



Milan
Airports

**RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2021**



SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali
Aeroporto Milano Linate – 20054 Segrate, Milano
Codice fiscale e iscrizione al Registro Imprese di Milano n. 00826040156
REA di Milano n. 472807 – Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.
www.seamilano.eu

SOMMARIO

Dati di sintesi e informazioni generali	4
Il Gruppo SEA	5
Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società	6
Organi sociali	8
Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2021 e altri indicatori	9
Relazione sulla gestione 2021	11
Eventi di rilievo dell'esercizio 2021	12
Quadro economico di riferimento	16
Quadro normativo e regolamentare di riferimento	21
Climate Change	25
Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari	27
Dati quantitativi di traffico	27
Conto economico	28
Stato patrimoniale riclassificato	32
Indebitamento finanziario netto	34
Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA	34
Indicatori Alternativi di Performance	35
Investimenti del Gruppo SEA	36
Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	38
Evoluzione prevedibile della gestione	39
Andamento operativo – Analisi di settore	41
Commercial Aviation	42
General Aviation	51
Risk Management Framework	52
Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2021	61
Altre informazioni	70
Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario	70
Customer Care	70
La dimensione ambientale	71
Le risorse umane	74
Sistema di Corporate Governance	79
Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti	85
Gruppo SEA - Bilancio Consolidato	86
Prospetti contabili	87
Note esplicative al Bilancio Consolidato	92
SEA SpA - Bilancio Separato	159
Prospetti contabili	160
Note esplicative al Bilancio Separato	165

Dati di sintesi e informazioni generali

Il Gruppo SEA

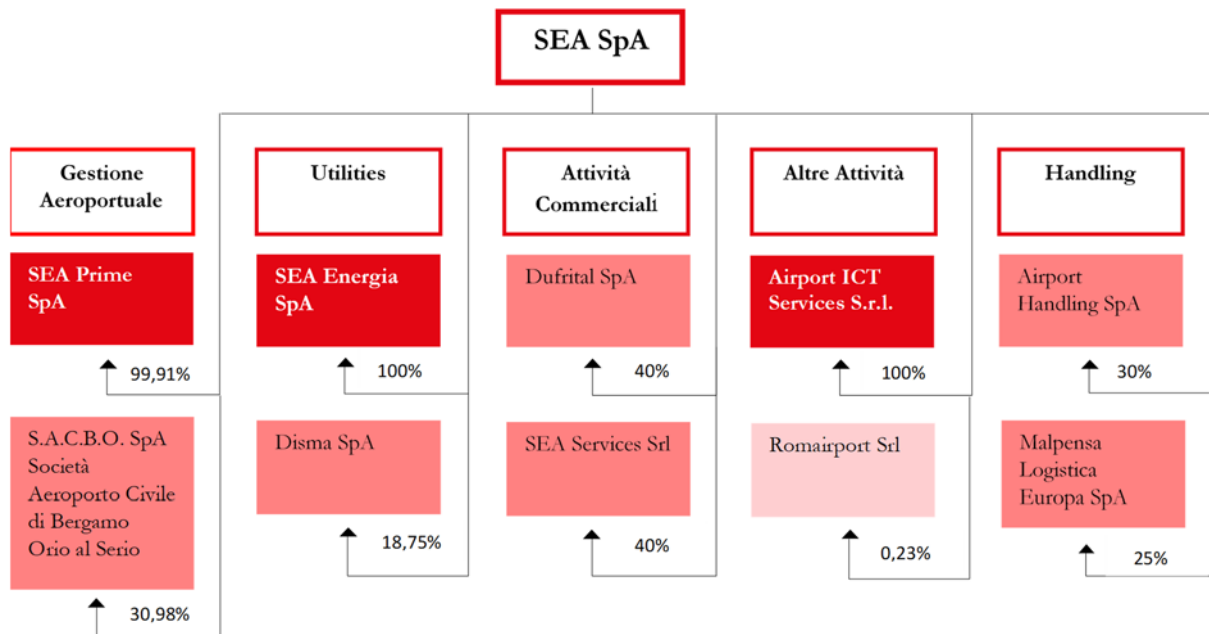
Il Gruppo SEA, in base alla Convenzione sottoscritta tra SEA ed ENAC nel 2001 e valida sino al 2043, gestisce gli aeroporti di Malpensa e Linate. Il sistema aeroportuale di Milano si articola sugli scali di:

- **Milano Malpensa**, l'aeroporto intercontinentale di Milano è dotato di due Terminal. Il Terminal 1, completamente riqualificato dopo il completamento del *restyling* dell'area Schengen, offre un'ampia gamma di destinazioni domestiche, internazionali e intercontinentali e un'offerta commerciale diversificata per rispondere alle esigenze di tutte le tipologie di passeggeri che transitano in aeroporto. Il Terminal 2 è attualmente chiuso per il ridimensionamento del traffico aereo a seguito della pandemia. Entrambi i Terminal sono raggiungibili con il treno.
- **Milano Malpensa Cargo**, è il polo nevralgico nazionale per la distribuzione delle merci in import ed export. Ha ricoperto un ruolo fondamentale nel 2020 per l'aumento dei voli cargo legati sia al consistente afflusso di dispositivi medici anti Covid sia allo sviluppo dell'e-commerce. Nel 2021 si è confermato polo primario per gli scambi di merci.
- **Milano Linate**, è l'aeroporto di Milano rivolto prevalentemente alla clientela frequent flyer su rotte nazionali e internazionali intra europee. A circa 8 km dal centro della città di Milano, si configura come un vero e proprio city airport, con strutture e aree dedicate al business e allo shopping. Nel 2021 è stato inaugurato il nuovo Terminal profondamente rinnovato secondo un design d'avanguardia.
- **Milano Linate Prime e Milano Malpensa Prime**, aeroporti gestiti da SEA Prime SpA, società controllata da SEA SpA e dedicati all'aviazione generale, offrono servizi e facilities ad alto valore aggiunto.

Infine, attraverso la società **SEA Energia SpA** (controllata al 100% da SEA SpA), il Gruppo è proprietario delle centrali di cogenerazione di Linate e Malpensa dedicate prevalentemente a soddisfare i fabbisogni energetici degli aeroporti attraverso la produzione combinata di energia elettrica, calore e tele-raffrescamento.

Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società

PARTECIPAZIONI DI SEA SPA AL 31 DICEMBRE 2021



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

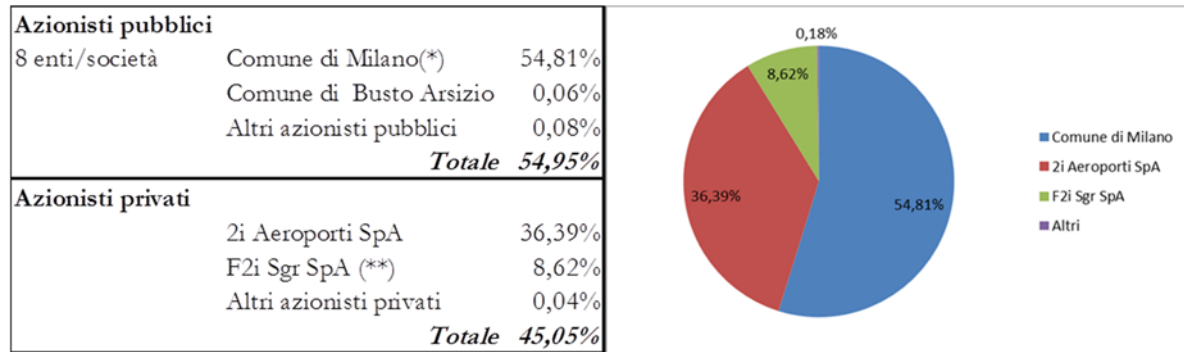
**La società Airport ICT Services S.r.l. è stata costituita in data 20 dicembre 2021.*

Struttura del capitale sociale

Il capitale sociale di SEA SpA è pari a euro 27.500.000, suddiviso in 250 milioni di azioni, del valore nominale di euro 0,11 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.

Al 31 dicembre 2021 SEA non possiede azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:



(*) Titolare di azioni di categoria A

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

La Società, 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'articolo 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).

Organi sociali

Consiglio di Amministrazione *(triennio 2019/2021 nominato dall'Assemblea del 19 aprile 2019)*

Presidente *Michaela Castelli* ⁽⁴⁾

Amministratore Delegato e
Direttore Generale *Armando Brunini*

Amministratori *Davide Amedeo Corritore* ^{(1) (3)(4)}
Pierfrancesco Barletta ⁽²⁾
Patrizia Michela Giangualano ⁽²⁾
Luciana Sara Rovelli ⁽³⁾⁽⁵⁾
Rosario Mazza ^{(2) (3)}

Collegio Sindacale *(triennio 2019/2021 nominato dall'Assemblea del 19 aprile 2019 con decorrenza dal 17 maggio 2019)*

Presidente *Rosalba Cotroneo*

Sindaci effettivi *Daniele G. Discepolo**
*Stefano Giuseppe Giussani**
Stefano Pozzoli
Valeria Maria Scuteri

Sindaci supplenti *Antonia Coppola*
Daniele Angelo Contessi

Società di revisione *Deloitte & Touche SpA*

(1) Vice Presidente non esecutivo

(2) Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

(3) Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

(4) Membro del Comitato Etico

(5) Membro dell'Organismo di Vigilanza

* Il dott. Daniele Discepolo e il dott. Stefano Giuseppe Giussani sono stati nominati Sindaci effettivi nell'Assemblea del 29 luglio 2021 a seguito delle dimissioni del Sindaco effettivo dott. Andrea Manzoni e delle dimissioni del Sindaco effettivo dott.ssa Rosalba Casiraghi.

Il dott. Daniele Angelo Contessi è confermato Sindaco supplente.

Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2021 e altri indicatori

Di seguito vengono esposti i dati consolidati di sintesi desumibili dai prospetti di bilancio.

Dati Economici

A seguito dell'applicazione dell'IFRS 5, il Conto Economico 2020 riesposto non include i dati economici di SEA Energia SpA che vengono esposti nella linea "Risultato netto da Attività destinate alla vendita".

(in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	Variazione	2020 approvato
Ricavi	348.981	275.539	73.442	286.034
EBITDA ⁽¹⁾	31.741	(31.051)	62.792	(26.561)
Risultato operativo	(80.794)	(134.814)	54.020	(133.077)
Risultato prima delle imposte	(100.971)	(164.074)	63.103	(163.111)
Risultato netto del Gruppo	(75.119)	(128.576)	53.457	(128.576)

(1) L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti

Dati Finanziari

I dati patrimoniali dell'esercizio comparativo al 31 dicembre 2020, come previsto dalle modalità applicative dell'IFRS 5, non presentano distorsioni, per effetto della discontinuità nel consolidamento di SEA Energia Spa, rispetto a quelli approvati dall'Assemblea del 29 luglio 2021.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.344.898	1.403.936	(59.038)
Capitale circolante (B)	(192.242)	(210.201)	17.959
Fondi rischi e oneri (C)	(213.112)	(202.343)	(10.769)
Fondi relativi al personale (D)	(44.036)	(45.622)	1.586
Altri debiti non correnti (E)	(84.736)	(87.808)	3.072
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	810.772	857.962	(47.190)
Patrimonio netto di Gruppo	155.906	231.208	(75.302)
Patrimonio netto di terzi	31	28	3
Indebitamento finanziario netto ⁽²⁾	654.835	626.726	28.109
Totale fonti di finanziamento	810.772	857.962	(47.190)

(A) Le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2021 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

(2) L'indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN) è determinato come somma di liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del fair value dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario.

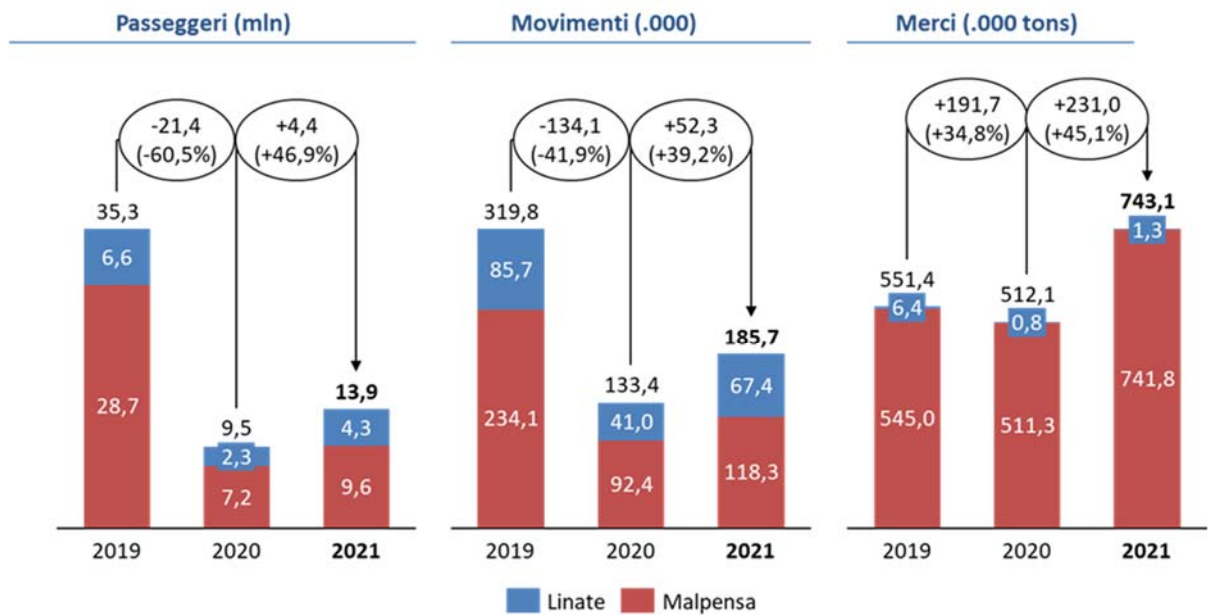
Investimenti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020 riesposto	Variazione	31 dicembre 2020 approvato
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	49.909	55.169	(5.260)	61.830

Altri Indicatori

	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020 riesposto	31 dicembre 2020 approvato
HDC (a fine periodo)	2.682	2.760	2.788

Dati di traffico 2021 (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



I valori comprendono l'Aviazione Generale di Linate e di Malpensa – Sea Prime

Relazione sulla gestione 2021

Eventi di rilievo dell'esercizio 2021

Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

I primi mesi del 2021 sono stati caratterizzati dalla ripresa della pandemia da Covid-19 spinta dalle diverse e insidiose varianti. I Paesi più colpiti in questa fase sono stati Gran Bretagna, Francia, Stati Uniti e Brasile. L'Italia, che era riuscita a contenere il contagio sino a febbraio ha visto a marzo 2021 una notevole impennata di casi. I diversi provvedimenti normativi, finalizzati al contenimento di questa nuova ondata pandemica, limitando nuovamente gli spostamenti, hanno influito negativamente sul settore del trasporto aereo. Dal mese di maggio, come già verificatosi nel 2020, la curva dei contagi ha iniziato a scendere, per poi risalire da novembre 2021, con il dilagare della variante Omicron. Negli ultimi giorni del 2021 si è registrato il record dei contagi in tutti i paesi europei, il picco è stato raggiunto nei primi mesi del 2022.

La cosiddetta “quarta ondata” non è paragonabile all’epidemia del 2020: l’avvento dei vaccini ha permesso di avere un aumento molto più contenuto dei ricoveri e dei decessi e, offrendo una protezione contro le forme gravi della malattia, ha consentito un alleviamento delle restrizioni.

Con il DPCM del 2 marzo 2021 è stata introdotta la possibilità di individuare ulteriori tratte di sperimentazione dei voli “Covid tested”, fino a quel momento dedicati unicamente ad alcuni voli nella tratta Milano - Roma. La sperimentazione ha interessato l’aeroporto di Malpensa e i voli in partenza e in arrivo da New York, Atlanta e dagli Emirati Arabi Uniti. Le tratte variano in funzione delle ordinanze del Ministero della Salute. I voli “Covid Tested” hanno rappresentato un segnale importante per la ripartenza del traffico intercontinentale perché hanno consentito ai passeggeri, sottoposti al tampone prima della partenza e all’arrivo, di evitare l’isolamento fiduciario.

Inoltre, l’Ordinanza del Ministero della Salute del 28 settembre 2021 denominata «Misure urgenti per la sperimentazione di “Corridoi turistici Covid-free”» ha istituito Corridoi Turistici Covid Free per alcune destinazioni intercontinentali (es: Aruba, Maldive, Mauritius, Seychelles, Repubblica Dominicana ed Egitto). A tal fine SEA ha messo a disposizione dei Tour Operator un’apposita area test Covid per i passeggeri provenienti dalle destinazioni turistiche previste dalla normativa.

Nell’esercizio in esame, il Gruppo SEA ha mantenuto il medesimo assetto infrastrutturale con cui aveva chiuso l’anno precedente: sono stati operativi l’aeroporto di Linate, il Terminal 1 di Malpensa, Cargo City e i due terminal di Aviazione generale a Linate e a Malpensa.

Il Gruppo SEA, nel rispetto delle disposizioni delle Istituzioni e Autorità sanitarie nazionali e locali italiane, ha costantemente aggiornato i protocolli elaborati a inizio pandemia sulla base delle normative vigenti e degli aspetti correlati all’operatività degli scali e allo sviluppo del traffico, garantendo la salute e sicurezza dei passeggeri, dei propri clienti, fornitori e dipendenti e la continuità delle attività operative.

L’accesso all’area sterile e quindi all’imbarco viene autorizzato ai soli passeggeri che presentino una temperatura inferiore a 37.5 °C e che siano in possesso di una certificazione verde valida (Green Pass e/o Super Green Pass, come disposto dalle autorità governative).

È obbligatorio per tutte le persone presenti all’interno dell’aerostazione indossare sempre una mascherina protettiva.

All’interno del terminal continuano ad essere attuate specifiche procedure al fine di garantire la distanza interpersonale, a meno che non si tratti di componenti del medesimo nucleo familiare.

In particolare, sono state intraprese le seguenti iniziative:

- sono stati applicati gli adesivi a terra in tutte le aree di attesa e accodamento sia all’interno del terminal (check-in, biglietterie, area security, controllo passaporti, gates, passenger boarding bridges, area arrivi, riconsegna bagagli, ecc.) che nelle aree immediatamente esterne, opportunamente distanziati tra loro e riportanti l’indicazione: “keep your distance”;

- nelle aree in cui sono possibili maggiori assembramenti sono presenti i “facilitatori” che invitano le persone a rispettare le corrette distanze di sicurezza;
- è stato ridotto il numero delle sedute disponibili, inibendo la possibilità di utilizzo dei due posti centrali in tutti i blocchi di sedute da quattro posti presenti nel terminal;
- sono state installate barriere protettive in policarbonato nelle postazioni operative che prevedono interazione con i passeggeri.

È sempre assicurata la pulizia e l'igienizzazione di ambienti ed attrezzature e la distribuzione di gel disinfettante. Sono state inoltre installate, presso l'aeroporto di Linate, alcune applicazioni di prodotti in rame, con proprietà antibatteriche e antivirali, come i corrimani lungo le scale, le maniglie dei carrelli porta bagagli e i sostegni nei bus interpista.

Sono stati introdotti alcuni strumenti che sfruttano le applicazioni digitali, sempre più presenti nelle abitudini dei consumatori, al cui sviluppo ha contribuito anche la pandemia. Ne sono un esempio il *digital luxury marketplace*, attivo da luglio 2021, creato per i brand di lusso presenti al Terminal 1 di Malpensa, grazie al quale i passeggeri possono prenotare a distanza i prodotti a catalogo degli shop aderenti all'iniziativa e le nuove modalità di servizio allo studio con i partner della ristorazione, quali ad esempio la prenotazione dei prodotti tramite app e il ritiro presso i punti vendita su corsie preferenziali o casse dedicate.

La diffusione della pandemia ha influito profondamente sulle modalità operative dell'azienda, che sono state riviste per garantire il regolare svolgimento delle attività nel rispetto delle prescrizioni normative, ivi incluso il mantenimento delle relazioni commerciali con clienti e fornitori dell'azienda.

Anche per l'anno 2021, visto il perdurare delle restrizioni al viaggio, SEA ha riproposto alcune misure di sollievo già concesse nel 2020 agli operatori, con l'obiettivo di garantire la continuità contrattuale e quindi la loro permanenza in aeroporto. In particolare, per tutti i partner commerciali, si è deciso di rinunciare all'applicazione dei corrispettivi minimi garantiti anche per l'anno 2021 e di applicare solo la royalty, ovvero la percentuale contrattuale sul fatturato sviluppato, mentre per tutti i clienti aviation (Handlers, Catering, Refuelling e Compagnie Aeree) sono stati ridotti i corrispettivi contrattuali in linea con la diminuzione del volume delle attività.

In continuità con l'esercizio 2020, a febbraio 2021 è stato sottoscritto un accordo tra SEA e le Organizzazioni Sindacali, che, sulla base delle linee guida di intervento ispirate ai principi della salvaguardia occupazionale e della mitigazione degli impatti sociali, ha stabilito il ricorso ad ammortizzatori sociali (la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga è stata utilizzata sino al 18 dicembre 2021), l'attivazione di un piano di uscite per i lavoratori che maturano i requisiti pensionistici entro il 31 dicembre 2028 e l'attivazione di un piano di incentivazione volontaria.

Inaugurazione nuovo terminal di Linate

In data 8 giugno 2021 è stato inaugurato il terminal di Linate, profondamente rinnovato secondo un design d'avanguardia che prevede l'utilizzo dei principi delle neuroscienze applicate all'architettura per ridurre l'ansia e lo stress dei passeggeri e degli operatori, l'utilizzo di tecnologie di nuova generazione, dalla smart security alla biometria, una scelta più ampia di negozi, caffè, ristoranti e un processo di costruzione che integra la sostenibilità ai suoi massimi standard. Lungo il percorso del passeggero dal check-in fino all'imbarco si possono trovare elementi decorativi ed 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”.

L'area check-in è stata ridisegnata con un controsoffitto a doppia altezza e con l'inserimento di piante che si affacciano al primo piano donando all'ambiente una nota “green” e l'intera area della security è stata ulteriormente arricchita. È stata stretta una collaborazione con il Museo del Design

Italiano della Triennale Milano che ha messo a disposizione le opere di famosi designer italiani, esposte lungo il percorso dei passeggeri.

Nel contesto Perspective, evento organizzato da The Plan, casa editrice leader in Italia nel settore dell'Architettura, il progetto di restyling di Linate è stato premiato come "overall winner", cioè come sintesi delle tre categorie in gara, Investment and Asset management, Innovation and Design ed Environmental social governance, per la chiarezza e qualità della presentazione e dei contenuti.

Cessione della società Sea Energia e affidamento dei contratti di fornitura energetica

In data 12 luglio 2021 è stato pubblicato il bando relativo al dialogo competitivo per la cessione del 100% di SEA Energia S.p.A e per l'affidamento dei contratti per la somministrazione di energia termica e di energia elettrica. L'iniziativa ha lo scopo di individuare l'aggiudicatario che offra le migliori condizioni contrattuali ed economiche per l'acquisto della società e per la fornitura agli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa di energia elettrica e termica in conformità agli obblighi concessori gravanti su SEA. Al contempo, nell'ambito della propria strategia di sostenibilità, SEA è alla ricerca di un partner che fornisca valore aggiunto nella gestione energetica dei suoi aeroporti di Milano, con l'obiettivo di azzerare le emissioni CO2 entro il 2030. Attualmente sono state ricevute le offerte da parte degli aderenti alla gara e le stesse sono al vaglio della commissione di valutazione.

Evento World Routes 2021

In un momento storico particolarmente difficile per l'industria del trasporto aereo, dal 10 al 12 di ottobre 2021 si è svolto a Milano la 26ma edizione del World Routes. L'evento è stato un successo di presenze: oltre 1.500 delegati in rappresentanza di 125 compagnie aeree provenienti da tutto il mondo attraverso 5.500 incontri one to one che hanno posto le basi delle strategie future del settore del trasporto aereo.

Costituzione della nuova società Airport ICT Services Srl

In data 20 dicembre 2021, con un versamento di capitale sociale pari a 25 migliaia di euro è stata costituita la nuova società partecipata al 100% da Sea Spa. La società si occupa della fornitura e la progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi.

Certificazione "Make It Sustainable"

A luglio, SEA ha ricevuto, da parte di ICMQ, la certificazione "Make It Sustainable", per i processi di gestione della manutenzione delle infrastrutture aeroportuali. Nonostante la crisi del settore del trasporto aereo dovuto al Covid-19, SEA non è venuta meno all'impegno in favore della sostenibilità mettendo in atto una serie di azioni di efficientamento energetico e di processo, in particolare la riduzione di oltre il 10% di energia termica, avviato a fine del 2020 a fronte di azioni di modulazione dell'assetto impiantistico dei due scali.

Sottoscrizione della linea di credito Sustainability-Linked

Al fine di rafforzare ulteriormente la propria struttura finanziaria, con l'obiettivo di allungare la scadenza del debito outstanding minimizzandone il costo di raccolta, il Gruppo SEA ha completato nel corso del 2021 il processo per la copertura dei fabbisogni derivanti dalla scadenza nel 2022 dei Term Loans 2020, mediante l'erogazione in giugno 2021 di un nuovo finanziamento triennale da 50 milioni di euro con Mediobanca e l'erogazione in luglio di euro 60 milioni relativi alla linea BEI sottoscritta nel 2019.

Si segnala che il Term Loan Mediobanca è la prima operazione di finanziamento Sustainability-Linked del Gruppo, con il livello del margine legato al raggiungimento di specifici target strategici in materia di sostenibilità ambientale: per SEA, il miglioramento della certificazione Airport Carbon Accreditation. Il raggiungimento di tale target è un ulteriore passo avanti per la strategia di sostenibilità del Gruppo SEA e conferma l'impegno della Società in merito all'urgenza di una rapida decarbonizzazione.

Quadro economico di riferimento

Dopo un diffuso rallentamento dell'attività economica nel terzo trimestre, alla fine del 2021 sono emersi segnali di un ritorno a una ripresa più sostenuta negli Stati Uniti e in altri paesi avanzati, a fronte di una prolungata debolezza nelle economie emergenti. La recrudescenza della pandemia e le persistenti strozzature dal lato dell'offerta rappresentano un rischio per la crescita. L'inflazione è ulteriormente aumentata pressoché ovunque, risentendo soprattutto dei rincari dei beni energetici, di quelli degli input intermedi e della ripresa della domanda interna. Dall'inizio di novembre i contagi da Covid-19 sono ripresi su scala globale, in misura più accentuata in Europa e negli Stati Uniti, dove è risalito anche il numero di ricoveri e di decessi. Il rialzo di questi ultimi è stato meno marcato rispetto alle precedenti ondate epidemiche, grazie al contributo delle campagne vaccinali. La mobilità globale, che nella seconda metà del 2021 aveva raggiunto livelli nettamente superiori a quelli dell'anno precedente, si è ridotta nelle ultime settimane del 2021, a seguito della diffusione della variante Omicron.

Nell'area dell'euro, dopo due trimestri di forte espansione, l'attività economica ha decisamente rallentato nell'ultima parte dell'anno, per effetto della risalita dei contagi e della conseguente introduzione di misure di contenimento via via più stringenti, nonché del perdurare delle strozzature dell'offerta che stanno ostacolando la produzione manifatturiera. L'inflazione ha toccato il valore più elevato dall'avvio dell'Unione monetaria, risentendo soprattutto dei rincari eccezionali della componente energetica.

Nell'anno 2021 l'inflazione è stata pari al 2,6%. Secondo le proiezioni degli esperti dell'Eurosistema diffuse in dicembre, l'inflazione è prevista in crescita al 3,2% nel 2022, per poi riscendere all'1,8% nel 2023 e nel 2024, un livello non lontano dall'obiettivo di stabilità dei prezzi nel medio termine del 2%. Gli aumenti dell'inflazione non si sono finora trasmessi alla dinamica salariale.

Il Consiglio direttivo della BCE ritiene che i progressi compiuti sul fronte della ripresa economica e verso il conseguimento dell'obiettivo di inflazione nel medio termine consentano una graduale riduzione del ritmo degli acquisti di attività. Il Consiglio ha inoltre osservato che, tenuto conto dell'elevata incertezza, la conduzione della politica monetaria sarà flessibile e aperta a diverse opzioni in relazione all'evoluzione del quadro macroeconomico.

Le notizie sulla diffusione della variante Omicron hanno condizionato l'andamento dei mercati finanziari, influenzando le quotazioni azionarie e contribuendo ad ampliare gli spread sovrani dei paesi dell'area dell'euro, che ha continuato a deprezzarsi contro il dollaro.

La crescita in Italia è proseguita a un ritmo elevato nel terzo trimestre del 2021, sostenuta soprattutto dai consumi delle famiglie, soprattutto la spesa in servizi del commercio, trasporto e alloggio, favoriti dall'allentamento delle misure restrittive. Il PIL ha registrato un forte rallentamento nel quarto trimestre, risentendo della recrudescenza della pandemia, in aggiunta alle persistenti difficoltà di approvvigionamento delle imprese legate all'indisponibilità di alcune materie prime e di prodotti intermedi a livello globale.

L'espansione della produzione industriale, in atto dall'inizio del 2021 a un ritmo di circa l'1% a trimestre, si è indebolita negli ultimi tre mesi dell'anno.

Anche i consumi delle famiglie hanno registrato un rallentamento nella parte finale dell'anno, dopo la forte espansione nel secondo e nel terzo trimestre. Infatti, la spesa delle famiglie ha continuato a crescere con intensità elevata anche nel terzo trimestre (3% sul periodo precedente), sostenuta sia dagli acquisti di beni sia, soprattutto, da quelli di servizi. Questi ultimi sono rimasti tuttavia al di sotto dei livelli pre-pandemici, mentre il recupero è stato pressoché totale per i beni. La propensione al risparmio è quindi scesa all'11%, ancora circa 3 punti percentuali al di sopra dei valori precedenti l'emergenza sanitaria. Si segnala, di contro, una sostanziale decelerazione della spesa delle famiglie nel quarto trimestre.

Trasporto aereo e aeroporti

L'esercizio 2021, come il 2020, è stato condizionato dagli effetti negativi della pandemia, che si sono manifestati con particolare intensità soprattutto nei primi sei mesi dell'anno.

Per meglio comprendere la ripresa del traffico passeggeri evidenziata nel corso del 2021, risulta più efficace confrontare i valori di traffico con quelli registrati nel 2019, anno pre-crisi: il confronto con il 2020 non è significativo in quanto l'esercizio precedente è stato caratterizzato:

- per i primi due mesi da una condizione “ordinaria” di traffico;
- per i successivi tre mesi (marzo-maggio) da un sostanziale azzeramento del traffico, a causa dei lockdown totali adottati dai vari Stati;
- per il mese di giugno da timidi segnali di ripresa, soprattutto sul segmento domestico e continentale;
- per i mesi da luglio ad ottobre da un recupero del traffico, soprattutto leisure;
- per gli ultimi due mesi dell'anno da un ritorno in una condizione di lockdown nazionale, con conseguenti valori minimi di traffico passeggeri.

Pertanto, nei paragrafi che seguono, oltre a dare un'indicazione della variazione del traffico rispetto all'esercizio precedente, si procederà ad un confronto con il traffico dell'esercizio 2019 che rappresenta una situazione pre-crisi.

Andamento del trasporto aereo mondiale (aggiornato a dicembre 2021)¹

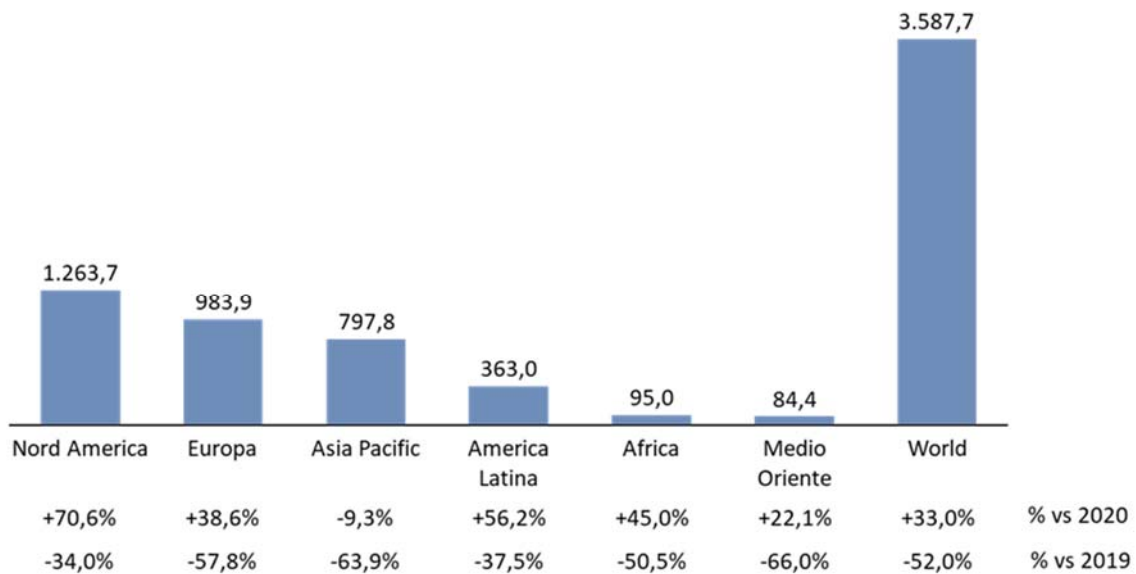
Il traffico aereo mondiale nel corso del 2021 si è attestato a 3,6 miliardi di passeggeri serviti (campione di 1.161 aeroporti), con un recupero del +33,0% rispetto al 2020.

Il confronto con il 2019 ha evidenziato una riduzione di traffico passeggeri del -52,0%, causata dal permanere delle limitazioni agli spostamenti volte a contrastare le “ondate” pandemiche da Covid-19, effetti in parte compensati dall'introduzione di certificazioni abilitanti al viaggio (green pass/certificato vaccinale).

Il confronto con il 2019, anno di riferimento pre-crisi, ha evidenziato riduzioni del traffico passeggeri verso tutte le aree geografiche: Nord America -34,0%, Europa -57,8%, Asia -63,9%, Centro/Sud America -37,5%, Africa -50,5% e Medio Oriente -66,0%. Rispetto al 2020, risultano evidenti alcuni segnali di ripresa eterogenei sulle varie aree, ad esclusione dell'Asia che ha mostrato ancora risultati negativi (-9,3%).

Tra i principali aeroporti del mondo: Atlanta con 75,6 milioni di passeggeri è al primo posto, Dallas con 62,5 milioni al secondo e Denver con 58,8 milioni al terzo posto.

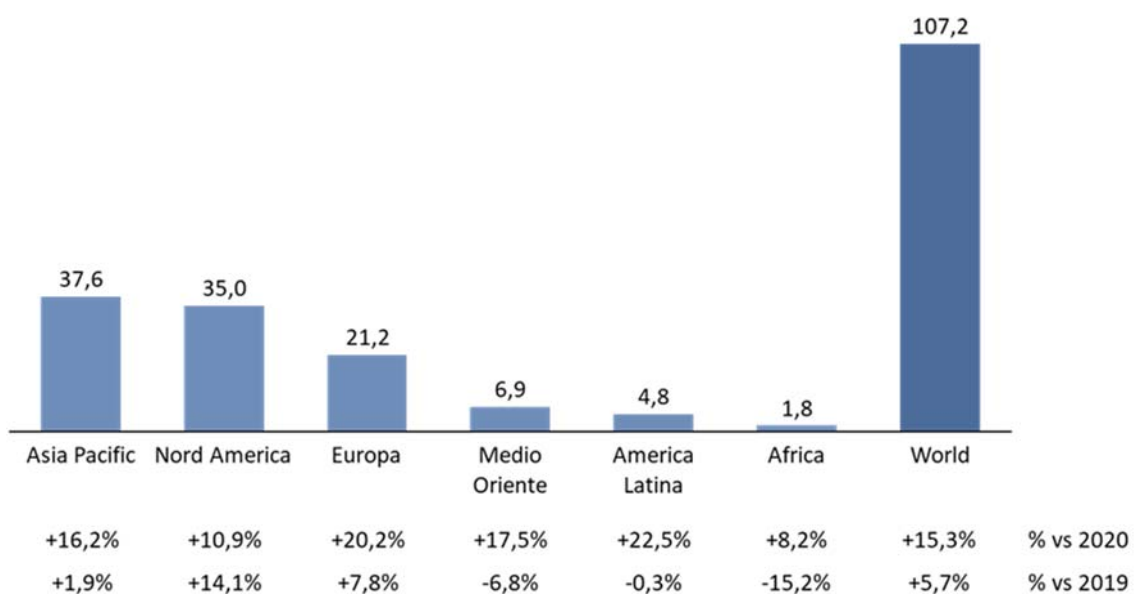
¹ Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

*Traffico aereo mondiale (gennaio - dicembre 2021)**Passeggeri in milioni*

Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

Nel corso del 2021 il totale delle merci trasportate a livello mondiale (su un campione di 817 aeroporti) è stato pari a 107,2 milioni di tonnellate, con una crescita del +15,3% rispetto allo stesso periodo del 2020 e del +5,7% rispetto al 2019.

Hong Kong, con 5,0 milioni di tonnellate, è risultato il primo scalo al mondo per totale di merci processate, a seguire Memphis con 4,5 e Shanghai con 3,9. Nella classifica degli aeroporti del campione analizzato, Malpensa si è attestato al 39esimo posto con 741,8 mila tonnellate di merci movimentate.

*Merci mondiali (gennaio - dicembre 2021)**Merci in milioni di tonnellate*

Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

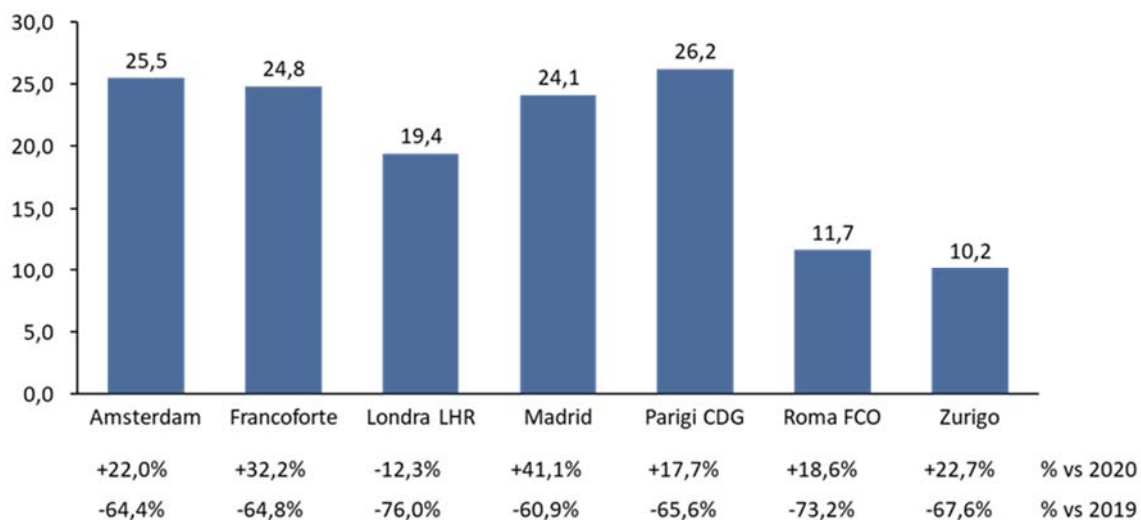
Andamento del traffico sugli aeroporti europei (aggiornato a dicembre 2021)²

Il traffico passeggeri registrato dagli aeroporti europei associati ad ACI Europe è stato pari a 519,2 milioni in incremento del +29,6% rispetto al 2020 ed in calo del -63,8% rispetto al 2019.

Nel grafico seguente vengono riportati i dati dei principali hub europei che rappresentano complessivamente il 27% del traffico europeo.

Traffico aereo nei principali hub Europei (gennaio-dicembre 2021)

Passeggeri in milioni



Il traffico merci in Europa si è attestato a 13,3 milioni di tonnellate, in incremento del +29,6% rispetto allo stesso periodo del 2020 e del +4,6% rispetto a quanto consuntivato nel 2019.

Nella classifica degli aeroporti europei per volumi di merci movimentate Malpensa si attesta al settimo posto con 742 mila tonnellate. In prima posizione Francoforte (2,2 milioni di tonnellate), Parigi Charles de Gaulle (2,0 milioni), Amsterdam (1,7 milioni), Londra Heathrow (1,4 milioni), Istanbul Ataturk (814 mila tonnellate) ed Istanbul New Airport (759 mila tonnellate).

Infine, la "Business and General Aviation" in Europa ha registrato un incremento dei movimenti gestiti del +36,4% rispetto al 2020 mostrando un rapido recupero dagli effetti della pandemia Covid-19, favorito dall'allentamento delle restrizioni agli spostamenti e dalla crescita della domanda di mobilità con business jet intra ed extra europea. L'incremento di domanda è imputabile alla maggiore flessibilità di questa tipologia di traffico oltre che alla percezione di maggiore sicurezza e controllo, anche sanitario.

Andamento del traffico negli aeroporti italiani (aggiornato a dicembre 2021)³

Il traffico passeggeri degli aeroporti italiani al mese di dicembre 2021 è stato pari a 80,4 milioni, in incremento del +52,4% rispetto al 2020 ed in contrazione del -58,3% rispetto allo stesso periodo

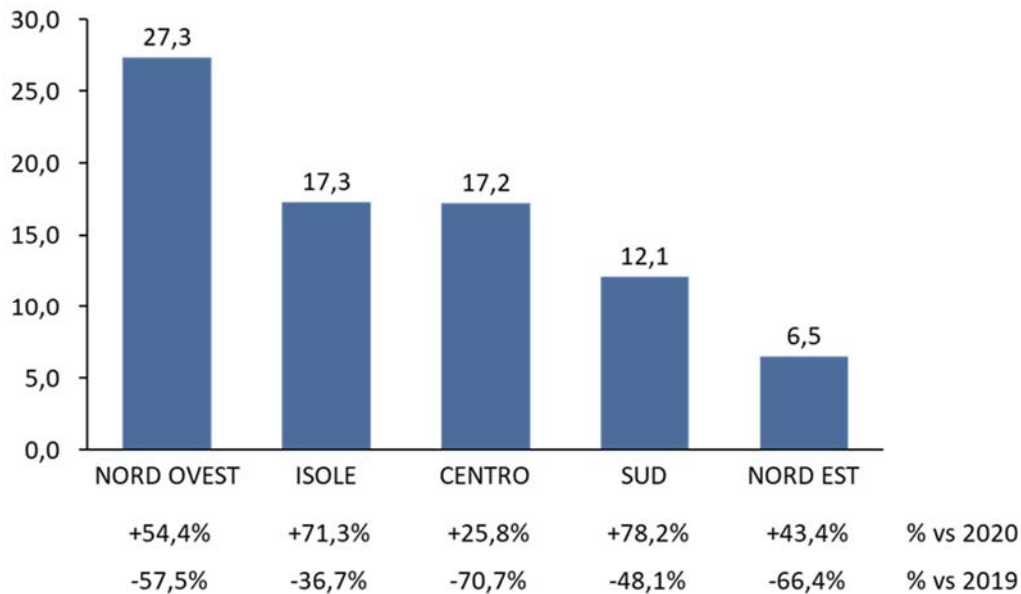
² Fonte: ACI Europe: Rapid Exchange

³ Fonte Assaeroporti e sito istituzionale Aeroporti di Roma; i dati comprendono aviazione commerciale inclusi i transiti diretti

del 2019; i movimenti aerei sono in crescita del +33,3% rispetto al 2020 ed in contrazione del -48,7% rispetto al 2019 attestandosi a 747 mila.

*Traffico aereo sugli aeroporti italiani (gennaio-dicembre 2021) per macroaree geografiche**

Passeggeri in milioni



* Nord Ovest: Bergamo, Bologna, Genova, Linate, Malpensa, Torino, *altri*; Nord Est: Treviso, Venezia, Verona, *altri*; Centro: Ancona, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, *altri*; Sud: Bari, Brindisi, Lamezia Terme, Napoli, Pescara, Reggio Calabria, *altri*; Isole: Alghero, Cagliari, Olbia, Lampedusa, Palermo, Catania, *altri*.

Il confronto per area geografica del dato progressivo a dicembre 2021 rispetto al 2019 evidenzia che il sistema aeroportuale lombardo, che rappresenta il 25% del totale traffico italiano, ha servito 20,4 milioni di passeggeri (-58,6%) così distribuiti: Milano Malpensa 9,6 milioni, Milano Linate 4,3 milioni e Bergamo Orio al Serio 6,5 milioni.

Il sistema aeroportuale romano, che ricopre il 17% del totale traffico nazionale, ha gestito 14,0 milioni di passeggeri (-71,7%) distribuiti tra Roma Fiumicino (11,7 milioni) e Roma Ciampino (2,3 milioni).

Con riferimento al sud Italia l'aeroporto di Catania ha registrato 6,1 milioni di passeggeri, mentre Napoli e Palermo 4,6 milioni ciascuno.

L'Italia ha registrato movimenti di aviazione generale in crescita del +58,3%⁴ rispetto al 2020, incremento superiore alla media del mercato europeo, e si qualifica come il quarto mercato in Europa (dopo Francia, Germania e Regno Unito) con una share sui movimenti del 9,0%⁵.

Il volume di merci trasportate si è attestato a 1.018,2 mila tonnellate, in ripresa del +32,5% rispetto al 2020 ed allineato al 2019 (anno pre-crisi).

⁴ Fonte EBAA

⁵ Fonte WingX

Quadro normativo e regolamentare di riferimento

Differimento dell'entrata in vigore dei nuovi Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali

Con la delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021 (“Modelli di regolazione aeroportuale. Disposizioni straordinarie connesse all'entrata in vigore della delibera n. 136/2020 ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19”) l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha disposto di differire al 1° gennaio 2023 l'entrata in vigore dei modelli di regolazione di cui alla delibera n. 136/2020.

Contestualmente, con la delibera in parola, l'Autorità ha previsto per i gestori aeroportuali che avvieranno la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 la possibilità di proporre agli utenti la proroga delle tariffe vigenti, ovvero di avviare la procedura in conformità alle previsioni dei modelli del 2017 approvati con delibera n. 92/2017.

Nell'ambito della seconda opzione sopra descritta la delibera n. 68/2021 ha altresì disposto due specifiche previsioni: la possibilità di adottare un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare ad una Rete o ad un Sistema aeroportuale, e l'obbligo per i gestori titolari di contratti di programma “in deroga” (ovvero stipulati ai sensi dell'articolo 17, comma 34 bis, del d.l.78/2009, quale quello di SEA) di sottoscrivere un “atto aggiuntivo” con ENAC per consentire all'ART di esercitare la piena funzione di regolazione anche su tali soggetti.

Alla luce di tale delibera SEA ha deciso di dare avvio alle consultazioni relative al nuovo periodo regolatorio secondo la metodologia prevista nei modelli del 2017 non appena sottoscritto l'atto aggiuntivo” sopra menzionato, predisponendone le attività propedeutiche. È stata pertanto elaborata la bozza degli allegati al nuovo Contratto di programma (Piano pluriennale degli interventi, Piano della qualità e della tutela ambientale, previsioni di traffico) che sono stati sottoposti all'ENAC per le valutazioni di competenza. Inoltre, è stato attivato un tavolo di lavoro con l'Ente, tuttora in corso, per la definizione dei contenuti del citato “atto aggiuntivo” e del conseguente quadro contrattuale di riferimento per i rapporti con l'Ente concedente.

Nelle more del perfezionamento del predetto atto aggiuntivo, l'ART ha approvato l'applicazione del livello tariffario vigente all'anno 2021 anche per l'anno 2022 per il periodo strettamente necessario alla definizione delle nuove tariffe sulla base delle prescrizioni previste.

Nuovi corrispettivi per l'assistenza dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM)

Il corrispettivo per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM) è un corrispettivo affidato alla regolazione e alla vigilanza dell'ENAC, Organismo responsabile dell'applicazione del relativo Regolamento comunitario, nonché Ente competente per la definizione e il monitoraggio periodico dei corrispettivi PRM applicati presso gli aeroporti nazionali. La definizione annuale di tali corrispettivi è indicata nelle relative Linee Guida ENAC (“Modalità per la definizione annuale del corrispettivo PRM e procedura di consultazione tra gestore e utenti”) pubblicate nel 2018.

Nel novembre 2021, SEA ha sottoposto alla consultazione degli utenti aeroportuali la propria proposta di aggiornamento dei corrispettivi PRM per il 2022 in applicazione delle citate Linee Guida.

Nel corso dell'audizione del 16 novembre u.s. SEA e gli utenti dell'aeroporto di Malpensa hanno raggiunto l'intesa sulla proposta di corrispettivo PRM presentata in consultazione. Il corrispettivo per l'anno 2022 è stato fissato in Euro 1,39 per passeggero in partenza, con un incremento del +56% rispetto alla tariffa 2021 (Euro 0,89). Il nuovo valore sarà in vigore dal 2 febbraio 2022.

Con riferimento al corrispettivo proposto per l'aeroporto di Linate, invece, non è stato raggiunto l'accordo tra SEA e gli utenti dell'aeroporto nel corso della citata audizione. SEA, in conformità con le previsioni delle predette Linee Guida, ha quindi presentato istanza all'ENAC per l'avvio dell'istruttoria relativa all'aggiornamento del corrispettivo PRM. Il 28 dicembre 2021 l'Ente ha

comunicato la propria rideterminazione del valore, fissato a Euro 1,91 per passeggero in partenza, con un incremento del +47% rispetto alla tariffa 2021 (Euro 1,30). Il nuovo valore sarà in vigore dal 26 febbraio 2022.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

Nuove disposizioni in materia di contenimento della diffusione del virus Covid-19

Decreto Legge 30 dicembre 2021 n. 229 all'art. 1, comma 2 ha stabilito che: *“Fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19, è consentito esclusivamente ai soggetti in possesso delle certificazioni verdi COVID-19, di cui all'articolo 9, comma 2, lettere a), b) e c-bis), del decreto-legge n. 52 del 2021 [cd. “super green pass”], nonché ai soggetti di cui all'articolo 9-bis, comma 3, primo periodo, del decreto-legge n. 52 del 2021, l'accesso ai seguenti mezzi di trasporto e il loro utilizzo: a) aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone [...]”*.

Inoltre, a partire dal 31 dicembre 2021, data di entrata in vigore del Decreto Legge 30 dicembre 2021 n. 229, si applicano nuove norme sulla quarantena per le persone che hanno avuto un contatto stretto con un soggetto positivo al Covid-19.

In particolare, non è previsto l'obbligo di quarantena preventiva per coloro che abbiano avuto un contatto stretto con un soggetto positivo al Covid-19 se:

- hanno ricevuto la terza dose del vaccino (cosiddetta “booster”);
- hanno completato il ciclo vaccinale “primario” (prima e seconda dose) da meno di 4 mesi;
- sono guarite dal Covid-19 da meno di 4 mesi.

A tutte queste categorie di persone si applica una auto-sorveglianza, con obbligo di indossare le mascherine FFP2 fino al decimo giorno successivo all'ultima esposizione al soggetto positivo al Covid-19.

È prevista l'effettuazione di un test antigenico rapido o molecolare per la rilevazione dell'antigene Sars-Cov-2 alla prima comparsa dei sintomi e, se ancora sintomatici, al quinto giorno successivo alla data dell'ultimo contatto stretto.

Inoltre, con riferimento alla normativa attualmente in vigore sugli obblighi in capo ai vettori o loro delegati, da attuare fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID 19, attualmente prorogato alla data del 31 marzo 2022, si segnalano:

- l'art. 4 del d.l. 24.12.2021, n. 221, che prevede l'obbligo di indossare un dispositivo di protezione delle vie respiratorie di tipo FFP2 per l'accesso e l'utilizzo dei mezzi di trasporto, ai sensi dell'art. 9-quater del d.l. 22.04.2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17.06.2021, n. 87;
- l'art. 2 del d.l. 06.08.2021, n. 111, convertito dalla legge 24.09.2021, n. 133, in combinato disposto con le previsioni dell'allegato 14 del DPCM del 03.03.2021 - protocollo per la sicurezza dei trasporti e logistica (ss.mm.ii.), che sancisce la verifica della certificazione verde, preferibilmente prima della salita sui mezzi di trasporto (aereo e autobus adibiti al trasporto di persone);
- l'art. 9, comma 10, del d.l. 22 aprile 2021, 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, recante *“Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID 19”*, che prevede che la verifica della certificazione verde di cui sopra sia effettuata attraverso l'utilizzo dell'applicazione governativa descritta all'allegato B (App Verifica C19, unico strumento in grado di controllare l'autenticità, la validità

e l'integrità della stessa certificazione, nel contestuale rispetto della “privacy”), ai sensi dall’art. 13 del DPCM del 17.06.2021, primo comma;

- l’art. 4 del d.l. 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, recante “*Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID 19*”, che individua, salvo che il fatto non costituisca reato, la disciplina sanzionatoria per la violazione della normativa sanitaria in parola, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Altre misure rilevanti riguardano:

- il congedo parentale: introdotto un congedo parentale Covid per lavoratori dipendenti o autonomi genitori di minori di 14 anni nel caso di astensione dal lavoro per la sospensione dell’attività didattica in presenza del figlio per tutta o in parte la durata dell’infezione o per la quarantena disposta dalle autorità competenti. Il beneficio in questione è invece riconosciuto ai genitori di figli con disabilità grave senza il limite d’età. Il congedo può essere fruito in forma giornaliera o oraria e consiste in un’indennità pari al 50% della retribuzione. Il congedo ha effetto retroattivo a partire dall’inizio dell’anno scolastico e i congedi parentali già fruiti dai genitori prima dell’entrata in vigore del decreto possono essere convertiti in congedi parentali Covid.
- La quarantena, che è equiparata a malattia ai fini del trattamento economico previsto dalla normativa di riferimento ma non è computabile ai fini del periodo di comporta.
- I lavoratori fragili per i quali è prevista l’estensione dello smart working fino al 31 dicembre 2021.
- La Cassa Covid, con il rifinanziamento della Cassa Integrazione per i datori di lavoro che sospendono o riducono l’attività lavorativa a causa di eventi connessi all’emergenza Covid-19 è possibile presentare domanda per ulteriori 13 settimane di Cassa integrazione in deroga nel periodo tra il 1° ottobre e il 31 dicembre 2021.

Adozione del modello di Sistema di Distribuzione Chiuso per le reti elettriche degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa ai sensi della deliberazione ARERA 539/2015/R/eel e successive modifiche

Il Gruppo SEA ha da tempo avviato lo studio di soluzioni finalizzate a garantire una più efficace ed efficiente gestione dei propri fabbisogni di energia termica ed elettrica.

Quest’analisi ha evidenziato l’opportunità di adottare un diverso modello di relazione tra utenti di energia, produttori e gestore della rete di distribuzione – evolvendo dal modello SEESEU (Sistemi Efficienti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza) ad un modello SDC (Sistemi di Distribuzione Chiusi), garantendo così notevoli benefici economici. Tale sistema consente infatti a SEA di operare quale distributore con una disciplina semplificata, qualificandosi come unico soggetto referente per ogni futuro sviluppo aeroportuale in tema di reti elettriche. In questa configurazione, SEA assume il ruolo centrale di gestore della rete di distribuzione elettrica, oltre ad essere essa stessa un utente che acquisterà energia dal mercato.

L’adozione del modello SDC ha comportato l’attuazione di una serie di adempimenti preliminari e una serie di soluzioni tecniche, organizzative e gestionali necessarie alla corretta gestione delle attività a regime. Con questo obiettivo SEA ha organizzato diversi stream progettuali che hanno portato a compimento l’adozione del modello SDC entro il 31 dicembre 2021, data ultima, ai sensi della regolazione di ARERA, entro la quale il nuovo modello dovrà essere operativo.

Nel corso dell'anno, sono state avviate le attività di accreditamento nei confronti di Terna, ARERA, Acquirente Unico e Cassa Servizi Energia e Ambiente.

Con la Deliberazione 385/2021/R/EEL del 21 settembre 2021 ARERA ha accolto la richiesta presentata da SEA di classificazione come ASDC delle reti elettriche dell'Aeroporto di Milano Linate e Milano Malpensa e ne ha disposto l'inserimento nel Registro degli ASDC.

Parallelamente sono state avviate le attività tecnico-operative e amministrative necessarie ai fini della messa a regime del modello SDC tra cui: la redazione del "Regolamento di Esercizio", il Contratto di Trasporto che SEA, in qualità di gestore SDC, ha sottoscritto con i venditori del libero mercato indicati dai sub-concessionari, l'elenco dei POD attivati.

Le attività di SEA come gestore dei Sistemi di Distribuzione Chiusi degli aeroporti di Malpensa e Linate sono partite il 1° gennaio 2022.

Climate Change

Lo svolgimento delle attività aeroportuali negli Scali gestiti dal Gruppo risulta, per sua natura, particolarmente influenzato dalle condizioni climatiche e dalla stagionalità dei fenomeni atmosferici, entrambi fattori in grado di ostacolare le operazioni aeronautiche nonché di rendere difficoltosa la pianificazione in termini di attività da svolgere, allocazione delle risorse e progettazione delle infrastrutture.

Negli ultimi anni si è assistito ad un intensificarsi dei fenomeni meteorologici così detti “estremi” quali, ad esempio, bombe d’acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensità, con impatti in termini di disservizi per temporanea sospensione delle attività, extracosti per la gestione delle emergenze e danni ad infrastrutture ed asset aeroportuali. Al fine di mitigare gli effetti di tali eventi meteorologici estremi sono stati effettuati negli ultimi cinque anni investimenti di ripristino e rinnovamento delle coperture dei Terminal e di potenziamento di alcuni sistemi di smaltimento delle acque meteoriche per un ammontare complessivo pari a ca. 9 milioni di euro. Grazie agli investimenti infrastrutturali effettuati le conseguenze sul Terminal di Malpensa dell’alluvione del settembre 2021 sono state contenute, se pur evidenziando la necessità di effettuare altri interventi principalmente sui piazzali, sui viadotti e sulle coperture di altri fabbricati. A tal proposito sono in corso nuovi studi atti a produrre un nuovo modello idraulico del sedime di Malpensa, basato sui nuovi dati di piovosità precedentemente non prevedibili, che permetterà di individuare gli ulteriori interventi di mitigazione degli impatti di tali fenomeni sulla viabilità in prossimità del Terminal 1.

Al fine di contribuire a contrastare il climate change SEA ha intrapreso diverse azioni riconosciute anche da certificazioni internazionali che ne attestano la bontà. Nel corso del 2021 entrambi gli scali di Malpensa e Linate hanno ottenuto la certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+ per la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂ negli aeroporti.

A luglio, SEA ha ricevuto, da parte di ICMQ, la certificazione “Make It Sustainable”, per i processi di gestione della manutenzione delle infrastrutture aeroportuali.

SEA si impegna a rendere le infrastrutture aeroportuali milanesi a “emissioni nette 0” entro il 2030 e intende contribuire alla decarbonizzazione dell’intero sistema del trasporto aereo entro il 2050. A tal fine anche nella scelta dei fornitori SEA impone degli standard “green” e sostenibili come parametri di selezione dei partner commerciali, in modo da creare un’intera filiera virtuosa.

Net 0 Emissions rappresenta indubbiamente l’obiettivo più rilevante per SEA, in materia di sostenibilità. Per raggiungerlo è stato predisposto un Piano, che in larga parte riflette le best practices introdotte, a livello Europeo, dai principali attori del settore.

In particolare, l’orientamento di SEA nel raggiungimento dei propri obiettivi si articola sulle seguenti direttrici:

- 1) Individuazione di soluzioni sostenibili per l’approvvigionamento energetico;
- 2) Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività tipiche dell’aeroporto;
- 3) Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività “a monte” (aerei);
- 4) Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività a valle (automobili).

Le iniziative legate alla riduzione delle emissioni delle attività tipiche dell’aeroporto sono riconducibili all’uso di bus interpista Cobus elettrici, alla conversione della flotta di auto aziendali in veicoli ibridi o elettrici e l’installazione di strutture a supporto di queste ultime, quali colonnine di ricarica.

