
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA															
Ricavi da attività non ammissibili alla tassonomia (B)		734.087	99,9												
Totale (A + B)		734.840	100												

ANALISI DEL PERIMETRO DELLE TEMATICHE MATERIALI E RICONCILIAZIONE CON GLI STANDARD GRI

Tematiche materiali	Riconciliazione topic GRI	Perimetro	
		Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
Promozione della mobilità sostenibile	Intermodalità	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	A cui il Gruppo contribuisce
Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo	Acqua e scarichi	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i> ; A cui il Gruppo contribuisce
	Biodiversità		
	Rifiuti		
Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO ₂	Emissioni Energia	Gruppo, CNA, Fornitori, Operatori aeroportuali	A cui il Gruppo contribuisce
Azioni di contenimento dell'impatto acustico	Rumore	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Salute e sicurezza dei consumatori		
Riduzione delle emissioni dirette di CO ₂ e di inquinanti	Emissioni	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Energia		
Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate alla <i>circular economy</i>	Pratiche di approvvigionamento	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Valutazione ambientale dei fornitori		
	Valutazione sociale dei fornitori		
Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del <i>downsizing</i>	Occupazione	Gruppo (compresi lavoratori somministrati)	Causato dal Gruppo
	Relazioni industriali		
	Salute e sicurezza dei lavoratori		
Iniziative per la riduzione del <i>Gender Gap</i>	Diversità e pari opportunità	Dipendenti	Causato dal Gruppo
<i>Talent retention & acquisition</i>	Occupazione	Dipendenti	Causato dal Gruppo
	Formazione e istruzione		
Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della <i>customer experience</i>	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Salute e sicurezza dei consumatori		
Innovazione tecnologica nella gestione di <i>safety</i> e <i>security</i>	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Salute e sicurezza dei consumatori		
Ecosistema collaborativo aeroportuale per miglioramento qualità, efficienza, sicurezza	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Salute e sicurezza dei consumatori		
Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio	Presenza sul mercato	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	Impatti economici indiretti	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Comunità locali		
	<i>Performance</i> economica		
Visione strategica orientata al valore di lungo termine	Impatti economici indiretti	Gruppo	Causato dal Gruppo
	Anticorruzione		
Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità	N/A	Gruppo	Causato dal Gruppo
Inserimento di <i>performance</i> ESG nel sistema incentivante del <i>management</i> (MBO)	N/A	Gruppo	Causato dal Gruppo

GRI CONTENT INDEX

Dichiarazione d'uso SEA ha presentato una rendicontazione in conformità agli *Standard GRI* per il periodo 01/01/2022-31/12/2022.

GRI utilizzato GRI 1: Principi Fondamentali - versione 2021

Standard GRI di settore pertinenti *Airport Operators Sector Disclosures* (2014)

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione			GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione	
	2-1	Dettagli organizzativi	7-9			
	2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	4-5			
	2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punti di contatto	4-5			
	2-4	Revisione delle informazioni	4-5			
	2-5	Assurance esterna	179-181			
	2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	9-10			
	2-7	Dipendenti	83-84; 164-165			
	2-8	Lavoratori non dipendenti	83-84; 164-165			
	2-9	Struttura e composizione della governance	15-16	Punti iv, vii e viii	Informazioni non disponibili	Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023
GRI 2: Informativa generale (2021)	2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	15-16	Punto b	Non pertinente	I criteri per la nomina e selezione del massimo organo di governo non vengono stabiliti internamente, ma sono di competenza dei due principali azionisti
	2-11	Presidente del massimo organo di governo	15			
	2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	17	Punti b e c	Informazioni non disponibili	Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023
	2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	17	Punto b	Informazioni non disponibili	Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023
	2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	17			

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione			GRI Sector Standard Ref. No.	
			Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione		
GRI 2: Informativa generale (2021)	2-15	Conflitti di interesse		Informazioni non disponibili	Attualmente non è presente una policy sul conflitto di interesse. Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023		
	2-16	Comunicazione delle criticità		Informazioni non disponibili	Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023		
	2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo		Informazioni non disponibili	Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023		
	2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo		Non pertinente	Non stabilita internamente, ma di competenza dei due principali azionisti		
	2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	17	Punto a	Informazioni non disponibili	Attualmente non è presente una policy relativa alle remunerazioni. Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023	
	2-20	Procedura di determinazione della remunerazione			Informazioni non disponibili	Attualmente non è presente una policy relativa alle remunerazioni. Si dichiara l'impegno a definire la posizione dell'azienda in merito entro i termini relativi alla redazione della DNF 2023	
	2-21	Rapporto di retribuzione totale annua	17	Punto b	Non pertinente	Il punto non viene esplicitato in quanto la remunerazione della persona che riceve la massima retribuzione nel 2022 è risultata inferiore rispetto al 2021	
	2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	2-3				
	2-23	Integrazione degli impegni in termini di policy	7; 19-20; 36-37				
	2-24	Incorporazione degli impegni politici	19-20; 36-37				
2-25	Processi volti a rimediare impatti negativi	103-104					
2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	21					

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione Spiegazione	
GRI 2: Informativa generale (2021)	2-27	Conformità a leggi e regolamenti	21		
	2-28	Appartenenza ad associazioni	164		
	2-29	Approccio al coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	35-42		
	2-30	Contratti collettivi	167		
GRI 3 TEMI MATERIALI					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	37-42		
	3-2	Elenco dei temi materiali	39-42		
Promozione della mobilità sostenibile					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	53-62; 171		
Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	63; 78-81; 116; 171		
GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)	303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	78		
	303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	78		
	303-3	Prelievo idrico	78		
	303-4	Scarico d'acqua	74		
	AO4	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente	75		
GRI 304: Biodiversità (2016)	304-1	Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	80-81		
	304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	80-81		
GRI 306: Rifiuti (2020)	306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	79-80		
	306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	79-80		
	AO6	Quantità di liquido antigelo (<i>de-icing</i>) utilizzato e trattato (m ³ e/o ton) suddiviso per piste e aeromobili	75		

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione Spiegazione	
Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e di inquinanti					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	63-70; 77-78; 116; 171		
GRI 302: Energia (2016)	302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	77-78		
	302-3	Intensità energetica	78		
	305-1	Emissioni dirette di GHG (Scopo 1)	64-66		
	305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scopo 2)	64-66		
	305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scopo 3)	65-68		
	305-4	Intensità delle emissioni di GHG	65-66		
	GRI 305: Emissioni (2016)	305-7	Ossidi di azoto (NOx), Ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni significative	69-70	
A05		Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo (µg/m ³) o parti per milione (ppm) previsto dalla normativa vigente	69-70		
Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	63-70; 116; 171		
Azioni di contenimento dell'impatto acustico					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	63; 71-73; 125-127		
A07: Rumore (2014)	A07	Numero e percentuale di persone che risiedono in aree interessate dal rumore aeroportuale	71-72		
GRI 416: Salute e sicurezza dei consumatori (2016)	416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sicurezza per categorie di prodotto e servizi	71-73; 125-129		
	416-2	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi			<i>Nel periodo di rendicontazione non sono segnalati casi di non conformità</i>
	A09	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	126		
Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate alla circular economy					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	104-107; 171		
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)	204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	139		
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori (2016)	308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati secondo criteri ambientali	105-106		
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)	414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	105-106		

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione	
Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del downsizing					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	82-83; 171		
	401-1	Nuovi assunzioni e turnover	165-166		
GRI 401: Occupazione (2016)	401-2	<i>Benefit</i> previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti <i>part-time</i> o con contratto a tempo determinato	92-93		
	GRI 402: Relazioni industriali (2016)	402-1	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	167	
GRI 403: Salute e sicurezza dei lavoratori (2018)	403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	87		
	403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	90		
	403-3	Servizi di medicina del lavoro	89-90		
	403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	87-88		
	403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	89		
	403-6	Promozione della salute dei lavoratori	88-89		
	403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	90		
	403-9	Infortuni sul lavoro	91		
	403-10	Malattie professionali	91		
	Iniziative per la riduzione del Gender Gap				
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	86; 171		
GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)	405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	15; 86		
	405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	86		