Le iniziative legate alla riduzione delle emissioni delle attività a monte si basano sul presupposto che la vera discontinuità avverrà con l’implementazione graduale dei combustibili aeronautici

sostenibili (SAF) in luogo di quelli fossili, con l'arrivo sul mercato di nuovi aerei a propulsione elettrica e a idrogeno la cui operatività è prevista a partire dal 2035. A tal proposito le iniziative ad oggi avviate potrebbero candidare Malpensa a epicentro di una Hydrogen Valley.

In quest'ottica si colloca il Progetto OLGA, approvato dalla Commissione europea con la finalità di mitigare l'impatto ambientale del settore dell'aviazione, che riunisce, in un consorzio diversificato che conta 42 partner tra cui SEA, grandi e piccoli aeroporti, compagnie aeree, industria, ricercatori e piccole e medie imprese. In tale progetto si inserisce un pilot per la costruzione del primo impianto a idrogeno in cooperazione con SNAM.

Inoltre, Sea ha sottoscritto un accordo con ENI finalizzato al rifornimento di biocarburanti ai voli privati e commerciali e alla fornitura di biocarburante idrogenato HVO puro (Hydrotreated Vegetable Oil) per la movimentazione dei mezzi a terra.

Le iniziative legate alla riduzione delle emissioni delle attività a valle sono riconducibili, invece, all'accessibilità: almeno il 40% delle emissioni connesse alle attività dell'aeroporto deriva direttamente dal traffico automobilistico. È volontà di SEA incentivare lo shift verso modalità sostenibili come treni e auto elettriche, e l'introduzione progressiva della Urban Air Mobility (piccoli velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale) che rappresenta una nuova frontiera per decongestionare il traffico in ambito urbano e velocizzare gli spostamenti urbani e sub urbani a zero emissioni. Il 13 luglio 2021 è stata firmata una lettera di Intenti fra SEA, ENAC ed ENAV con l'obiettivo di definire il miglior contesto normativo, operativo e infrastrutturale per lo sviluppo di servizi di mobilità alternativa efficienti, sicuri, sostenibili e interoperabili con le infrastrutture aeroportuali e con quelle del trasporto pubblico.

In quest'ambito si colloca l'accordo di partnership tra SEA e Skyports, leader mondiale nella progettazione e gestione di vertiporti, finalizzato alla valutazione dell'opportunità di sviluppare e gestire un network di vertiporti in Italia, a partire da Milano. Lo sviluppo della AAM (Mobilità Aerea Avanzata), oltre a migliorare la connessione del territorio, offre a SEA la possibilità di contribuire in maniera significativa alla decarbonizzazione del settore.

Ad ulteriore prova dell'impegno della Società verso una rapida decarbonizzazione si segnala l'erogazione in giugno 2021 di un finanziamento triennale da euro 50 milioni con Mediobanca come prima operazione di finanziamento Sustainability-Linked del Gruppo, con il livello del margine legato al raggiungimento di specifici target strategici in materia di sostenibilità ambientale: per SEA, il raggiungimento del livello ACA 4+, livello più alto della certificazione Airport Carbon Accreditation.

Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari

Dati quantitativi di traffico

	Movimenti			Passeggeri ⁽¹⁾			Merci ⁽²⁾		
	2021	% vs 2020	% vs 2019	2021	% vs 2020	% vs 2019	2021	% vs 2020	% vs 2019
Malpensa	113.099	+26,7%	-49,8%	9.572,2	+32,9%	-66,7%	741.774	+45,1%	+36,1%
Linate	45.362	+59,1%	-35,0%	4.307,1	+91,3%	-34,1%	1.320	+72,6%	-79,3%
Totale traffico commerciale	158.461	+34,5%	-46,3%	13.879,3	+46,8%	-60,6%	743.094	+45,1%	+34,8%
Aviazione Generale ⁽³⁾	27.253	+74,1%	+11,2%	48,3	+83,6%	-4,1%	-	-	-
Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	185.714	+39,2%	-41,9%	13.927,6	+46,9%	-60,5%	743.094	+45,1%	+34,8%

(1) Passeggeri arrivati + partiti in migliaia

(2) Merci arrivate + partite in tonnellate

(3) Fonte: SEA Prime

Il Sistema Aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito complessivamente 13,9 milioni di passeggeri di aviazione commerciale ed aviazione generale.

La nuova ondata pandemica dei primi mesi del 2021 e le conseguenti limitazioni agli spostamenti hanno contribuito a ritardare la ripresa del traffico. Un parziale recupero dei volumi ha avuto luogo solo a partire dal mese di maggio, trend poi consolidatosi nei mesi estivi e protrattosi fino al mese di novembre. Il diffondersi della nuova variante, Omicron, a partire dal mese di dicembre 2021 ha influito negativamente sulla ripresa del settore del trasporto aereo, che ha mostrato, già nella seconda metà del mese, segnali di rallentamento anche sull'operatività degli aeroporti di Milano.

Pur in questo contesto, il traffico di aviazione commerciale ha registrato una ripresa: se comparata al 2020, la crescita annua dei movimenti nel 2021 è stata pari al +34,5% (dato che include anche l'attività cargo) mentre quella dei passeggeri +46,8% (+4,4 milioni di passeggeri). Il load factor è risultato pari al 63%, in crescita di 5 punti percentuali rispetto al 2020.

Tali risultati sono stati favoriti dalle iniziative intraprese dagli Stati per contrastare la diffusione della pandemia e per favorire la ripresa degli spostamenti all'interno del territorio nazionale, ovvero tra Paesi.

Nel confrontare le performance 2021 con quelle dell'anno precedente, occorre considerare che il 2020 è stato un anno in cui l'operatività degli scali è stata svolta in modo regolare per i primi due mesi, mentre dal mese di marzo il diffondersi della pandemia e le restrizioni agli spostamenti hanno portato il traffico ai minimi livelli mai registrati.

L'aeroporto di Malpensa ha gestito 9,6 milioni di passeggeri (pari al 33,3% rispetto all'esercizio 2019), in crescita del +32,9% rispetto al 2020; l'aeroporto di Linate ha, invece, servito 4,3 milioni di passeggeri (pari al 66% del traffico operato 2019 – anno nel quale il terminal è stato inattivo per 3 mesi), in crescita del 91,3% rispetto al 2020 (si noti che nel 2020 l'aeroporto di Linate è stato chiuso dal 16 marzo al 15 luglio).

Mentre il trasporto passeggeri ha continuato anche nel 2021 ad essere condizionato dalla diffusione della pandemia, pur con impatti inferiori rispetto al 2020, il comparto cargo ha fatto registrare risultati record, superiori anche al 2019, con circa 743 mila tonnellate di merce trasportata (+45,1%). Il risultato conferma il ruolo della Cargo City di Malpensa come polo primario per gli scambi di merci in import ed export a livello nazionale e come base logistica di DHL.

Per quanto riguarda il traffico di aviazione generale, nel corso dell'esercizio 2021, gli scali di Milano Linate Prime e Malpensa Prime hanno gestito complessivamente 27.253 movimenti, in crescita del 74,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente in incremento anche rispetto all'esercizio 2019 del +11,2%.

Conto economico

In linea con il principio IFRS 5, a seguito della decisione della capogruppo di cedere il 100% della società SEA Energia, il business Energy è stato trattato come Attività in dismissione (Discontinued Operations), pertanto, nel conto economico dell'esercizio 2021 e, ai fini comparativi dell'esercizio 2020, le voci di ricavi e proventi e di costi sono stati riclassificati nella voce "Risultato netto da Attività destinate alla vendita" (2.100 migliaia di euro nell'esercizio 2021, 707 migliaia di euro nell'esercizio 2020).

Il principio contabile IFRS 5 prevede, infatti, che il Conto Economico 2021 della linea di business dismessa non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di business in "Discontinued Operation" sia riflesso in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata "Risultato netto da Attività destinate alla vendita". Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Conto Economico dell'esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuate e discontinue nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria. Pertanto, i dati comparativi presentati nel prosieguo della presente relazione riflettono tale riesposizione.

Il perimetro di consolidamento è variato rispetto allo scorso esercizio per l'ingresso di Airport ICT Service, costituita a dicembre 2021 e controllata al 100% da Sea S.p.A. La società si occupa della fornitura e la progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi.

(in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	Variazione	Var % 2021/2020	2020 approvato
Ricavi di gestione	325.232	246.515	78.717	31,9%	257.010
Ricavi per lavori su beni in concessione	23.749	29.024	(5.275)	(18,2%)	29.024
Totale ricavi	348.981	275.539	73.442	26,7%	286.034
Costi di gestione					
Costi del lavoro	138.642	134.262	4.380	3,3%	136.551
Altri costi di gestione	157.077	145.648	11.429	7,8%	149.364
Totale costi di gestione	295.719	279.910	15.809	5,6%	285.915
Costi per lavori su beni in concessione	21.521	26.680	(5.159)	(19,3%)	26.680
Totale costi	317.240	306.590	10.650	3,5%	312.595
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	31.741	(31.051)	62.792	(202,2%)	(26.561)
Accantonamenti e svalutazioni	24.480	13.139	11.341	86,3%	13.058
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	20.499	17.195	3.304	19,2%	17.195
Ammortamenti	67.556	73.429	(5.873)	(8,0%)	76.263
Risultato operativo	(80.794)	(134.814)	54.020	(40,1%)	(133.077)
Proventi da partecipazioni	(382)	(9.947)	9.565	(96,2%)	(9.947)
Oneri finanziari netti	19.795	19.313	482	2,5%	20.087
Risultato prima delle imposte	(100.971)	(164.074)	63.103	(38,5%)	(163.111)
Imposte dell'esercizio	(23.755)	(34.792)	11.037	(31,7%)	(34.536)
Risultato netto da attività in funzionamento	(77.216)	(129.282)	52.066	(40,3%)	(128.575)
Risultato netto da Attività destinate alla vendita	2.100	707	1.393	197,0%	0
Risultato di pertinenza dei terzi	3	1	2	200,0%	1
Risultato del Gruppo	(75.119)	(128.576)	53.457	(41,6%)	(128.576)

(1) L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti

I ricavi della gestione al 31 dicembre 2021, pari a 325.232 migliaia di euro, risultano in aumento di 78.717 migliaia di euro (31,9%) rispetto al 2020. La performance positiva è riconducibile alla ripresa del traffico registrata nel corso dell'esercizio a partire dal mese di giugno. I ricavi del primo semestre 2021 sono risultati in riduzione (-23,14%) rispetto a quelli del precedente esercizio, mentre nel secondo semestre hanno registrato un significativo incremento (+98,7%).

L'incremento dei ricavi di gestione riguarda tutti i settori di business. I ricavi aviation hanno registrato un incremento di 50.898 migliaia di euro, i ricavi non aviation un incremento di 24.804 migliaia di euro e i ricavi general aviation di 3.015 migliaia di euro.

I costi di gestione, pari a 295.719 migliaia di euro, risultano in incremento di 15.809 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio principalmente per effetto dei maggiori costi variabili correlati ai maggiori volumi di traffico e all'incremento dei costi energetici verificatosi nel secondo semestre dell'anno.

Il margine determinato da ricavi e costi per lavori su beni in concessione, pari a 2.228 migliaia di euro, risulta sostanzialmente allineato al precedente esercizio (2.344 migliaia di euro nel 2020).

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il Risultato Operativo Lordo (EBITDA) è positivo per 31.741 migliaia di euro e si confronta con il valore negativo di 31.051 migliaia di euro del precedente esercizio.

Il Risultato Operativo (EBIT), è negativo per 80.794 migliaia di euro, rispetto a un valore negativo di 134.814 migliaia di euro del 2020, e risente dei maggiori accantonamenti al fondo crediti e a fondo di ripristino, parzialmente compensati da minori ammortamenti legati all'allungamento del periodo concessorio.

Il Risultato netto evidenzia una perdita pari a 75.119 migliaia di euro in miglioramento rispetto alla perdita registrata nel precedente esercizio di 128.576 migliaia di euro.

Ricavi

I **ricavi di gestione** al 31 dicembre 2021 (al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione) sono pari a 325.232 migliaia di euro e includono ricavi *Aviation* per 195.850 migliaia di euro (144.952 migliaia di euro nel 2020), ricavi *Non Aviation* per 116.650 migliaia di euro (91.846 migliaia di euro nel 2020) e ricavi *General Aviation* per 12.732 migliaia di euro (9.717 migliaia di euro nel 2020).

I ricavi di gestione risultano in incremento di 78.717 migliaia di euro rispetto al 2020. Le aree di business contribuiscono a tale dinamica come segue:

- Ricavi *Aviation* in incremento di 50.898 migliaia di euro per effetto dei maggiori ricavi da attività passeggeri in conseguenza della ripresa del traffico registrata a partire dal mese di giugno. L'attività cargo registra, anche nell'esercizio 2021, una performance in crescita.
- Ricavi *Non Aviation* in incremento di 24.804 migliaia di euro. La crescita dei ricavi, concentrata nel secondo semestre dell'anno, è dovuta non solo all'andamento del traffico passeggeri, ma anche alla riduzione degli sconti concessi ai *tenant* ed alla parziale riapertura di alcune sale VIP.
- Ricavi *General Aviation* in crescita di 3.015 migliaia di euro per effetto dei maggiori volumi di traffico gestiti e dell'assenza, nell'esercizio 2021, di rimodulazioni temporanee di contratti attivi di locazione.

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da 29.024 migliaia di euro nell'esercizio 2020 a 23.749 migliaia di euro nell'esercizio 2021, con un decremento del 18,2%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark-up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi di gestione al 31 dicembre 2021, al netto dei costi per lavori su beni in concessione, sono pari a 295.719 migliaia di euro e risultano in incremento rispetto all'esercizio precedente di 15.809 migliaia di euro (+5,6%).

Il costo del lavoro, pari a 138.642 migliaia di euro nel 2021, risulta in aumento di 4.380 migliaia di euro (+3,3%) rispetto al 2020. L'incremento è dovuto alla minore fruizione di ammortizzatori sociali e agli incrementi retributivi correlati al Contratto Collettivo Nazionale, solo in parte bilanciati da un minore organico. L'organico dell'esercizio, pari a 2.657 Full Time Equivalent (FTE), risulta inferiore di 72 unità (-2,6%) rispetto al 2020.

Gli **altri costi di gestione**, pari a 157.077 migliaia di euro, risultano in aumento di 11.428 migliaia di euro (+7,9%) rispetto al 2020. L'incremento è dovuto alla crescita dei costi variabili in relazione al traffico, all'incremento dei costi energetici e ai maggiori oneri per misure correlate all'emergenza sanitaria. Da segnalare, inoltre, il contributo alla crescita dei costi dovuto all'operatività per tutto l'esercizio dello scalo di Linate (incluse le nuove aree inaugurate nel mese di giugno) e del Terminal 1 di Malpensa.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 26.680 migliaia di euro nel 2020 a 21.521 migliaia di euro nell'esercizio 2021. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

Accantonamenti e svalutazioni

Nell'esercizio 2021 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un accantonamento netto di 24.480 migliaia di euro determinato per 8.877 migliaia di euro da accantonamenti netti a fondo oneri futuri (2.474 migliaia di euro nel 2020), da un accantonamento netto di 15.603 migliaia di euro (10.245 migliaia di euro di accantonamento netto nel 2020) relativo al fondo svalutazione crediti.

Gli accantonamenti a fondo oneri futuri includono un accantonamento in materia di lavoro pari a 2.418 migliaia di euro e un accantonamento di 6.459 migliaia di euro per nuovi contenziosi e franchigie assicurative.

Gli accantonamenti sul fondo svalutazione crediti sono determinati dalla necessità di rispecchiare il rischio di perdita attesa di ciascun credito come prescritto dall'IFRS 9. Il maggiore accantonamento rispetto allo scorso esercizio rispecchia il perdurare della situazione di estrema crisi in cui versa il comparto aereo. I nuovi accantonamenti sono solo in parte compensati dallo scioglimento di fondi accantonati negli esercizi precedenti a seguito del venir meno delle condizioni che ne avevano determinato l'accantonamento stesso.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota 9.7 del Bilancio Consolidato.

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nell'esercizio 2021 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione aumenta di 3.304 migliaia di euro. L'accantonamento di 20.499 migliaia di euro nell'esercizio 2021 (17.195 migliaia di euro nell'esercizio 2020), a fronte del quale non è stato registrato nessun rilascio, incorpora le valutazioni sulle previste manutenzioni dei cespiti rientranti nel diritto concessorio definite dal piano investimenti aggiornato negli ultimi mesi del 2021.

Ammortamenti

Nell'esercizio 2021 gli ammortamenti si riducono di 5.873 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2020, passando da 73.429 migliaia di euro a 67.556 migliaia di euro. Tale riduzione è giustificata sia dall'effetto del prolungamento di due anni della concessione in essere avvenuto nell'esercizio 2020 (legge di conversione del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77), sia dai cespiti che hanno completato il processo di ammortamento, solo parzialmente compensato dall'incremento delle immobilizzazioni.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nell'esercizio 2021 i proventi netti da partecipazioni registrano un miglioramento pari a 9.565 migliaia di euro, passando da una perdita di 9.947 migliaia di euro del 2020 a una perdita di 382 migliaia di euro del 2021 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto e gli altri proventi e oneri. Il miglioramento, pari a 9.565 migliaia di euro, è sostanzialmente riconducibile al miglioramento dei risultati conseguiti dalle società collegate rispetto al precedente esercizio.

Proventi e oneri finanziari

Nel corso del 2021 gli oneri finanziari netti sono aumentati di 482 migliaia di euro, passando da 19.313 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 a 19.795 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.

Tale dinamica è prevalentemente riconducibile al maggior debito lordo di periodo, nonostante un minor costo medio dello stesso e i minori oneri su derivati e TFR. L'aumento degli oneri finanziari è solo in parte compensato dall'aumento dei proventi finanziari derivante dall'impiego di parte della liquidità disponibile su conti corrente di tesoreria che ne hanno assicurato un'adeguata redditività.

Imposte

Nell'esercizio 2021 sono state registrate imposte anticipate per 23.755 migliaia di euro, calcolate sulla perdita fiscale IRES di periodo sul presupposto che sussista la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentirne il progressivo riassorbimento. Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota 8.7 del Bilancio Consolidato.

Risultato netto da Attività destinate alla vendita

Il risultato netto da Attività destinate alla vendita, relativo al settore Energy, rileva un utile netto pari a 2.100 migliaia di euro. La voce comprende, come già anticipato precedentemente, il risultato della società SEA Energia rettificato dalle scritture IAS/IFRS.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia una perdita di 75.119 migliaia di euro in miglioramento di 53.457 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2020 che ha registrato una perdita netta di Gruppo pari a 128.576 migliaia di euro. Tale dato è comparabile con quello del bilancio al 31 dicembre 2020 approvato dagli organi competenti, in quanto non influenzato dalla applicazione dell'IFRS 5.

Stato patrimoniale riclassificato

Le modalità applicative dell'IFRS 5 non comportano differenze tra il dato comparativo al 31 dicembre 2020 e quello originariamente approvato. La discontinuità dell'attività Energy si esplicita esclusivamente attraverso la presentazione delle attività e passività al 31 dicembre 2021, attribuibili alla legal entity SEA Energia nelle linee "Attività destinate alla vendita" e "Passività connesse alle attività destinate alla vendita" della situazione patrimoniale finanziaria consolidata al 31 dicembre 2021.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	945.659	968.767	(23.108)
Immobilizzazioni materiali	146.556	212.591	(66.035)
Diritti d'uso beni in leasing	12.996	10.662	2.334
Investimenti immobiliari	3.401	3.402	(1)
Partecipazioni in società collegate	65.745	66.127	(382)
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	118.132	93.735	24.397
Altri crediti non correnti	52.408	48.651	3.757
Capitale immobilizzato (A)	1.344.898	1.403.936	(59.038)
Rimanenze	1.738	2.027	(289)
Crediti commerciali	95.928	51.400	44.528
Crediti per imposte dell'esercizio	794	1.936	(1.142)
Altri crediti	4.961	7.654	(2.693)
Attività di esercizio a breve	103.421	63.017	40.404
Attività destinate alla vendita	47.512	0	47.512
Debiti commerciali	145.040	110.465	34.575
Altri debiti	177.234	154.402	22.832
Debiti per imposte dell'esercizio	8.609	8.351	258
Passività di esercizio a breve	330.883	273.218	57.665
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	12.292	0	12.292
Capitale circolante (B)	(192.242)	(210.201)	17.959
Fondi rischi e oneri (C)	(213.112)	(202.343)	(10.769)
Fondi relativi al personale (D)	(44.036)	(45.622)	1.586
Altri debiti non correnti (E)	(84.736)	(87.808)	3.072
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	810.772	857.962	(47.190)
Patrimonio netto di Gruppo	(155.906)	(231.208)	75.302
Patrimonio netto di terzi	(31)	(28)	(3)
Indebitamento finanziario netto ⁽¹⁾	(654.835)	(626.726)	(28.109)
Totale fonti di finanziamento	(810.772)	(857.962)	47.190

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2021 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (al 31 dicembre 2020 erano pari rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro).

(1) L'indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN) è determinato come somma di liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del fair value dei derivati a copertura di

poste dell'indebitamento finanziario. L'indebitamento finanziario, al pari delle altre voci di Stato patrimoniale non comprende l'indebitamento finanziario delle attività discontinue.

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.344.898 migliaia di euro, registra una riduzione di 59.038 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 principalmente per effetto: *i)* della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 33.718 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 65.273 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); *ii)* dell'incremento dei Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 2.334 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020; *iii)* del decremento del valore delle partecipazioni in società collegate (-382 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse; *iv)* dell'incremento delle imposte differite attive nette pari a 24.397 migliaia di euro; *v)* dell'incremento degli Altri crediti non correnti, pari a 3.757 migliaia di euro, principalmente per l'adeguamento del valore dell'attività relativa all'*indemnification right* connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Il Capitale circolante netto, pari a -192.242 migliaia di euro, si riduce di 17.959 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. L'aumento dei crediti commerciali dovuta a una ripresa dei ricavi è stata compensata dai maggiori debiti commerciali derivanti principalmente dall'aumento delle spese sostenute nel 2021 rispetto al 2020. L'aumento degli altri debiti è dovuto principalmente all'aumento dei debiti per addizionali, andamento legato alla ripresa del traffico, e all'aumento del debito per servizi antincendio aeroportuali. Negli altri debiti rientrano anche tutti debiti verso dipendenti iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predeterminato di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia) in quanto la sopra citata procedura di mobilità avrà termine nel luglio 2022 con l'uscita dell'ultimo dipendente rientrante nel piano di incentivazione.

Rientrano, inoltre nel Capitale circolante netto le Attività destinate alla vendita per un valore di 47.512 migliaia di euro e le Passività connesse alle attività destinate alla vendita per un valore di 12.292 migliaia di euro.

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2021 ammonta a 810.772 migliaia di euro, con un decremento di 47.190 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020.

La seguente tabella evidenzia le principali componenti del Capitale Circolante Netto:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020	Variazione
Rimanenze	1.738	2.027	(289)
Crediti commerciali	95.928	51.400	44.528
Debiti commerciali	(145.040)	(110.465)	(34.575)
Crediti / (debiti) diversi	(180.088)	(153.163)	(26.925)
Attività destinate alla vendita	47.512	0	47.512
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	(12.292)	0	(12.292)
Totale capitale circolante netto	(192.242)	(210.201)	17.959

Gli altri debiti non correnti si riferiscono esclusivamente al debito per dividendi e risultano in diminuzione rispetto all'esercizio precedente per la sopracitata riclassifica del debito verso il personale.

Indebitamento finanziario netto

L'indebitamento finanziario netto comprensivo delle attività discontinue, pari a 675.399 migliaia di euro a fine 2021, registra un incremento di 48.673 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020, in cui era pari a 626.726 migliaia di euro. Il perdurare della crisi pandemica ha inciso sulla dinamica dei flussi di cassa della gestione corrente che, seppur positivi anche per l'attenta gestione del capitale circolante, non hanno permesso di finanziare gli esborsi per investimenti e il servizio del debito.

L'indebitamento finanziario netto senza le attività discontinue esposto secondo il principio IFRS 5, pari a 654.835 migliaia di euro, è in aumento di 28.109 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto della rilevazione nella stessa PFN del credito per cash pooling verso la controllata Sea Energia.

Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA

Si riporta di seguito la riconciliazione tra il patrimonio netto della Capogruppo SEA SpA e il patrimonio netto di consolidato.

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2020	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2021
Bilancio della Capogruppo	158.053	0	(183)	(80.288)	77.582
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	30.475			5.307	35.782
Retifiche per valutazione equity collegate	48.160			(382)	47.778
Altre scritture di consolidamento	(5.451)			247	(5.204)
Bilancio Consolidato	231.236	0	(183)	(75.116)	155.937

Indicatori Alternativi di Performance

Il Gruppo SEA utilizza gli Indicatori Alternativi di Performance (IAP) al fine di trasmettere in modo più efficace le informazioni sull'andamento della redditività dei business in cui opera, nonché sulla propria situazione patrimoniale e finanziaria. In accordo con gli orientamenti pubblicati il 5 ottobre 2015 all'European securities and markets (Esma/2015/1415) e in coerenza con quanto previsto dalla comunicazione Consob 92543 del 3 dicembre 2015, sono di seguito esplicitati il contenuto e il criterio di determinazione degli IAP utilizzati nel presente bilancio:

- L'EBITDA o “Margine operativo lordo” o “Risultato operativo lordo” è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- L'EBIT o “Risultato operativo” è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi inclusi accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- Per “Indebitamento finanziario Netto” o “Posizione finanziaria Netta” si intende liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del *fair value* dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario.
- Per “Capitale circolante netto” si intende somma di rimanenze, crediti commerciali, altri crediti correnti, altre attività finanziarie correnti, crediti tributari, altri debiti, debiti commerciali e debiti per imposte.
- Per “Capitale investito netto” si intende la somma del “Capitale circolante” così come sopra definito e immobilizzazioni al netto dei fondi relativi al personale, altri debiti non correnti e di fondi rischi e oneri.
- Per “Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali” si intendono gli investimenti realizzati, al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12, della quota di oneri finanziari e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.
- Per “Componenti non ricorrenti” o “Componenti non *recurring*” si intendono le poste derivanti da operazioni non ricorrenti. Tali poste, a giudizio del management e laddove specificato, possono essere escluse per una migliore comparabilità e valutazione dei risultati di bilancio. Alcuni degli indicatori sopra elencati sono, nella presente Relazione sulla gestione, esposti e descritti al netto delle “Componenti non ricorrenti” o “Componenti non *recurring*”.

Si specifica, infine, che gli IAP sono stati calcolati in maniera omogenea in tutti i periodi e non devono essere considerati sostitutivi di quelli convenzionali previsti dagli IAS/IFRS.

Investimenti del Gruppo SEA

Il Gruppo SEA ha realizzato nell'anno 2021 investimenti per 49.909 migliaia di euro. La contingente situazione dovuta all'emergenza Covid ha determinato il posticipo di alcuni progetti riguardanti iniziative di sviluppo in ambito commerciale oltre ad altri interventi non strettamente necessari, mentre sono stati confermati gli investimenti finalizzati a garantire la *safety* aeroportuale, la *compliance* normativa, la continuità operativa e il servizio ai passeggeri.

La tabella seguente riporta il dettaglio degli investimenti realizzati nel 2021. Si specifica che durante l'esercizio 2021 non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

(in migliaia di euro)	2021
Infrastrutture di Volo	14.720
Aerostazioni (compreso BHS)	22.232
Cargo	1.390
Edifici vari	3.664
Viabilità e Parcheggi	435
Reti e impianti	3.193
Ecologia	33
Sistemi/Progetti ICT	2.901
Attrezzatura varia	1.341
Totale investimenti	49.909

Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (2,2 milioni di euro), della quota di oneri finanziari (0,03 milioni di euro) e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.

Gli importi non comprendono gli investimenti di Sea Energia classificata tra le attività discontinue ai sensi dell'IFRS 5.

Gli interventi più significativi presso l'aeroporto di Malpensa Terminal 1 hanno riguardato la messa in esercizio di un nuovo servizio di self-service bag drop, la continuazione degli interventi di riqualifica e standardizzazione di bagni aperti al pubblico, le attività di adeguamento sismico, la prosecuzione degli interventi per la riqualifica dell'impianto di rilevazione incendi e l'adeguamento dell'impianto HBS allo standard 3 ECAC per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva.

Le opere eseguite sulle infrastrutture "air-side" dell'aeroporto di Malpensa hanno riguardato esclusivamente interventi di riqualifica delle aree esistenti e progetti correlati agli obiettivi di mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo. Si è proceduto con interventi su alcuni tratti delle piste; a questo riguardo si segnala l'importante intervento di manutenzione straordinaria sulla pista di volo 17L/35R consistente nella riqualifica profonda della pavimentazione per circa i due terzi della sua lunghezza, delle vie di rullaggio e dei piazzali di sosta aeromobili. Sono stati effettuati interventi di manutenzione straordinaria degli aiuti visivi luminosi che, oltre a migliorare la funzionalità e l'affidabilità del sistema, hanno portato a una riqualifica degli impianti anche in un'ottica di efficientamento energetico, quali la sostituzione delle guide ottiche al satellite B con altre di nuova tecnologia che permettono il corretto posizionamento degli aeromobili in fase di sosta, l'adeguamento di tutti i proiettori delle torri faro air side con tecnologia LED, la realizzazione di un sistema di sorveglianza e controllo per aeromobili (ASMGCS) e veicoli nelle aree di manovra e di movimento (air side). Sono stati realizzati anche alcuni interventi per adeguamento normativi in materia di prevenzione incendi.

Le iniziative di investimento riguardanti il Terminal 2 sono state momentaneamente sospese a seguito dello spostamento della totalità del traffico sul Terminal 1.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Linate, i principali investimenti hanno interessato il completamento della costruzione del Corpo F: nell'area dedicata al controllo dei bagagli a mano

sono state realizzate le nuove linee smart security per ottimizzare i flussi e aumentare la qualità del servizio offerto ai passeggeri, sono state aperte nuove aree commerciali al primo piano e una nuova area *food&beverage* al secondo piano. Contestualmente sono stati realizzati i bagni aperti al pubblico, nel rispetto del nuovo concept.

Inoltre, sono stati ultimati anche gli interventi di riqualifica del terminal nelle aree di check-in e la realizzazione di nuovi collegamenti verticali per l'arrivo della metropolitana M4.

Gli investimenti in Information and Communication Technology hanno interessato principalmente i Sistemi Operativi di Scalo, di Data Center e Disaster Recovery e il consolidamento delle tecnologie per gestire l'emergenza Covid. Nonostante il particolare periodo, il Gruppo SEA ha investito in progetti innovativi quali il completamento di un Digital Marketplace dell'aeroporto e l'adozione della tecnologia Biometrica per servizi seamless ai passeggeri.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Invasione dell'Ucraina da parte della Russia

All'alba del 24 febbraio il presidente russo ha ordinato l'invasione dell'Ucraina. L'escalation è avvenuta dopo la decisione di Mosca di riconoscere come indipendenti i territori ucraini controllati dai separatisti delle "Repubbliche popolari" di Donetsk e Lugansk nel Donbass. Il voto all'undicesima sessione d'emergenza dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite (UNGA) sulla risoluzione sull'aggressione russa dell'Ucraina ha sancito un forte isolamento internazionale per Mosca: solo 4 paesi (Siria, Eritrea, Bielorussia e Corea del Nord) si sono schierati apertamente con Mosca votando contro la risoluzione, contro i 141 paesi che hanno approvato la risoluzione. Attualmente i Paesi dell'Unione Europea e dell'America stanno agendo imponendo sanzioni alla Russia. L'Unione Europea ha disposto la chiusura dello spazio aereo ai voli provenienti dalla Federazione Russa, dal 27 febbraio 2022. Ciò comporta cancellazioni di voli e sospensione del traffico aereo tra la Federazione Russa e i Paesi dell'UE, inclusa l'Italia. Stessa misura è stata adottata da Stati Uniti e Canada. In aggiunta, dal 24 febbraio, Eurocontrol ed EASA hanno dichiarato a rischio le aree interessate dal conflitto e ne hanno interdetto il sorvolo.

In considerazione della limitata importanza dei settori di rete interessati dalle restrizioni, l'impatto dei provvedimenti di restrizione risulta al momento marginale.

La Società segue gli sviluppi del conflitto, anche se al momento non è possibile stimare gli impatti sul business.

In occasione della redazione del bilancio al 31 dicembre 2021, il conflitto russo-ucraino è stato trattato come un "non-adjusting event" secondo le previsioni dello IAS 10, in quanto fatto intervenuto dopo la chiusura dell'esercizio, di cui dare evidenza in termini di disclosure, ma che non ha comportato rettifiche sulla chiusura dell'esercizio 2021.

Presentazione domanda per ottenimento fondi previsti dalla "Legge di Bilancio 2021"

Come previsto dal decreto Attuativo pubblicato in G.U. il 28 dicembre 2021, in data 27 gennaio 2022, SEA ha presentato domanda per l'ottenimento dei fondi previsti dalla Legge di Bilancio 2021 e destinati ai gestori aeroportuali e prestatori di servizi di assistenza a terra, dando così avvio all'iter procedurale finalizzato al riconoscimento del contributo.

In data 8 marzo 2022 è stato erogato un anticipo (67,8 milioni di euro) sulla somma richiesta pari al 50% della stessa. Si è in attesa del completamento dell'iter previsto dal decreto 25 novembre 2021 pubblicato in G.U. il 28 dicembre 2021, atteso entro maggio 2022 al fine della determinazione dell'importo del sostegno e della sua esigibilità.

Delibera Regione Lombardia su misure a sostegno degli aeroporti lombardi

In data 7 marzo 2022 è stata pubblicata la delibera della Giunta di regione Lombardia con la quale si dispone una misura di contrasto alla crisi conseguente all'emergenza COVID-19 a sostegno degli aeroporti lombardi di interesse nazionale appartenenti alle reti TEN-T, nello specifico gli aeroporti gestiti da Sea Spa e da SACBO. Il contributo previsto è pari complessivamente a 10 milioni di euro. L'erogazione delle risorse, da effettuarsi entro 60 giorni dall'approvazione del presente atto, sarà a cura della Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile, con successivi atti amministrativi a seguito delle verifiche richieste dalla normativa vigente.

Evoluzione prevedibile della gestione

Il contesto economico e industriale in cui SEA opererà nel 2022 è ancora caratterizzato da un elevato grado di incertezza.

Dopo i segnali di ottimismo registrati fino ad ottobre 2021, negli ultimi mesi dell'anno si è assistito ad una forte ripresa dei contagi a livello globale dovuta principalmente all'arrivo della nuova variante del Sars-Cov-2 denominata "Omicron": diversi studi hanno evidenziato come tale variante presenti un livello di contagiosità significativamente superiore alle precedenti mutazioni genetiche del virus (in particolare rispetto alla variante cosiddetta "Delta").

Nonostante l'incremento delle somministrazioni vaccinali, gli effetti della nuova variante e delle misure restrittive varate dai Governi hanno avuto e continueranno ad avere evidenti effetti sul traffico passeggeri. Se dicembre 2021 ha "beneficiato" delle prenotazioni effettuate nei mesi precedenti e dei flussi turistici nella pausa natalizia, i mesi di gennaio e febbraio 2022 hanno registrato infatti una riduzione rispettivamente del -52% e del -43% rispetto al 2019, ultimo esercizio prima della pandemia, da confrontare con la riduzione del -40% dell'ultimo trimestre 2021.

Per quanto concerne la mobilità da e verso paesi extra-Europa, a seguito dell'accelerazione imposta alle campagne vaccinali, è previsto un allentamento progressivo dei vincoli internazionali, tale da consentire una ripresa del traffico passeggeri nella seconda metà dell'anno e, in particolare, durante la stagione estiva. Relativamente al traffico asiatico, è attesa una ripresa più lenta, in particolare da e verso la Cina, anche a causa della "zero-Covid policy" adottata dal Paese, con frequenti lockdown su aree piuttosto estese del Paese.

Ulteriore elemento di incertezza è rappresentato dal conflitto tra Russia e Ucraina, iniziato in data 24 febbraio 2022, in conseguenza del quale l'Unione Europea ha imposto alla Russia pesanti sanzioni che hanno colpito l'economia del Paese. Tra le sanzioni introdotte, ad impattare maggiormente sul traffico internazionale sono la chiusura dello spazio aereo (UE, Stati Uniti e Canada) ai vettori russi, la sospensione dei certificati di aeronavigabilità per gli aerei in leasing/noleggio operati da vettori russi, le limitazioni nel rilascio di certificazioni post manutenzioni e riparazioni agli stessi vettori.

In risposta a tali sanzioni, la Federazione Russa ha vietato il sorvolo del proprio spazio aereo ai vettori europei rendendo pertanto più onerosa l'operatività delle tratte verso l'Asia (a causa dell'allungamento delle rotte da percorrere) e creando un possibile ostacolo alla ripresa del traffico.

In aggiunta, al fine di garantire la sicurezza dei voli civili, già dal 24 febbraio, le autorità europee Eurocontrol ed EASA hanno dichiarato a rischio le aree interessate dal conflitto e ne hanno interdetto il sorvolo.

Da un'analisi preliminare, nonché dalle prime risultanze sulle performance di traffico, si riscontra un impatto limitato delle suddette misure sul traffico passeggeri e cargo del sistema milanese. Le tratte da e verso le aree direttamente o indirettamente interessate dal conflitto hanno infatti un peso contenuto sul traffico previsto per il 2022: le limitazioni Covid hanno già intaccato questo segmento di rete che è passato da 839mila a 473mila passeggeri complessivamente gestiti.

Effetto indiretto del conflitto è stato poi l'inasprimento della dinamica di incremento registrata sui costi delle materie prime e delle commodities energetiche – già in atto prima dello scoppio del conflitto. In questo contesto, SEA risulta particolarmente esposta ad un incremento dei costi energetici (metano ed energia elettrica in particolare) oltre che all'aumento del prezzo dei materiali da costruzione. Non sono ad oggi chiari i tempi e le modalità di uscita dall'attuale situazione emergenziale sebbene la si ritenga una condizione congiunturale.

Con riferimento ai costi di produzione di energia elettrica e termica, nel mese di dicembre 2021 si è registrato un prezzo del gas di oltre 5 volte superiore rispetto all'inizio dello stesso anno, con un conseguente aumento (di oltre il 350%) del prezzo dell'energia elettrica. Studi di settore riportano il protrarsi della tendenza di crescita anche nel 2022, ma l'elevata incertezza, soprattutto relativa all'evoluzione del conflitto tra Russia e Ucraina, rende complesso lo sviluppo di previsioni a 12 mesi.

Il management continua a monitorare attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando costantemente le proiezioni di traffico, effettuando rilevazioni periodiche dei prezzi delle commodities e dei materiali da costruzione e sviluppando analisi di sensitività finalizzate a quantificare gli impatti economici e finanziari derivanti da suddetti fenomeni. Una serie di iniziative è già in corso (es: fruizione degli ammortizzatori sociali) e altre saranno intraprese per limitare gli assorbimenti di cassa e garantire la sostenibilità economico-finanziaria del Gruppo.

L'esercizio 2022 sarà caratterizzato dalla riduzione dei flussi di cassa previsti, dovuta alla crescita dei costi energetici e a un eventuale rallentamento della ripresa del traffico, ma beneficerà del fondo destinato ai gestori aeroportuali per il ristoro parziale delle perdite subite (cfr. Legge di Bilancio 2021 - L. 178 del 30/12/2020), già in parte erogato per un importo pari al 50% del danno esposto nella domanda che la società ha inoltrato agli enti competenti, e dell'incasso della cessione della partecipazione nella società SEA Energia previsto entro il primo semestre dell'anno.

Andamento operativo – Analisi di settore

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*.

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*.

General Aviation

Il *business General Aviation* include le attività di aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e presso l'aeroporto di Malpensa.

Energy

Il business Energy comprende la generazione e la vendita di energia elettrica e termica destinata a terzi. A seguito dell'applicazione dell'IFRS 5, il Conto Economico 2020 riesposto non include i dati economici di SEA Energia SpA, che vengono esposti nella linea "Risultato netto da Attività destinate alla vendita". Pertanto, l'analisi dei settori che segue non include il business Energy.

Sono di seguito presentati i risultati per ciascun *business* sopra descritto.

	Commercial Aviation		General Aviation		Consolidato	
	2021	2020 riesposto	2021	2020 riesposto	2021	2020 riesposto
(in migliaia di euro)						
RICAVI di GESTIONE	312.500	236.799	12.732	9.716	325.232	246.515
EBITDA	23.134	(37.217)	8.607	6.166	31.741	(31.051)
EBIT	(87.346)	(138.776)	6.552	3.962	(80.794)	(134.814)

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

Commercial Aviation

Dati quantitativi di traffico

Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate

	Movimenti			Passeggeri ⁽¹⁾			Merci ⁽²⁾		
	2021	% vs 2020	% vs 2019	2021	% vs 2020	% vs 2019	2021	% vs 2020	% vs 2019
Malpensa	113.099	+26,7%	-49,8%	9.572,2	+32,9%	-66,7%	741.774	+45,1%	+36,1%
Linate	45.362	+59,1%	-35,0%	4.307,1	+91,3%	-34,1%	1.320	+72,6%	-79,3%
Totale traffico commerciale	158.461	+34,5%	-46,3%	13.879,3	+46,8%	-60,6%	743.094	+45,1%	+34,8%

(1) Passeggeri arrivati + partiti in migliaia

(2) Merci arrivate + partite in tonnellate

Gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa - gestiti dal Gruppo SEA - hanno servito nel 2021 13,9 milioni di passeggeri di aviazione commerciale.

La nuova ondata pandemica registrata nei primi mesi del 2021 e le conseguenti limitazioni agli spostamenti hanno contribuito a ritardare la ripresa del traffico. Un parziale recupero dei volumi ha avuto luogo solo a partire dal mese di maggio, trend consolidatosi nei mesi estivi e protrattosi fino al mese di novembre. Il diffondersi della nuova variante Omicron a partire dal mese di dicembre 2021 ha influito negativamente sulla ripresa del settore del trasporto aereo, che ha mostrato, già nella seconda metà del mese, segnali di rallentamento anche sull'operatività degli aeroporti di Milano.

Pur in questo contesto, il traffico di aviazione commerciale ha registrato una ripresa: se confrontata al 2020, la crescita annua dei movimenti nel 2021 è stata pari al +34,5% (dato che include anche l'attività cargo) mentre quella dei passeggeri +46,8% (+4,4 milioni di passeggeri). Tuttavia, occorre precisare che il 2020 è stato un anno in cui l'operatività degli scali è stata svolta in modo regolare per i primi due mesi, mentre dal mese di marzo il diffondersi della pandemia e le restrizioni agli spostamenti hanno portato il traffico ai minimi livelli mai registrati.

Nel mese di agosto 2021 è stata registrata la performance migliore in termini di passeggeri trasportati: 2 milioni di passeggeri, pari al 56% del traffico pre-pandemia (3,6 milioni di passeggeri nell'agosto 2019). Nei primi quattro mesi dell'anno il traffico si è attestato ad un livello pari al 14% di quello pre-pandemia (2019) per poi recuperare progressivamente sino a raggiungere il 61% a dicembre 2021.

Nel corso dell'esercizio in esame, le iniziative volte a limitare gli effetti negativi della pandemia, tra cui la campagna vaccinale, i voli Covid Tested, che hanno portato alla creazione dei cosiddetti corridoi turistici Covid free dal mese di giugno, e il certificato vaccinale come documento riconosciuto e abilitante al viaggio verso le destinazioni europee e nord americane, hanno permesso alle compagnie aeree di immettere maggiore capacità in termini di posti offerti.

Il load factor è risultato pari al 63%, in crescita 5 punti percentuali rispetto al 2020 e si compone del 70% su tratte domestiche e del 58% su tratte internazionali, a testimonianza di un recupero non uniforme sui vari segmenti di traffico.

Nel 2021 l'aeroporto di Malpensa, con 9,6 milioni di passeggeri (pari al 33,3% rispetto all'esercizio 2019), ha registrato una crescita del +32,9% rispetto al 2020, pari a 2,4 milioni di passeggeri incrementali.

Le principali compagnie aeree low cost operanti sull'aeroporto di Malpensa (easyJet, Ryanair e Wizzair) si sono concentrate su tratte domestiche e, in misura minore, verso quelle europee. Il

traffico intercontinentale si è sviluppato principalmente verso il Medio Oriente con collegamenti operati da Turkish Airlines, Emirates e Qatar Airways, verso il Nord Africa con Egypt Air, Royal Air Maroc e Tunisair, mentre i flussi da e per il Nord America sono stati serviti da Delta Air Lines, United Airlines, American Airlines ed Emirates.

Nel 2021 l'aeroporto di Linate ha gestito 4,3 milioni di passeggeri (pari al 65,9% del traffico operato 2019 – anno nel quale il terminal è stato inattivo per 3 mesi), in crescita del 91,3% rispetto al 2020 (si noti che nel 2020 l'aeroporto di Linate è stato chiuso dal 16 marzo al 15 luglio).

Durante il mese di ottobre 2021, e più precisamente dal giorno 14, la compagnia di bandiera Alitalia ha cessato l'attività volativa e, contestualmente (dal 15 ottobre), ha iniziato ad operare ITA Airways con una ridotta flotta di aeromobili (flotta qualitativamente migliore e con capacità media più elevata) e con un numero di slot disponibili sull'aeroporto di Linate inferiore del -15% rispetto a quanto operato da Alitalia.

La disponibilità di slot liberati da Alitalia e la normativa transitoria in materia di “allocazione slot” ha permesso ad alcuni vettori di incrementare le frequenze o di avviare la propria operatività a Linate.

Nel corso del 2021 la quota di mercato complessiva di Alitalia e del vettore subentrante ITA è stata pari al 59% a Linate con un traffico prevalentemente domestico (89%). Tra gli altri vettori operanti sullo scalo vi sono easyJet (7%), Iberia e Wizzair (5% entrambe), Lufthansa, Air France, Volotea (4% di quota di mercato a testa). Volotea, recentemente operativa sullo scalo, ha effettuato a partire dal mese di giugno collegamenti verso la Sicilia e, dalla stagione invernale, opera “oneri di servizio pubblico”. La restante quota di mercato del 12% è ripartita tra KLM, British Airways, Blue Air (da maggio ha attivato collegamenti verso Bucarest), Austrian Airlines (da giugno collega la capitale austriaca), Brussels Airlines, Scandinavian Airlines, Vueling Airlines ed Air Malta.

Mentre il trasporto passeggeri ha continuato anche nel 2021 ad essere condizionato dalla diffusione della pandemia, pur con impatti inferiori rispetto al 2020, il comparto cargo ha fatto registrare risultati record, superiori anche al 2019, con circa 743 mila tonnellate di merce trasportata (+45,1%). Il risultato conferma il ruolo della Cargo City di Malpensa come polo primario per gli scambi di merci in import ed export a livello nazionale e come base logistica di DHL.

Dal punto di vista della capacità di carico, la riduzione della capacità “belly” disponibile – in conseguenza del venir meno della stiva degli aeromobili passeggeri – è stata in buona parte compensata dall'aumento dei movimenti di aeromobili *all-cargo*. Rimane elemento di rilievo, anche nel 2021, il fenomeno della conversione al trasporto delle merci di alcuni aeromobili in precedenza dedicati al trasporto passeggeri, con lo sfruttamento, oltre che della capacità della stiva degli aeromobili, anche dello spazio in cabina (cosiddetti voli “preighters”).

Principali destinazioni per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano

Nella classifica degli aeroporti maggiormente serviti dal sistema aeroportuale di SEA nel 2021, Catania, Palermo e Parigi (Charles de Gaulle e Orly) hanno occupato le prime tre posizioni; oltre a Parigi, tra le principali destinazioni internazionali per numero di passeggeri trasportati vi sono Madrid, Londra (con 5 aeroporti) ed Amsterdam.

Passeggeri in migliaia

	2021	% vs 2020	% vs 2019	Inc. % 2021 sul totale
1 Catania	1.273,9	+79,3%	-23,4%	9,2%
2 Palermo	980,8	+104,1%	-14,5%	7,1%
3 Parigi	732,4	+48,6%	-64,1%	5,3%
4 Napoli	719,0	+142,6%	-20,3%	5,2%
5 Bari	681,2	+133,3%	-3,2%	4,9%
6 Lamezia Terme	607,6	+92,4%	-27,1%	4,4%
7 Cagliari	583,9	+68,4%	-32,2%	4,2%
8 Brindisi	542,3	+130,4%	+10,3%	3,9%
9 Olbia	467,3	+86,6%	-26,2%	3,4%
10 Madrid	432,0	+58,4%	-61,2%	3,1%
11 Londra	425,0	-31,5%	-83,0%	3,1%
12 Amsterdam	402,4	+26,6%	-66,7%	2,9%
13 Roma	357,3	-8,2%	-70,0%	2,6%
14 Barcellona	308,8	+72,6%	-65,3%	2,2%
15 Brussels	259,2	+56,2%	-60,3%	1,9%
Others	5.106,1	+24,9%	-72,3%	36,8%
Totale	13.879,3	+46,8%	-60,6%	100,0%

Londra: Heathrow, Gatwick, City, Luton e Stansted; Parigi: Charles de Gaulle, Orly; Roma: Fiumicino, Ciampino

Principali compagnie aeree per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano

easyJet, con un quota di mercato pari al 22% (24% nel 2020 e nel 2019) si conferma la principale compagnia aerea anche nel 2021 servendo oltre 3,1 milioni di passeggeri; a seguire, Alitalia e il vettore subentrante ITA* con complessivi 2,5 milioni di passeggeri (quota 18%), Ryanair (quota 14%, +1 punto rispetto al 2020) e Wizz Air, che ha incrementato il network sullo scalo di Malpensa ampliando la sua quota di mercato dal 2% del 2019 all'11% del 2021. Tra i primi vettori extra europei Emirates e Turkish Airlines hanno ricoperto rispettivamente il nono ed il dodicesimo posto con collegamenti verso Dubai, New York ed Istanbul.

Passeggeri in migliaia

	2021	% vs 2020	% vs 2019	Inc. % 2021 sul totale
1 Easyjet	3.111,9	+38,7%	-62,5%	22,4%
2 Alitalia/ITA*	2.532,0	+21,0%	-56,5%	18,2%
3 Ryanair	1.998,5	+110,2%	-22,4%	14,4%
4 Wizz Air	1.503,7	+276,0%	+151,0%	10,8%
5 Lufthansa	438,0	+10,0%	-73,6%	3,2%
6 Air France	338,9	+82,1%	-44,1%	2,4%
7 Vueling Airlines	283,0	+46,8%	-72,3%	2,0%
8 Neos	247,7	+4,2%	-69,6%	1,8%
9 Emirates	247,6	+20,8%	-73,6%	1,8%
10 Klm	238,2	+70,9%	-44,2%	1,7%
11 Iberia	231,4	+83,9%	-53,3%	1,7%
12 Turkish Airlines	212,1	+77,3%	-56,3%	1,5%
13 Volotea Airlines**	178,4	-	-	1,3%
14 British Airways	168,0	-16,4%	-80,9%	1,2%
15 Air Europa	155,1	+78,6%	-49,3%	1,1%
<i>Others</i>	1.994,8	+6,5%	-80,6%	14,4%
Totale	13.879,3	+46,8%	-60,6%	100,0%

*Alitalia ha sospeso l'operatività il 14 ottobre 2021; ITA operativa dal 15 ottobre 2021

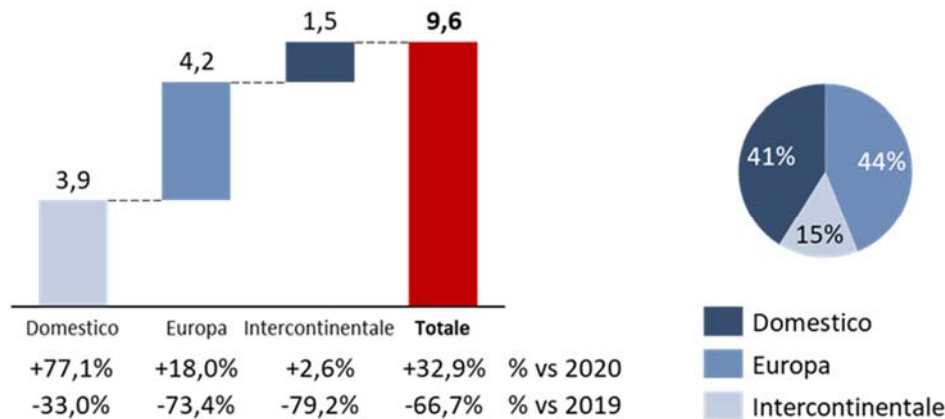
** Volotea Airlines non ha operato nel 2019 e nel 2020

Composizione per area geografica del traffico

Di seguito si riporta la composizione del traffico per area geografica nei due scali gestiti dal Gruppo SEA.

Malpensa

Anno 2021 - Composizione per area geografica del traffico passeggeri di Malpensa
Passeggeri in milioni

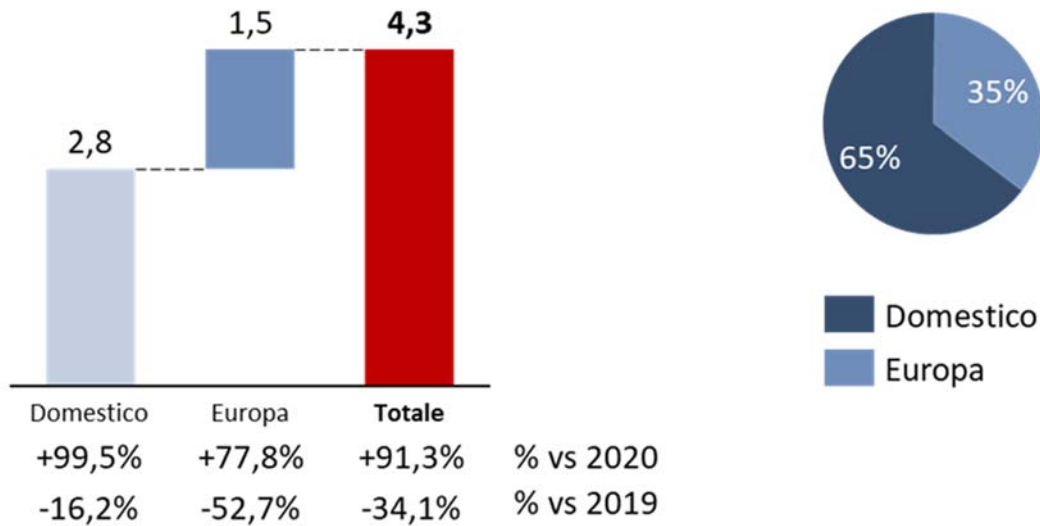


Nel corso del 2021 l'aeroporto di Malpensa ha registrato 9,6 milioni di passeggeri con una crescita del 32,9% rispetto al 2020 ed una contrazione del -66,7% rispetto al periodo pre-pandemia (2019). L'aumento di 2,4 milioni di passeggeri rispetto all'esercizio 2020 è da attribuirsi esclusivamente alle compagnie low cost (+2,6 milioni passeggeri) che hanno recuperato il 48% del traffico prodotto nel 2019, mentre le compagnie tradizionali hanno fatto registrare un risultato negativo anche se di minore entità (-219 mila passeggeri).

Tra i principali vettori per numero di passeggeri trasportati si evidenziano easyJet (2,8 milioni), Ryanair (2,0 milioni) e Wizz Air (1,3 milioni); quest'ultima, oltre ad aver potenziato il proprio network, ha basato a Malpensa un nuovo aeromobile a partire dal mese di giugno 2021, portando a sei il numero di macchine operanti sullo scalo.

Tra le principali destinazioni servite vi sono i collegamenti nazionali verso Catania, Palermo, Lamezia Terme, Napoli, Bari e Brindisi, ed a seguire, come prime destinazioni internazionali, Parigi Charles de Gaulle e Barcellona.

A partire dal mese di maggio la sperimentazione dei Covid-tested flights e la progressiva somministrazione dei vaccini, hanno permesso di riattivare gradualmente i collegamenti verso gli Stati Uniti: New York ha beneficiato di un volo giornaliero operato da American e Delta a partire da maggio, da giugno United ha portato a 5 le frequenze settimanali (da 4 di inizio maggio) ed Emirates da maggio con 4 frequenze settimanali e giornaliero da luglio. Oltre ai collegamenti con il Nord America, le principali destinazioni intercontinentali sono state Dubai, Istanbul, Doha, Il Cairo e Casablanca. Nel corso dell'anno, nonostante l'incremento dei posti offerti, lo sviluppo del traffico su destinazioni intercontinentali è stato influenzato dalle restrizioni all'ingresso applicate dai vari Stati.

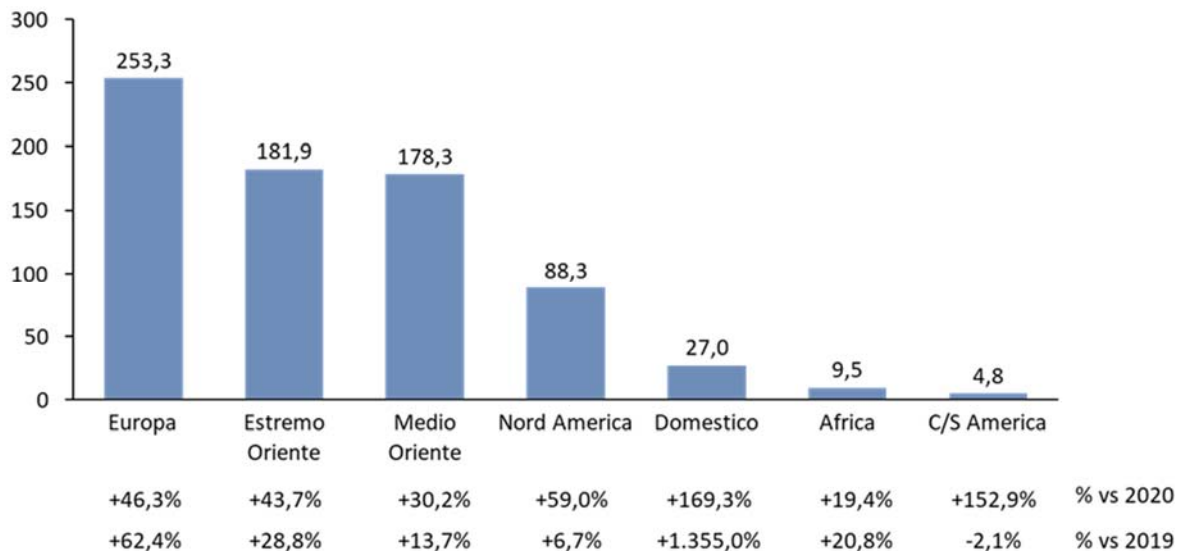
*Linate**Anno 2021 - Composizione del traffico passeggeri per l'aeroporto di Linate**Passeggeri in milioni*

Nel 2021 l'aeroporto di Linate ha registrato 4,3 milioni di passeggeri, in crescita del +91,3% rispetto all'esercizio 2020, nel corso del quale, a causa lockdown nazionale, lo scalo è stato chiuso da marzo a luglio; rispetto al periodo pre-pandemia (2019) il traffico è risultato inferiore del -34,1%.

L'andamento del traffico è stato caratterizzato dalla cessazione dell'operatività di Alitalia avvenuta il 14 ottobre con il contestuale avvio dell'attività volativa da parte di ITA Airways a partire dal giorno successivo. La nuova compagnia ha iniziato ad operare con parte della flotta di Alitalia, escludendo le macchine meno performanti e quelle a minore capacità (Embraer). Per quanto riguarda il traffico domestico, ITA ha inizialmente incrementato le frequenze settimanali su destinazioni già operate da Alitalia e sospeso i collegamenti in "onere di servizio pubblico", la cui gestione è stata trasferita a Volotea. Sono stati attivati nuovi collegamenti europei per Francoforte, Dusseldorf, Parigi Charles de Gaulle ed Orly ed incrementate le frequenze su destinazioni internazionali già esistenti.

Tra i principali vettori operanti sullo scalo per numero di passeggeri serviti troviamo anche easyJet (320 mila), Iberia (210 mila), Wizzair (207 mila), Lufthansa (184 mila), Volotea (178 mila) nuovo entrante che ha operato a partire dal mese di giugno collegamenti verso la Sicilia e dalla stagione invernale i cosiddetti "oneri di servizio pubblico", Air France (153 mila), KLM (137 mila), British Airways (127 mila), Blue Air (60 mila) nuovo entrante che da maggio ha attivato dei collegamenti verso Bucarest, Austrian Airlines (49 mila) anch'esso nuovo a Linate che da giugno ha collegato la capitale austriaca, Brussels Airlines (44 mila), Scandinavian Airlines (40 mila), Vueling Airlines (32 mila), Air Malta (22 mila) ed Aer Lingus (17 mila).

Anno 2021 - Traffico merci per area geografica - Aeroporti gestiti da SEA
Merci in tonnellate



Nel corso dell'esercizio 2021 sono state movimentate 743,1 mila tonnellate di merce in crescita del 45,1% verso il 2020 e del 34,8% rispetto al 2019.

Si evidenziano incrementi sia per il trasportato all-cargo con 204,8 mila tonnellate incrementalì (+45,3%) sia per la merce trasportata su aeromobili a configurazione mista (passeggeri e merce) con 26,2 mila tonnellate (+44,0%).

Tali risultati sono attribuibili al cambiamento del modello operativo dei vettori cargo avvenuto a seguito del lockdown, in cui si è verificata l'assenza quasi totale dei voli passeggeri e della relativa capacità di stiva. Hanno contribuito inoltre la crescita degli acquisti attraverso canali digitali e il rafforzamento della posizione di DHL con l'inaugurazione del nuovo magazzino avvenuta a fine 2020. DHL (European Air Transport) ha infatti incrementato le merci processate a 164,4 mila tonnellate, con una crescita del +143% rispetto al 2020. Tra gli altri courier, si segnala l'incremento del 17% del trasportato Fedex con 44,8 mila tonnellate. Il mercato e-commerce con Amazon ha processato 43,1 mila tonnellate di merce con un incremento del +14%.

I principali vettori all-cargo che hanno contribuito al risultato record del 2021 sono stati China Airways con 39 mila tonnellate (+22 mila, +133,9%), Qatar Airways con 62 mila tonnellate (+14 mila, +28,9%) e Cargolux con 92 mila tonnellate (+14 mila, +17,2%).

Rispetto alle performance del 2020, le quantità di merci trasportate per area geografica hanno evidenziato incrementi diffusi su tutte le aree: in particolare, l'Europa ha registrato il +46,3%, l'Estremo Oriente il +43,7%, il Medio Oriente il +30,2% ed il Nord America +59,0%.

Dal raffronto dei risultati del 2021 con l'ultimo anno pre-pandemia (2019), si è confermato il trend positivo registrato nel 2020: Europa +62,4%, Estremo Oriente +28,8%, Medio Oriente +13,7% e Nord America +6,7%, l'Africa +20,8%, in controtendenza il C/S America è risultato in contrazione del -2,1%.

Ricavi

I ricavi dell'esercizio 2021, pari a 312.500 migliaia di euro, sono aumentati di 75.702 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (+32,0%) per effetto dell'incremento del traffico gestito. In particolare:

- Ricavi *Aviation*, pari a 195.850 migliaia di euro, sono aumentati di 50.898 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente. La significativa riduzione registrata nel primo semestre dell'anno a seguito dell'acuirsi della pandemia e delle conseguenti restrizioni del traffico è stata più che compensata nel secondo semestre dell'anno quando si è registrata una ripresa significativa del traffico. Positivo il contributo del comparto Cargo che ha confermato – anche nel 2021 – il trend di sviluppo.
- I Ricavi *Non Aviation* pari a 116.650 migliaia di euro sono in crescita di 24.804 migliaia di euro. La crescita dei ricavi, concentrata anch'essa nel secondo semestre dell'anno, è dovuta non solo all'andamento del traffico passeggeri, ma anche ad altri effetti quali la riduzione degli sconti concessi ai *tenant* e alla parziale riapertura di alcune sale VIP. I comparti più correlati all'andamento del traffico passeggeri, quali le attività retail (+10.358 migliaia di euro rispetto al 2020) e parcheggi (+10.303 migliaia di euro rispetto al 2020), hanno contribuito maggiormente a tale crescita.

Costi operativi

I costi operativi del *business Commercial Aviation* sono incrementati di 15.234 migliaia di euro (+5,5%) passando da 276.360 migliaia di euro nel 2020 a 291.594 migliaia di euro nel 2021.

Tale andamento è dovuto al maggiore costo del lavoro, che si incrementa di 4.186 migliaia di euro (+3,2%) in conseguenza del minore ricorso agli ammortizzatori sociali, e all'aumento dei costi operativi per beni e servizi acquistati da terzi. Tali costi sono risultati in crescita di 11.048 migliaia di euro per i maggiori volumi di traffico, i maggiori oneri correlati all'emergenza sanitaria e l'aumento dei costi energetici. Ha inciso sulla crescita dei costi operativi anche la piena operatività per tutto l'esercizio dello scalo di Linate (incluse le nuove aeree inaugurate nel mese di giugno) e del Terminal 1 di Malpensa.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA dell'esercizio è positivo per 23.134 migliaia di euro e registra un incremento di 60.351 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio.

Gli ammortamenti e gli accantonamenti netti al fondo di ripristino, al fondo rischi e oneri ed al fondo svalutazione crediti sono superiori agli stessi valori 2020 per 8.922 migliaia di euro, di cui 11.466 migliaia di euro per maggiori accantonamenti al fondo perdite e rischi su crediti e -2.544 migliaia di euro per l'effetto combinato di minori ammortamenti e maggiori accantonamenti netti al fondo di ripristino.

L'EBIT del business *Commercial Aviation* risulta pari a -87.346 migliaia di euro, in aumento di 51.430 migliaia di euro rispetto all'anno precedente.

Investimenti

I principali investimenti del business *Commercial Aviation* hanno riguardato:

- ✓ presso lo scalo di Malpensa, l'importante intervento di manutenzione straordinaria sulla pista di volo 17L/35R consistente nella riqualifica profonda della pavimentazione per circa

i due terzi della sua lunghezza, delle taxiway e dei piazzali di sosta aeromobili, oltre agli interventi di manutenzione straordinaria degli aiuti visivi luminosi che, oltre a migliorare la funzionalità e l'affidabilità del sistema, hanno portato a una riqualifica degli impianti anche in un'ottica di efficientamento energetico;

- ✓ presso lo scalo di Linate, il completamento della costruzione del Corpo F, con la realizzazione delle nuove linee smart security nell'area controllo bagagli e l'apertura delle nuove aree commerciali e food&beverage.

Altre informazioni

Sviluppo del comparto retail

Nel corso del 2021, la performance del comparto retail è stata fortemente influenzata dalle modifiche di assetto infrastrutturale, intervenute sia per il contesto di diffusione del virus nelle sue varie fasi sia per il susseguirsi di norme che hanno impattato sulla mobilità delle persone e la loro propensione al viaggio, con pesanti ripercussioni sul travel retail. Va evidenziato che la ripresa del traffico ha interessato quasi esclusivamente il target passeggeri Schengen mentre il perdurare delle limitazioni e restrizioni per le tratte intercontinentali ha pressoché azzerato la presenza di passeggeri considerati top spender con una conseguente forte contrazione delle performance soprattutto del comparto lusso.

Tale andamento ha condizionato l'utilizzo dei terminal che durante l'anno hanno registrato diverse variazioni di gestione operativa e conseguentemente di flussi passeggeri, con un inevitabile impatto sulle performance retail. In particolare, il satellite Nord di Malpensa, abitualmente dedicato al traffico extra-Schengen, è rimasto chiuso fino a fine marzo, mentre il satellite sud, dedicato al traffico Schengen, è rimasto inattivo fino alla fine di maggio. Il satellite centrale, unico rimasto operativo per tutto il tempo, è stato quindi destinato agli imbarchi Schengen per poter meglio gestire le operazioni d'imbarco in conformità alle prescrizioni anti-Covid di Enac. Nella seconda parte dell'anno, a fronte della ripresa del traffico, è stato deciso di riaprire il satellite Sud, ripristinando l'operatività di tutti i satelliti.

Importante segnalare che presso lo scalo di Linate, a seguito dell'inaugurazione del progetto del nuovo Corpo F e quindi della nuova area commerciale, tra i mesi di luglio e ottobre le nuove aperture hanno arricchito l'offerta della piazza principale. Brand quali: Borsalino, Salvatore Ferragamo, Ermenegildo Zegna, Dolce & Gabbana, Emporio Armani, hanno completato il polo luxury.

Accordi bilaterali

Nel corso del 2021 le autorità nazionali competenti non hanno sottoscritto accordi bilaterali con le autorità aeronautiche di paesi terzi, anche se sono stati registrati comunque degli sviluppi in materia: concessione di un'autorizzazione temporanea a Singapore Airlines per operare 3 voli a settimana sul settore Milano/Barcellona/Milano, con diritti di quinta libertà, in prosecuzione del volo originante a Singapore. Nel 2021 l'Unione Europea ha sottoscritto importanti accordi globali per la liberalizzazione del traffico aereo e la convergenza normativa in materia aeronautica con Regno Unito, Qatar, Ucraina e Armenia.

General Aviation

Dati di traffico

Nel corso del 2021 SEA Prime ha gestito 27.253 movimenti di aviazione generale tra i due scali di Milano Linate Prime e Malpensa Prime, registrando una crescita del +74,1% rispetto al 2020, in incremento anche rispetto all'esercizio 2019 del +11,2%.

La dimensione media degli aeromobili che sono transitati sugli scali di SEA Prime è aumentata passando da 13,8 tonnellate nel 2020 a 15,4 tonnellate del 2021 (in riduzione del -7,4% rispetto al 2019).

La ripresa del traffico è stata favorita dalla riduzione delle restrizioni agli spostamenti e dagli eventi internazionali, quali la settimana della moda, il Gran Premio di F1 di Monza e le partite di Champions League delle squadre milanesi. Il traffico domestico ha registrato un incremento del 57,7% rispetto al 2020 ed il traffico internazionale del 84,4%.

Lo scalo di Milano Linate Prime, primo scalo di aviazione generale in Italia, ha registrato 22.011 movimenti in incremento del +76,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Lo scalo di Milano Malpensa Prime ha gestito 5.242 movimenti, in aumento del +65,5% verso lo stesso periodo del 2020. Mediamente nell'anno sono stati gestiti 75 movimenti giornalieri con un picco di 166 movimenti/giorno registrato nel mese di settembre in occasione del Gran Premio di F1.

Ricavi e Costi Operativi

I ricavi del *business* General Aviation dell'esercizio 2021 sono stati 12.732 migliaia di euro, in incremento di 3.015 migliaia di euro (+31,0%) rispetto allo stesso periodo del 2020. Tale incremento è dovuto alla significativa crescita dei movimenti gestiti sugli scali di Linate e Malpensa.

I costi operativi, pari a 4.125 migliaia di euro, hanno registrato un incremento di 575 migliaia di euro (+16,2%). La crescita è dovuta al maggiore costo del lavoro (+195 migliaia di euro) per minore fruizione di ammortizzatori sociali e all'incremento degli altri costi di gestione (+380 migliaia di euro) riconducibili ai maggiori costi energetici.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte l'EBITDA dell'esercizio 2021 è pari a 8.607 migliaia di euro, in incremento di 2.441 migliaia di euro (+39,6%) rispetto all'esercizio precedente.

Per le stesse dinamiche, l'EBIT dell'esercizio 2021, risulta in incremento di 2.590 migliaia di euro e si attesta a 6.552 migliaia di euro.

Investimenti

I principali investimenti del business General Aviation sono riconducibili alla prosecuzione delle attività progettuali legate a prescrizioni del Certificato Prevenzione Incendi (CPI) sia per gli hangar sia per l'aerostazione di Linate e alla progettazione di un nuovo hangar manutentivo.

Risk Management Framework

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 ad 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.

A maggior supporto e integrazione dei sistemi citati, il Gruppo SEA ha implementato un modello di Enterprise Risk Management (ERM) che si ispira alle principali *best practice* nazionali ed internazionali (es. Codice di Autodisciplina delle Società Quotate, CoSO ERM – Integrating with Strategy and Performance), finalizzato all'individuazione e alla valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale 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.

Nel 2017 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la Policy di Enterprise Risk Management.

L'approccio metodologico

Il modello di governo dei rischi adottato si basa su un approccio:

- ✓ strategico, che fornisce al Management e al Consiglio di Amministrazione informazioni rilevanti sui fattori di rischio, incertezza e opportunità, al fine di supportare l'assunzione di decisioni consapevoli in sede di definizione di obiettivi e strategie e di monitoraggio delle performance;
- ✓ di tipo *enterprise-wide*, ovvero esteso a tutte le tipologie di rischio/opportunità potenzialmente significative per il Gruppo;
- ✓ *value-driven*, in quanto 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*.

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.

Dall'inizio dell'emergenza pandemica la metodologia di prioritizzazione ha recepito l'esigenza di assegnare maggiore rilevanza ad eventi di rischio con impatti di natura economico-finanziaria nel breve termine, alla luce del particolare contesto che ha significativamente influenzato le attività e i risultati del Gruppo.

Governance di Risk Management

Il modello di governance del sistema di Enterprise Risk Management del Gruppo SEA, in linea con quanto raccomandato dal Codice di Autodisciplina, è articolato secondo 3 livelli di controllo (si veda figura seguente), integrati negli assetti organizzativi aziendali.

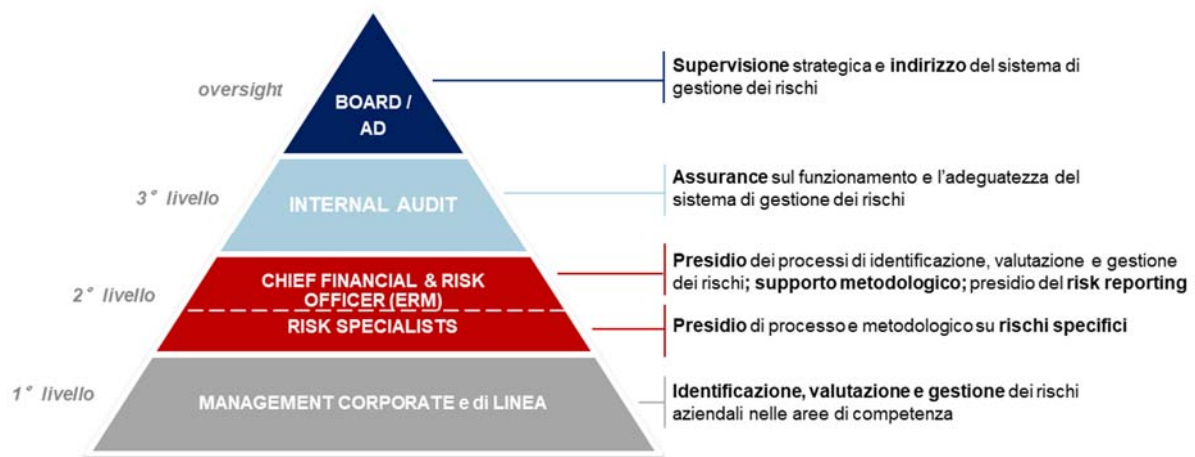
Esso definisce nella funzione ERM un secondo livello di controllo in materia di risk management con l'obiettivo sia di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali che di garantire al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio ai vertici aziendali.

Il modello si basa sul principio che la gestione dei rischi coinvolge l'organizzazione a tutti i livelli e che il management ne sia il responsabile primario, poiché gestisce quotidianamente rischi e opportunità in linea con la propensione aziendale ed è responsabile della definizione e attuazione dei piani di mitigazione individuati.

Il Management di corporate e di linea è supportato dai Risk Specialist e dalla funzione ERM.

Il Top Management esamina periodicamente il profilo di rischio aziendale e indirizza la gestione dei principali rischi emersi, approvandone i piani di risposta proposti, in coerenza con gli obiettivi strategici e la propensione al rischio aziendale definita dal Consiglio di Amministrazione.

La funzione Internal Audit, verifica in via indipendente l'efficacia ed effettiva operatività del sistema di gestione dei rischi.



Principali fattori di rischio del Gruppo SEA

Nell'ultimo trimestre del 2021 si è svolto il periodico Risk Assessment finalizzato all'aggiornamento della Risk Heat Map del Gruppo, ovvero all'identificazione e valutazione dei fattori di rischio più significativi. L'attività ha visto coinvolto il senior management aziendale e la funzione ERM. Durante gli incontri sono state aggiornate le valutazioni di rischi già individuati negli anni precedenti, e i relativi piani di mitigazione ove presenti. L'orizzonte temporale di riferimento è rappresentato dal quinquennio prossimo, ma sono stati inclusi nel perimetro di analisi anche quei rischi il cui potenziale verificarsi supera l'arco di piano (ad esempio rischi afferenti alla sfera della sostenibilità ambientale).

Di seguito sono riportati i rischi più significativi presenti sulla *Risk Heat Map* di Gruppo.

1. Rischi di contesto esterno

Rischi derivanti dal cambiamento del contesto di mercato in cui agisce l'azienda. Il cambiamento può essere dovuto a diversi fattori:

- dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali;
- strategie delle compagnie aeree;
- cambi di normativa di settore o del quadro regolatorio;

- evoluzioni tecnologiche;
- cambiamenti climatici ed eventi straordinari (terremoti, pandemie, eruzioni vulcaniche).

In tale ambito, di seguito sono riportati i principali eventi di rischio cui il Gruppo è esposto.

Evoluzione del traffico aereo

Diffusione Covid-19

Nel mese di dicembre 2019 la malattia respiratoria COVID-19 si è via via diffusa in vari paesi fino ad essere dichiarata “pandemia” l’11 marzo 2020 dall’Organizzazione Mondiale della Sanità.

Le restrizioni imposte ai viaggi, in un clima di chiusura o semi-chiusura dei confini dei Paesi extra-europei ed europei, hanno in breve tempo quasi azzerato il traffico passeggeri nella maggior parte degli scali di tutto il mondo. Il Gruppo ha immediatamente impiegato tutte le risorse possibili e necessarie per garantire la salute di dipendenti e passeggeri e contemporaneamente tutelare l’equilibrio economico finanziario del Gruppo.

Il 2021 ha visto il perdurare delle restrizioni agli spostamenti nazionali e internazionali e dello stato di profonda crisi del settore del trasporto aereo. In questo contesto è stato confermato l’assetto operativo dei due scali, introdotto nel 2020, che vede la chiusura del Terminal 2 di Malpensa al traffico passeggeri.

Nei primi mesi dell’esercizio sono state avviate le campagne di vaccinazione su larga scala in tutta Europa e in numerosi paesi del mondo, con uno sforzo organizzativo senza precedenti stante la necessità di somministrare il farmaco ad un’elevata percentuale della popolazione in tempi molto brevi.

L’andamento delle campagne di somministrazione dei vaccini, il rallentamento della diffusione del virus e la conseguente situazione di minor pressione sul sistema sanitario nazionale, insieme ad un lento ma costante alleggerimento delle restrizioni agli spostamenti hanno consentito una progressiva ripresa del traffico passeggeri che ad Agosto 2021 si è attestato a circa il 60% dello stesso periodo del 2019.

Il contesto è in ogni caso molto incerto. In Europa e nel Mondo si sono osservate successive ondate di diffusione del virus, oltre alla comparsa di mutazioni del virus originale (c.d. “varianti”) per alcune delle quali si è osservata maggiore contagiosità e si teme l’eventuale resistenza ai vaccini attualmente somministrati. Non è possibile, inoltre, escludere in un futuro prossimo la comparsa di altre varianti ad oggi sconosciute.

Sussiste pertanto il rischio che nuove ondate di contagi, con o senza ulteriori “varianti”, possano arrestare la ripresa del settore del trasporto aereo, allungando i tempi di recupero e di ritorno ai livelli pre-crisi. Anche gli effetti della pandemia sull’economia italiana e internazionale potrebbero avere impatti sulla ripresa incidendo sulla propensione al viaggio dei passeggeri con conseguenti ripercussioni sui risultati e sull’operatività degli scali gestiti dal Gruppo.

Brexit

L’uscita del Regno Unito dall’Europa avvenuta il 31 gennaio 2020, è stata seguita da un “periodo transitorio” durante il quale è stato stipulato il c.d. «*EU-UK Trade and Cooperation Agreements*», accordo che prevede una cooperazione tra le Parti in vari campi, tra cui quello dell’aviazione, disciplinando in particolare i temi relativi ai diritti di traffico.

Tuttavia, in virtù del DM n. 15 del 3 marzo 2000 e successive modifiche, non potendo lo scalo di Linate operare voli da e per destinazioni extra UE, qualora non vi fossero ulteriori interventi

regolatori il Regno Unito non sarebbe più servibile da Linate a partire dal 31 ottobre 2022 (estensione del periodo transitorio).

Tale evento comporterebbe una redistribuzione delle rotte tra Linate e Malpensa complessivamente peggiorativa per il Gruppo a seguito della riduzione del traffico dovuta alla cancellazione di attività su Linate e alla razionalizzazione dei voli su Malpensa.

Strategie delle compagnie aeree

Revisioni delle strategie da parte delle compagnie aeree quali, ad esempio, modifiche al network di rotte operate o riduzione della capacità, derivanti anche da tematiche macroeconomiche, possono comportare variazioni dei voli sugli aeroporti del Gruppo.

Il volume del traffico dei passeggeri e delle merci in transito presso gli scali di Linate e Malpensa costituisce il fattore chiave nell'andamento dei risultati economici del Gruppo SEA. L'eventuale diminuzione o interruzione dei voli da parte di una o più compagnie aeree, potrebbe avere un effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

La situazione di crisi senza precedenti generatasi dalla diffusione globale del Covid-19 e il conseguente crollo dei livelli di traffico aereo, ha posto le compagnie aeree in una situazione di forte pressione economico finanziario. Il default di una o più compagnie aeree operanti sugli scali del Gruppo, avrebbe effetti negativi sulla ripresa delle attività negli aeroporti di Linate e Malpensa.

Alla difficoltà del contesto pandemico si unisce anche l'incertezza dei piani di business del vettore di bandiera ITA (ex Alitalia). Il vettore con hub a Fiumicino ha iniziato ad operare nell'ottobre del 2021 concentrando le attività esclusivamente sullo scalo di Linate.

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

Le attività del Gruppo SEA, al pari di tutti i gestori aeroportuali italiani, sono soggette ad un elevato livello di regolamentazione che incide, in particolare, sulla determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi offerti (diritti aeroportuali, corrispettivi per i controlli di sicurezza, per l'utilizzo dei beni di uso comune e delle infrastrutture centralizzate destinate ai servizi di handling), sull'assegnazione degli slot, sul controllo del traffico aereo.

L'evoluzione del quadro regolatorio specifico di SEA con riferimento, ad esempio, a profilo tariffario e regime di concessione, potrebbe incidere sui risultati del Gruppo.

SEA monitora costantemente le attività delle Autorità nazionali ed europee in campo aeronautico e partecipa attivamente ai tavoli tecnici istituiti presso le associazioni di categoria, al fine di rimanere stabilmente al passo con eventuali modifiche legislative e regolatorie e intervenire anticipatamente attraverso le possibili leve.

Le attività del Gruppo sono inoltre soggette ad un'ampia gamma di leggi in materia di ambiente, emissioni, salute, impronta acustica, sicurezza e pianificazione. Qualsiasi nuova legge e regolamento, a livello europeo o italiano, potrebbe avere un impatto sui costi del Gruppo o dei suoi clienti. Su questo fronte si registra in particolare una crescente attenzione degli Enti Regolatori riguardo alle tematiche ESG e ambientali che potrebbe in futuro costituire una limitazione alla competitività del settore del trasporto aereo.

Nuovi modelli tariffari

A seguito del passaggio di competenze in tema di regolazione tariffaria da ENAC ad ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) avvenuto nel 2019, nel corso del 2021 sono stati definiti i nuovi modelli ART da applicare al quinquennio regolatorio 2022-2026

Permangono ad oggi alcuni elementi di incertezza sulle modalità di implementazione, nello specifico per quello che concerne la determinazione di alcuni parametri di calcolo (tra cui il c.d. “anno base” e i “costi ammissibili”). Tali elementi di incertezza potrebbero generare impatti sui margini futuri del Gruppo.

Normative legate al contrasto della diffusione del Coronavirus

Fin dall’inizio dell’emergenza pandemica, le prescrizioni normative finalizzate al contenimento del Covid-19 hanno imposto ai gestori aeroportuali attività, tra cui la garanzia del distanziamento sociale e la rilevazione della temperatura degli utenti all’interno dei terminal e degli edifici ubicati nei sedimi, che hanno comportato per il Gestore l’adozione di misure organizzative specifiche ed un aumento dei costi associati.

Un riaggravarsi dell’emergenza pandemica potrebbe costringere il Regolatore a reintrodurre le misure sopra citate, o a prevederne di nuove e di più ampia portata, fino a generare la necessità di effettuare investimenti ad oggi non pianificati.

Cambiamenti climatici

Lo svolgimento delle attività aeroportuali negli Scali gestiti dal Gruppo risulta, per sua natura, particolarmente influenzato dalle condizioni climatiche e dalla stagionalità dei fenomeni atmosferici, entrambi fattori in grado di ostacolare le operazioni aeree nonché di rendere difficoltosa la pianificazione in termini di attività da svolgere, allocazione delle risorse e progettazione delle infrastrutture.

Negli ultimi anni si è assistito ad un intensificarsi dei fenomeni meteorologici così detti “estremi” quali, ad esempio, bombe d’acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensità, con impatti in termini di disservizi per temporanea sospensione delle attività, extracosti per la gestione delle emergenze e danni ad infrastrutture ed asset aeroportuali. Qualora la tendenza proseguisse immutata, gli impatti per le attività del Gruppo potrebbero risultare ulteriormente aggravati. Al fine di contrastare il climate change nel corso del 2021 entrambi gli scali di Malpensa e Linate hanno ottenuto la certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+ per la gestione attiva delle emissioni.

2. Rischi operativi e di business

I fattori di rischio operativi e di business sono strettamente collegati allo svolgimento delle operazioni aeroportuali. Sono eventi inerenti alla progettazione ed esecuzione degli investimenti di manutenzione e costruzione delle infrastrutture aeroportuali, all’interruzione dei processi di business causati, ad esempio, da scioperi, eventi naturali, malfunzionamenti, a *Safety* e *Security* con possibili ripercussioni su asset, salute e sicurezza dei lavoratori, nonché alla qualità dei servizi offerti, all’*Information Technology*, all’organizzazione e all’ambiente.

Interruzione attività/ servizi

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 *economics* del Gruppo. In particolare, interruzioni delle attività causate da eventi di natura eccezionale (es. epidemie, guerre, eruzioni vulcaniche) di lunga durata, tali da comportare il crollo nella domanda di trasporto aereo in tutto o in parte, anche per evoluzioni normative conseguenti, possono generare impatti critici al business.

Il persistere della pandemia generata dalla diffusione del Covid-19 di cui non si conoscono con certezza ancora le future evoluzioni, non permette di escludere la possibilità che, qualora dovesse verificarsi una nuova ondata di contagi, sia nuovamente imposto dalle Autorità un blocco delle attività aeroportuali totale o parziale come misura di contenimento del contagio.

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 e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi e avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.).

Investimenti infrastrutture

Il nuovo Master Plan 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. Ottenuta l'approvazione tecnica da parte di ENAC alla fine del 2019, è ad oggi ancora in corso di svolgimento lo step successivo dell'iter di approvazione, ovvero la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Il Master Plan prevede infatti un'espansione in direzione Sud rispetto all'attuale sedime per realizzare infrastrutture a supporto del comparto Cargo.

Poiché tale Piano coinvolge parte di territorio ricadente nel Parco del Ticino la cui trasformazione può avere ricadute sui Comuni limitrofi in termini ambientali ed economici, il Gruppo ha posto grande attenzione alle comunità locali nel predisporre il progetto, la cui approvazione è di grande rilevanza per il proseguimento dello sviluppo del Gruppo nel medio lungo periodo e della connettività del territorio circostante.

Safety & security

La sicurezza di passeggeri e dipendenti è di primaria importanza per il Gruppo che vi dedica massima priorità e attenzione nelle attività operative e gestionali quotidiane, attivando efficaci azioni preventive, tendendo ad un miglioramento continuo, promuovendo in azienda e presso i soggetti operanti nei propri scali la conoscenza degli obiettivi, la consapevolezza delle responsabilità ed i risultati raggiunti in tale contesto.

Il sistema di Safety Management System di cui il Gruppo è dotato, validato e controllato anche da ENAC e da EASA, garantisce in termini di *safety* aeronautica il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio agendo in linea ai principi ispiratori della politica della *safety* aeroportuale di SEA.

Information Technology

La crescente aggressività e pervasività degli attacchi cyber a livello globale nei confronti dei gestori di infrastrutture strategiche, fisiche o digitali, e le nuove iniziative tecnologiche di Digital Transformation che coinvolgono il Gruppo SEA mantengono rilevante il rischio di vulnerabilità dei sistemi informativi e tecnologici aeroportuali in periodo pandemico.

SEA pone grande attenzione alla protezione dei propri sistemi IT e dell'infrastruttura di telecomunicazione da accessi non autorizzati e da attacchi cyber che potrebbero anche causare la sospensione temporanea di servizi operativi o il degrado delle funzionalità stesse.

Si segnalano, in particolare, cicliche attività di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 per gli ambiti core e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda. Nel corso del

2021 hanno inoltre avuto luogo le attività di compliance collegate all'inclusione del Gruppo SEA all'interno del c.d. Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica.

Affidabilità dei fornitori

Il fallimento o le difficoltà operative di fornitori unici o di difficile sostituzione potrebbero avere impatto sul Gruppo in termini operativi ed economico-finanziari.

Il Gruppo ha in essere uno strutturato sistema di qualifica dei fornitori e monitoraggio delle performance degli stessi, formalizzato in apposita procedura, che consente di monitorare costantemente lo stato di salute dei fornitori e di ridurre al minimo l'esposizione a questo evento di rischio.

Il blocco delle attività derivante dalla diffusione del *coronavirus* ha inoltre generato, durante i primi mesi della pandemia, difficoltà di approvvigionamento di alcuni specifici beni tra cui, in particolare, le dotazioni personali di sicurezza. La tendenza è proseguita, aggravandosi, nel corso del 2021, evidenziando una generale scarsa tenuta della *supply chain* globale e del comparto produttivo: si sono verificati ritardi in forniture essenziali di materia prime da cantiere, indisponibilità delle stesse con conseguente extracosti e ritardi realizzazione di investimenti. Qualora la situazione di stress perdurasse, o addirittura si aggravasse, le conseguenze per il Gruppo potrebbero avere impatti rilevanti anche nel 2022 e negli anni seguenti.

3. Rischi finanziari

I rischi finanziari sono associati a vari fattori fra i quali l'andamento dei tassi di interesse, l'ottenimento di finanziamenti sul mercato dei capitali con possibili ripercussioni sugli investimenti pianificati, la disponibilità delle risorse finanziarie, un eventuale default di una controparte finanziaria, mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali e la fluttuazione dei prezzi delle commodity.

La gestione dei rischi finanziari è svolta dalla Capogruppo che identifica, valuta ed effettua le azioni idonee a prevenire e limitare le conseguenze connesse al verificarsi dei suddetti fattori di rischio.

Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali. Tale esposizione è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

Al fine di monitorare tale rischio, il Gruppo SEA ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero.

In conseguenza della diffusione del Covid-19, l'esposizione al rischio credito si è estesa anche ai clienti *non aviation* e a gran parte degli operatori del sistema aeroportuale di Malpensa e Linate che hanno dovuto interrompere le proprie attività durante il *lockdown* e per il crollo della domanda.

L'azienda ha gestito con attenzione ciascuna situazione critica, definendo e sottoscrivendo piani di rientro con compagnie aeree ed operatori al fine di contenere per quanto possibile mancati pagamenti e supportare i clienti nel momento di difficoltà.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione del *risk ratio* assegnato a ciascun cliente in base alla classificazione secondo la classe di rating e la classe di scaduto del credito (sulle

modalità di calcolo del fondo svalutazione crediti si vedano le Note esplicative al Bilancio Consolidato, paragrafo 4.1).

Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2021 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

a) Rischio tasso di interesse

Il Gruppo SEA è esposto al rischio della variazione dei tassi di interesse in relazione alla necessità di finanziare le proprie attività operative e di impiegare la liquidità disponibile. Le variazioni dei tassi di interesse possono incidere positivamente o negativamente sul risultato economico del Gruppo SEA, modificando i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e investimento.

Il Gruppo SEA gestisce tale rischio attraverso un opportuno bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, con l'obiettivo di mitigare l'effetto economico della volatilità dei tassi di interesse di riferimento.

Il ricorso al tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA fa tipicamente ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia cash flow hedge. Si segnala che al 31 dicembre 2021 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno.

Al 31 dicembre 2021 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (esclusivamente costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

b) Rischio tasso di cambio

Il Gruppo SEA, ad eccezione del rischio cambio connesso al rischio commodity, è soggetto a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, il Gruppo SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi delle commodity energetiche, ovvero gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società e al relativo fabbisogno energetico. Nel secondo semestre del 2021 si è assistito a notevoli incrementi di prezzo delle materie prime energetiche che potrebbero perdurare anche nel 2022, esponendo il Gruppo a maggiori costi di approvvigionamento.

Nel corso del 2021, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio mentre nel 2019 aveva effettuato acquisti di certificati ambientali e gas per il fabbisogno 2020, in tal modo eliminando l'impatto derivante dalle variazioni del relativo prezzo verificatesi nell'esercizio in esame.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità per il Gruppo SEA può manifestarsi ove le risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a fronteggiare le obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e nei tempi previsti. La liquidità, i flussi di cassa e le necessità di finanziamento del Gruppo SEA sono gestiti attraverso politiche e processi il cui obiettivo è la minimizzazione di tale rischio.

In particolare, il Gruppo SEA monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici; mantiene disponibilità liquide e ha ottenuto linee di credito committed (revolving e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative (anche a seguito dell'emergenza Covid-19) e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo SEA dispone di 134 milioni di euro di risorse liquide, nonostante il perdurare dell'impatto della crisi Covid-19 sulle sue performance economiche e sui relativi cash flows, grazie al processo di rafforzamento della struttura finanziaria effettuata nel corso del 2020 e continuata nel 2021.

A ciò si aggiungono linee di credito irrevocabili non utilizzate per 330 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee revolving disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 70 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023 e 138 milioni di euro di linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Tali disponibilità permettono al Gruppo di garantire la copertura dei fabbisogni della gestione corrente e dei fabbisogni finanziari futuri.

Per ulteriori informazioni si veda paragrafo n. 4 "Gestione dei rischi" delle note esplicative al Bilancio Consolidato.

4. Rischi legali e di compliance

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, etc.), del quadro regolatorio di SEA (es. mancato rispetto delle regole concessionarie, mancato rispetto delle normative ambientali, etc.), di leggi e regolamenti (es. mancato rispetto della normativa privacy in merito al trattamento dei dati personali). Essi possono comportare sanzioni con impatto anche sulla reputazione del Gruppo.

I sistemi di controllo interno e procedure aziendali in essere fanno ritenere remoto il rischio di non compliance al suddetto quadro regolamentare.

Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2021

Contenzioso avviato da ATA Handling

Nel mese di maggio 2015, da parte di ATA Handling in liquidazione e sottoposta a procedura di concordato preventivo, è stato notificato un atto di citazione a SEA SpA e al Comune di Milano, in cui ATA Handling, rifacendosi alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling, chiede il risarcimento del danno da essa stessa subito a causa dei suddetti Aiuti di Stato, erogati sotto forma di aumenti di capitale, che avrebbero gravemente pregiudicato l'attività di ATA Handling: potendo, infatti, SEA Handling contare su sistematiche coperture delle perdite, ha applicato sul mercato tariffe nettamente più basse di quelle che avrebbe potuto applicare in assenza degli aiuti. Ciò da un lato avrebbe costretto ATA Handling ad applicare anch'essa tariffe più basse di quelle che avrebbe potuto applicare in un mercato non distorto, dall'altra parte avrebbe impedito ad ATA Handling l'acquisizione di una quota di mercato maggiore.

Tale situazione avrebbe impedito ad ATA Handling di operare sul mercato in condizioni di equilibrio, determinandone la liquidazione. Nel mese di settembre 2013 e, una seconda volta, nel mese di luglio 2014, ATA Handling aveva richiesto il risarcimento dei danni a causa degli asseriti Aiuti di Stato, ma entrambe le richieste sono rimaste prive di riscontro, pertanto ATA Handling ha notificato l'atto di citazione, quantificando i danni, tramite un'analisi differenziale dei due scenari (SEA Handling con aumenti di capitale e SEA Handling senza aumenti di capitale), in 93,1 milioni di euro. Da parte di SEA è già stata prodotta la documentazione atta a scardinare la tesi del prezzo predatorio, inoltre, avendo le convenute presentato eccezione di difetto di giurisdizione, ATA Handling ha introdotto avanti alla Corte di Cassazione il regolamento di Giurisdizione, al fine di accertare se la giurisdizione sulla causa risarcitoria sia di competenza del Giudice civile o del Giudice amministrativo. La Corte di Cassazione ha confermato la giurisdizione del Giudice ordinario cui la causa è stata rimessa per la prosecuzione sul merito.

A seguito della conferma della Giurisdizione del Giudice ordinario, ATA Handling ha provveduto alla riassunzione del giudizio davanti al Giudice, che, non disponendo ancora della decisione del Tribunale dell'Unione Europea, ha prima rinviato la causa ad aprile 2018 e disposto poi un ulteriore rinvio a luglio 2018, rinviando quindi ulteriormente l'udienza al 22 gennaio 2019.

Nel corso di tale udienza il Giudice ha preso atto dell'avvenuto deposito della decisione del Tribunale UE e ha quindi concesso i termini per il deposito delle memorie ex art. 183 VI comma c.p.c., rinviando la causa per la discussione sulle istanze istruttorie all'udienza del 22 maggio 2019, ad esito della quale ha trattenuto la causa per la decisione sulle istanze istruttorie. A scioglimento della riserva il Giudice ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni in ordine alle eccezioni preliminari e pregiudiziali svolte, all'udienza del 6 maggio 2020 e quindi, a seguito di rinvio d'ufficio, al 9 settembre 2020. Le parti hanno quindi provveduto a depositare le memorie conclusive il 30 novembre 2020 ed il Giudice ha trattenuto la causa in decisione.

Alla luce del contenuto della sentenza del Tribunale UE, che ha rigettato il reclamo svolto dal Comune nei confronti della decisione della Commissione in merito alla sussistenza degli Aiuti di Stato, rimane comunque controversa sia l'automatica applicazione di tale accertamento nell'ambito del nostro ordinamento, sia, soprattutto, la sussistenza del nesso eziologico tra le circostanze accertate dalla Commissione e il danno lamentato dalla società attrice, nonché la quantificazione del suddetto danno.

Con ordinanza dl 30.11.2021, il Giudice ha disposto una consulenza tecnica di ufficio, con lo scopo di effettuare una ricostruzione del settore dei servizi a terra presso gli scali milanesi. nel periodo 2002/2011, verificando i soggetti che vi operano la natura dei servizi prestati e ogni altro fattore rilevante al fine di determinarne l'influenza sulla formazione dei prezzi dei servizi, nonché di

analizzare la sostenibilità delle ipotesi esposte da ATA e dalle convenute a sostegno delle istanze risarcitorie, formulando le sue conclusioni in ordine all'esistenza ed all'ammontare del danno.

All'udienza del 18.1.2022 per il giuramento del CTU sono state definite le date per il deposito delle memorie nonché fissato il termine per il deposito della relazione finale al 25 luglio 2022.

Alla luce di queste osservazioni, ritenendo il rischio possibile, gli Amministratori della Capogruppo non hanno effettuato specifici accantonamenti. Ai fini di possibili accantonamenti, eventuali sviluppi negativi, ad oggi non prevedibili né determinabili, saranno oggetto di coerente valutazione all'esito delle ulteriori e più approfondite valutazioni tecniche in corso.

Contenzioso avviato da Emilio Nosedá dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

Nel 2005 è stato notificato a SEA un ricorso presentato dal signor Emilio Nosedá dinanzi al Tribunale di Buenos Aires per ottenere l'adempimento di presunti impegni assunti nel 1997 da SEA nei confronti di Delta Group S.A., società uruguayana di cui egli stesso era legale rappresentante e che ha supportato SEA nella fase di gara per la concessione degli aeroporti argentini.

Il signor Nosedá, come cessionario dei diritti di Delta Group, chiedeva la condanna di SEA a:

- trasferire il 2% delle azioni di AA2000 a fronte del pagamento del suo attuale valore di mercato;
- risarcire il danno per perdita di chance relativo alla mancata possibilità per Delta Group di rivendere le azioni nel periodo in cui valevano più del prezzo allora pattuito (pari a 2 milioni USD), danno non quantificato;
- risarcire il danno per lucro cessante relativo alla mancata assegnazione a Delta Group di alcune concessioni in tre aeroporti argentini, danno non quantificato.

A chiusura della fase probatoria e nelle more dell'emissione della sentenza, tenendo conto anche della sostituzione dell'organo giudicante nel frattempo intervenuta e dell'accoglimento della richiesta di Nosedá di gratuito patrocinio, SEA ha presentato una proposta di transazione del valore di 500.000 USD che non è stata accettata. Nosedá ha chiesto una somma pari a USD 3,5 milioni, oltre alle spese giudiziali.

In data 30 dicembre 2016 il Tribunale Commerciale n.2 di Buenos Aires ha depositato la sentenza, notificata il 2 febbraio 2017, con la quale ha rigettato la domanda proposta dal signor Nosedá e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Nosedá ha presentato appello avverso al provvedimento. La causa risulta ora in attesa di essere trasferita alla Corte di Appello e ivi rimarrà sospesa in attesa che gli eredi di uno dei soggetti terzi convocato dal tribunale si presentino in giudizio. Inoltre, i tribunali argentini sono stati chiusi per sei mesi a causa dell'emergenza Covid-19.

La causa è stata inviata alla Corte d'Appello e il ricorrente ha depositato il suo ricorso. In data 14.12.2021 la Corte di Appello di Buenos Aires ha confermato la sentenza di primo grado respingendo in toto le richieste avanzate da Nosedá/ Delta Group. Avendo Controparte la possibilità di opporsi a tale decisione entro la fine del 2021, si è attualmente in attesa della verifica presso il Tribunale di Buenos Aires che non sia stato depositato alcun ricorso avverso alla sentenza di secondo grado.

SEA ha appostato, nel fondo rischi e oneri del proprio bilancio, un importo adeguato alla copertura del rischio.

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

La legge 27/12/2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) art. 1, comma 1328, ha istituito il Fondo antincendi alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato nella misura di

30 milioni di euro annui, al fine di ridurre il costo, a carico dello Stato, del servizio antincendi prestato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco negli aeroporti. Tuttavia, a seguito dell'entrata in vigore delle disposizioni del comma 3 bis di cui all'art. 4 del D.L. n. 185 del 29/11/2008, introdotto con la Legge di Conversione del 28/1/2009 n. 2, le risorse del fondo sono state destinate anche a finalità del tutto estranee a quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007.

SEA ha formulato eccezioni d'illegittimità e ha impugnato la norma sia davanti al TAR sia davanti al Tribunale civile di Roma.

Negli anni, si sono susseguiti positivi e importanti pronunciamenti, alcuni divenuti definitivi, ad esito dei quali si può osservare come tutti i giudici aditi abbiano qualificato "l'onere stabilito dalla legge (il tributo), quale tributo di scopo". Sino a ora i giudici hanno altresì accertato che a seguito dell'entrata in vigore della legge n. 2/2009 tutte le somme del Fondo antincendi sono destinate alla copertura di costi e finalità del tutto estranee da quelle inizialmente previste di riduzione dei costi sostenuti dallo Stato per il servizio antincendi negli aeroporti.

Si segnala che nella Legge di Stabilità 2016, entrata in vigore a partire dal 1° gennaio 2016, è stata introdotta la seguente disposizione:

“All'articolo 39-bis, comma 1, del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, dopo le parole: «della legge 24 dicembre 2003, n. 350» sono inserite le seguenti: «e di corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all'articolo 1, comma 1328, della legge 25 dicembre 2006, n. 296».”

L'articolato riqualifica il contributo da versare al Fondo, come corrispettivo per il servizio reso dai Vigili del Fuoco, al fine di superare le obiezioni sulla natura di tributo imposto sollevate dai Gestori aeroportuali e ricondurre il rapporto nell'ambito della giurisdizione del giudice ordinario, in contrasto con le sentenze precedentemente emesse sul punto. Con sentenza pubblicata il 26 gennaio 2018 il Tribunale di Roma ha dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice ordinario, dovendo la causa essere devoluta alla Commissione Tributaria.

La Corte di Cassazione, con ordinanza 27074/16 ha rimesso alla Corte Costituzionale l'esame sulla costituzionalità di tale norma.

In data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)».

Con la richiamata disposizione il legislatore aveva disposto che (anche) i corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all'art. 1, comma 1328, della legge n. 296 del 2006 devono intendersi non avere natura tributaria.

La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019.

Il giudice tributario adito da diverse società di gestione ha, in più occasioni, statuito che le società ricorrenti, alla luce del presupposto normativo che ha istituito il fondo Antincendio, ovvero ridurre il costo, a carico dello Stato, del servizio antincendio negli aeroporti, non sono tenute a corrispondere alcunché per finalità diverse da quelle che non siano l'attivazione e l'utilizzo dei vigili del fuoco per finalità unicamente di tutela degli aeroporti.

Con l'ultima decisione passata in giudicato, la n. 2517 del 20 febbraio 2019, la Commissione Tributaria ha inoltre riconosciuto l'efficacia esterna e ultrannuale del giudicato anche rispetto ad altre società che non erano parte del giudizio.

Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR del Lazio avanzato da SEA, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza di dicembre 2019. SEA ha notificato l'atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti.

Parallelamente è pendente un giudizio innanzi alla Corte d'appello di Roma avente ad oggetto l'accertamento della debenza del contributo, la cui causa per precisazione conclusioni è stata rinviata al 23 maggio 2023.

Verbale del Gestore dei Servizi Energetici a seguito di verifica dei certificati verdi da teleriscaldamento della centrale di Linate

Nel 2013 SEA Energia proponeva il ricorso n. RGN 5811/13 di fronte al TAR Lazio, per ottenere l'annullamento dei provvedimenti con cui il GSE ha rigettato la domanda di riconoscimento della qualifica CAR per la produzione dell'impianto di Malpensa relativa all'anno 2011. Nel corso del mese di aprile 2019, in seguito a trasmissione da parte del TAR del Lazio di un avviso di perenzione ultra quinquennale del ricorso di cui sopra, SEA Energia ha espresso ancora il proprio interesse alla prosecuzione del giudizio, procedendo in data 20 aprile 2019, al deposito di una nuova istanza di fissazione udienza.

Nel 2017 sono stati proposti due ricorsi (rispettivamente iscritti al N. RG, 4010/2017 e 1919/2017) per ottenere l'annullamento del provvedimento con il quale il GSE rigettò la domanda per il riconoscimento dei certificati verdi per la produzione dell'anno 2015 della centrale di Linate, in relazione ai quali non risultano intervenute novità in seguito alla proposizione dei motivi aggiunti del luglio 2017.

Entrambi i giudizi sono ancora in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.

A fronte di tali contenziosi la Società ha effettuato un adeguato accantonamento.

Aggiornamento sulla sentenza 7241/2015 del Tribunale civile di Milano in materia di diritti aeroportuali

In data 26 gennaio 2017, la Corte d'Appello di Milano ha confermato la sentenza di Primo grado 7241/2015 del Tribunale di Milano che ha condannato il Ministero dei Trasporti a risarcire a SEA 31.618 migliaia di euro oltre alla rivalutazione secondo gli indici ISTAT e agli interessi al tasso legale. La sentenza è stata notificata al Ministero ed all'Avvocatura dello Stato in formula esecutiva a febbraio 2017. In data 14 aprile 2017, il Ministero dei Trasporti ha proposto ricorso in Cassazione riprendendo le motivazioni dell'Appello senza alcuna novità sostanziale.

SEA in data 9 giugno 2017 ha provveduto al deposito in Corte di Cassazione degli atti: Controricorso e ricorso incidentale notificato. Si è in attesa della fissazione dell'udienza.

Contestazione Royalties carburante

Nel 2013, con atti distinti, Alitalia Spa in a.s. e Volare hanno convenuto in giudizio Esso Italia, Exxonmobil, Tamoil Italia spa, Shell Italia Spa e Total Aviazione Italia Srl (quale beneficiaria di un ramo d'azienda di Total Italia spa nell'ambito di una scissione parziale) con Air Total International SA sostenendo di aver versato alle convenute, a titolo di airport fee, somme non dovute.

Le convenute si sono costituite in giudizio ed hanno contestato la domanda dell'attrice; inoltre, hanno chiesto ed ottenuto di chiamare in causa in manleva SEA e altri gestori aeroportuali quali

asseriti percettori, seppure in via indiretta, delle fee oggetto della domanda in relazione alle somme corrisposte dall'attrice alle società petrolifere e che queste ultime hanno versato a SEA.

SEA si è costituita nei vari giudizi contestando le domande sotto diversi profili sia di natura preliminare (nullità della chiamata in causa, carenza di legittimazione attiva delle convenute a proporre la domanda, intervenuta prescrizione) sia di merito. In particolare, le difese di SEA rispetto alle pretese avversarie con specifico riferimento al periodo post 2005 si basavano soprattutto sull'aver dato corretta applicazione ad una specifica nota di ENAC del 2009 che determinava i corrispettivi di refuelling.

Tuttavia, più recentemente, è emerso *i*) un giudizio amministrativo non collegato alle cause di che trattasi, con cui il su citato provvedimento di Enac, sul quale si basava buona parte della difesa di SEA, è stato annullato dal competente Tribunale, e *ii*) la condanna in primo grado di Sea con sentenza emessa a dicembre 2021, con cui il giudice ha accolto parzialmente la domanda di manleva svolta da Exxon nei confronti di SEA, per 3.730 migliaia di euro a fronte della richiesta iniziale pari a circa 13 milioni di euro, avverso la quale SEA ha provveduto a depositare appello.

Si fa presente, a tal proposito, che detta sentenza va in continuità con le condanne parziali già emesse dal Tribunale di Milano, ma in controtendenza rispetto a quanto stabilito dal Giudice nell'ambito del giudizio che vedeva contrapposte SEA e Q8. In tale sentenza, infatti, (i) veniva dichiarata la prescrizione delle domande di Alitalia per le forniture fino al 12.8.2013; (ii) venivano rigettate le domande per la restante parte; e (iii) veniva altresì condannata Alitalia alla rifusione delle spese del giudizio e agli interi costi di CTU. Anche in questo caso è pendente l'appello.

Pertanto, valutando il rischio come probabile, la società ha provveduto a effettuare nel proprio bilancio un accantonamento adeguato.

Agenzia delle Entrate – avvisi di accertamento in materia di IVA

A seguito delle note e già definite attività di verifica volte ad accertare il regolare assolvimento delle accise gravanti sull'energia elettrica utilizzata per il funzionamento degli scali di Linate e Malpensa avviate nei confronti di SEA dagli Uffici Territoriali dell'Agenzia delle Dogane di Malpensa e Linate, SEA ha ricevuto in data 16 novembre 2016 la notifica di un Avviso di Accertamento per l'anno 2011 relativo ai profili IVA della questione. Avverso tale atto è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate. In data 11 dicembre 2017, infatti, è stata depositata la Sentenza n. 6835/2017 avverso la quale è stato proposto appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia. In data 27 giugno 2019, la Commissione Tributaria Regionale adita ha depositato la Sentenza n. 2776/2019, pienamente favorevole alla Società, con la quale sono stati accolti i motivi dell'appello e l'Avviso di Accertamento IVA 2011 è stato annullato. La pronuncia della Commissione Tributaria Regionale è stata ulteriormente impugnata da parte dell'Agenzia delle Entrate che in data 30 gennaio 2020 ha provveduto a notificare alla Società il relativo ricorso in Cassazione. In riferimento, invece, alle successive annualità dal 2012 al 2015, in data 9 agosto 2017, l'Agenzia delle Entrate ha notificato ulteriori quattro Avvisi di Accertamento, avverso i quali la Società, ribadendo l'infondatezza della pretesa tributaria sottostante, in analogia a quanto già fatto per l'annualità 2011 ha proposto autonomi ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale che, previa riunione dei procedimenti, sono stati respinti con la Sentenza n. 3573/12/2018. Avverso tale sentenza è stato proposto Atto di appello presso la Commissione Tributaria Regionale che è stato discusso in data 26 ottobre 2020 con esito pienamente favorevole alla Società e conseguente annullamento degli Avvisi di Accertamento IVA anche per le annualità dal 2012 al 2015 per effetto della Sentenza n. 2527/2020. Nei confronti della suddetta Sentenza, similmente con quanto già accaduto per l'annualità 2011, è prevedibile che l'Agenzia delle Entrate non faccia decorrere i termini per il

definitivo passato in giudicato provvedendo, quindi, alla notifica di un autonomo ricorso per Cassazione la cui trattazione, con Decreto del Presidente della Sesta Sezione Civile del 7 dicembre 2021, è stata fissata e si è tenuta il 13 gennaio 2022. Si resta, invece, in attesa che venga fissata l'udienza di trattazione presso la Suprema Corte del ricorso concernente l'annualità 2011.

Agenzia delle Entrate - Avviso di Liquidazione in materia di imposta di registro

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di Liquidazione in materia di imposta di registro concernenti l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il primo dei ricorsi presentati e discussi in Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha avuto esito favorevole essendo state giudicate fondate le richieste avanzate dalla Società con condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese. Avverso tale Sentenza favorevole, l'Agenzia delle Entrate in data 28 dicembre 2017 ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale a seguito del quale anche la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio. In data 13 dicembre 2019, la Commissione Tributaria Regionale adita ha depositato la Sentenza n. 5081/2019, pienamente favorevole, con la quale sono stati accolte anche in secondo grado le motivazioni e le richieste avanzate dalla Società. In data 21 ottobre 2020, la Sentenza n. 5081/2019 emessa dalla Commissione Tributaria Regionale è definitivamente passata in giudicato per decorrenza dei termini di impugnazione da parte dell'Agenzia delle Entrate che ha così determinato la conclusione del contenzioso a favore della Società con ulteriore conferma della condanna alla rifusione delle spese di lite a carico della parte soccombente.

Con riferimento agli altri Avvisi di Liquidazione notificati, nel corso del 2018 e 2019 sono stati discussi presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano otto ricorsi il cui esito di primo grado è stato ancora una volta pienamente favorevole alla Società con ulteriore condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese di lite. Avverso il complesso delle Sentenze n. 5163/2018, n. 5296/2018, n. 5298/2018, n. 518/2019, n. 534/2019, n. 1711/2019 e n. 3304/2019, tutte favorevoli alla Società, l'Agenzia delle Entrate ha proposto autonomi Atti di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia, a seguito dei quali anche la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio ribadendo le proprie motivazioni e ragioni in termini di diritto. Gli Atti di Appello sono stati tutti discussi nel corso del 2020 e, tra questi, sei hanno riportato ancora una volta un giudizio pienamente favorevole alla Società, mentre due, trattati dal medesimo Collegio giudicante, hanno registrato l'accoglimento della tesi difensiva avanzata dall'Agenzia delle Entrate.

Nell'ambito dei pronunciamenti favorevoli emessi dalla Commissione Tributaria Regionale, in data 21 ottobre 2020, le Sentenze n. 5246/2019 e n. 966/2020 sono definitivamente passate in giudicato per decorrenza dei termini di impugnazione da parte dell'Agenzia delle Entrate che ha così determinato la positiva conclusione dei rispettivi contenziosi con l'ulteriore conferma, in entrambi i casi, della condanna all'integrale rifusione delle spese di lite a carico della parte soccombente. All'esito definito di questi due contenziosi, si è aggiunto inoltre quello relativo alle tre ulteriori Sentenze n. 2959/2020, n. 396/2021 e 677/2021 per le quali sono nel frattempo decorsi i termini ordinari per l'eventuale impugnazione in Cassazione da parte dell'Agenzia delle Entrate e per le quali, quindi, grazie al definitivo passaggio in giudicato, il relativo *iter* giudiziale si è ormai chiuso con esito pienamente vittorioso. Relativamente, infine, alle due Sentenze n. 1167/2020 e n. 1168/2020 sfavorevoli alla Società, in data 3 novembre 2020, si è provveduto a notificare all'Agenzia delle Entrate il ricorso per Cassazione al fine di ottenere la riforma ed il conseguente annullamento del pronunciamento di secondo grado. Si resta in attesa che venga fissata l'udienza di trattazione presso la Suprema Corte.

A quanto sinora esposto, si aggiungono i nuovi giudizi pendenti presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano relativi ad ulteriori quattro ricorsi presentati dalla Società avverso altrettanti Avvisi di liquidazione notificati dall'Agenzia delle Entrate nel corso dell'esercizio 2021, per tre dei quali (i.e. RGR n. 2268/2021, 2269/2021 e 2539/2021) in data 9 marzo 2022 i giudici tributari si sono già espressi favorevolmente con le Sentenze n. 656/2022, n. 657/2022 e n. 654/2022. Relativamente al quarto ricorso RGR n. 2850/2021 l'udienza si terrà il prossimo 25/03/2022.

Infine, con specifico riferimento all'autonomo *iter* giudiziale del ricorso proposto avverso l'Avviso di liquidazione n. 2017/003/SC/3378/0/002 (c.d. Sentenza Swiss Air), si evidenzia che in data 14 giugno 2021 la Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha depositato la Sentenza n. 2591/2021, ancora una volta totalmente favorevole per la Società, contro nel mese di dicembre l'Agenzia delle Entrate ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia. La Società provvederà a depositare le proprie controdeduzioni per la necessaria e conseguente costituzione in giudizio, la cui trattazione in udienza è stata fissata per il prossimo 16 maggio 2022.

L'insieme delle situazioni sopra descritte e relative ai contenziosi in essere con l'Agenzia delle Entrate trova ampio riscontro nell'apposito Fondo per rischi fiscali.