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione Spiegazione	
Talent retention & acquisition					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	85; 171		
	404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente	84-85		
GRI 404: Formazione e istruzione (2016)	404-2	Programmi per l'aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	85		
	404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle performance e dello sviluppo professionale	85		
Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della customer experience					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	127-129; 171		
Innovazione tecnologica nella gestione di safety e security					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	108-110; 171		
Ecosistema collaborativo aeroportuale per miglioramento qualità, efficienza, sicurezza					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	71-73; 112-114; 125-129; 171		
Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	118-123; 171		
	AO1	Numero totale di passeggeri nell'anno, suddivisi fra passeggeri di voli internazionali e nazionali e suddivisi fra origine-destinazione e trasferimento, incluso i passeggeri in transito	119-122		
GRI 202: Presenza sul mercato (2016)	AO2	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciale passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	119-122		
	AO3	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	123		
Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	108-110; 116; 127-135; 171		

GRI Standard	Informativa	N° pagine	Omissione		GRI Sector Standard Ref. No.
			Requisiti omessi	Ragione	
Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli stakeholder					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	135; 138-151; 171		
GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)	203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	135		
	203-2	Impatti economici indiretti significativi	138-151		
GRI 413: Comunità locali (2016)	413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazione d'impatto e programmi di sviluppo	135		
	413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	138-151		
	A08	Numero di persone fisicamente o economicamente dislocate, sia volontariamente che involontariamente, dal gestore aeroportuale o per suo conto da un ente governativo o altro, e l'indennizzo previsto			<i>Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi, volontari o involontari di dislocamento di persone</i>
Visione strategica orientata al valore di lungo termine					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	38-42; 171		
GRI 201: Performance economica (2016)	201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	154		
	201-3	Piani pensionistici a benefici definiti	93		
GRI 205: Anticorruzione (2016)	205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	21		
Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	38-42; 171		
Inserimento di performance ESG nel sistema incentivante del management (MBO)					
GRI 3: Temi materiali (2021)	3-3	Gestione dei temi materiali	17; 38-42; 171		



Deloitte & Touche S.p.A.
Via Tortona, 25
20144 Milano
Italia

Tel: +39 02 83322111
Fax: +39 02 83322112
www.deloitte.it

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO
AI SENSI DELL'ART. 3, C. 10, D.LGS. 254/2016 E DELL'ART. 5 REGOLAMENTO CONSOB ADOTTATO CON
DELIBERA N. 20267 DEL GENNAIO 2018**

**Al Consiglio di Amministrazione di
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.**

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (il "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. e sue controllate (il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 24 marzo 2023 (la "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "*EU Taxonomy*" e all'interno dell'appendice nella sezione "*Tassonomia*" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* (i "GRI Standards"), da essi individuati come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.

Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. MI-1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.

Deloitte.

2

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" ("*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
 - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
 - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - principali rischi, generati o subito connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Deloitte.

3

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a);

5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di capogruppo e società controllate:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base della sua attività, del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della sua ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco e riunioni da remoto nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai GRI Standards.

Le nostre conclusioni sulla DNF del Gruppo non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "EU Taxonomy" e all'interno dell'appendice nella sezione "Tassonomia" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Matteo Bresciani
Socio

Milano, 12 aprile 2023

Gruppo SEA - Dichiarazione consolidata non finanziaria 2022

Publicazione a cura della Funzione Corporate Social Responsibility del Gruppo SEA, realizzato con la collaborazione delle Direzioni e Funzioni aziendali.

Si ringraziano tutti coloro che nelle diverse società del Gruppo SEA si sono dedicati al reperimento dei dati utili alla definizione del piano dei conti.

Copyright 2023 SEA S.p.A.

Per maggiori informazioni:

SEA S.p.A. - 20090 Aeroporto Milano Linate,
Sebastiano Renna - Head of Corporate Social Responsibility
e-mail: sebastiano.renna@seamilano.eu