Altri contenziosi

Procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia SAI SpA, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003

Con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017 è stata dichiarata l'apertura della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia SAI S.p.A., ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003 ("Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017" o "Procedura Alitalia"). Con domanda di insinuazione trasmessa ai Commissari in data 5 dicembre 2017 (cron. n. 06275) SEA ha chiesto di essere ammessa al passivo di Alitalia per l'importo complessivo di euro 41.050.979,58. Successivamente all'insinuazione al passivo, SEA SpA ha ricevuto pagamenti da Alitalia in Amministrazione Straordinaria per un totale di 9.530.245,37 euro relativi ai crediti post 2 maggio in prededuzione (in origine pari a 9.622.397,82 euro). Alla data del 13 luglio 2021, pertanto, il credito insinuato in prededuzione risulta pari a 92.152,45 euro, di cui 23.822,50 euro per addizionali diritti ed euro 68.329,95 per fatture varie. Con comunicazione del 7 febbraio 2018, i Commissari hanno informato i creditori di avere richiesto al Tribunale di Civitavecchia di poter frazionare il progetto di stato passivo, iniziando con l'esame di parte dei lavoratori e prevedendo al contempo una serie di udienze nelle quali procedere alla verifica delle insinuazioni. In data 4 dicembre 2019 i Commissari hanno depositato il progetto parziale di stato passivo in base al quale, dopo aver constatato il pagamento da parte di Alitalia di gran parte dei crediti insinuati in prededuzione, hanno formulato la proposta di ammettere al passivo il credito SEA, per l'importo di 30.789.279,36 euro, con esclusione dell'importo di 731.454,80 euro (di cui 660.227,50 euro relativo ad addizionali diritti e 71.227,30 euro per fatture varie), che risulta in contestazione. SEA ha ritenuto di non depositare osservazioni in merito a tale proposta e ha appostato nel fondo svalutazione crediti, già nel bilancio 2017, un importo pari a 25.252 migliaia di euro (riferito al credito pregresso ante 2 maggio 2017), credito per il quale, al momento non sussiste alcuna garanzia sull'incasso. Con provvedimento del 30 novembre 2020 il Giudice Delegato ha disposto la nomina di un CTU al fine di determinare l'esatto importo del credito privilegiato astrattamente gravante su ciascun aeromobile di proprietà di Alitalia alla data dell'apertura della procedura, assegnando ai creditori un termine per la nomina di un CTP. L'inizio delle operazioni peritali è avvenuto lo scorso 7 gennaio e, in data 17 giugno 2021, è stata depositata la relazione peritale definitiva che definisce l'esatto importo del credito privilegiato per SEA in 126.263,43 euro, e che, nel contempo, recepisce una serie di osservazioni e contestazioni da parte dei vari CTP (incluso il CTP di SEA) in merito al criterio utilizzato per l'identificazione degli aeromobili di

proprietà di Alitalia; in data 4 novembre 2021 è stato depositato il progetto di stato passivo e si è attualmente in attesa della fissazione dell'udienza per la verifica del credito SEA.. Si precisa che i crediti insinuati includono anche le addizionali per diritti d'imbarco per un importo pari a 6.173 migliaia di euro per i quali SEA agisce in qualità di sostituto di imposta e che vedono iscritto un corrispondente debito nel passivo verso gli Enti (INPS, Ministero dell'Interno) per i quali il vettore risulta debitore. Per tali crediti non è stato previsto uno specifico fondo svalutazione.

Atto di citazione pervenuto a SEA a maggio 2020 da parte di Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria

Il 30 aprile 2020, è stato notificato da parte di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria (“Alitalia” o la “Procedura”), l'atto di citazione dinanzi al Tribunale di Civitavecchia con richiesta di revocare e, quindi, dichiarare inefficaci agli effetti della procedura concorsuale, ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 67, 2° e 3° comma, lett. a) legge fallimentare, tutti i pagamenti eseguiti al di fuori dei termini d'uso, in quanto pagamenti di debiti liquidi ed esigibili eseguiti da Alitalia, allora in bonis, a favore di SEA nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria. Conseguentemente il suddetto atto prevede che SEA restituisca e quindi paghi ad Alitalia la complessiva somma di Euro 27.216.138,04, ovvero quella maggior o minor somma che risulterà in corso di causa o che sarà ritenuta di giustizia, oltre interessi legali di mora dal dovuto al saldo e rivalutazione monetaria, a titolo di restituzione dei pagamenti indicati in premessa, oltre alla integrale rifusione delle spese processuali. Dalle analisi preliminari, effettuate anche con l'ausilio dei consulenti legali all'uopo incaricati, emerge la concreta possibilità di poter invocare l'applicabilità al caso di specie dell'esenzione prevista dall'art. 67, comma 3, lett. a), L.F. I pagamenti di cui Alitalia chiede l'inefficacia e la conseguente restituzione, infatti, rientrano, a giudizio della Società, all'interno della nozione di “pagamenti effettuati nell'esercizio dell'attività d'impresa”, essendo connessi all'operatività di Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. quale vettore aereo. La maggior parte dei pagamenti riportati nell'atto di citazione notificato da Alitalia sono, a parere della Società, esenti da revocatoria fallimentare, in quanto effettuati nei termini d'uso. Per ciò che attiene, infine, le valutazioni sul raggiungimento della prova della consapevolezza della scientia decoctionis, pur essendo queste di fatto soggette ad ampi spazi di valutazione e interpretazione da parte del Giudice concretamente adito, si ritiene di poter avere una serie di elementi che potrebbero far ritenere che nel caso di specie nel corso del periodo di tempo soggetto ad eventuale revocatoria non sussistono sufficienti elementi di prova per ritenere la conoscenza in capo a SEA dello stato di insolvenza della compagnia aerea. SEA, dopo essersi costituita in giudizio nel marzo scorso, ha provveduto a depositare la prima memoria il 31 maggio e la memoria istruttoria il 30 giugno, procederà al deposito delle memorie di prova contraria il 20 luglio. Il 1° ottobre 2021 si è svolta l'udienza per l'ammissione dei mezzi di prova, nel corso della quale il Giudice ha fissato al 21 dicembre 2021 l'escussione di due testi di parte attrice nonché al 3 giugno 2022 l'udienza per il prosieguo delle attività e per la valutazione della richiesta di consulenza tecnica avanzata da Alitalia. All'udienza del 21/12/21 dei quattro testi intimati dalla Procedura, nessuno è comparso.

Il Giudice, preso atto di quanto sopra, ha rinviato la causa all'udienza del 1° febbraio 2022, poi differita al 12 aprile 2022, per l'escussione dei due testi di ciascuna parte. In conclusione, sulla base delle suesposte ragioni si ritiene che il rischio di soccombenza per SEA all'esito del Giudizio possa essere considerato come “possibile” con riferimento agli importi oggetto di revocatoria.

Fallimento Ernest SpA e conseguente revocatoria fallimentare

A seguito della dichiarazione di fallimento del vettore da parte del tribunale di Milano con sentenza n. 556/2020 del 23 novembre 2020, SEA si è insinuata al passivo fallimentare. In data 9 giugno 2021 è stato depositato il progetto di stato passivo dal quale risulta che SEA è stata ammessa per l'intero importo, escludendo tuttavia il riconoscimento del grado di privilegio. Nell'aprile scorso è pervenuta comunicazione, trasmessa dal curatore del fallimento, contenente la richiesta di restituzione dei pagamenti effettuati dalla fallita nel periodo sospetto per un importo pari a 1.005.018,68 euro. Tale richiesta è stata rigettata in toto contestando altresì la mancanza della prova sull'esistenza dell'elemento oggettivo, nonché di quello soggettivo, ovvero la conoscenza dello stato d'insolvenza del debitore in tema di revocatoria ai sensi dell'art. 67 co. 2 L. Fall.. Ad oggi non ci è stato notificato atto di citazione per la revoca dei pagamenti di cui sopra.

Altre informazioni

Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario

La Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario (“DNF consolidata”) di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A., predisposta ai sensi del D.lgs. 254/16, costituisce una relazione distinta (Sustainability Report) rispetto alla presente relazione sulla gestione, come previsto dall’art. 5 comma 3, lettera b) del D.lgs. 254/16, ed è disponibile sul sito www.seamilano.eu nella sezione “Sostenibilità”.

Customer Care

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, tanto più importanti e necessari in questo periodo in cui la convivenza con il COVID impone flessibilità e velocità nel prendere le decisioni migliori.

L’obiettivo è di creare un luogo sicuro e di eccellenza per tutti, passeggeri ed operatori, offrendo un’esperienza sicura e piacevole all’insegna della modernità, della dinamicità, della tecnologia 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.

Nel corso del 2021 è stata mantenuta l’attenzione verso i temi legati alla sicurezza sanitaria. SEA ha dedicato i propri sforzi al perseguimento della sicurezza accelerando l’adozione di innovazioni tecnologiche che, oltre ad agevolare la gestione dei processi, arricchiscono anche l’esperienza e la permanenza in aeroporto di passeggeri ed operatori.

SEA da anni è dotata di un Sistema di Qualità che consente di orientare le scelte aziendali relative alla revisione dei processi e all’implementazione di nuovi servizi, grazie al quale ha potuto affrontare la situazione di emergenza, prima, e di ripresa, poi, con una più matura consapevolezza degli obiettivi e una valorizzazione efficace degli strumenti da adottare per comprendere ed anticipare le mutate esigenze dei passeggeri.

La gestione della qualità dei servizi è assicurata attraverso un sistema articolato che prevede:

- La misurazione della qualità percepita;
- La misurazione della qualità erogata;
- Il benchmarking, che grazie all’adesione al programma internazionale ACI ASQ promosso dall’associazione mondiale degli aeroporti, permette un confronto e un network con i principali aeroporti internazionali;
- Le certificazioni dei servizi e i piani di audit.

Nel corso del 2021 le attività suddette, connesse al Sistema di Gestione della Qualità, sono state riattivate dopo che nel corso del 2020 avevano subito un rallentamento per fattori contingenti legati alla pandemia.

Nel 2021, le edizioni delle Carte dei Servizi di Linate e Malpensa in linea con le indicazioni formalizzate da ENAC sono state realizzate con l’obiettivo di comunicare l’impegno nell’assicurare

una costante attenzione al soddisfacimento delle esigenze di ogni tipologia di passeggero e garantire la sicurezza del loro viaggio in aeroporto nell'attuale contesto di emergenza sanitaria per Covid-19.

Anche nel corso del 2021 e fino al mese di settembre, quando si è concluso il progetto sperimentale, SEA, in base all'accordo con EASA-ECDC: "Aviation Industry Charter for Covid-19", ha partecipato all'iniziativa di condivisione e feedback dei risultati conseguiti a Linate e Malpensa a fronte delle misure implementate per contrastare la diffusione del virus e garantire la sicurezza di passeggeri ed operatori, al fine di contribuire ad affinare e migliorare progressivamente gli elementi di riferimento generali, tenendo conto degli effettivi risultati operativi. Questo progetto ha condotto all'individuazione di opportuni indicatori per monitorare e migliorare costantemente l'efficacia e l'efficienza di alcune misure adottate per il contrasto alla diffusione del COVID-19. La raccolta dei dati ha avuto una frequenza settimanale ed ha contribuito ad armonizzare processi e servizi negli aeroporti aderenti ed a rafforzare i rapporti nel network

La dimensione ambientale

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 business aeroportuale è stata rivista e integrata nel 2019 per riflettere il rinnovato impegno con cui SEA intende affrontare nei prossimi anni il tema della sostenibilità, facendo propri gli indirizzi identificati dall'industria del trasporto aereo europeo. La crisi pandemica che ha caratterizzato il 2020 e il 2021 ha costretto il Gruppo a rimodulare la strategia e gli interventi pianificati ma non ne ha inficiato la validità.

Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

Malgrado il periodo di lockdown e le incertezze ancora presenti sull'evoluzione della pandemia da Covid-19 SEA ha confermato gli impegni formulati nel primo semestre conseguendo nel 2021 il livello 4+ della certificazione ACA4 per entrambi gli aeroporti.

Si ricorda infatti che 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.

I quattro livelli di accreditamento attuali sono:

- **1 Mapping** - Mappatura delle fonti di emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale e calcolo delle conseguenti emissioni di CO₂.
- **2 Reduction** - Oltre al requisito di livello 1 (Mapping), creazione di un piano di riduzione delle emissioni focalizzato alla razionalizzazione continua dei livelli di emissione (campo di applicazione scope 1 e scope 2).
- **3 Optimisation** - Oltre ai requisiti riguardanti i livelli 1 (Mapping) e 2 (Reduction), il calcolo delle emissioni aeroportuali degli stakeholder e il loro coinvolgimento per la definizione di un piano d'azione (scope 3).
- **3+ Neutrality** - Oltre ai livelli 1, 2 e 3, raggiungimento dell'obiettivo di neutralizzazione delle emissioni di CO₂ per le emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scope 1 e scope 2) con l'acquisto di Carbon offsets.
- **4 Transformation** - L'ulteriore livello è stato introdotto per impegnare gli aeroporti aderenti alla riduzione assoluta delle emissioni di scope 1 e 2 secondo una traiettoria che deve comunque conseguire l'obiettivo "net zero" entro il 2050. Vengono rafforzati anche gli impegni relative allo scope 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 Carbon offsets.

Il Carbon Management Plan predisposto per la certificazione prevede la riduzione delle emissioni al 2030, individuando le ulteriori attività da realizzare per conseguire l'obiettivo NetZero.

Processi di gestione ambientale

In riferimento al Master Plan Linate 2030, si è conclusa positivamente la procedura di VIA con la pubblicazione del Provvedimento di compatibilità ambientale, Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. A seguito della successiva pubblicazione sulla G.U. della Repubblica Italiana, è stato concordato con ENAC di attivare le procedure per l'avvio della Conferenza di Servizi, necessaria a conseguire la conformità urbanistica, che si è svolta in data 12 luglio 2021 e si è conclusa con esito positivo come previsto.

Relativamente al Nuovo Master Plan Malpensa 2035 ENAC ha approvato la Relazione Tecnica a dicembre 2019 e sulla base dello stesso documento è stato elaborato il SIA trasmesso ad ENAC il 6 marzo 2020 e si è quindi concordato con lo stesso ente l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il giorno 26 giugno 2020. L'avvio formale della procedura è accompagnato da primi incontri di illustrazione dei principali contenuti con gli enti maggiormente interessati (comuni del CUV, Regione Lombardia, Parco Regionale del Ticino). Tra i mesi di settembre e dicembre 2020 sono pervenute le osservazioni e le richieste di chiarimenti e integrazioni di enti locali e privati, trasmesse formalmente in data 19 aprile 2021, a cui Sea ha risposto l'11 novembre 2021. Al momento è confermata la possibilità che la procedura VIA si chiuda entro il secondo trimestre 2022.

Mitigazioni ambientali

Sul tema normativo della mitigazione delle abitazioni site nell'intorno di Linate si è concluso il piano per la mappatura completa dei ricettori sensibili nell'intorno aeroportuale, che consentirà di avere una base informativa completa e affidabile su cui progettare gli interventi che seguiranno l'approvazione del nuovo Master Plan di Linate. Nel corso del 2021 è stato finalizzato il capitolato tecnico per l'affidamento dell'incarico di predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. Tale Piano sarà ultimato entro il 2022, avendo l'avvio della gara di affidamento scontato i ritardi dovuti ai rallentamenti dei lavori causati dalla pandemia Covid-19. Il Piano dovrà poi essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente per l'approvazione. Il piano di mappatura dei ricettori sensibili citato per Linate sarà predisposto successivamente anche per il territorio di Malpensa, con analoga finalità ma a seguire il completamento del processo in corso di definizione della zonizzazione acustica (nel febbraio 2021 è stata approvata in Commissione Aeroportuale l'impronta acustica di riferimento e si prevede entro giugno 2022 di arrivare alla approvazione, sempre in Commissione Aeroportuale della zonizzazione concordata con le amministrazioni locali) e le eventuali prescrizioni che dovessero derivare dalla procedura VIA in corso per il nuovo Master Plan al 2035.

La progettualità europea

SEA è coinvolta a livello internazionale in progetti, cofinanziati dall'Unione Europea, di ricerca e innovazione principalmente orientati alle tematiche ambientali, trasporti sostenibili e a quelle di safety/security. Nell'ambito del programma Horizon 2020 e CEF (Connecting Europe Facilities) sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

- **PASS4CORE:** le attività sono state avviate in data 01/04/2020 e si concluderanno entro giugno 2024. Il contesto di riferimento entro cui si sviluppa l'azione proposta è rappresentato dallo sviluppo e miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale primaria in Italia.

- MXP-NLINE: Le attività sono state avviate in data 01/04/2020 e si concluderanno entro giugno 2024. Il progetto, sviluppato in partnership con FERROVIENORD, consiste nei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa e la linea RFI del Sempione.
- MILAN EAST HUB GATE: Le attività sono state avviate in data 01/03/2020 e si concluderanno entro giugno 2022. L'iniziativa, sviluppata in partnership con il Comune di Milano, il Comune di Segrate e RFI, ha come obiettivo il completamento della progettazione di fattibilità tecnico-economica (PFTE) della nuova stazione di Segrate e del prolungamento della linea metropolitana M4 per collegare l'aeroporto core di Milano Linate alla nuova Stazione AV di Segrate.
- ITAIR ISAC: il progetto si propone di migliorare le capacità informatiche degli operatori aeroportuali italiani attraverso la creazione di un Centro di Analisi della condivisione delle informazioni. La fase operativa è stata avviata il 01/09/2020 e durerà 36 mesi.
- FENIX: il progetto iniziato ad aprile 2019 e di durata di 36 mesi ha l'obiettivo di potenziare il coinvolgimento degli stakeholders in ambito della logistica, nell'ottica di una pianificazione collaborativa e di un monitoraggio in vari scenari e contesti, con riferimento alle reti transeuropee dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.
- SATIE: Security of Air Transport Infrastructure of Europe; il progetto, iniziato a maggio 2019 si è concluso il 31 ottobre 2021. SATIE è un *decision support toolkit* completamente adattabile ai sistemi dell'aeroporto in cui viene installato e ha la capacità di contrastare le nuove minacce cyber-fisiche che gli aeroporti stanno attualmente affrontando, garantendo al contempo la protezione di sistemi critici, infrastrutture, dati sensibili e passeggeri. In data 08 Settembre 2021, presso la Sala Crisi dell'aeroporto di Malpensa, si è svolta la Demo durante la quale sono stati mostrati ai partecipanti il funzionamento e l'utilizzo pratico della soluzione in caso di attacchi cyber e fisici ai sistemi operativi e di gestione dei processi aeroportuali.
- ClimOp: Climate assessment of innovative mitigation strategies towards Operational improvements in Aviation. Il progetto durerà 42 mesi ed ha avuto come data di inizio ufficiale il 1° gennaio 2020. L'obiettivo del progetto è quello di valutare, definire e supportare l'implementazione di strategie di mitigazione necessarie a promuovere ed attuare gli "operational improvements" individuati, al fine di minimizzare gli effetti negativi del trasporto aereo sui cambiamenti climatici.
- OLGA: hOListic & Green Airport. Il progetto ha avuto inizio nel mese di Ottobre 2020 e durerà 60 mesi. Il progetto OLGA, sfruttando i Giochi Olimpici del 2024 (Parigi) e del 2026 (Milano-Cortina) quali eventi di massa che potenzialmente potrebbero costituire una minaccia per la biodiversità e contribuire al peggioramento dell'inquinamento atmosferico mira a ridurre significativamente l'impronta di carbonio attraverso lo sviluppo di innovazioni ambientali per gli aeroporti verdi, che possono essere ulteriormente trasferite e replicate in altri aeroporti e altri contesti. Per SEA il Workpackage di maggiore importanza, sia in termini di effort del personale che di investimenti, è quello dell'"energy" (WP5) che ha come protagonista l'Idrogeno e che la vede impegnata come WP Leader. SEA si è impegnata a disegnare il proprio "green H2 hub" ad installarlo ed a testarne l'utilizzo.
- ORCHESTRA: Coordinating and synchronising multimodal transport improving road, rail, water and air transport through increased automation and user involvement. Il progetto durerà 36 mesi ed avrà inizio nel mese di maggio 2021. L'obiettivo del progetto è fornire un ecosistema di gestione del traffico multimodale (MTME - multimodal traffic management ecosystem) che, oltre a potenziare la collaborazione e la sincronizzazione delle operazioni all'interno e tra le modalità di trasporto, contribuisca a migliorare la sicurezza, aumentando l'accessibilità e riducendo le emissioni.

Airport Safety

Nell'esercizio in esame, ancora significativamente condizionato dalla pandemia, il sistema *Safety* del Gruppo SEA ha mostrato una ottima tenuta senza eventi con impatti significativi sulla safety aeroportuale.

Le risorse umane

Qualifica	HEADCOUNT		Variazione	FTE		Variazione
	al 31 dicembre			gennaio-dicembre		
	2021	2020		2021	2020	
		riesposto		riesposto		
Dirigenti	44	49	(5)	47	52	(5)
Quadri	272	282	(10)	279	284	(5)
Impiegati	1.686	1.737	(51)	1.662	1.700	(38)
Operai	630	655	(25)	630	636	(6)
Somministrati	50	37	13	39	57	(18)
Totale	2.682	2.760	(78)	2.657	2.729	(72)

Al 31 dicembre 2021 il numero delle risorse umane del Gruppo SEA, escludendo le risorse della società Sea Energia, è pari a 2.682, in riduzione di 78 unità rispetto al 31 dicembre 2020 (-2,8%). Il numero delle risorse equivalenti dell'anno (Full Time Equivalent) dell'esercizio in esame rispetto all'esercizio precedente è invece risultato pari a 2.657 in riduzione di 72 unità (2.729 nel 2020), in riduzione del -2,6%.

La presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 29% degli Headcount al 31 dicembre, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Organizzazione e gestione del personale

Nel corso dell'anno, nell'ambito della revisione e aggiornamento delle procedure aziendali, sono state emesse la procedura "Gestione Data Breach" che rileva ai fini del sistema di privacy e la procedura "Gestione e notifica degli incidenti di sicurezza informatica" relativa all'adozione del modello di gestione degli incidenti di natura informatica. Quest'ultima disciplina il processo di notifica alle autorità competenti da parte del soggetto incaricato (nominato con apposito Ordine di Servizio) ai sensi della normativa cybersecurity di riferimento.

È stato inoltre emesso il "Regolamento controlli certificazione verde (Green Pass)" che, nell'ambito degli obblighi connessi al controllo della certificazione verde per il lavoro pubblico e privato, definisce le modalità di accertamento del possesso del Green Pass per il personale dipendente ed esterno.

Formazione

Nell'anno 2021, con il perdurare della situazione di emergenza sanitaria, le attività e gli interventi di formazione si sono focalizzati sul coinvolgimento diretto delle persone, per accrescere e mantenere alto il livello di engagement e di motivazione.

Si è cercato di fare leva sulla responsabilizzazione della crescita personale, sulla promozione della cultura, dell'inclusione e diversità, cercando di orientare le persone all'utilizzo di metodologie emergenti per la gestione di progetti di innovazione. In questo contesto è stato introdotto GoodHabitZ, una piattaforma di formazione online con corsi dedicati soprattutto alle competenze personali trasversali.

Da ottobre 2021 è iniziato un progetto riguardante il tema Diversity & Inclusion, che ha coinvolto un gruppo di dipendenti con l'obiettivo di individuare progettualità da implementare volte alla promozione della diversità e dell'inclusione. Inoltre, SEA ha aderito al Progetto STEAMiamoci di Assolombarda, nato per promuovere azioni concrete per ridurre il *gap* di genere e sostenere l'importanza delle donne nel tessuto culturale e produttivo.

Altri temi affrontati sono stati quello delle differenze generazionali e la loro miglior integrazione in azienda e la necessità di investire nella formazione professionale al fine di risolvere il problema della mancanza di figure specializzate nell'ambito aeroportuale.

È stata, inoltre, costituita, nel secondo semestre dell'anno, SEA Academy, una vera e propria casa del sapere di SEA, dove tutte le persone possono muoversi all'interno di sette "stanze", per scoprire contenuti formativi, *learning pills*, audio e video dedicati, sia per la loro formazione tecnica e mandatoria, che per il loro sviluppo personale e manageriale.

Relativamente alla formazione mandatoria prevista dalle vigenti normative sono state attivate, in collaborazione con la Direzione Auditing, le seguenti iniziative:

- sono stati formati al Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001, Misure Anticorruzione e Whistleblowing tutti i primi riporti della Direzione Maintenance (20 responsabili), i neodirigenti e i neoassunti;
- è stato creato e assegnato sulla piattaforma aziendale della formazione il corso on line di aggiornamento sul Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001 e sulle Misure Anticorruzione dedicato a tutto il personale amministrativo;

Gli ambiti maggiormente interessati da formazione e addestramento obbligatori riguardano:

Sicurezza del Lavoro: sono stati organizzati i corsi obbligatori DLgs.81/08 di formazione iniziale per tutti i neoassunti in azienda ed effettuato l'aggiornamento relativo all'utilizzo delle attrezzature, come previsto dall'Accordo Stato Regioni del 2012.

Airport Safety (EASA Rules): i corsi obbligatori relativi al Regolamento EU139/14.

Security: i corsi Security secondo il Piano Nazionale di Sicurezza sono una delle condizioni necessarie per l'ottenimento e il rinnovo del tesserino aeroportuale. Al fine di garantire il mantenimento della certificazione ENAC e la continuità nell'erogazione dei corsi Security, gli istruttori HR SEA hanno partecipato ad un corso specifico di aggiornamento Cyber Security che ha permesso il corretto aggiornamento dei materiali didattici.

Welfare

Le iniziative di Welfare realizzate nel 2021 sono state condizionate dal persistere della situazione pandemica, pertanto i servizi offerti sono stati erogati attraverso i supporti tecnologici disponibili in azienda, minimizzando le attività in presenza.

L'area "Future Lab", ovvero le iniziative dedicate al percorso di istruzione dei figli dei dipendenti ha visto nel 2021 l'erogazione di 143 borse di studio al merito. Inoltre, è stata introdotta l'iniziativa "Genitori Digitali", un percorso formativo online con la finalità di fornire ai genitori di ragazzi nella fascia di età 6 – 15 anni strumenti utili ad indirizzarli verso un utilizzo consapevole e sano del mondo digitale, evitandone i rischi e beneficiando delle opportunità.

A causa delle limitazioni dovute alla pandemia i consueti centri estivi e camp per i figli dei dipendenti sono stati sostituiti dal rimborso dei costi di iscrizione a centri estivi esterni, mentre lo sportello di Ascolto e Aiuto, con il supporto degli Assistenti Sociali, è stato garantito con un servizio di counselling telefonico.

Per quanto riguarda l'area "Mobilità casa-lavoro", è proseguita l'offerta di abbonamenti annuali per la linea ATM e per la linea Malpensa Express ed IVOL di Trenord.

Relativamente alla tematica "Salute e Prevenzione", è stata offerta la consueta campagna di profilassi antinfluenzale. È stato inoltre introdotto il nuovo progetto di formazione sull'utilizzo dei defibrillatori e rianimazione cardiopolmonare "BLS" con certificazione AREU per i partecipanti.

Relazioni Industriali

Nel corso del 2021 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia sulle tematiche operative che su quelle strettamente legate alla gestione della crisi derivante dalla pandemia. Il "Comitato Covid" si è regolarmente incontrato per discutere sia delle procedure e dei regolamenti di sicurezza introdotti per il contrasto al Covid-19 sia per gli aggiornamenti riguardanti tematiche di natura gestionale. Di seguito si riportano i principali accordi sottoscritti.

In data 19 febbraio 2021 è stato sottoscritto tra SEA e le Organizzazioni Sindacali un Verbale di Accordo Quadro volto a definire obiettivi, principi ispiratori e strumenti da utilizzare per far fronte al perdurare della crisi derivante da Covid-19 su un orizzonte di piano dal 2021 al 2025. Nel Verbale di Accordo Quadro in particolare, agendo su tre linee guida di intervento ispirate ai principi della salvaguardia occupazionale e della mitigazione degli impatti sociali, è stato condiviso:

- il ricorso ad ammortizzatori sociali per il personale turnista per la mitigazione degli effetti della crisi;
- l'attivazione di un piano di uscite, da attuarsi nel periodo 2022-2025, per i lavoratori che maturano i requisiti pensionistici entro il 31/12/2028;
- l'attivazione di un piano di incentivazione volontaria (nel corso del 2022) a concorrenza degli esodi obbligatori per pensionamento.

In data 11 marzo 2021 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo volto all'attivazione di ammortizzatori sociali per far fronte al perdurare della crisi derivante dal Covid -19. Lo strumento individuato è stato quello della Cassa Integrazione Guadagni in Deroga (CIGD) per una durata complessiva di 12 settimane (dal 16 marzo 2021 al 6 giugno 2021) per i lavoratori operanti sugli scali di Linate e Malpensa. Con Verbale di Accordo del 19 maggio 2021 è stata poi confermata la possibilità di utilizzare la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga (CIGD) per un ulteriore periodo di 28 settimane (dal 7 giugno 2021 al 18 dicembre 2021) per il medesimo bacino.

In data 27 maggio 2021 sono stati sottoscritti ulteriori due Verbali di Accordo per accedere ad un piano di formazione finanziata che prevede la partecipazione di oltre 100 lavoratori, operanti presso gli aeroporti di Linate e Malpensa, per un monte formativo di oltre 700 ore. Tale piano si prefigge l'obiettivo di supportare i processi di change management and innovation.

Il 26 ottobre 2021 è stato sottoscritto tra SEA e le Organizzazioni Sindacali un Verbale di Accordo Quadro Integrativo volto a definire con maggiore dettaglio, nel rispetto dei principi ispiratori del Verbale di Accordo Quadro del 19 febbraio 2021, gli strumenti da utilizzare per far fronte al perdurare della crisi derivante da Covid-19. In particolare, sono state dettagliate le linee guida per: i) il ricorso agli ammortizzatori sociali (CIGS) per la totalità del personale SEA per il periodo dal 01/01/2022 al 23/09/2022 ii) l'attivazione di un piano pensionamenti a partire dal 01/10/2022 e sino al 31/12/2025 iii) l'attivazione di un piano di incentivazione volontaria dal 01/10/2022 al 30/03/2023.

Con Verbale di Accordo del 9 dicembre 2021, e successivo esame congiunto presso la Regione Lombardia in data 14 dicembre 2021, SEA e le Organizzazioni Sindacali hanno formalizzato l'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per evento improvviso ed imprevisto per il periodo dal 10/01/2022 al 23/09/2022 quale strumento, rivolto a tutti i lavoratori operanti sugli scali di Linate e Malpensa, per fronteggiare la situazione di crisi ulteriormente aggravata da nuovi eventi legati alla diffusione del virus.

In data 14 dicembre 2021 SEA ha presentato alle Organizzazioni Sindacali le linee guida relative al progetto di esternalizzazione di alcune funzioni della Direzione ICT. SEA ha altresì informato le Organizzazioni Sindacali circa le modalità (creazione di una NewCo e successiva gara pubblica per la cessione delle quote), le aree coinvolte e le tempistiche del progetto.

Il 20 dicembre 2021 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo per accedere ad un piano di formazione finanziata che prevede la partecipazione di 100 lavoratori, operanti presso gli aeroporti di Linate e Malpensa, per un monte ore formativo di 250 ore. Tale piano si prefigge di arricchire le competenze personali attraverso una piattaforma formativa che permette di approfondire tematiche quali: lingua e comunicazione, management e lavoro di squadra, efficacia personale, produttività, leadership, salute e sicurezza.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel 2021 SEA ha rinnovato con successo la certificazione del SGSSL secondo la norma UNI ISO 45001:2018, monitorandolo costantemente attraverso audit interni, safety walk "SSL" per la verifica degli aspetti di Salute e Sicurezza sul Lavoro, safety walk "Covid" per la valutazione della corretta attuazione delle misure di contrasto all'emergenza sanitaria definite nei Protocolli Operativi Sanitari e Aziendale e Follow up semestrali di Hygiene Risk Assessment per valutare l'adeguatezza delle misure anticovid implementate.

La gestione dell'attività straordinaria avviata nel 2020 a contrasto del Rischio Covid è proseguita anche nel 2021 con le attività di seguito descritte.

Sono stati aggiornati il Protocollo Aziendale delle misure di contrasto e contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2/COVID-19 negli ambienti di lavoro, le conseguenti disposizioni aziendali per il personale e per appaltatori, fornitori, visitatori e tutti i soggetti terzi, adattando le misure di protezione al mutare dello scenario pandemico e normativo, nonché la predisposizione di protocolli di pulizia e sanificazione e i Protocolli Operativi Sanitari aeroportuali per gli scali societari (LIN e MXP T1) contenenti le misure di minimizzazione del contagio a favore dei passeggeri e di quanti (SEA, Operatori, Enti, ecc.) lavorano in ambito operativo.

È stato effettuato inoltre l'aggiornamento delle disposizioni previste per la gestione dell'emergenza neve e i relativi adattamenti infrastrutturali in ottica di un'efficace prevenzione del contagio.

A conferma dell'attenzione che il Gruppo rivolge a tale tematica, sono stati rinnovati l'attestazione Hygiene-Synopsis, in conformità al modello sviluppato a livello internazionale da TÜV Italia rispetto alle misure definite nei Protocolli Operativi Sanitari e del Protocollo Aziendale, per i servizi di gestione dei passeggeri nei terminal, anche di aviazione generale, e nei piazzali, nonché negli ambienti di lavoro; la Airport Health Accreditation, che attesta come entrambi gli scali societari offrano ai passeggeri e a tutti gli operatori una permanenza sicura in aeroporto, in linea con le raccomandazioni operative e sanitarie di ACI World, Airports Council International e ICAO, International Civil Aviation Organization.

Per quanto attiene alle attività di Prevenzione Incendi e Gestione delle emergenze sono state effettuate 20 simulazioni presso gli scali societari con 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. Tutte le anomalie, discrepanze, non conformità emerse durante i sopralluoghi antincendio, le verifiche documentali, gli audit e le prove di evacuazione sono state individuate, gestite e rendicontate nel Registro Antincendio, dove vengono inoltre inserite le analisi delle cause e l'individuazione di azioni migliorative e/o correttive, ove necessarie.

Sono stati inoltre aggiornati i Documenti di Valutazione dei Rischi e sono proseguite, da parte degli Esperti Qualificati in radioprotezione, le attività di monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, attraverso specifiche dosimetrie ambientali e personali delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi, nonché apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA. È stata inoltre predisposta la consueta valutazione del rischio per il personale.

È proseguita la 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.

Il 2020 è stato caratterizzato da una marcata riduzione degli infortuni rispetto all'anno precedente, originata da una forte contrazione dell'operativo e dalla chiusura di 3 mesi dello scalo di Linate, dove nel 2021 si è registrato un fisiologico incremento, influenzato dalla graduale ripresa del traffico aereo e conseguente maggiore presenza in servizio di personale operativo, Malpensa invece conferma la tendenza positiva con un lieve decremento nel numero di eventi. Le analisi condotte sugli infortuni non hanno rilevato situazioni di criticità tali da dover comportare specifici interventi mirati e sono proseguite le consuete azioni di sensibilizzazione del personale.

Sistema di Corporate Governance

Il presente capitolo contiene, tra le altre, le informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b), del D.lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 ("TUF"). La Società, non avendo emesso azioni ammesse alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione, si avvale della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123-bis del TUF di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 123-bis medesimo, salvo quelle previste dal predetto comma 2, lettera b).

Il Sistema di Corporate Governance di Società per azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. consta di un complesso di regole in linea con le previsioni normative e regolamentari a essa applicabili. Il Sistema di Corporate Governance della Società si fonda sul modello di amministrazione e controllo tradizionale di cui agli artt. 2380-bis e seguenti del codice civile, pertanto consta dei due organi sociali di nomina assembleare – il Consiglio di Amministrazione, cui è affidata la gestione della Società, e il Collegio Sindacale, cui è demandato il controllo sull'amministrazione – accanto alla stessa Assemblea degli Azionisti che rappresenta l'interesse della generalità dei soci.

SEA ha aderito, a far data dal 27 giugno 2001, al Codice di Autodisciplina per le società quotate emanato dal Comitato per la Corporate Governance di Borsa Italiana S.p.A., ridenominato Codice di Corporate Governance dall'edizione di gennaio 2020 (il "Codice"). Sebbene l'adesione al Codice sia volontaria, SEA applica parte delle raccomandazioni in esso contenute, con la finalità di implementare un efficace sistema di governo societario che ripartisca adeguatamente responsabilità e poteri e favorisca il corretto equilibrio tra gestione e controllo.

A tale proposito, la Società redige annualmente la relazione sul governo societario e gli assetti proprietari che descrive il sistema di governo societario adottato da SEA e fornisce informazioni sulle modalità di attuazione delle raccomandazioni del Codice; la relazione è consultabile sul sito www.seamilano.eu.

La Società non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del codice civile.

Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha istituito al proprio interno due Comitati previsti dal "Codice", aventi funzioni propositive e consultive nei confronti dell'organo amministrativo (ovvero il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e il Comitato Remunerazione e Nomine). I Comitati sono composti da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi e in maggioranza indipendenti. Le prerogative dei Comitati sono stabilite dalle deliberazioni dell'organo amministrativo che li ha istituiti ispirandosi alle raccomandazioni e ai principi del "Codice"; delle riunioni dei comitati vengono redatti verbali conservati agli atti della Società.

L'Assemblea degli Azionisti è l'organo che rappresenta l'universalità degli azionisti ed esprime, attraverso le proprie deliberazioni, la volontà sociale. All'Assemblea degli Azionisti competono le decisioni più rilevanti per la vita della Società, fra cui la nomina degli organi sociali, l'approvazione del bilancio ed eventuali modifiche dello statuto sociale.

Il Consiglio di Amministrazione è investito dei più ampi poteri per la gestione della Società: ha la facoltà di compiere tutti gli atti che ritenga opportuni per l'attuazione e il raggiungimento degli scopi sociali, esclusi quelli che la legge e lo statuto riservano all'Assemblea. Il Collegio Sindacale è l'organo di controllo della Società. Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società, nonché sul suo corretto funzionamento. Le funzioni di controllo contabile sono attribuite alla Società di Revisione legale dei conti nominata dall'Assemblea degli Azionisti.

L'Assemblea degli Azionisti in data 19 aprile 2019 ha nominato il Consiglio di Amministrazione, composto da 7 membri che rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 19 aprile 2019 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

Il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi è informato alle raccomandazioni del Codice di Corporate Governance e alle best practice in materia.

Il sistema di Corporate Governance di SEA consta altresì di procedure che disciplinano le attività delle diverse funzioni aziendali, costantemente oggetto di verifica e di aggiornamento in linea con l'evoluzione del contesto normativo e il mutare delle prassi operative.

Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi

Premessa

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è rappresentato dall'insieme degli strumenti, delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative aziendali volte a garantire il rispetto di previsioni normative e statutarie, un'informativa finanziaria attendibile e accurata e la salvaguardia del patrimonio aziendale in coerenza con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione. La responsabilità del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi è attribuita al Consiglio di Amministrazione che - sulla base delle informazioni fornite dalle funzioni/organi preposti al controllo interno e alla gestione dei rischi aziendali al Presidente e al Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità - ne fissa le linee di indirizzo, ne verifica adeguatezza ed effettivo funzionamento e assicura l'identificazione e la corretta gestione dei principali rischi aziendali.

Le procedure e l'organizzazione sottese al Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi della Società sono finalizzate a realizzare:

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

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è strutturato adottando quale best practice di riferimento il Risk Model Enterprise Risk Management - ERM - per l'individuazione, la valutazione e il monitoraggio dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'assurance per gli Stakeholders. Il modello si basa sul principio che la gestione dei rischi coinvolge l'organizzazione a tutti i livelli e che il management sia l'owner primario dei rischi, poiché gestisce quotidianamente rischi e opportunità ed è responsabile della definizione e attuazione dei piani di mitigazione individuati.

Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria contenuta nel bilancio e nella relazione semestrale

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria di SEA assicura lo scambio di dati e informazioni con le proprie società controllate, attuandone il coordinamento. In particolare, tale attività si esplica attraverso la diffusione, a cura della Capogruppo SEA, della normativa sull'applicazione dei principi contabili di riferimento ai fini della predisposizione del bilancio

consolidato di Gruppo SEA e le procedure che regolano la predisposizione del bilancio separato e del bilancio consolidato, nonché dei resoconti e relazioni finanziarie semestrali. L'istituzione dei controlli avviene a valle di un processo condotto dalla Capogruppo SEA secondo un approccio mirato a individuare le criticità tipiche delle singole entità organizzative, che potrebbero avere effetti rilevanti sull'informativa finanziaria.

Descrizione delle principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria

Il Sistema di gestione dei rischi non deve essere considerato separatamente dal sistema di controllo interno in relazione al processo di informativa finanziaria. Il Sistema è finalizzato a garantire l'attendibilità, l'accuratezza, l'affidabilità e la tempestività dell'informativa finanziaria.

Il processo di monitoraggio del Sistema di gestione dei rischi e di controllo interno sull'informativa finanziaria si articola nelle seguenti fasi:

1. Identificazione dei rischi sull'informativa finanziaria: l'attività viene svolta con riferimento al bilancio separato di SEA e al bilancio consolidato del Gruppo SEA, tenendo in considerazione aspetti quali-quantitativi relativi dapprima alla selezione delle società rilevanti da includere nell'analisi e, successivamente, alle transazioni significative.
2. Valutazione dei rischi sull'informativa finanziaria: i rischi sono valutati in termini di potenziale impatto quali-quantitativo. La valutazione dei rischi è condotta sia a livello di singola società sia a livello di specifico processo.
3. Identificazione dei controlli implementati al fine di mitigare i rischi precedentemente individuati, sia a livello di singola società che di processo.

Le componenti del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi precedentemente descritte sono tra loro coordinate e interdipendenti e il Sistema, nel suo complesso, coinvolge - con diversi ruoli e secondo logiche di collaborazione e coordinamento - gli organi amministrativi, gli organi di vigilanza e controllo, il management della Società e del Gruppo SEA. Il Consiglio di Amministrazione di SEA non ha nominato un amministratore esecutivo incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019 ed in carica alla data del 31 dicembre 2021, è composto dai Consiglieri Patrizia Giangualano, con funzioni di Presidente del Comitato, Rosario Mazza e Pierfrancesco Barletta.

Il Comitato svolge funzione consultiva e propositiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione in materia di controllo interno, gestione dei rischi e sostenibilità. Il CCRS supporta il Consiglio di Amministrazione nella definizione delle linee di indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi in modo che i principali rischi aziendali siano correttamente identificati, adeguatamente misurati, gestiti e monitorati, attua infine gli indirizzi del

Consiglio attraverso la definizione, la gestione e il monitoraggio del sistema di controllo interno. Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità esamina e approva altresì il Piano Annuale di Audit.

Il Comitato svolge anche le funzioni di Comitato Parti Correlate (fatta eccezione per le operazioni inerenti le materie di esclusiva prerogativa del Comitato Remunerazione e Nomine) e le funzioni relative alle tematiche di sostenibilità.

Responsabile della funzione di Internal Audit

La verifica sull' idoneità e funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è affidata alla Direzione Auditing. Il Responsabile della Direzione Auditing riferisce al Presidente e al Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità; non è responsabile di alcuna area operativa e non dipende gerarchicamente da alcun responsabile di aree operative, ivi incluse le aree amministrazione e finanza. Il Responsabile Auditing verifica l'operatività e l'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi ed il rispetto delle procedure interne a tal fine emanate. Il Responsabile Auditing gode di autonomia di spesa ed estende la propria attività a tutte le società del Gruppo SEA attraverso specifici contratti di service. La Direzione Auditing SEA, analogamente, dipende gerarchicamente dal Presidente e funzionalmente dal Consiglio di Amministrazione e dal Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità. Alla Direzione Auditing è affidata la verifica sull'effettività, idoneità e mantenimento del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. n. 231/2001 su disposizione degli Organismi di Vigilanza di SEA e delle sue controllate. Alla Direzione Auditing è stata affidata inoltre, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 22 febbraio 2018, l'attività di verifica sull'adeguatezza ed efficace attuazione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA, certificato secondo lo Standard UNI ISO 37001:2016.

Società di Revisione legale dei conti

La Società di Revisione legale e organizzazione contabile, incaricata di effettuare la revisione della relazione finanziaria annuale separata e consolidata, la periodica verifica della regolare tenuta della contabilità e la revisione limitata della relazione finanziaria semestrale consolidata di SEA, è Deloitte & Touche SpA. L'incarico è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti in data 24 giugno 2013 ed esteso sino all'esercizio 2022 dall'Assemblea degli Azionisti del 4 maggio 2016. Il Collegio Sindacale e la Società di Revisione si scambiano periodicamente informazioni e dati in relazione ai controlli effettuati.

Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001

L'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019 ed in carica alla data del 31 dicembre 2021 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, Giovanni Maria Garegnani e Lorenzo Enrico Lamperti, un Consigliere non esecutivo ed indipendente, Luciana Rovelli, e il Direttore della funzione Auditing, Ahmed Laroussi B.

In data 30 maggio 2019 l'Organismo di Vigilanza ha nominato Giovanni Maria Garegnani quale proprio Presidente.

L'Organismo di Vigilanza riferisce periodicamente al Consiglio di Amministrazione sull'effettività, idoneità e mantenimento del Modello e trasmette semestralmente e annualmente allo stesso una relazione scritta sullo stato di attuazione del Modello 231 e, in particolare, sui controlli e sulle verifiche eseguite nonché sulle eventuali criticità emerse.

L'Organismo di Vigilanza ha autonomi poteri di iniziativa e controllo nonché potere di spesa.

Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001

SEA ha adottato un Modello di organizzazione e gestione ex D.lgs. 231/2001 in conformità alle disposizioni del Decreto legislativo 231 del 2001 recante la “disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica” (il “Decreto”), per prevenire la commissione dei reati ivi previsti. Il Modello è stato adottato dal Consiglio di Amministrazione di SEA con delibera del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 25 marzo 2021 ed include tutti i reati previsti dal Decreto al 30 novembre 2021. Il Modello è in corso di aggiornamento ai reati introdotti nel Decreto successivamente a tale data. Il Modello si compone di una “Parte Generale”, di una “Parte Speciale” e dei singoli “Componenti”. Le società controllate da SEA hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001.

Procedura per le Operazioni con Parti Correlate

La Società ha adottato una procedura per le operazioni con parti correlate (la “Procedura OPC”) in vigore dal 2 febbraio 2015; la procedura è stata aggiornata con delibera del Consiglio di Amministrazione in data 22 febbraio 2018.

La Procedura OPC è pubblicata sul sito internet della Società all’indirizzo www.seamilano.eu.

Il Consiglio di Amministrazione, nella valutazione della correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni con parti correlate, è assistito dal Comitato Parti Correlate che si identifica, a seconda delle materie di volta in volta trattate, nel Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità o nel Comitato Remunerazione e Nomine.

Codice Etico

Il Codice Etico vigente, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 21 dicembre 2020, pubblicato sul sito internet della Società, ne rappresenta il sistema dei valori e la vision etica, detta le norme di condotta cui i suoi destinatari sono tenuti, illustra i principi di comportamento nei confronti degli stakeholder. Il Codice Etico è componente del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001.

Il Comitato Etico, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019, è composto dal Presidente del Consiglio di Amministrazione Michaela Castelli, con funzioni di Presidente del Comitato, dal Consigliere non esecutivo di SEA Davide Corritore, e dai responsabili delle direzioni aziendali “Human Resources” Massimiliano Crespi e “Auditing” Ahmed Laroussi B. Il Comitato Etico ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice Etico e la vigilanza sull’osservanza dello stesso.

Referente per l’Anticorruzione

La Società ha individuato sin dal 2014 un referente per l’anticorruzione, attualmente individuato nel Responsabile Corporate Affairs and Compliance Legal Counseling, con il compito di curare ogni comunicazione in materia di anticorruzione anche verso i terzi; il ruolo, le prerogative e le responsabilità del referente per l’anticorruzione non sono pertanto assimilabili a quelle previste dalla normativa di riferimento in capo al Responsabile per la Prevenzione della Corruzione (ovvero, il responsabile ex legge 190/2012), che SEA non è tenuta a nominare sulla base della normativa vigente.

Misure anticorruzione

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato su base volontaria, in assenza di obbligo normativo, apposite misure anticorruzione in coerenza con le finalità della L. 190/2012, che vanno ad affiancare il Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001. Le misure anticorruzione sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione il 6 febbraio 2020. Il documento include le misure di prevenzione previste nel Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal CdA il 22 febbraio 2018 e certificato, in data 8 marzo 2018, secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 “Anti-bribery Management System”.

Politiche di diversità

In relazione all’obbligo stabilito dall’art. 123-bis, comma 2, del decreto legislativo n. 58/1998 di descrivere le proprie politiche in materia di diversità nella composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo, avendo riguardo ad aspetti quali l’età, la composizione di genere e il percorso formativo e professionale o, nei casi in cui nessuna politica sia stata adottata, di motivare le ragioni di tale scelta, si segnala quanto segue.

Lo statuto sociale di SEA, in conformità con le previsioni di legge in materia, disciplina compiutamente la *diversity* relativamente alla composizione di genere sia dell’organo amministrativo che di controllo.

Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2021 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con una perdita di Euro 80.287.614,80.

Il Consiglio di Amministrazione, anche alla luce delle prospettive di recupero di risorse sia in termini economici sia patrimoniali visto il consolidarsi negli ultimi mesi delle previste entrate straordinarie assunte per l'esercizio 2022, trovando detta perdita capienza nella riserva straordinaria, propone di utilizzare tale riserva per la copertura della perdita di esercizio 2021 pari a Euro 80.287.614,80.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

Gruppo SEA - Bilancio Consolidato

Prospetti contabili

Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

(in migliaia di euro)	Note	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	945.659		968.767	
Immobilizzazioni materiali	8.2	146.556		212.591	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	12.996		10.662	
Investimenti immobiliari	8.4	3.401		3.402	
Partecipazioni in società collegate	8.5	65.745		66.127	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	118.132		93.735	
Altri crediti non correnti	8.8	52.408		48.651	
Totale Attività non correnti (A)		1.344.898	0	1.403.936	0
Rimanenze	8.9	1.738		2.027	
Crediti commerciali	8.10	95.928	12.188	51.400	6.372
Crediti per imposte	8.11	794		1.936	
Altri crediti correnti	8.11	4.961		7.654	
Crediti finanziari correnti	8.12	20.542	20.542		
Cassa e disponibilità liquide	8.13	134.173		588.313	
Totale Attivo corrente (B)		258.136	32.730	651.330	6.372
Attività destinate alla vendita (C)	6.1	47.512			
TOTALE ATTIVO (A+B+C)		1.650.546	32.730	2.055.266	6.372
Capitale sociale	8.14	27.500		27.500	
Altre riserve	8.14	203.525		332.284	
Risultato del Gruppo	8.14	(75.119)		(128.576)	
Patrimonio netto di Gruppo		155.906		231.208	
Patrimonio netto di terzi		31		28	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)	8.14	155.937		231.236	
Fondo rischi e oneri	8.15	213.112		202.343	
Fondi relativi al personale	8.16	44.036		45.622	
Passività finanziarie non correnti	8.17	584.235		871.102	
Altri debiti non correnti	8.18	84.736		87.808	
Totale Passività non correnti (E)		926.119		1.206.875	
Debiti commerciali	8.19	145.040	21.877	110.465	7.150
Debiti per imposte dell'esercizio	8.20	8.609		8.351	
Altri debiti	8.21	177.234		154.402	
Passività finanziarie correnti	8.17	225.315		343.937	
Totale Passivo corrente (F)		556.198	21.877	617.155	7.150
Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)	6.1	12.292			
TOTALE PASSIVO (E+F+G)		1.494.609	21.877	1.824.030	7.150
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)		1.650.546	21.877	2.055.266	7.150

Conto Economico Consolidato

(in migliaia di euro)	Note	2021		2020 riesposto	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	325.232	26.579	246.515	20.881
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	23.749		29.024	
Totale ricavi		348.981	26.579	275.539	20.881
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(138.642)		(134.262)	
Materiali di consumo	9.4	(7.372)		(6.967)	
Altri costi operativi	9.5	(149.705)		(138.681)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(21.521)		(26.680)	
Totale costi operativi		(317.240)	(49.711)	(306.590)	(46.089)
Margine Operativo Lordo / EBITDA		31.741	(23.132)	(31.051)	(25.208)
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	(24.480)		(13.139)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(20.499)		(17.195)	
Ammortamenti	9.9	(67.556)		(73.429)	
Risultato operativo		(80.794)	(23.132)	(134.814)	(25.208)
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	(382)	(382)	(9.947)	(9.947)
Oneri finanziari	9.11	(21.428)		(20.313)	
Proventi finanziari	9.11	1.633	673	1.000	761
Risultato prima delle imposte		(100.971)	(22.841)	(164.074)	(34.394)
Imposte	9.12	23.755		34.792	
Risultato netto da attività in funzionamento (A)		(77.216)	(22.841)	(129.282)	(34.394)
Risultato netto da Attività destinate alla vendita (B)	6.1 / 9.13	2.100		707	
Risultato di pertinenza dei terzi (C)		3		1	
Risultato del Gruppo (A+B-C)		(75.119)	(22.841)	(128.576)	(34.394)
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.14	(0,30)		(0,51)	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.14	(0,30)		(0,51)	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2020 sono stati riclassificati.

* L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.

Conto Economico Consolidato Complessivo

(in migliaia di euro)	2021		2020 riesposto	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Risultato del Gruppo	(75.119)	(22.841)	(128.576)	(34.394)
- <i>Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	1.201		1.772	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(288)		(425)	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	913		1.347	
- <i>Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(1.442)		(205)	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	346		49	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(1.096)		(156)	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	(183)		1.191	
Totale risultato complessivo dell'esercizio	(75.302)		(127.385)	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	(75.305)		(127.386)	
- Interessi di minoranza	3		1	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2020 sono stati riclassificati.

Rendiconto Finanziario Consolidato

(in migliaia di euro)	2021		2020 riesposto	
	Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	(100.971)		(164.074)	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	67.556		73.849	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	8.322		3.936	
Variazione dei fondi del personale	(2.714)		(2.956)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	15.603		10.245	
Oneri finanziari netti	19.795		19.313	
(Proventi)/ oneri da partecipazioni	382		9.947	
Altre variazioni non monetarie	(2.898)		(3.102)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle Attività destinate alla vendita	7.583		3.977	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	12.658		(48.865)	
Variazione rimanenze	370		(156)	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(61.611)	5.247	61.091	(6.954)
Variazione altre attività non correnti	7		7	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	57.088	7.658	(117.477)	7.325
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle Attività destinate alla vendita	2.316		(101)	
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(1.830)	12.905	(56.636)	371
Imposte sul reddito pagate	(1.277)		(6.304)	
Imposte sul reddito pagate delle Attività destinate alla vendita	(16)		(3)	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività operativa	9.535	12.905	(111.808)	371
Investimenti in immobilizzazioni:				
-immateriali (*)	(26.354)		(31.983)	
-materiali	(7.656)		(11.458)	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
-materiali e immateriali	1.344	1.336	27	
Dividendi incassati			625	625
Incaso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per realizzazione opere			5.307	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle Attività destinate alla vendita	(2.167)		(5.960)	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento	(34.833)	1.336	(43.442)	625
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(400.582)		676.497	
Variazione altre attività / passività finanziarie	5.746	7.702	(4.324)	(2.116)
Dividendi distribuiti	(2)		(6)	
Interessi e commissioni pagati	(27.161)		(18.445)	
Interessi incassati	912		233	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle Attività destinate alla vendita	(7.720)		2.087	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(428.807)	7.702	656.042	(2.116)
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	(454.105)	21.943	500.792	(1.120)
Disponibilità liquide di inizio periodo	588.313		87.521	
-di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	39		39	
Disponibilità e mezzi equivalenti di inizio periodo riportati in bilancio	588.274		87.482	
Disponibilità liquide di fine periodo	134.208		588.313	
-di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	35		39	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine periodo riportati in bilancio	134.173		588.274	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2020 sono stati riclassificati.

* Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2021 è pari a 16.605 migliaia di euro a fronte di 13.157 migliaia di euro dell'esercizio 2020.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

(in migliaia di euro)	Capitale	Riserva legale	Perdite a nuovo L.178 del 30 12 2020	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite)/utili attuariali	Riserve hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 31 dicembre 2019	27.500	5.500		206.698	(3.264)	(2.260)	124.419	358.593	27	358.620
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione dell'utile di esercizio 2019				124.419			(124.419)	0		0
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					(156)	1.347		1.191		1.191
Risultato dell'esercizio							(128.576)	(128.576)	1	(128.575)
Saldo al 31 dicembre 2020	27.500	5.500		331.117	(3.420)	(913)	(128.576)	231.208	28	231.236
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione del risultato 2020			(120.367)	(8.209)			128.576	0		0
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					(1.096)	913		(183)		(183)
Risultato dell'esercizio							(75.119)	(75.119)	3	(75.116)
Saldo al 31 dicembre 2021	27.500	5.500	(120.367)	322.908	(4.516)	0	(75.119)	155.906	31	155.937

Note esplicative al Bilancio Consolidato

1. Informazioni generali

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA è una società per azioni, costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana (la "Società").

La Società ha la propria sede sociale presso l'Aeroporto di Milano Linate in Segrate (Milano).

La Società e le sue controllate (congiuntamente il "**Gruppo**" o il "**Gruppo SEA**") gestiscono l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, in forza della Convenzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 ed avente durata quarantennale (che rinnova la precedente convenzione del 7 maggio 1962).

Con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, conseguentemente la durata della concessione è prorogata sino al 2043.

In particolare, SEA e le società del Gruppo, nella conduzione dei predetti aeroporti, svolgono le attività di gestione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti che compongono gli stessi aeroporti, offrono ai propri clienti tutti i servizi e le attività connessi al volo, quali l'approdo e la partenza degli aeromobili, i servizi di sicurezza aeroportuale (attività Aviation); tali società inoltre forniscono una gamma molto ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori (attività Non Aviation).

Il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Energia, produce energia elettrica e termica destinata sia alla copertura del fabbisogno dei propri aeroporti, sia alla vendita al mercato esterno. SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2021 la decisione di dismettere la linea di *business energy*, procedendo in data 12 luglio 2021 alla pubblicazione del bando relativo al dialogo competitivo per la cessione del 100% di SEA Energia S.p.A e per l'affidamento dei contratti per la somministrazione di energia termica e di energia elettrica. L'iniziativa ha lo scopo di individuare l'aggiudicatario che offra le migliori condizioni contrattuali ed economiche per l'acquisto della società e per la fornitura agli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa di energia elettrica e termica in conformità agli obblighi concessori gravanti su SEA. Al contempo, nell'ambito della propria strategia di sostenibilità, SEA è alla ricerca di un partner che fornisca valore aggiunto nella gestione energetica dei suoi aeroporti di Milano, con l'obiettivo di azzerare le emissioni CO2 entro il 2030. Le citate determinazioni hanno implicato quindi l'applicazione dell'IFRS 5.

Il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Prime, gestisce l'aviazione generale, offrendo servizi e facilities ad alto valore aggiunto.

Il Gruppo SEA, attraverso la società Airport ICT Services, gestisce la fornitura e la progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi.

Si segnala che il Gruppo detiene al 31 dicembre 2021 le seguenti partecipazioni in società collegate e valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Firenze, Genova e Verona; (ii) Malpensa Logistica Europa (partecipazione del 25%) che opera nelle attività di logistica integrata; (iii) SEA Services (partecipazione del 40%) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iv) Disma (partecipazione del 18,75%) che è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa; (v) SACBO (partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale) società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, e (vi) Airport Handling (partecipazione pari al 30% del capitale sociale) società che si occupa di servizi di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili ed equipaggi di tutti i vettori.

Le attività svolte dal Gruppo SEA, poc'anzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nei business Commercial Aviation, General Aviation ed Energy, in relazione a ciascuno dei quali, il Gruppo percepisce proventi come più ampiamente specificato nel paragrafo 7 “Informativa per settori operativi”.

2. Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2021, come di seguito definito.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2021 è stato redatto in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle Note esplicative.

2.1 Base di preparazione

Il Bilancio Consolidato è comprensivo del Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato Complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato e delle relative Note esplicative.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2021 è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005. Per IFRS si intendono tutti gli “International Financial Reporting Standards”, tutti gli “International Accounting Standards” (IAS), tutte le interpretazioni dell’“International Financial Reporting Interpretations Committee” (IFRIC), precedentemente denominato “Standing Interpretations Committee” (SIC), omologati e adottati dall’Unione Europea.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale-Finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione “corrente/non corrente”, per il Conto Economico e il Conto Economico Complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario Consolidato il metodo di rappresentazione indiretto. Ove presenti sono stati inoltre evidenziate le posizioni o transazioni con Parti correlate.

Il Bilancio Consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione dell'IFRS 9.

Come anticipato nella relazione sulla gestione, con riferimento ai dati comparativi, nella descritta circostanza di uscita da un settore strategico (ai sensi dell'IFRS 8, è così definito il settore *energy*), il principio contabile IFRS 5 prevede che il conto economico 2021 *energy* non concorra al risultato dell'esercizio 2021 su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di *business* sia esposto in una specifica linea distinta del conto economico denominata “Risultato netto da attività destinate alla vendita”; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al settore *energy*, che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposti sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo. Il principio IFRS 5 richiede altresì che il conto economico dell'esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continue e discontinue nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria, senza invece richiedere riclassificazioni dei dati comparativi della situazione patrimoniale finanziaria consolidata al 31 dicembre 2020.

In apposito paragrafo delle presenti note esplicative, cui si rinvia (Paragrafo 6.1 “Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da attività destinate alla vendita”), viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle attività cessate così come presentate nel conto economico

consolidato, nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata e nel rendiconto finanziario consolidato.

Presentazione dei rapporti in essere tra Continuing Operations e Discontinued Operations

Si ricorda che né l'IFRS 5 né lo IAS 1 forniscono indicazioni sulle modalità di presentazione delle transazioni tra Continuing e Discontinued Operations. Il metodo scelto ha portato a rappresentare tali transazioni come se le attività destinate alla vendita fossero già uscite dall'area di consolidamento del Gruppo SEA e quindi come se l'operazione fosse già avvenuta alla data di bilancio. Pertanto, nel Bilancio consolidato: (i) le singole voci di conto economico e di stato patrimoniale relative alle Continuing Operations sono state esposte senza tener conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due Operations; (ii) le poste economiche e patrimoniali riferite alle Discontinued Operations includono anche l'effetto delle elisioni di consolidato dei rapporti tra le due Operations. I valori economici e patrimoniali di tali rapporti sono evidenziati nelle tabelle che seguono. Il criterio adottato ha consentito in particolare di rappresentare il risultato e la marginalità delle Continuing Operations in modo comparabile ai risultati e alla marginalità che il Gruppo avrà dopo la dismissione delle attività destinate alla vendita.

Dati comparativi 2020

Nel presente documento, in linea con i dettami dell'IFRS 5:

- tutti i dati economici e di flusso riferiti all'esercizio 2020 sono stati riesposti per consentire un confronto omogeneo con quelli dell'esercizio 2021;
- i dati patrimoniali al 31 dicembre 2020 sono invece quelli pubblicati nel Bilancio consolidato 2020 e quindi includono i valori del business *energy*.

L. 30 dicembre 2020, n. 178

Si evidenzia, inoltre, che la L. 30 dicembre 2020, n. 178: "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" ai commi 714-720, al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha istituito un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, destinato alla compensazione, nel limite di 450 milioni di euro, dei danni subiti dai gestori aeroportuali in possesso del prescritto Certificato rilasciato da ENAC.

Con il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, comma 2, il fondo è stato incrementato di 300 milioni di euro, di cui 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali, portando a 735 milioni di euro la quota del fondo destinata a compensare i danni subiti dalle società di gestione.

La Commissione Europea in data 26 luglio 2021 ha diramato un comunicato stampa con cui rende noto di aver approvato, ai sensi dell'art. 107 2b del TFUE, il regime di aiuti di cui sopra.

In data 28 dicembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, entrando contestualmente in vigore, il Decreto Attuativo che definisce le modalità attuative e i criteri di determinazione e di erogazione del contributo nel rispetto dei limiti e delle indicazioni di cui alla decisione della Commissione Europea.

SEA ha identificato il contributo della L. 30 dicembre 2020, n. 178 come rientrante nella fattispecie prevista dal principio contabile di riferimento IAS 20 al paragrafo 3: "I contributi pubblici sono quelli che si manifestano sotto forma di trasferimenti di risorse a un'entità a condizione che questa abbia rispettato, o si impegni a rispettare, certe condizioni relative alle sue attività operative". Pertanto, ha adottato le linee guida dettate da questo principio per determinare l'iscrivibilità di tale contributo. In particolare, il paragrafo 8 dello IAS 20 prevede che «un contributo pubblico non può essere rilevato finché non esiste una ragionevole certezza che l'entità rispetterà le condizioni previste, e che il contributo sarà ricevuto. La riscossione di un contributo non fornisce, di per sé, la prova definitiva che le condizioni connesse al contributo siano state, o saranno, rispettate».

La Società, in accordo con il principio contabile sopra richiamato che prevede l'iscrivibilità di un contributo pubblico nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile e associando

all'idea di esigibilità il perfezionamento del percorso¹ definito dagli articoli 4 e 5 del Decreto Attuativo, non considerando lo stesso una pura formalità ma, dando valenza sostanziale a tutti gli adempimenti sopra citati, ha ritenuto di non registrare nel conto economico 2021 tale contributo, ma di rimandare l'iscrizione all'esercizio in cui il contributo stesso diventerà esigibile, ovvero quando l'iter procedurale descritto dal Decreto Attuativo sarà concluso, presumibilmente nel 2022.

Il Decreto Attuativo fornisce la descrizione della modalità da seguire per far sì che tale esigibilità si concretizzi, ma non costituisce di per sé il diritto per l'Entità di esigere il contributo.

A supporto di tale tesi sussiste anche il fatto che ENAC, nella sua istruttoria, possa ricalcolare l'importo da assegnare a ciascun richiedente. Per questo motivo, l'importo definito prima della conclusione dell'iter procedurale descritto nel Decreto Attuativo è da considerarsi stimato, e come tale non certo, per quanto supportato da conteggi asseverati da un terzo esterno. Tali stime sono legate anche alla costruzione dello scenario «controfattuale», utilizzato nell'analisi, che recepisce alcune rettifiche specifiche della situazione di SEA SpA al fine di approssimare ciò che sarebbe accaduto in assenza di pandemia durante il periodo oggetto di analisi e quindi per definizione ipotetico.

Pertanto, la Società ha valutato che il requisito di esigibilità, e conseguentemente di iscrivibilità del contributo, possa essere raggiunto solo nell'esercizio 2022.

Continuità aziendale e modalità di presentazione degli schemi di bilancio

Il Bilancio Consolidato è stato redatto nel presupposto della continuazione dell'attività, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze significative circa la capacità del Gruppo di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio. Con riferimento a tale aspetto si rimanda alle considerazioni svolte nella relazione sulla Gestione. Nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2021 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2020 opportunamente aggiornati come di seguito indicato. A seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" (rimborsato nel 2021) e dall'emissione obbligazionaria Bond SEA 10/2025, sono stati utilizzati i Principi Contabili IFRS 8 e IAS 33 in materia di informazione segmentale e utile per azione.

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione di bilancio, lo schema di conto economico è stato presentato in due distinte tabelle denominate: a) Conto Economico Consolidato e b) Conto Economico Consolidato Complessivo.

Il Bilancio Consolidato è assoggettato a revisione contabile da parte della società di Revisione, Deloitte & Touche SpA, revisore legale della Società e del Gruppo.

2.2 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicabili dal 1° gennaio 2021

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2021, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

¹ 1) Presentazione della domanda entro 30 gg dalla pubblicazione del Decreto Attuativo;

2) Istruttoria delle domande presentate curata da ENAC che comunica alla Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari;

3) Adozione da parte della competente Direzione generale i provvedimenti di accoglimento o rigetto per le domande presentate;

4) Comunicazione di tali provvedimenti ai soggetti richiedenti;

5) Presentazione da parte dei richiedenti dichiarazione formale di accettazione del provvedimento stesso.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>Amendments to IFRS 4 Insurance Contracts-deferral of IFRS 9</i>	15 dic '20	16 dic '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '21	01 gen '21
<i>Amendments to IFRS 9, LAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16: Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2</i>	13 gen '21	14 gen '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '21	01 gen '21
<i>Amendments to IFRS 16 Leases: Covid-19-Related Rent Concessions</i>	30 ago '21	31 ago '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '21	01 gen '21

L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni, ove applicabili, non ha avuto effetti rilevanti sulla situazione patrimoniale finanziaria o sul risultato del Gruppo.

2.3 Principi contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le interpretazioni e le modifiche a esistenti principi contabili e interpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa o che, seppur omologate per l'adozione in Europa, alla data di approvazione del presente documento non sono ancora applicabili e non sono stati adottati in via anticipata dal Gruppo:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendments to IFRS 3 Business Combinations, LAS 16 Property, Plant and Equipment, LAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets and Annual Improvements 2018-2020</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2022
<i>IFRS 17 Insurance Contracts</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to LAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-current - Deferral of Effective Date</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to LAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to LAS 8 Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to LAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction (</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2021 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.

2.4 Criteri e metodologie di consolidamento

Le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono redatte facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 e sono state opportunamente rettificata, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili del Gruppo.

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2021 di SEA, delle sue controllate, e di quelle società sulle quali si esercita un'influenza notevole.

Ai sensi dell'IFRS 10, sono considerate controllate le società sulle quali il Gruppo possiede contemporaneamente i seguenti tre elementi:

- (a) potere sull'impresa;
- (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa;
- (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti variabili.

Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale. I criteri adottati per il consolidamento integrale sono i seguenti:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro spettanza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese sono rilevate secondo il metodo dell'acquisizione (*acquisition method*). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un'aggregazione aziendale è valutato al *fair value*, calcolato come la somma dei *fair value* delle attività trasferite e delle passività assunte dal Gruppo alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell'impresa acquisita. Gli oneri accessori alla transazione sono generalmente rilevati nel conto economico nel momento in cui sono sostenuti. Alla data di acquisizione, le attività identificabili acquisite e le passività assunte sono rilevate al *fair value* alla data di acquisizione; costituiscono un'eccezione le seguenti poste, che sono invece valutate secondo il loro principio di riferimento:
 - imposte differite attive e passive;
 - attività e passività per benefici ai dipendenti;
 - passività o strumenti di capitale relativi a pagamenti basati su azioni dell'impresa acquisita o pagamenti basati su azioni relativi al Gruppo emessi in sostituzione di contratti dell'impresa acquisita;
 - attività destinate alla vendita e *discontinued operation*;
- le acquisizioni di quote di minoranza relative a entità per le quali esiste già il controllo non sono considerate tali, bensì operazioni sul patrimonio netto; il Gruppo procede alla contabilizzazione a patrimonio netto dell'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita;
- gli utili e le perdite significativi, con i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, salvo per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati se significativi, i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
- gli utili o le perdite derivanti dalla cessione di quote di partecipazione in società consolidate che comportano la perdita del controllo sono imputati a conto economico per l'ammontare

corrispondente alla differenza fra il prezzo di vendita e la corrispondente frazione di patrimonio netto consolidato ceduta.

Società collegate

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo esercita un'influenza notevole, che si presume sussistere quando la partecipazione è compresa tra il 20% e il 50% dei diritti di voto.

Le partecipazioni in società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

- il valore contabile di tali partecipazioni risulta allineato al patrimonio netto rettificato, ove necessario, per riflettere l'applicazione degli IFRS e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa; nel caso in cui, per effetto delle perdite, la società valutata con il metodo in oggetto evidenzia un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo, laddove questo ultimo si sia impegnato ad adempiere a obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le variazioni patrimoniali delle società valutate con il metodo del patrimonio netto non rappresentate dal risultato di conto economico sono contabilizzate direttamente a rettifica delle riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite significative non realizzati generati su operazioni poste in essere tra la capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, ad eccezione del caso in cui esse siano rappresentative di riduzione di valore.

2.5 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020 delle società incluse nell'area di consolidamento con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 31/12/2021 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2020 (euro)
SEA Energia S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Airport ICT Services S.r.l.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	25.000	
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2021 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2021	% Possesso del Gruppo al 31/12/2021	% Possesso del Gruppo al 31/12/2020
SEA Energia S.p.A.	IFRS 5	100%	100%
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Airport ICT Services S.r.l.	Integrale	100%	
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
SEA Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Patr. Netto	25%	25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%

La decisione di dismettere il settore *energy*, non ha determinato l'uscita dall'area di consolidamento del Gruppo ma la applicazione dell'IFRS 5 alle attività destinate alla vendita; si rimanda ai precedenti paragrafi 1 - Informazioni Generali e 2.1 "Base di preparazione" per gli impatti della applicazione dell'IFRS 5 sui dati patrimoniali ed economici 2021 e sui dati economici comparativi 2020.

In data 28 dicembre 2021 è stata costituita la società denominata Airport ICT Services Srl, con capitale sociale pari a 25 migliaia di euro, interamente sottoscritto e versato da parte dell'unico socio SEA.

2.6 Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

Le operazioni in valuta diversa da quella funzionale dell'entità che pone in essere l'operazione sono convertite in euro utilizzando il tasso di cambio in essere alla data della transazione.

Gli utili e le perdite su cambi generati dalla chiusura della transazione oppure dalla conversione effettuata a fine anno delle attività e delle passività in valuta sono iscritti a conto economico.

2.7 Criteri di valutazione

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Le tipologie di immobilizzazioni immateriali sono le seguenti:

(a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del Concessionario a utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al "*fair value*" dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il *fair value* dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un *mark up* del 6% rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall'IFRIC 12.

Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all'IFRS 15. Se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati. La successiva contabilizzazione del corrispettivo ricevuto come attività finanziaria e come attività immateriale viene descritta nel dettaglio nei paragrafi 23-26 dell'IFRIC 12.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con l'IFRS 15 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

Le attività di ripristino o sostituzione non sono capitalizzate e confluiscono nella stima del fondo di ripristino e sostituzione trattato successivamente.

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, poiché si presuppone che i benefici economici futuri del bene verranno utilizzati dal concessionario.

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura degli oneri di ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

Qualora si verificassero eventi che facciano presumere una riduzione del valore di tali attività immateriali, la differenza tra il valore di iscrizione e il valore di recupero viene imputata a conto economico.

(b) Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti similari

I marchi e le licenze sono ammortizzati a quote costanti, in base alla loro vita utile.

Computer software

I costi per software sono ammortizzati a quote costanti in 3 anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono addebitati al conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

Le immobilizzazioni immateriali a vita utile definita sono inoltre sottoposte a verifica per identificare eventuali riduzioni di valore annualmente o ogniqualvolta vi sia un'indicazione che l'immobilizzazione possa aver subito una riduzione di valore. Si rimanda a quanto riportato al successivo paragrafo "Perdite di valore delle attività".

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali includono sia i beni immobili, di cui in parte rientranti nell'IFRIC 12, sia i beni mobili.

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dal Gruppo nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2043. In bilancio le immobilizzazioni sono esposte al netto dei contributi erogati dallo Stato.

Gli ammortamenti dei beni immobili di proprietà del Gruppo sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'immobilizzazione oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "component approach".

Relativamente ai terreni è necessario distinguere tra i terreni di proprietà del Gruppo, classificati tra le immobilizzazioni materiali e non soggetti ad ammortamento e le aree espropriate, funzionali

all'ampliamento del Terminal di Malpensa, classificate nei "Diritti sui beni in concessione" e ammortizzate lungo la durata della concessione.

Le devoluzioni gratuite di beni materiali sono iscritte al valore di mercato determinato secondo perizie tecniche predisposte da soggetti terzi.

Beni mobili

I beni mobili di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni acquisite a titolo oneroso dal Gruppo non soggetti a obbligo di restituzione.

Gli impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione e, solo con riferimento ai beni in proprietà, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria e/o ciclica sono direttamente addebitati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, l'ammodernamento o il miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondano ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di una attività, applicando il criterio del "*component approach*", secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

Gli ammortamenti sono addebitati a conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "*component approach*".

Di seguito sono elencate le percentuali di ammortamento per i beni di proprietà, per i quali non sono stati identificati i componenti specifici:

Categoria	% ammortamento
Mezzi di carico e scarico	10,0%
Attrezzature di pista	31,5%
Attrezzatura varia e minuta	25,0%
Mobili e arredi	12,0%
Automezzi	20,0%
Autovetture	25,0%
Macchine elettromeccaniche ed elettroniche	20,0%

La vita utile degli immobili, impianti e macchinari e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio.

Diritti d'uso beni in leasing

Tale voce comprende la rilevazione e valutazione dei contratti di leasing contabilizzati secondo quanto previsto dal principio contabile IFRS 16 che si sostanzia nella rilevazione di un'attività, rappresentativa del diritto d'uso del bene e di una passività finanziaria corrente e non corrente, rappresentativa dell'obbligazione a effettuare.

Gli ammortamenti dell'attività sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare il diritto lungo la durata del contratto di leasing. Gli interessi passivi maturati sulla passività finanziaria sono rilevati mensilmente nella voce di conto economico "Oneri finanziari".

I contratti IFRS 16 stipulati da SEA sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche e a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale. I contratti di leasing di breve durata oppure di importo inferiore a 5 migliaia di euro sono, invece, rilevati direttamente a conto economico nella voce "Altri costi operativi"; il costo è rappresentato dalle quote dei canoni di leasing previste nel contratto.

Investimenti immobiliari

Tale voce comprende gli immobili di proprietà aventi carattere non strumentale. Gli investimenti immobiliari inizialmente rilevati al costo, negli esercizi successivi sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, al netto degli ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore.

L'ammortamento viene determinato, a quote costanti, in funzione della vita utile stimata dell'immobile.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo *fair value*, ridotto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene. Nel determinare il *fair value* si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a conto economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), a eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

Impairment test

Si segnala che, in sede di redazione del bilancio annuale, per quanto la situazione sia del Gruppo sia del settore in cui opera sia migliore rispetto all'esercizio precedente, permangono alcuni indicatori di impairment. Il Gruppo SEA, pertanto, ha svolto processi valutativi, al fine di determinare eventuali perdite di valore delle attività iscritte in bilancio.

I *trigger event* che hanno fatto emergere la necessità di effettuare un impairment test sono di seguito riportati:

- traffico passeggeri in miglioramento rispetto al 2020 ma ancora influenzato negativamente dal perdurare delle limitazioni agli spostamenti imposte dagli Stati per contenere la propagazione delle

nuove varianti (delta, omicron) e dal ritardo nel recupero di traffico sui segmenti internazionali rispetto alle previsioni;

- presenza di compagnie aeree in difficoltà economica e finanziaria, nonostante le politiche di sostegno pubblico;
- *re-sizing* strutturale da parte di molte compagnie aeree clienti, in termini di flotte, equipaggi, destinazioni servite e basi operative;
- cessazione dell'operatività di Alitalia e avvio del nuovo vettore ITA, con una flotta ridotta;
- tensione sui prezzi delle commodities.

Il test di impairment, approvato in Consiglio di Amministrazione del 23 marzo 2022, è stato effettuato sulla base del Budget e del Piano Industriale 2022-2026, approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 20 dicembre 2021 e dalle proiezioni 2027-2043 elaborate dalle Società.

Le proiezioni di lungo termine (oltre il 2026) sono state elaborate secondo quanto riportato nel seguito:

- la stima dei valori di traffico atteso è stata effettuata sulla base dei più recenti studi di settore e report specialistici disponibili. A tal proposito la Società ha sviluppato due distinti scenari, uno «*best*» e uno «*worst*», differenziati principalmente per il traffico atteso;
- il piano investimenti è stato redatto (per quanto concerne gli anni successivi al 2026) considerando gli interventi necessari al mantenimento dell'infrastruttura e gli investimenti di sviluppo previsti nei Masterplan di Linate e Malpensa;
- i ricavi *aviation* sono stati stimati sulla base dei recenti modelli ART;
- i ricavi *non aviation* sono stati stimati sulla base del traffico atteso e degli investimenti di sviluppo infrastrutturali previsti;
- i costi sono stati modellati sulla base del traffico aereo atteso e degli investimenti previsti nel piano;
- è stato previsto nell'esercizio 2022 il riconoscimento di una quota del fondo ristori a copertura delle perdite subite per la crisi Covid-19, a seguito della presentazione della domanda da parte di Sea Spa a gennaio 2022 in coerenza con le linee guida del Decreto Attuativo pubblicato in G.U. il 28 dicembre 2021.

L'impairment test è stato condotto considerando il Gruppo SEA un'unica CGU in quanto:

- la generazione di flussi di cassa da parte dei due aeroporti si basa in prevalenza sull'incasso dei diritti aeronautici, tra cui i diritti passeggeri che vengono definiti a livello di "sistema" aeroportuale e considerando costi e investimenti sostenuti a livello consolidato;
- i nuovi modelli tariffari ART consentono al gestore un'articolazione delle tariffe per prodotto/terminal con il solo vincolo di mantenere la correlazione ai costi a livello di sistema aeroportuale;
- Linate e Malpensa rappresentano dal punto di vista industriale due prodotti con *pricing* e posizionamento di mercato distinto ma costituiscono insieme l'offerta di SEA;
- SEA ha riscontrato negli anni la stretta connessione dal punto di vista industriale tra lo sviluppo del traffico operato dai due scali; tale connessione è emersa anche in occasione del "bridge" con la chiusura di Linate per tre mesi del 2019 e nel corso dell'esercizio 2020 con l'utilizzo flessibile dei terminal da parte di SEA e dei vettori.

Il valore d'uso della CGU è stato determinato attraverso l'attualizzazione dei flussi futuri alla data del 31 dicembre 2021. Tale valore d'uso è stato quindi confrontato con il valore complessivo al 31 dicembre 2021 di immobilizzazioni materiali, immateriali, diritti d'uso, investimenti immobiliari.

Il valore d'uso della CGU è risultato superiore al capitale investito netto sia nell'ipotesi "best" sia nell'ipotesi "worst", pertanto l'impairment test non ha evidenziato perdite durevoli di valore. In entrambi gli scenari di traffico è stato inoltre verificato che il valore d'uso della CGU risulta superiore al *carrying amount* anche a fronte di incrementi rilevanti del tasso di attualizzazione.

Il processo di impairment è stato svolto anche sulle partecipazioni in società collegate che, per la tipologia di attività svolta in ambito aeroportuale, risentono come SEA delle dinamiche di mercato in precedenza menzionate. Le partecipazioni oggetto di test di impairment sono Sacbo, Dufrital, SEA Services e Airport Handling, mentre per Malpensa Logistica Europa e Disma non sono emersi indicatori di impairment.

Per determinare il valore d'uso delle partecipazioni sono stati presi a riferimento gli ultimi bilanci approvati, i budget, le proiezioni economico/finanziarie fornite dalle società, ove disponibili, e i principali driver operativi derivanti dal Piano Industriale 2022-2026 del Gruppo. Sulla base delle suddette informazioni, per ciascuna società partecipata oggetto di test, sono state elaborate delle previsioni economico-finanziarie. Il valore d'uso di ogni società collegata oggetto di test è stato determinato sulla base della metodologia dell'*unlevered Discounted Cash Flow* (DCFs), con i relativi tassi di attualizzazione coerenti con flussi di test, e confrontato con il valore contabile di iscrizione a bilancio della stessa. Inoltre, ai fini di corroborare i risultati del metodo principale sopra citato è stata effettuata anche un'analisi dei multipli di mercato, che ha confermato tali risultanze.

Gli impairment test effettuati su tali partecipazioni evidenziano che, alla data del 31 dicembre 2021 non sussistono perdite di valore delle stesse.

Considerato che il valore recuperabile del capitale investito netto della CGU SEA e del valore contabile delle partecipate sono stati determinati sulla base di stime, la Società non può assicurare che non si verifichi una perdita in periodi futuri. Stante l'attuale contesto di crisi del mercato, infatti, i diversi fattori utilizzati nell'elaborazione delle stime potrebbero essere rivisti al verificarsi di condizioni non in linea con quelle oggetto di previsione.

Visti i risultati degli impairment test sopra descritti alla data del 31 dicembre 2021 non è risultato necessario procedere alla svalutazione delle immobilizzazioni materiali, immateriali, dei diritti d'uso, degli investimenti immobiliari e delle partecipazioni in società collegate.

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate, secondo quanto previsto dall'IFRS 9, in una delle seguenti categorie in funzione del modello di business della Società per la gestione delle attività finanziarie e delle caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali dell'attività finanziarie:

Categoria	Modello di business	Caratteristiche dei flussi di cassa
<i>Costo ammortizzato</i>	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
<i>Fair value through other comprehensive income (anche "FVOCI")</i>	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali, sia quelli derivanti dalla eventuale vendita delle attività stesse	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
<i>Fair value through profit or loss (anche "FVTPL")</i>	Diverso da quello previsto per costo ammortizzato e per FVOCI	Diverse da quelle previste per il costo ammortizzato e FVOCI

Le attività finanziarie rappresentate da strumenti di equity di altre entità (i.e. partecipazioni in società diverse dalle controllate, collegate e a controllo congiunto), non detenute con finalità di trading, possono essere classificate nella categoria FVOCI. Questa scelta, effettuata strumento per strumento, prevede che le variazioni di *fair value* siano rilevate nelle "Altre componenti del risultato complessivo" e non siano rigirate a conto economico né in sede di cessione né di impairment degli stessi.

Nonostante quanto sopra riportato, al momento della rilevazione iniziale è possibile designare irrevocabilmente l'attività finanziaria come valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio se così facendo elimina o riduce significativamente un'incoerenza nella valutazione o nella rilevazione (talvolta definita come "asimmetria contabile") che altrimenti risulterebbe dalla valutazione su basi diverse.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura, secondo i criteri dell'IFRS 9 al paragrafo 6.4, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Le relazioni di copertura sono di tre tipi:

1. *fair value hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro le variazioni del *fair value* dell'attività o passività rilevata che è attribuibile a un rischio che potrebbe influenzare il risultato d'esercizio. L'utile o la perdita sullo strumento di copertura sono rilevati nel conto economico (o nelle "Altre componenti del risultato complessivo", se lo strumento di copertura copre uno strumento rappresentativo di capitale per il quale il Gruppo ha scelto di presentare le variazioni del *fair value* nelle "Altre componenti del risultato complessivo");
2. *cash flow hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro la variabilità dei flussi finanziari attribuibile a un particolare rischio associato con tutte le attività o passività rilevate o una loro componente o a un'operazione programmata altamente probabile e che potrebbe influire sul risultato d'esercizio. La copertura è contabilizzata come segue: a) la riserva di patrimonio netto per la copertura dei flussi finanziari è rettificata al minore tra l'utile o la perdita cumulati sullo strumento di copertura dall'inizio della copertura e la variazione cumulata del *fair value* dell'elemento coperto dall'inizio della copertura; b) la parte di utile o perdita sullo strumento di copertura che risulta essere una copertura efficace viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"). Eventuali utili o perdite residui sullo strumento di copertura rappresentano la parte inefficace della copertura che sono rilevate nel conto economico nella voce "Proventi/oneri finanziari";

3. copertura di un investimento netto in una gestione estera (come definito nello IAS 21), contabilizzata in modo simile alle coperture di flussi finanziari.

Le relazioni di copertura del Gruppo si qualificano per l'hedge accounting in base all'IFRS 9. Dato che gli elementi fondamentali degli strumenti di copertura corrispondono a quelli dei corrispettivi elementi coperti, le relazioni di copertura sono efficaci in base ai criteri di valutazione dell'efficacia dell'IFRS 9. Quando dei contratti di opzione sono utilizzati per coprire delle operazioni programmate altamente probabili, il Gruppo designa solo il valore intrinseco delle opzioni quale strumento di copertura. In base all'IFRS 9, le variazioni nel valore temporale di opzioni relative all'elemento coperto sono riconosciute negli altri elementi del conto economico complessivo e sono cumulate nella riserva di copertura nel patrimonio netto.

Titoli ambientali: quote di emissione, Certificati Verdi e Certificati Bianchi

Il Gruppo SEA detiene/acquista quote/certificati per own-use, ossia a fronte del proprio fabbisogno e non con intento di trading.

Le quote/certificati detenuti per own-use eccedenti il fabbisogno, determinato in relazione alle obbligazioni maturate a fine esercizio ("surplus"), sono iscritte tra gli altri crediti correnti al costo sostenuto. I certificati assegnati gratuitamente sono invece iscritti ad un valore nullo. Qualora invece il fabbisogno ecceda le quote/certificati in portafoglio alla data di bilancio ("deficit"), si procede allo stanziamento in bilancio dell'onere necessario per far fronte all'obbligazione residua, stimato sulla base di eventuali contratti d'acquisto, anche a termine, già sottoscritti alla data di bilancio e, in via residuale, delle quotazioni di mercato.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti che non hanno una significativa componente di finanziamento (determinata in conformità all'IFRS 15) sono riconosciuti inizialmente al prezzo dell'operazione, rettificato per tener conto delle perdite attese lungo la durata del credito. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi, esclusi gli importi riscossi per conto terzi. Il corrispettivo promesso nel contratto con il cliente può includere importi fissi, importi variabili o entrambi.

La riduzione di valore per la rilevazione e la valutazione del fondo svalutazione crediti segue i criteri indicati nel paragrafo 5.5 dell'IFRS 9. L'obiettivo è rilevare le perdite attese lungo tutta la vita del credito considerando tutte le informazioni ragionevoli e dimostrabili, comprese quelle indicative degli sviluppi attesi.

I crediti sono quindi esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del prezzo dell'operazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo medio ponderato di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo ovvero costo di sostituzione. Non sono inclusi nella valutazione delle rimanenze gli oneri finanziari.

Le rimanenze sono esposte al netto delle svalutazioni effettuate al fine di adeguare il valore delle giacenze di magazzino al presunto valore di realizzo o di sostituzione.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili, le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nello stato patrimoniale. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili precisamente l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima della spesa richiesta per estinguere l'obbligazione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "accantonamenti e passività potenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (ossia beni in concessione classificati nelle immobilizzazioni immateriali).

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

Le società del Gruppo hanno in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti (TFR).

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale il Gruppo partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attività per far fronte agli obblighi nei confronti dei dipendenti per il periodo in corso e i precedenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione; pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli

obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Gli utili e perdite attuariali, in conformità ai disposti dello IAS 19R, sono rilevati direttamente nel patrimonio netto in una specifica riserva, denominata “Riserva utile/perdita attuariale”.

Si segnala che, in seguito alle modifiche apportate alla regolamentazione del Fondo trattamento di fine rapporto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi Decreti e Regolamenti emanati nel corso del primo semestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell’articolo 2120 del codice civile, ricade nella categoria dei piani a benefici definiti per la parte maturata prima dell’applicazione della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l’applicazione della nuova norma.

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. Il Gruppo contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l’erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all’uscita.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, ad esclusione delle categorie indicate dal paragrafo 4.2 dell’IFRS 9, sono inizialmente iscritte al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che il Gruppo abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

In seguito all’applicazione dell’IFRS 16 a partire dal 1° gennaio 2019 lo stato patrimoniale include passività finanziarie (di seguito “*lease liability*”) correnti e non correnti, rappresentative dell’obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti dal contratto. Come consentito dal principio, la *lease liability* non è rilevata distintamente ma è inclusa tra le “Passività finanziarie correnti” e “Passività finanziarie non correnti”.

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al costo ammortizzato.

Operazioni di reverse factoring - factoring indiretto

Al fine di garantire l’accesso facilitato al credito per i propri fornitori, il Gruppo ha posto in essere accordi di reverse factoring o factoring indiretto (pro-solvendo). Sulla base delle strutture contrattuali in essere il

fornitore ha la possibilità di cedere a propria discrezione, i crediti vantati verso il Gruppo ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.

I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e il Gruppo e pertanto non onerosi.

In tale contesto i rapporti, per i quali viene mantenuta la primaria obbligazione con il fornitore e l'eventuale dilazione, ove concessa, non comportando una modifica nei termini di pagamento, mantengono la loro natura e pertanto rimangono classificati tra le passività commerciali.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati affinché il trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi sia espresso in un importo (espresso al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti) che rifletta il corrispettivo a cui si aspetta di avere diritto in cambio dei beni o servizi.

La contabilizzazione avviene quando (o man mano che) il Gruppo adempie all'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per controllo dell'attività si intende la capacità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il controllo include la capacità di impedire ad altre entità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne benefici. I benefici dell'attività sono i flussi finanziari potenziali (flussi in entrata o risparmi sui flussi in uscita) che possono essere ottenuti direttamente o indirettamente.

Per ogni obbligazione di fare adempiuta nel corso del tempo, i ricavi sono rilevati nel corso del tempo, valutando i progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare.

I ricavi di attività di *handling* sono riconosciuti per competenza temporale sulla base dei transiti dei passeggeri avvenuti nell'esercizio di riferimento.

I ricavi derivanti dalla produzione di energia elettrica e termica sono contabilizzati per competenza sulla base delle quantità effettivamente prodotte espresse in kWh. Le tariffe applicate sono quelle previste dai contratti in essere; alcune sono a prezzo fisso altre a prezzo indicizzato.

Certificati verdi, certificati bianchi e quote di emissione

Le società che producono energia elettrica da fonti rinnovabili ricevono i certificati verdi dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE). La rilevazione dei ricavi avviene nell'esercizio di competenza sia nel caso di certificati emessi a preventivo sia nel caso di certificati emessi a consuntivo. In sede di redazione del Bilancio Consolidato è iscritto un credito verso il GSE in contropartita alla rilevazione dei ricavi che si regola al momento della vendita dei certificati con iscrizione del credito commerciale verso clienti.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di un 6% rappresentativo, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'*IFRIC 12*).

I ricavi generati dal Gruppo si riferiscono alla vendita di beni e servizi nel corso del periodo e sono principalmente riferiti alle linee di business riportate in commento all'"Informativa per settori operativi" e al conto economico. In accordo all'IFRS 15 paragrafo 114 il Gruppo disaggrega i ricavi rilevati derivanti dai contratti con i clienti in categorie che illustrano in che modo i fattori economici incidano sulla natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari.

I ricavi sono esposti al netto degli incentivi concessi ai vettori, determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati e fatturati dai vettori stessi alla Società per il (i) mantenimento del traffico presso

gli scali ovvero (ii) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20). I contributi pubblici, inclusi i contributi non monetari valutati al fair value (valore equo), non devono essere rilevati finché non esista una ragionevole certezza che:

- a) l'entità rispetterà le condizioni previste; e
- b) i contributi saranno ricevuti.

Un contributo pubblico che sia riscuotibile come compensazione per costi o perdite già sostenuti ovvero al fine di dare un supporto finanziario immediato all'entità senza correlati costi futuri deve essere rilevato nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile.

Contributi in conto capitale

I contributi pubblici in conto capitale che si riferiscono a immobili, impianti e macchinari sono registrati a riduzione del valore di acquisizione dei cespiti cui si riferiscono.

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico nella voce “Ricavi di Gestione”.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Proventi finanziari

I proventi finanziari sono rilevati per competenza e includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza e includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze cambio passive. Gli oneri finanziari sostenuti a fronte di investimenti in attività per le quali normalmente trascorre un determinato periodo di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso o per la vendita (*qualifying asset*) sono capitalizzati e ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono conformemente a quanto previsto dallo IAS 23.

Imposte

Le imposte correnti sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio, applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate.

Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto e nel conto economico complessivo. Le imposte sono compensate quando applicate dalla medesima autorità fiscale e quando sussiste un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra gli "Altri costi operativi".

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire ai soci è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'assemblea.

I dividendi distribuiti tra società del Gruppo sono eliminati dal conto economico.

3. Stime e assunzioni

La predisposizione del bilancio richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che, relativamente al Gruppo, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento, nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati.

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede, da parte degli Amministratori, l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli Amministratori. Le forti incertezze legate all'emergenza sanitaria Covid-19, sia in termini di durata dell'emergenza e delle restrizioni che di impatto a livello macroeconomico, rendono molto complesso fare previsioni non aleatorie sui risultati attesi nell'esercizio corrente. Il Gruppo monitora attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le analisi di sensitività sugli effetti dell'epidemia, e, per mitigare i fattori di incertezza, ha predisposto il test di impairment tenendo conto di una elaborazione di distinti scenari e svolgendo specifiche analisi di sensitività. Si rimanda, inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività".

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. L'eventuale aggiornamento della residua vita utile comporterà una variazione del periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. In applicazione al nuovo principio contabile IFRS 16 il conto economico include anche la rilevazione degli ammortamenti dei "Diritti di utilizzo beni in leasing".

(c) Fondi rischi e oneri

Le società del Gruppo possono essere soggette a cause e contenziosi legali, fiscali e giuslavoristici che possono derivare da tematiche particolarmente complesse soggette a un diverso grado di incertezza, compresi i fatti e le circostanze all'origine degli stessi, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante l'indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare dalle stesse.

Conseguentemente la Direzione, sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia legale e fiscale, accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle Note esplicative.

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi del rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione. Nell'ambito del processo di stima del fondo ripristino e sostituzione il Gruppo ha tenuto conto degli investimenti attesi, senza rilevare particolari impatti dalla diffusione del Covid-19.

(d) Crediti commerciali

Il Gruppo valuta le perdite attese sui crediti commerciali al fine di riflettere, tramite l'apposizione di uno specifico fondo svalutazione crediti, il presunto valore di realizzo utilizzando le informazioni ragionevoli e dimostrabili che sono disponibili, senza eccessivi costi o sforzi alla data di riferimento del bilancio su eventi passati, condizioni attuali e previsioni delle condizioni economiche future. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata su fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

(e) Lease

La transizione all'IFRS 16 ha introdotto alcuni elementi di giudizio professionale che comportano la definizione di alcune policy contabili e l'utilizzo di assunzioni e di stime in relazione al *lease term* e alla definizione dell'*incremental borrowing rate*. Le principali sono riassunte di seguito:

- Il Gruppo ha deciso di non applicare l'IFRS 16 per i contratti contenenti un *lease* che ha come attività sottostante un bene di modesto valore (inferiore a 5 migliaia di euro);
- *Lease term*: il Gruppo ha analizzato la totalità dei contratti di *lease*, andando a definire per ciascuno di essi il *lease term*, dato dal periodo "non cancellabile" unitamente agli effetti di eventuali clausole di estensione o terminazione anticipata il cui esercizio è stato ritenuto ragionevolmente certo;
- Definizione dell'*incremental borrowing rate*: poiché nella maggior parte dei contratti di noleggio stipulati dal Gruppo, non è presente un tasso di interesse implicito, il tasso di attualizzazione da applicare ai pagamenti futuri dei canoni di noleggio è stato determinato come il costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine.

4. Gestione dei rischi

La strategia del Gruppo nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle *performance* finanziarie del Gruppo. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

La gestione dei suddetti rischi è svolta dalla capogruppo che identifica, valuta ed effettua la copertura dei rischi finanziari in stretta collaborazione con le altre unità del Gruppo.

4.1 Rischio credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali sia finanziarie.

Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di default di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per il Gruppo SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo.

Il Gruppo SEA ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero.

In applicazione delle policy interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse da soggetti di primario standing creditizio o da depositi cauzionali.

Nel 2021 il credito complessivo, rispetto al 2020, è incrementato in seguito all'aumento del fatturato, ne consegue un decremento del rapporto crediti commerciali e fidejussioni/depositi cauzionali.

Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di rating e contenzioso alla data di bilancio.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali e dei relativi fondi svalutazione:

Crediti commerciali		
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti	209.694	155.175
- di cui scaduto	146.575	125.648
Fondo svalutazione crediti commerciali	(124.149)	(110.147)
Crediti commerciali verso imprese collegate	10.565	6.563
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(182)	(191)
Totale crediti commerciali netti	95.928	51.400

L'anzianità dello scaduto dei crediti verso clienti è di seguito riportata:

Crediti commerciali		
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
da meno di 180 giorni	28.096	25.050
da più di 180 giorni	118.479	100.598
Totale crediti commerciali scaduti	146.575	125.648

In relazione all'emergenza sanitaria Covid-19 e la conseguente situazione straordinaria in cui versa l'intero settore aereo, la quasi totalità dei partner commerciali ha evidenziato le proprie difficoltà finanziarie, che hanno generato un incremento del credito scaduto a fine 2021.

Il fondo svalutazione crediti è coerente alle logiche descritte dall'IFRS 9. Elemento chiave del principio è il passaggio dal precedente concetto di 'Incurred Loss' a quello di 'Expected Loss'. Il fondo svalutazione crediti è determinato tenendo in considerazione i rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Sorge pertanto la necessità di determinare un c.d. 'risk ratio', rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali, che vari in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce per gli scaduti in base ai giorni di overdue). Si è proceduto quindi con la costruzione di una provision matrix da utilizzare per la svalutazione dei crediti commerciali. Tale matrice prevede in riga le classi di rating e in colonna le diverse fasce di scaduto e a scadere. Il risk ratio calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Sono stati inoltre inclusi degli elementi di forward looking, quali la possibilità del management di effettuare degli accantonamenti ulteriori, che prescindono dalle indicazioni ricavate dalla matrice stessa. Le stime dell'andamento del rischio e del contesto economico sono incluse nel modello di definizione del rating e pertanto sono costantemente aggiornate per rispecchiare il rischio effettivo, al fine di garantire una copertura completa del rischio credito affrontato dal Gruppo SEA.

Alla luce della situazione particolarmente critica a causa dell'imperversare dell'epidemia da Covid-19, si è provveduto a condurre un'analisi approfondita dell'allocatione dei clienti alle diverse classi di rating, variando, dove necessario l'assegnazione in base all'esposizione e alle informazioni attualmente disponibili.

Crediti commerciali (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti e collegate	220.259	161.738
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	109.437	92.190
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.958	19.159
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	91.864	50.389
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	18.180	14.299
Fideiussioni e depositi cauzionali	74.672	78.876
Percentuale dei crediti garantiti da fideiussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	81,3%	156,5%

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2021 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

- a) rischio tasso di interesse;
- b) rischio tasso di cambio;
- c) rischio prezzo delle *commodity*, legato alla volatilità dei prezzi delle *commodity* energetiche, in capo a SEA Energia.

a) Rischio tasso di interesse

Il Gruppo SEA è esposto al rischio della variazione dei tassi di interesse in relazione alla necessità di finanziare le proprie attività operative e di impiegare la liquidità disponibile. Le variazioni dei tassi di interesse possono incidere positivamente o negativamente sul risultato economico del Gruppo SEA, modificando i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e investimento.

Il Gruppo SEA gestisce tale rischio attraverso un opportuno bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, con l'obiettivo di mitigare l'effetto economico della volatilità dei tassi di interesse di riferimento.

Il ricorso al tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA fa tipicamente ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia cash flow hedge. Si segnala che al 31 dicembre 2021 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno.

Al 31 dicembre 2021 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (esclusivamente costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio-lungo termine al 31 dicembre 2021 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,25% e il 2,50%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2021 e 2020

(in migliaia di euro)	Scadenza	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020		
		Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2025	300.000	3,500%	dal 2021 al 2025	600.000	3,313%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2023 al 2040	232.946	0,72%	dal 2023 al 2037	197.308	0,86%
<i>o/ w a Tasso Fisso</i>		43.628	2,54%		31.017	3,91%
<i>o/ w a Tasso Variabile(*)</i>		189.318	0,30%		166.291	0,29%
Altri Finanziamenti Bancari	dal 2022 al 2024	263.782	0,39%	dal 2022 al 2023	400.000	0,39%
<i>o/ w a Tasso Fisso</i>						
<i>o/ w a Tasso Variabile</i>		263.782	0,39%		400.000	0,39%
Indebitamento finanziario Lordo a m/1 termine		796.728	1,66%		1.197.308	1,93%

(*) Include: (i) al 31.12.2020 tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 28%);

(ii) 70 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2021 è pari a 796.728 migliaia di euro, in riduzione di 400.580 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020. Su tale valore ha inciso (i) il rimborso del Bond SEA 04/2021 da 300 milioni di euro ad aprile 2021, (ii) la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere e di parte dei Term Loans 2020, e (iii) il processo di rafforzamento e ottimizzazione della struttura finanziaria di SEA con l'erogazione nel corso dell'anno di nuovi Term Loans per 110 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro relativi ad un nuovo Term Loan triennale Mediobanca e euro 60 milioni relativi ad una tranche con durata ventennale della linea BEI sottoscritta nel 2019, e il rimborso anticipato di euro 180 milioni dei Term Loans 2020.

Si segnala che il Term Loan Mediobanca è la prima operazione di finanziamento Sustainability-Linked del Gruppo, con il livello del margine legato al raggiungimento di specifici target strategici in materia di sostenibilità ambientale: per SEA, il miglioramento della certificazione Airport Carbon Accreditation.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine a fine dicembre 2021 è pari a 1,66%, in riduzione di 27 bps rispetto a fine dicembre 2020, beneficiando del rimborso del Bond SEA 04/2021 e delle favorevoli condizioni di costo dei nuovi Term Loans erogati nel 2021. Considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso, conclusesi nel corso dell'anno, ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 1,76%, in riduzione di 40bps rispetto a fine 2020.

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/2025	300	Fissa, Annuale	3,50%

Il fair value dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario al 31 dicembre 2021 è pari a 828.246 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 1.232.458 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per i prestiti obbligazionari quotati nel mercato regolamentato si è fatto riferimento ai rispettivi valori di mercato alla data del 31 dicembre 2021;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello degli indici finanziari determina, per il semestre successivo alla rilevazione, l'applicazione di un correlato spread predeterminato (secondo una pricing grid definita contrattualmente).

Per il perdurare dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti outstanding e le linee committed disponibili, SEA ha richiesto ed ottenuto dalle banche finanziatrici la proroga della temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (holiday covenant) per le testing date sino al 30 giugno 2022 compreso. Con riferimento ai nuovi Term Loans sottoscritti ed erogati nel 2020, i cui parametri finanziari inclusi nei contratti sono stati individuati sulla base di scenari che già includevano l'impatto della pandemia Covid-19, il parametro finanziario è stato rispettato.

Si segnala che al 31 dicembre 2021 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere, invece presenti al 31 dicembre 2020, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno.

COPERTURE TASSO D'INTERESSE (€/000)							
	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2021	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2021	Fair value al 31/12/2020
IRS	10.000		18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021		(258,4)
	5.000		18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021		(129,2)
	15.000		18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021		(328,1)
	10.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(177,3)
	11.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(188,0)
	12.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(188,2)
	12.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(188,2)
Collar	10.000		6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021		(145,8)
	11.000		6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021		(141,1)
Totale	96.000	0				0	(1.744,3)

Il segno “-“ indica il costo per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere

Il segno “+” indica il premio per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere

Il fair value degli strumenti finanziari derivati è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 e dall'IFRS 13.

b) Rischio tasso di cambio

Il Gruppo SEA, ad eccezione del rischio cambio connesso al rischio commodity, è soggetto a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, il Gruppo SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi delle commodity energetiche, ovvero gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società e al relativo fabbisogno energetico. Nel secondo semestre del 2021 si è assistito a notevoli incrementi di prezzo delle materie prime energetiche che potrebbero perdurare anche nel 2022, esponendo il Gruppo a maggiori costi di approvvigionamento.

Nel corso del 2021, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio mentre nel 2019 aveva effettuato acquisti di certificati ambientali e gas per il fabbisogno 2020, in tal modo eliminando l'impatto derivante dalle variazioni del relativo prezzo verificatesi nell'esercizio in esame.

4.3 Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità per il Gruppo SEA può manifestarsi ove le risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a fronteggiare le obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e nei tempi previsti.

La liquidità, i flussi di cassa e le necessità di finanziamento del Gruppo SEA sono gestiti attraverso politiche e processi il cui obiettivo è la minimizzazione di tale rischio.

In particolare, il Gruppo SEA monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici; mantiene disponibilità liquide e ha ottenuto linee di credito committed (revolving e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative (anche a seguito dell'emergenza Covid-19) e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 31 dicembre 2021 il Gruppo SEA dispone di 134 milioni di euro di risorse liquide, nonostante il perdurare dell'impatto della crisi Covid-19 sulle sue performance economiche e sui relativi cash flows, grazie al processo di rafforzamento della struttura finanziaria effettuata nel corso del 2020 e continuata nel 2021.

A ciò si aggiungono linee di credito irrevocabili non utilizzate per 330 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee revolving disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 70 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023 e 138 milioni di euro di linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Tali disponibilità permettono al Gruppo di garantire la copertura dei fabbisogni della gestione corrente e dei fabbisogni finanziari futuri.

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale, nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di factoring indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni. Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020:

Passività al 31 dicembre 2021 (in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	233,9	138,5	362,0	126,8	861,3
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,0	4,8	1,0	4,5	12,3
Debiti commerciali	145,0				145,0
Totale debito	380,9	143,3	363,0	131,3	1.018,6

Passività al 31 dicembre 2020 (in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	356,3	468,1	364,8	88,8	1.278,0
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1,6	2,6	1,7	3,5	9,4
Debiti commerciali	110,5				110,5
Totale debito	468,4	470,7	366,5	92,3	1.397,9

Per il perdurare dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti outstanding e le linee committed disponibili, SEA ha richiesto ed ottenuto dalle banche finanziatrici la proroga della temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (holiday covenant) per le testing date sino al 30 giugno 2022 compreso. Con riferimento ai nuovi Term Loans sottoscritti ed erogati nel 2020, i cui parametri finanziari inclusi nei contratti sono stati individuati sulla base di scenari che già includevano l'impatto della pandemia Covid-19, il parametro finanziario è stato rispettato.

Al 31 dicembre 2021 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti per la maggior parte dai Term Loans 2020 in scadenza entro dicembre 2022, dalle quote capitali in ammortamento su alcune tranche di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA assicurando anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

In considerazione del fatto che per il Gruppo SEA il rischio cambio è pressoché irrilevante, la *sensitivity analysis* si riferisce alle voci di stato patrimoniale che potrebbero subire una variazione di valore per effetto delle modifiche dei tassi di interesse.

In particolare, l'analisi ha considerato:

- depositi bancari;
- finanziamenti;
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.

Le ipotesi e i metodi di calcolo utilizzati nell'analisi di sensitività condotta dal Gruppo SEA sono i seguenti:

- a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico del Gruppo SEA, al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis points*.
- b) Metodi di calcolo:
 - la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;
 - i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 3 mesi e 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato

stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;

- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento. Si segnala che al 31 dicembre 2021 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno.

Di seguito si riportano i risultati della *sensitivity analysis* condotta:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-690,87	1.525,25	-232,74	1.414,20
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	1.444,49	-2.112,56	1.001,36	-1.713,38
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽³⁾	-110,79	110,79	-196,45	196,45
Strumenti derivati di copertura (fair value) ⁽⁴⁾	0,00	0,00	-114,38	120,41

(1) + = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi

(2) + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi

(3) + = ricavo da copertura; - = costo da copertura

(4) quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

Si precisa che sui risultati della sensitivity analysis condotta su alcune voci delle tabelle precedenti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato. Applicando una variazione di -50 basis point all'attuale curva dei tassi di interesse di mercato, i flussi relativi a Conti Correnti e Finanziamenti risulterebbero di segno opposto a quelli previsti dalle relative tipologie di contratto; in tali casi, tali flussi sono stati posti pari a zero.

5. Classificazione degli strumenti finanziari

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020 del Gruppo.

I valori determinati utilizzando la metodologia del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento. I dati sono stati classificati secondo le categorie previste dall'IFRS 9 – *Financial Instruments*.

31 dicembre 2021					
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
(in migliaia di euro)					
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		96			96
Crediti commerciali		95.928			95.928
Crediti per imposte		794			794
Altri crediti correnti		4.961			4.961
Cassa e disponibilità liquide		134.173			134.173
Totale	1	235.952			235.953
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				573.871	573.871
- di cui debito verso obbligazionisti				298.708	298.708
Passività finanziarie non correnti per leasing				10.364	10.364
Altri debiti non correnti				84.736	84.736
Debiti commerciali				145.040	145.040
Debiti per imposte dell'esercizio				8.609	8.609
Altri debiti correnti				177.234	177.234
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				223.422	223.422
Passività finanziarie correnti per leasing				1.893	1.893
Totale				1.225.169	1.225.169
31 dicembre 2020					
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
(in migliaia di euro)					
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		214			214
Crediti commerciali		51.400			51.400
Crediti per imposte		1.936			1.936
Altri crediti correnti		7.654			7.654
Cassa e disponibilità liquide		588.313			588.313
Totale	1	649.517	0	0	649.518
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				863.339	863.339
- di cui debito verso obbligazionisti				298.490	298.490
Passività finanziarie non correnti per leasing				7.763	7.763
Altri debiti non correnti				87.808	87.808
Debiti commerciali				110.465	110.465
Debiti per imposte dell'esercizio				8.351	8.351
Altri debiti correnti				154.402	154.402
Passività finanziarie correnti esclusi leasing			1.744	340.587	342.331
- di cui debito verso obbligazionisti				299.856	299.856
Passività finanziarie correnti per leasing				1.606	1.606
Totale	0	0	1.744	1.574.321	1.576.065

I valori determinati utilizzando la metodologia prevista del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento.

6. Informativa sul fair value

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul metodo scelto dal Gruppo per la determinazione del *fair value*. Le metodologie applicabili

sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;
- livello 2: valutazioni tecniche basate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;
- livello 3: altre informazioni.

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati			
Totale		-	1

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati		1.744	
Totale		1.744	1

6.1 Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da attività destinate alla vendita

Nel presente capitolo viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle *Attività destinate alla vendita* così come presentate nel Conto economico, nella Situazione patrimoniale-finanziaria e nel Rendiconto finanziario consolidati.

Da un punto di vista metodologico si precisa che, con riferimento alla rappresentazione delle *Attività destinate alla vendita* prevista dall'IFRS 5, le stesse sono incluse nell'area di consolidamento del Gruppo SEA al 31 dicembre 2021 e pertanto i saldi complessivi relativi all'intero Gruppo sono determinati operando le dovute elisioni delle transazioni economiche e finanziarie avvenute tra le *Attività in funzionamento* e le *Attività destinate alla vendita*. Più in dettaglio si è operato nel seguente modo:

- le singole voci di conto economico che sono incluse nella voce *Attività destinate alla vendita* sono riconducibili al conto economico di SEA Energia SpA per l'intero esercizio con le opportune rettifiche IAS/IFRS.
- Le singole voci di conto economico relative alle *Attività in funzionamento* sono presentate senza tenere conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due *Attività in funzionamento* e *Attività destinate alla vendita* mentre la voce *Risultato netto da Attività destinate alla vendita* comprende gli effetti complessivi dell'elisione di tali transazioni.
- A livello patrimoniale-finanziario, il consolidamento delle *Attività in funzionamento* e delle *Attività destinate alla vendita* implica, così come descritto in precedenza, l'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra loro, in modo che gli ammontari iscritti alle *Attività in funzionamento* e alle *Attività destinate alla vendita* rappresentino i saldi attivi e passivi risultanti da

transazioni con soggetti esterni rispetto al Gruppo nel suo complesso. Ne consegue che tali saldi potrebbero, non essere rappresentativi della situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo SEA post discontinuità del *business energy*. Le dovute elisioni di tali rapporti sono state inserite nell'attivo tra le *Attività destinate alla vendita* e nel passivo tra le *Passività connesse alle attività destinate alla vendita*, in modo da presentare correttamente il totale attivo e totale passivo del Gruppo nel suo complesso.

- Con riferimento al rendiconto finanziario, tutti i flussi di cassa relativi alle *Attività destinate alla vendita* sono stati rappresentati in apposite voci relative alle operazioni dell'esercizio, alle attività di investimento e alle attività di finanziamento del Rendiconto finanziario. Tali voci si riferiscono ai soli flussi risultanti da transazioni con soggetti esterni al Gruppo. Ne consegue che i flussi relativi alle *Attività in funzionamento* e quelli relativi alle *Attività destinate alla vendita* potrebbero non essere rappresentativi dei flussi finanziari del Gruppo SEA post discontinuità del *business energy*. Nel rendiconto finanziario consolidato gli effetti sui flussi di cassa connessi alle Attività destinate alla vendita sono esposti separatamente in una apposita riga aggiunta in ogni sezione del rendiconto finanziario.

Il dettaglio dei valori economici riportati tra le *Attività destinate alla vendita* è di seguito presentato:

Conto Economico delle Attività destinate alla vendita

(in migliaia di euro)	2021	2020
Ricavi di gestione	51.351	36.551
Totale ricavi	51.351	36.551
Costi operativi		
Costi del lavoro	(2.116)	(2.221)
Materiali di consumo	(37.464)	(26.079)
Altri costi operativi	(4.190)	(3.761)
Totale costi operativi	(43.770)	(32.061)
Margine Operativo lordo / EBITDA	7.581	4.490
Accantonamenti netti e svalutazioni	7	81
Ammortamenti	(3.377)	(2.834)
Risultato operativo	4.211	1.737
Oneri finanziari	(674)	(774)
Proventi finanziari	12	
Risultato prima delle imposte	3.549	963
Imposte	(1.449)	(256)
Risultato netto da Attività destinate alla vendita	2.100	707

I ricavi di gestione dell'esercizio 2021 ammontano complessivamente a 51.351 migliaia di Euro in aumento del 40,5% rispetto al 2020.

I ricavi di gestione sono composti da:

- “energia elettrica” per complessivi 42.805 migliaia di euro (+ 226,1% rispetto al 2020);
- “energia termica” ammontano a 5.639 migliaia di euro (-75,7% rispetto al 2020);
- “altri ricavi”, pari a 2.907 migliaia di euro, si riferiscono principalmente alla stima dei “certificati bianchi” maturati nel 2021 a seguito dell’entrata in funzione della nuova turbina TGE della centrale di Malpensa.

I costi operativi sostenuti nel 2021, pari a 43.770 migliaia di euro, aumentano di 11.709 migliaia di euro (+36,5% rispetto al 2020). I costi operativi includono principalmente i) l’acquisto di metano per 26.398 migliaia di euro per la produzione di energia elettrica e termica (in aumento di 5.083 migliaia di euro per l’effetto combinato dell’incremento delle quantità consumate e di maggiori costi unitari del metano), ii) dagli oneri relativi alle quote di CO2 maturate nel 2021 per 9.265 migliaia di euro (in aumento di 5.804 migliaia di euro per l’effetto combinato dell’incremento delle quantità di CO2 emesse e dei maggiori costi unitari).

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali sono pari a 3.377 migliaia di euro. Rispetto all’esercizio 2020 tale voce mostra un incremento di 543 migliaia di euro principalmente per effetto dell’inizio dell’ammortamento della nuova turbina TGE della centrale di Malpensa.

Gli oneri finanziari netti sono pari a 674 migliaia di euro, in diminuzione di 100 migliaia di euro rispetto al 2020. La variazione positiva è determinata principalmente da minori interessi passivi dovuti alla controllante SEA per la gestione della tesoreria centralizzata.

La voce imposte, pari a 1.449 migliaia di euro, include:

- imposte correnti per IRES e IRAP per 3.061 migliaia di euro;
- imposte anticipate che impattano positivamente sul conto economico per 1.612 migliaia di euro.

Le attività e le passività connesse alle *Attività destinate alla vendita* al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020 – riesposto – sono di seguito riportate:

Situazione Patrimoniale e Finanziaria delle Attività destinate alla vendita

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020 *
Immobilizzazioni immateriali	125	123
Immobilizzazioni materiali	56.539	57.732
Diritti d'uso beni in leasing	54	73
Imposte differite attive	2.377	766
Altri crediti non correnti	12	113
Rimanenze	12	12
Crediti commerciali	15.383	10.110
Crediti per imposte	475	845
Altri crediti correnti	5.111	2.260
Cassa e disponibilità liquide	35	39
Elisione crediti e debiti vs attività destinate alla vendita	(32.611)	(36.070)
TOTALE ATTIVO DELLE ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	47.512	36.003
Capitale sociale	5.200	5.200
Altre riserve	27.920	27.213
Risultato dell'esercizio	2.100	707
Fondo rischi e oneri	490	490
Fondi relativi al personale	398	396
Passività finanziarie non correnti	38	57
Debiti commerciali	13.153	9.393
Debiti per imposte dell'esercizio	2.689	51
Altri debiti	7.574	305
Passività finanziarie correnti	20.561	28.261
Elisione crediti e debiti vs attività destinate alla vendita	(32.611)	(36.070)
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO DELLE ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	47.512	36.003

* Riportato ai soli fini comparativi non essendo richiesto dal principio IFRS 5 riesporre i dati patrimoniali dell’esercizio precedente.

Le immobilizzazioni materiali sono diminuite di euro 1.193 migliaia per effetto principalmente degli ammortamenti del 2021 che, come anticipato, continuano a decorrere e per le dismissioni di beni patrimoniali. Tali effetti sono in parte controbilanciati dagli investimenti effettuati nella centrale di Malpensa (in particolare per il saldo della nuova turbina TGE) e per l'acquisto di cespiti industriali per la centrale di Linate.

L'incremento dell'attivo corrente è principalmente riconducibile all'incremento dei crediti verso la controllante per 2.971 migliaia di euro e per effetto dell'iscrizione del credito verso il Gestore dei Servizi Energetici relativo ai certificati bianchi maturati 2021 e di un credito verso il Gestore dei Mercati Energetici per un deposito cauzionale restituito nel corso del mese di gennaio 2022.

L'incremento della voce altri debiti è legato principalmente all'iscrizione del debito verso il Ministero dell'Ambiente per la stima del valore delle quote di emission right CO2 maturate e non interamente acquistate nel 2021.

I debiti per imposte dell'esercizio mostrano un incremento di 2.638 migliaia di euro a seguito dell'iscrizione dei debiti per IRES e IRAP (a credito al 31 dicembre 2020).

I debiti derivanti dalla gestione della tesoreria centralizzata del Gruppo SEA sono pari a 20.542 migliaia di euro (28.244 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Il patrimonio netto delle attività destinate alla vendita è aumentato di euro 2.036 migliaia rispetto al 31 dicembre 2020 per effetto del risultato positivo dell'esercizio.

Il dettaglio dei flussi finanziari relativi alle Attività destinate alla vendita è di seguito riportato:

Rendiconto Finanziario delle Attività destinate alla vendita (in migliaia di euro)	2021	2020
Cash flow derivante dall'attività operativa		
Risultato prima delle imposte	3.549	963
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	3.377	2.834
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)		(445)
Variazione dei fondi del personale	2	(16)
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(7)	50
Oneri finanziari netti	662	774
Altre variazioni non monetarie		(183)
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle attività destinate alla vendita	7.583	3.977
Variazione rimanenze		1
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(7.747)	8.187
Variazione altre attività non correnti	101	1
Variazione debiti commerciali e altri debiti	9.962	(8.290)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante delle attività destinate alla vendita	2.316	(101)
Imposte sul reddito pagate	(16)	(3)
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività operativa delle attività destinate alla vendita	9.883	3.873
Investimenti in immobilizzazioni:		
-immateriali	(2)	(123)
-materiali	(3.783)	(6.538)
Disinvestimenti in immobilizzazioni:		
-materiali	1.618	701
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento delle attività destinate alla vendita	(2.167)	(5.960)
Variazione attività / passività finanziarie	(7.720)	2.090
Interessi e commissioni pagati		(3)
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento delle attività destinate alla vendita	(7.720)	2.087
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide delle attività destinate alla vendita	(4)	0
Disponibilità liquide di inizio periodo	39	39
Disponibilità liquide di fine periodo	35	39

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2020 sono stati riclassificati.

7. Informativa per settori operativi

Per il tipo di attività svolta dal Gruppo l'elemento "traffico" determina in modo significativo i risultati di tutte le attività aziendali. Il Gruppo SEA ha identificato tre *business* operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla Gestione ed in particolare: (i) *Commercial Aviation*, (ii) *General Aviation*, (iii) *Energy*. Tale rappresentazione potrebbe differire da quella presentata a livello di singola *legal entity*. Di seguito sono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali *business* operativi identificati.

Commercial Aviation: comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation* le prime consistono nella gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e nell'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*. Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, prevalentemente in regime di 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.

General Aviation: include le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e presso Malpensa.

Energy: comprende la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata al mercato esterno. Il principio contabile IFRS 5 prevede che il conto economico 2021 della linea di business in "*discontinued operation*" non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di business in "*discontinued operation*" sia riflesso in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da attività destinate alla vendita"; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al business in "*discontinued operation*", che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposti sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo. Il principio IFRS 5 richiede altresì che il conto economico dell'esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuate e cessate nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria. L'informativa per settore riportata nelle seguenti tabelle espone solo le risultanze delle attività in funzionamento. Parimenti i dati economici e patrimoniali delle attività destinate alla vendita sono stati riportati e sono oggetto di specifici commenti al paragrafo "6.1 Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da attività destinate alla vendita". Conseguentemente l'informativa di settore dell'esercizio comparativo è stata riesposta tenuto conto dell'uscita del Gruppo dal business *energy*.

Nelle tabelle seguenti sono esposti dati economici e patrimoniali afferenti i settori indicati, riconciliati con i dati presentati nella Relazione sulla Gestione.

Informativa di settore: Dati economici e patrimoniali al 31 dicembre 2021

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	322.294	17.530	(14.592)	325.232
di cui Intercompany	(9.794)	(4.798)	14.592	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	312.500	12.732	0	325.232
EBITDA	23.134	8.607		31.741
EBIT	(87.346)	6.552		(80.794)
Proventi (oneri) da partecipazioni				(382)
Oneri finanziari				(21.428)
Proventi finanziari				1.633
Risultato prima delle imposte				(100.971)
Investimenti in Immobilizzazioni	31.611	2.107		33.718
Materiali	5.408	2.071		7.479
Immateriali	26.203	36		26.239

Informativa di settore: Dati economici e patrimoniali al 31 dicembre 2020 (riesposizione)

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	242.405	12.275	(8.165)	246.515
di cui Intercompany	(5.606)	(2.559)	8.165	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	236.799	9.716	0	246.515
EBITDA	(37.217)	6.166		(31.051)
EBIT	(138.776)	3.962		(134.814)
Proventi (oneri) da partecipazioni				(9.947)
Oneri finanziari				(20.313)
Proventi finanziari				1.000
Risultato prima delle imposte				(164.074)
Investimenti in Immobilizzazioni	39.158	642		39.800
Materiali	10.825	642		11.467
Immateriali	28.333			28.333

Per maggiori informazioni sulle attività dei *business* operativi, si rimanda al paragrafo “*Andamento operativo – Analisi di settore*” della Relazione sulla Gestione.

8. Note alla situazione patrimoniale - finanziaria

8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2021 relativa alle immobilizzazioni immateriali.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Riclassifica IFRS 5 (*)	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortame nti/ svalutazioni	31 dicembre 2021
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.578.076	1.434	1.412	32.660	(2.745)		1.610.837
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096		22.806	(32.209)			33.693
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	97.968		0	1.569		(83)	99.454
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.456	(123)	2.008	(1.569)			1.772
Altre	18.410		13			(159)	18.264
Totale valore lordo	1.739.006	1.311	26.239	451	(2.745)	(242)	1.764.020
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(669.719)			3	1.408	(42.692)	(711.000)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(85.192)					(6.841)	(92.033)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Altre	(15.328)						(15.328)
Totale fondo ammortamento	(770.239)	0	0	3	1.408	(49.533)	(818.361)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	908.357	1.434	1.412	32.663	(1.337)	(42.692)	899.837
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096		22.806	(32.209)			33.693
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	12.776			1.569		(6.924)	7.421
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.456	(123)	2.008	(1.569)			1.772
Altre	3.082		13			(159)	2.936
Totale valore netto	968.767	1.311	26.239	454	(1.337)	(49.775)	945.659

(*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono stati rilevati diritti su beni in concessione al netto del relativo fondo ammortamento per 899.837 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 a fronte di 908.357 migliaia di euro al 31 dicembre 2020. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato, in quanto destinati a essere devoluti al concedente al termine della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2021 è pari a 42.692 migliaia di euro mentre le dismissioni ammontano a 1.337 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio pari a 34.072 migliaia di euro derivano principalmente dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti". Gli incrementi diretti del periodo per 1.412 migliaia di euro fanno riferimento soprattutto all'acquisto di nuove apparecchiature explosive detection system per il controllo dei bagagli da stiva e apparecchiature x-ray per il controllo radiogeno dei bagagli a mano. Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 8.15.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 33.693 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2021.

Si segnala che con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, secondo quanto riportato all'art. 202, co. 1-bis. Conseguentemente, la Società ha provveduto a ricalcolare gli ammortamenti a partire dall'esercizio 2020, secondo la nuova scadenza della Convenzione 2001, prorogata alla data del 4 maggio 2043.

Nel corso del 2021 il Gruppo SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate. La contingente situazione dovuta all'emergenza Covid ha portato al

posticipo di una serie di attività di investimento riguardanti soprattutto iniziative in ambito commerciale oltre ad altri interventi non strettamente necessari all'attuale livello di traffico passeggeri.

Le principali opere realizzate nell'esercizio dalla Capogruppo SEA a Malpensa ammontano a 16.941 migliaia di euro e riguardano principalmente i) presso il Terminal 1 la messa in esercizio del self-service bag drop dell'isola 10, la continuazione degli interventi di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, oltre alle attività di adeguamento sismico della copertura spaziale e la prosecuzione degli interventi per la riqualifica dell'impianto di rilevazione incendi; ii) presso il Terminal 2, si segnala, invece, che a seguito della decisione di spostare l'intero traffico sul Terminal 1, le iniziative di investimento direttamente correlate al traffico passeggeri sono state sospese, tra cui anche la realizzazione del self-service bag drop e l'adeguamento dell'impianto BHS allo standard 3 ECAC e verranno completate successivamente quando i livelli di traffico consentiranno la riapertura del Terminal 2; iii) sulle infrastrutture "air-side" dell'aeroporto di Malpensa hanno invece riguardato esclusivamente gli interventi di riqualifica delle aree esistenti e i progetti correlati agli obiettivi di mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo. In particolare, si è proceduto a interventi di miglioria della funzionalità e affidabilità del sistema degli aiuti visivi luminosi (anche in termini di efficientamento energetico), alla sostituzione delle guide ottiche al satellite B di nuova tecnologia che permettono il corretto posizionamento degli aeromobili in fase di sosta, all'adeguamento di tutti i proiettori delle torri faro air side con tecnologia LED e alla realizzazione di un sistema di sorveglianza e controllo per aeromobili (ASMGCS) e veicoli, nelle aree di manovra e di movimento.

A Linate, le principali opere, si riferiscono, al completamento degli interventi di riqualifica funzionale e restyling del Terminal. In particolare, le principali opere riguardano il completamento della costruzione di un nuovo corpo di fabbrica F (piano terra, primo piano, secondo piano e copertura) con la facciata avanzata verso il piazzale aeromobili, la realizzazione di nuove linee smart security, nell'area dedicata al controllo dei bagagli a mano, per l'ottimizzazione dei flussi e l'aumento della qualità del servizio offerto ai passeggeri, nonché l'apertura di nuove aree commerciali al primo piano e di una nuova area food & beverage al secondo piano. Contestualmente sono stati realizzati i bagni aperti al pubblico all'interno del nuovo Corpo F, piano primo e secondo, nel rispetto del nuovo concept. Si segnala, inoltre, il completamento degli interventi di riqualifica del terminal nelle aree di check-in e la realizzazione di nuovi collegamenti verticali con la stazione di arrivo della M4, con la realizzazione di un'area self bag drop in corrispondenza dell'isola check-in n° 9. Le opere eseguite sulle infrastrutture "air-side" dell'aeroporto di Linate hanno infine riguardato la riconfigurazione elettrica ed impiantistica della cabina "Nord" e l'adeguamento dei sistemi di telecomando e telecontrollo degli aiuti visivi luminosi alle controller working positions ENAV, situate presso la torre di controllo.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere di restyling dei Terminal di Linate e Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 7.421 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (12.776 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), si riferiscono ad acquisti di componenti software per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale, sia gestionale. Nello specifico, gli incrementi per 1.569 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2021 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2021 presenta un saldo residuo di 1.772 migliaia di euro, relativo agli interventi software ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2021 è pari a 6.924 migliaia di euro.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2021, descritti alla Nota 2, non si è provveduto a svalutare i non-financial assets.

Nel corso dell'esercizio 2020 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	31 dicembre 2020
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.552.769	2.330	23.992	(595)	(420)	1.578.076
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.876	23.028	(23.808)			43.096
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	89.098		8.959		(89)	97.968
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.780	3.098	(8.959)	(463)		1.456
Altre	18.568			2	(160)	18.410
Totale valore lordo	1.712.091	28.456	184	(1.056)	(669)	1.739.006
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(625.356)			594	(44.956)	(669.719)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(76.749)				(8.443)	(85.192)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
Totale fondo ammortamento	(717.434)	0	0	594	(53.399)	(770.239)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	927.414	2.330	23.992	(1)	(45.376)	908.357
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.876	23.028	(23.808)			43.096
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	12.349		8.959		(8.532)	12.776
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.780	3.098	(8.959)	(463)		1.456
Altre	3.240			2	(160)	3.082
Totale valore netto	994.659	28.456	184	(462)	(54.068)	968.767

8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2021 relativa alle immobilizzazioni materiali.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Riclassifica IFRS 5 (*)	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2021
Valore Lordo							
Beni immobili	235.542	(12.545)		8.054	(183)		230.867
Impianti e macchinari	106.196	(99.192)	6	33	(5)		7.038
Attrezzature industriali e commerciali	46.572	(77)	26		0		46.521
Altri beni mobili	90.865	(93)	1.235	868	(155)		92.720
Immobilizzazioni in corso ed acconti	28.369	(13.241)	6.212	(9.409)			11.931
Totale valore lordo	507.543	(125.148)	7.479	(454)	(343)	0	389.077
Fondo ammortamento e svalutazioni							
Beni immobili	(114.647)	4.162			171	(6.335)	(116.649)
Impianti e macchinari	(68.056)	63.251			5	(344)	(5.145)
Attrezzature industriali e commerciali	(44.025)	67			0	(1.667)	(45.625)
Altri beni mobili	(68.225)	119			153	(7.151)	(75.104)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(294.953)	67.599	0	0	329	(15.497)	(242.523)
Valore netto							
Beni immobili	120.895	(8.383)		8.054	(12)	(6.335)	114.219
Impianti e macchinari	38.140	(35.941)	6	33	0	(344)	1.894
Attrezzature industriali e commerciali	2.547	(10)	26		0	(1.667)	896
Altri beni mobili	22.640	26	1.235	868	(2)	(7.151)	17.616
Immobilizzazioni in corso ed acconti	28.369	(13.241)	6.212	(9.409)			11.931
Totale valore netto	212.591	(57.549)	7.479	(454)	(14)	(15.497)	146.556

(*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli del settore *Non Aviation*, pari a 8.054 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa e del Terminal di Linate.

Gli incrementi delle “Immobilizzazioni materiali” effettuati dalla Capogruppo SEA comprendono, inoltre, l’acquisto di arredi e mobilio (banchi, sedute, poltrone, ecc...) per 838 migliaia di euro e di nuovi terminali video e personal computer per 330 migliaia di euro.

Tutte le immobilizzazioni, materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell’Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2021, rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2021, descritti alla Nota 2, non si è provveduto a svalutare i non-financial assets.

Nel corso dell’esercizio 2020 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2020
Valore Lordo						
Beni immobili	231.691		3.888	(37)		235.542
Impianti e macchinari	114.267	73	895	(9.039)		106.196
Attrezzature industriali e commerciali	46.295	279		(2)		46.572
Altri beni mobili	79.778	1.211	9.902	(25)		90.865
Immobilizzazioni in corso ed acconti	26.796	16.442	(14.869)			28.369
Totale valore lordo	498.826	18.005	(184)	(9.103)	0	507.543
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(107.924)			27	(6.748)	(114.647)
Impianti e macchinari	(73.665)			8.518	(2.909)	(68.056)
Attrezzature industriali e commerciali	(40.554)				(3.470)	(44.025)
Altri beni mobili	(61.024)			2	(7.204)	(68.225)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(283.167)	0	0	8.547	(20.331)	(294.953)
Valore netto						
Beni immobili	123.766		3.888	(10)	(6.748)	120.895
Impianti e macchinari	40.602	73	895	(521)	(2.909)	38.140
Attrezzature industriali e commerciali	5.740	279		(2)	(3.470)	2.547
Altri beni mobili	18.753	1.211	9.902	(23)	(7.204)	22.640
Immobilizzazioni in corso ed acconti	26.796	16.442	(14.869)			28.369
Totale valore netto	215.657	18.005	(184)	(556)	(20.331)	212.591

8.3 Diritti d’uso beni in leasing

La voce “Diritti d’uso beni in leasing” è rappresentativa del diritto d’utilizzo rilevato ai sensi dell’IFRS 16. Come locatario il Gruppo SEA ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d’uso nell’attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d’uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2021 è pari a 12.996 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.283 migliaia di euro. Ai fini della determinazione di detti valori, il Gruppo si è avvalso dell’esenzione prevista dall’IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni dal 31 dicembre 2020 al 31 dicembre 2021.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Riclassifica IFRS 5 (*)	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2021
Valore Lordo						
Attrezzatura varia e minuta	3.188		913			4.101
Attrezzature complesse	188					188
Automezzi	5.083	(59)	3.811	(147)		8.688
Macchine elettromeccaniche ed elett.	862					862
Terreni	4.377	(29)				4.348
Totale valore lordo	13.698	(88)	4.724	(147)		18.187
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Attrezzatura varia e minuta	(1.211)				(714)	(1.925)
Attrezzature complesse	(108)				(54)	(162)
Automezzi	(820)	5		113	(967)	(1.669)
Macchine elettromeccaniche ed elett.	(313)				(157)	(470)
Terreni	(585)	10			(391)	(966)
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(3.037)	15	0	113	(2.283)	(5.192)
Valore netto						
Attrezzatura varia e minuta	1.977		913		(714)	2.176
Attrezzature complesse	80				(54)	26
Automezzi	4.263	(54)	3.811	(34)	(967)	7.019
Macchine elettromeccaniche ed elett.	549				(157)	392
Terreni	3.792	(19)			(391)	3.382
Totale valore netto	10.662	(73)	4.724	(34)	(2.283)	12.996

(*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

Nel corso dell'esercizio 2020 la movimentazione dei diritti d'uso su beni in leasing era stata la seguente:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2020
Valore Lordo					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11		(11)		0
Attrezzatura varia e minuta	3.069	208	(89)		3.188
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	3.257	2.655	(829)		5.083
Macchine elettromeccaniche ed elett.	908		(46)		862
Mezzi di carico e scarico	7		(7)		0
Terreni	4.377				4.377
Totale valore lordo	11.817	2.863	(982)	0	13.698
Fondo ammortamento e svalutazioni					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	(8)		11	(3)	0
Attrezzatura varia e minuta	(614)		89	(686)	(1.211)
Attrezzature complesse	(54)			(54)	(108)
Automezzi	(668)		804	(956)	(820)
Macchine elettromeccaniche ed elett.	(175)		46	(184)	(313)
Mezzi di carico e scarico	(5)		7	(2)	0
Terreni	(188)			(397)	(585)
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(1.712)	0	957	(2.282)	(3.037)
Valore netto					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	3			(3)	0
Attrezzatura varia e minuta	2.455	208		(686)	1.977
Attrezzature complesse	134			(54)	80
Automezzi	2.589	2.655	(25)	(956)	4.263
Macchine elettromeccaniche ed elett.	733			(184)	549
Mezzi di carico e scarico	2			(2)	0
Terreni	4.189			(397)	3.792
Totale valore netto	10.106	2.863	(25)	(2.282)	10.662

8.4 Investimenti immobiliari

Di seguito le tabelle relative agli investimenti immobiliari:

Investimenti immobiliari (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(733)	(732)
Totale investimenti immobiliari netti	3.401	3.402

Movimentazione Fondo Ammortamento (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Valore iniziale	(732)	(730)
Decrementi/Riclassifiche		
Ammortamenti	(1)	(2)
Valore finale	(733)	(732)

La voce include i valori dei fabbricati a uso civile non strumentali all'attività d'impresa del Gruppo (appartamenti e box).

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2021, descritti alla Nota 2, non si è provveduto a svalutare i non-financial assets.

8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione della voce "Partecipazioni in società collegate" dal 31 dicembre 2020 al 31 dicembre 2021.

Partecipazioni in società collegate (in migliaia di euro)	Movimentazione				31 dicembre 2021
	31 dicembre 2020	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	Cessione partecipazione	
SACBO SpA	39.573	(2.203)			37.370
Dufrital SpA	11.100	(1.432)			9.668
Disma SpA	2.470	97			2.567
Malpensa Logistica Europa SpA	3.735	2.715			6.450
SEA Services Srl	617	494			1.111
Airport Handling SpA	8.632	(53)			8.579
Totale	66.127	(382)	0	0	65.745

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia.

Il patrimonio netto delle società collegate è stato rettificato per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28.

Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 31 dicembre 2021 ammonta a 65.745 migliaia di euro rispetto a 66.127 migliaia di euro al 31 dicembre 2020.

Si rimanda ai risultati degli impairment test descritti alla Nota 2, con riferimento al valore delle partecipazioni in società collegate.

8.6 Altre Partecipazioni

Si riporta di seguito l'elenco delle "Altre partecipazioni":

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle altre partecipazioni dell'esercizio 2021:

Altre partecipazioni (in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Movimentazione		31 dicembre 2021
		Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	0			0
Romairport Srl	1			1
Totale	1	-	-	1

8.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2021 è riepilogata di seguito:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Riclassifica IFRS 5 (*)	(Rilascio) / accantonamento a conto economico	(Rilascio) / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2021
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	33.024		5.339		38.363
Svalutazione cespiti non ancora demoliti	724		(5)		719
Fondi rischi ed oneri	9.222	(180)	(530)		8.512
Fondo crediti tassato	7.286	(3)	506		7.790
Contenzioso lavoro	5.061		1		5.062
Valutazione a fair value dei derivati	288			(288)	0
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.450		(273)	346	1.523
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	8.771		(4.510)		4.261
Ammortamenti	2.278	(2.108)			170
Altre	4.308	1.523	(108)		5.724
Perdite fiscali SEA	33.678		22.529		56.207
Totale imposte anticipate	106.092	(768)	22.949	58	128.331
					0
Ammortamenti	(6.523)		1.037		(5.486)
Allocazione plusvalore acquisizione SEA Prime	(4.465)		218		(4.247)
Fondo di ripristino	(1.618)		901		(717)
Altro	249	2			251
Totale imposte differite	(12.357)	2	2.156	0	(10.199)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	93.735	(766)	25.105	58	118.132

(*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

La variazione delle differite include principalmente l'effetto positivo dello stanziamento al 24% del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale al 31 dicembre 2021, assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista dunque, anche sulla base del Piano industriale 2022-2026 approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA del 20 dicembre 2021, la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentirne il progressivo riassorbimento.

8.8 Altri crediti non correnti

Gli altri crediti non correnti, pari a 52.408 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (48.651 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) si riferiscono principalmente, all'attività relativa all'indemnification right garantito alla società, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento a depositi cauzionali attivi.

8.9 Rimanenze

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare della voce "Rimanenze":

Rimanenze (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.909	3.291
Fondo obsolescenza magazzino	(1.171)	(1.264)
Totale Rimanenze	1.738	2.027

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali. Nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo obsolescenza magazzino pari a 1.171 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (1.264 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

8.10 Crediti commerciali

La voce relativa ai crediti commerciali è riepilogata nella tabella seguente:

Crediti commerciali (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti	85.545	45.028
Crediti commerciali verso imprese collegate	10.383	6.372
Totale crediti commerciali netti	95.928	51.400

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

L'andamento del saldo dei "Crediti commerciali" è influenzato dalla diffusione dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, con la generazione di un grave impatto economico sull'intera filiera. Per i commenti sull'andamento dei crediti commerciali 2021 si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime descritto nelle precedenti note a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti commerciali (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Fondo iniziale	(110.338)	(100.673)
Riclassifica IFRS 5 (*)	121	
(Incrementi)/scioglimenti	(15.603)	(10.295)
Utilizzi	1.489	630
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(124.331)	(110.338)

(*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

Gli accantonamenti al fondo sono esposti al netto degli scioglimenti e sono pari a 15.603 migliaia di euro per il 2021 (accantonamenti netti per 10.295 migliaia di euro per il 2020). Gli accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dal Gruppo che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare dei crediti per imposte e degli altri crediti correnti:

Crediti per imposte e altri crediti correnti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti per imposte	794	1.936
Altri crediti correnti	4.961	7.654
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	5.755	9.590

I crediti per imposte, pari a 794 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, si riferiscono per 121 migliaia di euro (132 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) a crediti IVA; per 0 migliaia di euro (1.045 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) a crediti per imposte correnti; per 673 migliaia di euro (759 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) ad altri crediti fiscali.

La voce "Altri crediti correnti" è dettagliabile nel modo seguente:

Altri crediti correnti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Risconti per quote di CO ₂		1.722
Altri crediti	3.279	4.220
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	231	544
Crediti verso compagnie assicurative	1.005	949
Crediti per incassi vari	438	169
Valori postali e bolli	8	50
Totale altri crediti correnti	4.961	7.654

Il saldo della voce “Altri crediti correnti” ammonta a 4.961 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (7.654 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e si compone delle voci sotto descritte.

I risconti attivi su acquisti di quote di CO₂ si riferiscono alle quote per i diritti di emissione di gas ad effetto serra acquistate in anticipo e afferiscono al 31 dicembre 2021 al business *energy*.

La voce “Altri crediti” pari a 3.279 migliaia di euro si riferisce principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell'esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre anticipi a fornitori, crediti per contributi in conto esercizio e altre posizioni minori. La variazione dell'esercizio è principalmente legata ai minori crediti iscritti a fronte di costi anticipati finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti per incassi vari, pari a 438 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con telepass, carta di credito e POS e per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 1.005 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (949 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

8.12 Crediti finanziari correnti

La voce “Crediti finanziari correnti” ammonta a 20.542 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 ed è composta dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia SpA. Si rimanda a quanto esposto nella Nota 10 relativa ai rapporti con parti correlate.

8.13 Cassa e disponibilità liquide

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare della voce “Cassa e disponibilità liquide”.

Cassa e disponibilità liquide (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Depositi bancari e postali	134.102	588.240
Denaro e valori in cassa	71	73
Totale	134.173	588.313

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2021 è in diminuzione di 454.140 migliaia di euro rispetto all'anno precedente. Su tale dinamica ha inciso, oltre che il perdurare dell'impatto della crisi Covid-19, il rimborso a scadenza del Bond da 300 milioni di euro ad aprile 2021 e delle quote di ammortamento dei finanziamenti in essere, il processo di rafforzamento e ottimizzazione della struttura finanziaria effettuato da SEA nel corso dell'anno, con l'erogazione di euro 110 milioni di nuovi Term Loans e il rimborso anticipato di euro 180 milioni dei Term Loans 2020.

La composizione della liquidità al 31 dicembre 2021 si riferisce a depositi bancari e postali liberamente disponibili per 134.102 migliaia di euro (588.137 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), depositi bancari non disponibili per 103 migliaia di euro (in linea con il 31 dicembre 2020), denaro e valori in cassa per 71 migliaia di euro (73 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). Si segnala che nel corso del 2021 una significativa parte della liquidità è stata in giacenza su conti corrente di tesoreria che ne hanno assicurato un'adeguata redditività.

Per dettagli sulla variazione della voce in commento si rimanda al Rendiconto Finanziario Consolidato.

8.14 Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2021 il capitale sociale della Società SEA ammonta a 27.500 migliaia di euro.

Il valore nominale per ciascuna azione è pari a 0,11 euro.

La movimentazione del patrimonio netto è riportata negli schemi di bilancio.

Si riporta di seguito la riconciliazione tra il patrimonio netto della Capogruppo SEA SpA e il patrimonio netto di consolidato.

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2020	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2021
Bilancio della Capogruppo	158.053	0	(183)	(80.288)	77.582
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	30.475			5.307	35.782
Rettifiche per valutazione equity collegate	48.160			(382)	47.778
Altre scritture di consolidamento	(5.451)			247	(5.204)
Bilancio Consolidato	231.236	0	(183)	(75.116)	155.937

In data 29 luglio 2021 l'assemblea della Capogruppo SEA ha deliberato, in applicazione del disposto dell'art. 6 del Decreto Legge 8 aprile 2020 n. 23, convertito con modifiche dalla Legge 5 giugno 2020 n. 40, come novellato dall'art. 1, comma 266, della Legge 30 dicembre 2020 n. 178, di portare a nuovo la perdita del 2020 pari a 120.366.865,50 euro, con obbligo per gli amministratori di distinta indicazione della perdita stessa nella nota integrativa con specificazione, in appositi prospetti, della sua origine nonché delle movimentazioni intervenute nell'esercizio.

8.15 Fondo rischi e oneri

La voce "Fondo rischi e oneri", movimentata dalla seguente tabella, è così composta:

Fondo rischi e oneri (in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Riclassifica IFRS 5 (*)	Accantonamenti	(Utilizzi)	Altri movimenti	31 dicembre 2021
Fondo di ripristino e sostituzione	175.952		20.499	(16.605)	3.876	183.722
Fondo oneri futuri	26.391	(490)	8.877	(5.388)		29.390
Totale fondo rischi e oneri	202.343	(490)	29.376	(21.993)	3.876	213.112

(*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Passività connesse alla attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 183.722 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (175.952 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è principalmente dovuto agli interventi di ripristino eseguiti sulle infrastrutture "air-side" dell'aeroporto di Malpensa quali, la ripavimentazione di alcuni tratti delle piste, delle taxiway e dei piazzali di sosta aeromobili, nonché il completamento della riqualifica funzionale del Terminal di Linate.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione del fondo per oneri futuri:

Fondo oneri futuri (in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Riclassifica IFRS 5 (*)	Accantonamenti	(Utilizzi)	31 dicembre 2021
Accantonamenti in materia di lavoro	6.178		2.418	(5.028)	3.568
Franchigie assicurative	826		122	(57)	891
Rischi fiscali	1.825			(9)	1.816
Certificati verdi e bianchi	490	(490)			-
Fondi diversi	17.072		6.337	(294)	23.115
Totale fondo oneri futuri	26.391	(490)	8.877	(5.388)	29.390

(*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Passività connesse alla attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento dell'operatività del Gruppo. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2020.

La voce "Franchigie assicurative" pari a 891 migliaia di euro si riferisce agli oneri in carico al Gruppo SEA per danni derivanti da responsabilità civile.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce a:

- 1.500 migliaia di euro all'importo accantonato da SEA Prime SpA, per far fronte alle passività correlate al mancato versamento dell'IVA di Gruppo da parte della ex controllante per gli anni 2011 e 2012;
- 316 migliaia di euro all'importo accantonato dalla Capogruppo SEA in relazione agli avvisi di accertamento in materia di IVA e avviso di liquidazione in materia di imposta di registro (per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Gestione).

La voce "Fondi diversi" per 23.115 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 è composta nel modo seguente:

- 11.115 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 9.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali) che nel corso del 2021 è stata completata la predisposizione del capitolato tecnico per l'affidamento dell'incarico di predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. La definizione di tale Piano sarà ultimata entro il 2022, avendo l'avvio della gara di affidamento scontato i ritardi dovuti ai rallentamenti dei lavori causati dalla pandemia Covid-19. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 3.000 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa.

Gli utilizzi si riferiscono principalmente al pagamento degli importi per chiusura di contenziosi con sentenza sfavorevole per le società del Gruppo.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione della presente comunicazione finanziaria, anche sulla base dei pareri dei consulenti che rappresentano il Gruppo nei contenziosi stessi, si ritiene che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali emergenti.

8.16 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Fondo iniziale	45.622	48.172
Riclassifica IFRS 5 (*)	(396)	
(Proventi)/oneri finanziari	81	216
Utilizzi	(2.713)	(2.972)
(Utili) / perdite attuariali	1.442	206
Totale Fondi relativi al personale	44.036	45.622

(*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Passività connesse alle attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

Basi tecniche economiche-finanziarie	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Tasso annuo di attualizzazione	0,40%	0,01%
Tasso annuo di inflazione	1,75%	0,80%
Tasso annuo di incremento TFR	2,81%	2,10%

Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA*.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2021 con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto per la Capogruppo SEA.

Variazione delle ipotesi (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
+ 1 % sul tasso di turnover	43.140	44.314
- 1 % sul tasso di turnover	43.948	45.119
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	44.094	45.300
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	42.966	44.106
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	42.620	43.744
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	44.461	45.684

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

Durata media finanziaria dell'obbligazione (valore espresso in anni)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Duration del piano	9,0	9,2

Erogazioni previste (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Annualità 1	2.766	4.473
Annualità 2	2.384	1.996
Annualità 3	2.647	2.077
Annualità 4	2.541	2.157
Annualità 5	2.790	2.326

8.17 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	220.084	275.163	30.580	564.849
Debito per oneri su finanziamento	950		1.137	
Fair value derivati			1.744	
Debiti verso banche	221.034	275.163	33.461	564.849
Debiti verso obbligazionisti		298.708	299.856	298.490
Debiti per oneri su obbligazioni	2.388		9.014	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1.893	10.364	1.606	7.763
Debiti verso altri finanziatori	4.281	309.072	310.476	306.253
Totale passività correnti e non correnti	225.315	584.235	343.937	871.102

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 31 dicembre 2021 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria Bond SEA 10/2025 (espressa al costo ammortizzato), dalla parte residua dei Term Loan sottoscritti durante il 2020 e il 2021 e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 50% con scadenza superiore a 5 anni e solo l'11% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020:

Indebitamento finanziario netto (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
A. Disponibilità Liquide	(134.173)	(588.313)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti (*)	(20.542)	
D. Liquidità (A)+(B)+ (C)	(154.715)	(588.313)
E. Debito finanziario corrente	5.231	313.357
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	220.084	30.580
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	225.315	343.937
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	70.600	(244.376)
I. Debito finanziario non corrente	285.527	572.613
J. Strumenti di debito	298.708	298.490
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	584.235	871.102
M. Totale indebitamento finanziario continuing operation (H+L)	654.835	626.726
N. Indebitamento finanziario netto Attività destinate alla vendita	20.564	
O. Totale indebitamento finanziario netto	675.399	

(*) Includono crediti finanziari verso Attività destinate alla vendita per 20.542 k€

A fine dicembre 2021 l'indebitamento finanziario netto, pari a 675.399 migliaia di euro, registra un incremento di 48.673 migliaia di euro rispetto a fine 2020, in cui era pari a 626.726 migliaia di euro.

L'indebitamento finanziario netto continuing operation (secondo l'applicazione dell'IFRS 5) non include il debito finanziario in capo a SEA Energia e a favore della controllante.

Sulla composizione dell'indebitamento finanziario netto hanno influito una serie di fattori, fra cui:

- a) il rimborso a scadenza del Bond da 300 milioni di euro ad aprile 2021;
- b) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2021 sono state pari a 24.362 migliaia di euro) e dei Term Loan 2020 (pari a euro 6.218 migliaia);
- c) il processo di rafforzamento e ottimizzazione della struttura finanziaria effettuato da SEA nel corso dell'anno, con l'erogazione di euro 110 milioni di nuovi Term Loans e il rimborso anticipato di euro 180 milioni dei Term Loans 2020;
- d) minori rettifiche IAS per 7.797 migliaia di euro determinate da: (i) minori ratei passivi sui finanziamenti per 6.814 migliaia di euro, per l'effetto del rimborso del Bond SEA 04/2021; (ii) l'azzeramento di fair value e ratei passivi relativi ai derivati per 1.744 migliaia di euro per la scadenza degli stessi a settembre 2021; (iii) l'impatto negativo per 872 migliaia di euro per la prosecuzione del processo di ammortamento dei costi relativi ai Term Loans 2020 e al Bond SEA 10/2025;
- e) maggiore debito per leasing derivante in particolare dalla sottoscrizione nel 2021 di nuovi contratti di noleggio dei Cobus Interpista.

Le voci “Debito finanziario corrente” e “Debito finanziario non corrente” comprendono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 31 dicembre 2021 rispettivamente a 1.893 migliaia di euro e 10.364 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario) (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura varia e minuta	683	1.802	680	1.571
Attrezzature complesse	37		55	37
Automezzi	998	6.277	678	3.727
Macchine elettromeccaniche ed elett.	159	273	156	432
Terreni	16	2.012	37	1.996
Totale	1.893	10.364	1.606	7.763

Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 8.3 “Diritti d'uso beni in leasing”.

Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA/32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento indiretto e soggetto a condizioni del Gruppo al 31 dicembre 2021 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non trovano riflesso nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che il Gruppo potrebbe dover soddisfare:

- (i) Gli altri debiti non correnti includono i dividendi straordinari, deliberati nel corso del 2019, che sono stati riclassificati dalla Capogruppo SEA tra le passività non correnti e quindi esigibili oltre l'esercizio successivo. Per l'erogazione della seconda e ultima tranche da liquidarsi a decorrere dal 24 giugno 2020, la Società si è riservata di rideterminare la data del pagamento quando, superata la fase di emergenza dovuta al Covid-19, si realizzeranno le condizioni economico finanziarie tali da consentirlo. La verifica del raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario della Società è stata demandata al Consiglio di Amministrazione, che dovrà deliberare il pagamento qualora ritenesse raggiunte le condizioni.;
- (ii) i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:
 - fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l'obbligo contrattuale a mantenere l'infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata

condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell'accordo di servizio. L'ammontare del fondo al 31 dicembre 2021 è pari a 183.722 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;

- gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. L'ammontare del fondo accantonato al 31 dicembre 2021 è pari a 9 milioni di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;
 - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 31 dicembre 2021 a 44.036 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.16;
- (iii) non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali Ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente.
- (iv) i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 2.097 migliaia di euro. I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e il Gruppo e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 8.19;
- (v) le garanzie e gli impegni sottoscritte dal Gruppo al 31 dicembre 2021 sono descritte al paragrafo 14.

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2021 e delle altre variazioni.

(in migliaia di euro)	Finanziamenti	Prestiti obbligazionari	Debito per oneri su finanzi e prestiti obbligaz.ri	Derivato passivo	Debiti per leasing	Crediti finanziari verso SEA Energia	Totale
Saldo al 31 dicembre 2020	595.429	598.346	10.151	1.744	9.369	0	1.215.039
Riclassifica IFRS 5 (*)					(74)	28.244	28.170
Erogazione di finanziamenti Term Loan	110.000						110.000
Rimborso prestito obbligazionario		(300.000)					(300.000)
Variazione del cash pooling					(1.956)	(7.702)	(9.658)
Flussi di cassa	(210.580)		(10.151)				(220.731)
Altre variazioni							
- Costo Ammortizzato	399	362					761
- Variazione del fair value				(1.744)			(1.744)
- Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			3.338				3.338
- Variazione debito per leasing finanziario IFRS 16					4.918		4.918
Saldo al 31 dicembre 2021	495.248	298.708	3.338	0	12.257	20.542	830.093

(*) Saldi del business energy, i cui saldi patrimoniali erano elisi ai sensi dell'IFRS 10.

8.18 Altri debiti non correnti

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri debiti non correnti".

Altri debiti non correnti	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
(in migliaia di euro)		
Debiti verso azionisti per dividendi straordinari non correnti	84.736	84.737
Debiti verso dipendenti		2.537
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		534
Totale	84.736	87.808

Gli altri debiti non correnti includono i dividendi straordinari, deliberati nel corso del 2019, che sono stati riclassificati dalla Capogruppo SEA tra le passività non correnti e quindi esigibili oltre l'esercizio successivo.

La variazione rispetto al precedente esercizio è quindi interamente legata alla riclassificazione, nella parte corrente, dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità (che si chiuderà entro l'esercizio 2022) relativa all'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori. Relativamente a questa procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

8.19 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali.

Debiti commerciali (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Debiti verso fornitori	131.224	98.746
Acconti	2.203	4.569
Debiti verso imprese collegate	11.613	7.150
Totale debiti commerciali	145.040	110.465

I debiti commerciali si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo.

I debiti per acconti al 31 dicembre 2021 ammontano a 2.203 migliaia di euro (4.569 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2021 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 2.097 migliaia di euro (1.415 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Per quanto riguarda i debiti verso le società collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 10 relativa ai rapporti con parti correlate.

8.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 8.609 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (8.351 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), sono costituiti da:

Debiti per imposte dell'esercizio (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Debiti IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo	4.153	4.571
Debiti per imposte dirette	617	446
Debiti IVA	3.514	2.807
Altri debiti di natura fiscale	325	527
Totale debiti per imposte dell'esercizio	8.609	8.351

8.21 Altri debiti

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri debiti".

Altri debiti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Debito verso azionisti per dividendi a breve termine	94	96
Servizi antincendio aeroportuali	84.521	77.279
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	42.250	26.109
Altri debiti diversi	12.929	11.799
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	11.296	12.205
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	9.679	10.349
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.003	12.110
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.791	2.769
Depositi cauzionali di terzi	1.331	1.379
Debiti verso altri per trattenute c/dip	217	220
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	64	74
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	59	13
Totale Altri debiti	177.234	154.402

Il saldo della voce “Altri debiti” evidenzia un incremento di 22.832 migliaia di euro, passando da 154.402 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 a 177.234 di euro al 31 dicembre 2021.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, in data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l’illegittimità costituzionale dell’art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)”. La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l’esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019. Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR Roma avanzato dalla Società, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza del dicembre 2019. La Società SEA ha notificato l’atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l’efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti.

Parallelamente è pendente un giudizio innanzi alla Corte d’appello di Roma avente ad oggetto l’accertamento della debenza del contributo, la cui causa per precisazione conclusioni è stata rinviata al 23 maggio 2023. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La voce “Debiti per addizionali su diritti di imbarco” rappresenta le addizionali istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015.

La voce “Altri debiti diversi”, pari a 12.929 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (11.799 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

La riduzione dei debiti verso dipendenti per competenze maturate è riconducibile principalmente alle iniziative di contenimento del costo del lavoro, adottate da alcune delle società del Gruppo.

9. Conto economico

9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2021 e 2020. Tali dati, come illustrato nella Nota 7 “Informativa per settori operativi” riflettono la vista gestionale e manageriale dei business in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto differiscono rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

Ricavi di gestione	2021	2020 riesposto	2020 approvato
(in migliaia di euro)			
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	312.500	236.799	236.257
Ricavi di Gestione General Aviation	12.732	9.716	9.717
Ricavi di Gestione Energy			11.036
Totale Ricavi di gestione	325.232	246.515	257.010

Ricavi di Gestione Commercial Aviation

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per comparto.

Ricavi di gestione Aviation	2021	2020 riesposto	2020 approvato
(in migliaia di euro)			
Diritti e infrastrutture centralizzate	171.140	127.111	127.108
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	16.838	11.217	11.217
Utilizzo spazi in regime regolamentato	7.872	6.624	6.624
Totale Ricavi di gestione Aviation	195.850	144.952	144.949

La variazione positiva dei ricavi di gestione Aviation è ampiamente spiegata nella Relazione sulla Gestione a cui si rimanda.

L'andamento dei ricavi di gestione Aviation dell'esercizio 2021 registra un incremento di 50.898 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è strettamente legata all'andamento dei volumi di traffico, in ripresa a partire dalla seconda metà dell'esercizio grazie all'allentarsi delle limitazioni agli spostamenti domestici ed intra europei. Le performance economiche del 2021 risentono ancora degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha impattato sull'andamento dei volumi del traffico passeggeri, per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Non Aviation* suddiviso per comparto.

Ricavi di gestione Non Aviation	2021	2020 riesposto	2020 approvato
(in migliaia di euro)			
Retail	37.333	26.975	26.975
Parcheggi	33.699	23.396	23.396
Cargo	17.824	16.644	16.644
Pubblicità	4.403	4.193	4.193
Servizi premium	6.505	4.816	4.816
Real estate	1.204	2.108	1.944
Servizi e altri ricavi	15.682	13.715	13.340
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	116.650	91.847	91.308

La voce “Servizi e altri ricavi” si compone principalmente dei proventi dall’attività di service e proventi diversi.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per segmento.

Ricavi Retail	2021	2020 riesposto	2020 approvato
(in migliaia di euro)			
Shops	16.219	11.570	11.570
Food & Beverage	9.460	6.952	6.952
Car Rental	8.995	5.997	5.997
Servizi bancari	2.659	2.456	2.456
Totale Retail	37.333	26.975	26.975

L’evento più rilevante del 2021 è stato il perdurare dell’infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, con la generazione di un grave impatto economico sulla filiera del trasporto aereo ed in particolare sul sistema delle infrastrutture aeroportuali. Per ulteriori dettagli sui ricavi si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo “Andamento operativo-Analisi di settore”.

Ricavi di Gestione General Aviation

Il *business* General Aviation include, come anticipato, sia le attività di Aviazione generale, che comprendono l’intera gamma di servizi connessi al traffico business presso il piazzale Ovest dell’aeroporto di Linate e da agosto 2019 anche presso l’aeroporto di Malpensa. I ricavi del *business* General Aviation pari a 12.732 migliaia di euro registrano un incremento del 30% rispetto all’esercizio precedente per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 29.024 migliaia di euro nel 2020 a 23.749 migliaia di euro nel 2021.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell’IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l’attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Capogruppo che di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L’andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di migioria dell’infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell’esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 8.1.

9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro.

Costi del lavoro	2021	2020 riesposto	2020 approvato
(in migliaia di euro)			
Salari, stipendi e oneri sociali	127.780	123.810	125.924
Trattamento fine rapporto	7.639	7.695	7.812
Altri costi del lavoro	3.223	2.757	2.815
Totale	138.642	134.262	136.551

Nell'esercizio 2021 il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 4.380 migliaia di euro (+3,3%) rispetto all'esercizio 2020 riesposto, passando da 134.262 migliaia di euro a 138.642 migliaia di euro.

L'incremento è in gran parte riconducibile alla minore fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria ed all'aumento salariale previsto dal rinnovo del contratto nazionale di categoria, effetti parzialmente compensati dal calo della forza lavoro. Il numero medio di dipendenti Full Time Equivalent passa da 2.729 nel 2020 a 2.657 nel 2021.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria (*Full Time Equivalent*).

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)	Gennaio-Dicembre 2021		Gennaio-Dicembre 2020 riesposto	
		%		%
Dirigenti	47	1,8%	52	1,9%
Quadri	279	10,5%	284	10,4%
Impiegati	1.662	62,6%	1.700	62,3%
Operai	630	23,7%	636	23,3%
Totale dipendenti subordinati	2.618	98,5%	2.672	97,9%
Dipendenti somministrati	39	1,5%	57	2,1%
Totale dipendenti	2.657	100,0%	2.729	100,0%

9.4 Materiali di consumo

La voce relativa ai "Materiali di consumo" è rappresentabile dalla tabella di seguito.

Costi per Materiali di consumo			
(in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	2020 approvato
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	7.095	7.146	29.759
Acquisto quote CO ₂			3.461
Variazione delle rimanenze	277	(179)	(178)
Totale	7.372	6.967	33.042

I costi per materiali di consumo passano da 6.967 migliaia di euro nel 2020 riesposto a 7.372 migliaia di euro nel 2021 evidenziando un incremento di 405 migliaia di euro rispetto al 2020 riesposto, per effetto principalmente della variazione delle rimanenze.

9.5 Altri costi operativi

La tabella relativa agli "Altri costi operativi" è la seguente:

Altri costi operativi			
(in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	2020 approvato
Costi di manutenzione ordinaria	25.342	23.488	25.461
Canoni pubblici	22.257	15.884	15.884
Servizi di scalo forniti da società di handling	15.146	14.536	14.536
Pulizia	13.263	12.423	12.532
Oneri tributari	7.389	8.216	8.393
Gestione parcheggi	9.949	7.063	7.063
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	7.891	7.735	7.785
Altri costi	6.677	6.468	7.252
Utenze e spese di vigilanza	30.163	31.411	5.307
Servizi professionali	4.082	4.328	4.565
Costi commerciali	1.977	2.039	2.039
Assicurazioni	1.578	1.537	1.840
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	1.222	876	904
Prestazione per assistenza disabili	1.865	1.876	1.876
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	896	790	855
Minusvalenze su beni patrimoniali	8	13	30
Totale altri costi operativi	149.705	138.681	116.322

Gli “Altri costi operativi”, pari a 149.705 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, registrano un incremento di 11.024 migliaia di euro rispetto all’esercizio precedente riesposto. I maggiori costi rispecchiano i maggiori volumi di traffico e di servizi ai passeggeri.

L’incremento dei costi per canoni verso Enti Pubblici per 6.373 migliaia di euro è dovuto ai maggiori oneri per canone concessorio che SEA è tenuta a versare per l’esercizio 2021 all’ENAC. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione dei dati di traffico. La voce “Canoni pubblici” comprende: i) canone concessorio verso lo Stato per 14.402 migliaia di euro (9.327 migliaia di euro al 31 dicembre 2020); ii) costi per il servizio antincendio degli aeroporti per 7.242 migliaia di euro (6.092 migliaia di euro al 31 dicembre 2020); iii) canone concessorio verso l’Erario per servizi di sicurezza per 475 migliaia di euro (317 migliaia di euro al 31 dicembre 2020); iv) canoni e concessioni ad enti diversi per 138 migliaia di euro (148 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

La voce “Altri costi”, infine, mostra un andamento allineato al 2020 e include principalmente contributi associativi, oneri amministrativi, oneri connessi ai servizi di ristorazione delle Sale Vip e servizi navette.

9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 26.680 migliaia di euro nel 2020 a 21.521 migliaia di euro nel 2021. L’andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento, per la quale si rimanda alle Note 8.1 e 8.2.

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. Il margine per lavori su beni in concessione è incluso nel *business Commercial Aviation*.

9.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa a “Accantonamenti e svalutazioni” è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni (in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	2020 approvato
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	15.603	10.245	10.295
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	8.877	2.474	2.343
Svalutazioni immobilizzazioni materiali/immateriali		420	420
Totale accantonamenti e svalutazioni / (scioglimenti)	24.480	13.139	13.058

Nel 2021 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un saldo negativo per il conto economico pari a 24.480 migliaia di euro.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti ammontano a 15.603 migliaia di euro e sono stati effettuati coerentemente a quanto disposto dall'IFRS 9.

Gli accantonamenti netti ai fondi oneri futuri, pari a un valore di 8.877 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (2.474 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 riesposto) si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai fondi rischi in materia di lavoro e gestione operativa degli Aeroporti di Milano. Per il dettaglio si veda la movimentazione alla Nota 8.15.

9.8 Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione (in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	2020 approvato
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	20.499	17.195	17.195

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio per complessivi 20.499 migliaia di euro, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. “Diritto Concessorio”.

Nel 2021 si è registrato un utilizzo del fondo pari a 16.605 migliaia di euro.

9.9 Ammortamenti

La voce “Ammortamenti” è dettagliabile come segue:

Ammortamenti (in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	2020 approvato
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	49.775	53.648	53.648
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	15.498	17.525	20.333
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.283	2.256	2.282
Totale ammortamenti	67.556	73.429	76.263

L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette, da un lato, il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e dall'altro l'ammortamento dei nuovi cespiti entrati in esercizio nell'anno.

Nell'esercizio 2021 gli ammortamenti si riducono di 5.873 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2020 riesposto, passando da 73.429 migliaia di euro a 67.556 migliaia di euro. Tale riduzione è giustificata sia

dall'effetto sugli ammortamenti del prolungamento di due anni della concessione in essere avvenuto nell'esercizio 2020 (legge di conversione del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77), sia dai cespiti che hanno terminato la vita utile residua, solo parzialmente compensata dall'incremento delle immobilizzazioni.

9.10 Proventi (oneri) da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi ed oneri da partecipazioni:

Proventi (oneri) da partecipazioni			
(in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	2020 approvato
SACBO SpA	(2.203)	(6.242)	(6.242)
Dufrital SpA	(1.432)	(2.819)	(2.819)
Disma SpA	97	(251)	(251)
Malpensa Logistica Europa SpA	2.715	748	748
Sea Services Srl	494	102	102
Signature Flight Support Italy Srl		(358)	(358)
Airport Handling SpA	(53)	(1.102)	(1.102)
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	(382)	(9.922)	(9.922)
Altri proventi (oneri)		(25)	(25)
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	(382)	(9.947)	(9.947)

Gli oneri netti da partecipazioni mostrano un saldo di 382 migliaia di euro e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio Netto e gli altri proventi e oneri. La voce esprime principalmente gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate. I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili internazionali di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28.

Nel confronto con l'esercizio precedente si è registrato un miglioramento dell'effetto a conto economico per il Gruppo SEA, in quanto tutte le società nonostante gli effetti negativi causati dalla pandemia da Covid-19, registrando un risultato migliore di quello registrato lo stesso periodo del precedente esercizio.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda a quanto descritto in precedenza circa il processo di impairment svolto dal Gruppo al 31 dicembre 2021 per le partecipazioni in società collegate.

9.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "Proventi e oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari			
(in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	2020 approvato
Utili su cambi	1	4	4
Interessi attivi c/c bancari	912	235	235
Interessi attivi diversi	720	761	
Totale proventi finanziari	1.633	1.000	239
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(16.380)	(14.665)	(14.665)
Commissioni su finanziamenti	(2.716)	(2.385)	(2.385)
Perdite su cambi	(3)	(2)	(10)
Altri interessi passivi:	(2.329)	(3.261)	(3.266)
oneri finanziari su TFR	(81)	(216)	(216)
oneri finanziari su Leasing	(239)	(205)	(206)
oneri finanziari su Derivati	(1.199)	(1.908)	(1.908)
Altri	(810)	(932)	(936)
Totale oneri finanziari	(21.428)	(20.313)	(20.326)
Totale proventi (oneri) finanziari	(19.795)	(19.313)	(20.087)

Gli oneri finanziari netti dell'esercizio 2021 ammontano a 19.795 migliaia di euro, in aumento di 482 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente riesposto. Tale dinamica è stata determinata dalle seguenti componenti:

- Oneri finanziari in incremento per il maggior debito lordo di periodo, su cui incide l'impatto annuale del Bond SEA 10/2025 e dei Term Loans 2020, nonostante un minor costo medio dello stesso e i minori oneri su derivati e TFR.
- Maggiori proventi finanziari per 633 migliaia di euro, per l'impiego di parte della liquidità disponibile su conti corrente di tesoreria che ne hanno assicurato un'adeguata redditività.

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte			
(in migliaia di euro)	2021	2020 riesposto	2020 approvato
Imposte correnti	1.350	1.087	1.412
Imposte differite/(anticipate)	(25.105)	(35.879)	(35.948)
Totale	(23.755)	(34.792)	(34.536)

L'aliquota IRES per la Capogruppo è 27,5% per il triennio 2019, 2020, 2021, mentre per le società consolidate integralmente è pari al 24%. L'aliquota IRAP per la Capogruppo SEA SpA è pari a 4,2%, mentre per le altre società consolidate integralmente dal Gruppo è pari a 3,9%.

La riconciliazione tra l'aliquota fiscale teorica e effettiva è esposta nella tabella seguente.

(in migliaia di euro)	2021	%	2020 riesposto	%	2020 approvato	%
Utile/Perdita prima delle imposte attività in funzionamento	(100.971)		(164.074)		(163.111)	
Imposte sul reddito teoriche	(24.233)	24,0%	(39.378)	24,0%	(39.147)	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	1.282	-1,2%	1.116	-0,7%	1.141	-0,7%
IRAP	(654)	0,8%	(412)	0,3%	(304)	0,2%
Altro	(149)	0,1%	3.881	-2,4%	3.774	-2,3%
Totale	(23.755)	23,5%	(34.792)	21,2%	(34.536)	21,2%

Nell'esercizio 2021 le imposte riducono la perdita del Gruppo per 23.755 migliaia di euro. Le imposte riducono la perdita dell'esercizio, essendo costituite sostanzialmente dallo stanziamento delle imposte anticipate sulla perdita fiscale IRES di periodo. Si rimanda alla nota 8.7 per ulteriori dettagli.

9.13 Risultato netto da attività destinate alla vendita

Il risultato netto delle attività destinate alla vendita rileva un utile pari a 2.100 migliaia di euro. La voce comprende il risultato del business *energy*. Si rinvia per gli approfondimenti al paragrafo 6.1.

9.14 Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo il risultato netto dell'esercizio attribuibile al Gruppo per la media ponderata del numero delle azioni ordinarie in circolazione nel periodo. In relazione al risultato netto diluito per azione, non essendo stati emessi strumenti partecipativi del capitale sociale della capogruppo, la media ponderata delle azioni in circolazione è la medesima utilizzata per la determinazione del risultato base per azione.

Pertanto, il risultato base per azione al 31 dicembre 2021 risulta pari a -0,30 euro (risultato netto dell'esercizio -75.119 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 31 dicembre 2020 era pari a -0,51 euro per azione (risultato netto dell'esercizio -128.576 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

10. Transazioni con le Parti correlate

Per quanto concerne le operazioni effettuate con Parti correlate, si precisa che le stesse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nel normale corso di attività delle società del Gruppo.

Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Nelle seguenti tabelle sono riportati i saldi patrimoniali con le parti correlate al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2021 e 2020, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio.

Rapporti del Gruppo con Parti correlate	31 dicembre 2021					
	Crediti commerciali	Crediti Finanziari correnti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)	Proventi finanziari
(in migliaia di euro)						
<i>Imprese controllate</i>						
SEA Energia	1.805	20.542	10.264	502	26.402	673
<i>Imprese collegate</i>						
SACBO (*)	473		2.310	427	6.424	
Dufrital	3.391		460	9.521	1	
Malpensa Logistica Europa	1.264		1.106	4.723	(10)	
SEA Services	489		759	2.042	991	
Disma	119		103	226	(3)	
Airport Handling	4.647		6.875	9.138	15.906	
Totale imprese collegate	10.383		11.613	26.077	23.309	
Totale parti correlate	12.188	20.542	21.877	26.579	49.711	673
Totale voce di bilancio	95.928	20.542	145.040	325.232	295.719	1.633
% sul totale voce di bilancio	12,71%	100,00%	15,08%	8,17%	16,81%	41,21%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata;

Rapporti del Gruppo con Parti correlate	31 dicembre 2020			
	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
(in migliaia di euro)				
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>				
SACBO (*)	433	663	523	3.588
Dufrital	522	(15)	6.907	2
Malpensa Logistica Europa	2.230	1.078	4.307	(40)
SEA Services	305	9	1.298	664
Disma	173	102	210	(5)
Signature Flight Support Italy (**)			117	5
Airport Handling	2.710	5.312	7.016	15.773
Totale parti correlate	6.372	7.150	20.377	19.988
Totale voce di bilancio	51.400	110.465	257.010	285.915
% sul totale voce di bilancio	12,40%	6,47%	7,93%	6,99%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata;

(**) Partecipazione detenuta fino al 22 giugno 2020;

Di seguito sono riportati i flussi di cassa relativi ai rapporti del Gruppo con le parti correlate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate		al 31 dicembre 2021			
(in migliaia di euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	8.474	4.431	12.905	9.535	135,3%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	-	1.336	1.336	(34.833)	-3,8%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	-	7.702	7.702	(428.707)	-1,8%

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate		al 31 dicembre 2020 riesposto			
(in migliaia di euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(2.584)	2.955	371	(111.808)	-0,3%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	625	-	625	(43.442)	-1,4%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(2.116)	(2.116)	656.042	-0,3%

Le transazioni tra il Gruppo e le parti correlate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e SEA Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

Quanto ai rapporti fra SEA e SEA Energia SpA le operazioni attengono alla fornitura in favore degli Aeroporti di Milano, dell'energia elettrica e termica prodotta dalle Centrali di cogenerazione, site presso i predetti aeroporti, per il soddisfacimento delle richieste energetiche dei medesimi; nonché a un accordo per la prestazione, da parte della SEA in favore di SEA Energia, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e pianificazione e controllo). Finanziariamente, come già descritto nei paragrafi precedenti, i rapporti tra le due società sono regolati mediante *cash pooling*. L'importo totale di crediti (22.347 migliaia di euro) e debiti (10.264 migliaia di euro) tra il Gruppo e le attività destinate alla vendita al 31 dicembre 2021 ammonta a 32.611 migliaia di euro.

Le operazioni sopra elencate rientrano nella gestione ordinaria del Gruppo e sono effettuate a valori di mercato.

11. Compensi degli Amministratori

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, il compenso per il Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 645 migliaia di euro (539 migliaia di euro per l'esercizio 2020 riesposto).

12. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2021 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 251 migliaia di euro (251 migliaia di euro nell'esercizio 2020 riesposto).

13. Compensi della società di Revisione

I compensi riconosciuti dalla Società SEA SpA e dalle sue controllate alla società di revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2021 sono stati pari a 204 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 55 migliaia di euro per altre attività (i compensi per l'esercizio 2020 riesposto sono stati pari a 213 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 152 migliaia di euro per altre attività). I compensi della Società di revisione sono esposti al netto dei contributi CONSOB.

14. Impegni e garanzie

14.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 50.783 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (65.144 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato.

Dettaglio Impegni per progetto	31 dicembre	31 dicembre
(in migliaia di euro)	2021	2020
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	30.567	47.884
Interventi relativi alla realizzazione di un nuovo hangar presso lo scalo di Linate Prime	8.535	
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	6.078	7.485
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastruttura di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.671	2.564
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	2.544	3.091
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	1.389	2.952
Fornitura ed installazione di una nuova turbina a gas per la centrale di Malpensa		1.168
Totale impegni per progetto	50.783	65.144

14.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2021 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari ciascuna a 37.734 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 14.500 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 4 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di 2.200 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 4 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di "Area addestrativa E.I." di Lonate Pozzolo;

- fidejussione rilasciata dalla Banca Nazionale del Lavoro a Terna (Rete elettrica nazionale SpA) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica per 3.770 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Nazionale del Lavoro al Gestore dei Mercati Energetici a garanzia dell'operatività del Gruppo sulle piattaforme del mercato elettrico per 3.000 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Unareti per il trasporto dell'energia per 173 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia per 300 migliaia di euro;
- 680 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

15. Stagionalità

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Il 2020 e 2021, inoltre, sono stati caratterizzati dalla pandemia da Covid-19, che ha determinato la drastica riduzione del traffico passeggeri a partire dal mese di marzo 2020 influenzando la regolare stagionalità del business.

16. Passività potenziali

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a crediti (Nota 8.10) e rischi operativi (Nota 8.15).

17. Attività potenziali

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 331/2017 in materia di diritti aeroportuali, non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel conto economico, in applicazione dello IAS 37.

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2021".

18. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2021 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

19. Eventi e operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2021, il Gruppo non ha posto in essere operazioni significative non ricorrenti.

L'evento più rilevante del 2021 è stato il perdurare dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, per quanto calmierate dalla diffusione dei vaccini.

20. Erogazioni pubbliche (articolo 1, commi 125-129 della Legge n. 124/2017)

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni, si comunica che il Gruppo non ha ricevuto, nel corso dell'esercizio, erogazioni pubbliche.

Come richiesto dall'articolo 1 Legge n. 124/2017 comma 126 sono di seguito elencate le erogazioni effettuate di importo superiore a 10 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
Teatro alla Scala	SEA SpA	Quota annuale socio fondatore	100
Curia Arcivescovile di Milano	SEA SpA	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	30

21. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del Bilancio al 31 dicembre 2021

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

SEA SpA - Bilancio Separato

Prospetti contabili

Situazione Patrimoniale – Finanziaria

(in euro)	Note	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	918.529.927		940.236.476	
Immobilizzazioni materiali	6.2	143.401.471		153.533.835	
Diritto d'uso beni in leasing	6.3	12.977.140		10.584.278	
Investimenti immobiliari	6.4	3.400.835		3.402.333	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.5	50.470.566		50.445.566	
Altre partecipazioni	6.6	1.133		1.133	
Imposte differite attive	6.7	119.412.545		94.318.350	
Altri crediti non correnti	6.8	52.402.141		48.533.653	
Totale Attività non correnti		1.300.595.758	0	1.301.055.624	0
Rimanenze	6.9	1.738.310		2.015.128	
Crediti commerciali	6.10	97.998.321	16.513.240	49.124.426	9.618.417
Crediti finanziari correnti	6.11	20.542.388	20.542.388	28.244.140	28.244.140
Crediti per imposte	6.12	791.642		1.089.821	
Altri crediti correnti	6.13	4.935.905		5.361.099	
Cassa e disponibilità liquide	6.14	134.129.979		588.249.544	
Totale Attivo corrente		260.136.545	37.055.628	674.084.158	37.862.557
TOTALE ATTIVO		1.560.732.303	37.055.628	1.975.139.782	37.862.557
Capitale sociale	6.15	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.15	130.369.831		250.919.793	
Risultato dell'esercizio	6.15	(80.287.615)		(120.366.865)	
PATRIMONIO NETTO		77.582.216	0	158.052.928	0
Fondo rischi e oneri	6.16	210.721.271		199.494.389	
Fondi relativi al personale	6.17	43.525.713		44.697.742	
Altri debiti non correnti	6.21	84.736.246		87.808.329	
Passività finanziarie non correnti	6.18	584.221.572		871.043.088	
Totale Passività non correnti		923.204.802	0	1.203.043.548	0
Debiti commerciali	6.19	145.280.467	22.447.095	109.919.564	15.172.386
Debiti per imposte dell'esercizio	6.20	7.524.724		7.722.000	
Altri debiti correnti	6.21	170.315.023		147.854.454	
Passività finanziarie correnti	6.18	236.825.071	11.517.214	348.547.288	4.631.922
Totale Passivo corrente		559.945.285	33.964.309	614.043.306	19.804.308
TOTALE PASSIVO		1.483.150.087	33.964.309	1.817.086.854	19.804.308
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.560.732.303	33.964.309	1.975.139.782	19.804.308

Conto Economico

(in euro)	Note	2021		2020	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	319.260.549	36.372.264	240.837.887	26.351.590
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	23.748.828		29.023.864	
Totale ricavi		343.009.377	36.372.264	269.861.751	26.351.590
Costi del lavoro	7.3	(136.311.258)	666.521	(132.172.983)	685.087
Materiali di consumo	7.4	(7.352.783)		(6.954.164)	
Altri costi operativi	7.5	(152.566.067)	(54.401.148)	(139.329.056)	(48.605.233)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(21.520.649)		(26.679.969)	
Totale costi operativi		(317.750.757)	(53.734.627)	(305.136.172)	(47.920.146)
Margine operativo lordo / EBITDA (*)		25.258.620	(17.362.363)	(35.274.421)	(21.568.556)
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(24.584.875)		(13.073.000)	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(20.467.137)		(17.150.463)	
Ammortamenti	7.9	(65.841.332)		(71.714.884)	
Risultato operativo		(85.634.724)	(17.362.363)	(137.212.768)	(21.568.556)
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10			600.000	600.000
Oneri finanziari	7.11	(21.427.007)		(20.312.925)	
Proventi finanziari	7.11	1.632.941	672.831	998.568	761.157
Risultato prima delle imposte		(105.428.790)	(16.689.532)	(155.927.125)	(20.207.399)
Imposte	7.12	25.141.175		35.560.260	
Risultato netto		(80.287.615)	(16.689.532)	(120.366.865)	(20.207.399)

(*) L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.

Conto Economico Complessivo

(in euro)	2021	2020
Risultato netto	(80.287.615)	(120.366.865)
Altre componenti del risultato complessivo		
<i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>		
Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	1.201.756	1.772.026
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	(288.423)	(425.286)
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	913.333	1.346.740
<i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(1.442.669)	(205.534)
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	346.239	49.328
Utile / (Perdita) su Altre partecipazioni		(1)
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(1.096.430)	(156.207)
Totale altre componenti del risultato complessivo	(183.097)	1.190.533
Totale risultato complessivo dell'esercizio	(80.470.712)	(119.176.332)

Rendiconto Finanziario

(in euro)	2021	2020
Risultato prima delle imposte	(105.428.790)	(155.927.125)
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	65.841.332	72.134.828
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	21.352.109	11.141.875
Oneri finanziari netti	19.794.066	19.314.357
Oneri (Proventi) da partecipazioni		(600.000)
Altre variazioni non monetarie	(2.896.492)	(3.101.270)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	(1.337.775)	(57.037.335)
Variazione rimanenze	369.890	(160.656)
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(63.884.130)	61.874.663
Variazione debiti commerciali e altri debiti	55.127.427	(117.645.223)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(8.386.813)	(55.931.216)
Imposte sul reddito pagate		(5.795.725)
Cash flow derivante dall'attività operativa	(9.724.588)	(118.764.276)
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
-immateriali (*)	(26.317.486)	(31.983.293)
-materiali	(5.429.020)	(10.816.678)
-finanziarie	(25.000)	
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
-materiali e immobiliari	1.338.800	24.480
Dividendi incassati		625.000
Incasso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per realizzazione opere		5.306.691
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(30.432.706)	(36.843.800)
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incremento netto indebitamento a breve e m / l termine	(400.580.186)	676.497.646
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	12.638.260	(1.586.137)
Dividendi distribuiti	(2.318)	(6.211)
Interessi e commissioni pagate	(27.161.962)	(18.511.320)
Interessi incassati	1.143.935	294
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(413.962.271)	656.394.272
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	(454.119.565)	500.786.196
Disponibilità liquide di inizio esercizio	588.249.544	87.463.348
Disponibilità liquide di fine esercizio	134.129.979	588.249.544

(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2021 è pari a 16.589 migliaia di euro a fronte di 13.158 migliaia di euro dell'esercizio 2020.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

(in euro)	Capitale	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva Altre partecipazioni	Riserva di cash flow hedge	Riserva Utile / (Perdita) Attuariale	Riserva straordinaria	Perdite a nuovo L.178 del 30/12/2020	Riserva legale	Altre riserve	Totale riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
Saldo al 1 gennaio 2020	27.500.000	14.813.951	1	(2.260.073)	(3.261.836)	63.083.460		5.500.000	60.288.176	138.163.679	111.565.581	277.229.260
<i>Operazioni con gli azionisti</i>												
Destinazione del risultato di esercizio 2019						111.565.581				111.565.581	(111.565.581)	0
<i>Altri movimenti</i>												
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo			(1)	1.346.740	(156.206)					1.190.533		1.190.533
Risultato dell'esercizio											(120.366.865)	(120.366.865)
Saldo al 31 dicembre 2020	27.500.000	14.813.951	0	(913.333)	(3.418.042)	174.649.041		5.500.000	60.288.176	250.919.793	(120.366.865)	158.052.928
<i>Operazioni con gli azionisti</i>												
Destinazione del risultato di esercizio 2020							(120.366.865)			(120.366.865)	120.366.865	0
<i>Altri movimenti</i>												
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				913.333	(1.096.430)					(183.097)		(183.097)
Risultato dell'esercizio											(80.287.615)	(80.287.615)
Saldo al 31 dicembre 2021	27.500.000	14.813.951	0	0	(4.514.472)	174.649.041	(120.366.865)	5.500.000	60.288.176	130.369.831	(80.287.615)	77.582.216

Note esplicative al Bilancio Separato

1. Informazioni Generali

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA (la “**Società**” o “**SEA**”), è una società per azioni, costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l’ordinamento giuridico della Repubblica Italiana.

La Società ha la propria sede sociale presso l’Aeroporto di Milano Linate in Segrate (Milano).

La Società gestisce l’Aeroporto di Milano Malpensa e l’Aeroporto di Milano Linate, in forza della Convenzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 ed avente durata quarantennale (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). Tale concessione è stata prorogata di ulteriori due anni con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25.

Al 31 dicembre 2021 SEA non detiene azioni proprie e la suddivisione dell’azionariato è esposta nella tabella sottostante:

	Percentuale di possesso
Comune di Milano	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale azionisti pubblici	54,95%
2i-Aeroporti	36,39%
F2i Sgr SpA	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale azionisti privati	45,05%
Totale	100,00%

La Società, a seguito dell’emissione del prestito obbligazionario, denominato “SEA 3 1/2 2020-2025” e dell’ammissione a quotazione del relativo valore mobiliare sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, mantiene la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell’art.16, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 39/2010.

Nell’esercizio 2021 si è assistito a un inizio di ripresa dalla crisi dell’intero settore del trasporto aereo legata alla diffusione della pandemia da Covid-19 che ha caratterizzato il 2020. L’alleviamento delle restrizioni, per quanto differenti da paese a paese e possibile grazie alla diffusione del piano vaccinale, ha permesso il miglioramento dei dati di traffico, anche se l’andamento è costantemente influenzato dalle varianti che ciclicamente si presentano. Per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla gestione.

2. Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio separato di SEA chiuso al 31 dicembre 2021.

Gli schemi di bilancio sono redatti in unità di euro, le tabelle incluse nelle Note esplicative sono redatte in migliaia di euro.

2.1 Base di preparazione

Il Regolamento Europeo (CE) n°1606/2002 del 19 luglio 2002, ha introdotto l'obbligo, a partire dall'esercizio 2005, di applicazione degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS"), emanati dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB"), e adottati dall'Unione Europea per la redazione dei bilanci consolidati delle società aventi titoli di capitale e/o debito quotati presso uno dei mercati regolamentati della Comunità europea. A seguito del suddetto Regolamento europeo, il 28 febbraio 2005 è stato emesso il Decreto Legislativo n. 38, con il quale è stata disciplinata, tra l'altro, l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci consolidati di società non quotate. SEA ha deciso di avvalersi di detta opzione per la predisposizione del proprio bilancio consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Il medesimo Decreto Legislativo (al quarto comma dell'art. 4) ha disciplinato inoltre l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci separati inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS. SEA ha deciso di avvalersi anche di detta opzione a partire dal bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011. Per detto bilancio separato, è stata pertanto identificata quale data di transizione agli IFRS il 1° gennaio 2010.

Con "IFRS" si intendono anche gli *International Accounting Standards* ("IAS") tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'*IFRS Interpretation Committee*, precedentemente denominato *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") e ancor prima *Standing Interpretations Committee* ("SIC").

Il presente bilancio è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005.

In particolare, si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente agli esercizi presentati nel documento. Il bilancio è stato pertanto predisposto sulla base delle migliori conoscenze degli IFRS e tenuto conto della migliore dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento, come meglio di seguito specificato.

Il Bilancio separato è stato redatto nel presupposto della continuazione dell'attività, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze significative circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio. Con riferimento a tale aspetto, si rimanda alle considerazioni svolte nella Relazione sulla Gestione.

L. 30 dicembre 2020, n. 178

Si evidenzia, inoltre, che la L. 30 dicembre 2020, n. 178: "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" ai commi 714-720, al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha istituito un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, destinato alla compensazione, nel limite di 450 milioni di euro, dei danni subiti dai gestori aeroportuali in possesso del prescritto Certificato rilasciato da ENAC.

Con il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, comma 2, il fondo è stato incrementato di 300 milioni di euro, di cui 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali, portando a 735 milioni di euro la quota del fondo destinata a compensare i danni subiti dalle società di gestione.

La Commissione Europea in data 26 luglio 2021 ha diramato un comunicato stampa con cui rende noto di aver approvato, ai sensi dell'art. 107 2b del TFUE, il regime di aiuti di cui sopra. In data 28 dicembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, entrando contestualmente in vigore, il Decreto Attuativo che definisce le modalità attuative e i criteri di determinazione e di erogazione del contributo nel rispetto dei limiti e delle indicazioni di cui alla decisione della Commissione Europea.

SEA ha identificato il contributo della L. 30 dicembre 2020, n. 178 come rientrante nella fattispecie prevista dal principio contabile di riferimento IAS 20 al paragrafo 3: "I contributi pubblici sono quelli che si manifestano sotto forma di trasferimenti di risorse a un'entità a condizione che questa abbia rispettato, o si impegni a rispettare, certe condizioni relative alle sue attività operative". Pertanto, ha adottato le linee guida dettate da questo principio per determinare l'iscrivibilità di tale contributo. In particolare, il paragrafo 8 dello IAS 20 prevede che «un contributo pubblico non può essere rilevato finché non esiste una ragionevole certezza che l'entità rispetterà le condizioni previste, e che il contributo sarà ricevuto. La riscossione di un contributo non fornisce, di per sé, la prova definitiva che le condizioni connesse al contributo siano state, o saranno, rispettate».

La Società, in accordo con il principio contabile sopra richiamato che prevede l'iscrivibilità di un contributo pubblico nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile e associando all'idea di esigibilità il perfezionamento del percorso¹ definito dagli articoli 4 e 5 del Decreto Attuativo, non considerando lo stesso una pura formalità ma, dando valenza sostanziale a tutti gli adempimenti sopra citati, ha ritenuto di non registrare nel conto economico 2021 tale contributo, ma di rimandare l'iscrizione all'esercizio in cui il contributo stesso diventerà esigibile, ovvero quando l'iter procedurale descritto dal Decreto Attuativo sarà concluso, presumibilmente nel 2022.

Il Decreto Attuativo fornisce la descrizione della modalità da seguire per far sì che tale esigibilità si concretizzi, ma non costituisce di per sé il diritto per l'Entità di esigere il contributo.

A supporto di tale tesi sussiste anche il fatto che ENAC, nella sua istruttoria, possa ricalcolare l'importo da assegnare a ciascun richiedente. Per questo motivo, l'importo definito prima della conclusione dell'iter procedurale descritto nel Decreto Attuativo è da considerarsi stimato, e come tale non certo, per quanto supportato da conteggi asseverati da un terzo esterno. Tali stime sono legate anche alla costruzione dello scenario «controfattuale», utilizzato nell'analisi, che recepisce alcune rettifiche specifiche della situazione di SEA SpA al fine di approssimare ciò che sarebbe accaduto in assenza di pandemia durante il periodo oggetto di analisi e quindi per definizione ipotetico.

Pertanto, la Società ha valutato che il requisito di esigibilità, e conseguentemente di iscrivibilità del contributo, possa essere raggiunto solo nell'esercizio 2022.

Modalità di presentazione degli schemi di bilancio

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale-Finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il Conto Economico lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario il metodo di rappresentazione indiretto. Ove presenti sono stati inoltre evidenziati le posizioni o transazioni con Parti Correlate.

¹ 1) Presentazione della domanda entro 30 gg dalla pubblicazione del Decreto Attuativo;

2) Istruttoria delle domande presentate curata da ENAC che comunica alla Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari;

3) Adozione da parte della competente Direzione generale i provvedimenti di accoglimento o rigetto per le domande presentate;

4) Comunicazione di tali provvedimenti ai soggetti richiedenti;

5) Presentazione da parte dei richiedenti dichiarazione formale di accettazione del provvedimento stesso.

Gli schemi utilizzati, come sopra specificato, sono quelli che meglio rappresentano la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione di bilancio, lo schema di Conto Economico è stato presentato in due distinte tabelle denominate: a) Conto Economico e b) Conto Economico Complessivo.

Il presente bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione dell'IFRS 9.

La Società, a seguito dell'emissione su mercato regolamentato dei prestiti obbligazionari denominati "SEA 3 1/8 2014-2021" e "SEA 3 1/2 2020-2025", ha adottato i principi contabili IFRS 8 "Settori operativi" e IAS 33 "Risultato per azione", la cui informativa è esposta nel Bilancio Consolidato alla Nota 7 e 9.13.

Il presente bilancio è assoggettato a revisione contabile da parte della società di revisione Deloitte & Touche SpA.

2.2 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2021

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2021, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>Amendments to IFRS 4 Insurance Contracts-deferral of IFRS 9</i>	15 dic '20	16 dic '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '21	01 gen '21
<i>Amendments to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16: Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2</i>	13 gen '21	14 gen '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '21	01 gen '21
<i>Amendments to IFRS 16 Leases: Covid-19-Related Rent Concessions</i>	30 ago '21	31 ago '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '21	01 gen '21

L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni, ove applicabili, non ha avuto effetti rilevanti sulla situazione patrimoniale finanziaria o sul risultato della Società.

2.3 Principi contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le interpretazioni e le modifiche a esistenti principi contabili e interpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa o che, seppur omologati per l'adozione in Europa, alla data di approvazione del presente documento non sono ancora applicabili e non sono stati adottati in via anticipata dalla Società:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendments to IFRS 3 Business Combinations, IAS 16 Property, Plant and Equipment, IAS 37</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2022

<i>Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets and Annual Improvements 2018-2020</i>		
<i>IFRS 17 Insurance Contracts</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-current - Deferral of Effective Date</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 8 Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2021 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.

2.4 Criteri di valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

Nel caso di acquisizione da terzi di aziende o rami di azienda, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili, sono rilevate al loro valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione.

La differenza positiva tra il costo di acquisto e il valore corrente di tali attività e passività è iscritta come avviamento ed è classificata come attività immateriale a vita indefinita.

L'eventuale differenza negativa (*badwill*) è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione.

I costi connessi alle aggregazioni aziendali sono rilevati a conto economico.

L'avviamento è rilevato inizialmente al costo ed è ridotto successivamente solo per le riduzioni di valore cumulate.

Annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità che abbia subito una riduzione di valore, l'avviamento è sottoposto a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dal principio IAS 36 (Riduzione di valore delle attività); il valore originario non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Non si effettuano rivalutazioni dell'avviamento, neanche in applicazioni di leggi specifiche.

Eventuali passività connesse alle aggregazioni aziendali per pagamenti sottoposti a condizione vengono rilevate alla data di acquisizione delle aziende e dei rami di azienda relativi alle aggregazioni aziendali.

In caso di cessione di una parte o dell'intera impresa precedentemente acquisita e dalla cui acquisizione era emerso un avviamento, nella determinazione della plusvalenza o delle minusvalenze da cessione si tiene conto del corrispondente valore residuo dell'avviamento.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Ad eccezione dei “Diritti sui beni in concessione” le immobilizzazioni immateriali sono rilevate al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l’attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Le tipologie di immobilizzazioni immateriali sono le seguenti:

(a) Diritti sui beni in concessione

I “Diritti sui beni in concessione” rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell’attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al *fair value* dell’attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il *fair value* dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un 6% rappresentativo della remunerazione sia dei costi interni per l’attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall’IFRIC 12. Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all’IFRS 15. Se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati. La successiva contabilizzazione del corrispettivo ricevuto come attività finanziaria e come attività immateriale viene descritta nel dettaglio nei paragrafi 23-26 dell’IFRIC 12.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con l’IFRS 15 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico “Ricavi per lavori su beni in concessione”.

Le attività di ripristino o sostituzione non sono capitalizzate e confluiscono nella stima del fondo ripristino e sostituzione trattato successivamente.

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, con l’utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione, poiché si presuppone che i benefici economici futuri del bene verranno utilizzati dal concessionario. L’ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici.

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l’adeguata copertura degli oneri di ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo “Fondi rischi e oneri – Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione”.

Qualora si verificassero eventi che facciano presumere una riduzione del valore di tali immobilizzazioni immateriali, la differenza tra il valore di iscrizione e il valore di recupero viene imputata a conto economico.

(b) Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell’ingegno ed altre

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti similari

I marchi e le licenze sono ammortizzati a quote costanti, in base alla loro vita utile.

Computer software

I costi per software sono ammortizzati a quote costanti in 3 anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono addebitati al conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

Le immobilizzazioni immateriali a vita utile definita sono inoltre sottoposte a verifica per identificare eventuali riduzioni di valore annualmente o ogniqualvolta vi sia un'indicazione che l'immobilizzazione possa aver subito una riduzione di valore. Si rimanda a quanto riportato al successivo paragrafo "Perdite di valore delle attività".

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali includono sia i beni immobili, di cui una parte rientranti nell'IFRIC 12, sia i beni mobili.

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dalla Società nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2043. In bilancio, le immobilizzazioni sono esposte al netto dei contributi erogati dallo Stato.

Gli ammortamenti dei beni immobili di proprietà della Società sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare le immobilizzazioni fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'immobilizzazione oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "*component approach*".

Relativamente ai terreni è necessario distinguere tra i terreni di proprietà della Società, classificati tra le immobilizzazioni materiali e non soggetti ad ammortamento e le aree espropriate, funzionali all'ampliamento del Terminal di Malpensa, classificate nei "Diritti sui beni in concessione" e ammortizzate lungo la durata della concessione.

Le devoluzioni gratuite di beni materiali sono iscritte al valore di mercato determinato secondo perizie tecniche predisposte da soggetti terzi.

Beni mobili

I beni mobili di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni acquisite a titolo oneroso dalla Società non soggetti a obbligo di restituzione.

Gli impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione e, solo con riferimento ai beni in proprietà, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria e/o ciclica sono direttamente addebitati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti all'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondano ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di una attività, applicando il criterio del “*component approach*”, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

Gli ammortamenti sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del “*component approach*”.

Di seguito sono elencate le percentuali di ammortamento per i beni di proprietà, per i quali non sono stati identificati i componenti specifici:

Mezzi di carico e scarico	10,0%
Attrezzature di pista	31,5%
Attrezzatura varia e minuta	25,0%
Mobili e arredi	12,0%
Automezzi	20,0%
Autovetture	25,0%
Macchine elettromeccaniche ed elettroniche	20,0%

La vita utile degli immobili, impianti e macchinari e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario o almeno alla chiusura di ogni esercizio.

Le immobilizzazioni materiali sono inoltre sottoposte a verifica per identificare eventuali riduzioni di valore annualmente o ogniqualvolta vi sia un'indicazione che l'attività possa aver subito una riduzione di valore. Si rimanda a quanto riportato al successivo paragrafo “Perdite di valore delle attività”.

Diritto d'uso su beni in leasing

Tale voce comprende la rilevazione e valutazione dei contratti di leasing contabilizzati secondo quanto previsto dal principio contabile IFRS 16 che si sostanzia nella rilevazione di un'attività, rappresentativa del diritto d'uso del bene e di una passività finanziaria corrente e non corrente, rappresentativa dell'obbligazione ad effettuare.

Gli ammortamenti dell'attività sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare il diritto lungo la durata del contratto di leasing.

Gli interessi passivi maturati sulla passività finanziaria sono rilevati mensilmente nella voce di conto economico “Oneri finanziari”.

I contratti IFRS 16 stipulati da SEA sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche e a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale.

I contratti di leasing di breve durata oppure di importo inferiore a 5 migliaia di euro sono, invece, rilevati direttamente a conto economico nella voce “Altri costi operativi”; il costo è rappresentato dalle quote dei canoni di leasing previste nel contratto.

Investimenti immobiliari

Tale voce comprende gli immobili di proprietà aventi carattere non strumentale. Gli investimenti immobiliari inizialmente rilevati al costo, negli esercizi successivi sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, al netto degli ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore.

L'ammortamento viene determinato, a quote costanti, in funzione della vita utile stimata dell'immobile.

Partecipazioni in società controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate e in imprese collegate sono valutate al costo di acquisto (comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione), eventualmente ridotto per perdite di valore in conformità a quanto previsto dallo IAS 36.

La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di patrimonio netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono sottoposte ogni anno o, se necessario più frequentemente, a verifica per rilevare eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel conto economico come svalutazione. Nel caso l'eventuale quota di pertinenza della Società delle perdite della partecipata ecceda il valore contabile della partecipazione, e la Società abbia l'obbligo di risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo per rischi ed oneri nel passivo dello stato patrimoniale. Qualora, successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevato a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo originario.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, addebitando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo *fair value*, ridotto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene. Nel determinare il *fair value* si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a conto economico quando il valore di iscrizione dell'attività

è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), a eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

Impairment test

Si segnala che, in sede di redazione del bilancio annuale, per quanto la situazione sia della Società sia del settore in cui opera sia migliore rispetto all'esercizio precedente, permangono alcuni indicatori di impairment. La Società, pertanto, ha svolto processi valutativi, al fine di determinare eventuali perdite di valore delle attività iscritte in bilancio.

I *trigger event* che hanno fatto emergere la necessità di effettuare un impairment test sono di seguito riportati:

- traffico passeggeri in miglioramento rispetto al 2020 ma ancora influenzato negativamente dal perdurare delle limitazioni agli spostamenti imposte dagli Stati per contenere la propagazione delle nuove varianti (delta, omicron) e dal ritardo nel recupero di traffico sui segmenti internazionali rispetto alle previsioni;
- presenza di compagnie aeree in difficoltà economica e finanziaria, nonostante le politiche di sostegno pubblico;
- *re-sizing* strutturale da parte di molte compagnie aeree clienti, in termini di flotte, equipaggi, destinazioni servite e basi operative;
- cessazione dell'operatività di Alitalia e avvio del nuovo vettore ITA, con una flotta ridotta;
- tensione sui prezzi delle commodities.

Il test di impairment, approvato in Consiglio di Amministrazione del 23 marzo 2022, è stato effettuato sulla base del Budget e del Piano Industriale 2022-2026, approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 20 dicembre 2021 e dalle proiezioni 2027-2043 elaborate dalle Società.

Le proiezioni di lungo termine (oltre il 2026) sono state elaborate secondo quanto riportato nel seguito:

- la stima dei valori di traffico atteso è stata effettuata sulla base dei più recenti studi di settore e report specialistici disponibili. A tal proposito la Società ha sviluppato due distinti scenari, uno «*best*» e uno «*worst*», differenziati principalmente per il traffico atteso;
- il piano investimenti è stato redatto (per quanto concerne gli anni successivi al 2026) considerando gli interventi necessari al mantenimento dell'infrastruttura e gli investimenti di sviluppo previsti nei Masterplan di Linate e Malpensa;
- i ricavi *aviation* sono stati stimati sulla base dei recenti modelli ART;
- i ricavi non *aviation* sono stati stimati sulla base del traffico atteso e degli investimenti di sviluppo infrastrutturali previsti;
- i costi sono stati modellati sulla base del traffico aereo atteso e degli investimenti previsti nel piano;
- è stato previsto nell'esercizio 2022 il riconoscimento di una quota del fondo ristori a copertura delle perdite subite per la crisi Covid-19, a seguito della presentazione della domanda da parte di Sea Spa a gennaio 2022 in coerenza con le linee guida del Decreto Attuativo pubblicato in G.U. il 28 dicembre 2021.

L'impairment test è stato condotto considerando SEA un'unica CGU in quanto:

- la generazione di flussi di cassa da parte dei due aeroporti si basa in prevalenza sull'incasso dei diritti aeronautici, tra cui i diritti passeggeri che vengono definiti a livello di "sistema" aeroportuale e considerando costi e investimenti sostenuti a livello consolidato;
- i nuovi modelli tariffari ART consentono al gestore un'articolazione delle tariffe per prodotto/terminal con il solo vincolo di mantenere la correlazione ai costi a livello di sistema aeroportuale;
- Linate e Malpensa rappresentano dal punto di vista industriale due prodotti con pricing e posizionamento di mercato distinto ma costituiscono insieme l'offerta di SEA;
- SEA ha riscontrato negli anni la stretta connessione dal punto di vista industriale tra lo sviluppo del traffico operato dai due scali; tale connessione è emersa anche in occasione del "bridge" con la chiusura di Linate per tre mesi del 2019 e nel corso dell'esercizio 2020 con l'utilizzo flessibile dei terminal da parte di SEA e dei vettori.

Il valore d'uso della CGU è stato determinato attraverso l'attualizzazione dei flussi futuri alla data del 31 dicembre 2021. Tale valore d'uso è stato quindi confrontato con il valore complessivo al 31 dicembre 2021 di immobilizzazioni materiali, immateriali, diritti d'uso, investimenti immobiliari.

Il valore d'uso della CGU è risultato superiore al capitale investito netto sia nell'ipotesi "best" sia nell'ipotesi "worse", pertanto l'impairment test non ha evidenziato perdite durevoli di valore. In entrambi gli scenari di traffico è stato inoltre verificato che il valore d'uso della CGU risulta superiore al *carrying amount* anche a fronte di incrementi rilevanti del tasso di attualizzazione.

Il processo di impairment è stato svolto anche sulle partecipazioni in società collegate che, per la tipologia di attività svolta in ambito aeroportuale, risentono come SEA delle dinamiche di mercato in precedenza menzionate. Le partecipazioni oggetto di test di impairment sono Sacbo, Dufrital, SEA Services e Airport Handling, mentre per Malpensa Logistica Europa e Disma non sono emersi indicatori di impairment.

Per determinare il valore d'uso delle partecipazioni sono stati presi a riferimento gli ultimi bilanci approvati, i budget, le proiezioni economico/finanziarie fornite dalle società, ove disponibili, e i principali driver operativi derivanti dal Piano Industriale 2022-2026 della Società. Sulla base delle suddette informazioni, per ciascuna società partecipata oggetto di test, sono state elaborate delle previsioni economico-finanziarie. Il valore d'uso di ogni società collegata oggetto di test è stato determinato sulla base della metodologia *dell'unlevered Discounted Cash Flow* (DCF), con i relativi tassi di attualizzazione coerenti con flussi di test, e confrontato con il valore contabile di iscrizione a bilancio della stessa. Inoltre, ai fini di corroborare i risultati del metodo principale sopra citato è stata effettuata anche un'analisi dei multipli di mercato, che ha confermato tali risultanze.

Gli impairment test effettuati su tali partecipazioni evidenziano che, alla data del 31 dicembre 2021 non sussistono perdite di valore delle stesse.

Considerato che il valore recuperabile del capitale investito netto della CGU SEA e del valore contabile delle partecipate sono stati determinati sulla base di stime, la Società non può assicurare che non si verifichi una perdita in periodi futuri. Stante l'attuale contesto di crisi del mercato, infatti, i diversi fattori utilizzati nell'elaborazione delle stime potrebbero essere rivisti al verificarsi di condizioni non in linea con quelle oggetto di previsione.

Visti i risultati degli impairment test sopra descritti alla data del 31 dicembre 2021 non è risultato necessario procedere alla svalutazione delle immobilizzazioni materiali, immateriali, dei diritti d'uso, degli investimenti immobiliari e delle partecipazioni in società collegate.

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate, secondo quanto previsto dall'IFRS 9, in una delle seguenti categorie in funzione del modello di business della Società per la gestione delle attività finanziarie e delle caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali delle attività finanziarie.

Categoria	Modello di business	Caratteristiche dei flussi di cassa
<i>Costo ammortizzato</i>	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
<i>Fair value through other comprehensive income (anche "FVOCI")</i>	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali, sia quelli derivanti dalla eventuale vendita delle attività stesse	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
<i>Fair value through profit or loss (anche "FVTPL")</i>	Diverso da quello previsto per costo ammortizzato e per FVOCI	Diverse da quelle previste per il costo ammortizzato e FVOCI

Le attività finanziarie rappresentate da strumenti di equity di altre entità (i.e. partecipazioni in società diverse dalle controllate, collegate ed a controllo congiunto), non detenute con finalità di trading, possono essere classificate nella categoria FVOCI. Questa scelta, effettuata strumento per strumento, prevede che le variazioni di *fair value* siano rilevate nelle "Altre componenti del risultato complessivo" e non siano rigirate a conto economico né in sede di cessione né di impairment degli stessi.

Nonostante quanto sopra riportato, al momento della rilevazione iniziale è possibile designare irrevocabilmente l'attività finanziaria come valutata al fair value (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio se così facendo elimina o riduce significativamente un'incoerenza nella valutazione o nella rilevazione (talvolta definita come "asimmetria contabile") che altrimenti risulterebbe dalla valutazione su basi diverse.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura, secondo i criteri dell'IFRS 9 al paragrafo 6.4, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Le relazioni di copertura sono di tre tipi:

1. *fair value hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro le variazioni del *fair value* dell'attività o passività rilevata che è attribuibile a un rischio che potrebbe influenzare il risultato d'esercizio. L'utile o la perdita sullo strumento di copertura sono rilevati nel conto economico (o nelle "Altre componenti del risultato complessivo", se lo strumento di copertura copre uno strumento rappresentativo di capitale per il quale la Società ha scelto di presentare le variazioni del *fair value* nelle "Altre componenti del risultato complessivo");
2. *cash flow hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro la variabilità dei flussi finanziari attribuibile a un particolare rischio associato con tutte le attività o passività rilevate o una

loro componente o a un'operazione programmata altamente probabile e che potrebbe influire sul risultato d'esercizio. La copertura è contabilizzata come segue: a) la riserva di patrimonio netto per la copertura dei flussi finanziari è rettificata al minore tra l'utile o la perdita cumulati sullo strumento di copertura dall'inizio della copertura e la variazione cumulata del *fair value* dell'elemento coperto dall'inizio della copertura; b) la parte di utile o perdita sullo strumento di copertura che risulta essere una copertura efficace viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"). Eventuali utili o perdite residui sullo strumento di copertura rappresentano la parte inefficace della copertura che sono rilevate nel conto economico nella voce "Proventi/oneri finanziari";

3. copertura di un investimento netto in una gestione estera (come definito nello IAS 21) è contabilizzata in modo simile alle coperture di flussi finanziari.

Le relazioni di copertura della Società si qualificano per l'hedge accounting in base all'IFRS 9. Dato che gli elementi fondamentali degli strumenti di copertura corrispondono a quelli dei corrispettivi elementi coperti, le relazioni di copertura sono efficaci in base ai criteri di valutazione dell'efficacia dell'IFRS 9. Quando dei contratti di opzione sono utilizzati per coprire delle operazioni programmate altamente probabili, la Società designa solo il valore intrinseco delle opzioni quale strumento di copertura. In base all'IFRS 9, le variazioni nel valore temporale di opzioni relative all'elemento coperto sono riconosciute negli altri elementi del conto economico complessivo e sono cumulate nella riserva di copertura nel patrimonio netto. L'IFRS 9 richiede che il trattamento contabile relativo al valore temporale non designato di un'opzione sia applicato in maniera retrospettiva. Si rimanda alla Nota 4.2 per un'informativa dettagliata in merito alle attività di gestione del rischio della Società.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti che non hanno una significativa componente di finanziamento (determinata in conformità all'IFRS 15) sono riconosciuti inizialmente al prezzo dell'operazione, rettificato per tener conto delle perdite attese lungo la durata del credito. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi, esclusi gli importi riscossi per conto terzi. Il corrispettivo promesso nel contratto con il cliente può includere importi fissi, importi variabili o entrambi.

La riduzione di valore per la rilevazione e la valutazione del fondo svalutazione crediti segue i criteri indicati nell'IFRS 9 al paragrafo 5.5. L'obiettivo è rilevare le perdite attese lungo tutta la vita del credito considerando tutte le informazioni ragionevoli e dimostrabili, comprese quelle indicative degli sviluppi attesi.

I crediti sono quindi esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato a fronte oneri; differentemente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del prezzo dell'operazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo medio ponderato di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo ovvero costo di sostituzione. Non sono inclusi nella valutazione delle rimanenze gli oneri finanziari.

Le rimanenze sono esposte al netto delle svalutazioni effettuate al fine di adeguare il valore delle giacenze di magazzino al presunto valore di realizzo o sostituzione.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine prontamente liquidabili, con scadenza uguale o inferiore ai tre mesi. Eventuali scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti dello stato patrimoniale. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili precisamente l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima della spesa richiesta per estinguere l'obbligazione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nella apposita sezione informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "Accantonamenti e passività potenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e fino al termine della concessione, finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (ossia beni in concessione classificati nelle immobilizzazioni immateriali).

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti.

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale SEA partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attività per far fronte agli obblighi nei confronti dei dipendenti per il periodo in corso e i precedenti. Per i piani a

contribuzione definita, SEA versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione, pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Gli utili e perdite attuariali, in conformità ai disposti dello IAS 19R, sono rilevati direttamente nel patrimonio netto in una specifica riserva denominata "Riserva utile/perdita attuariale".

Si segnala che, in seguito alle modifiche apportate alla regolamentazione del Fondo trattamento di fine rapporto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi Decreti e Regolamenti emanati nel corso del primo semestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'articolo 2120 del codice civile, ricade nella categoria dei piani a benefici definiti per la parte maturata prima dell'applicazione della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l'applicazione della nuova norma.

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. La Società contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l'erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all'uscita.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, ad esclusione delle categorie indicate dall'IFRS 9 al paragrafo 4.2, sono inizialmente iscritte al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

In seguito all'applicazione dell'IFRS 16 a partire dal 1° gennaio 2019 lo stato patrimoniale include passività finanziarie (di seguito "*lease liability*") correnti e non correnti, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti dal contratto. Come consentito dal principio, la *lease liability* non è rilevata distintamente ma è inclusa tra le "Passività finanziarie correnti" e "Passività finanziarie non correnti".

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al costo ammortizzato.

Operazioni di reverse factoring-factoring indiretto

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, la Società ha posto in essere accordi di *reverse factoring* o *factoring* indiretto (pro-solvendo). Sulla base delle strutture contrattuali in essere il fornitore ha la possibilità di cedere a propria discrezione, i crediti vantati verso la Società ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.

I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi.

In tale contesto i rapporti, per i quali viene mantenuta la primaria obbligazione con il fornitore e l'eventuale dilazione, ove concessa, non comportando una modifica nei termini di pagamento, mantengono la loro natura e pertanto rimangono classificati tra le passività commerciali.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati affinché il trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi sia espresso in un importo (espresso al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti) che rifletta il corrispettivo a cui si aspetta di avere diritto in cambio dei beni o servizi.

La contabilizzazione avviene quando (o man mano che) la Società adempie all'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per controllo dell'attività si intende la capacità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il controllo include la capacità di impedire ad altre entità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne benefici. I benefici dell'attività sono i flussi finanziari potenziali (flussi in entrata o risparmi sui flussi in uscita) che possono essere ottenuti direttamente o indirettamente.

Per ogni obbligazione di fare adempiuta nel corso del tempo, i ricavi sono rilevati nel corso del tempo, valutando i progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare.

I ricavi generati dalla Società si riferiscono alla vendita di beni e servizi nel corso del periodo, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 7.1; in accordo all'IFRS 15 paragrafo 114 la Società disaggrega i ricavi rilevati derivanti dai contratti con i clienti in categorie che illustrano in che modo i fattori economici incidano sulla natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari.

I ricavi sono esposti al netto degli incentivi concessi ai vettori, e determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati, e fatturati dai vettori stessi alla Società per il i) mantenimento del traffico presso gli scali ovvero ii) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di una percentuale del 6% rappresentativa della miglior stima, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta da SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'IFRIC 12).

Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati in presenza di una delibera formale di attribuzione da parte del soggetto erogante per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20). I contributi pubblici, inclusi i contributi non monetari valutati al *fair value* (valore equo), non devono essere rilevati finché non esista una ragionevole certezza che: a) l'entità rispetterà le condizioni previste; e b) i contributi saranno ricevuti.

Un contributo pubblico che sia riscuotibile come compensazione per costi o perdite già sostenuti ovvero al fine di dare un supporto finanziario immediato all'entità senza correlati costi futuri deve essere rilevato nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile.

Contributi in conto capitale

I contributi pubblici in conto capitale che si riferiscono a immobili, impianti e macchinari sono registrati a riduzione del valore di acquisizione dei cespiti cui si riferiscono.

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico nella voce "Ricavi di gestione".

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Proventi finanziari

I proventi finanziari sono rilevati per competenza e includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza e includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze cambio passive. Gli oneri finanziari, sostenuti a fronte di investimenti in attività, per le quali normalmente trascorre un determinato periodo di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso o per la vendita (*qualifying asset*), sono capitalizzati e ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono, conformemente a quanto previsto dalla nuova versione dello IAS 23.

Imposte

Le imposte correnti IRES e IRAP sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio, applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali, che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale (non in operazioni di aggregazioni di imprese) di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

Il valore di carico delle attività fiscali differite è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto e nel conto economico complessivo. Le imposte sono compensate quando applicate dalla medesima autorità fiscale e quando sussiste un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra gli "Altri costi operativi".

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire ai soci è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'Assemblea.

Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

Le operazioni in valuta diversa da quella funzionale dell'entità che pone in essere l'operazione sono convertite in euro utilizzando il tasso di cambio in essere alla data della transazione.

Gli utili e le perdite su cambi generati dalla chiusura della transazione oppure dalla conversione effettuata a fine anno delle attività e delle passività in valuta sono iscritti a conto economico.

3. Stime e assunzioni

La predisposizione dei bilanci richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che, relativamente alla Società, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali, un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società controllate e collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori. Le forti incertezze legate all'emergenza sanitaria Covid-19, sia in termini di durata dell'emergenza e delle restrizioni che di impatto a livello macroeconomico, rendono molto complesso fare previsioni non aleatorie sui risultati attesi nell'esercizio corrente. La Società monitora attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le analisi di sensitività sugli effetti dell'epidemia, e, per mitigare i fattori di incertezza, ha predisposto il test di impairment tenendo conto di una elaborazione di distinti scenari e svolgendo specifiche analisi di sensitività. Si rimanda, inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività".

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri, che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione del periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. In applicazione al nuovo principio contabile IFRS 16 il conto economico include anche la rilevazione degli ammortamenti dei "Diritti di utilizzo beni in leasing".

(c) Fondi rischi e oneri

La Società può essere soggetta a cause e contenziosi legali, fiscali e giuslavoristici che possono derivare da tematiche particolarmente complesse soggette a un diverso grado di incertezza, compresi i fatti e le circostanze all'origine degli stessi, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante l'indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare dalle stesse.

Conseguentemente, la Direzione sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia legale e fiscale accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle Note esplicative.

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il

valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio di esercizio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione. Nell'ambito del processo di stima del fondo ripristino e sostituzione la società ha tenuto conto degli investimenti attesi, senza rilevare particolari impatti dalla diffusione del Covid-19.

(d) Crediti commerciali

La Società valuta le perdite attese sui crediti commerciali al fine di riflettere, tramite l'apposizione di uno specifico fondo svalutazione crediti, il presunto valore di realizzo utilizzando le informazioni ragionevoli e dimostrabili che sono disponibili, senza eccessivi costi o sforzi alla data di riferimento del bilancio su eventi passati, condizioni attuali e previsioni delle condizioni economiche future.

L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata sui fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio separato.

(e) Lease

L'IFRS 16 ha introdotto alcuni elementi di giudizio professionale che comportano la definizione di alcune policy contabili e l'utilizzo di assunzioni e di stime in relazione al *lease term* e alla definizione dell'*incremental borrowing rate*. Le principali sono riassunte di seguito:

- La Società ha deciso di non applicare l'IFRS 16 per i contratti contenenti un *lease* che ha come attività sottostante un bene di modesto valore (inferiore a 5 migliaia di euro);
- *Lease term*: la Società ha analizzato la totalità dei contratti di *lease*, andando a definire per ciascuno di essi il *lease term*, dato dal periodo "non cancellabile" unitamente agli effetti di eventuali clausole di estensione o terminazione anticipata il cui esercizio è stato ritenuto ragionevolmente certo;
- Definizione dell'*incremental borrowing rate*: poiché nella maggior parte dei contratti di noleggio stipulati dalla Società, non è presente un tasso di interesse implicito, il tasso di attualizzazione da applicare ai pagamenti futuri dei canoni di noleggio è stato determinato come il costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine.

4. Gestione dei rischi

La strategia della Società nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle proprie performance finanziarie. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

La gestione dei suddetti rischi è svolta identificando, valutando ed effettuando la copertura dei rischi finanziari.

4.1 Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione di SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali sia finanziarie.

Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di *default* di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo.

Al fine di controllare tale rischio, SEA ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero.

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali.

Nel 2021 il credito complessivo, rispetto al 2020, registra un incremento in seguito all'aumento del fatturato, con conseguente riduzione del rapporto crediti commerciali e fidejussioni/depositi cauzionali, sostanzialmente allineato ai livelli pre-Covid.

In relazione ai tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, si evidenzia che le scadenze sono concentrate nei trenta giorni successivi alla data di fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di *rating* e di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali vantati nei confronti di terze parti e dei relativi fondi svalutazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	203.851	147.456
- di cui scaduto	144.524	121.200
Fondo svalutazione crediti commerciali	(122.366)	(107.951)
Totale crediti commerciali verso clienti	81.485	39.505

I crediti ceduti a seguito di operazioni di *factoring* sono eliminati dall'attivo dello stato patrimoniale solo se i rischi e i benefici correlati alla loro titolarità sono stati sostanzialmente trasferiti al cessionario. I crediti ceduti che non soddisfano il suddetto requisito rimangono iscritti nel bilancio della Società sebbene siano stati legalmente ceduti. In tal caso una passività finanziaria di pari importo è iscritta nel passivo a fronte dell'anticipazione ricevuta.

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2021 e relativo comparativo:

Crediti commerciali verso clienti		
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti	203.851	147.456
Di cui scaduto	144.524	121.200
da meno di 180 giorni	27.878	22.929
da oltre 180 giorni	116.646	98.271
Incidenza % dei crediti scaduti	70,9%	82,2%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	13,7%	15,5%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	57,2%	66,6%

In relazione all'emergenza sanitaria Covid-19 e la conseguente situazione straordinaria in cui versa l'intero settore aereo, la quasi totalità dei partner commerciali ha evidenziato le proprie difficoltà finanziarie, che hanno generato un incremento del credito scaduto a fine 2021.

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2021 e relativo comparativo, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l'indicazione delle fidejussioni bancarie e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

Alla luce della situazione particolarmente critica a causa dell'imperversare dell'epidemia da Covid-19, si è provveduto a condurre un'analisi approfondita dell'allocatione dei clienti alle diverse classi di rating, variando, dove necessario l'assegnazione in base all'esposizione e alle informazioni attualmente disponibili.

Crediti commerciali verso clienti		
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti	203.851	147.456
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	107.989	90.672
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.809	18.809
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	77.053	37.975
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	17.726	11.719
Fidejussioni e depositi cauzionali	55.712	59.131
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	72,3%	155,7%

Il fondo svalutazione crediti, coerente alle logiche descritte dall'IFRS 9 il cui elemento chiave è il passaggio dal precedente concetto di *'Incurred Loss'* a quello di *'Expected Loss'*, è stato determinato tenendo in considerazione i rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere determinando un c.d. *'risk ratio'*, rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali, differente in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce per gli scaduti in base ai giorni di *overdue*). La svalutazione dei crediti è stata quindi effettuata mediante l'utilizzo di una *provision matrix* che prevede in riga le classi di *rating* e in colonna le diverse fasce di scaduto a scadere. Il *risk ratio* calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Sono stati inoltre inclusi degli elementi di *forward looking*, quali la possibilità del management di effettuare degli accantonamenti ulteriori, che prescindono dalle indicazioni ricavate dalla matrice stessa. Le stime dell'andamento del rischio e del contesto economico sono incluse nel modello di definizione del *rating* e pertanto sono costantemente aggiornate per rispecchiare il rischio effettivo, al fine di garantire una copertura completa del rischio credito affrontato dalla Società.

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposta SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2021 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

- a) rischio tasso di interesse;
- b) rischio tasso di cambio;
- c) rischio prezzo delle *commodity*.

a) Rischio tasso di interesse

SEA è esposta al rischio della variazione dei tassi di interesse in relazione alla necessità di finanziare le proprie attività operative e di impiegare la liquidità disponibile. Le variazioni dei tassi di interesse possono incidere positivamente o negativamente sul risultato economico della Società, modificando i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e investimento. SEA gestisce tale rischio attraverso un opportuno bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, con l'obiettivo di mitigare l'effetto economico della volatilità dei tassi di interesse di riferimento.

Il ricorso al tasso variabile espone la Società a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, SEA fa tipicamente ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un *range* di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*. Si segnala che al 31 dicembre 2021 la Società non ha contratti derivati in essere, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno.

Al 31 dicembre 2021, l'indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti esclusivamente dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che alla data di chiusura dell'esercizio la Società non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio/lungo termine al 31 dicembre 2021 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,25% e il 2,5%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e il costo di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2021 e 2020

(in migliaia di euro)	Scadenza	31 dicembre 2021		Scadenza	31 dicembre 2020	
		Importo	Tasso medio		Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2025	300.000	3,500%	dal 2021 al 2025	600.000	3,313%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2023 al 2040	232.946	0,72%	dal 2023 al 2037	197.308	0,86%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		<i>43.628</i>	<i>2,54%</i>		<i>31.017</i>	<i>3,91%</i>
<i>o/w a Tasso Variabile(*)</i>		<i>189.318</i>	<i>0,30%</i>		<i>166.291</i>	<i>0,29%</i>
Altri Finanziamenti Bancari	dal 2022 al 2024	263.782	0,39%	dal 2022 al 2023	400.000	0,39%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>						
<i>o/w a Tasso Variabile</i>		<i>263.782</i>	<i>0,39%</i>		<i>400.000</i>	<i>0,39%</i>
Indebitamento finanziario Lordo a m/1 termine		796.728	1,66%		1.197.308	1,93%

(*) Include: (i) al 31 12 2020 tranches a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 25%)
(ii) 70 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2021 è pari a 796.728 migliaia di euro, in riduzione di 400.580 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio. Su tale valore ha inciso (i) il rimborso del Bond SEA 04/2021 da 300 milioni di euro ad aprile 2021, (ii) la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere e di parte dei *Term Loans* 2020 e (iii) il processo di rafforzamento e ottimizzazione della struttura finanziaria di SEA con l'erogazione nel corso dell'anno di nuovi *Term Loans* per 110 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro relativi ad un nuovo *Term Loan* triennale Mediobanca e euro 60 milioni relativi ad una *tranche* con durata ventennale della linea BEI sottoscritta nel 2019 e il rimborso anticipato di euro 180 milioni dei *Term Loans* 2020.

Si segnala che il *Term Loan* Mediobanca è la prima operazione di finanziamento *Sustainability-Linked* della Società, con il livello del margine legato al raggiungimento di specifici target strategici in materia di sostenibilità ambientale: per SEA, il miglioramento della certificazione Airport Carbon Accreditation.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine a fine dicembre 2021 è pari al 1,66%, in riduzione di 27 bps rispetto a fine dicembre 2020, beneficiando del rimborso del Bond SEA 04/2021 e delle favorevoli condizioni di costo dei nuovi *Term Loans* erogati nel 2021. Considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso, conclusesi nel corso dell'anno ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 1,76%, in riduzione di 40bps rispetto a fine 2020.

Al 31 dicembre 2021 SEA ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/2025	300	Fissa, Annuale	3,50%

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, al 31 dicembre 2021 è pari a 828.246 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 1.232.458 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per i prestiti obbligazionari quotati nel mercato regolamentato si è fatto riferimento ai rispettivi valori di mercato alla data del 31 dicembre 2021;

- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello *spread* definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello degli indici finanziari determina, per il semestre successivo alla rilevazione, l'applicazione di un correlato *spread* predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

Per il perdurare dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti *outstanding* e le linee *committed* disponibili, SEA ha richiesto ed ottenuto dalle banche finanziatrici la proroga della temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (*holiday covenant*) per le *testing date* sino al 30.06.2022 compreso. Con riferimento ai nuovi *Term Loans* sottoscritti ed erogati nel 2020, i cui parametri finanziari inclusi nei contratti sono stati individuati sulla base di scenari che già includevano l'impatto della pandemia Covid-19, il parametro finanziario è stato rispettato.

Nella tabella seguente sono indicati gli strumenti derivati utilizzati da SEA per la copertura del rischio tasso di interesse (valutati contabilmente secondo il *cash flow hedge*).

Si segnala che al 31 dicembre 2021 la Società non ha contratti derivati in essere, invece presenti al 31 dicembre 2020, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno.

COPERTURE TASSO D'INTERESSE (in migliaia di euro)							
	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2021	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2021	Fair value al 31/12/2020
IRS	10.000		18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021		(258,4)
	5.000		18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021		(129,2)
	15.000		18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021		(328,1)
	10.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(177,3)
	11.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(188,0)
	12.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(188,2)
	12.000		6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021		(188,2)
Collar	10.000		6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021		(145,8)
	11.000		6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021		(141,1)
Totale	96.000	0				0	(1.744,3)

Il segno "-" indica il costo per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere

Il segno "+" indica il premio per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 9 e IFRS 13.

b) Rischio tasso di cambio

SEA, ad eccezione del rischio cambio connesso al rischio commodity, è soggetta a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

c) Rischio prezzo delle commodity

SEA è esposta alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi delle *commodity* energetiche, ovvero gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società, trattate da SEA Energia per l'approvvigionamento del servizio di energia elettrica, di riscaldamento e di condizionamento a favore della Capogruppo. Tali dinamiche influiscono direttamente sul prezzo finale che SEA paga per le forniture della controllata SEA Energia. Nel secondo semestre del 2021 si è assistito a notevoli incrementi di prezzo delle materie prime energetiche che potrebbero perdurare anche nel 2022, esponendo la Società a maggiori costi di approvvigionamento.

Nel corso del 2021, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio mentre nel 2019 la società controllata SEA Energia aveva già effettuato acquisti di certificati ambientali e gas per il fabbisogno 2020, in tal modo eliminando l'impatto derivante dalle variazioni del relativo prezzo verificatesi nell'esercizio in esame.

4.3 Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità per SEA può manifestarsi ove le risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a fronteggiare le obbligazioni finanziarie e commerciali nei termini e nei tempi previsti.

La liquidità, i flussi di cassa e le necessità di finanziamento di SEA sono gestiti attraverso politiche e processi il cui obiettivo è la minimizzazione di tale rischio. In particolare, SEA monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici; mantiene disponibilità liquide e ha ottenuto linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario della Società derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative (anche a seguito dell'emergenza Covid-19) e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 31 dicembre 2021, la Società dispone di 134 milioni di euro di risorse liquide, nonostante il perdurare dell'impatto della crisi Covid-19 sulle sue performance economiche e sui relativi *cash flows*, grazie al processo di rafforzamento della struttura finanziaria effettuata nel corso del 2020 e continuata nel 2021.

A ciò si aggiungono linee di credito irrevocabili non utilizzate per 330 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee *revolving* disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 70 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023 e 138 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Tali disponibilità permettono alla Società di garantire la copertura dei fabbisogni della gestione corrente e dei fabbisogni finanziari futuri.

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita da SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di factoring indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni.

Le tabelle seguenti evidenziano per SEA il dettaglio della composizione e della scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2021 e 2020.

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5anni	Totale
Passività al 31 dicembre 2021					
Indebitamento finanziario lordo	233,9	138,5	362,0	126,8	861,2
Leasing	2,0	4,8	1,0	4,4	12,2
Debiti commerciali	145,3				145,3
Totale debito	381,2	143,3	363,0	131,2	1.018,7

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5anni	Totale
Passività al 31 dicembre 2020					
Indebitamento finanziario lordo	356,3	468,1	364,8	88,8	1.278,0
Leasing	1,6	2,6	1,7	3,5	9,4
Debiti commerciali	109,9				109,9
Totale debito	467,8	470,7	366,5	92,3	1.397,3

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 11,5 milioni di euro a fine 2021 (4,6 milioni di euro a fine 2020), cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a 20,5 milioni di euro (28,2 milioni di euro a fine 2020).

Per il perdurare dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti *outstanding* e le linee *committed* disponibili, SEA ha richiesto ed ottenuto dalle banche finanziatrici la proroga della temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (*holiday covenant*) per le *testing date* sino al 30 giugno 2022 compreso. Con riferimento ai nuovi *Term Loans* sottoscritti ed erogati nel 2020, i cui parametri finanziari inclusi nei contratti sono stati individuati sulla base di scenari che già includevano l'impatto della pandemia Covid-19, il parametro finanziario è stato rispettato.

A fine 2021 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti per la maggior parte dai *Term Loans* 2020 in scadenza entro dicembre 2022, dalle quote capitali in ammortamento su alcune tranches di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario della Società assicurando anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

In considerazione del fatto che per la Società il rischio cambio è pressoché irrilevante, la *sensitivity analysis* si riferisce alle voci di stato patrimoniale che potrebbero subire una variazione di valore per effetto delle modifiche dei tassi di interesse.

In particolare, l'analisi ha considerato:

- depositi bancari e posizioni di *cash pooling*;
- finanziamenti;
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.

Le ipotesi e i metodi di calcolo utilizzati nell'analisi di sensitività condotta da SEA sono i seguenti:

(a) Ipotesi:

- si è valutato l'effetto sul conto economico di SEA, a fine 2021 e 2020, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis point*.

(b) Metodi di calcolo:

- la remunerazione dei depositi bancari e delle posizioni di *cash pooling* è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari di SEA;
- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor a 3 e 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento. Si segnala che al 31 dicembre 2021 la Società non ha contratti derivati in essere, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno.

Di seguito si riportano i risultati della *sensitivity analysis* condotta:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-690,87	1.087,79	-232,74	1.089,16
Posizione attiva di <i>Cash pooling</i> (interessi attivi) ⁽¹⁾	-133,32	133,32	-147,05	147,05
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	1.444,49	-2.112,56	1.001,36	-1.713,38
Posizione passiva di <i>Cash pooling</i> (interessi passivi) ⁽²⁾		-43,56		-17,98
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽³⁾	-110,79	110,79	-196,45	196,45
Strumenti derivati di copertura (<i>fair value</i>) ⁽⁴⁾			-114,38	120,41

(1) + = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi

(2) + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi

(3) + = ricavo da copertura; - = costo da copertura

(4) Quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

Si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis* condotta su alcune voci delle tabelle precedenti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato. Applicando una variazione di -50 *basis point* all'attuale curva dei tassi di interesse di mercato, i flussi relativi a conti correnti e finanziamenti risulterebbero di segno opposto a quelli previsti dalle relative tipologie di contratto; in tali casi, tali flussi sono stati posti pari a zero.

5. Classificazione degli strumenti finanziari

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020.

I valori determinati utilizzando la metodologia del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento. I dati sono stati classificati secondo le categorie previste dall'IFRS 9-*Financial Instruments*, applicato da SEA a partire dal 1° gennaio 2018.

	31 dicembre 2021				Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
	(in migliaia di euro)				
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		90			90
Crediti commerciali		97.998			97.998
Crediti finanziari correnti		20.542			20.542
Crediti per imposte		792			792
Altri crediti correnti		4.936			4.936
Cassa e disponibilità liquide		134.130			134.130
Totale	1	258.488	0	0	258.489
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing - di cui debito verso obbligazionisti				573.871 298.708	573.871 298.708
Passività finanziarie non correnti per leasing				10.351	10.351
Debiti commerciali				145.280	145.280
Debiti per imposte dell'esercizio				7.525	7.525
Altri debiti correnti e non correnti				255.051	255.051
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				234.940	234.940
Passività finanziarie correnti per leasing				1.885	1.885
Totale	0	0	-	1.228.903	1.228.903
	31 dicembre 2020				Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
	(in migliaia di euro)				
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		97			97
Crediti commerciali		49.124			49.124
Crediti finanziari correnti		28.244			28.244
Crediti per imposte		1.090			1.090
Altri crediti correnti		5.361			5.361
Cassa e disponibilità liquide		588.250			588.250
Totale	1	672.166	0	0	672.167
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing - di cui debito verso obbligazionisti				863.339 298.490	863.339 298.490
Passività finanziarie non correnti per leasing				7.704	7.704
Debiti commerciali				109.919	109.919
Debiti per imposte dell'esercizio				7.722	7.722
Altri debiti correnti e non correnti				235.663	235.663
Passività finanziarie correnti esclusi leasing - di cui debito verso obbligazionisti			1.744	345.219 299.856	346.963 299.856
Passività finanziarie correnti per leasing				1.584	1.584
Totale	0	0	1.744	1.571.150	1.572.894

5.1 Informativa sul fair value

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul metodo scelto per la determinazione del *fair value*. Le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;
- livello 2: valutazioni tecniche basate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;
- livello 3: altre informazioni.

Nelle tabelle seguenti vengono rappresentate le attività e le passività della Società che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati			
Totale	0	0	1

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati		1.744	
Totale	0	1.744	1

6. Note alla situazione patrimoniale - finanziaria

6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2021 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

Immobilizzazioni immateriali						
	31 dicembre 2020	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2021
<i>(in migliaia di euro)</i>						
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.540.335	2.847	32.369	(2.745)		1.572.806
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096	22.806	(32.209)			33.693
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	94.654		1.569			96.223
Immobilizzazioni in corso ed acconti	558	1.985	(1.569)			974
Totale valore lordo	1.678.643	27.638	160	(2.745)	0	1.703.696
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(654.830)			1.408	(41.327)	(694.749)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(83.577)				(6.840)	(90.417)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento	(738.407)	0	0	1.408	(48.167)	(785.166)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	885.505	2.847	32.369	(1.337)	(41.327)	878.057
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096	22.806	(32.209)			33.693
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	11.077		1.569		(6.840)	5.806
Immobilizzazioni in corso ed acconti	558	1.985	(1.569)			974
Totale valore netto	940.236	27.638	160	(1.337)	(48.167)	918.530

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 878.057 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 a fronte di 885.505 migliaia di euro al 31 dicembre 2020. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento dell'esercizio 2021 è pari a 41.327 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari a 35.216 migliaia di euro, derivano principalmente per 32.369 migliaia di euro dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti" e per 2.847 migliaia di euro dall'acquisto di nuove apparecchiature *explosive detection system* per il controllo dei bagagli da stiva, di apparecchiature *x-ray* per il controllo radiogeno dei bagagli a mano e di investimenti sulla rete di teleriscaldamento degli aeroporti di Malpensa e Linate.

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 6.16.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 33.693 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2021.

Nel corso dell'esercizio 2021 SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate. La contingente situazione dovuta all'emergenza Covid ha portato al posticipo di una serie di attività di investimento riguardanti soprattutto iniziative in ambito commerciale oltre ad altri interventi non strettamente necessari all'attuale livello di traffico passeggeri.

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 16.941 migliaia di euro e riguardano principalmente *i)* presso il Terminal 1 la messa in esercizio del *self-service bag drop* dell'isola 10, la continuazione degli interventi di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, oltre alle attività di adeguamento sismico della copertura spaziale e la prosecuzione degli interventi per la riqualifica dell'impianto di rilevazione incendi; *ii)* presso il Terminal 2, si

segnala, invece, che a seguito della decisione di spostare l'intero traffico sul Terminal 1, le iniziative di investimento direttamente correlate al traffico passeggeri sono state sospese, tra cui anche la realizzazione del *self-service bag drop* e l'adeguamento dell'impianto BHS allo standard 3 ECAC e verranno completate successivamente quando i livelli di traffico consentiranno la riapertura del Terminal 2; *iii*) sulle infrastrutture "*air-side*" dell'aeroporto di Malpensa hanno invece riguardato esclusivamente gli interventi di riqualifica delle aree esistenti e i progetti correlati agli obiettivi di mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo. In particolare, si è proceduto a interventi di miglioria della funzionalità e affidabilità del sistema degli aiuti visivi luminosi (anche in termini di efficientamento energetico), alla sostituzione delle guide ottiche al satellite B di nuova tecnologia che permettono il corretto posizionamento degli aeromobili in fase di sosta, all'adeguamento di tutti i proiettori delle torri faro air side con tecnologia LED e alla realizzazione di un sistema di sorveglianza e controllo per aeromobili (ASMGCS) e veicoli, nelle aree di manovra e di movimento.

A Linate, le cui opere ammontano a 5.865 migliaia di euro, si riferiscono, principalmente, al completamento degli interventi di riqualifica funzionale e *restyling* del Terminal. In particolare, le principali opere riguardano il completamento della costruzione di un nuovo corpo di fabbrica F (piano terra, primo piano, secondo piano e copertura) con la facciata avanzata verso il piazzale aeromobili, la realizzazione di nuove linee *smart security*, nell'area dedicata al controllo dei bagagli a mano, per l'ottimizzazione dei flussi e l'aumento della qualità del servizio offerto ai passeggeri, nonché l'apertura di nuove aree commerciali al primo piano e di una nuova area *food & beverage* al secondo piano. Contestualmente sono stati realizzati i bagni aperti al pubblico all'interno del nuovo Corpo F, piano primo e secondo, nel rispetto del nuovo *concept*. Si segnala, inoltre, il completamento degli interventi di riqualifica del terminal nelle aree di *check-in* e la realizzazione di nuovi collegamenti verticali con la stazione di arrivo della M4, con la realizzazione di un'area *self bag drop* in corrispondenza dell'isola *check-in* n° 9. Le opere eseguite sulle infrastrutture "*air-side*" dell'aeroporto di Linate hanno infine riguardato la riconfigurazione elettrica ed impiantistica della cabina "Nord" e l'adeguamento dei sistemi di telecomando e telecontrollo degli aiuti visivi luminosi alle *controller working positions* ENAV, situate presso la torre di controllo.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere di *restyling* dei Terminal di Linate e Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 5.806 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (11.077 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 1.569 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2021 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2021 presenta un saldo residuo di 974 migliaia di euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2021 è pari a 6.840 migliaia di euro.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2021, descritti alla Nota 2, non è stato necessario svalutare i non-financial assets.

Nel corso dell'esercizio 2020 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

Immobilizzazioni immateriali							
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	Svalutazioni	31 dicembre 2020
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.514.694	2.330	23.807	(76)		(420)	1.540.335
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.876	23.027	(23.807)				43.096
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	85.694		8.960				94.654
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.543	2.975	(8.960)				558
Totale valore lordo	1.650.807	28.332	0	(76)	0	(420)	1.678.643
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(611.306)			74	(43.598)		(654.830)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(75.133)				(8.444)		(83.577)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Totale fondo ammortamento	(686.439)	0	0	74	(52.042)	0	(738.407)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	903.388	2.330	23.807	(2)	(43.598)	(420)	885.505
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.876	23.027	(23.807)				43.096
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	10.561		8.960		(8.444)		11.077
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.543	2.975	(8.960)				558
Totale valore netto	964.368	28.332	0	(2)	(52.042)	(420)	940.236

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2021 relativa alle immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali						
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2021
Valore lordo						
Beni immobili	222.113		8.071	(183)		230.001
Impianti e macchinari	6.544	5		(5)		6.544
Attrezzature industriali e commerciali	46.400	26				46.426
Altri beni mobili	90.043	1.263	868	(155)		92.019
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.521	4.141	(9.099)			9.563
Totale valore lordo	379.621	5.435	(160)	(343)	0	384.553
Fondo ammortamento e svalutazione						
Beni immobili	(110.080)			175	(6.310)	(116.215)
Impianti e macchinari	(4.508)			5	(334)	(4.837)
Attrezzature industriali e commerciali	(43.896)				(1.662)	(45.558)
Altri beni mobili	(67.603)			153	(7.092)	(74.542)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo amm.to e svalutazione	(226.087)	0	0	333	(15.398)	(241.152)
Valore netto						
Beni immobili	112.033	-	8.071	(8)	(6.310)	113.786
Impianti e macchinari	2.036	5	-	-	(334)	1.707
Attrezzature industriali e commerciali	2.504	26	-	-	(1.662)	868
Altri beni mobili	22.440	1.263	868	(2)	(7.092)	17.477
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.521	4.141	(9.099)	-	-	9.563
Totale valore netto	153.534	5.435	(160)	(10)	(15.398)	143.401

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli del settore *Non Aviation*, pari a 8.071 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, hanno riguardato principalmente la prosecuzione dei lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa e di Linate.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto di arredi e mobilio (banchi, sedute, poltrone, ecc...) per 838 migliaia di euro e di nuovi terminali video e personal computer per 330 migliaia di euro.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2021, descritti alla Nota 2, non è stato necessario svalutare i non-financial assets.

Tutte le immobilizzazioni materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e della Comunità Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2021, rispettivamente a 509.660 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2020 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

Immobilizzazioni materiali						
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2020
Valore lordo						
Beni immobili	218.302		3.848	(37)		222.113
Impianti e macchinari	6.471	73				6.544
Attrezzature industriali e commerciali	46.127	275		(2)		46.400
Altri beni mobili	78.962	1.204	9.901	(24)		90.043
Immobilizzazioni in corso ed acconti	18.997	9.273	(13.749)			14.521
Totale valore lordo	368.859	10.825	0	(63)	0	379.621
Fondo ammortamento e svalutazione						
Beni immobili	(103.664)			26	(6.442)	(110.080)
Impianti e macchinari	(4.133)				(375)	(4.508)
Attrezzature industriali e commerciali	(40.436)				(3.460)	(43.896)
Altri beni mobili	(60.462)			2	(7.143)	(67.603)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo amm.to e svalutazione	(208.695)	0	0	28	(17.420)	(226.087)
Valore netto						
Beni immobili	114.638		3.848	(11)	(6.442)	112.033
Impianti e macchinari	2.338	73			(375)	2.036
Attrezzature industriali e commerciali	5.691	275		(2)	(3.460)	2.504
Altri beni mobili	18.500	1.204	9.901	(22)	(7.143)	22.440
Immobilizzazioni in corso ed acconti	18.997	9.273	(13.749)			14.521
Totale valore netto	160.164	10.825	0	(35)	(17.420)	153.534

6.3 Diritti d'uso beni in leasing

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2021 relativa ai diritti d'uso su beni in leasing:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2021
Valore lordo					
Attrezzatura varia e minuta	3.187	913			4.100
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	5.009	3.790	(142)		8.657
Macchine elettromeccaniche e elettr.	862				862
Terreni	4.348				4.348
Totale valore lordo	13.594	4.703	(142)	0	18.155
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura varia e minuta	(1.212)			(715)	(1.927)
Attrezzature complesse	(107)			(54)	(161)
Automezzi	(804)		107	(958)	(1.655)
Macchine elettromeccaniche e elettr.	(314)			(156)	(470)
Terreni	(573)			(392)	(965)
Totale fondo amm.to e svalutazione	(3.010)	0	107	(2.275)	(5.178)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	1.975	913		(715)	2.173
Attrezzature complesse	81			(54)	27
Automezzi	4.205	3.790	(35)	(958)	7.002
Macchine elettromeccaniche e elettr.	548			(156)	392
Terreni	3.775			(392)	3.383
Totale valore netto	10.584	4.703	(35)	(2.275)	12.977

La voce “Diritti d’uso beni in leasing” è rappresentativa del diritto d’utilizzo rilevato ai sensi dell’IFRS 16. Come locatario, la Società ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d’uso nell’attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d’uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2021 è pari a 12.977 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.275 migliaia di euro. Ai fini della determinazione di detti valori, la Società si è avvalsa dell’esonero prevista dall’IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

Nel corso dell’esercizio 2020 la movimentazione dei diritti d’uso su beni in leasing era stata la seguente:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2020
Valore lordo					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11		(11)		-
Attrezzatura varia e minuta	3.068	207	(88)		3.187
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	3.207	2.586	(784)		5.009
Macchine elettromeccaniche e elettr.	908		(46)		862
Terreni	4.348				4.348
Totale valore lordo	11.730	2.793	(929)	0	13.594
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	(8)		11	(3)	-
Attrezzatura varia e minuta	(614)		88	(686)	(1.212)
Attrezzature complesse	(54)			(53)	(107)
Automezzi	(649)		777	(932)	(804)
Macchine elettromeccaniche e elettr.	(175)		46	(185)	(314)
Terreni	(181)			(392)	(573)
Totale fondo amm.to e svalutazione	(1.681)	0	922	(2.251)	(3.010)
Valore netto					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	3			(3)	-
Attrezzatura varia e minuta	2.454	207		(686)	1.975
Attrezzature complesse	134			(53)	81
Automezzi	2.558	2.586	(7)	(932)	4.205
Macchine elettromeccaniche e elettr.	733			(185)	548
Terreni	4.167			(392)	3.775
Totale valore netto	10.049	2.793	(7)	(2.251)	10.584

6.4 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2021 e relativo comparativo:

Investimenti immobiliari (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(733)	(732)
Totale investimenti Immobiliari	3.401	3.402

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2021:

Movimentazione Fondo ammortamento investimenti immobiliari (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021
Valore iniziale	(732)
Decrementi	
Ammortamenti	(1)
Valore finale Fondo ammortamento investimenti immobiliari	(733)

La voce include i valori dei fabbricati ad uso civile non strumentali all'attività d'impresa (appartamenti e *box*).

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2021, descritti alla Nota 2, non è stato necessario svalutare i non-financial assets.

6.5 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

Partecipazioni in società controllate e collegate (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
SEA Energia SpA	7.026	7.026
SEA Prime SpA	25.451	25.451
Airport ICT Services Srl	25	
Partecipazioni in società controllate	32.502	32.477
Airport Handling SpA	7.190	7.190
SACBO SpA	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.822	3.822
Malpensa Logistica Europa SpA	1.674	1.674
Disma SpA	421	421
SEA Services Srl	300	300
Partecipazioni in società collegate	17.969	17.969
Partecipazioni in società controllate e collegate	50.471	50.446

Il saldo della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate" ammonta a 50.471 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (50.446 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

In data 28 dicembre 2021 è stata costituita la società denominata Airport ICT Services Srl, con capitale sociale pari a 25 migliaia di euro, interamente sottoscritto e versato da parte dell'unico socio SEA.

Si rimanda ai risultati degli impairment test descritti alla Nota 2, con riferimento al valore delle partecipazioni in società controllate e collegate.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2021 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date.

31 dicembre 2021							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
SEA Energia SpA	76.488	45.162	52.035	2.205	31.326	31.326	100,00%
SEA Prime SpA	37.873	15.918	12.790	3.782	21.955	21.935	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA	49.179	20.585	69.332	(337)	28.594	8.578	30,00%
Dufital SpA ^(***)		-				-	40,00%
SACBO SpA ^(***)		-				-	30,979%
SEA Services Srl ^(*)	5.590	3.142	6.213	1.035	2.448	979	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA ^(***)		-				-	25,00%
Disma SpA ^(***)		-				-	18,75%

31 dicembre 2020							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
SEA Energia SpA	68.146	39.026	37.772	1.256	29.120	29.120	100,00%
SEA Prime SpA	30.801	12.628	9.775	1.789	18.173	18.157	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA	40.983	12.052	57.146	(3.552)	28.931	8.679	30,00%
Dufital SpA	38.989	11.333	42.815	(7.063)	27.656	11.062	40,00%
SACBO SpA	315.387	170.656	65.061	(20.596)	144.731	44.836	30,979%
SEA Services Srl ^(**)	4.088	2.674	8.709	639	1.414	566	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	30.385	13.444	50.424	5.047	16.941	4.235	25,00%
Disma SpA	4.757	1.209	2.853	(870)	3.548	665	18,75%

(*) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2021

(**) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2020

(***) In corso di aggiornamento

6.6 Altre partecipazioni

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2021 ed al 31 dicembre 2020 della voce "Altre partecipazioni":

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2021 e 2020 delle altre partecipazioni:

Altre partecipazioni (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Consorzio Milano Sistema in liquidazione		
Romairport Srl	1	1
Totale Altre partecipazioni	1	1

La partecipazione detenuta in Consorzio Milano Sistema in liquidazione è interamente svalutata.

6.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2021 è di seguito riportata:

Imposte anticipate nette (in migliaia di euro)	Rilascio / accantonamento a		Rilascio / accantonamento a	
	31 dicembre 2020	conto economico	patrimonio netto	31 dicembre 2021
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	32.940	5.334		38.274
Svalutazione Immobilizzazioni non ancora demoliti	539			539
Fondi rischi ed oneri	9.250	(533)		8.717
Fondo crediti tassato	6.944	579		7.523
Fondo altri crediti	319			319
Fondo svalutazione magazzino	356	(26)		330
Valutazione a fair value dei derivati	289		(289)	0
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.450	(273)	347	1.524
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	13.840	(4.510)		9.330
Perdita fiscale	33.678	22.529		56.207
Altro	171	(1)		170
Totale imposte anticipate	99.776	23.099	58	122.933
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	3.839	(1.037)		2.802
Fondo di ripristino	1.619	(901)		718
Totale imposte differite	5.458	(1.938)	0	3.520
Totale imposte anticipate al netto delle differite	94.318	25.037	58	119.413

La variazione della voce “Imposte differite attive” include, principalmente, l’effetto positivo dello stanziamento del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale al 31 dicembre 2021, assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista dunque, anche sulla base del Piano industriale 2022-2026 approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA del 20 dicembre 2021, la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentirne il progressivo riassorbimento.

La fiscalità differita 2021 non comprende gli effetti della maggiorazione dell’aliquota Ires di 3,5 punti percentuali per i concessionari di servizi pubblici, in vigore dal 2019 al 2021 e non riproposta; tali effetti, in assenza di possibilità di riversamento nei termini di vigenza triennali stanti le perdite fiscali di periodo, erano già stati interamente neutralizzati nel periodo 2020.

6.8 Altri crediti non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce “Altri crediti non correnti”:

Altri crediti non correnti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85	-	-
Altri crediti	52.402	48.534
Totale altri crediti non correnti	52.402	48.534

Il saldo della voce “Altri crediti non correnti” ammonta a 52.402 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (48.534 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

La voce si riferisce, principalmente, all’attività relativa all’*indemnification right*, connesso al valore di subentro e riveniente dall’art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento a depositi cauzionali attivi.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a 1.328 migliaia di euro (1.328 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), sono interamente coperti dal fondo svalutazione crediti e sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell’“Accordo di Programma” definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali realizzate sullo scalo di Malpensa.

6.9 Rimanenze

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce “Rimanenze”:

Rimanenze (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.909	3.279
Fondo obsolescenza magazzino	(1.171)	(1.264)
Totale rimanenze	1.738	2.015

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali; nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

Le rimanenze alla fine dell'esercizio sono state adeguate al presunto valore di realizzo o sostituzione mediante accantonamento di apposito fondo obsolescenza che al 31 dicembre 2021 ammonta a 1.171 migliaia di euro.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 186 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2021.

6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2021 e, relativo comparativo, della voce “Crediti commerciali”:

Crediti commerciali (in migliaia euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti	81.485	39.505
Crediti commerciali verso imprese controllate	6.131	3.245
Crediti commerciali verso imprese collegate	10.382	6.374
Totale crediti commerciali	97.998	49.124

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

Si precisa che il saldo del precedente esercizio risente della parziale interruzione delle attività di business, legata all'attuazione delle misure di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 e della netta riduzione del volume d'affari del 2020. Per maggiori informazioni sull'andamento dei volumi di traffico, si rimanda a quanto riportato in Relazione sulla Gestione.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate a seconda dello stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime come descritto nella precedente Nota 3 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Fondo iniziale	108.142	98.577
Incrementi (decrementi) netti	15.758	10.194
Utilizzi	(1.352)	(629)
Valore finale fondo svalutazione crediti	122.548	108.142

Gli incrementi netti del fondo, pari a 15.758 migliaia di euro per il 2021 (a fronte di incrementi netti per 10.194 migliaia di euro per l'esercizio 2020) sono stati effettuati per tener conto sia

del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dalla Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

Gli utilizzi dell'esercizio 2021, pari a 1.352 migliaia di euro, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dei crediti si rimanda alla Nota 4.1.

Per quanto riguarda i crediti verso controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 8, relativa ai rapporti con parti correlate.

6.11 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 20.542 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (28.244 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) ed è composta da crediti finanziari verso società controllate. In particolare, il saldo al 31 dicembre 2021 è composto dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia SpA. Si rimanda a quanto esposto nella Nota 8 relativa ai rapporti con parti correlate.

6.12 Crediti per imposte

La voce "Crediti per imposte" ammonta a 792 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (1.090 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e si riferisce, principalmente, ai crediti per ritenute d'acconto sugli interessi attivi per 298 migliaia di euro (60 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), ai crediti tributari iscritti a seguito del piano di riparto relativo alla liquidazione della controllata SEA Handling SpA in liquidazione e crediti tributari vari relativi a istanze di rimborso.

Si precisa infine che il saldo del 2020 comprendeva crediti IRAP e IRES per 635 migliaia di euro (interamente utilizzati nel corso del 2021 mediante il meccanismo delle compensazioni "orizzontali" dei crediti fiscali), derivanti dai maggiori acconti versati nel 2019 rispetto al debito IRAP e IRES dell'esercizio 2019.

6.13 Altri crediti correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti correnti":

Altri crediti correnti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Crediti diversi	3.269	3.715
Crediti verso compagnie assicurative	1.005	947
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	226	530
Crediti per incassi vari	436	169
Totale altri crediti correnti	4.936	5.361

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 4.936 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (5.361 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti diversi, pari a 3.269 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (3.715 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori). La variazione dell'esercizio è principalmente legata alla riduzione dei crediti iscritti a fronte di costi anticipati finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 1.005 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (947 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 226 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (530 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), si riferiscono principalmente a crediti verso INPS e INAIL.

I crediti per incassi vari, pari a 436 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (169 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con carta di credito, POS e telepass per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

6.14 Cassa e disponibilità liquide

La tabella seguente riepiloga l'ammontare della voce "Cassa e disponibilità liquide":

Cassa e disponibilità liquide (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Depositi bancari e postali	134.077	588.204
Denaro e valori in cassa	53	46
Totale cassa e disponibilità liquide	134.130	588.250

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2021 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 133.974 migliaia di euro (587.926 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), depositi bancari non disponibili per 103 migliaia di euro (103 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e denaro e valori in cassa per 53 migliaia di euro (46 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). Si segnala che nel precedente esercizio la Società deteneva, inoltre, crediti per interessi attivi su conti correnti maturati nell'esercizio per 175 migliaia di euro, interamente incassati nel corso del 2021. Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

6.15 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2021 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 di azioni di valore pari a 0,11 euro ciascuna, per un controvalore di complessivi 27.500 migliaia di euro.

Riserva legale e straordinaria

Al 31 dicembre 2021 la riserva legale di SEA ammonta a 5.500 migliaia di euro mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a 174.649 migliaia di euro (174.649 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2021, pari a -4.514 migliaia di euro (-3.418 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), è rappresentativo delle perdite attuariali maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di Fine Rapporto.

Riserva di cash flow hedge

Si segnala che a seguito della scadenza naturale dei contratti derivati che la Società aveva in essere per la copertura del rischio tasso di interesse, il valore della riserva di cash flow hedge al 31 dicembre 2021 risulta azzerato (-913 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

Altre riserve

Le altre riserve, pari a 60.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91.

Destinazione Risultato d'esercizio

In data 29 luglio 2021 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di portare a nuovo la perdita dell'esercizio 2020, pari a 120.367 migliaia di euro, sterilizzando integralmente la stessa ai fini della protezione del capitale sociale in base a quanto stabilito dalla Legge 30 dicembre 2020, n. 178.

Per i dettagli sulla movimentazione del patrimonio netto degli ultimi due esercizi si rimanda al "Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto".

Disponibilità riserve

In conformità a quanto previsto dall'art. 2427, n.7-bis del Codice Civile, si riporta di seguito la composizione analitica del patrimonio netto con riferimento alla disponibilità e distribuibilità di ciascuna voce.

(in migliaia di euro)	Importo al 31/12/2021	Possibilità di utilizzo (*)	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	174.649	B		124.600
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814			
Riserva utile/perdita attuariale	(4.514)			
Altre riserve ⁽¹⁾ :				
- ex lege rivalutazione 576/75	3.649	A,B,C	3.649	
- ex lege rivalutazione 72/83	13.557	A,B,C	13.557	
- ex lege rivalutazione 413/91	17.076	A,B,C	17.076	
- ex lege rivalutazione 413/91	26.006	B		
Utile (Perdite) dell'esercizio	(80.288)			
Perdite a nuovo L.178 del 30/12/2020	(120.367)			
Totale	77.582		34.282	124.600

Legenda:

(*) A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci

⁽¹⁾ Riserve in sospensione d'imposta

La tabella che precede specifica la possibilità di utilizzo delle riserve di patrimonio netto, quale modificata ad esito della sterilizzazione a tutto il 2025 della perdita di 120.367 migliaia di euro, relativa all'esercizio 2020.

6.16 Fondo rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione del “Fondo rischi e oneri” per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2021:

Fondo rischi e oneri (in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi /Decrementi	Altri movimenti	31 dicembre 2021
Fondo di ripristino e sostituzione	175.651	20.467	(16.589)	3.876	183.405
Fondo oneri futuri	23.843	8.827	(5.354)		27.316
Totale fondo rischi e oneri	199.494	29.294	(21.943)	3.876	210.721

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell’IFRIC 12, pari 183.405 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (175.651 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L’accantonamento dell’esercizio tiene conto dell’aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L’utilizzo dell’esercizio è principalmente dovuto agli interventi di ripristino eseguiti sulle infrastrutture “*air-side*” dell’aeroporto di Malpensa quali, la ripavimentazione di alcuni tratti delle piste, delle *taxiway* e dei piazzali di sosta aeromobili, nonché il completamento della riqualifica funzionale del Terminal di Linate.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione del fondo per oneri futuri:

Fondo oneri futuri (in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	31 dicembre 2021
Accantonamenti in materia di lavoro	6.115	2.378	(4.995)		3.498
Rischi fiscali	325		(9)		316
Fondi diversi	17.403	6.449	(350)		23.502
Totale fondo oneri futuri	23.843	8.827	(5.354)	-	27.316

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell’anno sono connessi alle uscite incentivate dell’esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2020.

Il fondo “Rischi fiscali” pari a 316 migliaia di euro è relativo alla copertura dei contenziosi attualmente in essere presso i competenti organi della giustizia tributaria in materia di IVA derivante dalle verifiche dell’Agenzia delle Dogane in materia di rivendita di energia elettrica ed imposta di registro applicata sui dispositivi di talune sentenze civili.

La voce dei “Fondi diversi” per 23.502 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (17.403 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) è composta principalmente nel modo seguente:

- 9.819 migliaia di euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 875 migliaia di euro riferiti a contenziosi di natura assicurativa per richieste di risarcimento danni;
- 9.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali). Si segnala che nel corso del 2021 è stata completata la predisposizione del capitolato

tecnico per l'affidamento dell'incarico di predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. La definizione di tale Piano sarà ultimata entro il 2022, avendo l'avvio della gara di affidamento scontato i ritardi dovuti ai rallentamenti dei lavori causati dalla pandemia Covid 19. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;

- 3.000 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione del bilancio separato e dei pareri dei consulenti che rappresentano la Società nei contenziosi stessi, gli Amministratori ritengono che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali emergenti.

6.17 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l'esercizio 2021 e relativo comparativo è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Fondo iniziale	44.698	47.215
(Proventi)/oneri finanziari	81	216
Utilizzi	(2.696)	(2.939)
(Utili) / Perdite Attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	1.443	206
Totale Fondi relativi al personale	43.526	44.698

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

Basi tecniche economiche-finanziarie	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Tasso annuo di attualizzazione	0,40%	0,01%
Tasso annuo di inflazione	1,75%	0,80%
Tasso annuo di incremento TFR	2,81%	2,10%

Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA*.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2021 e, relativo comparativo, con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto.

Variazione delle ipotesi (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
+ 1 % sul tasso di turnover	43.140	44.314
- 1 % sul tasso di turnover	43.948	45.119
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	44.094	45.300
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	42.966	44.106
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	42.620	43.744
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	44.461	45.684

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

Durata media finanziaria dell'obbligazione (in anni)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Duration del piano	9,0	9,2

Erogazioni previste (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Annualità 1	2.766	4.473
Annualità 2	2.384	1.996
Annualità 3	2.647	2.077
Annualità 4	2.541	2.157
Annualità 5	2.790	2.326

6.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2021 e relativo esercizio di comparazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	221.035	275.163	33.461	564.849
Debiti verso altri finanziatori	15.790	309.059	315.086	306.194
Totale passività finanziarie	236.825	584.222	348.547	871.043

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	220.085	275.163	30.580	564.849
Debito per oneri su finanziamento	950		1.137	
Fair value derivati			1.744	
Debiti verso banche	221.035	275.163	33.461	564.849
Debiti verso obbligazionisti		298.708	299.856	298.490
Debito per oneri su obbligazioni	2.388		9.014	
Passività per leasing (debito finanziario)	1.885	10.351	1.584	7.704
Finanziamenti agevolati				
Debiti finanziari verso controllate	11.517		4.632	
Debiti verso altri finanziatori	15.790	309.059	315.086	306.194
Totale passività correnti e non correnti	236.825	584.222	348.547	871.043

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è composto esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria denominata "SEA 3 1/2 2020-2025" (espressa al costo ammortizzato), dalla parte residua dei *Term Loan* sottoscritti durante il 2020 e il 2021 e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 50% con scadenza superiore a 5 anni e solo l'11% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Per maggiori dettagli sui finanziamenti bancari accesi e sui contratti derivati sottoscritti si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2021, e relativo comparativo dell'esercizio 2020, secondo quanto previsto dalle Raccomandazioni dell'European Securities and Markets Authority del 04/03/2021, ESMA/32-382-1138:

Indebitamento Finanziario netto		
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
A. Disponibilità Liquide	(134.130)	(588.250)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti	(20.542)	(28.244)
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(154.672)	(616.494)
E. Debito finanziario corrente	16.740	317.967
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	220.085	30.580
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	236.825	348.547
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	82.153	(267.947)
I. Debito finanziario non corrente	285.514	572.553
J. Strumenti di debito	298.708	298.490
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	584.222	871.043
M. Totale indebitamento finanziario (H+L)	666.375	603.096

A fine dicembre 2021 l'indebitamento finanziario netto, pari a 666.375 migliaia di euro, evidenzia un peggioramento di 63.279 migliaia di euro rispetto a fine 2020, il cui saldo risultava essere di 603.096 migliaia di euro.

Come desumibile dal rendiconto finanziario, sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto ha influito il fatto che il *cash flow* generato dall'attività operativa è risultato negativo per 9.725 migliaia di euro, non in grado quindi di compensare neanche parzialmente il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento (30.433 migliaia di euro) e quello assorbito dalla gestione finanziaria per il pagamento di interessi e commissioni (pari a 27.162 migliaia di euro); anche l'esercizio 2021, infatti, è stato impattato significativamente dalla dinamica negativa dei flussi di cassa, determinata in particolare dall'emergenza sanitaria da Covid-19; dal punto di vista finanziario sono intervenuti i seguenti principali fattori: *i*) il rimborso a scadenza del Bond da 300 milioni di euro ad aprile 2021; *ii*) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2021 sono state pari a 24.362 migliaia di euro) e dei *Term Loan* 2020 (pari a euro 6.218 migliaia); *iii*) il processo di rafforzamento e ottimizzazione della struttura finanziaria, con l'erogazione di 110 milioni di euro di nuovi *Term Loans* e il rimborso anticipato di 180 milioni di euro dei *Term Loans* 2020.

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella

riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 31 dicembre 2021 rispettivamente a 1.885 migliaia di euro e 10.351 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario) (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		31 dicembre 2020	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura Varia e Minuta	683	1.802	680	1.571
Attrezzature Complesse	37		55	37
Automezzi	990	6.264	662	3.679
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	159	273	156	432
Terreni	16	2.012	31	1.985
Totale	1.885	10.351	1.584	7.704

Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA/32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento indiretto e soggetto a condizioni della Società al 31 dicembre 2021 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non trovano riflesso nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che la Società potrebbe dover soddisfare:

- (i) gli altri debiti non correnti includono i dividendi straordinari, deliberati nel corso del 2019, che sono stati riclassificati dalla Società tra le passività non correnti e quindi esigibili oltre l'esercizio successivo. Per l'erogazione della seconda e ultima tranche da liquidarsi a decorrere dal 24 giugno 2020, la Società si è riservata di rideterminare la data del pagamento quando, superata la fase di emergenza dovuta al Covid-19, si realizzeranno le condizioni economico finanziarie tali da consentirlo. La verifica del raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario della Società è stata demandata al Consiglio di Amministrazione, che dovrà deliberare il pagamento qualora ritenesse raggiunte le condizioni;
- (ii) i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:
 - fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l'obbligo contrattuale a mantenere l'infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell'accordo di servizio. L'ammontare del fondo al 31 dicembre 2021 è pari a 183.405 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.16;
 - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. L'ammontare del fondo accantonato al 31 dicembre 2021 è pari a 9 milioni di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.16;
 - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 31 dicembre 2021 a 43.526 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.17;
- (iii) non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali Ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente;
- (iv) i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 2.097 migliaia di euro. I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 6.19;

(v) le garanzie e gli impegni sottoscritte dalla Società al 31 dicembre 2021 sono descritte al paragrafo 12.

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2021 e delle altre variazioni.

Attività e Passività finanziarie correnti e non correnti (in migliaia di euro)	Finanziamenti bancari a m/1 termine (quota corrente e non corrente)	Prestiti obbligazionari	Debito per oneri su finanziamenti e prestiti obbligazionari	Debiti per leasing	Derivato passivo	Crediti / Debiti finanziari verso controllate	Totale
31 dicembre 2020	595.429	598.346	10.151	9.288	1.744	(23.612)	1.191.346
Flussi di cassa:							
- Erogazione di finanziamenti Term Loan	110.000						110.000
- Rimborso prestito obbligazionario		(300.000)					(300.000)
- Rimborso quota capitale	(210.580)						(210.580)
- Variazione del cash pooling						14.587	14.587
- Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2020			(10.151)				(10.151)
- Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16				(1.949)			(1.949)
Totale flussi di cassa	(100.580)	(300.000)	(10.151)	(1.949)	0	14.587	(398.093)
Altre variazioni:							
- Effetto stato ammortizzato	399	362					761
- Variazione del fair value scadenza derivati					(1.744)		(1.744)
- Ratti su interessi passivi su finanziamenti e prestiti obbligazionari			3.338				3.338
- Variazione debito per leasing finanziario IFRS16				4.897			4.897
Totale Altre variazioni	399	362	3.338	4.897	(1.744)	0	7.252
31 dicembre 2021	495.248	298.708	3.338	12.236	0	(9.025)	800.505

6.19 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Debiti commerciali":

Debiti commerciali (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Debiti verso fornitori	118.342	88.194
Acconti	4.491	6.553
Debiti verso imprese controllate	10.834	8.022
Debiti verso imprese collegate	11.613	7.150
Totale debiti commerciali	145.280	109.919

I debiti commerciali, pari a 145.280 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l'attività di gestione e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto dell'ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2021 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 2.097 migliaia di euro (1.415 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

I debiti per acconti al 31 dicembre 2021, pari a 4.491 migliaia di euro, evidenziano una riduzione di 2.062 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto, principalmente, della variazione degli acconti da clienti a fronte di minori anticipazioni finanziarie.

Per quanto riguarda i debiti verso le società controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 8 relativa ai rapporti con parti correlate.

6.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 7.525 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 (7.722 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), sono costituiti principalmente dal debito Irpef sul lavoro dipendente e

autonomo per 4.124 migliaia di euro (4.516 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e dal debito IVA per 3.199 migliaia di euro (2.741 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

6.21 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce “Altri debiti correnti” alla data di chiusura dell’esercizio 2021 e relativo comparativo:

Altri debiti correnti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.908	11.889
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	11.216	12.049
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.783	2.712
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	84.521	77.279
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	9.679	10.349
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	59	13
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	42.250	26.109
Depositi cauzionali di terzi	1.151	1.198
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	55	55
Debito verso azionisti per dividendi	94	96
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	217	218
Altri	6.382	5.887
Totale altri debiti correnti	170.315	147.854

Il saldo della voce “Altri debiti correnti” evidenzia un incremento di 22.461 migliaia di euro, passando da 147.854 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 a 170.315 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, all’effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: *i*) aumento dei debiti per 16.141 migliaia di euro relativi alle addizionali sui diritti di imbarco istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015; *ii*) maggiori oneri per 7.242 migliaia di euro riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; *iii*) minori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 833 migliaia di euro, principalmente dovuti alle iniziative di contenimento del costo del lavoro, adottate dalla Società; *iv*) riduzione dei debiti verso lo Stato relativamente agli oneri legati al versamento del canone concessorio, per 670 migliaia di euro. Si precisa che il saldo al 31 dicembre 2020 comprendeva il canone relativo all’intera annualità 2020 e il saldo dell’esercizio 2019, la cui scadenza era stata prorogata al 30 aprile 2021, data entro la quale la Società ha provveduto al relativo versamento. Relativamente all’esercizio 2021, la Società ha provveduto al pagamento della prima rata del canone annuale, entro la scadenza prevista al 31 luglio 2021.

La voce “Altri”, pari a 6.382 migliaia di euro (5.887 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

Si precisa che la voce “Debiti per addizionali sui diritti di imbarco” è comprensiva delle quote addebitate ai vettori (e non ancora incassate) e di quelle già incassate e riversate all’INPS/Erario nei primi mesi del 2022.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, in data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l’illegittimità costituzionale dell’art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)”. La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l’esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di

Cassazione in data 15 gennaio 2019. Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR Roma avanzato dalla Società, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza del dicembre 2019. La Società ha notificato l'atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti.

Parallelamente è pendente un giudizio innanzi alla Corte d'appello di Roma avente ad oggetto l'accertamento della debenza del contributo, la cui causa per precisazione conclusioni è stata rinviata al 23 maggio 2023. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti non correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2021 e relativo comparativo:

Altri debiti non correnti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Debiti verso azionisti per dividendi	84.736	84.737
Debiti verso dipendenti		2.538
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		533
Totale altri debiti non correnti	84.736	87.808

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" include i dividendi straordinari, deliberati nel 2019, che sono stati riclassificati tra le passività non correnti e quindi esigibili oltre l'esercizio successivo.

La variazione rispetto al precedente esercizio è quindi interamente legata alla riclassificazione, nella parte corrente, dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità (che si chiuderà entro l'esercizio 2022) relativa all'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori. Relativamente a questa procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

6.22 Crediti e debiti di durata superiore a cinque anni

Non esistono crediti di durata superiore a cinque anni.

I debiti di natura finanziaria di durata superiore a cinque anni ammontano a 116.932 migliaia di euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2021 e, per 4.549 migliaia di euro, relativamente ai debiti per leasing finanziario.

7. Conto Economico

7.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione suddiviso per *business unit*.

Ricavi di gestione per <i>Business Unit</i> (in migliaia di euro)	2021	2020
Aviation	202.531	148.158
Non Aviation	116.730	92.680
Totale Ricavi di gestione	319.261	240.838

Di seguito il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Aviation (in migliaia di euro)	2021	2020
Diritti e infrastrutture centralizzate	175.798	129.538
Ricavi da gestione sicurezza	16.869	11.246
Utilizzo spazi in regime regolamentato	9.864	7.374
Totale Ricavi di gestione Aviation	202.531	148.158

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2021 registra un incremento di 54.373 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 148.158 migliaia di euro nel 2020 a 202.531 migliaia di euro nel 2021. Tale variazione è strettamente legata all'andamento dei volumi di traffico, in ripresa a partire dalla seconda metà dell'esercizio grazie all'allentarsi delle limitazioni agli spostamenti domestici ed intra europei. Le performance economiche del 2021 risentono ancora degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha impattato sull'andamento dei volumi del traffico passeggeri, per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Non Aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Non Aviation (in migliaia di euro)	2021	2020
Retail	34.802	24.930
Parcheggi	34.039	23.741
Spazi cargo	16.243	15.567
Pubblicità	4.537	4.125
Servizi Premium	4.174	3.568
Real Estate	153	1.302
Servizi e altri ricavi	22.782	19.447
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	116.730	92.680

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per tipologia.

Ricavi Retail (in migliaia di euro)	2021	2020
Shops	14.943	10.571
Food & beverage	8.358	6.040
Car rental	8.898	5.905
Attività bancarie	2.603	2.414
Totale Retail	34.802	24.930

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia un incremento di 24.050 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 92.680 migliaia di euro nel 2020 a 116.730 migliaia di euro nel 2021. Tale andamento è principalmente ascrivibile agli effetti derivanti dalla variazione di volumi del traffico passeggeri.

La voce “Servizi e altri ricavi” si compone principalmente dei proventi derivanti dall’attività di progettazione, dall’attività di *service* e proventi diversi.

7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 29.024 migliaia di euro nel 2020 a 23.749 migliaia di euro nel 2021.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell’IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione, sia dei costi interni per l’attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L’andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglioria dell’infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell’esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.1.

Nella voce “Costi per lavori su beni in concessione” (Nota 7.6) è riflessa l’aumento corrispondente dei costi sostenuti per l’effettuazione dei lavori su beni in concessione.

7.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia il costo del lavoro:

Costi del lavoro (in migliaia di euro)	2021	2020
Salari e stipendi	96.496	92.361
Oneri sociali	29.110	29.475
Trattamento fine rapporto	7.547	7.607
Altri costi del lavoro	3.158	2.730
Totale costi del lavoro	136.311	132.173

Il costo del lavoro ha subito un incremento pari a 4.138 migliaia di euro, passando da 132.173 migliaia di euro nel 2020 a 136.311 migliaia di euro nel 2021 (3,1%).

Tale variazione è in gran parte riconducibile alla minore fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria ed all’aumento salariale previsto dal rinnovo del contratto nazionale di categoria, effetti parzialmente compensati dal calo della forza lavoro. Per maggiori dettagli si rimanda anche a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti FTE (*Full Time Equivalent*) per categoria, con raffronto rispetto all’esercizio precedente:

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)	Gennaio - Dicembre			
	2021	%	2020	%
Dirigenti	46	2%	51	2%
Quadri	276	11%	281	10%
Impiegati	1.644	63%	1.682	63%
Operai	612	23%	617	23%
Totale dipendenti subordinati	2.578	99%	2.631	98%
Dipendenti somministrati	35	1%	54	2%
Totale dipendenti	2.613	100%	2.685	100%

Si riporta, infine, il numero dei dipendenti complessivi in termini di HDC (*Headcount*) alla data di chiusura del bilancio separato:

Numero dipendenti HDC (Headcount) a fine periodo	31 dicembre		
	2021	2020	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.642	2.720	(78)

7.4 Materiali di consumo

La tabella di seguito dettaglia i “Materiali di consumo”:

Materiali di consumo (in migliaia di euro)	2021	2020
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	7.076	7.139
Variazione delle rimanenze	277	(185)
Totale materiali di consumo	7.353	6.954

La voce “Materiali di consumo” include principalmente gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.).

7.5 Altri costi operativi

La tabella di seguito dettaglia la voce “Altri costi operativi”:

Altri costi operativi (in migliaia di euro)	2021	2020
Utenze e spese di vigilanza	29.610	30.866
Costi di manutenzione ordinaria	25.106	23.271
Canoni vs Enti Pubblici	22.255	15.882
Servizi di scalo forniti da società di Handling	14.081	13.937
Pulizia	13.263	12.417
Gestione parcheggi	10.281	7.424
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	7.574	7.512
Oneri tributari	6.729	7.537
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	3.986	4.276
Prestazione per assistenza disabili e supporto al passeggero	2.926	2.446
Costi commerciali	1.964	2.028
Assicurazioni	1.556	1.516
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	1.197	854
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	839	731
Affitti passivi	304	211
Minusvalenze su beni patrimoniali	8	13
Altri costi	10.887	8.408
Totale altri costi operativi	152.566	139.329

Nell'esercizio 2021 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento di 13.237 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è principalmente legata all'andamento dei volumi di traffico, in ripresa a partire dalla seconda metà dell'esercizio grazie all'allentarsi delle limitazioni agli spostamenti domestici ed intra europei; nel corso del 2021, sono proseguite le azioni di efficientamento e razionalizzazione dei costi (avviate a partire dal mese di marzo 2020) che hanno portato alla rinegoziazione dei principali contratti di service e al contenimento delle spese non strettamente necessarie. Le performance economiche del 2021 risentono ancora degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha impattato sull'andamento dei volumi del traffico passeggeri, per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La voce residuale "Altri costi" accoglie, principalmente, la remunerazione riconosciuta da SEA per l'attività di incasso dei diritti aeroportuali legati all'aviazione generale pari a 4.793 migliaia di euro (2.528 migliaia di euro nel 2020), i costi per servizi di ristorazione delle Sale Vip pari a 940 migliaia di euro (662 migliaia di euro nel 2020), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a 758 migliaia di euro (639 migliaia di euro nel 2020), i costi industriali e amministrativi diversi (principalmente oneri per certificazioni ed autorizzazioni, costi per servizi di accoglienza e ricevimento dei passeggeri e perdite su crediti) pari a 1.199 migliaia di euro (833 migliaia di euro nel 2020), i costi per il servizio di collegamento a terra pari a 635 migliaia di euro (750 migliaia di euro nel 2020), i contributi associativi versati dalla Società pari a 1.018 migliaia di euro (1.227 migliaia di euro nel 2020), i costi per acquisti ed abbonamenti a giornali e riviste pari a 348 migliaia di euro (365 migliaia di euro nel 2020), le spese per il funzionamento degli uffici e altri oneri di natura amministrativa.

7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 26.680 migliaia di euro nel 2020 a 21.521 migliaia di euro nel 2021. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (Nota 7.2).

7.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa agli accantonamenti e svalutazioni è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni (in migliaia di euro)	2021	2020
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	15.758	10.194
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	8.827	2.459
Svalutazioni immobilizzazioni materiali/immateriali		420
Totale accantonamenti e svalutazioni	24.585	13.073

Nel 2021 la voce “Accantonamenti e svalutazioni” evidenzia un incremento di 11.512 migliaia di euro rispetto all’esercizio precedente, passando da 13.073 migliaia di euro nel 2020 a 24.585 migliaia di euro nel 2021.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati per tener conto, sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali e sia dei rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Per maggiori informazioni in merito alle modalità di determinazione e gestione del fondo svalutazione crediti, si rimanda a quanto riportato in Nota 4.1.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari a 8.827 migliaia di euro nel 2021, si riferiscono principalmente ad accantonamenti in materia di lavoro e all’adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai contenziosi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

7.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione (in migliaia di euro)	2021	2020
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	20.467	17.150
Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	20.467	17.150

Tale voce include l’accantonamento di competenza dell’esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. “Diritto Concessorio”.

Si precisa che annualmente la Società procede all’aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. “Diritto Concessorio”.

7.9 Ammortamenti

La voce “Ammortamenti” è dettagliabile come segue:

Ammortamenti (in migliaia di euro)	2021	2020
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	48.167	52.042
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	15.398	17.420
Ammortamento degli investimenti immobiliari	1	2
Ammortamento diritti d’uso beni in leasing	2.275	2.251
Totale ammortamenti	65.841	71.715

L'andamento dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali riflette il processo di ammortamento sulla base della vita utile stimata dalla Società mentre, per le immobilizzazioni immateriali rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio" è strettamente connesso alla durata della concessione.

Si precisa che con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, secondo quanto riportato all'art. 202, co. 1-bis. Conseguentemente, la Società ha provveduto a ricalcolare gli ammortamenti a partire dal secondo semestre 2020, secondo la nuova scadenza della Convenzione 2001, prorogata alla data del 4 maggio 2043.

7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi e oneri da partecipazioni:

Proventi (oneri) da partecipazioni (in migliaia di euro)	2021	2020
Dividendi da Malpensa Logistica Europa SpA		625
Rivalutazione (Svalutazione) Consorzio Milano Sistema in liquidazione		(25)
Dividendi da Dufrital SpA		
Dividendi da SACBO SpA		
Dividendi da Airport Handling SpA		
Dividendi da SEA Services Srl		
Dividendi da Disma SpA		
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	-	600

Nel corso dell'esercizio 2021, la Società non ha rilevato proventi netti da partecipazioni. Il valore del precedente esercizio era principalmente legato ai dividendi distribuiti da società partecipate.

7.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "Proventi ed oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari (in migliaia di euro)	2021	2020
Utili su cambi	1	2
Altri proventi finanziari	1.632	997
Totale proventi finanziari	1.633	999
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(16.380)	(14.665)
Perdite su cambi	(2)	(2)
Altri interessi passivi	(5.045)	(5.646)
Totale oneri finanziari	(21.427)	(20.313)
Totale proventi (oneri) finanziari	(19.794)	(19.314)

Gli oneri finanziari netti si incrementano di 480 migliaia di euro, passando da 19.314 migliaia di euro nel 2020 a 19.794 migliaia di euro nel 2021. A fronte di un miglioramento, pari a 634 migliaia di euro, dei proventi finanziari, gli oneri finanziari registrano un aggravio di costi pari a 1.114 migliaia di euro.

L'incremento degli oneri finanziari di 1.114 migliaia di euro è principalmente determinato dai maggiori interessi passivi, legati all'emissione obbligazionaria di complessivi 300 milioni di euro completata nel mese di ottobre 2020, solo parzialmente compensati dai minori interessi passivi su contratti derivati in scadenza nel mese di settembre 2021.

I maggiori proventi finanziari per 634 migliaia di euro sono strettamente legati all'impiego di parte della liquidità disponibile su conti corrente di tesoreria che ne hanno assicurato un'adeguata redditività.

Per maggiori dettagli sulla variazione delle passività finanziarie si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.18.

7.12 Imposte

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Imposte":

Imposte (in migliaia di euro)	2021	2020
Imposte correnti	(104)	192
Imposte differite /(anticipate)	(25.037)	(35.752)
Totale imposte	(25.141)	(35.560)

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota teorica e quella effettiva per l'esercizio 2021:

(in migliaia di euro)	2021	%
Perdita prima delle imposte	(105.429)	
Imposte sul reddito teoriche	(25.303)	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	1.225	-1,2%
IRAP	(836)	0,8%
Altro	(227)	0,2%
Imposte effettive	(25.141)	23,8%

Le principali differenze fiscali di carattere permanente sono correlate alla quota indeducibile dell'Imposta Municipale Unica ed altri costi in tutto o in parte indeducibili; tale effetto è parzialmente compensato dall'agevolazione del super-ammortamento su beni strumentali acquistati dal 2016 al 2019.

L'ammontare della voce "Altro" si compone, principalmente, delle rettifiche su fiscalità, sia corrente che differita, di esercizi precedenti.

8. Transazioni con le Parti correlate

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed economici dei rapporti della Società con parti correlate per gli esercizi 2021 e 2020, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con Parti correlate		31 dicembre 2021			
	Crediti commerciali	Crediti Finanziari correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti	
<i>(in migliaia di euro)</i>					
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Energia SpA	1.804	20.542	10.034		
SEA Prime SpA	4.327		800	11.517	
<i>Imprese collegate</i>					
Aiport Handling SpA	4.646		6.875		
SACBO SpA	473		2.310		
Dufital SpA	3.391		460		
Malpensa Logistica Europa SpA	1.264		1.105		
SEA Services Srl	489		759		
Disma SpA	119		104		
Totale Parti correlate	16.513	20.542	22.447	11.517	
Totale voce di bilancio	97.998	20.542	145.280	236.825	
% sul totale voce di bilancio	16,85%	100,00%	15,45%	4,86%	

Rapporti della Società con Parti correlate		Esercizio chiuso al 31 dicembre 2021			
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti	
<i>(in migliaia di euro)</i>					
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Energia SpA	502	26.240	(37)	673	
SEA Prime SpA	9.794	4.797	(573)		
<i>Imprese collegate</i>					
Airport Handling SpA	9.138	15.945	(40)		
SACBO SpA (*)	427	6.427	(3)		
Dufital SpA	9.521	1			
Malpensa Logistica Europa SpA	4.723		(10)		
SEA Services Srl	2.042	991			
Disma SpA	225		(3)		
Totale Parti correlate	36.372	54.401	(666)	673	
Totale voce di bilancio	319.261	152.566	136.311	(19.794)	
% sul totale voce di bilancio	11,39%	35,66%	-0,49%	-3,40%	

(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 6.427 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Rapporti della Società con Parti correlate		31 dicembre 2020			
	Crediti commerciali	Crediti Finanziari correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti	
<i>(in migliaia di euro)</i>					
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Energia SpA	569	28.244	7.069		
SEA Prime SpA	2.676		953		4.632
<i>Imprese collegate</i>					
Aiport Handling SpA	2.710		5.313		
SACBO SpA	433		664		
Dufrital SpA	522		(15)		
Malpensa Logistica Europa SpA	2.230		1.078		
SEA Services Srl	304		8		
Disma SpA	175		102		
Totale Parti correlate	9.619	28.244	15.172		4.632
Totale voce di bilancio	49.124	28.244	109.919		348.547
% sul totale voce di bilancio	19,58%	100,00%	13,80%		1,33%

Rapporti della Società con Parti correlate		Esercizio chiuso al 31 dicembre 2020				
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni	
<i>(in migliaia di euro)</i>						
<i>Imprese controllate</i>						
SEA Energia SpA	504	25.985	(69)	761		
SEA Prime SpA	5.662	2.550	(529)			
<i>Imprese collegate</i>						
Aiport Handling SpA	7.016	15.813	(40)			
SACBO SpA (*)	523	3.591	(2)			
Dufrital SpA	6.812	2				
Malpensa Logistica Europa SpA	4.307		(40)			625
SEA Services Srl	1.298	664				
Disma SpA	209		(5)			
Signature Flight Support Italy Srl (**)	21					
<i>Altre partecipazioni</i>						
Consorzio Milano Sistema in liquidazione						(25)
Totale Parti correlate	26.352	48.605	(685)	761		600
Totale voce di bilancio	240.838	139.329	132.173	(19.314)		600
% sul totale voce di bilancio	10,94%	34,89%	-0,52%	-3,94%		100,00%

(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 3.591 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

(**) In data 22 giugno 2020 è stata perfezionata la cessione, da parte di SEA Prime SpA, della partecipazione di minoranza detenuta in Signature Flight Support Italy Srl. I dati esposti in tabella si riferiscono, pertanto, al periodo 01 gennaio 2020 - 22 giugno 2020.

8.1 Operazioni con società controllate

I rapporti commerciali in essere tra SEA e le società controllate sono rappresentati da:

- quanto ai rapporti fra SEA e SEA Energia SpA le operazioni attengono alla fornitura in favore degli Aeroporti di Milano, dell'energia elettrica e termica prodotta dalle Centrali di cogenerazione, site presso i predetti aeroporti, per il soddisfacimento delle richieste energetiche dei medesimi; nonché a un accordo per la prestazione, da parte della Società

- in favore di SEA Energia, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e pianificazione e controllo);
- con riferimento a SEA Prime SpA trattasi di rapporti legati al contratto di sub concessione per la gestione dell'aviazione generale, sullo scalo di Linate, prorogata da SEA in data 26 maggio 2008 e scadente il 30 aprile 2041 per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di aviazione generale e l'accertamento e riscossione, per conto di SEA, dei diritti aeroportuali e di sicurezza. Risulta in essere, inoltre, un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Prime SpA, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e contabile).

I crediti e i debiti finanziari sono relativi ai servizi di tesoreria accentrata (*cash pooling*) che SEA presta in favore delle controllate.

8.2 Operazioni con società collegate

Le transazioni tra la Società e le società collegate, nei periodi ivi indicati, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione commerciale dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e SEA Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (DISMA);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling SpA).

Le operazioni sopra elencate rientrano nella gestione ordinaria della Società e del Gruppo e sono effettuate a valori di mercato.

9. Compensi degli Amministratori

Nell'esercizio 2021 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 621 migliaia di euro (514 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

10. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2021 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 217 migliaia di euro (217 migliaia di euro al 31 dicembre 2020).

11. Compensi della società di Revisione

I compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio separato di SEA riconosciuti alla società di revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2021, sono stati pari a 175 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 55 migliaia di euro per altre attività (i compensi per l'esercizio 2020 sono stati pari a 184 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 152

migliaia di euro per altre attività). I compensi della società di revisione sono esposti al netto dei contributi Consob.

12. Impegni e garanzie

12.1 Impegni per investimenti

Si evidenziano di seguito i principali impegni per contratti di investimento con specifica dei raggruppamenti temporanei di impresa il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate:

Dettaglio impegni per progetto (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	30.567	47.884
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.671	2.564
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	2.544	3.091
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	6.078	7.485
Totale impegni per progetto	40.860	61.024

12.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2021 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie pari ciascuna a 37.734 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017, a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 14.500 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussioni bancarie pari a 2.200 migliaia di euro e 2.000 migliaia di euro, a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 4 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio denominato "Area addestrativa E.I. di Lonate Pozzolo e del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione bancaria di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- 530 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

13. Stagionalità

Il *business* della Società è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure* vs. *business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

Anche l'esercizio 2021, in particolare nei primi e negli ultimi mesi dell'anno con l'insorgere delle varianti, è stato contraddistinto dalla pandemia Covid-19, che ha influenzato la regolare stagionalità del business.

14. Passività potenziali

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a contenziosi su crediti (Nota 6.10) e rischi operativi (Nota 6.16). Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

15. Attività potenziali

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 331/2017, non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel conto economico, in applicazione dello IAS 37. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

16. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2021 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

17. Eventi e operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2021, la Società non ha posto in essere operazioni significative non ricorrenti.

L'evento più rilevante del 2021 è stato il perdurare dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, per quanto calmierate dalla diffusione dei vaccini.

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Eventi di rilievo dell'esercizio 2021".

18. Erogazioni pubbliche (articolo 1, commi 125-129 della Legge n. 124/2017)

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni, si comunica che la Società non ha ricevuto, nel corso dell'esercizio 2021, erogazioni pubbliche.

Come richiesto dall'articolo 1 Legge n. 124/2017 comma 126 sono di seguito elencate le erogazioni effettuate di importo superiore a 10 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
Teatro alla Scala	SEA Spa	Quota annuale socio fondatore	100
Curia Arcivescovile di Milano	SEA Spa	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	30

19. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2021

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli