



RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE AL 31 DICEMBRE 2020

# ANNUAL REPORT

**SEA** MilanAirports

**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](http://www.seamilano.eu)**

# Indice

---

<b>2</b>	<b>Dati di sintesi e informazioni generali</b>
3	Il Gruppo SEA
4	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
6	Organi sociali
7	Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2020 e altri indicatori
<b>9</b>	<b>Relazione sulla gestione 2020</b>
10	Eventi di rilievo dell'esercizio 2020
13	Quadro economico di riferimento
17	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
21	Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari
21	<i>Dati quantitativi di traffico</i>
22	<i>Conto economico</i>
26	<i>Stato patrimoniale riclassificato</i>
27	<i>Indebitamento finanziario netto</i>
27	<i>Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA</i>
28	<b>Indicatori Alternativi di Performance</b>
29	<b>Investimenti del Gruppo SEA</b>
30	<b>Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</b>
31	<b>Evoluzione prevedibile della gestione</b>
32	<b>Andamento operativo - Analisi di settore</b>
33	<i>Commercial Aviation</i>
39	<i>General Aviation</i>
40	<i>Energy</i>
42	<b>Risk Management Framework</b>
49	<b>Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2020</b>
55	<b>Altre informazioni</b>
55	<i>Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario</i>
55	<i>Customer Care</i>
56	<i>La dimensione ambientale</i>
58	<i>Le risorse umane</i>
64	<b>Sistema di Corporate Governance</b>
68	<b>Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti</b>
<b>69</b>	<b>Gruppo SEA - Bilancio Consolidato</b>
70	Prospetti contabili
74	Note esplicative al Bilancio Consolidato
133	Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Consolidato
<b>141</b>	<b>SEA SpA - Bilancio Separato</b>
142	Prospetti contabili
146	Note esplicative al Bilancio Separato
204	Relazione del Collegio Sindacale all'assemblea degli azionisti di SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.
209	Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Separato

**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.

### 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. È attualmente in corso il restyling completo dell'aeroporto.

### MILANO LINATE PRIME E MILANO MALPENSA PRIME

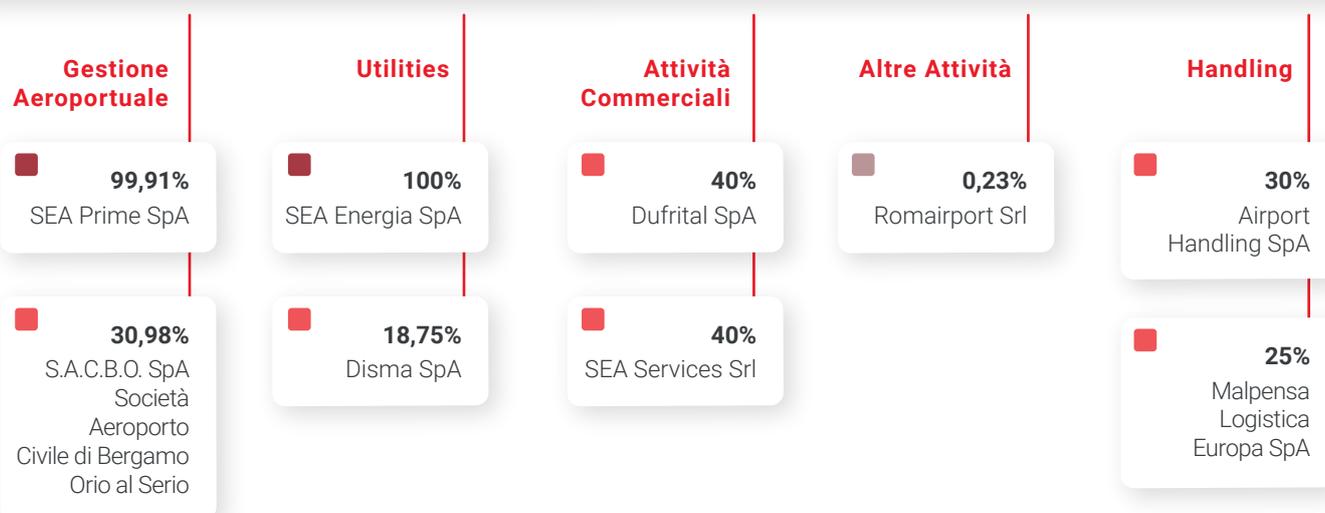
Aeroporti gestiti da SEA Prime SpA, società controllata da SEA SpA e dedicati all'aviazione generale, offrono servizi e facilities ad alto valore aggiunto.

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 2020

#### SEA SpA



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

## 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 2020 SEA non possiede azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

### Azionisti pubblici

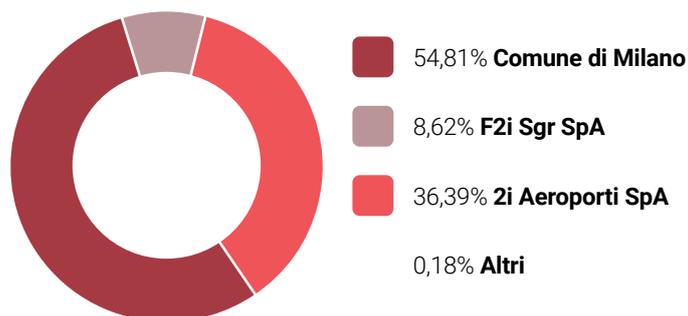
8 enti/società	
Comune di Milano <sup>(*)</sup>	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
<b>Totale</b>	<b>54,95%</b>

### Azionisti privati

2i Aeroporti SpA	36,39%
F2i Sgr SpA <sup>(**)</sup>	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
<b>Totale</b>	<b>45,05%</b>

<sup>(\*)</sup> Titolare di azioni di categoria A

<sup>(\*\*)</sup> 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.

## ORGANI SOCIALI

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

triennio 2019/2021 nominato dall'Assemblea del 19 aprile 2019

**Presidente** Michaela Castelli<sup>(4)</sup>

**Amministratore Delegato e Direttore Generale** Armando Brunini

**Amministratori**

Davide Amedeo Corritore<sup>(1) (3) (4)</sup>

Pierfrancesco Barletta<sup>(2)</sup>

Patrizia Michela Giangualano<sup>(2)</sup>

Luciana Sara Rovelli<sup>(3) (5)</sup>

Rosario Mazza<sup>(2) (3)</sup>

### COLLEGIO SINDACALE

triennio 2019/2021 nominato dall'Assemblea del 19 aprile 2019 con decorrenza dal 17 maggio 2019

**Presidente** Rosalba Cotroneo

Rosalba Casiraghi

Daniele Angelo Contessi\*

Stefano Pozzoli

**Sindaci effettivi**

Valeria Maria Scuteri

**Sindaci supplenti**

Antonia Coppola

### SOCIETÀ DI REVISIONE

**Deloitte & Touche SpA**

<sup>(1)</sup> Vice Presidente non esecutivo

<sup>(2)</sup> Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

<sup>(3)</sup> Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

<sup>(4)</sup> Membro del Comitato Etico

<sup>(5)</sup> Membro dell'Organismo di Vigilanza

\* A seguito delle dimissioni, in data 24 settembre 2020, del dott. Andrea Manzoni, è subentrato all'incarico di sindaco effettivo il dott. Daniele Angelo Contessi, già sindaco supplente.

## PRINCIPALI DATI ECONOMICO FINANZIARI AL 31 DICEMBRE 2020 E ALTRI INDICATORI

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

### Dati Economici

(in migliaia di euro)	2020	2019	Variazione
Ricavi	286.034	758.010	(471.976)
EBITDA <sup>(1)</sup>	(26.561)	274.659	(301.220)
Risultato operativo	(133.077)	174.652	(307.729)
Risultato prima delle imposte	(163.111)	175.209	(338.320)
Risultato netto del Gruppo	(128.576)	124.419	(252.995)

<sup>(1)</sup> 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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.403.936	1.365.159	38.777
Capitale circolante (B)	(210.201)	(342.069)	131.868
Fondi rischi e oneri (C)	(202.343)	(157.408)	(44.935)
Fondi relativi al personale (D)	(45.622)	(48.172)	2.550
Altri debiti non correnti (E)	(87.808)	(7.961)	(79.847)
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D+E)</b>	<b>857.962</b>	<b>809.549</b>	<b>48.413</b>
Patrimonio netto di Gruppo	231.208	358.593	(127.385)
Patrimonio netto di terzi	28	27	1
Indebitamento finanziario netto <sup>(2)</sup>	626.726	450.929	175.797
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>857.962</b>	<b>809.549</b>	<b>48.413</b>

(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 2020 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (506.135 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

<sup>(2)</sup> 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.

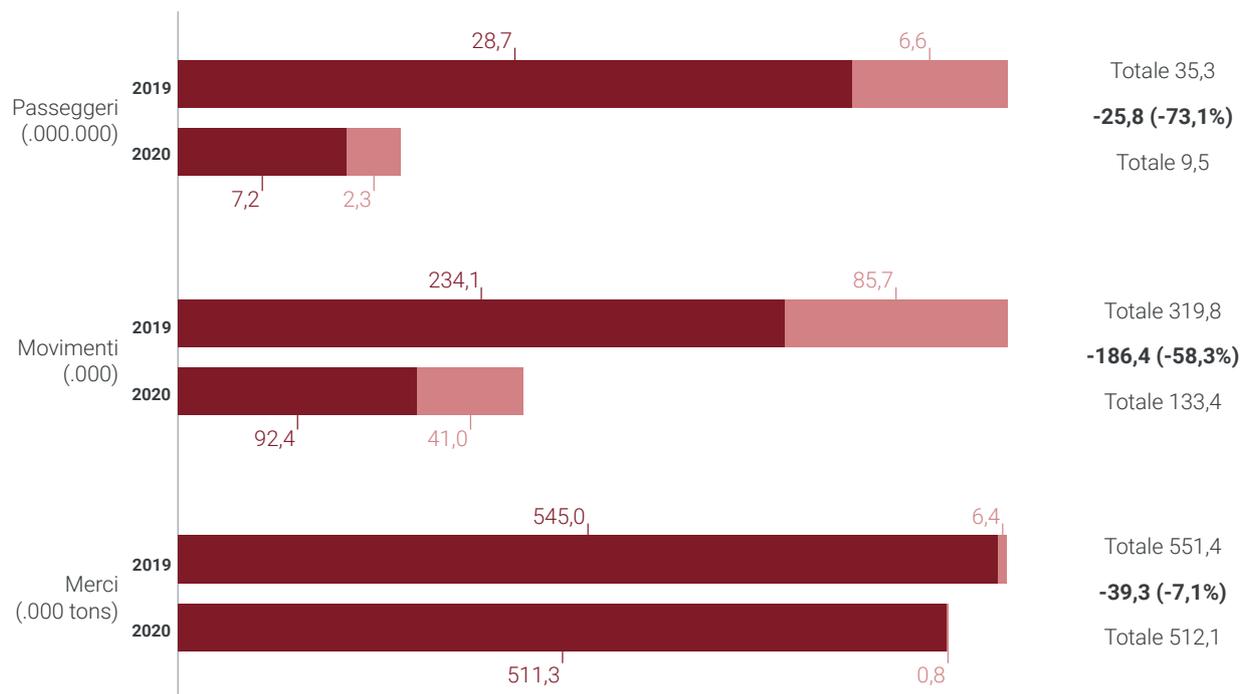
### Investimenti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	61.830	123.827	(61.997)

### Altri Indicatori

	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
PFN/EBITDA	(23,60)	1,64
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.788	2.853

Dati di traffico (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



■ Malpensa ■ Linate

I valori comprendono l'aviazione generale di Linate e Malpensa - SEA Prime

Relazione

**RELAZIONE SULLA**

**GESTIONE 2020**

gestione

2020

## EVENTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO 2020

### Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

In data 30 gennaio 2020 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'epidemia da Covid-19 un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale, valutandola come pandemia in data 11 marzo 2020.

Il dilagare della pandemia e il blocco imposto dai governi nazionali per contrastare la crescita dei contagi hanno inciso significativamente sull'economia a tutti i livelli, in particolare, la limitazione agli spostamenti ha avuto un forte impatto sul settore del trasporto aereo con ricadute negative sull'operatività del Gruppo SEA.

A seguito delle iniziative di contenimento dell'infezione e della particolare concentrazione dei casi di contagio in Lombardia, il traffico passeggeri ha registrato una prima evidente contrazione nell'ultima settimana di febbraio e nella prima di marzo (rispettivamente pari a -45,4% e -69,5% rispetto allo stesso periodo 2019).

L'ulteriore inasprimento delle misure di contenimento, imposto dai DPCM 8 e 11 marzo 2020 (che hanno esteso le zone di quarantena all'intero territorio nazionale), ha portato al sostanziale blocco del traffico aereo che ha registrato sin dalla seconda settimana di marzo una riduzione del 93%.

In considerazione dei volumi gestiti, SEA ha disposto la chiusura del satellite centrale del Terminal 1 di Malpensa (traffico Extra Schengen) a partire dal 10 marzo 2020 e la chiusura del Terminal di Linate, in applicazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministro della Salute n.112 del 12 marzo 2020 e delle conseguenti disposizioni impartite da ENAC; dal 16 marzo è stata decisa la chiusura anche del Terminal 1 e la concentrazione di tutta l'attività volativa sul Terminal 2 di Malpensa.

Il livello minimo di traffico gestito è stato registrato nella settimana del 6 aprile 2020 con una riduzione del 99,5% dei passeggeri gestiti rispetto alla stessa settimana dell'anno precedente.

Dato l'esiguo numero dei voli e delle persone in arrivo o in partenza, il traffico passeggeri è stato concentrato sul Terminal 2 di Malpensa sino al 15 giugno, quando, in conseguenza dell'aumento del traffico, il Terminal 2 non permetteva più il rispetto delle norme di distanziamento tra le persone ed è stato pertanto riaperto il Terminal 1, con contestuale chiusura del Terminal 2; l'allentamento del *lockdown* con il DPCM del 26 aprile ha infatti con-

sentito una timida ripresa del traffico e, in particolare, del traffico domestico e UE.

Nel mese di giugno si è osservata una seppur limitata ripresa del traffico: i passeggeri gestiti da SEA sono passati da un minimo di circa mille registrato nel secondo giorno del mese a quasi 13mila passeggeri gestiti il 29 giugno, anche per effetto della mitigazione degli obblighi di distanziamento a bordo degli aeromobili. Nell'ultima settimana di giugno il traffico passeggeri è stato inferiore del 91% rispetto alla medesima settimana del 2019.

Il susseguirsi delle nuove disposizioni ministeriali ha continuato a caratterizzare l'andamento del traffico passeggeri nel corso del 2020: con il DPCM del 1° luglio 2020 che ha nuovamente permesso gli spostamenti tra i paesi a livello intraeuropeo ed il DPCM del 13 luglio 2020 che ha riavviato l'operatività dello scalo di Linate si è verificata una ripresa del traffico passeggeri. La fase di recupero si è mantenuta per il periodo estivo, con picchi registrati nei mesi di luglio, agosto e settembre (nei tre mesi sono stati gestiti 2,9 milioni di passeggeri).

A seguito della seconda ondata pandemica e al conseguente DPCM del 25 ottobre, che ha limitato gli spostamenti tra regioni penalizzando principalmente il trasporto aereo verso destinazioni domestiche, si è registrata una nuova riduzione del traffico. Pertanto, dall'11 novembre, sullo scalo di Malpensa, è rimasto operativo solo il satellite centrale, mentre i satelliti nord e sud sono stati temporaneamente chiusi.

Durante tutto il periodo di *lockdown*, Cargo City è rimasta aperta diventando l'hub per lo smistamento in Italia di gran parte dei dispositivi anti Covid importati per via aerea dai Paesi dell'Estremo Oriente (Cina, Corea, Vietnam) e scalo di riferimento per i vettori impegnati nella logistica del settore e-commerce.

Il Gruppo SEA, nel rispetto delle disposizioni delle istituzioni e autorità sanitarie nazionali e locali italiane, ha prontamente attivato il suo protocollo di risposta alla crisi, e attraverso il comitato di direzione (ridenominato "Comitato Crisi Permanente" o "Comitato Crisi") ha avviato un piano di gestione dell'emergenza, implementando sin da subito una serie di misure a tutti i livelli dell'organizzazione in modo da prevenire eventuali rischi, garantire la salute e sicurezza dei passeggeri, dei propri clienti, fornitori e dipendenti e la continuità delle attività operative nel rispetto delle disposizioni emanate dagli enti competenti. A dimostrazione dell'impegno

profuso nel garantire la sicurezza vi è l'ottenimento della certificazione Airport Health Accreditation, che attesta come entrambi gli scali milanesi 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.

Durante il periodo di fermo dell'attività volativa, gli spazi sono stati predisposti per garantire la tutela della salute dei passeggeri nel momento della riapertura degli aeroporti. Sono stati quindi posizionati dei *termoscanner* di nuova generazione che permettono la rilevazione della temperatura corporea anche di più soggetti contemporaneamente, sono stati disposti dei dispenser di liquido sanificante in grado di segnalare l'esaurimento del prodotto alle strutture preposte per la ricarica e sono stati identificati dei metodi per regolare l'accesso dei passeggeri in aree con superfici ridotte. Inoltre, sono state introdotte soluzioni tecnologiche che garantiscono un'esperienza *touchless* e *seamless* quali le macchine EDS CB che evitano di dover aprire il bagaglio a mano per estrarre i liquidi e la tecnologia *Face boarding*, basata sul riconoscimento facciale.

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.

Per supportare i partner commerciali colpiti dall'emergenza sanitaria e mitigare gli effetti economici e finanziari della crisi, SEA ha identificato e adottato una serie di misure di "sollievo" attuate mediante la sottoscrizione di addendum contrattuali, che ridefiniscono in parte e temporaneamente i termini degli accordi originariamente stipulati. Sono proseguite inoltre le attività di asset management finalizzate a creare maggior valore nel periodo post pandemico.

Il Gruppo SEA inoltre ha svolto con i propri fornitori una intensa attività di negoziazione volta ad adeguare i contratti di fornitura alla nuova consistenza impiantistica e ai nuovi volumi di traffico; anche in questo caso, sono stati sottoscritti degli addendum contrattuali che disciplinano la sospensione parziale o totale delle prestazioni contrattuali oltre all'eventuale ridefinizione dei corrispettivi e dell'allungamento dei termini di pagamento.

A partire dal mese di febbraio, a valle dei primi provvedimenti del Governo in tema di restrizioni alla circolazione, sono state adottate una serie di iniziative per i dipendenti tra cui l'obbligo di smaltimento delle ferie residue, l'estensione della modalità di lavoro smart, il

blocco degli straordinari e da marzo l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per una durata complessiva di 12 mesi. Inoltre, sono stati adottati diversi provvedimenti legati direttamente alla prevenzione e alla salute dei dipendenti, quali test sierologici e molecolari, campagna di profilassi antinfluenzale e una copertura assicurativa in caso di diagnosi positiva da Covid. Dal mese di settembre i dipendenti hanno la possibilità, su base volontaria, di rientrare in ufficio nel rispetto delle norme di sicurezza.

In ultimo si richiama 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, che al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza, ha previsto sia la proroga della previsione delle disposizioni in materia di trattamenti di integrazione salariale in deroga, sia l'istituzione di un fondo con una dotazione per l'anno 2021. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo."

### **Sottoscrizione delle nuove linee di finanziamento ed emissione nuovo Bond con scadenza ottobre 2025**

Nonostante un contesto di mercato particolarmente complesso, per il diffondersi della pandemia Covid-19, nell'ottobre 2020 il Gruppo SEA ha completato con successo il processo di rifinanziamento delle obbligazioni in essere, in scadenza ad aprile 2021, mediante una nuova emissione obbligazionaria riservata ad investitori istituzionali, di complessivi 300 milioni di euro, quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin). L'emissione, i cui titoli hanno un taglio unitario minimo di 100 mila euro, scadenza il 9 ottobre 2025 e pagano una cedola lorda annua pari al 3,5% (collocati alla pari), ha consentito al Gruppo SEA un significativo allungamento della scadenza media del proprio debito.

Al fine di rafforzare ulteriormente la struttura finanziaria, con l'obiettivo di garantire un'ampia elasticità di cassa in grado di supportare la copertura dei fabbisogni derivanti dal temporaneo rallentamento dell'attività conseguente all'emergenza da Covid-19, sono state inoltre sottoscritte nuove linee di finanziamento per complessivi 400 milioni di euro.

Tali linee, interamente erogate e rimborsabili da parte di SEA a semplice richiesta senza oneri aggiuntivi, si aggiungono alle linee di credito irrevocabili ancora disponibili per 390 milioni di euro (260 milioni di euro di *linee committed* e 130 milioni di euro di una linea BEI).

### **Nuova Turbina per la centrale di Malpensa**

Agli inizi di dicembre 2020 sono iniziate le attività di montaggio della nuova turbina della centrale di Malpensa gestita da SEA Energia. Tale investimento, del valore di 12,4 milioni di euro, permetterà di ridurre drasticamente le emissioni inquinanti, in linea con gli obiettivi del Gruppo.

### **Proroga della concessione aeroportuale**

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, fino al 4 maggio 2043.

### **Malpensa nuova base Wizzair**

A maggio 2020 è stata annunciata l'apertura della nuova base Wizzair a Malpensa, operativa da luglio 2020 con 5 airbus A321. La compagnia ha annunciato, inoltre, che oltre alle otto rotte già operative aprirà altre venti nuove rotte verso undici paesi.

### **Vendita della partecipazione di minoranza in Signature Flight Support Italy Srl**

In data 22 giugno 2020 è stata perfezionata la cessione della partecipazione del 40% in Signature Flight Support Italy Srl (SFS Italy), società di handling di Aviazione Generale, all'azionista di maggioranza Signature Flight Support UK Regions Ltd (SFS) che arriva così a detenere il 100% della società.

## QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

L'attività economica globale, dopo un recupero superiore alle attese nei mesi estivi, nel quarto trimestre ha rallentato risentendo della nuova ondata pandemica e delle misure di contenimento prese di conseguenza. L'avvio delle campagne di vaccinazione si riflette favorevolmente sulle prospettive di più lungo periodo, ma restano incerti i tempi della ripresa legati a quelli di distribuzione e somministrazione dei vaccini su larga scala. Nel settore dei servizi, il più colpito dalle misure di contenimento della pandemia, le prospettive si mantengono nel complesso negative, in particolare nel comparto del turismo e in quello dei servizi ricreativi.

L'inflazione al consumo delle principali economie avanzate resta inferiore ai livelli precedenti la pandemia, riflettendo la debolezza della domanda.

Nell'area dell'euro, l'attività economica si è ulteriormente indebolita nell'ultima parte dell'anno, con la recrudescenza dei contagi e l'inasprimento delle misure di contenimento.

Nel terzo trimestre il PIL nell'area dell'euro è salito in misura più ampia di quanto atteso, del 12,5% dopo una perdita cumulata del 15% nella prima metà dell'anno, per poi ridursi ancora nel quarto trimestre. Le proiezioni elaborate in dicembre dagli esperti dell'Eurosistema indicano che il calo del PIL nel 2020 sarebbe pari al 7,3%; nei tre anni successivi il prodotto crescerebbe rispettivamente del 3,9, del 4,2 e del 2,1%.

L'inflazione risente della debolezza della domanda, la variazione dei prezzi al consumo sui 12 mesi del 2020 è stata pari al -0,3%, mentre secondo le proiezioni la variazione dei prezzi al consumo sarebbe pari all'1% nel 2021 e si porterebbe all'1,1 e all'1,4% nel 2022 e nel 2023.

Nella riunione del 10 dicembre, il Consiglio direttivo della BCE ha ricalibrato in senso espansivo gli strumenti di politica monetaria, per contribuire a preservare condizioni di finanziamento favorevoli a fronte degli effetti

della pandemia sull'economia e sui prezzi, che si prefigurano di durata più estesa di quanto precedentemente ipotizzato. Sempre nella stessa seduta, il Consiglio europeo ha raggiunto un accordo sul bilancio della UE e sullo strumento per la ripresa dell'Unione Europea, la Next Generation EU (NGEU).

Le condizioni sui mercati finanziari internazionali sono progressivamente migliorate, a seguito del venir meno dell'incertezza sull'esito delle elezioni statunitensi e dell'ottimismo diffusosi sull'efficacia di alcuni vaccini. Le quotazioni restano tuttavia vulnerabili agli sviluppi della pandemia.

L'economia italiana, dopo un recupero nei mesi estivi del 2020 superiore alle attese, ha registrato un calo dell'attività nel quarto trimestre soprattutto nel settore dei servizi legato al forte aumento dei contagi. Gli interventi di sostegno hanno attenuato l'aumento del fabbisogno di liquidità delle società non finanziarie e contenuto i rischi di insolvenza, ampliandone, però, ulteriormente l'indebitamento.

Nel terzo trimestre la spesa delle famiglie, dopo la forte contrazione nella prima metà dell'anno, è cresciuta del 12,4% rispetto al periodo precedente, con un aumento diffuso a tutte le componenti e particolarmente marcato per gli acquisti di beni durevoli. La propensione al risparmio è calata significativamente, ma è rimasta elevata, riflettendo sia motivazioni precauzionali di natura economica, sia la rinuncia a effettuare alcune spese per evitare il contagio. Il quarto trimestre è segnato da un nuovo indebolimento dei consumi con un forte calo della spesa per servizi, in particolare quelli ricreativi e quelli connessi al turismo.

## TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

### Andamento del trasporto aereo mondiale <sup>1</sup>

Il dilagare della pandemia e il blocco imposto dai governi nazionali per contrastare la crescita dei contagi hanno avuto un forte impatto sul settore del trasporto aereo a livello mondiale.

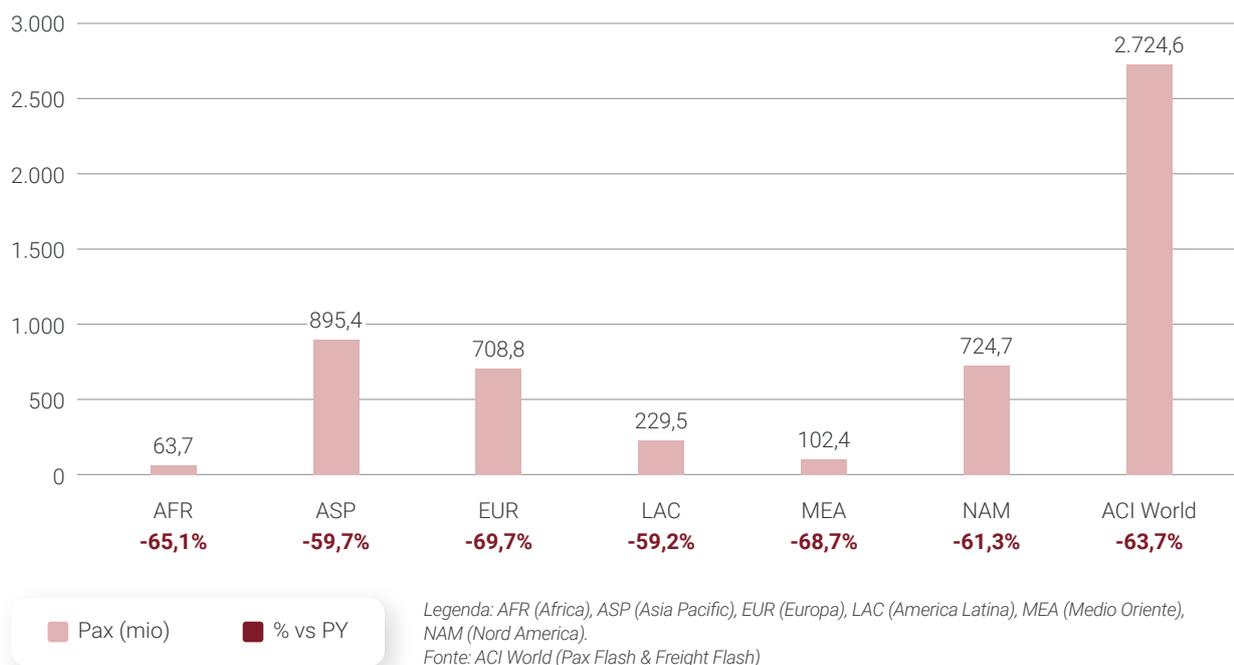
Nell'esercizio 2020 il traffico passeggeri di un campione di 1.077 aeroporti, si è attestato a 2,72 miliardi di passeggeri in riduzione del -63,7% rispetto al 2019.

Le dinamiche sono state significativamente negative in tutte le aree geografiche: in Asia la riduzione è stata del 59,7%, in Nord America il traffico si è ridotto del -61,3%, in Europa il calo è stato del -69,7%, in Centro/Sud America del -59,2%, in Medio Oriente del -68,7% e in Africa del -65,1%.

Guangzhou (Cina) con 43,8 milioni (-40,4%) risulta il primo aeroporto in termini di traffico passeggeri seguito da Atlanta (USA) con 42,9 milioni (-61,2%) e Chengdu (Cina) con 40,7 milioni (-27,0%).

### Traffico aereo mondiale 2020

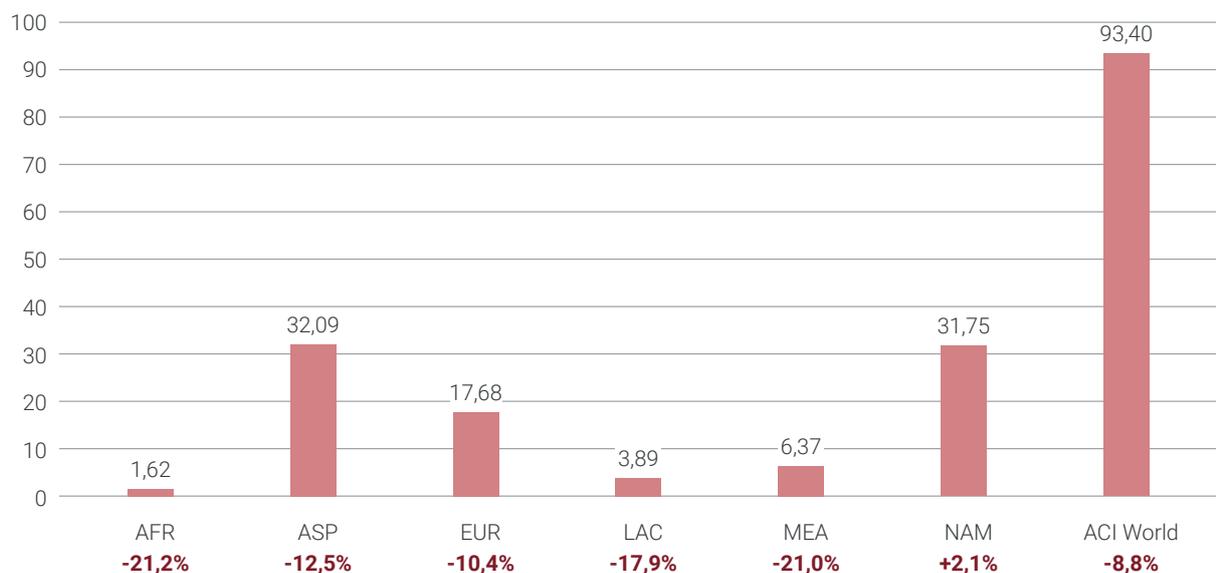
#### Passeggeri (2,72 mld)



Il totale delle merci trasportate, valutate su un campione di 716 aeroporti sono state pari a 93,4 milioni di tonnellate in contrazione del -8,8%. Solo il Nord America ha registrato una crescita del +2,1%, mentre l'Asia ha evidenziato un calo del -12,5% l'Europa del -10,4%, il Medio Oriente del -21,0%, il Centro/Sud America del -17,9% e l'Africa del -21,2%.

<sup>1</sup>Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

### Merci totali (93,4 mln tons)



■ Merce (mln tons) ■ % vs PY

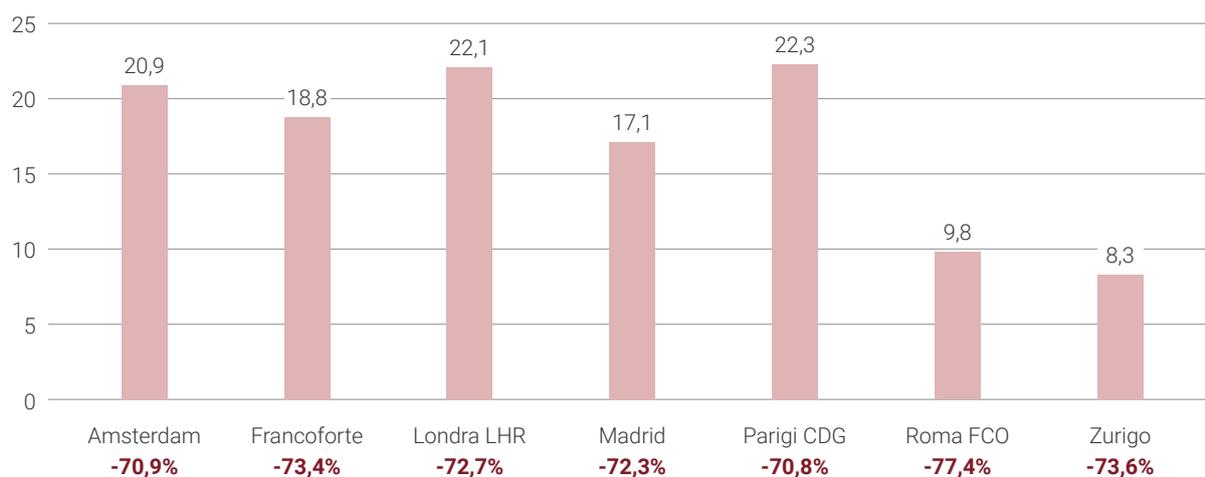
Legenda: AFR (Africa), ASP (Asia Pacific), EUR (Europa), LAC (America Latina), MEA (Medio Oriente), NAM (Nord America).

Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

### Andamento del traffico negli aeroporti europei<sup>2</sup>

Nel corso del 2020 il traffico passeggeri registrato dagli aeroporti europei associati ad ACI Europe è stato pari a 400,9 milioni di passeggeri (-71,2%). Nel grafico sono riportati i dati dei principali hub aeroportuali che rappresentano complessivamente il 30% del traffico europeo.

### Traffico aereo Europeo - principali hub



■ Pax (mio) ■ % vs PY

<sup>2</sup>Fonte: ACI Europe: Rapid Exchange

Il traffico merci si è attestato invece a 11 milioni di tonnellate in contrazione del -17,5% rispetto al 2019. Malpensa si posiziona al sesto posto, recuperando una posizione rispetto al 2019, con 511,3 mila tonnellate, preceduta da Francoforte (1,9 milioni di tonnellate), Parigi Charles de Gaulle (1,6 milioni di tonnellate), Amsterdam (1,4 milioni di tonnellate), Londra Heathrow (1,1 milioni di tonnellate) e Istanbul (824 mila tonnellate).

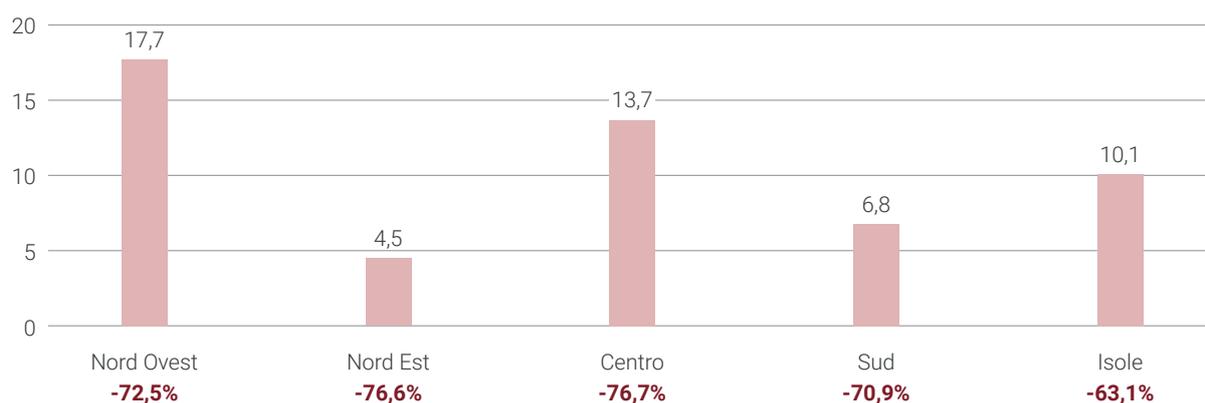
Dopo un avvio positivo nei primi due mesi del 2020, la Business and General Aviation in Europa nel 2020 ha subito una contrazione dei movimenti del -22,8% a causa del diffondersi della pandemia che ha mostrato i suoi effetti in Europa e in Italia a partire dal mese di marzo 2020; l'Italia, in linea con il trend del mercato europeo, ha registrato movimenti in calo di oltre il 30% ed è il sesto mercato in Europa rappresentando il 7,4% del mercato europeo (fonte WingX).

### Andamento del traffico negli aeroporti italiani <sup>3</sup>

L'andamento del traffico passeggeri degli aeroporti italiani associati ad Assaeroporti è stato pari a 52,8 milioni, in calo del -72,6% rispetto all'esercizio 2019, mentre i movimenti aerei hanno subito una contrazione del -61,5% attestandosi a 560,2 mila.

Il trasporto di merci si è invece dimostrato più resiliente, con una contrazione del -24,4% rispetto all'anno precedente e volumi registrati pari a 768,5 mila tonnellate.

Di seguito la distribuzione del traffico passeggeri degli aeroporti italiani per macroaree geografiche\*.



■ Pax (mio) ■ % vs PY

\* 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, Lampedusa, Olbia, Palermo, altri.

Il sistema aeroportuale lombardo nel Nord Ovest, che rappresenta il 25% del totale traffico italiano, ha servito 13,3 milioni di passeggeri (-72,9% rispetto al 2019); in particolare Milano Malpensa ha servito 7,2 milioni (-74,9%), Linate 2,3 milioni (-65,5%), Bergamo Orio al Serio 3,8 milioni (-72,3%).

Nel Centro Italia il sistema aeroportuale romano che copre il 22% del totale traffico nazionale, ha gestito 11,4 milioni di passeggeri (-76,8%): Roma Fiumicino 9,8 milioni (-77,4%) e Roma Ciampino 1,6 milioni (-72,6%).

Con riferimento alle isole, l'aeroporto di Catania ha registrato 3,7 milioni di passeggeri (-64,3%), nel Nord Est l'aeroporto di Venezia si è attestato a 2,8 milioni di passeggeri (-75,8%) mentre nel Sud Italia l'aeroporto di Napoli ha evidenziato una contrazione del -74,4% con 2,8 milioni di passeggeri gestiti.

<sup>3</sup>Fonte Assaeroporti 40 aeroporti associati; i dati comprendono aviazione commerciale inclusi i transiti diretti

## QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

### Pubblicazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Con Delibera n.136/2020 del 16 luglio 2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato e pubblicato i nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali che entrano in vigore il 1° luglio 2021. Con la pubblicazione dei nuovi Modelli, si è chiuso il processo di revisione degli stessi avviato il 1° agosto 2019, con delibera n. 118/2019.

I nuovi modelli sono immediatamente applicabili per la parte relativa agli obblighi informativi inerenti la contabilità regolatoria e gli incentivi all'attività volativa e si applicano anche agli aeroporti che attualmente sono disciplinati da un contratto di programma "in deroga" (tra i quali SEA), previa la sottoscrizione con ENAC di appositi atti aggiuntivi.

### Proroga contratto di programma ENAC-SEA e istanza per tariffe 2021

ENAC, accogliendo l'istanza di SEA, con nota del 27 aprile 2020 ha acconsentito alla proroga di un anno della sottoscrizione del nuovo Contratto di programma, che avrebbe dovuto avviarsi nel 2021. Le motivazioni sono legate a "l'impossibilità - ad oggi - di delineare, con il livello di affidabilità richiesto, lo scenario evolutivo del traffico nel breve/medio termine, che è sotteso a tutte le scelte di pianificazione".

In considerazione dei citati elementi di incertezza, SEA, in data 13 luglio 2020, ha sottoposto ad ART formale richiesta di conferma delle tariffe in vigore nel 2020 anche per l'esercizio 2021, fermo restando il rispetto dei tempi previsti dalla procedura di consultazione ed assicurando comunque il pieno rispetto dei principi espressi dall'articolo 80 del Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n.1.

A seguito di ciò: i) ENAC, con nota del 21 agosto 2020, ha espresso parere favorevole sulla documentazione presentata da SEA con riferimento ai Piani degli investimenti, della qualità, della tutela ambientale, del traffico relativi all'annualità 2021, riservandosi la possibilità di effettuare un riesame dei Piani stessi sulla base di eventuali richieste di integrazioni o modifiche che dovessero pervenire dall'utenza, in esito alle consultazioni; ii) ART con nota del 4 settembre 2020, ha invitato SEA ad adempiere agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti e, conseguentemente, a comu-

nicare ad ART gli esiti della consultazione annuale.

### Consultazioni annuali con il Comitato degli Utenti per le tariffe 2021

In data 26 e 27 ottobre 2020, rispettivamente per gli aeroporti di Malpensa e Linate, sono state svolte le annuali consultazioni con gli Utenti, nell'ambito delle quali SEA ha proposto di "congelare" il livello dei corrispettivi regolamentati applicati nel 2020, estendendone l'applicazione anche per il 2021. Riscontrata la mancanza di pareri contrari, detta proposta è stata trasmessa all'ART per la formale adesione.

A conclusione della procedura in argomento, con comunicazione del 17 dicembre 2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato l'applicazione del livello tariffario vigente all'anno 2020 anche per l'anno 2021.

### Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

#### Normative e provvedimenti rilevanti relativi all'emergenza sanitaria causata dalla pandemia da Covid-19

In data 30 gennaio 2020 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'epidemia da Covid-19 un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale, valutandola come pandemia in data 11 marzo 2020.

In data 8 marzo 2020 è stato pubblicato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che ha disposto una serie di misure volte a contenere la diffusione del virus Covid-19.

Successivamente si sono susseguiti una serie di atti normativi a livello nazionale ma anche decreti ministeriali e ordinanze regionali che hanno comportato diversi impatti sull'operatività aeroportuale. In virtù di questi interventi normativi e regolatori l'Aeroporto di Linate è rimasto sostanzialmente chiuso al traffico di aviazione commerciale dal 16 marzo 2020 fino al 13 luglio 2020.

In data 26 aprile 2020 è stato emanato un nuovo DPCM, valido dal 4 maggio al 17 maggio 2020, che ha sancito l'inizio della cd. "Fase 2 di convivenza con il virus" e, tra le altre, la riapertura dei cantieri edili (chiusi in prima istanza nel marzo precedente) sviluppando, all'interno dell'allegato 7 al suddetto Decreto, il protocollo condiviso di

regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nei cantieri. Inoltre, sono state allegate al suddetto decreto le “Linee Guida per l’informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19”, che con specifico riferimento al settore del trasporto aereo prevedono l’obbligo di osservare particolari misure di contenimento per i passeggeri che riguardano sia il corretto utilizzo delle aerostazioni che degli aeromobili. Nello specifico questo provvedimento, così come poi seguito dai successivi interventi legislativi in tale ambito, ha introdotto l’obbligo di osservanza di una serie di misure a carico, rispettivamente, dei gestori, degli operatori aeroportuali, dei vettori e dei passeggeri tra le quali:

- distanziamento sociale;
- differenziazione dei flussi di transito delle persone;
- uso obbligatorio di mascherina;
- attività di igienizzazione e sanificazione di terminal ed aeromobili;
- introduzione di termoscanner per la misurazione della temperatura a tutti coloro che accedono all’aerostazione;
- quarantena e obblighi di comunicazione per chi proviene da determinati Paesi esteri;
- divieto di spostamenti da e per Stati e territori diversi, salvo che per comprovate esigenze lavorative, di assoluta urgenza ovvero per motivi di salute.

Il DPCM del 24 ottobre 2020 ha reintrodotta limitazioni negli spostamenti da e per l’estero, vietando nello specifico gli spostamenti da e per Stati e territori di cui all’elenco E dell’allegato 20, l’ingresso e il transito nel territorio nazionale alle persone che hanno transitato o soggiornato negli Stati e territori di cui al medesimo elenco E nei quattordici giorni antecedenti, nonché gli spostamenti verso gli Stati e territori di cui all’elenco F dell’allegato 20, salvo che ricorrano comprovati motivi. Restavano vietati l’ingresso e il transito nel territorio nazionale alle persone che hanno transitato o soggiornato negli Stati e territori di cui all’elenco F dell’allegato 20 nei quattordici giorni antecedenti, salvo casi eccezionali. Sono fatte salve le limitazioni disposte per specifiche aree del territorio nazionale ai sensi dell’articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 33 del 2020, nonché le limitazioni disposte in relazione alla provenienza da specifici Stati e territori ai sensi dell’articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 33 del 2020.

Il DPCM del 3 novembre 2020 ha previsto la classificazione delle regioni italiane in 3 differenti classi di rischio (rossa, arancione e gialla), in relazione alle quali adotta-

re differenti azioni di contenimento e limitazione negli spostamenti.

Infine, sono state adottate misure di contenimento specifiche per il periodo delle festività natalizie. Con il DPCM del 3 dicembre 2020 che contiene disposizioni per il territorio nazionale e per gli spostamenti da/per l’estero, in vigore dal 4 dicembre fino al 15 gennaio 2021. Con specifico riferimento alle limitazioni per gli spostamenti su tutto il territorio nazionale, indipendentemente dalla classificazione in livelli di rischio e di scenario.

Sono poi stati emanati ulteriori provvedimenti normativi a sostegno dei settori più colpiti dall’emergenza epidemiologica. Di particolare rilevanza è il decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, convertito nella Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020. La presente Legge ha previsto numerosi interventi di spesa a sostegno della sanità, del lavoro, delle politiche sociali, del credito e delle attività produttive. In particolare, l’art. 202, co. 1-bis, sancisce la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni.

Quanto ai decreti-legge che hanno previsto e disciplinato misure dirette a fronteggiare ed a gestire le emergenze sanitarie, nonché le conseguenze economiche e sociali derivanti dall’adozione delle diverse misure restrittive, vanno menzionati:

- il decreto-legge 16 luglio 2020 n. 76 (c.d. “Decreto semplificazioni”), entrato in vigore il 17 luglio 2020, finalizzato ad incentivare gli investimenti pubblici nel settore delle infrastrutture e dei servizi pubblici, nonché a contrastare le ricadute economiche negative a seguito delle misure di contenimento e dell’emergenza sanitaria globale da Covid-19. Tale decreto ha apportato, tra le altre cose, importanti modifiche al codice appalti e ai procedimenti di valutazione ambientale.
- Il decreto-legge n. 23 dell’8 aprile 2020, convertito dalla Legge n. 40 del 5 giugno 2020 (cd. decreto Credito), che interviene su più fronti essenzialmente volti a garantire la continuità delle imprese e a favorire i settori più colpiti dall’emergenza Covid-19. Si prevedono, tra le altre cose, misure per il sostegno agli investimenti delle imprese, disposizioni sulla sottoscrizione dei contratti e delle comunicazioni in modo semplificato, oltre che il differimento, al 1° settembre 2021, dell’entrata in vigore del nuovo Codice della crisi d’impresa e dell’insolvenza e la sospensione dei termini di scadenza dei titoli di credito.
- Il decreto-legge n. 18 del 17 marzo 2020, (convertito, con modifiche, dalla Legge n. 27 del 2020) detto

“Cura-Italia”, con cui il Governo è intervenuto per sostenere economicamente le famiglie, i lavoratori e le imprese con risorse dirette al mondo del lavoro, pubblico e privato, al potenziamento del Servizio sanitario nazionale, alle attività produttive e ai settori più colpiti dagli effetti negativi legati all'emergenza epidemiologica Covid-19.

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 previsto sia la proroga della previsione delle disposizioni in materia di trattamenti di integrazione salariale in deroga, sia l'istituzione di un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro per l'anno 2021, destinato alla compensazione: a) nel limite di 450 milioni di euro, dei danni subiti dai gestori aeroportuali in possesso del prescritto certificato in corso di validità rilasciato dall'Ente nazionale dell'aviazione civile; b) nel limite di 50 milioni di euro, dei danni subiti dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra in possesso del prescritto certificato in corso di validità rilasciato dall'Ente nazionale dell'aviazione civile. Ai fini della determinazione del contributo riconoscibile alle imprese beneficiarie, si tiene conto dei minori ricavi e dei maggiori costi direttamente imputabili all'emergenza epidemiologica da Covid-19 registrati nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2020 e il 31 gennaio 2021 rispetto a quelli registrati nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2019 e il 31 gennaio 2020 relativamente ai servizi offerti, nonché, al fine di evitare sovra compensazioni: a) delle riduzioni di costi registrate nel periodo compreso tra il 23 febbraio 2020 e il 31 gennaio 2021 rispetto al periodo compreso tra il 23 febbraio 2019 e il 31 gennaio 2020, dovuti all'accesso agli ammortizzatori sociali, nonché delle altre misure di sostegno di natura pubblica finalizzate a mitigare gli effetti economici causati dall'emergenza epidemiologica da Covid-19; b) degli eventuali importi recuperabili da assicurazione, contenzioso, arbitrato o altra fonte per il ristoro del medesimo danno. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze adotteranno i decreti, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, nei quali saranno definiti i contenuti, il termine e le modalità di presentazione delle domande di accesso al contributo, nonché i criteri di determinazione e di erogazione dello stesso.

L'efficacia delle suddette disposizioni è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

### Disposizioni ENAC

ENAC, in considerazione della situazione di emergenza epidemiologica da Covid-19 e al fine di dare sostegno alle imprese del settore aeronautico e all'intero sistema del trasporto aereo, ha disposto alcuni provvedimenti finalizzati a mitigare l'impatto delle conseguenze della pandemia sui fabbisogni finanziari. Nello specifico ENAC, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha disposto la sospensione del versamento dei canoni relativi alle concessioni aeroportuali in scadenza nel mese di luglio. Per il 2020, inoltre, il pagamento sarà commisurato al traffico effettivamente registrato nel corso dell'anno e dovrà essere effettuato in una unica soluzione entro il 30 aprile 2021, grazie all'ulteriore differimento, comunicato in data 25 gennaio 2021, con cui l'originaria scadenza prevista per 31 gennaio 2021 è stata posticipata, concedendo anche la possibilità di rateizzazione degli importi da versare.

### Direttiva 2009/12/CE

In considerazione della forte crisi dovuta all'emergenza sanitaria in corso e delle difficoltà riscontrate nella definizione del nuovo quadro di riferimento, la Commissione Europea ha deciso di sospendere temporaneamente i lavori di revisione della Direttiva.

### Regolamento (UE) 2020/459 che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 (regolamento sulle bande orarie)

La pandemia da Covid-19 ha avuto un impatto enorme sui viaggi aerei e sul settore dell'aviazione in generale. I livelli di traffico aereo rimangono bassi e la ripresa appare più lenta del previsto. In questo contesto, la mancanza di certezza sull'utilizzo delle bande orarie ha reso difficile per le compagnie aeree la pianificazione degli orari rendendo, conseguentemente, problematica la pianificazione per gli aeroporti.

Per rispondere alla necessità di maggiore certezza da parte di aeroporti, compagnie aeree e coordinatori delle bande orarie - il 30 marzo 2020 l'Unione Europea ha adottato il regolamento (UE) 2020/459 che modifica il regolamento (CEE) n. 95/93 (regolamento sulle bande orarie) per fornire alle compagnie aeree una deroga alla cosiddetta regola “use-it-or-lose-it”. Le regole esistenti impongono, infatti alle compagnie aeree, al fine di tutelare la concorrenza nel mercato, di operare almeno l'80% dei voli programmati. Con la deroga in parola, le compagnie aeree possono operare anche al di sotto della soglia dell'80% senza per questo perdere la titolarità all'utilizzo dello slot nell'omologa successiva stagione IATA: è venuto meno, pertanto, l'obbligo di utilizzo degli

slot per una parte della stagione invernale 2019/2020 e per la stagione estiva 2020 fino al 24 ottobre 2020.

Stante il perdurare della situazione pandemica, in data 14 ottobre 2020, la Commissione Europea ha disposto la proroga, fino al marzo 2021 (fine della IATA Winter season), della deroga temporanea alle regole dell'utilizzo degli slot aeroportuali. Si è in attesa di apposito Regolamento UE.

## Brexit

Il 24 dicembre 2020 l'Unione Europea e il Regno Unito, dopo lunghe trattative, hanno raggiunto un accordo - il cd. "EU-UK Trade and Cooperation Agreement" - che andrà a disciplinare le loro relazioni future, scongiurando dunque lo scenario di una "hard Brexit".

Detto accordo ha ricevuto il 28 dicembre il via libera unanime da parte degli ambasciatori dei 27 Stati membri presso l'Unione Europea (Coreper). Per la sua formale adozione, è necessario ora il voto favorevole del Parlamento Europeo e della Camera dei Comuni del Regno Unito. Alla luce degli step ancora da espletare, l'Accordo entrerà in vigore, in via provvisoria, il 1° gennaio 2021 sino al 30 aprile 2021 (termine originariamente previsto al 28 febbraio 2021, ma recentemente prorogato dalla Commissione Europea), data entro la quale dovrebbe avere ottenuto tutte le approvazioni necessarie.

L'Accordo prevede una cooperazione tra le parti in vari campi, tra cui quello dell'aviazione, al fine di garantire un *level playing field* tra operatori Unione Europea e del Regno Unito. Nell'accordo vengono disciplinati, in particolare, i temi relativi ai diritti di traffico, alla safety e alla security aeroportuale, agli accordi di *codeshare*, alla tutela dei diritti dei passeggeri e alle tematiche ambientali.

Nel settore dell'aviazione, le compagnie aeree del Regno Unito non saranno più considerate vettori dell'Unione Europea e perderanno i diritti di traffico esistenti in Unione Europea. I vettori dell'Unione Europea e del Regno Unito potranno effettuare il trasporto illimitato di passeggeri e merci tra i punti nell'Unione Europea e punti nel Regno Unito e viceversa (3° e 4° libertà). Se gli Stati membri lo concordano bilateralmente e reciprocamente con il Regno Unito, sarà possibile proseguire il trasporto (5° libertà) di merci da/verso un paese terzo (ad esempio Milano-Londra-New York). L'accordo garantisce anche la cooperazione in materia di sicurezza, protezione e gestione del traffico aereo.

## Qualificazione di SEA e SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza (SEESEU)

I Sistemi Efficienti d'Utenza (SEU o SEESEU) sono sistemi semplici di produzione e di consumo costituiti da un impianto di produzione e da un'unità di consumo direttamente connessi tra loro mediante un collegamento privato, senza obbligo di connessione a terzi, in cui la figura del produttore e del cliente finale coincidono nel medesimo soggetto giuridico ovvero in soggetti giuridici che appartengono al medesimo gruppo societario.

I Sistemi di Distribuzione Chiusi (SDC) sono reti elettriche private, che distribuiscono energia elettrica all'interno di un sito industriale, commerciale o di servizi condivisi geograficamente limitato e, al netto di particolari eccezioni espressamente previste, non riforniscono clienti civili. Tali reti, nella titolarità e gestione di soggetti diversi da Terna e dalle imprese distributrici, sono sistemi elettrici caratterizzati dal fatto che per specifiche ragioni tecniche o di sicurezza, le operazioni o il processo di produzione degli utenti del sistema in questione sono integrati oppure dal fatto che il sistema distribuisce energia elettrica principalmente al proprietario o al gestore del sistema o alle loro imprese correlate.

Sia la qualifica di SEU o SEESEU che quella di SDC, comportano il mantenimento di condizioni tariffarie agevolate sull'energia elettrica autoprodotta e consumata in sito, ovvero l'esenzione degli oneri sull'energia elettrica consumata in sito limitatamente alle parti variabili degli oneri generali di sistema (esenzione applicabile solo per SEU o SEESEU) e di rete (applicabile ad entrambi SEU/SEESEU e SDC).

Dopo aver inizialmente optato per la qualifica SEU/SEESEU, in seguito al pronunciamento favorevole del TAR Milano, che ha affermato che il versamento degli oneri di dispacciamento nel SDC è discriminatorio, e a quanto disposto da ARERA, che con deliberazione 526/2020/R/eel ha posticipato di un anno (al 1° gennaio 2022) l'applicazione delle modalità di erogazione dei servizi di connessione, misura, trasmissione, distribuzione, dispacciamento e vendita negli SDC, il Gruppo SEA ha sospeso tutte le attività, già in parte avviate nel corso del 2019 e 2020, riservandosi un ulteriore approfondimento sull'opportunità di optare per la qualifica SDC anziché di SEU/SEESEU. Si prevede che la decisione finale possa essere presa entro il primo semestre 2021 in modo da poter successivamente espletare tutte le attività tecnico-operative e amministrative necessarie ai fini dell'ottenimento e della messa a regime dell'una o dell'altra qualifica.

## COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

### Dati quantitativi di traffico

#### Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate

	Movimenti		Passeggeri <sup>(1)</sup>		Merci <sup>(2)</sup>	
	2020	% vs 2019	2020	% vs 2019	2020	% vs 2019
Malpensa	89.264	-60,4%	7.202,3	-74,9%	511.292	-6,2%
Linate	28.513	-59,1%	2.251,6	-65,6%	765	-88,0%
<b>Totale traffico commerciale</b>	<b>117.777</b>	<b>-60,1%</b>	<b>9.453,9</b>	<b>-73,2%</b>	<b>512.057</b>	<b>-7,1%</b>
Aviazione Generale <sup>(3)</sup>	15.655	-36,1%	26,3	-47,8%	-	-
<b>Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA</b>	<b>133.432</b>	<b>-58,3%</b>	<b>9.480,2</b>	<b>-73,1%</b>	<b>512.057</b>	<b>-7,1%</b>

<sup>(1)</sup> Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia

<sup>(2)</sup> Merci arrivate+partite in tonnellate

<sup>(3)</sup> Fonte Aviazione Generale: SEA Prime

Nel corso del 2020 il Sistema Aeroportuale di Milano, gestito dal Gruppo SEA, ha servito complessivamente 9,5 milioni di passeggeri, con una riduzione del -73,1% rispetto al 2019.

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato dalla diffusione della pandemia Covid-19 che ha determinato una drastica riduzione del traffico passeggeri già a partire dal mese di febbraio, anche a causa dei vari provvedimenti normativi che hanno posto una serie di limitazioni agli spostamenti nazionali ed internazionali per limitare la diffusione della pandemia.

L'aviazione commerciale ha registrato risultati in crescita esclusivamente nel mese di gennaio rispetto al medesimo periodo del 2019 (+7,0%), mentre nel mese di febbraio si è registrata una contrazione del -6,2% dovuta alla fase iniziale della pandemia.

Nei successivi quattro mesi il traffico ha subito una drastica riduzione registrando nei mesi di marzo e aprile un calo del -99% rispetto ai medesimi mesi del 2019.

Il DPCM nr. 112 del 12 marzo 2020, ha stabilito la chiusura dello scalo di Linate a partire dal 16 marzo mentre a Malpensa l'esiguo traffico residuo è stato gestito dal Terminal 2 fino al 14 giugno. A partire dal 15 giugno, al fine di garantire il rispetto degli obblighi di distanziamento sociale è stato deciso il trasferimento delle attività al Terminal 1 e la contestuale chiusura del Terminal 2, scalo con capacità e dimensioni inferiori.

Solo a partire dal mese di luglio, quando il DPCM del 1° luglio 2020 ha nuovamente permesso gli spostamenti tra i Paesi a livello intraeuropeo e il DPCM del 13 luglio 2020 ha riavviato l'operatività dello scalo di Linate, si è verificata una ripresa del traffico passeggeri. La fase di recupero si è mantenuta per il periodo estivo, con picchi registrati nei mesi di luglio agosto e settembre (nei tre mesi sono stati gestiti 2,9 milioni di passeggeri).

Una nuova riduzione del traffico è stata registrata a seguito del DPCM del 25 ottobre che ha limitato gli spostamenti tra regioni penalizzando principalmente il trasporto aereo verso destinazioni domestiche. In risposta ai nuovi volumi di traffico, a partire dall'11 novembre, sullo scalo di Malpensa è rimasto operativo il solo satellite centrale, mentre i satelliti nord e sud sono stati temporaneamente chiusi.

L'aviazione generale gestita da SEA Prime, nel 2020, ha complessivamente totalizzato 15.655 movimenti, in flessione del -36,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; la riduzione del traffico dal mese di marzo è da imputarsi totalmente agli effetti della pandemia ed alle restrizioni del traffico aereo nei mesi di *lockdown*, nonostante l'operatività dei terminal di aviazione generale non sia mai stata interrotta.

Milano Linate Prime, primo scalo di aviazione generale in Italia, registra 12.487 movimenti con una riduzione del traffico pari al -21,7% rispetto all'anno precedente, mentre Milano Malpensa Prime, con 3.168 movimenti gestiti, risulta in contrazione del -62,9%; si rammenta tuttavia che l'esercizio 2019 è stato influenzato dalla chiusura dello scalo di Linate nel periodo 27 luglio - 26 ottobre, con parziale trasferimento del traffico nel nuovo Terminal di Malpensa operativo da luglio 2019. Con la riduzione delle limitazioni agli spostamenti, si è verificato un graduale incremento dei movimenti su entrambi gli scali, che ha consentito di recuperare parzialmente il trend negativo dei primi mesi di *lockdown*. Le nuove misure restrittive messe in atto all'inizio del mese di novembre 2020 da diversi paesi europei, tra cui l'Italia, hanno considerevolmente ridotto i volumi di traffico. Le tonnellate complessivamente gestite da entrambi gli scali registrano una flessione del -47,1% rispetto al 2019; la dimensione della macchina media transitata sui due scali diminuisce significativamente del -17,1%, passando da 16,6 a 13,8 tonnellate, anche a causa della forte contrazione della mobilità di lungo raggio.

Il traffico merci, nel corso del 2020, ha registrato 512 mila tonnellate, in contrazione del -7,1% rispetto all'esercizio precedente. Nonostante il trasporto aereo sia stato fortemente penalizzato dalla pandemia, il comparto merci ha contenuto la riduzione principalmente grazie sia ai vettori che, durante la fase di *lockdown*, sono stati impegnati nella logistica del settore e-commerce sia alla nuova base di DHL presso la Cargo City di Malpensa. 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*. Rilevante il fenomeno della conversione al trasporto delle merci di alcuni aeromobili dedicati al trasporto passeggeri, con lo sfruttamento, oltre che della capacità della stiva degli aeromobili, anche dello spazio in cabina.

## Conto economico

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati dell'esercizio 2020 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2019. Nel corso del 2020, Signature Flight Support Italy Srl, in seguito al completamento della cessione della partecipazione nel mese di giugno, è stata esclusa dal perimetro di consolidamento.

(in migliaia di euro)	2020	2019	Variazione	Var % 2020/2019
Ricavi di gestione	257.010	706.868	(449.858)	(63,6%)
Ricavi per lavori su beni in concessione	29.024	51.142	(22.118)	(43,2%)
<b>Totale ricavi</b>	<b>286.034</b>	<b>758.010</b>	<b>(471.976)</b>	<b>(62,3%)</b>
<b>Costi di gestione</b>				
Costi del lavoro	136.551	191.627	(55.076)	(28,7%)
Altri costi di gestione	149.364	245.403	(96.039)	(39,1%)
<b>Totale costi di gestione</b>	<b>285.915</b>	<b>437.030</b>	<b>(151.115)</b>	<b>(34,6%)</b>
Costi per lavori su beni in concessione	26.680	46.321	(19.641)	(42,4%)
<b>Totale costi</b>	<b>312.595</b>	<b>483.351</b>	<b>(170.756)</b>	<b>(35,3%)</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA <sup>(1)</sup></b>	<b>(26.561)</b>	<b>274.659</b>	<b>(301.220)</b>	<b>(109,7%)</b>
Accantonamenti e svalutazioni	13.058	555	12.503	2252,8%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	17.195	22.052	(4.857)	(22,0%)
Ammortamenti	76.263	77.400	(1.137)	(1,5%)
<b>Risultato operativo</b>	<b>(133.077)</b>	<b>174.652</b>	<b>(307.729)</b>	<b>(176,2%)</b>
Proventi da partecipazioni	(9.947)	17.521	(27.468)	(156,8%)
Oneri finanziari netti	20.087	16.964	3.123	18,4%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(163.111)</b>	<b>175.209</b>	<b>(338.320)</b>	<b>(193,1%)</b>
Imposte dell'esercizio	(34.536)	50.788	(85.324)	(168,0%)
<b>Risultato netto</b>	<b>(128.575)</b>	<b>124.421</b>	<b>(252.996)</b>	<b>(203,3%)</b>
Risultato di pertinenza dei terzi	1	2	(1)	(50,0%)
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>(128.576)</b>	<b>124.419</b>	<b>(252.995)</b>	<b>(203,3%)</b>

<sup>(1)</sup> 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 2020, pari a 257.010 migliaia di euro, risultano in diminuzione di 449.858 migliaia di euro (-63,6%). La performance negativa è riconducibile alla significativa riduzione del traffico a partire dal mese di marzo a seguito della diffusione del virus Covid-19. I ricavi del primo bimestre (104.161 migliaia di euro) risultano infatti in linea con quelli del precedente esercizio (105.164 migliaia di euro), mentre nei successivi dieci mesi hanno registrato una netta contrazione. La timida ripresa registrata nei mesi estivi, come effetto diretto dell'allentamento delle limitazioni agli spostamenti previste dai DPCM, si è interrotta in autunno a seguito della seconda fase di diffusione della pandemia.

Per far fronte alla rilevante contrazione del business, a partire dal mese di marzo sono state tempestivamente implementate le azioni finalizzate a ridurre i costi della gestione e a limitare gli assorbimenti di cassa. I costi di gestione, pari a 285.915 migliaia di euro risultano in riduzione di 151.115 migliaia di euro per effetto da un lato del venir meno dei costi variabili correlati ai minori volumi di traffico e dall'altro delle azioni di contenimento dei costi avviate dall'azienda. Tra le principali misure si segnalano la fruizione, dal 16 marzo, degli ammortizzatori sociali di settore (CIGS), la rinegoziazione dei principali contratti di fornitura di beni e servizi, anche a seguito della revisione dell'assetto infrastrutturale con la chiusura temporanea dei terminal e il contenimento dei costi a tutti i livelli aziendali.

Il margine determinato dai ricavi e costi per lavori su beni in concessione è pari a 2.344 migliaia di euro (4.821 migliaia di euro nel 2019), in riduzione per il calo di volume di investimenti sostenuti nell'esercizio.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il Risultato Operativo Lordo (EBITDA) è negativo per 26.561 migliaia di euro e si confronta con il valore positivo di 274.659 migliaia di euro del precedente esercizio.

Il Risultato Operativo (EBIT), è negativo per 133.077 migliaia di euro, rispetto a un valore positivo di 174.652 migliaia di euro del 2019, e risente dei maggiori accantonamenti al fondo crediti, parzialmente compensati da minori ammortamenti legati all'allungamento del periodo concessorio e alla riduzione dell'accantonamento a fondo di ripristino in conseguenza della rivisitazione al 31 dicembre 2020 del piano di investimenti, sostituzione e manutenzione.

Il Risultato netto evidenzia una perdita pari a 128.575 migliaia di euro a fronte dell'utile registrato nel precedente esercizio di 124.421 migliaia di euro.

## Ricavi

I **ricavi di gestione** al 31 dicembre 2020 (al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione) sono pari a 257.010 migliaia di euro e includono ricavi *Aviation* per 144.949 migliaia di euro (425.810 migliaia di euro nel 2019), ricavi *Non Aviation* per 91.308 migliaia di euro (253.634 migliaia di euro nel 2019), ricavi *General Aviation* per 9.717 migliaia di euro (10.818 migliaia di euro nel 2019) e ricavi *Energy* per 11.036 migliaia di euro (16.606 migliaia di euro nel 2019).

I ricavi di gestione risultano in riduzione di 449.858 migliaia di euro rispetto al 2019 (-63,6%). Tale performance è determinata da:

- Ricavi *Aviation* in riduzione di -280.861 migliaia di euro. Il primo bimestre 2020 ha registrato un risultato sostanzialmente in linea con il precedente esercizio mentre la performance negativa dell'esercizio è stata registrata a partire dal mese di marzo per effetto del calo dei volumi di traffico passeggeri; i ricavi dell'attività cargo hanno mostrato una maggiore resilienza: dopo una breve fase di adattamento, il fatturato è tornato ai livelli pre-Covid e al suo trend di crescita, generando nel 2020 ricavi superiori al precedente esercizio.
- Ricavi *Non Aviation* in riduzione di -162.326 migliaia di euro, anche in questo caso attribuibile ai mesi da marzo a dicembre. Tale decremento è dovuto ai minori volumi di traffico, alle chiusure dei terminal avvenute nel corso dell'esercizio e alle condizioni di maggior favore concesse ai *tenant*.
- Ricavi *Energy* in riduzione di -5.570 migliaia di euro rispetto al 2019, dovuti alla contrazione delle quantità di energia elettrica venduta - anche in conseguenza del diverso assetto produttivo adottato in risposta alla chiusura dei terminal - e alla contrazione del prezzo di mercato dell'energia nel corso dell'esercizio.
- Ricavi *General Aviation* in riduzione di -1.101 migliaia di euro, principalmente a causa dei minori volumi di traffico gestiti e della rimodulazione temporanea dei contratti attivi di locazione in particolare durante i primi mesi di emergenza sanitaria.

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da 51.142 migliaia di euro nell'esercizio 2019 a 29.024 migliaia di euro nell'esercizio 2020, con un decremento del 43,2%. 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 con-*

structor 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 2020, al netto dei costi per lavori sui beni in concessione, sono pari a 285.915 migliaia di euro, in riduzione rispetto all'esercizio precedente di 151.115 migliaia di euro (-34,6%).

Il **costo del lavoro** di Gruppo risulta in riduzione di 55.076 migliaia di euro (-28,7%) rispetto al 2019 (191.627 migliaia di euro nel 2019, 136.551 migliaia di euro nel 2020). Tale riduzione è stata ottenuta attraverso l'attivazione di ammortizzatori sociali di settore (CIGS) e di altre misure di contenimento, quali la revisione delle politiche retributive e la riduzione di straordinari e trasferte. L'organico dell'esercizio, pari a 2.758 *Full Time Equivalent*, risulta in riduzione di 44 FTE rispetto al 2019 (2.802 FTE).

Gli **altri costi di gestione** risultano in riduzione di 96.039 migliaia di euro (-39,1%) rispetto al 2019, passando da 245.403 migliaia di euro a 149.364 migliaia di euro nel 2020. Tale decremento è legato da un lato ai ridotti volumi di traffico gestiti (con conseguenti minori oneri per canoni pubblici, servizi di vigilanza e assistenza e gestione parcheggi) e dall'altro alle azioni di contenimento dei costi avviate, tra le quali, la rinegoziazione dei principali contratti e il blocco temporaneo delle nuove attivazioni di spesa non strettamente necessarie.

### Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 46.321 migliaia di euro nel 2019 a 26.680 migliaia di euro nell'esercizio 2020. 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 2020 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un accantonamento netto di 13.058 migliaia di euro determinato per 2.343 migliaia di euro da accantonamenti netti a fondo oneri futuri (2.469 migliaia di euro nel 2019), da un accantonamento netto di 10.295 migliaia di euro (1.914 migliaia di euro di scioglimento netto nel 2019) relativo al fondo svalutazione crediti e da una svalutazione relativa ai beni in concessione di 420 migliaia di euro.

Gli accantonamenti a fondo oneri futuri includono un accantonamento in materia di lavoro pari a 2.259 migliaia di euro e un accantonamento di 580 migliaia di euro per nuovi contenziosi e franchigie assicurative. Tali nuovi accantonamenti sono solo parzialmente compensati dai rilasci in ambito di franchigie assicurative legati alla ridefinizione del rischio e dai rilasci di fondi per la chiusura di contenziosi per cui erano stati accantonati.

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, rischio più elevato rispetto allo scorso esercizio a causa 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 2020 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione diminuisce di 4.857 migliaia di euro. Tale riduzione è determinata dal fatto che alcuni investimenti sono stati posticipati a causa del perdurare della crisi del settore pertanto anche gli interventi manutentivi e di ripristino sono slittati nel tempo. L'allungamento della concessione di due anni ha solo parzialmente mitigato questi effetti.

### Ammortamenti

Nell'esercizio 2020 gli ammortamenti si riducono di 1.137 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2019, passando da 77.400 migliaia di euro a 76.263 migliaia di euro. Tale riduzione è giustificata dalla proroga per i gestori aeroportuali del periodo di concessione di due anni stabilito con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77. Tale effetto è solo parzialmente compensato dall'incremento delle immobilizzazioni il cui ammortamento è iniziato nella seconda metà del 2019.

### Proventi e oneri da partecipazioni

Nell'esercizio 2020 i proventi netti da partecipazioni registrano una diminuzione pari a 27.468 migliaia di euro, passando da 17.521 migliaia di euro del 2019 a una perdita di 9.947 migliaia di euro del 2020 e includono

le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto e gli altri proventi e oneri.

La quota di risultato delle società collegate valutate con il metodo del Patrimonio netto risulta negativa per 9.922 migliaia di euro nel 2020 (positiva per 17.461 migliaia di euro nel 2019). Il decremento, pari a 27.383 migliaia di euro, è riconducibile al peggioramento dei risultati conseguiti dalle società collegate.

Gli altri proventi risultano in diminuzione di 85 migliaia di euro. Tale variazione negativa è riconducibile ai dividendi da partecipazioni non consolidate registrati nel bilancio 2019 e non presenti nel bilancio 2020, e dalla svalutazione, pari a 25 migliaia di euro, delle altre partecipazioni registrata nel bilancio 2020.

### **Proventi e oneri finanziari**

Nel corso del 2020 gli oneri finanziari netti sono aumentati di 3.123 migliaia di euro, passando da 16.964 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 a 20.087 migliaia di euro al 31 dicembre 2020.

Tale dinamica è prevalentemente riconducibile ai maggiori oneri finanziari legati ai nuovi finanziamenti sotto-

scritti nel 2020, che hanno determinato un incremento sia degli interessi passivi sia delle commissioni. L'aumento degli oneri finanziari è solo in parte compensato dall'aumento dei proventi finanziari derivante dalla remunerazione della liquidità su alcuni conti correnti del Gruppo.

### **Imposte**

Nell'esercizio 2020 sono state registrate imposte anticipate per 34.536 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 del Gruppo**

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia una perdita di 128.576 migliaia di euro in riduzione di 252.995 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2019 che ha registrato un utile netto di Gruppo pari a 124.419 migliaia di euro.

## Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	968.767	994.659	(25.892)
Immobilizzazioni materiali	212.591	215.657	(3.066)
Diritti d'uso beni in leasing	10.662	10.106	556
Investimenti immobiliari	3.402	3.404	(2)
Partecipazioni in società collegate	66.127	76.674	(10.547)
Altre Partecipazioni	1	26	(25)
Imposte differite attive	93.735	58.163	35.572
Altri crediti non correnti	48.651	6.470	42.181
<b>Capitale immobilizzato (A)</b>	<b>1.403.936</b>	<b>1.365.159</b>	<b>38.777</b>
Rimanenze	2.027	1.848	179
Crediti commerciali	51.400	123.241	(71.841)
Crediti per imposte dell'esercizio	1.936	2.071	(135)
Altri crediti	7.654	11.067	(3.413)
<b>Attività di esercizio a breve</b>	<b>63.017</b>	<b>138.227</b>	<b>(75.210)</b>
Debiti commerciali	110.465	182.085	(71.620)
Altri debiti	154.402	287.522	(133.120)
Debiti per imposte dell'esercizio	8.351	10.689	(2.338)
<b>Passività di esercizio a breve</b>	<b>273.218</b>	<b>480.296</b>	<b>(207.078)</b>
<b>Capitale circolante (B)</b>	<b>(210.201)</b>	<b>(342.069)</b>	<b>131.868</b>
Fondi rischi e oneri (C)	(202.343)	(157.408)	(44.935)
Fondi relativi al personale (D)	(45.622)	(48.172)	2.550
Altri debiti non correnti (E)	(87.808)	(7.961)	(79.847)
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D+E)</b>	<b>857.962</b>	<b>809.549</b>	<b>48.413</b>
Patrimonio netto di Gruppo	(231.208)	(358.593)	127.385
Patrimonio netto di terzi	(28)	(27)	(1)
Indebitamento finanziario netto <sup>(1)</sup>	(626.726)	(450.929)	(175.797)
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>(857.962)</b>	<b>(809.549)</b>	<b>(48.413)</b>

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 2020 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (al 31 dicembre 2019 erano pari rispettivamente a 506.135 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro).

<sup>(1)</sup> 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.

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.403.936 migliaia di euro, registra un aumento di 38.777 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 principalmente per effetto: i) della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 46.461 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 73.982 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 556 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019; iii) del decremento del valore delle partecipazioni in società collegate (-10.547 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a equity delle stesse; iv) dell'incremento delle imposte differite attive nette pari a 35.572 migliaia di euro; v) dell'incremento degli Altri crediti non correnti, pari a 42.181 migliaia di euro, conseguente alla migliore esposizione dell'attività relativa all'*indemnification right* garantito alla società, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione tra le attività non correnti, in accordo al principio IAS 8 paragrafi 10 e 11.

Il Capitale circolante netto, pari a -210.201 migliaia di euro, si riduce di 131.868 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. La riduzione dei crediti commerciali dovuta alla contrazione dei ricavi è stata compensata dai minori debiti commerciali derivanti principalmente dalle minori spese per investimento sostenute nel 2020 rispetto al 2019. La riduzione degli altri debiti è dovuta principalmente alla riclassifica tra le passività a lungo del debito verso gli azionisti relativo alla seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea del 30 settembre 2019 e pari a 84.728 migliaia di euro, alla riduzione dei debiti verso dipendenti, in conseguenza delle minori competenze maturate, e

a minori debiti tributari, non avendo la capogruppo maturato nel 2020 debiti per imposte correnti, data la perdita registrata.

Gli altri debiti non correnti si riferiscono principalmente al sopracitato debito per dividendi, e ai 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). Tali debiti risultano in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2019 sia per il raggiungimento da parte di alcuni lavoratori dei requisiti che ne ha determinato la liquidazione sia per la riclassifica da debiti non correnti a correnti.

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2020 ammonta a 857.962 migliaia di euro, con un incremento di 48.413 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019	Variazione
Rimanenze	2.027	1.848	179
Crediti commerciali	51.400	123.241	(71.841)
Debiti commerciali	(110.465)	(182.085)	71.620
Crediti / (debiti) diversi	(153.163)	(285.073)	131.910
<b>Totale capitale circolante netto</b>	<b>(210.201)</b>	<b>(342.069)</b>	<b>131.868</b>

## Indebitamento finanziario netto

L'indebitamento finanziario netto, pari a 626.726 migliaia di euro, è in aumento di 175.797 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 (450.929 migliaia di euro) per effetto dell'assorbimento di liquidità della gestione corrente e degli esborsi per investimenti.

## 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 2019	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31 dicembre 2020
<b>Bilancio della Capogruppo</b>	<b>277.229</b>	<b>0</b>	<b>1.191</b>	<b>(120.367)</b>	<b>158.053</b>
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	28.547			1.929	30.475
Rettifiche per valutazione equity collegate	58.538			(10.378)	48.160
Altre scritture di consolidamento	(5.692)			241	(5.451)
<b>Bilancio Consolidato</b>	<b>358.620</b>	<b>0</b>	<b>1.191</b>	<b>(128.575)</b>	<b>231.236</b>

## 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 "PFN/EBITDA" si intende il rapporto tra l'Indebitamento finanziario Netto e l'EBITDA così come sopra definiti.
- 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 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 proseguito nell'anno 2020, seppur in misura minore rispetto all'andamento degli anni scorsi, il proprio impegno nel sostenere gli investimenti infrastrutturali sugli aeroporti di Malpensa e Linate. La contingente situazione dovuta all'emergenza Covid-19 ha tuttavia portato al posticipo di una serie di attività di investimento non strettamente necessarie. La tabella seguente riporta il dettaglio degli investimenti realizzati nel 2020, pari a 61.830 migliaia di euro. Si specifica che durante l'esercizio 2020 non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

(in migliaia di euro)	2020
Infrastrutture di Volo	4.208
Aerostazioni (compreso BHS)	33.629
Cargo	536
Edifici vari	3.209
Viabilità e Parcheggi	621
Reti e impianti	12.133
Ecologia	290
Sistemi/Progetti ICT	5.327
Attrezzatura varia	1.876
<b>Totale investimenti</b>	<b>61.830</b>

*Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (2,3 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 interventi sulle infrastrutture di volo di Malpensa hanno interessato prevalentemente la riqualifica delle aree esistenti e il mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa dello scalo. Sull'aeroporto di Linate gli investimenti hanno riguardato la riqualifica della pavimentazione di un tratto della taxiway C e dell'area di piazzale antistante il nuovo corpo F dell'aerostazione.

Tra gli investimenti più significativi sulle Aerostazioni si segnalano, per lo scalo di Malpensa, l'adeguamento dell'impianto di controllo radiogeno di sicurezza dei bagagli da stiva (HBS) alle nuove direttive europee (standard 3 ECAC), le fasi di completamento delle opere per la realizzazione della nuova pensilina bus arrivi A, gli interventi di revamping dei pontili di imbarco, la continuazione degli interventi di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, le attività di adeguamento sismico e la prosecuzione degli interventi per la riqualifica dell'impianto di rilevazione incendi. Sullo scalo di Linate, invece, sono proseguiti i lavori per la realizzazione del nuovo corpo F e l'ampliamento dei gates al piano terra entrati in funzione a ottobre 2020. Nell'area dedicata al controllo bagagli sono state realizzate le nuove apparecchiature radiogene di ultima generazione per l'ottimizzazione dei flussi ed incremento qualità del servizio offerto ai passeggeri. Inoltre, sono in corso gli interventi di riqualifica del terminal nelle aree di check-in e la realizzazione di nuovi collegamenti verticali con la stazione della M4.

I principali investimenti della voce Reti e impianti riguardano la nuova turbina della centrale di Malpensa di proprietà di SEA Energia, il revamping delle cabine elettriche UPS e gli interventi sulla rete dell'acqua surriscaldata di Malpensa.

Gli investimenti in Information and Communication Technology hanno interessato principalmente i Sistemi Operativi di Scalo, le tecnologie per gestire l'emergenza Covid-19 e gli aspetti di Cybersecurity. Nonostante il particolare periodo, il Gruppo SEA ha investito in progetti innovativi quali il sistema per la Indoor Navigation al Terminal 1 di Malpensa e lo sviluppo di un *Digital Marketplace* dell'aeroporto. Sono anche iniziate le attività progettuali del sistema APOC-AirPort Operation Centre (sistema centralizzato di gestione integrata delle informazioni in ambito aeroportuale) ed è continuata la sperimentazione della tecnologia Biometrica per servizi *seamless* ai passeggeri.

Infine, la voce Attrezzature varie è composta prevalentemente dall'acquisto di attrezzature funzionali al progetto di adeguamento dell'impianto HBS allo standard 3 ECAC.

## FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

### **Il Consiglio di Amministrazione di SEA S.p.A. ha esaminato ed approvato il Piano Strategico 2021 - 2025 del Gruppo SEA**

In considerazione del quadro macroeconomico mutevole e del contesto industriale incerto, il Consiglio di Amministrazione ha approvato il Piano Industriale 2021-2025 che recepisce gli effetti della discontinuità industriale registrata rispetto al Piano 2020-2024, approvato nel febbraio 2020. Il piano è stato sviluppato sulla base di "scenari" di traffico, accomunati da un più veloce recupero dei voli a corto/medio raggio e conseguentemente dei vettori low-cost e da uno sviluppo del comparto cargo.

Il piano investimenti è stato fortemente rivisto negli importi e negli interventi rispetto a quanto approvato in occasione della presentazione del Piano 2020-2024: sono stati confermati gli interventi per il mantenimento delle infrastrutture e per la compliance normativa, mentre le iniziative di sviluppo commerciale sono state limitate a quelle già in corso.

Il Business Plan 2021-2025 incorpora, tra gli altri, gli effetti derivanti dal ridotto traffico gestito e dall'applicazione dei nuovi modelli tariffari ART: le azioni di efficientamento (quali il piano di mobilità) e la messa a reddito degli investimenti di sviluppo in corso di realizzazione consentiranno di mitigarne gli impatti negativi sul margine operativo del Gruppo SEA.

### **Nuovi accordi sindacali**

In data 19 febbraio 2021 sono stati sottoscritti i verbali di accordo con la RSU e con tutte le organizzazioni sindacali, che stabiliscono le azioni di contenimento

del costo del lavoro ed efficientamento degli organici nel periodo 2021-2025. In particolare, è stato stabilito il ricorso ad ammortizzatori sociali fino al 2023 e, parallelamente, ad un piano di gestione di 550 esuberanti. Questi ultimi saranno gestiti attraverso un piano di pensionamento anticipato e un piano di uscite su base volontaria. Gli accordi tecnici necessari a dare attuazione ai contenuti del verbale di accordo quadro saranno stipulati tempo per tempo, secondo quanto previsto dalle normative vigenti. Si precisa che, in data 11 marzo 2021 è stato sottoscritto un verbale di accordo sindacale per l'attivazione della cassa integrazione in deroga, efficace per il periodo dal 16 marzo 2021 al 6 giugno 2021.

### **DPCM 2 marzo 2021**

Il Presidente del Consiglio Mario Draghi ha firmato il nuovo DPCM, in vigore dal 6 marzo al 6 aprile 2021, che detta le misure di contrasto alla pandemia e di prevenzione del contagio da Covid-19, confermando il divieto di spostamento tra Regioni diverse fino al 27 marzo e ampliando il novero dei Paesi interessati dalla sperimentazione dei voli c.d. "Covid tested".

### **Inaugurazione nuovo Hub DHL a Malpensa**

In data 5 marzo DHL Express Italy ha inaugurato, presso la Cargo City dell'aeroporto di Malpensa, il nuovo hub logistico un impianto tecnologicamente avanzato capace di gestire 37 voli al giorno e oltre 38 mila pezzi l'ora. Rappresenta il quarto hub DHL a livello europeo ed è stato realizzato nel pieno rispetto delle linee guida in tema di sostenibilità, sicurezza ed efficienza.

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Lo scenario economico e industriale in cui il Gruppo SEA opererà nel 2021 sarà caratterizzato da una forte incertezza. Il Prodotto Interno Lordo mondiale è previsto in recupero, per tornare ai livelli 2019 nel corso del 2022. Le più recenti previsioni elaborate dall'International Air Transport Association (IATA)<sup>4</sup> correlano l'andamento del trasporto passeggeri a livello mondiale alla diffusione efficace e simmetrica dei vaccini. Secondo tali previsioni, Stati Uniti, Regno Unito e Canada potrebbero raggiungere l'immunità da Covid-19 entro il primo semestre 2021, mentre per l'Unione Europea l'immunità è prevista nel corso del terzo trimestre dell'anno. Successivamente, nel corso del 2022, potrebbero raggiungere l'immunità i Paesi dell'America Latina e i principali Paesi asiatici, tra cui Giappone e Cina. Solo nel corso del 2023 raggiungerebbero l'immunità anche India e Russia.

A livello mondiale, IATA prevede il recupero dei volumi di traffico passeggeri del 2019 tra il 2023 e il 2025 con una dinamica caratterizzata da una iniziale ripresa del segmento domestico nei vari Stati e solo successivamente di quelli continentale e internazionale. In particolare, per quanto riguarda il mercato europeo, il recupero dei volumi di traffico 2019 è previsto non prima del 2024.

Alla luce di quanto sopra e tenuto conto delle performance consuntivate e delle più recenti proiezioni, al momento il Gruppo SEA prevede il protrarsi degli effetti della crisi per l'intero esercizio 2021; nel biennio successivo, si prevede una ripresa accelerata del traffico passeggeri per tornare ai volumi 2019 solo a partire dal 2024.

Le forti incertezze legate all'emergenza sanitaria Covid-19, sia in termini di durata delle restrizioni sia in termini di impatti macroeconomici strutturali, 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 ha individuato le misure contenitive dei possibili effetti negativi di natura economico/finanziaria nell'anno in corso.

I volumi di traffico dei primi mesi del 2021, a causa della seconda ondata pandemica e delle correlate restrizioni, risultano inferiori di circa l'85% rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, ultimo anno di riferimento prima della pandemia, ed in linea con gli ultimi mesi del 2020. Ci si attende l'avvio di una graduale ripresa con la stagione estiva sempreché la campagna vaccinale ed il contenimento delle varianti del virus abbiano successo.

Al fine di mitigare gli effetti economici e finanziari del minor traffico gestito, il Gruppo ha tempestivamente intrapreso azioni di contenimento dei costi e ha rinviato gli investimenti non strettamente finalizzati a garantire la *safety* e *security* aeroportuale, la *compliance* a norme e regolamenti oltre al completamento delle attività in corso.

La liquidità e le linee di finanziamento disponibili al 31 dicembre 2020 permetteranno al Gruppo di rimborsare i finanziamenti in scadenza e di gestire i fabbisogni di cassa quali risultanti dalle analisi di scenario sviluppate sino alla graduale ripresa del traffico.

Le iniziative di sostegno pubblico al settore aeroportuale, quali la proroga delle disposizioni in materia di ammortizzatori sociali e l'istituzione di un fondo per il ristoro delle perdite subite (cfr. Legge di Bilancio 2021 - L. 178 del 30/12/2020), potranno mitigare gli effetti economico-finanziari derivanti dal rallentamento della ripresa del traffico aereo nel prossimo esercizio.

<sup>4</sup>Air Passenger Forecasts: - Febbraio 2021

## 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.

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

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation		General Aviation		Energy		Consolidato	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
RICAVI di GESTIONE	236.257	679.444	9.717	10.818	11.036	16.606	257.010	706.868
EBITDA	(31.636)	268.516	6.189	6.509	(1.114)	(366)	(26.561)	274.659
EBIT	(135.665)	170.789	3.988	4.557	(1.400)	(694)	(133.077)	174.652

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

(in migliaia di euro)	Movimenti		Passeggeri <sup>(1)</sup>		Merci <sup>(2)</sup>	
	2020	% vs 2019	2020	% vs 2019	2020	% vs 2019
Malpensa	89.264	-60,4%	7.202,3	-74,9%	511.292	-6,2%
Linate	28.513	-59,1%	2.251,6	-65,6%	765	-88,0%
<b>Totale traffico commerciale</b>	<b>117.777</b>	<b>-60,1%</b>	<b>9.453,9</b>	<b>-73,2%</b>	<b>512.057</b>	<b>-7,1%</b>

<sup>(1)</sup> Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia

<sup>(2)</sup> Merci arrivate+partite in tonnellate

Nel corso del 2020 il Sistema Aeroportuale di Milano, gestito dal Gruppo SEA, ha servito complessivamente 9,5 milioni di passeggeri di aviazione commerciale, con una riduzione del -73,2%.

L'aviazione commerciale ha registrato risultati in crescita rispetto al 2019 nel solo mese di gennaio (+7,0%), mentre nel mese di febbraio si è registrata una contrazione del 6,2% dovuta agli effetti della fase iniziale della pandemia.

Nei successivi quattro mesi il traffico ha subito una drastica riduzione registrando nei mesi di marzo e aprile un calo del -99% rispetto agli stessi mesi del 2019.

Il DPCM nr. 112 del 12 marzo 2020 ha stabilito la chiusura dello scalo di Linate a partire dal 16 marzo mentre a Malpensa l'esiguo traffico residuo è stato gestito dal Terminal 2 fino al 14 giugno. A partire dal 15 giugno, al fine di garantire il rispetto degli obblighi di distanziamento sociale è stato deciso il trasferimento delle attività al Terminal 1 e la contestuale chiusura del Terminal 2, scalo con capacità e dimensioni inferiori.

Il traffico passeggeri è stato oggetto di una timida ripresa nei mesi estivi, a seguito del DPCM del 1° luglio 2020, con cui si sono resi possibili gli spostamenti tra i paesi europei, e del DPCM del 13 luglio 2020, che ha riavviato l'operatività dello scalo di Linate. La fase di recupero ha riguardato tutto il periodo estivo, con picchi registrati nei mesi di luglio agosto e settembre, durante i quali sono stati gestiti, a sistema, 2,9 milioni di passeggeri.

Una nuova riduzione del traffico è stata registrata a seguito del nuovo DPCM del 25 ottobre che ha limitato gli spostamenti tra regioni penalizzando principalmente il trasporto aereo verso destinazioni domestiche. In risposta ai nuovi volumi di traffico, a partire dall'11 novembre, sullo scalo di Malpensa è rimasto operativo il solo satellite centrale, mentre i satelliti nord e sud sono stati temporaneamente chiusi.

Il traffico merci, nel corso del 2020, ha registrato 512 mila tonnellate, in contrazione del -7,1% rispetto all'esercizio precedente. Nonostante il trasporto aereo sia stato fortemente penalizzato dalla pandemia, il comparto merci ha contenuto la riduzione, riadattando il modello operativo alle nuove condizioni di traffico - con particolare riferimento al sostanziale azzeramento della capacità di stiva. In particolare, su Malpensa, i risultati sul trasportato hanno beneficiato particolarmente sia della logistica del settore e-commerce sia dell'apertura della nuova base di DHL presso la Cargo City. Degno di nota è il fenomeno dei vettori per il trasporto passeggeri che hanno riconvertito la loro attività (e una parte della loro flotta) al trasporto merci, sfruttando a tal fine lo spazio in cabina oltre a quello di stiva.

### Principali destinazioni per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano (.000)

Nella classifica degli aeroporti maggiormente serviti dal Gruppo SEA nel 2020, Catania, Londra (con 5 aeroporti) e Parigi (con Charles de Gaulle e Orly) occupano le prime tre posizioni; a seguire, Palermo, Roma, Cagliari tra le principali destinazioni nazionali collegate da Milano.

		2020	var % vs 2019	Inc. % sul totale
1	CATANIA	710,6	-57,3%	7,5%
2	LONDRA	620,2	-75,2%	6,6%
3	PARIGI	492,8	-75,9%	5,2%
4	PALERMO	480,6	-58,1%	5,1%
5	ROMA	389,4	-67,3%	4,1%
6	CAGLIARI	346,8	-59,7%	3,7%
7	AMSTERDAM	317,8	-73,7%	3,4%
8	LAMEZIA TERME	315,8	-62,1%	3,3%
9	NAPOLI	296,4	-67,1%	3,1%
10	BARI	292,0	-58,5%	3,1%
11	MADRID	272,7	-75,5%	2,9%
12	OLBIA	250,4	-60,5%	2,6%
13	BRINDISI	235,4	-52,1%	2,5%
14	FRANCOFORTE	196,5	-75,9%	2,1%
15	BARCELLONA	178,9	-79,9%	1,9%
	Altri	4.057,6	-77,8%	42,9%
	<b>Totale</b>	<b>9.453,9</b>	<b>-73,2%</b>	<b>100,0%</b>

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 (.000)

EasyJet con una quota pari al 24% si conferma la principale compagnia aerea operante sul Sistema Aeroportuale di Milano seguita da Alitalia (22%), Ryanair (10%), Wizz Air - che ha raddoppiato il proprio peso rispetto al 2019 (4%) - e Lufthansa (4%); Neos ed Emirates ricoprono rispettivamente il settimo e l'ottavo posto con collegamenti intercontinentali.

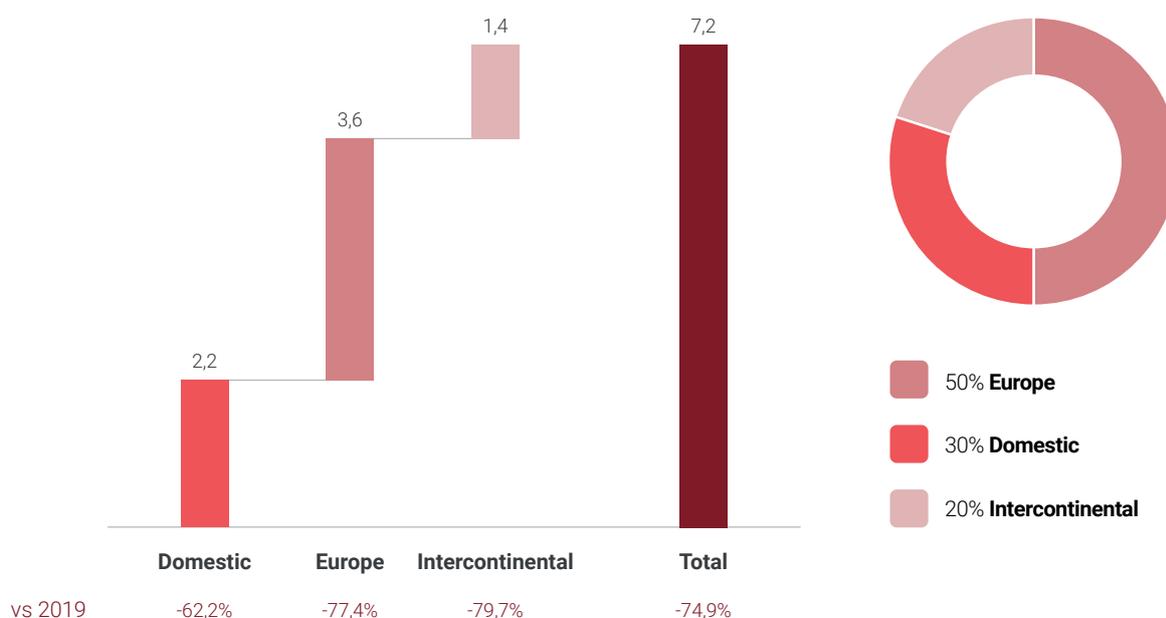
		2020	var % vs 2019	Inc. % sul totale
1	Easyjet	2.244,3	-73,0%	23,7%
2	Alitalia	2.092,8	-64,1%	22,1%
3	Ryanair	950,8	-63,1%	10,1%
4	Wizz Air	399,9	-33,3%	4,2%
5	Lufthansa	398,1	-76,0%	4,2%
6	Air Italy	238,2	-86,8%	2,5%
7	Neos	237,6	-70,9%	2,5%
8	Emirates	205,0	-78,2%	2,2%
9	British Airways	200,8	-77,1%	2,1%
10	Vueling Airlines	192,8	-81,1%	2,0%
11	Air France	186,2	-69,3%	2,0%
12	Klm	139,4	-67,3%	1,5%
13	Qatar Airways	129,8	-69,0%	1,4%
14	Iberia	125,8	-74,6%	1,3%
15	Turkish Airlines	119,7	-75,3%	1,3%
	Altri	1.592,7	-81,0%	16,9%
	<b>Totale</b>	<b>9.453,9</b>	<b>-73,2%</b>	<b>100,0%</b>

## Composizione per area geografica del traffico

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

### Malpensa

#### Anno 2020 - Composizione per area geografica del traffico passeggeri di Malpensa (in milioni)



Nel corso dell'esercizio 2020 l'aeroporto di Malpensa ha registrato 7,2 milioni di passeggeri con una contrazione del -74,9% rispetto al 2019. La significativa riduzione dei volumi (-21,5 milioni di passeggeri) ha penalizzato particolarmente le compagnie aeree *legacy* con perdite per oltre 12,2 milioni di passeggeri (-79,4%); il traffico *low-cost* e *leisure* ha mostrato una minore inerzia nella risposta all'allentamento delle restrizioni: nel 2020 i due segmenti hanno perso rispettivamente il 69,4% e il 73,1% del traffico passeggeri 2019.

Risultati positivi sono stati registrati esclusivamente nel mese di gennaio (+9,4%) rispetto allo stesso periodo del 2019; dal mese di febbraio le performance hanno invece risentito della liquidazione di Air Italy e della fase iniziale della pandemia, con un calo del 3,9% di traffico passeggeri.

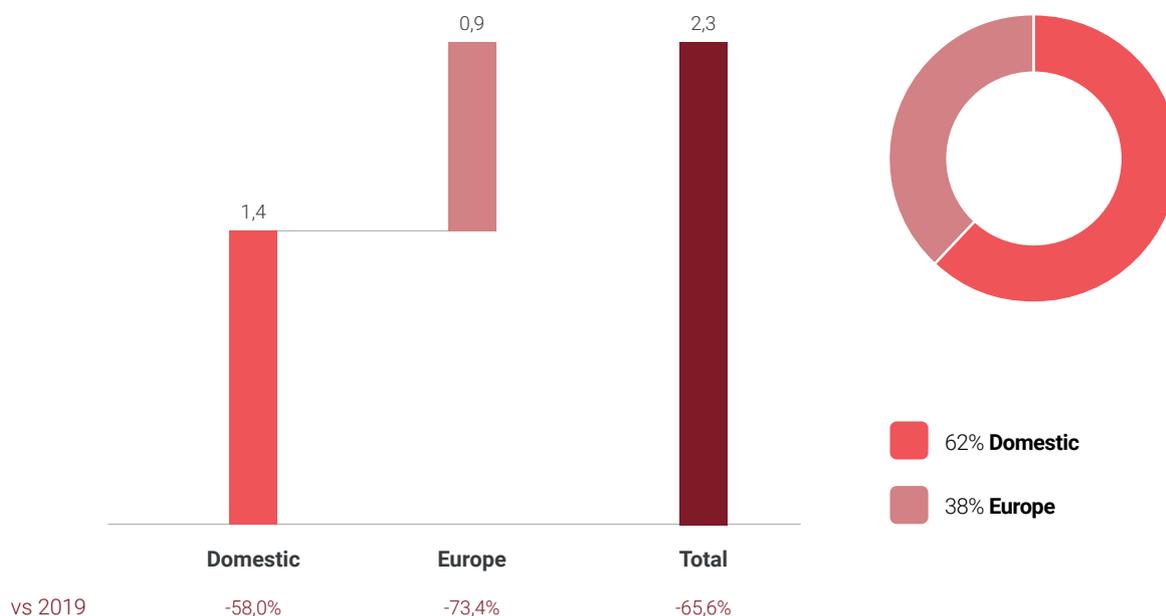
Nella prima parte dell'anno e, in particolare nei mesi di *lockdown*, SEA ha scelto di concentrare sul Terminal 2 il traffico residuo - caratterizzato quasi esclusivamente da voli *rescue* operati da Alitalia e Neos. A partire dal 15 giugno, momento in cui vi è stata una prima ripresa degli spostamenti, le attività sono state trasferite al Terminal 1, con la contestuale chiusura del Terminal 2. Dal 13 luglio, è stata disposta la riattivazione del terminal di Linate, provocando il trasferimento sul *city airport* milanese di una parte dei voli operati da Malpensa. Tra i principali vettori per numero di passeggeri annui trasportati, si evidenziano easyJet (2,1 milioni di passeggeri, -72,7%), Ryanair (1,0 milioni di passeggeri, -63,1%), Alitalia (449 mila passeggeri, -74,0%), Wizz Air (400 mila passeggeri, -33,3%), Lufthansa (293 mila passeggeri, -78,8%) e Neos (238 mila passeggeri, -70,9%).

Tra le principali destinazioni servite si distinguono Catania e Palermo operate da easyJet, Ryanair, Alitalia e Wizz Air, Parigi Charles de Gaulle operata da easyJet, Lamezia Terme servita da Ryanair, Amsterdam da easyJet e Vueling.

Per quanto riguarda i voli intercontinentali, le principali destinazioni risultano essere Il Cairo, Istanbul, Doha, Dubai e Nanchino (alcune di queste destinazioni sono state origine e/o destinazione di voli di rimpatrio).

## Linate

### Anno 2020 - Composizione del traffico passeggeri per l'aeroporto di Linate (in milioni)



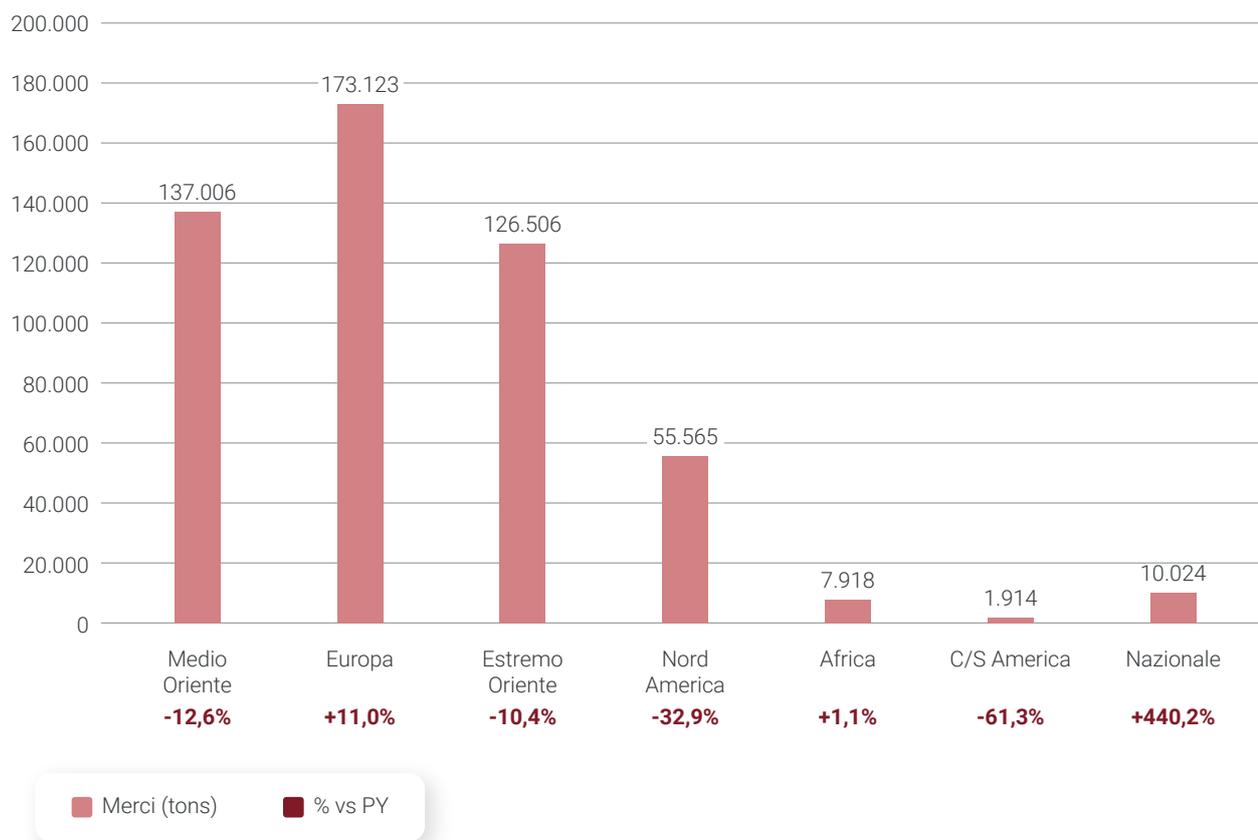
Nel 2020 l'aeroporto di Linate ha registrato 2,3 milioni di passeggeri in contrazione del 65,6% rispetto al 2019. Per meglio comprendere i valori assoluti e le variazioni percentuali rispetto al 2019, occorre specificare che nel corso del 2020 Linate è rimasto chiuso dal 16 marzo al 12 luglio per rispondere alle mutate condizioni di traffico, con il conseguente trasferimento dei voli all'aeroporto di Malpensa; anche il traffico 2019 è tuttavia influenzato dalla chiusura temporanea del terminal, resasi necessaria per il rifacimento della pista di volo.

Dalla riapertura del terminal nel mese di luglio e fino a dicembre, Linate ha operato con delle limitazioni al numero di frequenze orarie (ulteriori rispetto a quanto previsto per legge), riducendo sensibilmente la capacità complessiva (le limitazioni si protrarranno fino alla fine della stagione invernale 2021). Lo scalo è stato pienamente operativo nel mese di gennaio (+0,4%), mentre nel mese di febbraio, nonostante i 29 giorni dell'anno bisestile, si è rilevato un progressivo calo giornaliero con una contrazione a fine mese del -12,3%.

A partire dal 13 luglio, con la riapertura dell'operatività dello scalo, alcuni vettori hanno riattivato parte dell'operativo. Tra i principali per numero di passeggeri annui trasportati si segnalano Alitalia (1,6 milioni di passeggeri, -59,9%), British Airways (130 mila passeggeri, -75,5%), easyJet (123 mila, -77,0%) e Lufthansa (105 mila passeggeri, -62,2%).

Nella classifica delle destinazioni maggiormente servite si trovano Roma Fiumicino, Cagliari e Catania; primo scalo internazionale risulta essere Londra Heathrow.

## 2020 - Traffico merci per area geografica - Aeroporti gestiti da SEA



Il business cargo è stato sempre attivo nel corso del 2020 e le merci processate sono state pari a 512 mila tonnellate, in contrazione del 7,1% rispetto all'esercizio precedente, nonostante la forte penalizzazione subita dal trasporto aereo con il propagarsi della pandemia, che ha portato ad una contrazione del trasportato in stiva (cd. "belly") del 65,7%.

I vettori all-cargo, dopo aver risentito del fenomeno pandemico fino ad aprile, hanno registrato nei mesi successivi risultati positivi attestandosi a fine anno al +19,8% di merce processata grazie alla crescita dei movimenti (+55,7%) e delle merci trasportate.

Nel secondo trimestre dell'anno, lo scalo di Malpensa è stato utilizzato - per altro - come hub di riferimento per la consegna e distribuzione dei dispositivi anti-covid.

Gli operatori European Air Transport (DHL) e Fedex hanno contribuito maggiormente alla performance del segmento all-cargo incrementando nel corso dell'anno la propria attività fino a superare i livelli pre-crisi, anche per effetto della crescita delle vendite online. Si segnala anche il positivo andamento di Air China, non presente nel 2019, e Qatar Airways.

La distribuzione del traffico cargo per area geografica evidenzia contrazioni generalizzate su tutte le aree ad esclusione dell'Europa (+11% del trasportato) e del domestico. Le aree del Medio ed Estremo Oriente sono invece in contrazione rispettivamente del -12,6% e del -10,4%; il Nord America, particolarmente penalizzato dalla diffusione del virus, ha registrato un calo del -32,9%.

## Ricavi

A causa del venir meno del traffico aereo a partire dal mese di marzo, i ricavi dell'esercizio 2020 si sono ridotti significativamente e sono stati pari a 236.257 migliaia di euro, in diminuzione di 443.187 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (-65,2%).

I comparti *aviation* e *non aviation* hanno contribuito alla suddetta riduzione come di seguito descritto:

- Ricavi *aviation* in riduzione di 280.861 migliaia di euro (da 425.810 migliaia di euro del 2019 a 144.949 migliaia di euro del 2020). Il primo bimestre 2020 ha registrato un risultato sostanzialmente in linea con il precedente esercizio, la performance negativa del periodo si registra da marzo a dicembre ed è conseguenza del calo dei volumi di traffico passeggeri causato dall'emergenza Covid. In questo contesto e per le ragioni innanzi esplicitate, i ricavi da attività cargo hanno registrato un incremento del 5% rispetto all'anno precedente, passando da 24.185 migliaia di euro del 2019 a 25.489 migliaia di euro nel 2020.
- Ricavi *non aviation* in riduzione di 162.326 migliaia di euro (da 253.634 migliaia di euro del 2019 a 91.308 migliaia di euro nell'esercizio in esame): la variazione è quasi totalmente ascrivibile al periodo marzo-dicembre. Tale effetto è dovuto alla combinazione dei minori volumi di traffico e alle condizioni di maggior favore concesse ai *tenant*, quali la sospensione della condizione di minimo garantito e la revisione dei corrispettivi fissi (es: locazione spazi). Dette rinegoziazioni si sono rese necessarie anche a fronte della chiusura temporanea dei terminal in cui i *player* operano.

Il comparto Retail (Shops, Food & Beverage, Car Rental e Bank Services) ha subito una riduzione di ricavi di 76.611 migliaia di euro (-74,0%); in particolare:

- i ricavi da shops hanno registrato una flessione per 42.622 migliaia di euro (-78,7%) a causa dei minori volumi, del mix di traffico e della chiusura parziale dei terminal;
- i ricavi del segmento food & beverage, nonostante il trend positivo dei primi due mesi dell'anno, hanno registrato un decremento pari a 16.062 migliaia di euro (-69,8%) principalmente attribuibile ai minori volumi di traffico gestito.

Analogamente, anche il comparto dei parcheggi ha subito una riduzione di 49.923 migliaia di euro (-68,1%). I segmenti Premium Services decrescono di 17.905 migliaia di euro (-78,8%) a seguito della totale chiusura

delle sale VIP e del servizio fast track. I comparti Real Estate ed Advertising hanno registrato un calo di fatturato rispettivamente di 2.393 migliaia di euro (-55,2%) e di 6.355 migliaia di euro (-60,3%), i ricavi per servizi di 7.230 migliaia di euro (-35,2%).

Come innanzi descritto, nonostante l'attività cargo abbia reagito prontamente alla limitazione dei voli passeggeri, riadattando il proprio modello operativo al mutato contesto di mercato, nel 2020 è stata registrata una contrazione dei volumi di merci trasportata; i ricavi relativi a questo comparto hanno quindi registrato una flessione pari a 1.713 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a 16.644 migliaia di euro (-9,3%).

## Costi operativi

I costi operativi del *business Commercial Aviation* passano da 415.749 migliaia di euro del 2019 a 270.237 migliaia di euro del 2020, riducendosi di 145.512 migliaia di euro (-35,0%).

A tale dinamica hanno contribuito:

- il costo del lavoro, in diminuzione di 54.167 migliaia di euro (-28,8%). Tale riduzione è stata ottenuta mediante l'attivazione degli ammortizzatori sociali di settore (CIGS) e di altre iniziative di contenimento, quali la revisione delle politiche retributive, la riduzione degli straordinari e delle trasferte.
- La riduzione dei costi operativi e di materiali di consumo di 91.344 migliaia di euro rispetto al 2019 è dovuta per 52.360 migliaia di euro ai minori costi legati ai volumi di traffico (es: canoni enti pubblici, costi gestione parcheggi, costi per supporto al passeggero e di security), per 9.493 migliaia di euro al decremento dei costi energetici e a minori costi della gestione caratteristica per 29.491 migliaia di euro (di cui: 9.112 migliaia di euro manutenzioni, 4.330 migliaia di euro pulizie, 2.461 migliaia di euro ricambistica, 7.758 migliaia di euro pubblicità, 1.724 migliaia di euro assistenza disabili e prestazioni professionali per 2.183 migliaia di euro). Tale riduzione è stata possibile grazie alla rinegoziazione dei contratti con i fornitori e al contenimento delle attivazioni di spesa nel corso dell'anno.

## EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, nell'anno 2020 l'EBITDA è negativo e pari a -31.636 migliaia di euro (268.516 migliaia di euro nel 2019), in diminuzione di 300.152 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 2019 per 6.302 migliaia di euro, di cui 12.507 migliaia di euro per maggiori accantonamenti al fondo perdite e rischi su crediti e -6.205 migliaia di euro per la riduzione degli ammortamenti e degli accantonamenti netti al fondo di ripristino dell'anno prevalentemente per effetto dell'estensione di due anni della concessione.

Conseguentemente l'EBIT del business Commercial Aviation risulta pari a -135.665 migliaia di euro, in diminuzione di 306.454 migliaia di euro rispetto all'anno precedente.

## Investimenti

I principali investimenti del business Commercial Aviation sono identificabili con:

- l'adeguamento dell'impianto di controllo radiogeno di sicurezza dei bagagli da stiva (HBS) alle nuove direttive europee e gli interventi per incrementare i livelli di sicurezza e funzionalità operativa nello scalo di Malpensa;
- i lavori per la realizzazione del nuovo corpo F e l'ampliamento dei gates al piano terra, la riqualifica delle aree di check-in e della pavimentazione della taxiway C e di parte della pavimentazione del piazzale nello scalo di Linate.

## Altre informazioni

### Sviluppo del comparto retail

Nel corso del 2020, la performance del comparto retail è stata fortemente influenzata dalle modifiche di assetto infrastrutturale, intervenute per disposizioni normative e/o per scelta aziendale in risposta ai mutati livelli di traffico.

I ricavi registrati dalle attività retail nei mesi da marzo a dicembre sono infatti stati influenzati, oltre che dal volume di traffico, dai terminal e dalle aree dei terminal attivi/e ed aperti/e al pubblico che presentano un'offerta commerciale molto differente. Ulteriore elemento di penalizzazione è costituito dal mix di traffico: con il blocco del traffico extra-Schengen i passeggeri considerati "top spender" (quali cinesi, russi e mediorientali) sono venuti meno.

A mitigazione dei suddetti impatti, nella Piazza del Lusso sono proseguite una serie di operazioni di asset management volte a creare maggior valore nel periodo post pandemico:

- a luglio è stata inaugurata la nuova boutique Loro Piana in una location molto più ampia rispetto alla precedente e presso la quale si trasferirà Ermenegildo Zegna. La location liberata da quest'ultimo consentirà l'ingresso di un nuovo brand del mondo *luxury*;
- a dicembre sono stati avviati i lavori di allestimento della nuova boutique "Rolex -Damiani";
- nel mese di ottobre è stato allestito un *temporary store* Gucci, che riconferma la volontà di investire sul T1 e proseguire con il progetto di ampliamento della futura boutique;
- Montblanc, in attesa della nuova definitiva *location*, ha allestito un *temporary shop* dando continuità al proprio business sullo scalo.

Nello scalo di Linate, rimasto chiuso dal 16 marzo al 13 luglio, è stato caratterizzato da progressive riaperture degli shops in area check-in nel periodo estivo, parallelamente all'avanzamento dei lavori di realizzazione del nuovo corpo F, sono proseguite le negoziazioni con i *retailer* per definire la futura offerta commerciale. Si evidenzia che a seguito delle intervenute misure e protocolli a supporto della sicurezza delle maestranze coinvolte, si è deciso di ampliare le aree di cantierizzazione: alcuni punti vendita dedicati alla ristorazione sono, quindi, rimasti chiusi.

## Destination Management e Attività di Co-Marketing

Anche nel 2020 sono proseguite le collaborazioni con Camera di Commercio, Comune di Milano e Regione Lombardia al fine di aumentare la visibilità internazionale degli aeroporti di Milano e del territorio della Lombardia.

In relazione all'evento World Routes 2020 lo stesso è stato riprogrammato a ottobre 2021.

## Accordi bilaterali

Nel corso del 2020 le autorità nazionali competenti hanno sottoscritto accordi bilaterali con le autorità aeronautiche di: Cina, Armenia e Ucraina. È stato inoltre definito un accordo tra Unione Europea e Regno Unito, in vigore dal primo gennaio 2021 a seguito della Brexit.

## General Aviation

### Dati di traffico

Nel corso dell'esercizio 2020, gli scali di Milano Linate e Malpensa hanno gestito complessivamente 15.655

movimenti, in flessione del 36,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; la drastica riduzione del traffico dal mese di marzo è da imputare agli effetti della pandemia Covid-19 e alle conseguenti limitazioni del traffico aereo nei mesi di *lockdown*.

### Ricavi e Costi Operativi

I ricavi del *business* General Aviation dell'esercizio 2020 sono pari a 9.717 migliaia di euro, in diminuzione di 1.101 migliaia di euro (-10,2%) rispetto allo stesso periodo del 2019, per effetto della limitazione agli spostamenti imposta *ex lege* a seguito della diffusione del virus Covid-19.

I Costi operativi, pari a 3.528 migliaia di euro, si sono ridotti di 781 migliaia di euro (-18,1%), di cui 680 migliaia di euro, per effetto della riduzione del costo del lavoro a seguito dell'attivazione degli ammortizzatori sociali da marzo 2020, e per 101 migliaia di euro derivante principalmente dai minori costi sostenuti per la manutenzione degli scali derivanti dalla rinegoziazione dei contratti passivi.

### EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte l'EBITDA dell'esercizio 2020 è pari a 6.189 migliaia di euro, in diminuzione di 320 migliaia di euro (-4,9%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'EBIT dell'esercizio 2020, in decremento di 569 migliaia di euro (-12,5%), per effetto dei fenomeni gestionali sopra esposti e principalmente per maggiori ammortamenti registrati nell'esercizio 2020, correlati a nuovi investimenti realizzati nel Terminal e altre infrastrutture entrati in funzione dal secondo semestre 2019 sullo scalo di Malpensa.

### Investimenti

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

## Energy

### Dati quantitativi

Nel 2020 la produzione lorda di energia elettrica è risul-

tata pari a 284,3 milioni di kWh in riduzione dell'11,7% (-37,7 milioni di kWh) rispetto all'esercizio 2019. Tale decremento è principalmente determinato dal minor consumo energetico dovuto alla chiusura temporanea del Terminal 1 di Malpensa e dell'aeroporto di Linate avvenute nel corso dell'anno in risposta ai provvedimenti normativi volti a contenere la diffusione della pandemia e dal conseguente riassetto produttivo delle centrali di proprietà della controllata SEA Energia.

L'energia elettrica destinata agli usi propri del Gruppo, inclusi i servizi ausiliari, le perdite e gli sbilanciamenti è risultata pari a 167,7 milioni di kWh, in riduzione del 16% (-32 milioni di kWh) rispetto al 2019.

Anche la produzione di energia elettrica ceduta a terzi ha registrato una riduzione attestandosi a 116,6 milioni di kWh, in diminuzione del 4,7% rispetto al 2019 (-5,8 milioni di kWh).

Nel corso del 2020 la produzione di energia termica ha registrato un decremento del 5,1% rispetto al 2019 (-18,5 milioni di kWh) attestandosi a 342,2 milioni di kWh, di cui circa il 66,4% destinata ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Le vendite ai clienti terzi hanno fatto registrare un aumento del 13,4%, attestandosi a 115,1 milioni di kWh rispetto ai 101,4 milioni di kWh dell'esercizio precedente (+13,6 milioni di kWh); tale incremento è stato determinato dall'aumento della richiesta di energia termica da parte della rete di teleriscaldamento di A2A calore e servizi a cui la centrale di Linate cede la maggior parte di energia termica prodotta durante l'intero arco dell'anno.

### Ricavi e Costi Operativi

Nel corso del 2020 il business Energy ha registrato ricavi pari a 11.036 migliaia di euro, in riduzione di 5.570 migliaia di euro rispetto al 2019 (-33,5%).

Tale dinamica è imputabile principalmente alla forte contrazione del PUN che si è ridotto del 25,7%, su base annuale (52,35 euro/MWh del 2019 a 38,90 euro/MWh nel 2020) e alle minori quantità prodotte rispetto all'esercizio precedente.

I costi operativi dell'esercizio 2020 si attestano a 12.150 migliaia di euro, in diminuzione di 4.822 migliaia di euro rispetto all'anno precedente. Tale flessione è da attribuirsi principalmente alla diminuzione del valore del metano acquistato (-949 migliaia di euro per minori costi di approvvigionamento e minori quantitativi) e per 2.864 migliaia di euro ai minori quantitativi di energia elettrica acquistati a copertura di picchi di fabbisogno dei clienti

finali (2.489 migliaia di euro minori acquisti dal gestore e 375 migliaia di euro minori acquisti dalla borsa) per effetto della progressiva riduzione dell'attività di vendita retail.

### EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA dell'esercizio 2020 risulta negativo per -1.114 migliaia di euro, in decremento di 748 migliaia di euro rispetto al 2019.

L'EBIT dell'anno 2020 è pari a -1.400 migliaia di euro, in decremento di 706 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, tale risultato è dovuto sia alle dinamiche dell'EBITDA sopra esposte, sia ai minori ammortamenti e accantonamenti dell'anno 2020 per 42 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2019.

### Investimenti

I principali investimenti del *business Energy* sono riconducibili, per la centrale di Malpensa, agli ultimi acconti erogati al fornitore per l'acquisto della nuova turbina TGE che entrerà in esercizio entro aprile 2021, al completamento dei lavori di installazione della nuova caldaia ausiliaria e al revamping della turbina a vapore TV4 e del generatore di vapore appartenenti al "ciclo combinato 1". Nella centrale di Linate i maggiori investimenti sono quelli per il sistema di monitoraggio e controllo in continuo delle emissioni in atmosfera. Per entrambe le centrali è stato inoltre acquistato un software per la gestione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie.

### Emission trading

Ai sensi della Direttiva Europea 2003/87/CE, dal 1° gen-

naio 2005 i gestori di impianti che emettono in atmosfera CO<sub>2</sub> devono essere muniti di una autorizzazione rilasciata dall'autorità nazionale competente. Ciascun impianto, inoltre, deve essere munito di speciali "diritti" che gli consentono l'emissione di CO<sub>2</sub> in atmosfera a titolo gratuito.

Qualora i diritti assegnati annualmente e riferiti all'impianto non siano sufficienti a coprire le emissioni rilasciate, essi potranno essere acquistati sul mercato.

Per converso, qualora i diritti assegnati risultino eccedenti rispetto alle emissioni prodotte, la parte di diritti non utilizzata potrà essere venduta.

Il quantitativo di quote gratuite rilasciate per il 2020 ammonta a 19.772 ton mentre il quantitativo di certificati EUA ETS da restituire per il 2020 è pari a oltre 160.700 ton.

SEA Energia, dovendo restituire un numero di diritti (certificati EUA ETS) superiore a quello ricevuto a titolo gratuito per lo specifico anno di esercizio, nel 2019 ha provveduto in più occasioni ad acquistare quote di CO<sub>2</sub> per coprire le necessità della produzione del 2019 e per il fabbisogno futuro. Complessivamente sono state acquistate quote per 192.700 ton, per un importo totale di 4,8 milioni di euro, corrispondente ad un prezzo unitario medio di 24,99 €/ton.

In data 6 giugno 2019 è stata presentata al Comitato Nazionale per la gestione della Direttiva 2003/87/CE la domanda per l'assegnazione delle quote gratuite relative al IV periodo (2021-25). Si prevede di ottenere un'assegnazione di circa 15.000 EUA/anno per Malpensa e 5.000 EUA/anno per Linate; a differenza dell'assegnazione del periodo precedente, la quantità assegnata annualmente dovrebbe rimanere pressoché costante.

## 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 ca-

tegorie: rischi di contesto esterno, rischi operativi e di business, rischi finanziari, rischi legali e di compliance. Il Risk Model include inoltre al proprio interno specifiche categorie di rischio in ambito *Environmental, Social e Governance* nell'ottica di favorire l'individuazione e l'analisi di rischi ESG.

Gli eventi individuati sono valutati e successivamente "prioritizzati", sulla base di metriche quali-quantitative in termini di impatto, probabilità di accadimento e maturità del sistema di gestione del rischio.

Nel corso del 2020 la metodologia di prioritizzazione dei rischi è stata aggiornata, recependo l'esigenza di assegnare maggiore rilevanza ad eventi di rischio con impatti di natura economico-finanziaria nel breve termine rispetto al medio e lungo termine, alla luce del particolare contesto pandemico 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.

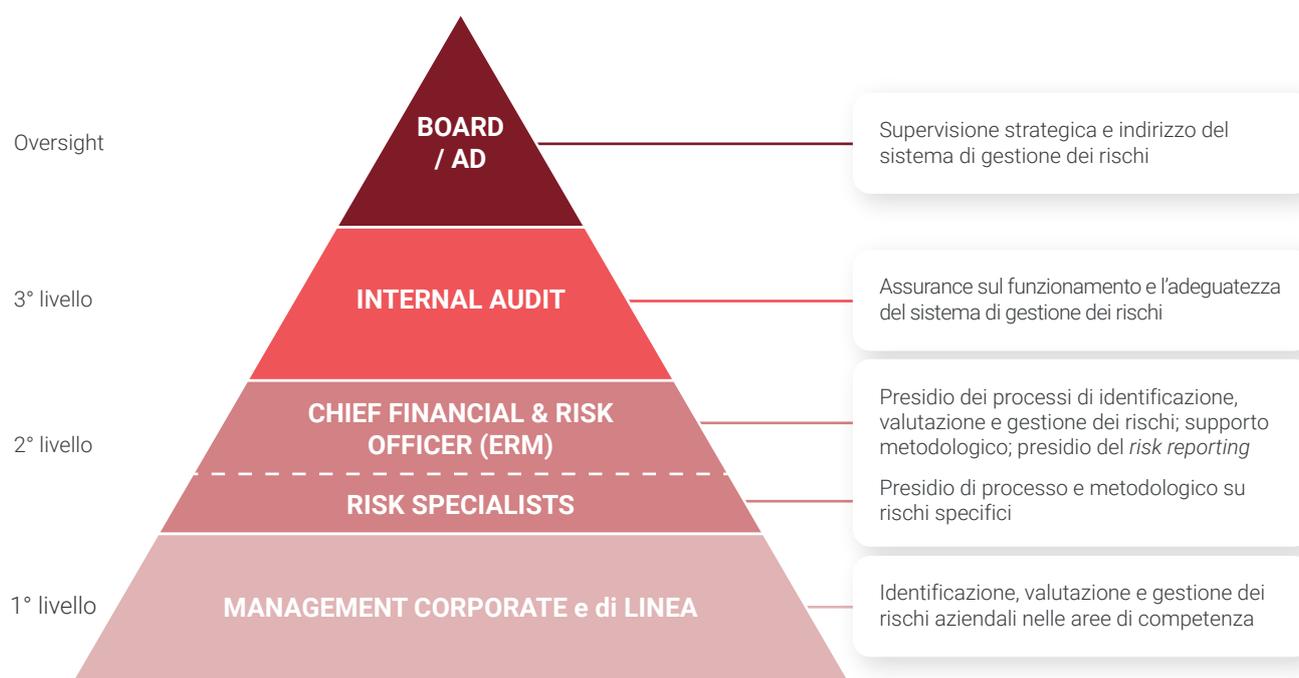
Esso definisce nella funzione ERM un secondo livello di controllo in materia di risk management con l'obiettivo sia di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali che di garantire al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio ai vertici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

Il modello si basa sul principio che la gestione dei rischi coinvolge l'organizzazione a tutti i livelli e che il management sia l'owner primario dei rischi, 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 2020 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 in incontri *one to one* tra le singole direzioni e la funzione ERM, oltre ad incontri cross-funzione per l'analisi di specifiche tipologie di eventi di rischio.

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.

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

### Rischi di contesto esterno

I rischi di contesto esterno possono derivare da fattori esterni all'azienda quali, cambiamenti del contesto di mercato dovuti a dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali a livello mondiale, strategie delle compagnie aeree, cambi di normativa di settore o del quadro regolatorio all'interno del quale l'azienda opera, evoluzione delle preferenze dei passeggeri, evoluzioni tecnologiche o cambiamenti climatici, eventi straordinari (terremoti, pandemie, eruzioni vulcaniche, guerre).

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, a partire dalla Cina, la malattia respiratoria Covid-19 causata dal "nuovo Coronavirus" si è via via diffusa in vari Paesi, fino ad essere definita pandemia l'11 marzo 2020 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

L'evento, senza precedenti nella storia recente, ha generato a partire dai primi mesi del 2020 un impatto drammatico sull'intero settore del trasporto aereo dovuto in primis alle misure messe in atto a livello globale per il contenimento della diffusione del contagio. Le restrizioni imposte ai viaggi e la progressiva chiusura dei confini dei singoli Paesi extra-europei ed europei hanno in breve tempo quasi azzerato il traffico passeggeri nella maggior parte degli scali di tutto il mondo.

Negli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate il traffico passeggeri complessivo a sistema ha registrato nel mese di febbraio 2020 una prima flessione negativa del 6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, dovuta principalmente alla chiusura dei collegamenti con la Cina, ed un crollo repentino a partire dal mese di marzo, fino ad arrivare ad un -89% nello stesso mese e ad un pressoché totale azzeramento dei passeggeri

(-99%) nel mese di aprile. Nei mesi successivi, complici l'alternarsi dei periodi di chiusura e riapertura degli spostamenti in conseguenza dell'andamento dei contagi, il traffico ha avuto un andamento altalenante con un picco "positivo" del -64% registrato nel mese di agosto.

Dall'inizio della flessione del traffico aereo negli scali gestiti, il Gruppo ha messo in campo tutte le risorse possibili e necessarie per gestire al meglio la situazione, ovvero da un lato garantire la salute di dipendenti e passeggeri e dall'altro contemporaneamente tutelare l'equilibrio economico finanziario del Gruppo.

Sono state immediatamente implementate azioni di contenimento della diffusione del virus a tutela della salute di dipendenti, passeggeri ed operatori aeroportuali, attuando le procedure indicate da Governo e Autorità locali e promuovendo il lavoro da remoto, modalità già attiva in azienda che ha evitato possibili problematiche di continuità e consentendo il normale prosieguo delle attività di tipo amministrativo. Contemporaneamente è stato istituito un Comitato Crisi Permanente composto dall'Amministratore Delegato e dai principali Direttori e Manager del Gruppo, con lo scopo di supervisionare e coordinare tutti gli aspetti sanitari, operativi, infrastrutturali, commerciali, ed economico finanziari connessi all'emergenza, nonché di attivare tutte le possibili leve per attenuare gli impatti della pandemia sul Gruppo.

Il contesto è tuttora incerto e complesso. Nonostante la messa a punto e la recente approvazione di vaccini efficaci contro il Coronavirus e l'avvio di campagne di vaccinazione su larga scala in tutta Europa e in numerosi paesi del mondo, la situazione sanitaria rimane critica nella maggior parte di essi. Le campagne vaccinali avviate rappresentano uno sforzo organizzativo senza precedenti stante la necessità di somministrare il farmaco ad un'elevata percentuale della popolazione in tempi molto brevi, al fine di costituire un presidio efficace contro la diffusione del virus. In Europa e nel Mondo si sono verificate seconde e terze ondate di diffusione del virus e sussiste il rischio che ulteriori ondate di contagi possano arrestare la ripresa del settore del trasporto aereo, allungando di conseguenza 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

Sviluppi geopolitici possono avere impatti sul settore aereo, in particolare causare variazioni del traffico in termini di volumi e/o tipologia di passeggeri.

L'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea avvenuta il 31 gennaio 2020, è stata seguita da un "periodo transitorio" durante il quale è stato stipulato, in data 24 dicembre 2020, il c.d. «EU-UK Trade and Cooperation Agreement», accordo che prevede una cooperazione tra le Parti in vari campi, tra cui quello dell'aviazione, disciplinando i temi relativi ai diritti di traffico, a safety e security aeroportuale, agli accordi di codeshare, alla tutela dei diritti dei passeggeri e alle questioni ambientali.

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, a partire dal secondo semestre del 2021 (estensione del periodo transitorio consentito dalla Legge 20 maggio 2019, n. 41), in assenza di ulteriori interventi regolatori, il Regno Unito non sarebbe più servibile dal Forlanini.

Tale evento comporterebbe una redistribuzione delle rotte tra Linate e Malpensa complessivamente peggiorativa per il Gruppo per la riduzione del traffico dovuta alla cancellazione di attività su Linate e razionalizzazioni 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 un 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 stress economico finanziario. Dall'inizio dell'emergenza più vettori legacy nazionali hanno usufruito di interventi pubblici di ricapitalizzazione ed altri sono in difficoltà. Ritenendo probabile la prosecuzione del trend parallelamente al protrarsi dell'emergenza Covid-19, il default di una o più compagnie aeree operanti sugli scali del Gruppo, potrebbe provocare effetti negativi sulla ripresa delle attività negli aeroporti di Linate e Malpensa.

## 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, regime di concessione, Accordi Bilaterali tra gli Stati, 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, salute, sicurezza e pianificazione.

Qualsiasi nuova legge e/o regolamento, a livello europeo o italiano, potrebbe avere un impatto sui costi del Gruppo o dei suoi clienti.

### 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 corso del 2019, si segnala la recente revisione dei modelli tariffari in essere. I nuovi modelli pubblicati da ART saranno applicati a partire dal 1° gennaio 2022. Permanendo ad oggi alcuni elementi di parziale incertezza sulle modalità di dettaglio di implementazione dei modelli stessi, ovvero sulla definizione di alcuni parametri di calcolo, essi potrebbero generare impatti sugli *economics* 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.

Non è possibile stimare con esattezza la durata dell'applicazione di tali prescrizioni, né se il perdurare dell'emergenza pandemica costringerà il regolatore ad imporre ulteriori misure che potrebbero anche rivelarsi di maggiore portata generando la necessità di effettuare investimenti ad oggi non pianificati (es. adeguamenti infrastrutturali o impiantistici).

## 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.

Essi possono impattare sulle performance di breve e lungo termine.

### 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, nonostante il Gruppo abbia sin da subito adottato le precauzioni atte ad evitare il contagio all'interno degli scali gestiti in linea con le disposizioni normative (locali o nazionali), anche assicurando il costante adeguamento delle misure all'evolversi dell'organizzazione aziendale e del crescente livello di rischio.

Le attività della Società possono subire inoltre un'interruzione anche a seguito di sciopero del personale di società terze che operano nello scalo, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli ope-

ratori di servizi pubblici di emergenza; 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 a lungo termine del Gruppo. Ottenuta l'approvazione tecnica da parte di ENAC alla fine del 2019, a luglio 2020 è stato avviato l'iter approvativo di VIA. Il Master Plan prevede un'espansione di 60 ettari in direzione sud rispetto all'attuale sedime.

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, tra cui:

- garantire la rispondenza progettuale e le successive attività realizzative innanzitutto all'ottenimento dei più alti livelli di *safety* e a seguire quelli di elevata qualità del servizio in particolare per i processi di *air-side*, le infrastrutture di volo, gli impianti e le attrezzature, assicurando nel tempo il mantenimento degli standard nazionali ed internazionali;
- assicurare una continua revisione dei processi e delle procedure aziendali per l'ottenimento dei migliori livelli di qualità e di efficienza/efficacia operativa, assicurando un opportuno processo comunicativo verso tutta l'organizzazione aziendale;
- responsabilizzare il management e tutte le risorse umane operanti nell'organizzazione aziendale ed

attuare una sistematica, ricorrente azione di formazione di tutto il personale, con priorità per quello maggiormente coinvolto nei processi operativi, ponendo particolare accento sui requisiti e sulle conseguenti azioni e comportamenti orientati alla massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di qualità e di regolarità del servizio;

- monitorare il mantenimento degli standard di *safety* per le attività proprie del gestore aeroportuale e per quelle di tutti gli operatori ed i soggetti presenti nelle attività degli scali gestiti;
- essere guida verso società terze e/o con attività appaltate al fine di ridurre al minimo i rischi di interferenza connessi alle operazioni;
- gestire un processo di analisi dei rischi per assicurare che gli stessi siano ridotti al minimo consentito e accettabile;
- assicurare una efficace comunicazione ed informazione in materia di *safety* a tutti gli Operatori in *air-side*, per accrescere la consapevolezza dei rischi e la conoscenza delle misure di controllo degli stessi;
- assicurare che la fornitura esterna di sistemi e di servizi che hanno un impatto sulla *safety* delle operazioni rispettino gli standard definiti;
- operare un'adeguata sensibilizzazione affinché ogni evento che possa riflettersi sulla *safety* venga segnalato attraverso la compilazione del Ground Safety Report, supportando questo sistema con adeguate indicazioni riguardanti le diverse ripercussioni delle singole attività sui processi finali;
- verificare, registrare e rivedere la Safety Performance sulla base di obiettivi e target realistici e concreti, intraprendere appropriate azioni correttive e mitigative quando necessario e stabilire un continuo miglioramento.

### Information Technology

La crescente aggressività e pervasività degli attacchi cyber a livello globale, soprattutto in periodo pandemico, e le nuove iniziative tecnologiche di *Digital Transformation* che coinvolgono il Gruppo SEA possono per loro natura aumentare il rischio di vulnerabilità dei sistemi informativi e tecnologici aeroportuali.

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 *vulnerabil-*

ity assessment e penetration test dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 ottenuta nel 2019 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.

### 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 virus ha inoltre generato, durante i primi mesi della pandemia, temporanee difficoltà di approvvigionamento di alcuni specifici beni tra cui, in particolare, le dotazioni personali di sicurezza. Al fine di evitare il riverificarsi di tale eventualità, sono stati stoccati i quantitativi ritenuti necessari a copertura delle esigenze dei prossimi mesi.

### 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 la 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 2020 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.

L'esposizione a 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 ricorso a con-

tratti 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 loro volatilità. 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.

Al 31 dicembre 2020 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, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi implicite, delle commodity energetiche trattate, ovvero gas e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette commodity, che risentono, nel caso del gas, principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Nel Gruppo SEA, tali fluttuazioni vengono assorbite anche con opportune strutture di pricing adottate nei contratti di approvvigionamento e vendita.

Si segnala che, nel corso del 2020, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura finanziaria di tale rischio. Si segnala che già nel 2019 il Gruppo SEA aveva già effettuato acquisti di certificati ambientali per il fabbisogno 2020, in tal modo eliminando l'impatto derivante dalle future variazioni del relativo prezzo.

### Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità per il Gruppo SEA si manifesta 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 del rischio di liquidità. 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 adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha ottenuto delle linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo nei successivi 24 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

A partire dalla fine del mese di febbraio 2020, il progressivo blocco del traffico aereo causato dalla crescente diffusione globale del Covid-19 ed il conseguente venir meno dei correlati ricavi, hanno causato un assorbimento straordinario di liquidità facendo sì che si materializzasse il suddetto rischio per il Gruppo.

Ciò nonostante, il Gruppo si è prontamente attivato per la gestione dell'evento e grazie ad una struttura patrimoniale solida, ha potuto accedere velocemente ai mercati finanziari sottoscrivendo nuovi contratti di finanziamento e una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, finalizzati a garantire i fabbisogni finanziari dei prossimi due anni, incluso il rimborso del bond in scadenza ad aprile 2021.

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

### Rischi legali e di compliance

I rischi legali e di compliance sono connessi al rispetto di poli 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 concessorie, 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 2020

### 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. 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 Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

Nel 2005 è stato notificato a SEA un ricorso presentato dal signor Emilio Nosedà 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 Nosedà, 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 Nosedà di gratuito patrocinio, SEA ha presentato una proposta di transazione del valore di 500.000 USD che non è stata accettata. Nosedà 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 Nosedà e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Nosedà 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.

A settembre 2020 e a dicembre 2020 il tribunale ha ulteriormente notificato agli eredi del soggetto terzo l'esistenza della causa che tutt'oggi risulta sospesa presso il tribunale di Appello in attesa della sentenza definitiva, che presumibilmente si avrà nel secondo semestre 2021.

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'articolo ricalifica 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 antin-

cendi 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 delle conclusioni è stata rinviata al 19 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 ultraquiquennale 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 corso del 2020 è stata emessa la sentenza del TAR del Lazio che richiamando la propria precedente giurisprudenza in materia ha rigettato il ricorso di SEA.

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 ricorsi sono ancora in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.

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

### **Verifica del gestore dei servizi energetici sull'assegnazione di certificati bianchi per il periodo 2012/2015**

A partire dal mese di gennaio 2017 è terminato il beneficio per il riconoscimento degli incentivi previsti per i "certificati bianchi".

Alla data del presente bilancio, i certificati bianchi del 2016, ultimo anno in cui è stato riconosciuto il beneficio, pari a n. 5.198, risultano totalmente assegnati e incassati.

Nel 2017 si è aperta una verifica da parte del Gestore dei Servizi Energetici relativamente ai certificati bianchi assegnati per il periodo 2012-2015. Il GSE ha valutato che l'energia termo-frigorifera utilizzata per alcuni servizi interni non possa essere incentivata. Con riferimento a tale verifica, nel febbraio 2019, la società controllata SEA Energia ha effettuato un pagamento di 76 mila euro a fronte della richiesta di restituzione da parte del GSE di 167 certificati. A giugno 2020 è pervenuta comunicazione da parte del GSE del ricalcolo dei certificati bianchi spettanti a SEA Energia per la produzione degli anni dal 2012 al 2015 da cui emerge una differenza tra certificati bianchi riconosciuti e spettanti di 2.631 certificati, pari a 294 migliaia di euro, come da comunicazione del GSE datata 7 ottobre 2020. A fronte di tale richiesta, SEA Energia ha effettuato il pagamento nei tempi dovuti. Il fondo rischi e oneri futuri, stanziato all'inizio della verifica, è risultato capiente.

### **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 Mini-

stero 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.

### **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'annua-

lità 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.

### **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. In merito alle rimanenti quattro Sentenze favorevoli, si è invece in attesa che decorrano i termini ordinari per la loro eventuale impugnazione in Cassazione da parte dell'Agenzia delle Entrate.

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.

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

### **Decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling**

Con decisione del 19 dicembre 2012, la Commissione Europea ha stabilito che gli aumenti di capitale effettuati da SEA a favore della sua controllata SEA Handling negli anni 2002-2010, per un importo complessivo pari a circa 360 milioni di euro, costituiscono aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno, e ha conseguentemente imposto allo Stato italiano l'obbligo di attivarsi per consentire la restituzione del presunto aiuto da parte della stessa SEA Handling.

Nei confronti della sopra richiamata decisione sono stati presentati tre autonomi ricorsi di annullamento dinanzi al Tribunale dell'Unione Europea, da parte dello Stato italiano, di SEA Handling e del Comune di Milano.

A seguito della liquidazione di SEA Handling nonché in ragione delle modificate situazioni di fatto e diritto relative alla medesima società, il Tribunale dell'Unione

Europea, su richiesta della Commissione Europea e della stessa SEA Handling, con ordinanza del 22 gennaio 2018, ha accertato che è venuta meno la materia del contendere relativamente al ricorso di SEA Handling, essendosi estinta la società ricorrente. Per l'effetto, ha accertato che non vi fosse più luogo a statuire sul ricorso proposto dalla SEA Handling.

Parallelamente, preso atto delle osservazioni formulate dal Governo italiano in merito all'estinzione di SEA Handling, ha disposto la cancellazione della causa relativa al ricorso proposto dal Governo contro la decisione della Commissione.

In ragione di quanto precede, l'unico ricorso rimasto in vita contro la decisione della Commissione è quello proposto dal Comune di Milano. L'udienza di discussione si è tenuta il 28 febbraio 2018. Con sentenza del 13 dicembre 2018, il Tribunale dell'Unione Europea ha respinto il ricorso del Comune di Milano. Avverso tale decisione il Comune ha appellato alla Corte di Giustizia, che in data 10 dicembre 2020 ha respinto con sentenza le istanze del Comune di Milano, sancendo definitivamente l'estinzione del giudizio.

Non si ravvedono conseguenze dirette per SEA rispetto a tale sentenza, che, come sopra indicato era già estranea alla vicenda, avendo anche ottemperato alle prescrizioni della decisione della Commissione.

### **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 10 febbraio 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 il termine per il deposito della relazione peritale definitiva è fissato per il 7 maggio 2021.

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.

L'udienza di prima comparizione e trattazione è attualmente quella indicata nell'atto di citazione della Procedura, ossia il 25 marzo 2021.

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.

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.

## 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](http://www.seamilano.eu) nella sezione "Sostenibilità".

### Customer Care

Il Gruppo SEA ha individuato nella qualità del servizio offerto una priorità strategica e pertanto si è posta l'obiettivo di un miglioramento continuo, con il raggiungimento dell'eccellenza nella Passenger Experience. A tal fine il Gruppo SEA monitora la qualità del servizio tramite un sistema di benchmarking a livello internazionale, attraverso sondaggi ai passeggeri e controlli oggettivi come previsto dalla Carta dei servizi e infine con certificazioni e piani di audit.

Data la straordinarietà dell'emergenza sanitaria creata dalla pandemia da Covid-19 ed essendo l'operatività del traffico aereo fortemente limitata, in coerenza con le comunicazioni ricevute da ENAC (PROT-11/03/2020-0029259-P), sono state sospese, nel corso del primo semestre, le attività correlate alle indagini di rilevazione degli indicatori della qualità in considerazione dell'elevata probabilità di ottenere risultati poco significativi ai fini della valutazione complessiva del normale andamento della qualità dei servizi aeroportuali.

SEA ha sottoscritto il documento redatto da EASA-ECDC: "Aviation Industry Charter for Covid-19" con cui si attesta l'applicazione da parte della Società delle linee guida operative definite a livello europeo e si attiva un processo di feedback sui risultati conseguiti in aeroporto a fronte delle misure implementate, al fine di poter affinare e migliorare progressivamente gli elementi di riferimento generali, tenendo conto degli effettivi risultati operativi.

Durante il 2020, inoltre, sono stati realizzati anche dei sondaggi specifici con lo scopo di meglio comprendere l'evoluzione delle esigenze e delle aspettative del passeggero, con particolare attenzione all'impatto del

Covid-19 sull'esperienza di viaggio. Continua ad essere utilizzato anche il sistema di Instant feedback, migliorato anche grazie all'introduzione di due totem touchless, progetto pilota a livello europeo.

### Attività relative al contrasto alla diffusione del Covid-19

A fronte dell'emergenza Covid-19 il Gruppo SEA ha voluto indirizzare la sua azione di contrasto alla pandemia in atto, agendo su più fronti.

Sono stati elaborati 3 nuovi protocolli, con l'obiettivo di salvaguardare la salute di passeggeri ed operatori, garantire il mantenimento dei normali livelli di *safety* e *security* e favorire la graduale ripresa del traffico passeggeri:

- Protocollo Aziendale: le misure in capo al Datore di lavoro, a tutela dei dipendenti e dei soggetti terzi che, rientrano nelle tutele previste dal D. Lgs. 81/08;
- Protocollo Operativo Sanitario di Linate e il Protocollo Operativo Sanitario di Malpensa, che raccolgono tutte le misure in capo al Gestore aeroportuale:
  - a tutela dei Passeggeri e degli Utenti aeroportuali;
  - di indirizzo e coordinamento di tutti i soggetti aeroportuali per regolamentare le aree di lavoro comuni.

Al fine di impedire l'accesso alla aerostazione a chi presenti temperatura maggiore di 37.5 °C, in entrambi gli aeroporti di Linate e Malpensa, sono stati individuati specifici punti di accesso e di uscita all'edificio che consentono di garantire la separazione dei flussi e la misurazione della temperatura di ogni persona che volesse entrare in aerostazione.

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

All'interno dei terminal vengono attuate specifiche procedure al fine di garantire una distanza interpersonale di almeno 1 metro, a meno che non si tratti di componenti del medesimo nucleo familiare. In particolare, sono attivate le seguenti azioni:

- presenza di adesivi a terra sia in tutte le aree di attesa e accodamento sia all'interno del terminal;
- nelle aree in cui sono possibili maggiori assembramenti sono presenti dei "facilitatori" che invitano le persone a rispettare le corrette distanze di sicurezza;

- riduzione del numero delle sedute disponibili;
- installazione di barriere protettive in plexiglass nelle postazioni operative che prevedono interazione con i passeggeri.

La separazione interpersonale viene garantita anche a bordo dei bus che effettuano il trasporto dei passeggeri tra il terminal e l'aeromobile, dove il numero massimo di passeggeri consentiti a bordo è stato ridotto del 50% rispetto alla capienza massima.

Presso i punti di ristoro e servizi commerciali, il titolare degli spazi assegnati in sub-concessione deve garantire il mantenimento almeno della distanza interpersonale di sicurezza e dovrà garantire il rispetto delle misure di volta in volta emanate dal Governo (DPCM, Decreto-legge, Linee guida, ecc.) o dalla Regione Lombardia.

È assicurata la pulizia e l'igienizzazione di ambienti ed attrezzature attraverso la disinfezione delle superfici, attrezzature e aree, mentre sono stati distribuiti in modo capillare nelle diverse aree del terminal i dispenser di gel disinfettante.

È stata predisposta e mantenuta aggiornata una campagna informativa dedicata alle misure adottate in aeroporto e ai comportamenti che ognuno è tenuto a rispettare per il contenimento della diffusione del virus. Tale informativa viene diffusa sia in aeroporto tramite poster, monitor e messaggi vocali sia sui siti internet degli aeroporti in un'apposita sezione Covid-19.

Il viaggio del passeggero all'interno dell'aeroporto è reso ancora più sicuro dalle soluzioni tecnologiche che garantiscono un'esperienza *touchless*, evitando il contatto con superfici, e *seamless*, diminuendo assembramenti e tempi di attesa. In particolare, ci si riferisce a:

- macchine EDS CB (Explosive Detection System Cabin Baggage) con tecnologia TAC per il controllo dei bagagli a mano consentono al passeggero di evitare di aprire il bagaglio per estrarre liquidi e aparati elettronici. Linate è il primo aeroporto italiano ad aver adottato tale tecnologia per il controllo di tutti i passeggeri in partenza, aumentando la security e riducendo i tempi di attesa.
- Uso della tecnologia Face boarding, basata sul riconoscimento facciale, offre al passeggero la possibilità di attraversare i controlli di sicurezza e l'imbarco semplicemente mostrando il proprio viso ed

evitando di esibire ad ogni passaggio il documento di identità e la carta di imbarco.

- Sanificazione delle vaschette per il deposito del bagaglio a mano tramite l'impiego di lampade UVC installate nella linea di ritorno.
- Utilizzo di sistemi automatizzati per la gestione del flusso di accesso dei passeggeri ai servizi igienici (No need to knock).

## 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 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

SEA si conferma efficace in merito alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e in particolare di quelle derivanti dalle attività poste sotto il suo diretto controllo o fortemente influenzabili (scopo 1 e 2)<sup>5</sup>. Nel giugno 2019, a seguito di valutazioni positive da parte del certificatore italiano e della società londinese che gestisce il programma *Airport Carbon Accreditation*, SEA ha rinnovato l'accreditamento di livello 3+, "Neutrality", per entrambi gli scali gestiti. Tale accreditamento è stato automaticamente esteso al 2021 in conseguenza della pandemia di Covid-19.

### 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 REPUB-

<sup>5</sup>Scopo1 - Emissioni dirette - Emissioni associate alle fonti che sono possedute o che si trovano sotto il controllo della società.

Scopo2 - Emissioni indirette - Emissioni associate alla generazione di energia elettrica o termica acquistata o consumata dall'impresa, che fisicamente viene immessa nel perimetro societario.

blica Italiana, è stato concordato con ENAC di attivare le procedure per l'avvio della Conferenza di Servizi necessaria a conseguire la conformità urbanistica, richiesta inoltrata formalmente a ottobre del 2020.

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 sono pervenute le osservazioni e le richieste di chiarimenti e integrazioni di enti locali e privati, Al momento è confermata la possibilità che la procedura VIA si chiuda entro il primo 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 2020 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 tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022 per poi essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente per l'approvazione. Il piano di mappatura dei ricettori sensibili citato per Linate sarà esteso anche al territorio di Malpensa, con analoga finalità ma inquadrata nel processo di definizione della zonizzazione acustica e analisi degli impatti ambientali derivanti dagli sviluppi dello scalo recepiti nel nuovo Master Plan al 2035.

### La progettualità europea

È confermato il buon livello di presenza di SEA nel contesto internazionale dei 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:

- SATIE: Security of Air Transport Infrastructure of Europe; il progetto, iniziato a maggio 2019 e della

durata di 24 mesi, intende adottare un approccio olistico sulla prevenzione delle minacce cyber-fisiche, il rilevamento, la risposta e la mitigazione negli aeroporti, garantendo al contempo la protezione di sistemi critici, dei dati sensibili e dei passeggeri;

- 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.
- 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.
- ITAIR ISAC: la fase operativa è stata avviata a ottobre 2020 e durerà 36 mesi. 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.

Inoltre, nel 2020, SEA ha partecipato a nuovi bandi europei, sui temi ambientali, trasporti sostenibili e sulla *safety/security*, in ottica di innovazione ed ottimizzazione di risorse e processi. Attualmente SEA ha ricevuto valutazione positiva per un progetto, anch'esso cofinanziato nell'ambito del programma Horizon 2020:

- 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.

Nell'ambito invece del Programma CEF, a seguito degli esiti del bando Reflow Call 2019, SEA si è aggiudicata, insieme a diversi partner, 3 Progetti di importanza strategica:

- PASS4CORE, per lo sviluppo e il miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale italiana.
- MXP-NLINE, in partnership con FERROVIENORD, che prevede il collegamento di Malpensa Terminal 2 con la linea ferroviaria RFI del Sempione.
- MILAN EAST HUB GATE, in partnership con Comune di Milano/Comune di Segrate/RFI, relativo al progetto di Fattibilità Tecnica Economica (FTE) della nuova stazione di Alta Velocità sulla linea RFI a Segrate e del prolungamento della linea metropolitana M4 per collegare l'aeroporto di Linate alla nuova stazione.

## Airport Safety

Nonostante il 2020 sia stato segnato dall'emergenza pandemica da Covid 19 il sistema Safety ha mostrato una ottima tenuta che ha portato a non avere registrato eventi con impatti significativi sulla safety aeroportuale.

## Le risorse umane

Qualifica	HEADCOUNT al 31 dicembre		Variazione	FTE gennaio-dicembre		Variazione
	2020	2019		2020	2019	
Dirigenti	50	52	(2)	53	54	(1)
Quadri	284	291	(7)	286	292	(6)
Impiegati	1.760	1.786	(26)	1.723	1.742	(19)
Operai	657	634	23	638	635	3
Somministrati	37	90	(53)	58	79	(21)
<b>Totale</b>	<b>2.788</b>	<b>2.853</b>	<b>(65)</b>	<b>2.758</b>	<b>2.802</b>	<b>(44)</b>

Al 31 dicembre 2020 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.788 unità, in riduzione di 65 unità rispetto al 31 dicembre 2019 (-2,3%). Il numero di *Full Time Equivalent* nel 2020 rispetto al 2019 risulta in decremento di 44 unità e passa da 2.802 a 2.758 (-1,6%).

La presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 28% degli *Headcount* al 31 dicembre, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

## Organizzazione e gestione del personale

A gennaio 2020 è stata varata la nuova macrostruttura finalizzata a perseguire le seguenti linee guida:

- presidio delle direttrici di business stabilite nel piano industriale;
- introduzione di responsabilità articolate per scalo con manager vicini alle *operations* per una gestione tempestiva di rischi e opportunità e per una valorizzazione delle distintività di ciascun aeroporto;
- razionalizzazione dei centri di responsabilità dei ricavi;
- valorizzazione di una organizzazione orizzontale;
- istituzione di comitati permanenti per presidiare in modo integrato tematiche chiave trasversali.

In coerenza con quelle linee guida sono stati emessi gli ordini di servizio che prevedono, a riporto dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale, l'istituzione della posizione di Chief Operating Officer, l'istituzione della posizione di Supply Chain, ICT and Innovation, l'integrazione delle responsabilità del Chief Financial and Risk Officer e la conferma delle altre posizioni principali.

Nel secondo semestre, in ottica di compliance rispetto alla direttiva europea NIS (Network and Information Security), è stato

individuato e nominato il Responsabile delle segnalazioni di incidenti.

Sono inoltre stati sviluppati due progetti chiave in ambito Operations - PRM *assistance*: implementazione di un nuovo sistema di gestione missioni e sistema previsionale delle assistenze.

Sono stati apportati affinamenti alle responsabilità della funzione Public Affairs and External Communication e della Direzione Non Aviation Business Development per garantire un presidio ottimale della comunicazione e delle attività sui social media.

Sono stati implementati degli interventi organizzativi sulla struttura ICT per potenziare la possibilità di gestione dei contratti di servizio.

## Formazione

Nonostante le difficoltà nell'erogazione della formazione in aula, si è rafforzata la necessità di perseguire gli obiettivi prefissati di mantenimento del livello di engagement, coinvolgendo le persone in percorsi formativi ad hoc, focalizzati sull'utilizzo di nuovi strumenti e di modalità di confronto e condivisione.

A tal fine, a maggio 2020, è stato avviato il progetto "Supporto alle persone", concretizzatosi con l'erogazione di corsi con l'obiettivo di migliorare il benessere personale, incrementare la produttività individuale ed affinare le tecniche di gestione dei team da remoto.

È stata inoltre realizzata la "Library" in SEAnet che risponde all'esigenza di dedicare a tutto il personale una raccolta, aggiornata settimanalmente, di contenuti, webinar e video, che supporti l'aggiornamento e l'apprendimento.

Nel 2020 è stato avviato il percorso di Talent manager, riservato ad alcuni dipendenti e oramai concluso, con lo scopo di verificare l'allineamento del proprio profilo di competenze con il modello aziendale di riferimento per la nomina a nuovi ruoli e la copertura di posizioni chiave all'interno dell'organizzazione, il processo di Onboarding per il personale neoassunto, e il percorso "Alzare lo Sguardo" dedicato alla formazione del personale under 35 inserito in azienda negli ultimi anni.

Relativamente alla formazione mandatoria prevista dalle vigenti normative, nel corso del 2020 sono state attivate diverse iniziative:

- l'aggiornamento sul Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001, Misure Anticorruzione e Whistleblowing rivolto ai dirigenti del Gruppo SEA, al fine di fornire un aggiornamento normativo;

- la formazione per tutti i neoassunti sul D.Lgs. 231/01 e il MOG SEA, il Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione ISO 37001 e il Whistleblowing;
- nell'ambito della formazione legata ai temi GDPR - Privacy, nel mese di novembre si sono svolti dei workshop online della durata di circa quattro ore, dedicati ai "focal point" per la gestione del registro dei trattamenti.

È stata inoltre attivata un'iniziativa di formazione sulle tematiche di sicurezza informatica e sulle *best practice* da applicare in azienda, dal titolo "Cybersecurity Awareness per il management" ed è giunto a conclusione il percorso di Open Innovation del progetto "SEA Insight", in collaborazione con Cefriel, Politecnico di Milano, volto ad accelerare il cambiamento in un sistema complesso come quello aeroportuale, completando in questo modo il terzo anno di attività e avviando la sperimentazione di CONEY, uno strumento di "Conversational Survey" con oggetto "Viaggiare nella nuova normalità: la tua opinione", nuova modalità di analisi della qualità percepita dei servizi aeroportuali.

## Welfare

Il 2020 è stato condizionato dall'emergenza pandemica e le problematiche relative al Covid-19 hanno influenzato la quotidianità della vita personale e professionale di tutti gli appartenenti alla comunità aeroportuale, pertanto anche i contenuti intorno ai quali si sono articolate le iniziative di welfare aziendale di SEA sono state caratterizzate da un costante adattamento rispetto all'evoluzione dell'emergenza sanitaria e dalla volontà di fornire un supporto con modalità compatibili con la nuova situazione.

Da un lato si è proceduto a dare continuità alle iniziative che non comportano presenza fisica in azienda e che rappresentano un supporto al reddito delle persone, dall'altro si è reso necessario modificare le modalità di erogazione di altre iniziative o addirittura sospenderne alcune, ed infine, ultimo ma non meno importante, sono stati progettati ed introdotti nuovi servizi, prevalentemente di carattere sanitario, strettamente collegati alle necessità introdotte dalla pandemia:

- l'area "Future Lab", ovvero le iniziative dedicate al percorso di istruzione dei figli dei dipendenti e alla loro *employability*, ha visto nel 2020 l'erogazione di oltre 740 borse di studio al merito e i percorsi di orientamento "Push to Open Junior" e "Push to Open" sono stati erogati secondo la modalità online;

- i seminari della “Scuola genitori” sono state erogati in diretta streaming;
- per alcune delle borse di studio Intercultura è stata posticipata la partenza dei vincitori;
- non si sono potuti organizzare i consueti centri estivi e camp per i figli dei dipendenti, che sono stati sostituiti da un rimborso per l’iscrizione a centri estivi esterni;
- per quanto riguarda l’area “Mobilità casa-lavoro”, l’offerta di abbonamenti annuali per la linea ATM e per la linea Malpensa Express ed IVOL di Trenord è proseguita, con il supporto aggiuntivo della gestione delle proroghe e dei rimborsi per i periodi di mancato utilizzo degli abbonamenti;
- lo sportello di Ascolto e Aiuto, con il supporto degli Assistenti Sociali, è stato garantito con un servizio di counselling telefonico;
- nell’area “Salute e Prevenzione”, si sono concentrate le maggiori energie per la progettazione di soluzioni mirate a dare risposte efficaci sui temi della pandemia e dell’emergenza sanitaria, con l’organizzazione di screening sierologici, convenzioni mirate per l’effettuazione dei tamponi, campagna di profilassi antiinfluenzale e copertura assicurativa in caso di diagnosi positiva al Covid.

### Comunicazione Interna e Progetto Smart Working

Le attività di comunicazione interna si sono concentrate sui temi legati all’emergenza Covid-19, seguendo sempre l’obiettivo di supportare, informare e rendere disponibili servizi e contenuti da fruire on line.

Parallelamente alla messa a disposizione per tutti i dipendenti (turnisti e non turnisti) di Microsoft Teams, è stata realizzata una specifica campagna di comunicazione, ancora in corso, su SEAnet, per stimolare un atteggiamento positivo nei confronti dei nuovi strumenti digitali e promuovere una cultura della collaborazione fra le persone.

La fruizione della prestazione in modalità smart working, incrementata a seguito del *lockdown* e del Decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri dell’8 marzo 2020, è continuata per tutto l’anno coinvolgendo la totalità dei dipendenti non turnisti e ha rappresentato un contributo fondamentale nella continuità del servizio delle principali funzioni di staff.

Il personale coinvolto nel lavoro smart, in occasione dei periodi di maggiore diffusione del contagio, è stato invitato a fruire di questa modalità in maniera esclusi-

va in risposta alle esigenze di tutela della salute e alle normative anti Covid-19, mentre, nel corso del mese di settembre, è stata realizzata una specifica campagna di comunicazione con messaggi, istruzioni e indicazioni per il rientro “sicuro” in ufficio.

### Relazioni Industriali

Nel corso del 2020 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali. Nei confronti periodici si sono approfondite tematiche operative (es. rimodulazione degli spazi aeroportuali), tematiche legate alla gestione della crisi derivante dal Covid-19 (es. distribuzione della CIGS, protocolli contenenti le misure di contrasto alla diffusione del virus) e tematiche legate al traffico. In particolare:

- in data 27 febbraio 2020 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo per regolare le modalità applicative relative all’insourcing del servizio BHS di Linate, in precedenza affidato operativamente ad Airport Handling.
- In data 13 marzo 2020 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo volto alla richiesta di ammortizzatori sociali per far fronte alla crisi derivante dal Covid-19. Lo strumento individuato è stato quello della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per una durata complessiva di 12 mesi (dal 16 marzo 2020) e per un totale di 2.699 lavoratori operanti sugli scali di Linate e Malpensa. Tale Accordo è stato successivamente recepito in sede Regionale.
- Con Verbale del 18 marzo 2020 è stato costituito il “Comitato per l’applicazione e la verifica delle regole del Protocollo 14/03/2020” che, nei mesi da marzo a giugno, 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.
- In data 4 giugno 2020 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo per accedere ad un piano di formazione finanziata che prevede la partecipazione di 500 lavoratori, operanti presso gli aeroporti di Linate e Malpensa, per un monte formativo di 1360 ore. Tale piano si prefigge l’obiettivo di supportare le persone a gestire la crisi sia dal punto di vista emotivo sia da quello operativo, con particolare focus per chi lavora in smart working.
- Con Verbale di Accordo del 2 novembre 2020 è stata prorogata sino a novembre 2021 la data di fruizione dei crediti welfare maturati nel corso del 2019 e non usufruiti a causa della situazione epidemiologica.

## Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel 2020 SEA ha perfezionato l'iter di transizione del suo SGSSL dallo Standard OHSAS 18001:2007 alla nuova norma UNI ISO 45001:2018, ottenendo la conferma della validità del certificato da parte dell'Ente Certificatore TUV Italia, allineandone i contenuti al nuovo standard.

Nel mese di marzo, in seguito al diffondersi dell'emergenza Covid-19, l'ordinaria attività di audit (interni, presso operatori terzi e cantieri) è stata temporaneamente sospesa e dunque rimodulata e riattivata a partire dal secondo semestre, come condiviso con l'Ente Certificatore. Al fine di attuare un controllo efficace sull'effettiva applicazione delle misure di contenimento introdotte da SEA per far fronte all'emergenza Coronavirus:

- è stata rafforzata l'attività di monitoraggio, integrando le convenzionali Safety walk con quelle finalizzate alla verifica della corretta applicazione delle misure anti-Covid;
- sono stati inoltre somministrati a responsabili, preposti e lavoratori, questionari ad hoc al fine di valutare il livello di conoscenza, da parte del personale, delle disposizioni aziendali predisposte dal SPP, in materia di prevenzione del contagio da Covid-19;
- sono stati infine condotti 2 audit per la verifica, a sorpresa, dell'attuazione di alcune misure di contrasto all'emergenza quali, ad esempio, il corretto utilizzo dei DPI, l'assenza di assembramenti, la presenza di adeguata cartellonistica orizzontale/verticale.

Dalla fine del mese di gennaio, le attività di sicurezza del lavoro sono state in massima parte finalizzate alla gestione dell'emergenza Covid-19. Le prime misure di protezione dal rischio contagio hanno riguardato i lavoratori che potevano trovarsi a stretto contatto con i passeggeri in arrivo su voli provenienti dall'area epicentro dell'emergenza (Cina, Taiwan, Hong Kong).

Subito si è provveduto, in accordo con il Medico Competente, ad un primo aggiornamento del DVR aziendale per la parte relativa al rischio biologico potenziale da Covid-19. Le misure valutate hanno riguardato la fornitura di DPI specifici per figura professionale e l'informativa a tutto il personale, tramite la pubblicazione su SEAnet, delle "Indicazioni per gli operatori dei servizi/esercizi a contatto con il pubblico". Le revisioni successive (5 in totale) hanno costantemente permesso di anticipare e/o allineare la definizione delle misure aziendali a quelle introdotte dalle numerose disposizioni normative locali e/o nazionali, assicurando il costante adeguamento delle misure all'evolversi nei mesi dell'organizzazione aziendale e del livello di rischio. Il Servizio di Prevenzio-

ne e Protezione ha provveduto alla costante sensibilizzazione dei responsabili aziendali al controllo del personale sul corretto utilizzo dei dispositivi di protezione e sul rispetto delle misure di contrasto al contagio.

Per quanto riguarda i luoghi di lavoro, uffici e Terminal aeroportuali:

- in accordo con USMAF è stato definito uno specifico protocollo, coerente con le disposizioni della circolare n. 5443 del 22 febbraio 2020 del Ministero della Salute, per la sanificazione degli ambienti in cui ha operato o ha soggiornato un caso sospetto o accertato di Covid-19.
- È stato istituito un nuovo protocollo per le pulizie ordinarie, prevedendo l'utilizzo di appositi prodotti detergenti ad azione sanificante e una maggiore frequenza degli interventi, e una Procedura Operativa di Sicurezza specifica a regolamentazione delle attività di disinfezione degli automezzi aziendali. Un'attenzione particolare è stata data alla gestione degli impianti di condizionamento presso gli spazi comuni e in uso da parte di personale SEA. È stato inoltre regolamentato l'utilizzo di spogliatoi e docce in base all'evoluzione della curva di contagio nel corso dei mesi. In tutti i reparti aziendali sono state affisse locandine e decaloghi contenenti misure igieniche e comportamentali e posizionati appositi dispenser di liquido igienizzante in numero adeguato.
- Sono state attivate puntuali collaborazioni con società esterne per la verifica dell'efficacia di talune soluzioni a contrasto del Covid-19 (es. test per installazione su corrimano scale, maniglie carrelli portabagagli, mancorrenti dei bus di alcune applicazioni con proprietà antibatteriche e antivirali testate).
- Il Servizio di Prevenzione e Protezione ha effettuato costantemente sopralluoghi e safety walk mirati alla verifica delle condizioni di sicurezza e alla definizione degli interventi di mitigazione dei rischi, anche in relazione alle disposizioni normative e alle linee guida applicabili.

Per quanto riguarda il personale SEA, in linea con i contenuti dell'intesa sottoscritta il 14 marzo 2020 tra le parti sociali il Governo e Confindustria, è stato redatto un apposito Protocollo Aziendale Covid-19. Le informazioni sempre aggiornate riguardanti le misure di prevenzione e la documentazione completa (DPCM, DM, Circolari, Ordinanze, Comunicati Aziendali, ecc.) sono pubblicate su SEAnet. Fra le principali misure adottate, oltre a quelle indicate in precedenza:

- si è provveduto, fin dal mese di marzo, ad estendere la modalità di lavoro Smart Working a tutte le figure

professionali amministrative (complessivamente circa 800 persone), consentendo nel tempo una riorganizzazione del rientro in presenza e fruizione degli spazi comuni adeguato all'andamento della curva pandemica, secondo quanto previsto dal Protocollo Aziendale.

- È stato attivato inoltre il controllo giornaliero sulla temperatura corporea di tutti i dipendenti prima dell'inizio del turno di lavoro, inizialmente in modo centralizzato da personale sanitario qualificato, presso i Pronto Soccorso Aeroportuali, in seguito attraverso la dislocazione di Termoscanner e Tablet per l'auto rilievo nei principali punti di ingresso e timbratura.
- Per quanto riguarda riunioni e incontri aziendali, sono state adottate soluzioni tecnologiche quali conference call e video conference che permettono di svolgere le attività da remoto.
- È stata inoltre predisposta una procedura interna dedicata ai responsabili per la gestione degli eventuali casi di positività di un dipendente o di un terzo che abbia frequentato personale SEA e di regolamentazione, in accordo con HR e il Medico Competente aziendale, per le prognosi di malattia con sintomatologia simile al Covid-19, che si è rivelata molto utile in particolare nella prima fase pandemica.

Per quanto riguarda gli appaltatori ex Titolo IV D. Lgs. 81/08 coinvolti nei cantieri presenti sui sedimi, è stato attivato un coordinamento sulle misure da attuare a contrasto del rischio di contagio tra le reciproche maestranze e l'invio di apposita comunicazione, nonché la predisposizione e affissione nei punti d'interfaccia di un documento contenente l'informativa e le disposizioni adottate. In particolare, in collaborazione con le funzioni aziendali competenti, sono state emesse apposite linee guida per l'aggiornamento di POS e PSC.

Sono state altresì predisposte e affisse informative e disposizioni per i visitatori, gli utenti e gli operatori terzi che accedono a vario titolo negli spazi di SEA.

Inoltre, fra le numerose attività e iniziative dedicate alla gestione dell'emergenza pandemica, si ricorda:

- la compilazione e invio del questionario online ricevuto da ATS Milano/regione Lombardia, mirato a rilevare il livello di applicazione delle misure per il contenimento e contrasto al Covid-19 nelle aziende del territorio.
- La partecipazione ai vari gruppi di lavoro per la stesura e successivi aggiornamenti dei Protocolli Operativi Sanitari di Malpensa e Linate, predisposti in

accordo alle linee guida del comitato tecnico scientifico GSD e Università vita-salute San Raffaele e successivamente approvati da ENAC, che raccolgono e definiscono le misure in capo al Gestore aeroportuale legate al tema dell'emergenza Covid-19.

- L'ottenimento dell'Attestazione Hygiene-Synopsis, in conformità al modello sviluppato a livello internazionale da TUV 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.
- L'ottenimento della certificazione Airport Health Accreditation, che attesta come entrambi gli scali milanesi 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 è stato predisposto su base triennale il programma delle prove di emergenza e di evacuazione, mappando tutti i luoghi in cui risulta presente il personale del Gruppo.

Nel 2020, compatibilmente con la situazione creatasi a seguito dell'emergenza Covid, sono state effettuate 15 simulazioni presso gli scali gestiti dal Gruppo. Le prove hanno dato esito positivo. Tutte le anomalie/discrepanze emerse durante i sopralluoghi, gli audit e le Prove di evacuazione sono gestite e rendicontate nel Registro Antincendio, dove vengono inoltre inserite le analisi delle cause e l'individuazione di azioni migliorative e/o correttive, ove ritenute necessarie.

Nel corso dell'anno 2020 è stato predisposto il nuovo Piano di Emergenza dell'Edificio 79 "Security Education Center", la revisione del Piano dell'Isola Ecologica del sito di Malpensa, l'aggiornamento delle Procedure Particolari di Gestione delle Emergenze del Personale a Ridotta Mobilità e la bozza di revisione del Piano coordinato delle Emergenze con APCOA, Sheraton, FNM - presso il Terminal 1.

Sono stati inoltre aggiornati i Documenti di Valutazione dei Rischi.

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.

È proseguita, come da programma, l'attività di sorve-

gianza sanitaria sui lavoratori esposti a particolari rischi per la salute con l'effettuazione delle visite periodiche da parte dei medici competenti aziendali.

In seguito al lockdown e alla consistente contrazione delle attività sugli scali, l'andamento infortunistico del 2020 ha evidenziato un decremento significativo del numero degli infortuni che ha portato ad una diminuzione del 61% degli infortuni sul lavoro e del 66% di quelli in itinere rispetto al 2019. Le analisi condotte sugli infortuni non hanno rilevato situazioni particolari e/o di criticità tali da dover comportare specifici interventi mirati. Sono comunque proseguite, come negli anni precedenti, 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, già 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. (il "Codice di Autodisciplina" o 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 di Autodisciplina; la relazione è consultabile sul sito [www.seamilano.eu](http://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 di Autodisciplina, aventi funzioni propositive e consultive nei confronti dell'organo amministrativo (ovvero il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e il Comitato Remunera-

zione 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 di Autodisciplina; 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 Autodisciplina 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

ne 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 2020, è composto dai Consiglieri Patrizia Giangualiano, 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 2020 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, Giovanni Maria Garegnani e Lorenzo Enrico Lamperti, un Consigliere non esecutivo e 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 persona-

lità 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 20 dicembre 2019. 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](http://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 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.

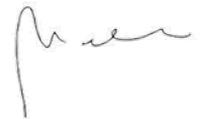
## PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2020 di SEA SpA redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con una perdita di Euro 120.366.865,50.

Il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea degli Azionisti di riportare a nuovo la perdita di esercizio 2020 pari a Euro 120.366.865,50.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione*

**Michaela Castelli**



**GRUPPO SEA**

**BILANCIO CONSOLIDATO**

Gruppo

SEA

Bilancio

Consolidato

## PROSPETTI CONTABILI

### SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

(in migliaia di euro)	Note	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	968.767		994.659	
Immobilizzazioni materiali	8.2	212.591		215.657	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	10.662		10.106	
Investimenti immobiliari	8.4	3.402		3.404	
Partecipazioni in società collegate	8.5	66.127		76.674	
Altre partecipazioni	8.6	1		26	
Imposte differite attive	8.7	93.735		58.163	
Altri crediti non correnti	8.8	48.651		6.470	
<b>Totale Attività non correnti</b>		<b>1.403.936</b>	<b>0</b>	<b>1.365.159</b>	<b>0</b>
Rimanenze	8.9	2.027		1.848	
Crediti commerciali	8.10	51.400	6.372	123.241	13.326
Crediti per imposte	8.11	1.936		2.071	
Altri crediti correnti	8.11	7.654		11.067	
Cassa e disponibilità liquide	8.12	588.313		87.521	
<b>Totale Attivo corrente</b>		<b>651.330</b>	<b>6.372</b>	<b>225.748</b>	<b>13.326</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>2.055.266</b>	<b>6.372</b>	<b>1.590.907</b>	<b>13.326</b>
Capitale sociale	8.13	27.500		27.500	
Altre riserve	8.13	332.284		206.674	
Risultato del Gruppo	8.13	(128.576)		124.419	
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>		<b>231.208</b>		<b>358.593</b>	
<b>Patrimonio netto di terzi</b>		<b>28</b>		<b>27</b>	
<b>Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi</b>	<b>8.13</b>	<b>231.236</b>		<b>358.620</b>	
Fondo rischi e oneri	8.14	202.343		157.408	
Fondi relativi al personale	8.15	45.622		48.172	
Passività finanziarie non correnti	8.16	871.102		505.692	
Altri debiti non correnti	8.17	87.808		7.961	
<b>Totale Passività non correnti</b>		<b>1.206.875</b>		<b>719.233</b>	
Debiti commerciali	8.18	110.465	7.150	182.085	11.520
Debiti per imposte dell'esercizio	8.19	8.351		10.689	
Altri debiti	8.20	154.402		287.522	
Passività finanziarie correnti	8.16	343.937		32.758	
<b>Totale Passivo corrente</b>		<b>617.155</b>	<b>7.150</b>	<b>513.054</b>	<b>11.520</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>		<b>1.824.030</b>	<b>7.150</b>	<b>1.232.287</b>	<b>11.520</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>2.055.266</b>	<b>7.150</b>	<b>1.590.907</b>	<b>11.520</b>

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	2020		2019	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	257.010	20.377	706.868	57.654
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	29.024		51.142	
<b>Totale ricavi</b>		<b>286.034</b>	<b>20.377</b>	<b>758.010</b>	<b>57.654</b>
<b>Costi operativi</b>					
Costi del lavoro	9.3	(136.551)		(191.627)	
Materiali di consumo	9.4	(33.042)		(47.437)	
Altri costi operativi	9.5	(116.322)		(197.966)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(26.680)		(46.321)	
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(312.595)</b>	<b>(19.988)</b>	<b>(483.351)</b>	<b>(42.846)</b>
<b>Margine Operativo Lordo / EBITDA *</b>		<b>(26.561)</b>	<b>389</b>	<b>274.659</b>	<b>14.808</b>
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	(13.058)		(555)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(17.195)		(22.052)	
Ammortamenti	9.9	(76.263)		(77.400)	
<b>Risultato operativo</b>		<b>(133.077)</b>	<b>389</b>	<b>174.652</b>	<b>14.808</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	(9.947)	(9.947)	17.521	17.521
Oneri finanziari	9.11	(20.326)		(17.120)	
Proventi finanziari	9.11	239		156	
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>(163.111)</b>	<b>(9.558)</b>	<b>175.209</b>	<b>32.329</b>
Imposte	9.12	34.536		(50.788)	
<b>Risultato netto</b>		<b>(128.575)</b>	<b>(9.558)</b>	<b>124.421</b>	<b>32.329</b>
Risultato di pertinenza dei terzi		1		2	
<b>Risultato del Gruppo</b>		<b>(128.576)</b>	<b>(9.558)</b>	<b>124.419</b>	<b>32.329</b>
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.13	(0,51)		0,50	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.13	(0,51)		0,50	

\* 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)	2020		2019	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>(128.576)</b>	<b>(9.558)</b>	<b>124.419</b>	<b>32.329</b>
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	1.772		1.784	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(425)		(428)	
<b>Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>1.347</b>		<b>1.356</b>	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(205)		(3.793)	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	49		910	
<b>Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(156)</b>		<b>(2.883)</b>	
<b>Totale altre componenti dell'utile complessivo</b>	<b>1.191</b>		<b>(1.527)</b>	
<b>Totale risultato complessivo dell'esercizio</b>	<b>(127.385)</b>		<b>122.892</b>	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	(127.386)		122.890	
- Interessi di minoranza	1		2	

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	2020		2019	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>				
Risultato prima delle imposte	(163.111)		175.209	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	76.683		77.400	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	3.490		(14.659)	
Variazione dei fondi del personale	(2.971)		(2.289)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	10.295		(1.914)	
Oneri finanziari netti	20.087		16.963	
(Proventi) / oneri da partecipazioni	9.947		(17.521)	
Altre variazioni non monetarie	(3.285)		(2.636)	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>(48.865)</b>		<b>230.553</b>	
Variazione rimanenze	(154)		85	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	64.963	(6.954)	(4.127)	86
Variazione altre attività non correnti	8		(34)	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(121.453)	4.370	35.501	(96)
<b>Cash flow (assorbito) o generato da variazioni del capitale circolante</b>	<b>(56.636)</b>	<b>(2.584)</b>	<b>31.425</b>	<b>(10)</b>
Imposte sul reddito pagate	(6.307)		(62.829)	
<b>Cash flow (assorbito) o generato dall'attività operativa</b>	<b>(111.808)</b>	<b>(2.584)</b>	<b>199.149</b>	<b>(10)</b>
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>				
-immateriali <sup>(*)</sup>	(32.106)		(58.184)	
-materiali e immobiliari	(17.996)		(36.925)	
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>				
-materiali e immobiliari	728		434	
Dividendi incassati	625	625	10.766	10.766
Incasso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per realizzazione opere	5.307			
<b>Cash flow (assorbito) o generato dall'attività di investimento</b>	<b>(43.442)</b>	<b>625</b>	<b>(83.909)</b>	<b>10.766</b>
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incremento / (decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	676.496		(21.360)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(2.237)		(3.745)	
Dividendi distribuiti	(6)		(138.650)	
Interessi e commissioni pagati	(18.444)		(17.100)	
Interessi incassati	233		100	
<b>Cash flow (assorbito) o generato dall'attività di finanziamento</b>	<b>656.042</b>		<b>(180.755)</b>	
<b>Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>500.792</b>	<b>(1.959)</b>	<b>(65.515)</b>	<b>10.756</b>
Disponibilità liquide di inizio periodo	87.521		153.036	
Disponibilità liquide di fine periodo	588.313		87.521	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in bilancio	588.313		87.521	

<sup>(\*)</sup> Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2020 è pari a 13.157 migliaia di euro a fronte di 36.160 migliaia di euro dell'esercizio 2019.

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Capitale	Riserva legale	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
<b>Saldo al 31 dicembre 2018</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>294.022</b>	<b>(381)</b>	<b>(3.616)</b>	<b>136.076</b>	<b>459.101</b>	<b>25</b>	<b>459.126</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>									
Destinazione dell'utile di esercizio 2018			136.076			(136.076)			0
Dividendi deliberati <sup>(*)</sup>			(223.400)				(223.400)		(223.400)
<b>Altri movimenti</b>									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(2.883)	1.356		(1.527)		(1.527)
Risultato dell'esercizio						124.419	124.419	2	124.421
<b>Saldo al 31 dicembre 2019</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>206.698</b>	<b>(3.264)</b>	<b>(2.260)</b>	<b>124.419</b>	<b>358.593</b>	<b>27</b>	<b>358.620</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>									
Destinazione dell'utile di esercizio 2019			124.419			(124.419)	0		0
<b>Altri movimenti</b>									
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)
<b>Saldo al 31 dicembre 2020</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>331.117</b>	<b>(3.420)</b>	<b>(913)</b>	<b>(128.576)</b>	<b>231.208</b>	<b>28</b>	<b>231.236</b>

<sup>(\*)</sup> Di cui distribuzione di riserve disponibili per 124.600 migliaia di euro.

## 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.

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

Si segnala che il Gruppo detiene al 31 dicembre 2020 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 pres-

so 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".

Come precedentemente indicato, l'evento più rilevante che ha caratterizzato l'esercizio 2020 è stato la diffusione dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo. 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 Consolidato al 31 dicembre 2020, come di seguito definito.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2020 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 2020 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 Stan-

dards" (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.

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.

Alla luce del fatto che:

- il Decreto Ministeriale attuativo non è stato ancora emanato;
- l'autorizzazione da parte della Commissione Europea che consenta di escludere l'intera materia dalla normativa sugli Aiuti di Stato non è ancora stata rilasciata,

il Gruppo SEA non ha registrato nel conto economico 2020 tale "contributo in conto esercizi".

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella

Relazione sulla Gestione.

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 2020 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2019 opportunamente aggiornati come di seguito indicato. A seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021", 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 2020**

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2020, 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 IAS 1 and IAS 8: Definition of Material</i>	29 nov '19	10 dic '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards</i>	29 nov '19	06 dic '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7: Interest Rate Benchmark Reform</i>	15 gen '20	16 gen '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendments to IFRS 3 Business Combinations</i>	21 apr '20	22 apr '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendment to IFRS 16 Leases Covid 19-Related Rent Concessions</i>	09 ott '20	12 ott '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20

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 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 dal Gruppo:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendments to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16 Interest Rate Benchmark Reform -Phase 2</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021
<i>Amendments to IFRS 4 Insurance Contracts - deferral of IFRS19</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021
<i>Amendments to IFRS 3 Business Combinations, IAS 16 Property, Plant and Equipment, IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets and Annual Improvements 2018-2020</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2022
<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>IFRS 17 Insurance Contracts</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 2020 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 2020 e sono state opportunamente rettificata, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili del Gruppo.

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2020 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 considera-

te 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 2020 e al 31 dicembre 2019 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 31/12/2020 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2019 (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
Signature Flight Support Italy S.r.l.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano		420.000
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

In data 22 giugno 2020 è stata perfezionata la cessione da parte di SEA Prime della partecipazione del 40% in Signature Flight Support Italy all'azionista di maggioranza Signature Flight Support UK Regions Ltd. La cessione della partecipazione ha determinato una minusvalenza pari a 358 migliaia di euro.

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2020 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2020	% Possesso del Gruppo al 31/12/2020	% Possesso del Gruppo al 31/12/2019
SEA Energia S.p.A.	Integrale	100%	100%
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Signature Flight Support Italy S.r.l.		0,00%	39,96%
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%

## 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 verificano 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, 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 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 co-

efficiente 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, inoltre, che, in sede di redazione del bilancio annuale, in presenza di indicatori di impairment, la Capogruppo 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:

- significativa riduzione nel corso del 2020 del traffico passeggeri: il sistema aeroportuale di Milano ha registrato 9,5 milioni di passeggeri, con una riduzione del 73% rispetto al 2019;
- presenza di compagnie aeree in difficoltà economica e finanziaria, nonostante le politiche di sostegno pubblico;
- liquidazione di Air Italy, vettore di riferimento per lo sviluppo di Malpensa, non strettamente correlata alla diffusione del Covid-19;
- *re-sizing* strutturale da parte di molte compagnie aeree clienti, in termini di flotte, equipaggi, destinazioni servite e basi operative;
- tensione economica e finanziaria dei partner non aviation, con richieste di rimodulazione dei corrispettivi contrattuali.

Il test di impairment, approvato in Consiglio di Amministrazione del 25 marzo 2021, è stato effettuato sulla base del Piano Industriale 2021-2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 19 gennaio 2021. A partire da questo riferimento, sono state effettuate delle proiezioni economiche-finanziarie di medio-lungo termine di traffico: dette proiezioni hanno riguardato il 2043, anno di scadenza della concessione come ride-

terminato a seguito del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (cd. Decreto Rilancio).

Le proiezioni di lungo termine (oltre il 2025) 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 Capogruppo ha sviluppato tre distinti scenari differenziati sotto il profilo macroeconomico, di limitazioni agli spostamenti, rapporto domanda-offerta e di ripresa del traffico, mediante il supporto di consulenti esterni. In presenza di più scenari, le stime hanno considerato lo scenario con posizionamento intermedio, che prevede un ritorno a volumi ante Covid-19 a partire dal 2024, allineato alle più recenti previsioni di IATA (salvo poi effettuare una specifica sensitivity analysis);
- il piano investimenti è stato redatto (per quanto concerne gli anni successivi al 2025) considerando gli interventi necessari al mantenimento dell'infrastruttura e gli investimenti di sviluppo previsti nei Masterplan di Linate e Malpensa;
- i ricavi regolati sono stati quantificati in coerenza con i criteri di regolazione ART (cfr. delibera n.136/2020);
- i ricavi non aviation sono stati stimati sulla base del traffico atteso e degli investimenti di sviluppo infrastrutturali previsti;
- non è stato considerato il riconoscimento di una quota del fondo ristori a copertura delle perdite subite per la crisi Covid-19.

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 2020. Per lo sconto dei flussi è stato utilizzato il WACC *nominal* post-tax, pari a 6,76%, in coerenza con gli *unlevered free cash-flows* prospettici stimati. Tale valore d'uso è stato quindi confrontato con il valore complessivo al 31 dicembre 2020 di immobilizzazioni materiali, immateriali, diritti d'uso, investimenti immobiliari.

Il valore d'uso della CGU è risultato superiore al capitale investito netto, pertanto l'impairment test non ha evidenziato perdite durevoli di valore. A supporto di tale risultato è stata condotta un'analisi di sensitività dalla quale è emerso che il valore d'uso degli asset risulta superiore al loro valore di carico anche in caso di uno scenario di traffico peggiorativo rispetto allo scenario intermedio. 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 il Gruppo SEA delle dinamiche di mercato in precedenza menzionate. Le partecipazioni oggetto di test di impairment sono Sacbo, Dufrital, SEA Services e Airport Handling. Le risultanze del test di impairment su tali partecipazioni sono state approvate in sede del Consiglio di Amministrazione del 25 marzo 2021.

La partecipazione in Malpensa Logistica Europa non è stata oggetto di test in quanto dalla verifica condotta non sono emersi indicatori di impairment tenuto conto che la società è attiva nel segmento della logistica e nel Ground Handling Cargo, settori che hanno mostrato maggiore resilienza alla crisi e che i risultati positivi sono confermati anche nel budget 2021.

La partecipazione in Disma non è stata oggetto di test in quanto dalla verifica condotta non sono emersi indicatori di impairment tenuto conto che la subconcessione in scadenza a fine 2020, è stata prorogata fino al 2023 e che i risultati negativi per il 2020 saranno compensati dal significativo valore intrinseco degli asset, che al termine della subconcessione verranno devoluti gratuitamente a SEA.

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 2021-2025 del Gruppo SEA. 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 2020 non sussistono perdite di valore delle stesse.

Considerato che il valore recuperabile del capitale investito netto della CGU Gruppo SEA e del valore contabile delle partecipate sono stati determinati sulla base di stime, il Gruppo SEA 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 2020 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
Costo ammortizzato	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
Fair value through other comprehensive income (anche "FVOCI")	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
Fair value through profit or loss (anche "FVTPL")	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. L'IFRS 9 richiede che il trattamento contabile relativo al valore temporale non designato di un'opzione sia applicato in maniera retrospettiva. Pertanto, al 1° gennaio 2018 la riserva straordinaria è stata incrementata di 1 migliaio di euro.

### **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.

### 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 nel 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.

A seguito dell'epidemia da Covid-19, nel 2020 sono state rideterminate le condizioni economiche con gran parte degli operatori commerciali, con conseguente forte riduzione dei corrispettivi fissi per l'anno in corso, mentre l'importo delle garanzie che erano già state rilasciate negli anni precedenti è rimasto sostanzialmente invariato; ne consegue un notevole incremento del rapporto tra 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 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti	155.175	210.447
- di cui scaduto	125.648	123.769
Fondo svalutazione crediti commerciali	(110.147)	(100.532)
Crediti commerciali verso imprese collegate	6.563	13.467
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(191)	(141)
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>51.400</b>	<b>123.241</b>

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

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
da meno di 180 giorni	25.050	18.442
da più di 180 giorni	100.598	105.327
<b>Totale crediti commerciali scaduti</b>	<b>125.648</b>	<b>123.769</b>

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 2020.

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'allocazione 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 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti e collegate	161.738	223.914
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	92.190	96.237
(ii) crediti oggetto di contestazioni	19.159	19.214
<b>Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)</b>	<b>50.389</b>	<b>108.463</b>
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	14.299	8.318
Fideiussioni e depositi cauzionali	78.876	82.886
Percentuale dei crediti garantiti da fideiussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	156,5%	76,4%

## 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 2020 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 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.

Al 31 dicembre 2020 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 2020 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 l'1,62%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e di eventuali garanzie accessorie).

### Contratti di Finanziamento a medio-lungo termine

(in migliaia di euro)	Scadenza	31 dicembre 2020		Scadenza	31 dicembre 2019	
		Importo	Tasso medio		Importo	Tasso medio
<b>Obbligazioni</b>	<b>dal 2021 al 2025</b>	<b>600.000</b>	<b>3,313%</b>	<b>2021</b>	<b>300.000</b>	<b>3,125%</b>
<b>Finanziamenti Bancari su raccolta BEI</b>	<b>dal 2023 al 2037</b>	<b>197.308</b>	<b>0,86%</b>	<b>dal 2020 al 2037</b>	<b>220.767</b>	<b>0,93%</b>
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		<i>31.017</i>	<i>3,91%</i>		<i>38.128</i>	<i>3,90%</i>
<i>o/w a Tasso Variabile<sup>(*)</sup></i>		<i>166.291</i>	<i>0,29%</i>		<i>182.639</i>	<i>0,30%</i>
<b>Altri Finanziamenti Bancari</b>	<b>dal 2022 al 2023</b>	<b>400.000</b>	<b>0,39%</b>	<b>2020</b>	<b>44</b>	<b>0,50%</b>
<i>o/w a Tasso Fisso</i>					<i>44</i>	<i>0,50%</i>
<i>o/w a Tasso Variabile</i>		<i>400.000</i>	<i>0,39%</i>			
<b>Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine</b>		<b>1.197.308</b>	<b>1,93%</b>		<b>520.811</b>	<b>2,19%</b>

<sup>(\*)</sup> Include: (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 28% al 31.12.2020 e il 29% al 31.12.2019);

(ii) 74 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2020 è pari a 1.197.308 migliaia di euro, in incremento di 676.497 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019, per l'erogazione del Bond SEA 10/2025 da 300 milioni di euro ad ottobre 2020, e di 400 milioni di euro di Term Loans tra maggio e dicembre 2020, parzialmente compensati dall'impatto della prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere. Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine a fine dicembre 2020 è pari a 1,93%, in riduzione di 26 bps rispetto a fine dicembre 2019, beneficiando delle favorevoli condizioni di costo dei nuovi Term Loans sottoscritti nell'anno. Considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari al 2,16%, in riduzione di 60bps rispetto a fine 2019.

Al 31 dicembre 2020 il Gruppo ha in essere i seguenti prestiti obbligazionari per complessivi 600 milioni di euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/8 04/17/21	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS1053334373	7	17/04/21	300	Fissa, Annuale	3,125%
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/25	300	Fissa, Annuale	3,50%

Il fair value dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario al 31 dicembre 2020 è pari a 1.232.458 migliaia di euro (in incremento rispetto a 536.831 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). 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 2020;
- 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).

A seguito dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti outstanding e le linee committed disponibili a inizio 2020, il Gruppo SEA ha richiesto ed ottenuto dalle Banche finanziatrici la temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (holiday covenant) per le date test del 30.06.2020, 31.12.2020 e 30.06.2021. Con riferimento ai nuovi Term Loans sottoscritti ed erogati nel 2020, il 25% prevede lo stesso periodo di holiday covenant di cui sopra, mentre per la restante parte la prima testing date è prevista al 30.06.2021, su un parametro finanziario comunque individuato sulla base di scenari che già includevano l'impatto della pandemia Covid-19.

Nella tabella seguente sono indicati gli strumenti derivati utilizzati dal Gruppo SEA per la copertura del rischio tasso di interesse (valutati contabilmente secondo il *cash flow hedge*).

### Coperture tasso d'interesse (€/000)

	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2020	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2020	Fair value al 31/12/2019
	10.000	6.452	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(258,4)	(520,1)
	5.000	3.226	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(129,2)	(260,0)
	15.000	8.276	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(328,1)	(668,7)
IRS	10.000	4.643	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(177,3)	(366,1)
	11.000	4.931	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(188,0)	(388,3)
	12.000	4.966	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(188,2)	(391,3)
	12.000	4.966	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(188,2)	(391,3)
Collar	10.000	4.643	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(145,8)	(298,1)
	11.000	4.552	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(141,1)	(290,3)
<b>Totale</b>	<b>96.000</b>	<b>46.655</b>				<b>(1.744,3)</b>	<b>(3.574,1)</b>

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 al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 e dall'IFRS 13.

### b) Rischio 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, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle commodity energetiche trattate, ovvero gas e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette commodity, che risentono, nel caso del gas, principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni vengono gestite attraverso formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto e vendita.

Si segnala che, nel corso del 2020, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura finanziaria di tale rischio. Si segnala che già nel 2019 il Gruppo SEA aveva effettuato acquisti di certificati ambientali per il fabbisogno 2020, in tal modo eliminando l'impatto derivante dalle future variazioni del relativo prezzo.

### 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 del rischio di liquidità. 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 adeguate in conti correnti di tesoreria 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 (compreso il Bond in scadenza nell'aprile 2021);
- dispone di ulteriori linee di credito committed (revolving e non), a supporto dei fabbisogni finanziari del Gruppo;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni del Gruppo SEA.

Al 31 dicembre 2020, anche grazie al processo di rafforzamento della struttura finanziaria effettuata durante l'anno, il Gruppo SEA dispone di significative risorse finanziarie:

- liquidità per 588 milioni di euro, derivante dalla robusta dotazione di cassa di fine 2019 (pari a 88 milioni di euro), a cui si sono aggiunte le erogazioni di Term Loans per 400 milioni di euro e l'emissione di un nuovo Bond per 300 milioni di euro.
- linee di credito irrevocabili non utilizzate per 390 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee revolving disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 130 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023, per durate anche ventennali.
- 143 milioni di euro di linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa.

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 2020 e al 31 dicembre 2019:

#### 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
<b>Totale debito</b>	<b>468,4</b>	<b>470,7</b>	<b>366,5</b>	<b>92,3</b>	<b>1.397,9</b>

## Passività al 31 dicembre 2019

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	37,8	365,5	47,1	112,7	563,1
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1,7	3,1	0,6	3,1	8,5
Debiti commerciali	182,1				182,1
<b>Totale debito</b>	<b>221,6</b>	<b>368,6</b>	<b>47,7</b>	<b>115,8</b>	<b>753,7</b>

Al 31 dicembre 2020 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dal prestito obbligazionario in scadenza ad aprile 2021, dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune tranche dei prestiti, in particolare BEI, e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia la capacità dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA di assicurare 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 2020 e al 31 dicembre 2019, 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 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.

Di seguito si riportano i risultati della *sensitivity analysis* condotta:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) <sup>(1)</sup>	-232,74	1.414,20	-99,99	731,90
Finanziamenti (interessi passivi) <sup>(2)</sup>	1.001,36	-1.713,38	309,12	-982,04
Strumenti derivati di copertura (flussi) <sup>(3)</sup>	-196,45	196,45	-294,33	294,33
Strumenti derivati di copertura (fair value) <sup>(4)</sup>	-114,38	120,41	-376,14	370,35

<sup>(1)</sup> + = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi

<sup>(2)</sup> + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi

<sup>(3)</sup> + = ricavo da copertura; - = costo da copertura

<sup>(4)</sup> quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

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.

Inoltre, alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (covenants), riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie) mediante il risultato della gestione corrente. Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei covenants determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato spread predeterminato (secondo una pricing grid definita contrattualmente).

Allo stato attuale, anche a seguito dell'ottenimento del periodo di holiday covenant, il Gruppo SEA non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di default connesse ai finanziamenti in essere né della violazione di alcuno dei covenants sopra citati.

## 5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019 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*, applicato da SEA a partire dal 1° gennaio 2018.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020				Totale
	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	
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
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>649.517</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>649.518</b>
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
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.744</b>	<b>1.574.321</b>	<b>1.576.065</b>

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019				Totale
	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	
Altre partecipazioni	26				26
Altri crediti non correnti		222			222
Crediti commerciali		123.241			123.241
Crediti per imposte		2.071			2.071
Altri crediti correnti		11.067			11.067
Cassa e disponibilità liquide		87.521			87.521
<b>Totale</b>	<b>26</b>	<b>224.122</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>224.148</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing			3.574	495.347	498.921
- di cui debito verso obbligazionisti				299.369	299.369
Passività finanziarie non correnti per leasing				6.771	6.771
Altri debiti non correnti				7.961	7.961
Debiti commerciali				182.085	182.085
Debiti per imposte dell'esercizio				10.689	10.689
Altri debiti correnti				287.522	287.522
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				31.052	31.052
Passività finanziarie correnti per leasing				1.706	1.706
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.574</b>	<b>1.023.133</b>	<b>1.026.707</b>

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 2020 e al 31 dicembre 2019:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati		1.744	
<b>Totale</b>		<b>1.744</b>	<b>1</b>

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			26
Strumenti finanziari derivati		3.574	
<b>Totale</b>		<b>3.574</b>	<b>26</b>

## 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.

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 2020

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	242.405	12.276	36.550	(34.221)	257.010
di cui Intercompany	(6.148)	(2.559)	(25.514)	34.221	
<b>Totale ricavi di gestione (verso terzi)</b>	<b>236.257</b>	<b>9.717</b>	<b>11.036</b>	<b>0</b>	<b>257.010</b>
<b>EBITDA</b>	<b>(31.636)</b>	<b>6.189</b>	<b>(1.114)</b>		<b>(26.561)</b>
<b>EBIT</b>	<b>(135.665)</b>	<b>3.988</b>	<b>(1.400)</b>		<b>(133.077)</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni					(9.947)
Oneri finanziari					(20.326)
Proventi finanziari					239
<b>Risultato prima delle imposte</b>					<b>(163.111)</b>
<b>Investimenti in Immobilizzazioni</b>	<b>39.158</b>	<b>642</b>	<b>6.661</b>		<b>46.461</b>
Materiali	10.825	642	6.538		18.005
Immateriali	28.333		123		28.456

## Informativa di settore: Dati economici e patrimoniali al 31 dicembre 2019

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	688.980	15.185	51.338	(48.635)	706.868
di cui Intercompany	(9.536)	(4.367)	(34.732)	48.635	
<b>Totale ricavi di gestione (verso terzi)</b>	<b>679.444</b>	<b>10.818</b>	<b>16.606</b>	<b>0</b>	<b>706.868</b>
<b>EBITDA</b>	<b>268.516</b>	<b>6.509</b>	<b>(366)</b>		<b>274.659</b>
<b>EBIT</b>	<b>170.789</b>	<b>4.557</b>	<b>(694)</b>		<b>174.652</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni					17.521
Oneri finanziari					(17.120)
Proventi finanziari					156
<b>Risultato prima delle imposte</b>					<b>175.209</b>
<b>Investimenti in Immobilizzazioni</b>	<b>86.145</b>	<b>3.563</b>	<b>8.203</b>		<b>97.911</b>
Materiali	25.174	3.554	8.203		36.931
Immateriali	60.971	9			60.980

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 2020 relativa alle immobilizzazioni immateriali.

#### Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	31 dicembre 2020
<b>Valore lordo</b>						
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
<b>Totale valore lordo</b>	<b>1.712.091</b>	<b>28.456</b>	<b>184</b>	<b>(1.056)</b>	<b>(669)</b>	<b>1.739.006</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
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)
<b>Totale fondo ammortamento</b>	<b>(717.434)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>594</b>	<b>(53.399)</b>	<b>(770.239)</b>
<b>Valore netto</b>						
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
<b>Totale valore netto</b>	<b>994.659</b>	<b>28.456</b>	<b>184</b>	<b>(462)</b>	<b>(54.068)</b>	<b>968.767</b>

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono stati rilevati diritti su beni in concessione al netto del relativo fondo ammortamento per 908.357 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 a fronte di 927.414 migliaia di euro al 31 dicembre 2019. 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 2020 è pari a 44.956 migliaia di euro mentre le svalutazioni ammontano a 420 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio pari a 26.322 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 2.330 migliaia di euro fanno riferimento soprattutto all'acquisto di nuove apparecchiature esplosive 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 8.14.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 43.096 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2020.

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, secondo la nuova scadenza della Convenzione 2001, prorogata alla data del 4 maggio 2043.

Nel corso del 2020 il Gruppo SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate. Tale sviluppo, in virtù della contingente emergenza Covid-19, ha determinato il posticipo di alcune iniziative ritenute, comunque, non indispensabili dal punto di vista della sicurezza e della compliance alle normative vigenti.

Le maggiori opere realizzate nell'esercizio a Malpensa dalla Capogruppo SEA ammontano a 13.731 migliaia di euro e riguardano principalmente i) presso il Terminal 1, le attività di completamento della nuova pensilina bus Arrivi A, 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, gli adeguamenti del canale sanitario per far fronte alle nuove norme per l'emergenza sanitaria Covid-19; si segnala 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 HBS allo standard 3 ECAC per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva e verranno completate quando i livelli di traffico consentiranno la riapertura del Terminal 2; iii) le opere eseguite 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.

A Linate, le cui opere ammontano a 14.573 migliaia di euro, si riferiscono, principalmente, alla prosecuzione degli interventi di riqualifica funzionale e restyling del Terminal. In particolare, le principali opere riguardano la costruzione di un nuovo corpo di fabbrica F (piano terra, primo piano, secondo piano e copertura) con la facciata avanzata verso il piazzale aeromobili, l'ampliamento dei gates al piano terra (entrati in esercizio a fine ottobre 2020) e dei filtri di sicurezza in partenza con la realizzazione, nell'area dedicata al controllo dei bagagli a mano, di nuove apparecchiature radiogene di ultima generazione per l'ottimizzazione dei flussi e l'aumento della qualità del servizio offerto ai passeggeri, nonché la realizzazione di nuove aree commerciali e di una nuova area food & beverage al secondo piano; la data di completamento di tale intervento è prevista per la primavera del 2021. Si segnala, inoltre, che sono in corso gli interventi di riqualifica del terminal nelle aree di check-in e la realizzazione di nuovi collegamenti verticali con la stazione di arrivo della M4.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere di restyling dei Terminal di Linate e Malpensa, alla quota di nuova realizzazione legata all'intervento sulla pista di volo di Linate e alla realizzazione della nuova pensilina bus Arrivi A presso il Terminal 1 di Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 12.776 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (12.349 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), si riferiscono ad acquisti di componenti software per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale, sia gestionale. Nello specifico, gli incrementi per 8.959 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2020 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 2020 presenta un saldo residuo di 1.456 migliaia di euro, relativo agli interventi software ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2020 è pari a 8.532 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2019 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

### Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	31 dicembre 2019
<b>Valore lordo</b>						
Diritti sui beni in concessione	1.509.635	3.250	40.320	(436)		1.552.769
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	49.485	(36.006)	(478)		43.876
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	82.436		6.760		(98)	89.098
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.054	8.245	(8.479)	(1.040)		7.780
Altre	16.954		1.719	(30)	(75)	18.568
<b>Totale valore lordo</b>	<b>1.648.954</b>	<b>60.980</b>	<b>4.314</b>	<b>(1.984)</b>	<b>(173)</b>	<b>1.712.091</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
Diritti sui beni in concessione	(577.779)			177	(47.754)	(625.356)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(69.378)				(7.371)	(76.749)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
<b>Totale fondo ammortamento</b>	<b>(662.485)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>177</b>	<b>(55.125)</b>	<b>(717.434)</b>
<b>Valore netto</b>						
Diritti sui beni in concessione	931.857	3.250	40.320	(259)	(47.754)	927.414
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	49.485	(36.006)	(478)		43.876
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	13.058		6.760		(7.469)	12.349
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.054	8.245	(8.479)	(1.040)		7.780
Altre	1.626		1.719	(30)	(75)	3.240
<b>Totale valore netto</b>	<b>986.469</b>	<b>60.980</b>	<b>4.314</b>	<b>(1.807)</b>	<b>(55.298)</b>	<b>994.659</b>

## 8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2020 relativa alle immobilizzazioni materiali.

### Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2020
<b>Valore Lordo</b>						
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
<b>Totale valore lordo</b>	<b>498.826</b>	<b>18.005</b>	<b>(184)</b>	<b>(9.103)</b>	<b>0</b>	<b>507.543</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>						
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						
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(283.167)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.547</b>	<b>(20.331)</b>	<b>(294.953)</b>
<b>Valore netto</b>						
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
<b>Totale valore netto</b>	<b>215.657</b>	<b>18.005</b>	<b>(184)</b>	<b>(556)</b>	<b>(20.331)</b>	<b>212.591</b>

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 3.888 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa e del Terminal di Linate; oltre allo sviluppo e consolidamento delle infrastrutture di rete.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" effettuati dalla Capogruppo SEA comprendono, inoltre, l'acquisto di nuovi terminali video per 626 migliaia di euro e di arredi e mobilio (banchi, sedute, poltrone, ecc...) per 578 migliaia di euro.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni in corso ed acconti" includono 6.535 migliaia di euro relativi a SEA Energia. Tale importo fa riferimento principalmente agli acconti per l'acquisto della nuova turbina TGE. La dismissione della turbina TGC della Centrale di Malpensa di SEA Energia è avvenuta nel corso del 2020. La nuova turbina a gas, una volta entrata in servizio in modo definitivo (entrata in servizio prevista per aprile 2021) permetterà una riduzione di circa il 70% della ricaduta al suolo di inquinanti ed al contempo una, se pur modesta, riduzione di CO2 grazie a una migliore efficienza di cogenerazione dell'energia elettrica e termica prodotta dal sistema di cogenerazione a ciclo combinato (ciclo CC1) in cui questa verrà inserita.

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 2020, rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2019 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

### Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2019
<b>Valore Lordo</b>						
Beni immobili	228.607		4.122	(1.038)		231.691
Impianti e macchinari	111.684	1.211	1.424	(53)		114.267
Attrezzature industriali e commerciali	48.071	1.791	(3)	(3.564)		46.295
Altri beni mobili	73.681	4.948	5.070	(3.921)		79.778
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.405	28.981	(14.927)	(1.663)		26.796
<b>Totale valore lordo</b>	<b>476.448</b>	<b>36.931</b>	<b>(4.314)</b>	<b>(10.239)</b>	<b>0</b>	<b>498.826</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>						
Beni immobili	(101.834)			708	(6.798)	(107.924)
Impianti e macchinari	(70.693)			52	(3.025)	(73.665)
Attrezzature industriali e commerciali	(39.344)			3.539	(4.749)	(40.554)
Altri beni mobili	(59.094)			3.876	(5.806)	(61.024)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(270.965)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.175</b>	<b>(20.378)</b>	<b>(283.167)</b>
<b>Valore netto</b>						
Beni immobili	126.773		4.122	(330)	(6.798)	123.766
Impianti e macchinari	40.991	1.211	1.424		(3.025)	40.602
Attrezzature industriali e commerciali	8.727	1.791	(3)	(25)	(4.749)	5.740
Altri beni mobili	14.586	4.948	5.070	(45)	(5.806)	18.753
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.405	28.981	(14.927)	(1.663)		26.796
<b>Totale valore netto</b>	<b>205.483</b>	<b>36.931</b>	<b>(4.314)</b>	<b>(2.064)</b>	<b>(20.378)</b>	<b>215.657</b>

### 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 2020 è pari a 10.662 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.282 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 2019 al 31 dicembre 2020.

### Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2020
<b>Valore Lordo</b>					
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
<b>Totale valore lordo</b>	<b>11.817</b>	<b>2.863</b>	<b>(982)</b>	<b>0</b>	<b>13.698</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>					
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)
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(1.712)</b>	<b>0</b>	<b>957</b>	<b>(2.282)</b>	<b>(3.037)</b>
<b>Valore netto</b>					
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
<b>Totale valore netto</b>	<b>10.106</b>	<b>2.863</b>	<b>(25)</b>	<b>(2.282)</b>	<b>10.662</b>

Nel corso dell'esercizio 2019 la movimentazione dei diritti d'uso su beni in leasing era stata la seguente:

### Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	1° gennaio 2019	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2019
<b>Valore Lordo</b>					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11				11
Attrezzatura varia e minuta	2.203	866			3.069
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	1.376	1.925	(44)		3.257
Macchine elettromeccaniche ed elett.	868	40			908
Mezzi di carico e scarico	7				7
Terreni	137	4.240			4.377
<b>Totale valore lordo</b>	<b>4.790</b>	<b>7.071</b>	<b>(44)</b>	<b>0</b>	<b>11.817</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade				(8)	(8)
Attrezzatura varia e minuta				(614)	(614)
Attrezzature complesse				(54)	(54)
Automezzi			10	(678)	(668)
Macchine elettromeccaniche ed elett.				(175)	(175)
Mezzi di carico e scarico				(5)	(5)
Terreni				(188)	(188)
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>(1.722)</b>	<b>(1.712)</b>
<b>Valore netto</b>					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11			(8)	3
Attrezzatura varia e minuta	2.203	866		(614)	2.455
Attrezzature complesse	188			(54)	134
Automezzi	1.376	1.925	(34)	(678)	2.589
Macchine elettromeccaniche ed elett.	868	40		(175)	733
Mezzi di carico e scarico	7			(5)	2
Terreni	137	4.240		(188)	4.189
<b>Totale valore netto</b>	<b>4.790</b>	<b>7.071</b>	<b>(34)</b>	<b>(1.722)</b>	<b>10.106</b>

### 8.4 Investimenti immobiliari

Di seguito le tabelle relative agli investimenti immobiliari:

#### Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(732)	(730)
<b>Totale investimenti immobiliari netti</b>	<b>3.402</b>	<b>3.404</b>

#### Movimentazione Fondo Ammortamento

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Valore iniziale	(730)	(730)
Decrementi/Riclassifiche		2
Ammortamenti	(2)	(2)
<b>Valore finale</b>	<b>(732)</b>	<b>(730)</b>

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 2020, 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 2019 al 31 dicembre 2020.

### Partecipazioni in società collegate

(in migliaia di euro)	Movimentazione				31 dicembre 2020
	31 dicembre 2019	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	Cessione partecipazione	
SACBO SpA	45.815	(6.242)			39.573
Dufrital SpA	13.919	(2.819)			11.100
Disma SpA	2.721	(251)			2.470
Malpensa Logistica Europa SpA	3.612	748	(625)		3.735
SEA Services Srl	515	102			617
Airport Handling SpA	9.734	(1.102)			8.632
Signature Flight Support Italy Srl	358			(358)	0
<b>Totale</b>	<b>76.674</b>	<b>(9.564)</b>	<b>(625)</b>	<b>(358)</b>	<b>66.127</b>

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 2020 ammonta a 66.127 migliaia di euro rispetto a 76.674 migliaia di euro al 31 dicembre 2019.

In data 22 giugno 2020 è stata perfezionata la cessione della partecipazione del 40% in Signature Flight Support Italy (SFS Italy) all'azionista di maggioranza Signature Flight Support UK Regions Ltd che arriva così a detenere il 100% della società.

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 2020	31 dicembre 2019
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%
Aeropuertos Argentina 2000 SA		8,5%

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle altre partecipazioni dell'esercizio 2020:

### Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	Movimentazione			31 dicembre 2020
	31 dicembre 2019	Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25		(25)	0
Romairport Srl	1			1
Aeropuertos Argentina 2000 SA				
<b>Totale</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>(25)</b>	<b>1</b>

In data 22 settembre 2020 l'ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos) ha autorizzato il trasferimento delle azioni di AA 2000 da SEA a Cedidor, per il quale si era concluso un accordo in data 30 giugno 2011. In data 9 novembre 2020 il Consiglio di Amministrazione di AA2000 ha preso atto dell'avvenuto trasferimento. Il Gruppo SEA ha, quindi, definitivamente ceduto l'8,5% del capitale sociale in AA2000.

Si segnala, inoltre, che alla data del 31 dicembre 2020 il Gruppo SEA ha svalutato la partecipazione del 10% nel Consorzio Milano Sistema in liquidazione.

### 8.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2020 è riepilogata di seguito:

#### Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	(Rilascio) / accantonamento a conto economico	(Rilascio) / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2020
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	30.874	2.150		33.024
Svalutazione cespiti non ancora demoliti	684	40		724
Fondi rischi ed oneri	11.717	(2.495)		9.222
Fondo crediti tassato	6.862	424		7.286
Contenzioso lavoro	5.058	3		5.061
Valutazione a fair value dei derivati	715		(425)	290
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.467	(66)	49	1.450
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	12.717	(3.946)		8.771
Ammortamenti	2.173	105		2.278
Altre	4.110	198		4.308
Perdite fiscali SEA		33.678		33.678
<b>Totale imposte anticipate</b>	<b>76.377</b>	<b>30.091</b>	<b>(376)</b>	<b>106.092</b>
Ammortamenti	(12.272)	5.749		(6.523)
Allocazione plusvalore acquisizione SEA Prime	(4.683)	218		(4.465)
Fondo di ripristino	(1.499)	(119)		(1.618)
Altro	240	9		249
<b>Totale imposte differite</b>	<b>(18.214)</b>	<b>5.857</b>	<b>0</b>	<b>(12.357)</b>
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>58.163</b>	<b>35.948</b>	<b>(376)</b>	<b>93.735</b>

La variazione delle differite include principalmente l'effetto positivo dello stanziamento al 24% del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale al 31 dicembre 2020, assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista dunque, anche sulla base del Piano industriale 2021-2025 approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA del 19 gennaio 2021, la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentirne il progressivo riassorbimento.

Ai fini del conteggio della fiscalità differita del 2020, non si è tenuto conto dell'attuale maggiorazione di 3,5 punti percentuali dell'aliquota IRES così come introdotta dalla Legge del 27 dicembre 2019 per le società concessionarie di servizi pubblici, per gli esercizi 2019, 2020 e 2021, non avendo la certezza, data l'attuale situazione di crisi del settore aeroportuale, che l'utilizzo cada nel periodo di vigenza della legge.

Sulla variazione ha inciso, pertanto, il conseguente riallineamento dei crediti per imposte anticipate precedentemente calcolati con la maggiorazione del 3,5%, che si è reso necessario a seguito dei mutati scenari in termini di recuperabilità della suddetta maggiorazione IRES entro il 2021.

## 8.8 Altri crediti non correnti

Gli altri crediti non correnti, pari a 48.651 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (6.470 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) si riferiscono a:

- Crediti verso dipendenti e depositi cauzionali attivi per euro 214 migliaia (222 migliaia di euro al 31 dicembre 2019);
- Euro 48.437 migliaia (6.248 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), per l'attività relativa all'indemnification right garantito alla società, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione tra le attività non correnti, in accordo al principio IAS 8 paragrafi 10 e 11.

## 8.9 Rimanenze

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare della voce "Rimanenze":

### Rimanenze

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.291	3.136
Fondo obsolescenza magazzino	(1.264)	(1.288)
<b>Totale rimanenze</b>	<b>2.027</b>	<b>1.848</b>

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 1.264 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (1.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

## 8.10 Crediti commerciali

La voce relativa ai crediti commerciali è riepilogata nella tabella seguente:

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti	45.028	109.915
Crediti commerciali verso imprese collegate	6.372	13.326
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>51.400</b>	<b>123.241</b>

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 2020 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 2020	31 dicembre 2019
Fondo iniziale	(100.673)	(102.701)
(Incrementi)/scioglimenti	(10.295)	1.914
Utilizzi	630	114
<b>Totale fondo svalutazione crediti commerciali</b>	<b>(110.338)</b>	<b>(100.673)</b>

Gli accantonamenti al fondo sono esposti al netto degli scioglimenti e sono pari a 10.295 migliaia di euro per il 2020 (scioglimenti netti per 1.914 migliaia di euro per il 2019). 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 2020	31 dicembre 2019
Crediti per imposte	1.936	2.071
Altri crediti correnti	7.654	11.067
<b>Totale crediti per imposte e altri crediti correnti</b>	<b>9.590</b>	<b>13.138</b>

I crediti per imposte, pari a 1.936 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, si riferiscono per 132 migliaia di euro (464 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) a crediti IVA; per 1.045 migliaia di euro (1.182 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) a crediti per imposte correnti; per 759 migliaia di euro (425 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) ad altri crediti fiscali.

La voce "Altri crediti correnti" è dettagliabile nel modo seguente:

## Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Risconti per quote di CO <sub>2</sub>	1.722	5.183
Altri crediti	4.220	4.773
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	544	204
Crediti verso compagnie assicurative	949	488
Crediti per incassi vari	169	371
Valori postali e bolli	50	48
<b>Totale altri crediti correnti</b>	<b>7.654</b>	<b>11.067</b>

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 7.654 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (11.067 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e si compone delle voci sotto descritte.

I risconti attivi su acquisti di quote di CO<sub>2</sub> ammontano al 31 dicembre 2020 a euro 1.722 migliaia (euro 5.183 migliaia al 31 dicembre 2019) e si riferiscono alle quote per i diritti di emissione di gas ad effetto serra acquistate in anticipo.

La voce "Altri crediti" pari a 4.220 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 169 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 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 949 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (488 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo. La variazione è spiegata principalmente dalle diverse tempistiche di pagamento rispetto all'esercizio 2019.

## 8.12 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 2020	31 dicembre 2019
Depositi bancari e postali	588.240	87.458
Denaro e valori in cassa	73	63
<b>Totale</b>	<b>588.313</b>	<b>87.521</b>

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2020 è in aumento di 500.792 migliaia di euro rispetto all'anno precedente, a seguito dell'erogazione del nuovo Bond da 300 milioni di euro e di nuovi Term Loans per 400 milioni di euro, su cui ha però inciso con segno opposto la dinamica negativa dei flussi di cassa della gestione operativa, determinata in particolare dall'emergenza Covid-19.

La composizione della liquidità al 31 dicembre 2020 si riferisce a: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 588.137 migliaia di euro (87.354 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), depositi bancari non disponibili per 103 migliaia di euro (in linea con il 31 dicembre 2019), denaro e valori in cassa per 73 migliaia di euro (63 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Si segnala che una significativa parte di tale liquidità è in giacenza su conti corrente di tesoreria che ne assicurano un'adeguata redditività.

Per dettagli sulla variazione della voce in commento si rimanda al Rendiconto Finanziario Consolidato.

### 8.13 Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2020 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 2019	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2020
<b>Bilancio della Capogruppo</b>	<b>277.229</b>	<b>0</b>	<b>1.191</b>	<b>(120.367)</b>	<b>158.053</b>
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	28.547			1.929	30.475
Rettifiche per valutazione equity collegate	58.538			(10.378)	48.160
Altre scritture di consolidamento	(5.692)			241	(5.451)
<b>Bilancio Consolidato</b>	<b>358.620</b>	<b>0</b>	<b>1.191</b>	<b>(128.575)</b>	<b>231.236</b>

In data 4 maggio 2020 l'assemblea della Capogruppo SEA ha deliberato secondo un approccio prudenziale, in considerazione della situazione di emergenza dovuta agli effetti della pandemia Covid-19 e al fine di sostenere la solidità patrimoniale della Società e contenere i futuri impatti economico finanziari, di destinare l'utile di esercizio 2019 pari a euro 111.565.580,68 a riserva straordinaria.

### 8.14 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 2019	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	Altri movimenti	31 dicembre 2020
Fondo di ripristino e sostituzione	129.725	16.929	(13.157)		42.455	175.952
Fondo oneri futuri	27.683	2.839	(3.635)	(496)		26.391
<b>Totale fondo rischi e oneri</b>	<b>157.408</b>	<b>19.768</b>	<b>(16.792)</b>	<b>(496)</b>	<b>42.455</b>	<b>202.343</b>

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 175.952 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (129.725 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), 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 legati alla riqualifica funzionale del Terminal di Linate, al rifacimento dell'impianto della linea d'acqua surriscaldata e delle coperture del Terminal di Malpensa nonché, in area "air side", alla ripavimentazione di alcuni tratti delle piste, delle taxiway e dei piazzali di sosta degli aeromobili. Per una migliore esposizione dei dati patrimoniali il Gruppo ha presentato, a partire dal corrente esercizio, l'attività relativa all'indemnification right garantito alla società, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione

tra le attività non correnti, in accordo al principio IAS 8 paragrafi 10 e 11. La contropartita di tale ammontare è stata inclusa nella voce "Altri movimenti".

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione del fondo per oneri futuri:

### Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	31 dicembre 2020
Accantonamenti in materia di lavoro	5.854	2.259	(1.773)	(162)	6.178
Franchigie assicurative	1.272	32	(310)	(168)	826
Rischi fiscali	1.860			(35)	1.825
Certificati verdi e bianchi	914		(293)	(131)	490
Fondi diversi	17.783	548	(1.259)		17.072
<b>Totale fondo oneri futuri</b>	<b>27.683</b>	<b>2.839</b>	<b>(3.635)</b>	<b>(496)</b>	<b>26.391</b>

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 2019.

La voce "Franchigie assicurative" pari a 826 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;
- 325 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 "Certificati verdi e bianchi" pari a 490 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 si riferisce alla società SEA Energia. Il saldo residuo al 31 dicembre 2020 fa riferimento esclusivamente al fondo oneri futuri per Certificati Verdi in quanto si è definitivamente conclusa la verifica sulla Centrale di Malpensa da parte del GSE, in relazione alla restituzione di una quota parte di Certificati Bianchi percepiti nel periodo 2012-2015. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Gestione al paragrafo "Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2020".

La voce "Fondi diversi" per 17.072 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 è composta nel modo seguente:

- 5.072 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- 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, nonostante la Commissione aeroportuale di Malpensa abbia deliberato uno scenario di riferimento, non è ancora presente una zonizzazione acustica. A fine 2019 è stato avviato un piano di mappatura completo dei ricettori sensibili nell'intorno aeroportuale di Linate, che sarà poi esteso anche al territorio di Malpensa con analoga finalità;
- 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.

## 8.15 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 2020	31 dicembre 2019
Fondo iniziale	48.172	46.214
(Proventi)/oneri finanziari	216	454
Utilizzi	(2.972)	(2.289)
(Utili) / perdite attuariali	206	3.793
<b>Totale Fondi relativi al personale</b>	<b>45.622</b>	<b>48.172</b>

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 2020	31 dicembre 2019
Tasso annuo di attualizzazione	0,01%	0,77%
Tasso annuo di inflazione	0,80%	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,10%	2,63%

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 2020 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 2020	31 dicembre 2019
+ 1 % sul tasso di turnover	44.314	46.814
- 1 % sul tasso di turnover	45.119	47.657
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	45.300	47.863
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	44.106	46.578
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	43.744	46.189
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	45.684	48.277

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 2020	31 dicembre 2019
Duration del piano	9,2	9,4

### Erogazioni previste

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Annualità 1	4.473	4.397
Annualità 2	1.996	3.438
Annualità 3	2.077	2.073
Annualità 4	2.157	2.099
Annualità 5	2.326	2.297

### 8.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	30.580	564.849	23.459	195.978
Debito per oneri su finanziamento	1.137		939	
Fair value derivati	1.744			3.574
<b>Debiti verso banche</b>	<b>33.461</b>	<b>564.849</b>	<b>24.398</b>	<b>199.552</b>
Debiti verso obbligazionisti	299.856	298.490		299.369
Debiti per oneri su obbligazioni	9.014		6.610	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1.606	7.763	1.706	6.771
Debiti per finanziamenti agevolati			44	
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>310.476</b>	<b>306.253</b>	<b>8.360</b>	<b>306.140</b>
<b>Totale passività correnti e non correnti</b>	<b>343.937</b>	<b>871.102</b>	<b>32.758</b>	<b>505.692</b>

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito a fine 2020 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, di cui circa la metà è rappresentato dalle emissioni obbligazionarie "SEA 3 1/8 2014-2021" e "SEA 3 1/2 2020-2025" (esprese al costo ammortizzato). La restante parte dell'indebitamento è composta dai nuovi Term Loans erogati durante il 2020 (in scadenza tra il 2022 e il 2023) e da finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 42% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 12% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019:

### Indebitamento finanziario netto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
A. Disponibilità Liquide	(588.313)	(87.521)
B. Altre Disponibilità Liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
<b>D. Liquidità (A)+(B)+(C)</b>	<b>(588.313)</b>	<b>(87.521)</b>
<b>E. Crediti finanziari</b>		
F. Debiti finanziari correnti	10.152	7.549
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	30.580	23.503
H. Altri debiti finanziari correnti	303.206	1.706
<b>I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)</b>	<b>343.937</b>	<b>32.758</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)</b>	<b>(244.376)</b>	<b>(54.763)</b>
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	564.849	195.977
L. Obbligazioni emesse	298.490	299.369
M. Altri debiti finanziari non correnti	7.764	10.346
<b>N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)</b>	<b>871.102</b>	<b>505.692</b>
<b>O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)</b>	<b>626.726</b>	<b>450.929</b>

A fine dicembre 2020 l'indebitamento finanziario netto, pari a 626.726 migliaia di euro, registra un incremento di 175.797 migliaia di euro rispetto a fine 2019, in cui era pari a 450.929 migliaia di euro.

Sulla composizione dell'indebitamento finanziario netto hanno influito una serie di fattori, fra cui:

- maggior liquidità per 500.792 migliaia di euro derivante dai seguenti principali fattori: i) l'emissione del nuovo Bond da 300 milioni di euro e l'erogazione di nuovi Term Loans per 400 milioni di euro; ii) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti in essere, principalmente BEI, con quote capitali rimborsate nel 2020 pari a 23.504 migliaia di euro;
- minori rettifiche IAS per 799 migliaia di euro determinate principalmente da: i) il miglioramento del fair value dei derivati per 1.830 migliaia di euro correlato alla prosecuzione dell'ammortamento del relativo nozionale, ii) maggiori ratei passivi su finanziamenti per 2.603 migliaia di euro, principalmente derivante dall'emissione in ottobre 2020 del nuovo Bond, iii) l'impatto positivo per 1.572 migliaia di euro derivante dal processo di ammortamento dei costi relativi alle nuove erogazioni e al nuovo Bond;
- maggiore debito per leasing per 892 migliaia di euro.

Le voci "Altri debiti finanziari correnti" e "Altri debiti finanziari non correnti" 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 2020 rispettivamente a 1.606 migliaia di euro e 7.763 migliaia di euro.

### Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	
	correnti	non correnti
Attrezzatura varia e minuta	680	1.571
Attrezzature complesse	55	37
Automezzi	678	3.727
Macchine elettromeccaniche ed elett.	156	432
Terreni	37	1.996
<b>Totale</b>	<b>1.606</b>	<b>7.763</b>

Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 8.3 "Diritti d'uso beni in leasing".

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 2020 e delle altre variazioni.

(in migliaia di euro)	Finanziamenti	Prestiti obbligazionari	Debito per oneri su finan.ti e prestiti obbligaz.ri	Derivato passivo	Debiti per leasing	Totale
<b>Saldo al 31 dicembre 2019</b>	<b>219.481</b>	<b>299.369</b>	<b>7.549</b>	<b>3.574</b>	<b>8.477</b>	<b>538.450</b>
Erogazione di finanziamenti Term Loan	400.000					400.000
Emissione prestito obbligazionario		300.000				300.000
Flussi di cassa	(23.504)		(7.549)		(2.055)	(33.108)
Altre variazioni						
- Costo Ammortizzato	(548)	(1.023)				(1.571)
- Variazione del fair value				(1.830)		(1.830)
- Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			10.151			10.151
- Variazione debito per leasing finanziario IFRS 16					2.947	2.947
<b>Saldo al 31 dicembre 2020</b>	<b>595.429</b>	<b>598.346</b>	<b>10.151</b>	<b>1.744</b>	<b>9.369</b>	<b>1.215.039</b>

## 8.17 Altri debiti non correnti

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri debiti non correnti".

### Altri debiti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Debiti verso azionisti per dividendi straordinari non correnti	84.737	
Debiti verso dipendenti	2.537	6.560
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	534	1.401
<b>Totale</b>	<b>87.808</b>	<b>7.961</b>

Gli altri debiti non correnti mostrano un significativo incremento a causa della riclassifica dei debiti verso azionisti per 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. Tale importo era classificato al 31 dicembre 2019 tra gli "Altri debiti correnti".

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" si riferisce, inoltre, ai debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

## 8.18 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali.

### Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Debiti verso fornitori	98.746	168.413
Acconti	4.569	2.152
Debiti verso imprese collegate	7.150	11.520
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>110.465</b>	<b>182.085</b>

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 2020 ammontano a 4.569 migliaia di euro (2.152 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2020 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 1.415 migliaia di euro (4.076 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

Per quanto riguarda i debiti verso le società collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 10 relativa ai rapporti con parti correlate.

## 8.19 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 8.351 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (10.689 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), sono costituiti da:

### Debiti per imposte dell'esercizio

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Debiti IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo	4.571	4.856
Debiti per imposte dirette	446	4.872
Debiti IVA	2.807	955
Altri debiti di natura fiscale	527	6
<b>Totale debiti per imposte dell'esercizio</b>	<b>8.351</b>	<b>10.689</b>

## 8.20 Altri debiti

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri debiti".

### Altri debiti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Debito verso azionisti per dividendi a breve termine	96	84.839
Servizi antincendio aeroportuali	77.279	71.187
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	26.109	51.416
Altri debiti diversi	11.799	22.866
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	12.205	24.047
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	10.349	14.664
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.110	14.126
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.769	2.676
Depositi cauzionali di terzi	1.379	1.296
Debiti verso altri per trattenute c/dip	220	237
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	74	72
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	13	96
<b>Totale</b>	<b>154.402</b>	<b>287.522</b>

Il saldo della voce "Altri debiti" evidenzia un decremento di 133.120 migliaia di euro, passando da 287.522 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 a 154.402 migliaia di euro al 31 dicembre 2020.

I debiti verso azionisti per dividendi a breve termine mostrano un significativo decremento, a seguito della riclassifica della quota straordinaria tra gli "Altri debiti non correnti".

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. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo "Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2020".

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 11.799 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (22.866 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori. I risconti passivi del 2020 risentono della ridefinizione dei contratti commerciali vigenti, relativa all'emergenza sanitaria Covid-19.

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 2020 e 2019. 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*.

La contrazione dei ricavi è principalmente riconducibile agli effetti negativi legati alla diffusione del virus Covid-19 che ha generato una forte riduzione delle attività aeroportuali a seguito del drastico calo del traffico passeggeri.

Per i dettagli e l'analisi sui dati di traffico dell'esercizio 2020 si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

#### Ricavi di gestione

(in migliaia di euro)	2020	2019
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	236.257	679.444
Ricavi di Gestione General Aviation	9.717	10.818
Ricavi di Gestione Energy	11.036	16.606
<b>Totale Ricavi di gestione</b>	<b>257.010</b>	<b>706.868</b>

#### Ricavi di Gestione Commercial Aviation

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per comparto.

#### Ricavi di gestione Aviation

(in migliaia di euro)	2020	2019
Diritti e infrastrutture centralizzate	127.108	367.658
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	11.217	44.637
Utilizzo spazi in regime regolamentato	6.624	13.515
<b>Totale Ricavi di gestione Aviation</b>	<b>144.949</b>	<b>425.810</b>

La variazione negativa dei ricavi di gestione *Aviation* è ampiamente spiegata nella Relazione sulla Gestione a cui si rimanda.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Non Aviation* suddiviso per comparto.

#### Ricavi di gestione Non Aviation

(in migliaia di euro)	2020	2019
Retail	26.975	103.587
Parcheggi	23.396	73.319
Cargo	16.644	18.357
Pubblicità	4.193	10.547
Servizi premium	4.816	22.721
Real estate	1.944	4.336
Servizi e altri ricavi	13.340	20.767
<b>Totale Ricavi di gestione Non Aviation</b>	<b>91.308</b>	<b>253.634</b>

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

(in migliaia di euro)	2020	2019
Shops	11.570	54.192
Food & Beverage	6.952	23.014
Car Rental	5.997	17.456
Servizi bancari	2.456	8.925
<b>Totale Retail</b>	<b>26.975</b>	<b>103.587</b>

L'evento più rilevante del 2020 è stato la diffusione 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 9.717 migliaia di euro registrano un lieve decremento rispetto all'esercizio precedente per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

### Ricavi di Gestione Energy

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Energy* suddiviso per tipologia.

#### Ricavi di gestione Energy

(in migliaia di euro)	2020	2019
Vendita Energia Elettrica	6.250	11.662
Vendita Energia Termica	4.540	4.888
Altri Ricavi e Servizi	246	56
<b>Totale Ricavi di gestione Energy</b>	<b>11.036</b>	<b>16.606</b>

Per il commento dell'andamento dei ricavi 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 51.142 migliaia di euro nel 2019 a 29.024 migliaia di euro nel 2020.

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 miglione 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

(in migliaia di euro)	2020	2019
Salari, stipendi e oneri sociali	125.924	178.348
Trattamento fine rapporto	7.812	7.895
Altri costi del lavoro	2.815	5.384
<b>Totale</b>	<b>136.551</b>	<b>191.627</b>

Nell'esercizio 2020 il costo del lavoro del Gruppo è diminuito di 55.076 migliaia di euro (-28,7%) rispetto all'esercizio 2019, passando da 191.627 migliaia di euro a 136.551 migliaia di euro.

La riduzione è in gran parte riconducibile alla fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, accompagnata dal ridimensionamento dei costi retributivi variabili e dal calo della forza lavoro.

Il numero medio di dipendenti Full Time Equivalent, infatti, passa da 2.802 nel 2019 a 2.758 nel 2020.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria (*Full Time Equivalent*).

#### Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	Gennaio-Dicembre 2020	%	Gennaio-Dicembre 2019	%
Dirigenti	53	1,9%	54	1,9%
Quadri	286	10,4%	292	10,4%
Impiegati	1.723	62,5%	1.742	62,2%
Operai	638	23,1%	635	22,7%
<b>Totale dipendenti subordinati</b>	<b>2.700</b>	<b>97,9%</b>	<b>2.723</b>	<b>97,2%</b>
Dipendenti somministrati	58	2,1%	79	2,8%
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.758</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.802</b>	<b>100,0%</b>

### 9.4 Materiali di consumo

La voce relativa ai "Materiali di consumo" è rappresentabile dalla tabella di seguito.

#### Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2020	2019
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	29.759	44.483
Acquisto quote CO <sub>2</sub>	3.461	2.869
Variazione delle rimanenze	(178)	85
<b>Totale</b>	<b>33.042</b>	<b>47.437</b>

I costi per materiali di consumo passano da 47.437 migliaia di euro nel 2019 a 33.042 migliaia di euro nel 2020 evidenziando un decremento di 14.395 migliaia di euro per effetto principalmente di minori costi per metano ed energia elettrica.

## 9.5 Altri costi operativi

La tabella relativa agli "Altri costi operativi" è la seguente:

### Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	2020	2019
Canoni pubblici	15.884	35.513
Costi di manutenzione ordinaria	25.461	37.118
Servizi di scalo forniti da società di handling	14.536	24.548
Pulizia	12.532	16.862
Altri costi	7.252	15.480
Gestione parcheggi	7.063	17.430
Servizi professionali	4.565	6.780
Utenze e spese di vigilanza	5.307	11.355
Oneri tributari	8.393	8.382
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	7.785	8.156
Costi commerciali	2.039	7.847
Prestazione per assistenza disabili	1.876	3.600
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	904	2.068
Assicurazioni	1.840	1.518
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	855	728
Minusvalenze su beni patrimoniali	30	581
<b>Totale altri costi operativi</b>	<b>116.322</b>	<b>197.966</b>

Gli "Altri costi operativi", pari a 116.322 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, registrano un decremento di 81.644 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. I minori costi rispecchiano i minori volumi di traffico e di servizi ai passeggeri. Tale riduzione è attribuibile quasi interamente al periodo da marzo a dicembre ed è dovuta al venir meno dei costi correlati ai minori volumi di traffico e agli effetti delle azioni di cost saving attivate dall'azienda per limitare gli impatti negativi della crisi.

La riduzione dei costi per canoni verso Enti Pubblici per 19.629 migliaia di euro è dovuta ai minori oneri per canone concessorio che SEA è tenuta a versare per l'esercizio 2020 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 9.327 migliaia di euro (28.120 migliaia di euro al 31 dicembre 2019); ii) costi per il servizio antincendio degli aeroporti per 6.092 migliaia di euro (6.074 migliaia di euro al 31 dicembre 2019); iii) canone concessorio verso l'Erario per servizi di sicurezza per 317 migliaia di euro (1.184 migliaia di euro al 31 dicembre 2019); iv) canoni e concessioni ad enti diversi per 148 migliaia di euro (135 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

La variazione della voce "Altri costi", infine, è principalmente attribuibile ai minori costi accessori per l'energia elettrica (-567 migliaia di euro), oneri connessi ai servizi di ristorazione delle Sale Vip (-3.903 migliaia di euro) e servizi navette (-985 migliaia di euro).

## 9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 46.321 migliaia di euro nel 2019 a 26.680 migliaia di euro nel 2020. 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)	2020	2019
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	10.295	(1.914)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	2.343	2.469
Svalutazioni immobilizzazioni materiali/immateriali	420	
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni</b>	<b>13.058</b>	<b>555</b>

Nel 2020 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un saldo negativo per il conto economico pari a 13.058 migliaia di euro.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti ammontano a 10.295 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 2.343 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (2.469 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) 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 8.14.

Impattano negativamente sul conto economico 2020 anche 420 migliaia di euro relativi a svalutazioni di immobilizzazioni immateriali comprese nei diritti su beni in concessione.

## 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)	2020	2019
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	17.195	22.052

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio per complessivi 16.929 migliaia di euro, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio" e per 266 migliaia di euro al rilascio a conto economico della quota annuale degli interventi di ripristino e sostituzione iscritti nei precedenti esercizi nella voce "Altri crediti non correnti".

Nel 2020 si è registrato un utilizzo del fondo pari a 13.157 migliaia di euro.

## 9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

### Ammortamenti

(in migliaia di euro)	2020	2019
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	53.648	55.298
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	20.333	20.380
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.282	1.722
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>76.263</b>	<b>77.400</b>

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.

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 Capogruppo SEA ha provveduto a ricalcolare gli ammortamenti, secondo la nuova scadenza della Convenzione 2001, prorogata alla data del 4 maggio 2043.

## 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)	2020	2019
SACBO SpA	(6.242)	8.799
Dufrital SpA	(2.819)	5.332
Disma SpA	(251)	322
Malpensa Logistica Europa SpA	748	1.515
Sea Services Srl	102	899
Airport Handling SpA	(1.102)	536
Signature Flight Support Italy Srl	(358)	58
<b>Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni</b>	<b>(9.922)</b>	<b>17.461</b>
<b>Altri proventi (oneri)</b>	<b>(25)</b>	<b>60</b>
<b>Totale proventi (oneri) da partecipazioni</b>	<b>(9.947)</b>	<b>17.521</b>

Gli oneri netti da partecipazioni mostrano un saldo di 9.947 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 decremento in quanto tutte le società collegate riflettono gli effetti negativi causati dalla pandemia da Covid-19, registrando una perdita o comunque un utile inferiore a quello dello 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 2020 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)	2020	2019
Utili su cambi	4	51
Altri proventi finanziari	235	105
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>239</b>	<b>156</b>
Interessi passivi su finanziamenti e prestiti obbligazionari a medio/lungo termine	(14.665)	(11.676)
Commissioni su finanziamenti	(2.385)	(1.764)
Perdite su cambi	(10)	(6)
<b>Altri interessi passivi:</b>	<b>(3.266)</b>	<b>(3.674)</b>
oneri finanziari su TFR	(216)	(454)
oneri finanziari su Leasing	(206)	(136)
oneri finanziari su Derivati	(1.908)	(2.076)
Altri	(936)	(1.008)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(20.326)</b>	<b>(17.120)</b>
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>(20.087)</b>	<b>(16.964)</b>

Gli oneri finanziari netti dell'esercizio 2020 ammontano a 20.087 migliaia di euro, in aumento di 3.123 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

Tale incremento è determinato dalle seguenti componenti:

- maggiori oneri finanziari per 3.206 migliaia di euro, in particolare per l'impatto del nuovo funding 2020, che ha determinato un incremento sia degli interessi passivi che delle commissioni sui finanziamenti. Su tale risultato hanno anche inciso (i) minori oneri su derivati per la prosecuzione del processo di ammortamento del relativo nozionale, e (ii) minori oneri su TFR;
- maggiori proventi finanziari per 83 migliaia di euro, su cui ha inciso la remunerazione della liquidità riconosciuta su alcuni conti correnti del Gruppo SEA, parzialmente compensato da minori utili su cambi.

## 9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

### Imposte

(in migliaia di euro)	2020	2019
Imposte correnti	1.412	54.284
Imposte differite	(35.948)	(3.496)
<b>Totale</b>	<b>(34.536)</b>	<b>50.788</b>

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)	2020	%	2019	%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(163.111)</b>		<b>175.209</b>	
Imposte sul reddito teoriche	(39.147)	24,0%	47.601	27,2%
Effetto fiscale differenze permanenti	1.141	-0,7%	(2.172)	-1,2%
IRAP	(304)	0,2%	8.063	4,6%
Altro	3.774	-2,3%	(2.704)	-1,5%
<b>Totale</b>	<b>(34.536)</b>	<b>21,2%</b>	<b>50.788</b>	<b>29,0%</b>

Nell'esercizio 2020 le imposte riducono la perdita del Gruppo, passando da 50.788 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 a -34.536 migliaia di euro al 31 dicembre 2020. Le imposte hanno un impatto economico contrario rispetto al 31 dicembre 2019 e 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 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 2020 risulta pari a -0,51 euro (risultato netto dell'esercizio -128.576 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 31 dicembre 2019 era pari a 0,50 euro per azione (risultato netto dell'esercizio 124.419 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 2020 e al 31 dicembre 2019, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2020 e 2019, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio.

## Rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020			
	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<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
<b>Totale parti correlate</b>	<b>6.372</b>	<b>7.150</b>	<b>20.377</b>	<b>19.988</b>
Totale voce di bilancio	51.400	110.465	257.010	285.915
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>12,40%</b>	<b>6,47%</b>	<b>7,93%</b>	<b>6,99%</b>

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019			
	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>				
SACBO (*)	283	352	1.171	11.865
Dufrital	5.908	696	33.476	16
Malpensa Logistica Europa	1.361	1.070	4.635	(40)
SEA Services	1.009	2.172	3.862	4.550
Disma	11		214	(3)
Signature Flight Support Italy	54	1	219	11
Airport Handling	4.700	7.229	14.076	26.447
<b>Totale parti correlate</b>	<b>13.326</b>	<b>11.520</b>	<b>57.654</b>	<b>42.846</b>
Totale voce di bilancio	123.241	182.085	706.868	437.029
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>10,81%</b>	<b>6,33%</b>	<b>8,16%</b>	<b>9,80%</b>

(\*) 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 2020 e al 31 dicembre 2019, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

## Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(2.584)		(2.584)	(111.808)	2,3%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	625		625	(43.442)	-1,4%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				656.042	0,0%

## Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(10)		(10)	199.149	0,0%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	10.766		10.766	(83.909)	-12,8%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(180.755)	0,0%

Le transazioni tra il Gruppo e le parti correlate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 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);
- fornitura da parte di SEA Energia di energia elettrica a Dufrital;
- ricavi per canoni di affitto e concessione rilasciata da SEA Prime per il rifornimento di carburante; costi per *push-back* (Signature Flight Support Italy);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

Le operazioni sopra elencate rientrano nella gestione ordinaria del Gruppo e sono effettuate a valori di mercato.

### 10.1 Altri rapporti con Parti correlate

#### Malpensa Logistica Europa SpA

Nel corso del 2020 Malpensa Logistica Europa ha distribuito dividendi a SEA per 625 migliaia di euro.

## 11. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, il compenso per il Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 564 migliaia di euro (435 migliaia di euro per l'esercizio 2019).

## 12. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2020 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 290 migliaia di euro (294 migliaia di euro nell'esercizio 2019).

## 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 2020 sono stati pari a 234 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 65.144 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (69.929 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato.

#### Dettaglio Impegni per progetto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	47.884	41.288
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastruttura di volo e viabilità di Linate e Malpensa	2.564	13.514
Fornitura ed installazione di una nuova turbina a gas per la centrale di Malpensa	1.168	5.762
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	3.091	4.970
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	7.485	2.962
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	2.952	1.433
<b>Totale impegni per progetto</b>	<b>65.144</b>	<b>69.929</b>

### 14.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2020 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari ciascuna a 40.031 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 28.765 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;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano alla Dogana di Segrate (Milano 3) per 75 migliaia di euro (Aviazione Generale);
- fidejussione rilasciata dalla Banca Nazionale del Lavoro a Terna (Rete elettrica nazionale SpA) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica per 570 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 200 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 100 migliaia di euro;
- 713 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, inoltre, è stato caratterizzato dall'insorgere della pandemia da Covid-19, che ha determinato la drastica riduzione del traffico passeggeri a partire dal mese di marzo 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 8.14).

## 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 2020".

## 18. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2020 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

## 19. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

L'evento più rilevante del 2020 è stato la diffusione 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. Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Eventi di rilievo dell'esercizio 2020".

## 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 ha ricevuto, nel corso dell'esercizio, erogazioni pubbliche per un importo pari a 5.768 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
SEA SpA	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Finanziamento a fondo perduto per la realizzazione del prolungamento della linea ferroviaria Milano-Malpensa dal Terminal 1 al Terminal 2	5.307
SEA SpA*	Regione Lombardia	Finanziamento a fondo perduto opere di regimazione del fiume Lambro	461

\*Il finanziamento a fondo perduto ricevuto da SEA SpA è stato inoltrato a SEA Prime quale titolare delle opere di regimazione del fiume Lambro.

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.

<b>Beneficiario</b>	<b>Soggetto Erogante</b>	<b>Causale</b>	<b>Importo</b> (in migliaia di euro)
Teatro alla Scala	SEA SpA	Quota annuale socio fondatore	600
Curia Arcivescovile di Milano	SEA SpA	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	30
Università degli Studi dell'Insubria di Varese	SEA SpA	Contributo a sostegno della ricerca scientifica dell'Università degli Studi dell'Insubria - Dipartimento di Chirurgia e Medicina, nell'ambito del "Protocollo Studio Scientifico Screening Covid-19"	20

## **21. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2020**

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione*

**Michaela Castelli**



# Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.  
Via Tortona, 25  
20144 Milano  
Italia

Tel: + 39 02 83322111  
Fax: + 39 02 83322112  
www.deloitte.it

## RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39 E DELL'ART. 10 DEL REGOLAMENTO (UE) N. 537/2014

**Agli Azionisti della  
SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI – SEA S.p.A.**

### RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO CONSOLIDATO

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA (il “Gruppo”), costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria al 31 dicembre 2020, dal Conto Economico Consolidato, dal Conto Economico Complessivo Consolidato, dal Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto Consolidato, dal Rendiconto Finanziario Consolidato per l’esercizio chiuso a tale data e dalle relative note esplicative che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l’esercizio chiuso a tale data in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall’Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell’art. 9 del D.Lgs. n. 38/05.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società capogruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (la “Società”) in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell’ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell’ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell’esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell’ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 – 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.  
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 – R.E.A. Milano n. 1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata (“DTTL”), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche “Deloitte Global”) non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l’informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all’indirizzo [www.deloitte.com/about](http://www.deloitte.com/about).

© Deloitte & Touche S.p.A.

# Deloitte.

2

## *Covid-19 (Coronavirus)*

### **Descrizione dell'aspetto chiave della revisione**

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato dalla diffusione del Covid-19 e dalle relative conseguenze sul contesto socio-economico, con particolare impatto sul settore del trasporto aereo e conseguentemente sui ricavi e sulla marginalità del Gruppo.

A partire da febbraio, la progressiva diffusione del virus e le conseguenti disposizioni dei governi nazionali per il contenimento del contagio hanno comportato una prima evidente contrazione del traffico passeggeri, cui ha fatto seguito, a partire dal mese di luglio, una fase di recupero, che si è mantenuta nei mesi estivi. A seguito della seconda ondata pandemica di ottobre e delle conseguenti misure governative, si è registrata una nuova riduzione del traffico.

Il Gruppo ha prontamente attivato un protocollo di risposta alla crisi, e attraverso il comitato di direzione (ridenominato "Comitato Crisi Permanente"), ha avviato un piano di gestione dell'emergenza, per garantire la sicurezza e per mitigare gli effetti economici e finanziari del minor traffico gestito. In tale contesto, al fine di rafforzare la struttura finanziaria e con l'obiettivo di garantire la copertura dei fabbisogni derivanti dal temporaneo rallentamento dell'attività conseguente all'emergenza da Covid-19, il Gruppo ha completato il rifinanziamento delle obbligazioni in scadenza ad aprile 2021 con una nuova emissione obbligazionaria di Euro 300 milioni, nonché ha sottoscritto nuove linee di finanziamento per complessivi Euro 400 milioni, in aggiunta alle linee già disponibili per Euro 390 milioni. Inoltre, il Gruppo ha richiesto e ottenuto dalle banche finanziatrici la temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (c.d. "holiday covenant").

A seguito degli effetti della pandemia e all'esito delle analisi svolte, gli Amministratori in data 19 gennaio 2021 hanno approvato il piano industriale 2021-2025 (il "Piano"), che costituisce un'evoluzione del precedente piano 2020-2024 approvato nel 2020. Il Piano è stato sviluppato su tre distinti scenari di traffico, elaborati mediante il supporto di consulenti esterni.

Inoltre, in presenza di indicatori di potenziali perdite di valore, prevalentemente correlati al contesto Covid-19, gli Amministratori hanno predisposto un test d'impairment, approvato in data 25 marzo 2021, elaborato sulla base del Piano e di proiezioni di medio-lungo termine. In presenza di più scenari, ai fini dell'impairment test gli Amministratori hanno considerato lo scenario con posizionamento intermedio, che prevede un ritorno a volumi ante Covid-19 a partire dal 2024 e che risulta allineato alle più recenti previsioni effettuate dall'International Air Transport Association (IATA). Il test d'impairment non ha evidenziato perdite di valore, neppure nello scenario di traffico peggiorativo, considerato dagli Amministratori nelle proprie analisi di sensitività.

# Deloitte.

3

Gli Amministratori illustrano che in ogni caso le forti incertezze legate al Covid-19 rendono molto complesso effettuare delle previsioni non aleatorie sui risultati dell'esercizio corrente. In tale contesto il Gruppo monitora attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le analisi di sensitività sugli effetti della pandemia. Sulla base delle analisi di scenario sviluppate, gli Amministratori ritengono che la liquidità e le linee di finanziamento disponibili permetteranno al Gruppo di rimborsare i finanziamenti in scadenza e di gestire i fabbisogni di cassa sino alla graduale ripresa del traffico.

In considerazione della significatività degli effetti del Covid-19 sui risultati del Gruppo e sull'evoluzione prevedibile della gestione, nonché dei possibili impatti in termini di potenziali perdite di valore delle attività iscritte, abbiamo considerato il Covid-19 un aspetto chiave della revisione per il bilancio consolidato del Gruppo.

Il paragrafo "Rischio di liquidità" delle note esplicative illustra la struttura finanziaria del Gruppo e le misure di rafforzamento finanziario attuate dal Gruppo nel corso dell'esercizio. I paragrafi "Eventi di rilievo dell'esercizio 2020" ed "Evoluzione prevedibile della gestione" della relazione sulla gestione e il paragrafo "Perdite di valore di attività" delle note esplicative al bilancio consolidato riportano l'informativa in merito agli ulteriori aspetti sopra evidenziati.

---

## Procedure di revisione svolte

Le nostre procedure di revisione, svolte anche avvalendoci del supporto di esperti del network Deloitte, hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione delle misure adottate dal Gruppo per far fronte alla situazione di emergenza, mediante incontri e discussioni con la Direzione ed esame della relativa documentazione;
- analisi dei provvedimenti emanati dalle Autorità competenti a fronte dell'emergenza Covid-19;
- lettura critica dei verbali delle riunioni del Consiglio di Amministrazione;
- comprensione dei controlli rilevanti sul processo di effettuazione dell'impairment test;
- analisi di ragionevolezza delle principali assunzioni alla base della predisposizione del Piano e per la formulazione delle analisi di scenario;
- valutazione della ragionevolezza del tasso di attualizzazione (WACC), utilizzato nella predisposizione del test di impairment;
- esame delle operazioni di finanziamento poste in essere dal Gruppo;
- analisi delle previsioni di fabbisogno finanziario nell'orizzonte dei 12 mesi successivi all'approvazione del bilancio e delle relative coperture in termini di linee di credito disponibili;
- analisi degli eventi successivi fino alla data di emissione della relazione di revisione;
- esame dell'informativa fornita dagli Amministratori.

# Deloitte.

4

## *Fondo di ripristino per le opere in concessione*

### **Descrizione dell'aspetto chiave della revisione**

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 include il "Fondo per ripristino e sostituzione", pari ad Euro 176 milioni. Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che il Gruppo dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dall'accordo concessorio, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale ottenuta in concessione.

Il processo estimativo del suddetto fondo risulta articolato e complesso e si basa su diverse variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano lo stato di conservazione delle opere, la durata dei cicli di manutenzione e le previsioni di costo per classi omogenee di intervento.

In considerazione di quanto sopra evidenziato, abbiamo considerato la valutazione di tale fondo un aspetto chiave della revisione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020.

Le note 2.7 e 8.14 del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati dal Gruppo e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.

### **Procedure di revisione svolte**

Le nostre procedure di revisione hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione del processo utilizzato dal Gruppo ai fini della determinazione e dell'adeguamento del fondo in oggetto e analisi di eventuali variazioni dovute al contesto Covid-19 sugli investimenti attesi;
- rilevazione dei principali controlli posti in essere dal Gruppo a presidio dell'area in esame e, con riferimento alla Società, verifica dell'operatività degli stessi;
- valutazione tramite incontri semestrali con Direzione Operazioni e Manutenzione e analisi campionaria del database che accoglie gli oneri che compongono il fondo di ripristino e dell'adeguatezza delle stime della Direzione e di eventuali scostamenti rispetto alle stime;
- comprensione degli aggiornamenti normativi che possano avere impatti sulla stima del fondo di ripristino;
- verifica della completezza e accuratezza degli accantonamenti rilevati nel bilancio consolidato, anche in considerazione degli aggiornamenti del Piano;
- verifica campionaria dei criteri di allocazione delle percentuali di ripristino tramite discussione con gli uffici competenti;
- valutazione delle stime alla base del fondo in oggetto;
- analisi dell'adeguatezza dell'informativa fornita dagli Amministratori nelle note al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

# Deloitte.

5

## Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

## Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;

## Deloitte.

6

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

### **Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014**

L'assemblea degli azionisti della Società ci ha conferito in data 4 maggio 2016 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e consolidato della Società per gli esercizi 2016 – 2022.

# Deloitte.

7

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

## RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

### **Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98**

Gli Amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2020, comprese la sua coerenza con il relativo bilancio consolidato e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2020 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

### **Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n.254**

Gli Amministratori della Società sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n.254.

Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione non finanziaria.

# Deloitte.

8

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n.254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



**Marco Pessina**  
Socio

Milano, 30 aprile 2021

SEEA SpA

**SEA SPA**

**BILANCIO SEPARATO**

Bilancio

Separato

## PROSPETTI CONTABILI

### SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

(in euro)	Note	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	940.236.476		964.367.866	
Immobilizzazioni materiali	6.2	153.533.835		160.164.309	
Diritto d'uso beni in leasing	6.3	10.584.278		10.048.552	
Investimenti immobiliari	6.4	3.402.333		3.403.832	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.5	50.445.566		50.445.566	
Altre partecipazioni	6.6	1.133		26.134	
Imposte differite attive	6.7	94.318.350		58.941.744	
Altri crediti non correnti	6.8	48.533.653		6.351.979	
<b>Totale Attività non correnti</b>		<b>1.301.055.624</b>	<b>0</b>	<b>1.253.749.982</b>	<b>0</b>
Rimanenze	6.9	2.015.128		1.830.197	
Crediti commerciali	6.10	49.124.426	9.618.417	120.161.542	16.413.108
Crediti finanziari correnti	6.11	28.244.140	28.244.140	26.127.757	26.127.757
Crediti per imposte	6.12	1.089.821		954.923	
Altri crediti correnti	6.13	5.361.099		5.769.212	
Cassa e disponibilità liquide	6.14	588.249.544		87.463.348	
<b>Totale Attivo corrente</b>		<b>674.084.158</b>	<b>37.862.557</b>	<b>242.306.979</b>	<b>42.540.865</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>1.975.139.782</b>	<b>37.862.557</b>	<b>1.496.056.961</b>	<b>42.540.865</b>
Capitale sociale	6.15	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.15	250.919.793		138.163.679	
Risultato dell'esercizio	6.15	(120.366.865)		111.565.581	
<b>PATRIMONIO NETTO</b>		<b>158.052.928</b>	<b>0</b>	<b>277.229.260</b>	<b>0</b>
Fondo rischi e oneri	6.16	199.494.389		154.163.848	
Fondi relativi al personale	6.17	44.697.742		47.214.973	
Altri debiti non correnti	6.21	87.808.329		7.961.736	
Passività finanziarie non correnti	6.18	871.043.088		505.654.458	
<b>Totale Passività non correnti</b>		<b>1.203.043.548</b>	<b>0</b>	<b>714.995.015</b>	<b>0</b>
Debiti commerciali	6.19	109.919.564	15.172.386	177.140.146	22.881.917
Debiti per imposte dell'esercizio	6.20	7.722.000		10.520.287	
Altri debiti correnti	6.21	147.854.454		281.359.966	
Passività finanziarie correnti	6.18	348.547.288	4.631.922	34.812.287	2.079.766
<b>Totale Passivo corrente</b>		<b>614.043.306</b>	<b>19.804.308</b>	<b>503.832.686</b>	<b>24.961.683</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>		<b>1.817.086.854</b>	<b>19.804.308</b>	<b>1.218.827.701</b>	<b>24.961.683</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>1.975.139.782</b>	<b>19.804.308</b>	<b>1.496.056.961</b>	<b>24.961.683</b>

## CONTO ECONOMICO

(in euro)	Note	2020		2019	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	240.837.887	26.351.590	685.555.155	66.560.305
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	29.023.864		51.142.370	
<b>Totale ricavi</b>		<b>269.861.751</b>	<b>26.351.590</b>	<b>736.697.525</b>	<b>66.560.305</b>
Costi del lavoro	7.3	(132.172.983)	685.087	(186.582.578)	815.983
Materiali di consumo	7.4	(6.954.164)		(12.082.864)	
Altri costi operativi	7.5	(139.329.056)	(48.605.233)	(228.001.778)	(83.036.751)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(26.679.969)		(46.321.253)	
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(305.136.172)</b>	<b>(47.920.146)</b>	<b>(472.988.473)</b>	<b>(82.220.768)</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA <sup>(*)</sup></b>		<b>(35.274.421)</b>	<b>(21.568.556)</b>	<b>263.709.052</b>	<b>(15.660.463)</b>
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(13.073.000)		(685.679)	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(17.150.463)		(22.000.000)	
Ammortamenti	7.9	(71.714.884)		(72.924.050)	
<b>Risultato operativo</b>		<b>(137.212.768)</b>	<b>(21.568.556)</b>	<b>168.099.323</b>	<b>(15.660.463)</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	600.000	600.000	8.761.350	8.761.350
Oneri finanziari	7.11	(20.312.925)		(17.112.583)	
Proventi finanziari	7.11	998.568	761.157	865.445	748.291
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>(155.927.125)</b>	<b>(20.207.399)</b>	<b>160.613.535</b>	<b>(6.150.822)</b>
Imposte	7.12	35.560.260		(49.047.954)	
<b>Risultato netto</b>		<b>(120.366.865)</b>	<b>(20.207.399)</b>	<b>111.565.581</b>	<b>(6.150.822)</b>

<sup>(\*)</sup> 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)	2020	2019
<b>Risultato netto</b>	<b>(120.366.865)</b>	<b>111.565.581</b>
<b>Altre componenti del risultato complessivo</b>		
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	1.772.026	1.783.572
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	(425.286)	(428.057)
<b>Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>1.346.740</b>	<b>1.355.515</b>
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(205.534)	(3.792.579)
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	49.328	910.219
Utile / (Perdita) su Altre partecipazioni	(1)	
<b>Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(156.207)</b>	<b>(2.882.360)</b>
<b>Totale altre componenti del risultato complessivo</b>	<b>1.190.533</b>	<b>(1.526.845)</b>
<b>Totale risultato complessivo dell'esercizio</b>	<b>(119.176.332)</b>	<b>110.038.736</b>

## RENDICONTO FINANZIARIO

(in euro)	2020	2019
Risultato prima delle imposte	(155.927.125)	160.613.535
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	72.134.828	72.924.050
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	11.141.875	(18.320.222)
Oneri finanziari netti	19.314.357	16.247.138
Oneri (Proventi) da partecipazioni	(600.000)	(8.761.350)
Altre variazioni non monetarie	(3.101.270)	(2.772.288)
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>(57.037.335)</b>	<b>219.930.863</b>
Variazione rimanenze	(160.656)	84.944
Variazione crediti commerciali e altri crediti	61.874.663	(297.412)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(117.645.223)	23.493.973
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante</b>	<b>(55.931.216)</b>	<b>23.281.505</b>
Imposte sul reddito pagate	(5.795.725)	(59.817.530)
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>	<b>(118.764.276)</b>	<b>183.394.838</b>
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
- immateriali <sup>(*)</sup>	(31.983.293)	(58.174.362)
- materiali	(10.816.678)	(25.166.526)
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
- materiali e immobiliari	24.480	432.981
Dividendi incassati	625.000	10.766.225
Incasso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per realizzazione opere	5.306.691	
<b>Cash flow derivante dall'attività di investimento</b>	<b>(36.843.800)</b>	<b>(72.141.682)</b>
<i>Variazione indebitamento finanziario lordo:</i>		
- incremento netto indebitamento a breve e m/l termine	676.497.646	(21.360.723)
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	(1.586.137)	(21.322)
Dividendi distribuiti	(6.211)	(138.649.956)
Interessi e commissioni pagate	(18.511.320)	(16.843.596)
Interessi incassati	294	102.233
<b>Cash flow derivante dall'attività di finanziamento</b>	<b>656.394.272</b>	<b>(176.773.364)</b>
<b>Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>500.786.196</b>	<b>(65.520.208)</b>
Disponibilità liquide di inizio esercizio	87.463.348	152.983.556
Disponibilità liquide di fine esercizio	588.249.544	87.463.348

<sup>(\*)</sup> Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2020 è pari a 13.158 migliaia di euro a fronte di 36.091 migliaia di euro dell'esercizio 2019.

## 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) Attuale	Riserva straordinaria	Riserva legale	Altre riserve	Totale riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
<b>Saldo al 1 gennaio 2019</b>	<b>27.500.000</b>	<b>14.813.951</b>	<b>1</b>	<b>(3.615.588)</b>	<b>(379.476)</b>	<b>162.994.060</b>	<b>5.500.000</b>	<b>60.288.176</b>	<b>239.601.124</b>	<b>123.489.400</b>	<b>390.590.524</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>											
Destinazione dell'utile di esercizio 2018 e relativa distribuzione di dividendi						24.689.400			24.689.400	(123.489.400)	(98.800.000)
Delibera di distribuzione dei dividendi del 30/09/2019 <sup>(*)</sup>						(124.600.000)			(124.600.000)		(124.600.000)
<b>Altri movimenti</b>											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				1.355.515	(2.882.360)				(1.526.845)		(1.526.845)
Risultato dell'esercizio										111.565.581	111.565.581
<b>Saldo al 31 dicembre 2019</b>	<b>27.500.000</b>	<b>14.813.951</b>	<b>1</b>	<b>(2.260.073)</b>	<b>(3.261.836)</b>	<b>63.083.460</b>	<b>5.500.000</b>	<b>60.288.176</b>	<b>138.163.679</b>	<b>111.565.581</b>	<b>277.229.260</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>											
Destinazione dell'utile di esercizio 2019						111.565.581			111.565.581	(111.565.581)	0
<b>Altri movimenti</b>											
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)
<b>Saldo al 31 dicembre 2020</b>	<b>27.500.000</b>	<b>14.813.951</b>	<b>0</b>	<b>(913.333)</b>	<b>(3.418.042)</b>	<b>174.649.041</b>	<b>5.500.000</b>	<b>60.288.176</b>	<b>250.919.793</b>	<b>(120.366.865)</b>	<b>158.052.928</b>

<sup>(\*)</sup> Distribuzione di riserve disponibili.

## 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 2020 SEA non detiene azioni proprie e la suddivisione dell'azionariato è esposta nella tabella sottostante:

Categoria	Percentuale di possesso
Comune di Milano	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
<b>Totale azionisti pubblici</b>	<b>54,95%</b>
2i-Aeroporti SpA	36,39%
F2i Sgr SpA	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
<b>Totale azionisti privati</b>	<b>45,05%</b>
<b>Totale</b>	<b>100,00%</b>

La Società, a seguito dell'emissione dei prestiti obbligazionari, denominati “SEA 3 1/8 2014-2021” e “SEA 3 1/2 2020-2025” e dell'ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'art.16, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 39/2010.

L'evento più rilevante del 2020 è stato la diffusione dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, con la generazione di un grave impatto economico sulla filiera ed in particolare sul sistema delle infrastrutture aeroportuali, in particolare per SEA Spa si registra una perdita di 120.366.865 euro totalmente ascrivibile all'evento pandemico sopra citato. Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo “Eventi di rilievo dell'esercizio 2020”.

### 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 2020.

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.

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.

Alla luce del fatto che:

- il Decreto Ministeriale attuativo non è stato ancora emanato;
- l'autorizzazione da parte della Commissione Europea che consenta di escludere l'intera materia dalla normativa sugli Aiuti di Stato non è ancora stata rilasciata,

SEA non ha registrato nel conto economico 2020 tale "contributo in conto esercizi".

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

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.

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 2020

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2020, 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 IAS 1 and IAS 8: Definition of Material</i>	29 nov '19	10 dic '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards</i>	29 nov '19	06 dic '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7: Interest Rate Benchmark Reform</i>	15 gen '20	16 gen '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendments to IFRS 3 Business Combinations</i>	21 apr '20	22 apr '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20
<i>Amendment to IFRS 16 Leases Covid 19- Related Rent Concessions</i>	09 ott '20	12 ott '20	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '20	01 gen '20

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 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16 Interest Rate Benchmark Reform -Phase 2</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021
<i>Amendments to IFRS 4 Insurance Contracts - deferral of IFRS19</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021
<i>Amendments to IFRS 3 Business Combinations, IAS 16 Property, Plant and Equipment, IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets and Annual Improvements 2018-2020</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2022
<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>IFRS 17 Insurance Contracts</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 2020 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 verificano 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 simili**

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:

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 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 pa-

trimonio 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, in presenza di indicatori di impairment, la Società 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:

- significativa riduzione nel corso del 2020 del traffico passeggeri: il sistema aeroportuale di Milano ha registrato 9,5 milioni di passeggeri, con una riduzione del 73% rispetto al 2019;
- presenza di compagnie aeree in difficoltà economica e finanziaria, nonostante le politiche di sostegno pubblico;
- liquidazione di Air Italy, vettore di riferimento per lo sviluppo di Malpensa, non strettamente correlata alla diffusione del Covid-19;
- *re-sizing* strutturale da parte di molte compagnie aeree clienti, in termini di flotte, equipaggi, destinazioni servite e basi operative;
- tensione economica e finanziaria dei partner non aviation, con richieste di rimodulazione dei corrispettivi contrattuali.

Il test di impairment, approvato in Consiglio di Amministrazione del 25 marzo 2021, è stato effettuato sulla base del Piano Industriale 2021-2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 19 gennaio 2021. A partire da questo riferimento, sono state effettuate delle proiezioni economiche-finanziarie di medio-lungo termine di traffico: dette proiezioni hanno riguardato il 2043, anno di scadenza della concessione come rideeterminato a seguito del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (cd. Decreto Rilancio).

Le proiezioni di lungo termine (oltre il 2025) 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 tre distinti scenari differenziati sotto il profilo macroeconomico, di limitazioni agli spostamenti, rapporto domanda-offerta e di ripresa del traffico, mediante il supporto di consulenti esterni. In presenza di più scenari, le stime hanno considerato lo scenario con posizionamento intermedio, che prevede un ritorno a volumi ante Covid-19 a partire dal 2024, allineato alle più recenti previsioni di IATA (salvo poi effettuare una specifica sensitivity analysis);

- il piano investimenti è stato redatto (per quanto concerne gli anni successivi al 2025) considerando gli interventi necessari al mantenimento dell'infrastruttura e gli investimenti di sviluppo previsti nei Masterplan di Linate e Malpensa;
- i ricavi regolati sono stati quantificati in coerenza con i criteri di regolazione ART (cfr. delibera n.136/2020);
- i ricavi *non aviation* sono stati stimati sulla base del traffico atteso e degli investimenti di sviluppo infrastrutturali previsti;
- non è stato considerato il riconoscimento di una quota del fondo ristori a copertura delle perdite subite per la crisi Covid-19.

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 2020. Per lo sconto dei flussi è stato utilizzato il WACC *nominal post-tax*, pari a 6,76%, in coerenza con gli *unlevered free cash-flows* prospettici stimati. Tale valore d'uso è stato quindi confrontato con il valore complessivo al 31 dicembre 2020 di immobilizzazioni materiali, immateriali, diritti d'uso, investimenti immobiliari.

Il valore d'uso della CGU è risultato superiore al capitale investito netto, pertanto l'impairment test non ha evidenziato perdite durevoli di valore. A supporto di tale risultato è stata condotta un'analisi di sensitività dalla quale è emerso che il valore d'uso degli asset risulta su-

periore al loro valore di carico anche in caso di uno scenario di traffico peggiorativo rispetto allo scenario intermedio. 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. Le risultanze del test di impairment su tali partecipazioni sono state approvate in sede del Consiglio di Amministrazione del 25 marzo 2021.

La partecipazione in Malpensa Logistica Europa non è stata oggetto di test in quanto dalla verifica condotta non sono emersi indicatori di impairment tenuto conto che la società è attiva nel segmento della logistica e nel Ground Handling Cargo, settori che hanno mostrato maggiore resilienza alla crisi e che i risultati positivi sono confermati anche nel budget 2021.

La partecipazione in Disma non è stata oggetto di test in quanto dalla verifica condotta non sono emersi indicatori di impairment tenuto conto che la subconcessione in scadenza a fine 2020, è stata prorogata fino al 2023 e che i risultati negativi del 2020 saranno compensati dal significativo valore intrinseco degli asset, che al termine della subconcessione verranno devoluti gratuitamente a SEA.

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 2021-2025 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 2020 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 2020 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:

- 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");
- 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'i-

nizio 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 accantona-

menti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato a fronte oneri; 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 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 clien-

te 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.

### 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 riparazione 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 nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

### **(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. A seguito dell'epidemia da Covid 19, nel 2020 sono state rideterminate le condizioni economiche con gran parte degli operatori commerciali, con conseguente forte riduzione dei corrispettivi fissi per l'anno in corso, mentre l'importo delle garanzie che erano già state rilasciate negli anni precedenti è rimasto sostanzialmente invariato; ne consegue un notevole incremento del rapporto tra crediti commerciali e fidejussioni/depositi cauzionali.

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 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	147.456	202.185
- di cui scaduto	121.200	120.953
Fondo svalutazione crediti commerciali	(107.951)	(98.436)
<b>Totale crediti commerciali verso clienti</b>	<b>39.505</b>	<b>103.749</b>

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 2020 e relativo comparativo:

### Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti	147.456	202.185
Di cui scaduto	121.200	120.953
da meno di 180 giorni	22.929	17.687
da oltre 180 giorni	98.271	103.266
Incidenza % dei crediti scaduti	82,2%	59,8%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	15,5%	8,7%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	66,6%	51,1%

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 2020.

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2020 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'allocazione 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 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti	147.456	202.185
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	90.672	94.746
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.809	18.809
<b>Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)</b>	<b>37.975</b>	<b>88.630</b>
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	11.719	7.398
Fidejussioni e depositi cauzionali	59.131	62.849
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	155,7%	70,9%

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 rischioosità 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 2020 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.

L'esposizione a 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 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*.

Al 31 dicembre 2020, 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 indebitamento a breve termine.

Il debito a medio/lungo termine al 31 dicembre 2020 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 1,62%, 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 2020 e 2019

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020			31 dicembre 2019		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
<b>Obbligazioni</b>	<b>dal 2021 al 2025</b>	<b>600.000</b>	<b>3,313%</b>	<b>2021</b>	<b>300.000</b>	<b>3,125%</b>
<b>Finanziamenti Bancari su raccolta BEI</b>	<b>dal 2023 al 2037</b>	<b>197.308</b>	<b>0,86%</b>	<b>dal 2020 al 2037</b>	<b>220.767</b>	<b>0,93%</b>
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		31.017	3,91%		38.128	3,90%
<i>o/w a Tasso Variabile<sup>(*)</sup></i>		166.291	0,29%		182.639	0,30%
<b>Altri Finanziamenti Bancari</b>	<b>dal 2022 al 2023</b>	<b>400.000</b>	<b>0,39%</b>	<b>2020</b>	<b>44</b>	<b>0,50%</b>
<i>o/w a Tasso Fisso</i>					44	0,50%
<i>o/w a Tasso Variabile</i>		400.000	0,39%			
<b>Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine</b>		<b>1.197.308</b>	<b>1,93%</b>		<b>520.811</b>	<b>2,19%</b>

<sup>(\*)</sup> Include: (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 28% al 31.12.2020 e il 29% al 31.12.2019);

(ii) 74 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2020 è pari a 1.197.308 migliaia di euro, in incremento di 676.497 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per l'erogazione del Bond SEA 10/2025 da 300 milioni di euro ad ottobre 2020 e di 400 milioni di euro di *Term Loans* tra maggio e dicembre 2020, parzialmente compensati dall'impatto della prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine a fine dicembre 2020 è pari al 1,93%, in riduzione di 26 bps rispetto a fine dicembre 2019, beneficiando delle favorevoli condizioni di costo dei nuovi *Term Loans* sottoscritti nell'anno. Considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari al 2,16%, in riduzione di 60bps rispetto a fine 2019.

Al 31 dicembre 2020 SEA ha in essere i seguenti prestiti obbligazionari per complessivi nominali 600 milioni di euro.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/8 04/17/21	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS1053334373	7	17/04/21	300	Fissa, Annuale	3,125%
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/25	300	Fissa, Annuale	3,50%

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, al 31 dicembre 2020 è pari a 1.232.458 migliaia di euro (in incremento rispetto a 536.831 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). 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 2020;
- 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).

Si segnala che a seguito dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti *outstanding* e le linee *committed* disponibili a fine 2020, SEA ha richiesto ed ottenuto dalle Banche finanziatrici la temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (*holiday covenant*) per le date test del 30.06.2020, 31.12.2020 e 30.06.2021.

Con riferimento ai nuovi *Term Loans* sottoscritti ed erogati nel 2020, il 25% prevede lo stesso periodo di *holiday covenant* di cui sopra, mentre per la restante parte la prima testing date è prevista al 30.06.2021, su un parametro finanziario comunque individuato sulla base di scenari che già includevano l'impatto della pandemia Covid-19.

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*).

### Coperture tasso d'interesse (€/000)

	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2020	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2020	Fair value al 31/12/2019
	10.000	6.452	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(258,4)	(520,1)
	5.000	3.226	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(129,2)	(260,0)
	15.000	8.276	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(328,1)	(668,7)
IRS	10.000	4.643	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(177,3)	(366,1)
	11.000	4.931	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(188,0)	(388,3)
	12.000	4.966	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(188,2)	(391,3)
	12.000	4.966	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(188,2)	(391,3)
Collar	10.000	4.643	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(145,8)	(298,1)
	11.000	4.552	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(141,1)	(290,2)
<b>Totale</b>	<b>96.000</b>	<b>46.655</b>				<b>(1.744,3)</b>	<b>(3.574,1)</b>

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 al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 9 e IFRS 13.

### b) Rischio tasso di cambio

SEA 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 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. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity*, che risentono, nel caso del gas, principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni vengono assorbite attraverso formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing* adottate nei contratti di vendita.

Si segnala che, nel 2020, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio.

Si segnala che nell'esercizio 2019 la società controllata SEA Energia aveva già effettuato acquisti di quote per i diritti di emissione di gas ad effetto serra, al fine di anticipare il fabbisogno futuro e di eliminare l'impatto derivante dalle variazioni del relativo prezzo.

### 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 del rischio di liquidità. 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 adeguate in conti correnti di tesoreria 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 (compreso il Bond in scadenza nell'aprile 2021);
- dispone di ulteriori linee di credito *committed* (*revolving* e non) a supporto dei fabbisogni finanziari della Società;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni della Società.

Al 31 dicembre 2020, anche grazie al processo di rafforzamento della struttura finanziaria effettuata durante l'anno, SEA dispone di significative risorse finanziarie:

- liquidità per 588 milioni di euro, derivante dalla robusta dotazione di cassa di fine 2019 (pari a 87 milioni di euro), a cui si sono aggiunte le erogazioni di *Term Loans* per 400 milioni di euro e l'emissione di un nuovo Bond per 300 milioni di euro;
- linee di credito irrevocabili non utilizzate per 390 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee revolving disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 130 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023, per durate anche ventennali;
- 143 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

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 2020 e 2019.

#### 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
Leasing	1,6	2,6	1,7	3,5	9,4
Debiti commerciali	109,9				109,9
<b>Totale debito</b>	<b>467,8</b>	<b>470,7</b>	<b>366,5</b>	<b>92,3</b>	<b>1.397,3</b>

## Passività al 31 dicembre 2019

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	37,8	365,5	47,1	112,7	563,1
Leasing	1,7	3,0	0,6	3,1	8,4
Debiti commerciali	177,1				177,1
<b>Totale debito</b>	<b>216,6</b>	<b>368,5</b>	<b>47,7</b>	<b>115,8</b>	<b>748,6</b>

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 4,6 milioni di euro a fine 2020 (2,1 milioni di euro a fine 2019), cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a 28,2 milioni di euro (26,1 milioni di euro a fine 2019).

A fine 2020 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dal prestito obbligazionario in scadenza ad aprile 2021, dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune tranches dei prestiti, in particolare BEI, e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia la capacità dell'indebitamento finanziario della Società di assicurare 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 2020 e 2019, 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 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.

Di seguito si riportano i risultati della *sensitivity analysis* condotta:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) <sup>(1)</sup>	-232,74	1.089,16	-99,99	731,71
Posizione attiva di <i>Cash pooling</i> (interessi attivi) <sup>(1)</sup>	-147,05	147,05	-144,37	144,37
Finanziamenti (interessi passivi) <sup>(2)</sup>	1.001,36	-1.713,38	309,12	-982,04
Posizione passiva di <i>Cash pooling</i> (interessi passivi) <sup>(2)</sup>		-17,98		-11,87
Strumenti derivati di copertura (flussi) <sup>(3)</sup>	-196,45	196,45	-294,33	294,33
Strumenti derivati di copertura ( <i>fair value</i> ) <sup>(4)</sup>	-114,38	120,41	-376,14	370,35

<sup>(1)</sup> + = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi

<sup>(2)</sup> + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi

<sup>(3)</sup> + = ricavo da copertura; - = costo da copertura

<sup>(4)</sup> 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.

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenant*), riferiti alla capacità di SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie) mediante il risultato della gestione corrente. Relativamente ad alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei *covenant* determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato *spread* predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

Allo stato attuale, anche a seguito dell'ottenimento del periodo di *holiday covenant*, SEA non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di *default* connesse ai finanziamenti in essere né della violazione di alcuno dei *covenant* sopra citati.

## 5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019.

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 2020

(in migliaia di euro)	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	Totale
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
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>672.166</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>672.167</b>
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				7.704	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			1.744	345.219	346.963
- di cui debito verso obbligazionisti				299.856	299.856
Passività finanziarie correnti per leasing				1.584	1.584
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.744</b>	<b>1.571.150</b>	<b>1.572.894</b>

## 31 dicembre 2019

(in migliaia di euro)	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	Totale
Altre partecipazioni	26				26
Altri crediti non correnti		104			104
Crediti commerciali		120.162			120.162
Crediti finanziari correnti		26.128			26.128
Crediti per imposte		955			955
Altri crediti correnti		5.769			5.769
Cassa e disponibilità liquide		87.463			87.463
<b>Totale</b>	<b>26</b>	<b>240.581</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>240.607</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing			3.574	495.346	498.920
- di cui debito verso obbligazionisti				299.369	299.369
Passività finanziarie non correnti per leasing				6.734	6.734
Debiti commerciali				177.140	177.140
Debiti per imposte dell'esercizio				10.520	10.520
Altri debiti correnti e non correnti				289.322	289.322
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				33.131	33.131
Passività finanziarie correnti per leasing				1.681	1.681
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.574</b>	<b>1.013.874</b>	<b>1.017.448</b>

## 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 2020 e al 31 dicembre 2019:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati		1.744	
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>1.744</b>	<b>1</b>

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			26
Strumenti finanziari derivati		3.574	
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>3.574</b>	<b>26</b>

## 6. NOTE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

### 6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2020 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

#### Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammor- tamenti	Svaluta- zioni	31 dicembre 2020
<b>Valore lordo</b>							
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
<b>Totale valore lordo</b>	<b>1.650.807</b>	<b>28.332</b>	<b>0</b>	<b>(76)</b>	<b>0</b>	<b>(420)</b>	<b>1.678.643</b>
<b>Fondo ammortamento</b>							
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							
<b>Totale fondo ammortamento</b>	<b>(686.439)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>74</b>	<b>(52.042)</b>	<b>0</b>	<b>(738.407)</b>
<b>Valore netto</b>							
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
<b>Totale valore netto</b>	<b>964.368</b>	<b>28.332</b>	<b>0</b>	<b>(2)</b>	<b>(52.042)</b>	<b>(420)</b>	<b>940.236</b>

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 885.505 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 a fronte di 903.388 migliaia di euro al 31 dicembre 2019. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento dell'esercizio 2020 è pari a 43.598 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari 26.137 migliaia di euro, derivano principalmente per 23.807 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 2.330 migliaia di euro 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 6.16.

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, secondo la nuova scadenza della Convenzione 2001, prorogata alla data del 4 maggio 2043.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 43.096 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2020. L'incremento, pari a 23.027 migliaia di

euro, è espresso al netto del contributo dello Stato pari a 5.277 migliaia di euro, incassato nell'esercizio 2020 (ultima *tranche*) per la realizzazione della stazione ferroviaria del Terminal 2 di Malpensa, i cui lavori sono stati completati negli esercizi precedenti.

Nel corso dell'esercizio 2020 SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate. Tale sviluppo, in virtù della contingente emergenza Covid-19, ha determinato il posticipo di alcune iniziative ritenute, comunque, non indispensabili dal punto di vista della sicurezza e della *compliance* alle normative vigenti.

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 13.731 migliaia di euro e riguardano principalmente *i)* presso il Terminal 1, le attività di completamento della nuova pensilina bus Arrivi A, 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, gli adeguamenti del canale sanitario per far fronte alle nuove norme per l'emergenza sanitaria Covid-19; si segnala 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 per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva e verranno completate 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.

A Linate, le cui opere ammontano a 14.573 migliaia di euro, si riferiscono, principalmente, alla prosecuzione degli interventi di riqualifica funzionale e *restyling* del Terminal. In particolare, le principali opere riguardano la costruzione di un nuovo corpo di fabbrica F (piano terra, primo piano, secondo piano e copertura) con la

facciata avanzata verso il piazzale aeromobili, l'ampliamento dei *gates* al piano terra (entrati in esercizio a fine ottobre 2020) e dei filtri di sicurezza in partenza con la realizzazione, nell'area dedicata al controllo dei bagagli a mano, di nuove apparecchiature radiogene di ultima generazione per l'ottimizzazione dei flussi e l'aumento della qualità del servizio offerto ai passeggeri, nonché la realizzazione di nuove aree commerciali e di una nuova area *food & beverage* al secondo piano; la data di completamento di tale intervento è prevista per la primavera del 2021. Si segnala, inoltre, che sono in corso gli interventi di riqualifica del terminal nelle aree di *check-in* e la realizzazione di nuovi collegamenti verticali con la stazione di arrivo della M4.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere di *restyling* dei Terminal di Linate e Malpensa, alla quota di nuova realizzazione legata all'intervento sulla pista di volo di Linate e alla realizzazione della nuova pensilina bus Arrivi A presso il Terminal 1 di Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 11.077 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (10.561 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 8.960 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2020 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 2020 presenta un saldo residuo di 558 migliaia di euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2020 è pari a 8.444 migliaia di euro.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2020, descritti alla Nota 2, non si è provveduto a svalutare i non-financial assets.

Nel corso dell'esercizio 2019 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

## Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammor- tamenti	Svaluta- zioni	31 dicembre 2019
<b>Valore lordo</b>							
Diritti sui beni in concessione	1.475.873	3.250	36.006	(435)			1.514.694
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	49.485	(36.006)	(478)			43.876
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	78.934		6.760				85.694
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.068	8.235	(6.760)				6.543
<b>Totale valore lordo</b>	<b>1.590.750</b>	<b>60.970</b>	<b>0</b>	<b>(913)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.650.807</b>
<b>Fondo ammortamento</b>							
Diritti sui beni in concessione	(564.942)			178	(46.542)		(611.306)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(67.762)				(7.371)		(75.133)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
<b>Totale fondo ammortamento</b>	<b>(632.704)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>178</b>	<b>(53.913)</b>	<b>0</b>	<b>(686.439)</b>
<b>Valore netto</b>							
Diritti sui beni in concessione	910.931	3.250	36.006	(257)	(46.542)		903.388
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	49.485	(36.006)	(478)			43.876
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	11.172		6.760		(7.371)		10.561
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.068	8.235	(6.760)				6.543
<b>Totale valore netto</b>	<b>958.046</b>	<b>60.970</b>	<b>0</b>	<b>(735)</b>	<b>(53.913)</b>	<b>0</b>	<b>964.368</b>

## 6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2020 relativa alle immobilizzazioni materiali.

### Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2020
<b>Valore lordo</b>						
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
<b>Totale valore lordo</b>	<b>368.859</b>	<b>10.825</b>	<b>0</b>	<b>(63)</b>	<b>0</b>	<b>379.621</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazione</b>						
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						
<b>Totale fondo amm.to e svalutazione</b>	<b>(208.695)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>(17.420)</b>	<b>(226.087)</b>
<b>Valore netto</b>						
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
<b>Totale valore netto</b>	<b>160.164</b>	<b>10.825</b>	<b>0</b>	<b>(35)</b>	<b>(17.420)</b>	<b>153.534</b>

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 3.848 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, 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 nuovi terminali video per 626 migliaia di euro e di arredi e mobilio (banchi, sedute, poltrone, ecc...) per 578 migliaia di euro.

Visti i risultati degli impairment test alla data del 31 dicembre 2020, descritti alla Nota 2, non si è provveduto a 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 2020, rispettivamente a 509.660 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2019 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

## Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2019
<b>Valore lordo</b>						
Beni immobili	215.099		4.121	(918)		218.302
Impianti e macchinari	6.050	430		(9)		6.471
Attrezzature industriali e commerciali	47.856	1.778		(3.507)		46.127
Altri beni mobili	72.241	4.914	5.070	(3.263)		78.962
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.784	18.051	(9.191)	(1.647)		18.997
<b>Totale valore lordo</b>	<b>353.030</b>	<b>25.173</b>	<b>0</b>	<b>(9.344)</b>	<b>0</b>	<b>368.859</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazione</b>						
Beni immobili	(97.776)			606	(6.494)	(103.664)
Impianti e macchinari	(3.798)			9	(344)	(4.133)
Attrezzature industriali e commerciali	(39.206)			3.506	(4.736)	(40.436)
Altri beni mobili	(57.981)			3.262	(5.743)	(60.462)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
<b>Totale fondo amm.to e svalutazione</b>	<b>(198.761)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.383</b>	<b>(17.317)</b>	<b>(208.695)</b>
<b>Valore netto</b>						
Beni immobili	117.323		4.121	(312)	(6.494)	114.638
Impianti e macchinari	2.252	430			(344)	2.338
Attrezzature industriali e commerciali	8.650	1.778		(1)	(4.736)	5.691
Altri beni mobili	14.260	4.914	5.070	(1)	(5.743)	18.500
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.784	18.051	(9.191)	(1.647)		18.997
<b>Totale valore netto</b>	<b>154.269</b>	<b>25.173</b>	<b>0</b>	<b>(1.961)</b>	<b>(17.317)</b>	<b>160.164</b>

### 6.3 Diritti d'uso beni in leasing

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2020 relativa ai diritti d'uso su beni in leasing:

#### Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2020
<b>Valore lordo</b>					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11		(11)		0
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
<b>Totale valore lordo</b>	<b>11.730</b>	<b>2.793</b>	<b>(929)</b>	<b>0</b>	<b>13.594</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazione</b>					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	(8)		11	(3)	0
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)
<b>Totale fondo amm.to e svalutazione</b>	<b>(1.681)</b>	<b>0</b>	<b>922</b>	<b>(2.251)</b>	<b>(3.010)</b>
<b>Valore netto</b>					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	3			(3)	0
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
<b>Totale valore netto</b>	<b>10.049</b>	<b>2.793</b>	<b>(7)</b>	<b>(2.251)</b>	<b>10.584</b>

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 2020 è pari a 10.584 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.251 migliaia di euro. Ai fini della determinazione di detti valori, la Società si è avvalsa dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

Nel corso dell'esercizio 2019 la movimentazione dei diritti d'uso su beni in leasing era stata la seguente:

## Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	1° gennaio 2019	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2019
<b>Valore lordo</b>					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11				11
Attrezzatura varia e minuta	2.203	865			3.068
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	1.341	1.910	(44)		3.207
Macchine elettromeccaniche e elettr.	868	40			908
Terreni	108	4.240			4.348
<b>Totale valore lordo</b>	<b>4.719</b>	<b>7.055</b>	<b>(44)</b>	<b>0</b>	<b>11.730</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazione</b>					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade				(8)	(8)
Attrezzatura varia e minuta				(614)	(614)
Attrezzature complesse				(54)	(54)
Automezzi			11	(660)	(649)
Macchine elettromeccaniche e elettr.				(175)	(175)
Terreni				(181)	(181)
<b>Totale fondo amm.to e svalutazione</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>(1.692)</b>	<b>(1.681)</b>
<b>Valore netto</b>					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11			(8)	3
Attrezzatura varia e minuta	2.203	865		(614)	2.454
Attrezzature complesse	188			(54)	134
Automezzi	1.341	1.910	(33)	(660)	2.558
Macchine elettromeccaniche e elettr.	868	40		(175)	733
Terreni	108	4.240		(181)	4.167
<b>Totale valore netto</b>	<b>4.719</b>	<b>7.055</b>	<b>(33)</b>	<b>(1.692)</b>	<b>10.049</b>

## 6.4 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2020 e relativo comparativo:

## Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(732)	(730)
<b>Totale investimenti Immobiliari</b>	<b>3.402</b>	<b>3.404</b>

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2020:

## Movimentazione Fondo ammortamento investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020
Valore iniziale	(730)
Decrementi	
Ammortamenti	(2)
<b>Valore finale Fondo ammortamento investimenti immobiliari</b>	<b>(732)</b>

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 2020, descritti alla Nota 2, non si è provveduto a svalutare i non-financial assets.

## 6.5 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

### Partecipazioni in società controllate e collegate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
SEA Energia SpA	7.026	7.026
SEA Prime SpA	25.451	25.451
<b>Partecipazioni in società controllate</b>	<b>32.477</b>	<b>32.477</b>
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
<b>Partecipazioni in società collegate</b>	<b>17.969</b>	<b>17.969</b>
<b>Partecipazioni in società controllate e collegate</b>	<b>50.446</b>	<b>50.446</b>

Il saldo della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate" ammonta a 50.446 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (50.446 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

Si rimanda ai risultati degli impairment test descritti alla Nota 2, con riferimento al valore delle partecipazioni in società controllate e collegate.

### Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling

Con decisione del 19 dicembre 2012, la Commissione Europea ha stabilito che gli aumenti di capitale effettuati da SEA a favore della sua controllata SEA Handling negli anni 2002-2010, per un importo complessivo pari a circa 360 milioni di euro, costituiscano aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno, e ha conseguentemente imposto allo Stato italiano l'obbligo di attivarsi per consentire la restituzione del presunto aiuto da parte della stessa SEA Handling.

Nei confronti della sopra richiamata decisione sono stati presentati tre autonomi ricorsi di annullamento dinanzi al Tribunale dell'Unione Europea, da parte dello Stato italiano, di SEA Handling e del Comune di Milano.

A seguito della liquidazione di SEA Handling, nonché in ragione delle modificate situazioni di fatto e diritto relative alla medesima società, il Tribunale della Unione Europea, su richiesta della Commissione Europea e della stessa SEA Handling, con ordinanza del 22 gennaio 2018, ha accertato che è venuta meno la materia del contendere relativamente al ricorso di SEA Handling, essendosi estinta la società ricorrente. Per l'effetto, ha accertato che non vi fosse più luogo a statuire sul ricorso proposto dalla SEA Handling.

Parallelamente, preso atto delle osservazioni formulate dal Governo italiano in merito all'estinzione di SEA Handling, ha disposto la cancellazione della causa relativa al ricorso proposto dal Governo contro la decisione della Commissione.

In ragione di quanto precede, l'unico ricorso rimasto in vita contro la decisione della Commissione è quello proposto dal Comune di Milano. L'udienza di discussione si è tenuta il 28 febbraio 2018. Con sentenza del 13 dicembre 2018, il Tribunale dell'Unione Europea ha respinto il ricorso del Comune di Milano. Avverso tale decisione il Comune ha appellato alla Corte

di Giustizia che in data 10 dicembre 2020 ha respinto con sentenza le istanze del Comune di Milano, sancendo definitivamente l'estinzione del giudizio.

Non si ravvedono conseguenze dirette per SEA rispetto a tale sentenza, che, come sopra indicato, era già estranea alla vicenda, avendo ottemperato alle prescrizioni della decisione della Commissione.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2020 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date.

31 dicembre 2020							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/ (Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesto
<b>Imprese controllate</b>							
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%
<b>Imprese collegate</b>							
Airport Handling SpA	40.983	12.052	57.146	(3.552)	28.931	8.679	30,00%
Dufrital 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 <sup>(*)</sup>	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%

31 dicembre 2019							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/ (Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesto
<b>Imprese controllate</b>							
SEA Energia SpA	72.969	45.105	59.097	3.487	27.864	27.864	100,00%
SEA Prime SpA	28.369	11.985	11.247	2.595	16.384	16.369	99,91%
<b>Imprese collegate</b>							
Airport Handling SpA	57.484	25.001	127.612	1.769	32.483	9.745	30,00%
Dufrital SpA	62.776	28.057	182.238	13.053	34.719	13.888	40,00%
SACBO SpA	304.720	148.219	165.396	16.003	156.501	48.482	30,979%
SEA Services Srl <sup>(**)</sup>	5.877	2.872	18.015	2.233	3.005	1.202	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	26.944	12.550	52.705	4.631	14.394	3.598	25,00%
Disma SpA	6.628	2.255	6.704	626	4.373	820	18,75%

<sup>(\*)</sup> Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2020

<sup>(\*\*)</sup> Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2019

## 6.6 Altre partecipazioni

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2020 ed al 31 dicembre 2019 della voce "Altre partecipazioni":

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Aeropuertos Argentina 2000 SA		8,5%
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2020 e 2019 delle altre partecipazioni:

### Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Aeropuertos Argentina 2000 SA		0
Consorzio Milano Sistema in liquidazione		25
Romairport Srl	1	1
<b>Totale Altre partecipazioni</b>	<b>1</b>	<b>26</b>

### AA2000

Si segnala che in data 22 settembre 2020, l'ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos) ha formalizzato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di CEDICOR e, pertanto, SEA non detiene più alcun diritto sulla partecipazione al capitale sociale in Aeropuertos Argentina 2000 (AA2000), pertanto il valore presente nel bilancio 2019, pari a 1 euro, è stato pertanto eliminato.

La partecipazione in Consorzio Milano Sistema in liquidazione è stata completamente svalutata.

### 6.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2020 è di seguito riportata:

#### Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2020
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	30.802	2.138		32.940
Svalutazione Immobilizzazioni non ancora demoliti	494	45		539
Fondi rischi ed oneri	11.470	(2.220)		9.250
Fondo crediti tassato	6.528	416		6.944
Fondo altri crediti	319			319
Fondo svalutazione magazzino	363	(7)		356
Valutazione a fair value dei derivati	714		(425)	289
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.467	(66)	49	1.450
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	17.786	(3.946)		13.840
Perdita fiscale		33.678		33.678
Altro	86	85		171
<b>Totale imposte anticipate</b>	<b>70.029</b>	<b>30.123</b>	<b>(376)</b>	<b>99.776</b>
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	9.588	(5.749)		3.839
Fondo di ripristino	1.499	120		1.619
<b>Totale imposte differite</b>	<b>11.087</b>	<b>(5.629)</b>	<b>0</b>	<b>5.458</b>
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>58.942</b>	<b>35.752</b>	<b>(376)</b>	<b>94.318</b>

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 2020, assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista dunque, anche sulla base del Piano industriale 2021-2025 approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA del 19 gennaio 2021, la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentirne il progressivo riassorbimento.

Ai fini del conteggio della fiscalità differita del 2020, non si è tenuto conto dell'attuale maggiorazione di 3,5 punti percentuali dell'aliquota IRES così come introdotta dalla Legge del 27 dicembre 2019 per le società concessionarie di servizi pubblici, tra cui quelle affidatarie di concessioni di gestione aeroportuale, per gli esercizi 2019, 2020 e 2021, non avendo la certezza, data l'attuale situazione di crisi del settore aeroportuale, che il periodo di riversamento cada nel triennio di vigenza della legge.

Sulla variazione delle imposte differite ha inciso, pertanto, il conseguente riallineamento dei crediti per imposte anticipate calcolati al 3,5% e registrati nel precedente esercizio, che si è reso necessario a seguito dei mutati scenari in termini di recuperabilità della suddetta maggiorazione IRES entro l'attuale periodo triennale sopra citato.

## 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 2020	31 dicembre 2019
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85		
Altri crediti	48.534	6.352
<b>Totale altri crediti non correnti</b>	<b>48.534</b>	<b>6.352</b>

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 48.534 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (6.352 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

La voce si riferisce, 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 presentato tra le attività non correnti, in accordo al principio IAS 8 paragrafi 10 e 11.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento ai crediti verso dipendenti e 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 2019), 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 da realizzare sullo scalo di Malpensa.

## 6.9 Rimanenze

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce "Rimanenze":

### Rimanenze

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.279	3.118
Fondo obsolescenza magazzino	(1.264)	(1.288)
<b>Totale rimanenze</b>	<b>2.015</b>	<b>1.830</b>

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 2020 ammonta a 1.264 migliaia di euro.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 38 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2020.

## 6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2020 e, relativo comparativo, della voce "Crediti commerciali":

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Crediti commerciali verso clienti	39.505	103.749
Crediti commerciali verso imprese controllate	3.245	3.273
Crediti commerciali verso imprese collegate	6.374	13.140
<b>Totale crediti commerciali</b>	<b>49.124</b>	<b>120.162</b>

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.

La drastica riduzione dei crediti commerciali è imputabile alla parziale interruzione delle attività di business, legata all'attuazione delle misure di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 e alla netta riduzione del volume d'affari nell'esercizio 2020. Per maggiori informazioni 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 2020	31 dicembre 2019
Fondo iniziale	98.577	100.553
Incrementi (decrementi) netti	10.194	(1.862)
Utilizzi	(629)	(114)
<b>Valore finale fondo svalutazione crediti</b>	<b>108.142</b>	<b>98.577</b>

Gli incrementi netti del fondo, pari a 10.194 migliaia di euro per il 2020 (a fronte di decrementi netti per 1.862 migliaia di euro per l'esercizio 2019) 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 2020, pari a 629 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 28.244 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (26.128 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) ed è composta da crediti finanziari verso società controllate. In particolare, il saldo al 31 dicembre 2020 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 1.090 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (955 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e si riferisce, principalmente, per 635 migliaia di euro al credito IRAP e IRES derivante dai maggiori acconti versati nel 2019 rispetto al debito IRAP e IRES dell'esercizio 2019 e per 60 migliaia di euro (60 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) ai crediti tributari iscritti a seguito del piano di riparto relativo alla liquidazione della controllata SEA Handling SpA in liquidazione.

### 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 2020	31 dicembre 2019
Crediti diversi	3.715	4.707
Crediti verso compagnie assicurative	947	488
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	530	202
Crediti per incassi vari	169	372
<b>Totale altri crediti correnti</b>	<b>5.361</b>	<b>5.769</b>

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 5.361 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (5.769 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti diversi, pari a 3.715 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (4.707 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), 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 947 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (488 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) 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 530 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (202 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), si riferiscono principalmente a crediti verso INPS e INAIL.

I crediti per incassi vari, pari a 169 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (372 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) 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 2020	31 dicembre 2019
Depositi bancari e postali	588.204	87.420
Denaro e valori in cassa	46	43
<b>Totale cassa e disponibilità liquide</b>	<b>588.250</b>	<b>87.463</b>

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2020 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 587.926 migliaia di euro (87.317 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), depositi bancari non disponibili per 103 migliaia di euro (103 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), crediti per interessi attivi su conti correnti maturati nell'esercizio per 175 migliaia di euro e denaro e valori in cassa per 46 migliaia di euro (43 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

## 6.15 Patrimonio netto

### Capitale sociale

Al 31 dicembre 2020 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 2020 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 (63.083 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Tale incremento, pari a 111.566 migliaia di euro, è conseguente all'integrale destinazione dell'utile dell'esercizio 2019.

### Riserva altre partecipazioni

Al 31 dicembre 2020 il saldo della riserva altre partecipazioni è stato chiuso (1 euro al 31 dicembre 2019) a seguito della formalizzazione da parte dell'ORSNA dell'autorizzazione alla cessione della partecipazione detenuta in Aeropuertos Argentina 2000. Si rimanda a quanto esposto in Nota 6.6.

### Riserva di cash flow hedge

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2020, pari a -913 migliaia di euro (-2.260 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), è rappresentativo della variazione del *fair value* della parte di efficacia dei contratti derivati di copertura e delle relative variazioni di *time value*. Per il dettaglio dei contratti derivati si rimanda a quanto elencato in Nota 4.2.

### Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2020, pari a -3.418 migliaia di euro (-3.262 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), è rappresentativo delle perdite attuariali maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di Fine Rapporto.

### Altre riserve

Le altre riserve, pari a 60.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, 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 4 maggio 2020 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato l'integrale destinazione a riserva straordinaria dell'utile dell'esercizio 2019, pari a 111.566 migliaia di euro.

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 31/12/2020	Possibilità di utilizzo <sup>(*)</sup>	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	174.649	A,B,C	174.649	124.600
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814			
Riserva di cash flow hedge	(913)			
Riserva utile/perdita attuariale	(3.418)			
Altre riserve <sup>(1)</sup> :				
- 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	43.082	A,B,C	43.082	
<b>Totale</b>	<b>278.420</b>		<b>234.937</b>	<b>124.600</b>
<b>Totale quota non distribuibile</b>		<b>43.483</b>		

<sup>(\*)</sup> A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci

<sup>(1)</sup> Riserve in sospensione d'imposta

## 6.16 Fondo rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione del "Fondo rischi e oneri" per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020:

### Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	Altri movimenti	31 dicembre 2020
Fondo di ripristino e sostituzione	129.469	16.885	(13.158)		42.455	175.651
Fondo oneri futuri	24.695	2.818	(3.311)	(359)		23.843
<b>Totale fondo rischi e oneri</b>	<b>154.164</b>	<b>19.703</b>	<b>(16.469)</b>	<b>(359)</b>	<b>42.455</b>	<b>199.494</b>

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari 175.651 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (129.469 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), 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 legati alla riqualifica funzionale del Terminal di Linate, al rifacimento dell'impianto della linea d'acqua surriscaldata e delle coperture del Terminal di Malpensa nonché, in area "air side", alla ripavimentazione di alcuni tratti delle piste, delle taxiway e dei piazzali di sosta degli aeromobili. Per una migliore esposizione dei dati patrimoniali la Società ha presentato, a partire dal corrente esercizio, l'attività relativa all'*indemnification right* garantito alla società, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione tra le attività non correnti, in accordo al principio IAS 8 paragrafi 10 e 11. La contropartita di tale ammontare è stata inclusa nella voce "Altri movimenti".

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione del fondo per oneri futuri:

## Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	31 dicembre 2020
Accantonamenti in materia di lavoro	5.803	2.239	(1.765)	(162)	6.115
Rischi fiscali	360			(35)	325
Fondi diversi	18.532	579	(1.546)	(162)	17.403
<b>Totale fondo oneri futuri</b>	<b>24.695</b>	<b>2.818</b>	<b>(3.311)</b>	<b>(359)</b>	<b>23.843</b>

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 2019.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a 325 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 17.403 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (18.532 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) è composta principalmente nel modo seguente:

- 3.775 migliaia di euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 821 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 a fine 2019 è stato avviato un piano di mappatura completo dei ricettori sensibili nell'intorno aeroportuale di Linate che sarà poi esteso anche al territorio di Malpensa con analoga finalità. 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 2020 e relativo comparativo è dettagliata come segue:

### Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Fondo iniziale	47.215	45.188
(Proventi)/oneri finanziari	216	454
Utilizzi	(2.939)	(2.220)
(Utili) / Perdite Attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	206	3.793
<b>Totale Fondi relativi al personale</b>	<b>44.698</b>	<b>47.215</b>

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 2020	31 dicembre 2019
Tasso annuo di attualizzazione	0,01%	0,77%
Tasso annuo di inflazione	0,80%	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,10%	2,63%

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 2020 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 2020	31 dicembre 2019
+ 1 % sul tasso di turnover	44.314	46.814
- 1 % sul tasso di turnover	45.119	47.657
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	45.300	47.863
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	44.106	46.578
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	43.744	46.189
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	45.684	48.277

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 2020	31 dicembre 2019
Duration del piano	9,2	9,4

### Erogazioni previste

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Annualità 1	4.473	4.397
Annualità 2	1.996	3.438
Annualità 3	2.077	2.073
Annualità 4	2.157	2.099
Annualità 5	2.326	2.297

## 6.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2020 e relativo esercizio di comparazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	33.461	564.849	24.398	199.551
Debiti verso altri finanziatori	315.086	306.194	10.414	306.103
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>348.547</b>	<b>871.043</b>	<b>34.812</b>	<b>505.654</b>

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	30.580	564.849	23.459	195.977
Debito per oneri su finanziamento	1.137		939	
Fair value derivati	1.744			3.574
<b>Debiti verso banche</b>	<b>33.461</b>	<b>564.849</b>	<b>24.398</b>	<b>199.551</b>
Debiti verso obbligazionisti	299.856	298.490		299.369
Debito per oneri su obbligazioni	9.014		6.609	
Passività per leasing (debito finanziario)	1.584	7.704	1.681	6.734
Finanziamenti agevolati			44	
Debiti finanziari verso controllate	4.632		2.080	
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>315.086</b>	<b>306.194</b>	<b>10.414</b>	<b>306.103</b>
<b>Totale passività correnti e non correnti</b>	<b>348.547</b>	<b>871.043</b>	<b>34.812</b>	<b>505.654</b>

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è prevalentemente riconducibile all'indebitamento bancario per finanziamenti di medio lungo termine e ai prestiti obbligazionari denominati "SEA 3 1/8 2014-2021" e "SEA 3 1/2 2020-2025". Si segnala che l'incremento dell'indebitamento della Società è principalmente riconducibile all'emissione del nuovo prestito obbligazionario da 300 milioni di euro, all'accensione di nuovi *Term Loan* per 400 milioni di euro, parzialmente compensati dal rimborso delle quote capitali in scadenza sui finanziamenti in essere.

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 2020, e relativo comparativo dell'esercizio 2019, secondo quanto previsto dalla Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81.

## Indebitamento Finanziario netto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
A. Disponibilità Liquide	(588.250)	(87.463)
B. Altre Disponibilità Liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
<b>D. Liquidità (A)+(B)+(C)</b>	<b>(588.250)</b>	<b>(87.463)</b>
<b>E. Crediti finanziari</b>	<b>(28.244)</b>	<b>(26.128)</b>
F. Debiti finanziari correnti	4.632	2.080
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	30.580	23.459
H. Altri debiti finanziari correnti <sup>(*)</sup>	313.335	9.273
<b>I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)</b>	<b>348.547</b>	<b>34.812</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)</b>	<b>(267.947)</b>	<b>(78.779)</b>
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	564.849	195.977
L. Obbligazioni emesse	298.490	299.369
M. Altri debiti finanziari non correnti	7.704	10.308
<b>N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)</b>	<b>871.043</b>	<b>505.654</b>
<b>O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)</b>	<b>603.096</b>	<b>426.875</b>

<sup>(\*)</sup> Il saldo della voce al 31/12/2020 comprende anche il valore delle obbligazioni emesse, pari a 299.856 migliaia di euro e del fair value derivati pari a 1.744 migliaia di euro, con scadenza entro i successivi 12 mesi. Nel precedente esercizio, tali voci erano classificate nei debiti ed altre passività finanziarie non correnti.

A fine dicembre 2020 l'indebitamento finanziario netto, pari a 603.096 migliaia di euro, evidenzia un peggioramento di 176.221 migliaia di euro rispetto a fine 2019, il cui saldo risultava essere di 426.875 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 118.764 migliaia di euro, non in grado quindi di compensare neanche parzialmente il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento (36.844 migliaia di euro) e quello assorbito dalla gestione finanziaria per il pagamento di interessi e commissioni (pari a 18.511 migliaia di euro); l'esercizio 2020, 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 l'incremento delle disponibilità liquide di 500.787 migliaia di euro (588.250 migliaia di euro a fine 2020 a fronte di 87.463 migliaia di euro nel 2019) deriva, principalmente, dall'emissione del nuovo Bond da 300 milioni di euro e dall'erogazione di nuovi *Term Loans* per complessivi 400 milioni di euro, parzialmente compensati dalla prosecuzione dell'ammortamento dei finanziamenti in essere con un esborso di 23.503 migliaia di euro.

Le voci "Altri debiti finanziari correnti" e "Altri debiti finanziari non correnti" 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 2020 rispettivamente a 1.584 migliaia di euro e 7.704 migliaia di euro.

## Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		31 dicembre 2019	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura di pista/piazzale/strade			4	
Attrezzatura varia e minuta	680	1.571	624	2.082
Attrezzature complesse	55	37	53	91
Automezzi	662	3.679	783	1.994
Macchine elettromeccaniche ed elett.	156	432	186	593
Terreni	31	1.985	31	1.974
<b>Totale</b>	<b>1.584</b>	<b>7.704</b>	<b>1.681</b>	<b>6.734</b>

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 2020 e delle altre variazioni.

### Attività e Passività finanziarie correnti e non correnti

(in migliaia di euro)	Finanziamenti bancari a m/l termine (quota corrente e non corrente)	Prestiti obbligazionari	Finanziamenti agevolati (quota corrente e non corrente)	Debito per oneri su finanziamenti e prestiti obbligazionari	Debiti per leasing	Derivato passivo	Crediti / Debiti finanziari verso controllate	Totale
<b>31 dicembre 2019</b>	<b>219.436</b>	<b>299.369</b>	<b>44</b>	<b>7.548</b>	<b>8.415</b>	<b>3.574</b>	<b>(24.048)</b>	<b>514.338</b>
<b>Flussi di cassa:</b>								
- Erogazione di finanziamenti Term Loan	400.000							400.000
- Emissione prestito obbligazionario		300.000						300.000
- Rimborso quota capitale	(23.459)		(44)					(23.503)
- Variazione del cash pooling							436	436
- Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2019				(7.548)				(7.548)
- Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16					(2.022)			(2.022)
<b>Totale flussi di cassa</b>	<b>376.541</b>	<b>300.000</b>	<b>(44)</b>	<b>(7.548)</b>	<b>(2.022)</b>	<b>0</b>	<b>436</b>	<b>667.363</b>
<b>Altre variazioni:</b>								
- Effetto costo ammortizzato	(548)	(1.023)						(1.571)
- Variazione del fair value						(1.830)		(1.830)
- Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari				10.151				10.151
- Variazione debito per leasing finanziario IFRS16					2.895			2.895
<b>Totale Altre variazioni</b>	<b>(548)</b>	<b>(1.023)</b>	<b>0</b>	<b>10.151</b>	<b>2.895</b>	<b>(1.830)</b>	<b>0</b>	<b>9.645</b>
<b>31 dicembre 2020</b>	<b>595.429</b>	<b>598.346</b>	<b>0</b>	<b>10.151</b>	<b>9.288</b>	<b>1.744</b>	<b>(23.612)</b>	<b>1.191.346</b>

### 6.19 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Debiti commerciali":

#### Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Debiti verso fornitori	88.194	150.318
Acconti	6.553	3.940
Debiti verso imprese controllate	8.022	11.363
Debiti verso imprese collegate	7.150	11.519
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>109.919</b>	<b>177.140</b>

I debiti commerciali, pari a 109.919 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l'attività di gestione e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2020 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 1.415 migliaia di euro (4.076 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

I debiti per acconti al 31 dicembre 2020, pari a 6.553 migliaia di euro, evidenziano un incremento di 2.613 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto, principalmente, degli acconti da clienti a fronte di 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 7.722 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (10.520 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), sono costituiti principalmente dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 4.516 migliaia di euro (4.757 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e dal debito IVA per 2.741 migliaia di euro (939 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

Si precisa che il saldo del 2019 comprendeva anche il debito per imposte dirette pari a 4.819 migliaia di euro.

## 6.21 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2020 e relativo comparativo:

### Altri debiti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.889	13.878
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	12.049	23.825
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.712	2.621
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	77.279	71.187
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	10.349	14.664
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	13	96
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	26.109	51.416
Depositi cauzionali di terzi	1.198	1.094
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	55	54
Debito verso azionisti per dividendi	96	84.839
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	218	234
Altri	5.887	17.452
<b>Totale altri debiti correnti</b>	<b>147.854</b>	<b>281.360</b>

Il saldo della voce "Altri debiti correnti" evidenzia una riduzione di 133.506 migliaia di euro, passando da 281.360 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 a 147.854 migliaia di euro al 31 dicembre 2020.

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, all'effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: *i)* riclassificazione nella voce "Altri debiti non correnti" della quota dei debiti verso azionisti per dividendi, pari a 84.737 migliaia di euro, relativa alla seconda *tranche* della delibera di distribuzione straordinaria di poste disponibili di patrimonio netto, risultanti dal bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 alla voce "Altre Riserve", per un importo complessivo di 124.600 migliaia di euro, approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 30 settembre 2019. La prima *tranche* dell'importo deliberato è stata corrisposta nell'esercizio 2019 mentre, 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; *ii)* minori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 11.776 migliaia di euro, principalmente dovuti alle iniziative di contenimento del costo del lavoro, adottate dalla Società; *iii)* maggiori oneri per 6.092 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; iv) riduzione dei debiti verso lo Stato relativamente agli oneri legati al versamento del canone concessorio, per 4.315 migliaia di euro, a seguito della drastica riduzione dei dati di traffico dell'esercizio 2020. Si precisa che il saldo al 31 dicembre 2020 comprende il canone relativo all'intera annualità 2020 e il saldo dell'esercizio 2019, la cui scadenza è stata prorogata al 30 aprile 2021; v) riduzione dei debiti per 25.307 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; vi) riduzione della voce "Altri" per 11.565 migliaia di euro. Tale voce, pari a 5.887 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (17.452 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori. I risconti passivi del 2020 risentono della ridefinizione dei contratti commerciali vigenti e della significativa riduzione delle attività aeroportuali, a causa degli effetti legati all'emergenza sanitaria Covid-19.

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 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. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA".

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti non correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2020 e relativo comparativo:

### Altri debiti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Debiti verso azionisti per dividendi	84.737	
Debiti verso dipendenti	2.538	6.561
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	533	1.401
<b>Totale altri debiti non correnti</b>	<b>87.808</b>	<b>7.962</b>

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" si riferisce alla parte non corrente dei debiti verso azionisti per dividendi (per i cui dettagli si rimanda a quanto sopra riportato) e debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). 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 83.647 migliaia di euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2020 e, per 3.513 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 *Business Unit*

(in migliaia di euro)	2020	2019
Aviation	148.158	432.747
Non Aviation	92.680	252.808
<b>Totale Ricavi di gestione</b>	<b>240.838</b>	<b>685.555</b>

Di seguito il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per tipologia.

#### Ricavi di gestione *Aviation*

(in migliaia di euro)	2020	2019
Diritti e infrastrutture centralizzate	129.538	371.570
Ricavi da gestione sicurezza	11.246	44.692
Utilizzo spazi in regime regolamentato	7.374	16.485
<b>Totale Ricavi di gestione <i>Aviation</i></b>	<b>148.158</b>	<b>432.747</b>

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2020 registra una significativa riduzione di 284.589 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 432.747 migliaia di euro nel 2019 a 148.158 migliaia di euro nel 2020. La contrazione dei ricavi è principalmente riconducibile agli effetti negativi legati alla diffusione del virus Covid-19 che ha generato una forte riduzione delle attività aeroportuali a seguito del drastico calo del traffico passeggeri.

Per i dettagli e l'analisi sui dati di traffico dell'esercizio 2020 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)	2020	2019
Retail	24.930	100.239
Parceggi	23.741	73.426
Spazi cargo	15.567	17.105
Pubblicità	4.125	10.420
Servizi Premium	3.568	18.311
Real Estate	1.302	2.913
Servizi e altri ricavi	19.447	30.394
<b>Totale Ricavi di gestione <i>Non Aviation</i></b>	<b>92.680</b>	<b>252.808</b>

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per tipologia.

### Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	2020	2019
Shops	10.571	52.387
Food & beverage	6.040	21.677
Car rental	5.905	17.311
Attività bancarie	2.414	8.864
<b>Totale Retail</b>	<b>24.930</b>	<b>100.239</b>

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia una riduzione di 160.128 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 252.808 migliaia di euro nel 2019 a 92.680 migliaia di euro nel 2020. Tale andamento è principalmente ascrivibile agli effetti derivanti dalla diffusione dell'infezione da Covid-19 che ha drasticamente ridotto il traffico passeggeri, generando effetti negativi sull'intera filiera del settore aeroportuale.

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 51.142 migliaia di euro nel 2019 a 29.024 migliaia di euro nel 2020.

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 miglione 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)	2020	2019
Salari e stipendi	92.361	136.277
Oneri sociali	29.475	37.435
Trattamento fine rapporto	7.607	7.698
Altri costi del lavoro	2.730	5.173
<b>Totale costi del lavoro</b>	<b>132.173</b>	<b>186.583</b>

Il costo del lavoro ha subito una riduzione pari a 54.410 migliaia di euro, passando da 186.583 migliaia di euro nel 2019 a 132.173 migliaia di euro nel 2020 (-29,2%).

Tale variazione è in gran parte riconducibile alla fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, accompagnata dal ridimensionamento dei costi retributivi variabili e 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 2020		Gennaio-Dicembre 2019	
		%		%
Dirigenti	51	2%	52	2%
Quadri	281	10%	287	11%
Impiegati	1.682	63%	1.701	62%
Operai	617	23%	614	22%
<b>Totale dipendenti subordinati</b>	<b>2.631</b>	<b>98%</b>	<b>2.654</b>	<b>97%</b>
Dipendenti somministrati	54	2%	77	3%
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.685</b>	<b>100%</b>	<b>2.731</b>	<b>100%</b>

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 2020	31 dicembre 2019	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.720	2.780	(60)

## 7.4 Materiali di consumo

La tabella di seguito dettaglia i "Materiali di consumo":

### Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2020	2019
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	7.139	11.998
Variazione delle rimanenze	(185)	85
<b>Totale materiali di consumo</b>	<b>6.954</b>	<b>12.083</b>

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.). La contrazione dei costi rispetto al precedente esercizio è imputabile alla forte riduzione delle attività aeroportuali legate agli effetti dell'infezione da Covid-19. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

## 7.5 Altri costi operativi

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri costi operativi":

### Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	2020	2019
Utenze e spese di vigilanza	30.866	46.768
Costi di manutenzione ordinaria	23.271	31.548
Canoni vs Enti Pubblici	15.882	35.510
Servizi di scalo forniti da società di Handling	13.937	22.885
Pulizia	12.417	16.735
Oneri tributari	7.537	7.575
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	7.512	7.329
Gestione parcheggi	7.424	18.419
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	4.276	6.447
Prestazione per assistenza disabili e supporto al passeggero	2.446	5.222
Costi commerciali	2.028	7.667
Assicurazioni	1.516	1.202
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	854	2.017
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	731	594
Affitti passivi	211	529
Minusvalenze su beni patrimoniali	13	518
Altri costi	8.408	17.037
<b>Totale altri costi operativi</b>	<b>139.329</b>	<b>228.002</b>

Nell'esercizio 2020 la voce "Altri costi operativi" ha subito una diminuzione per 88.673 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è principalmente legata agli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha impattato negativamente su tutta la filiera del trasporto aereo, generando un drastico calo delle attività aeroportuali a causa della forte contrazione del traffico passeggeri.

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 2.528 migliaia di euro (4.357 migliaia di euro nel 2019), i costi per servizi di ristorazione delle Sale Vip pari a 662 migliaia di euro (4.565 migliaia di euro nel 2019), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a 639 migliaia di euro (1.846 migliaia di euro nel 2019), 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 833 migliaia di euro (1.163 migliaia di euro nel 2019), i costi per il servizio di collegamento a terra pari a 750 migliaia di euro (1.735 migliaia di euro nel 2019), i contributi associativi versati dalla Società pari a 1.227 migliaia di euro (1.150 migliaia di euro nel 2019), i costi per acquisti ed abbonamenti a giornali e riviste pari a 365 migliaia di euro (514 migliaia di euro nel 2019), 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 46.321 migliaia di euro nel 2019 a 26.680 migliaia di euro nel 2020. 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)	2020	2019
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	10.194	(1.862)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	2.459	2.548
Svalutazioni immobilizzazioni materiali/immateriali	420	
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni</b>	<b>13.073</b>	<b>686</b>

Nel 2020 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia un incremento di 12.387 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, passando da 686 migliaia di euro nel 2019 a 13.073 migliaia di euro nel 2020.

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 2.459 migliaia di euro nel 2020, 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.

La Società, infine, ha provveduto a rilevare svalutazioni in immobilizzazioni per un valore pari a 420 migliaia di euro nel 2020, relativamente a beni che nel prossimo esercizio saranno oggetto di dismissione dal patrimonio aziendale.

## 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)	2020	2019
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	17.150	22.000
<b>Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione</b>	<b>17.150</b>	<b>22.000</b>

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio per complessivi 16.885 migliaia di euro, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio" e per 265 migliaia di euro al rilascio a conto economico della quota annuale degli interventi di ripristino e sostituzione iscritti nei precedenti esercizi nella voce 6.8 "Altri crediti non correnti".

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)	2020	2019
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	52.042	53.913
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	17.420	17.317
Ammortamento degli investimenti immobiliari	2	2
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.251	1.692
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>71.715</b>	<b>72.924</b>

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 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, 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)	2020	2019
Dividendi da Malpensa Logistica Europa SpA	625	875
Rivalutazione (Svalutazione) Consorzio Milano Sistema in liquidazione	(25)	
Dividendi da Dufrital SpA		3.543
Dividendi da SACBO SpA		2.026
Dividendi da Airport Handling SpA		1.200
Dividendi da SEA Services Srl		892
Dividendi da Disma SpA		225
<b>Totale proventi (oneri) da partecipazioni</b>	<b>600</b>	<b>8.761</b>

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi netti da partecipazioni pari a 600 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, a fronte di 8.761 migliaia di euro rilevati nel precedente esercizio.

I proventi da partecipazioni riferiti ai dividendi distribuiti dalle società partecipate hanno subito una riduzione di 8.136 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 8.761 migliaia di euro nel 2019 a 625 migliaia di euro nel 2020.

## 7.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "Proventi ed oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

### Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	2020	2019
Utili su cambi	2	11
Altri proventi finanziari	997	854
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>999</b>	<b>865</b>
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(14.665)	(11.676)
Perdite su cambi	(2)	(4)
Altri interessi passivi	(5.646)	(5.432)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(20.313)</b>	<b>(17.112)</b>
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>(19.314)</b>	<b>(16.247)</b>

Gli oneri finanziari netti si incrementano di 3.067 migliaia di euro, passando da 16.247 migliaia di euro nel 2019 a 19.314 migliaia di euro nel 2020. A fronte di un miglioramento, pari a 134 migliaia di euro, dei proventi finanziari, gli oneri finanziari registrano un aggravio di costi pari a 3.201 migliaia di euro.

L'incremento degli oneri finanziari di 3.201 migliaia di euro è principalmente determinato dall'aumento dell'indebitamento lordo (nuovo *funding* 2020), con maggior aggravio di interessi passivi per 2.989 migliaia di euro. La riduzione degli interessi passivi su TFR per 238 migliaia di euro e degli interessi passivi su derivati per 168 migliaia di euro è totalmente compensata dall'aumento degli oneri per commissioni su finanziamenti.

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)	2020	2019
Imposte correnti	192	52.386
Imposte differite /(anticipate)	(35.752)	(3.338)
<b>Totale imposte</b>	<b>(35.560)</b>	<b>49.048</b>

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota teorica e quella effettiva per l'esercizio 2020:

(in migliaia di euro)	2020	%
<b>Perdita prima delle imposte</b>	<b>(155.927)</b>	
Imposte sul reddito teoriche	(37.422)	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	1.011	-0,6%
IRAP	(558)	0,4%
Altro	1.409	-0,9%
<b>Imposte effettive</b>	<b>(35.560)</b>	<b>22,8%</b>

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 e dalla detassazione dei dividendi incassati nell'esercizio 2020 in regime di "participation exemption".

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 2020 e 2019, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

### Rapporti della Società con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020			
	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti
<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	
<b>Totale Parti correlate</b>	<b>9.619</b>	<b>28.244</b>	<b>15.172</b>	<b>4.632</b>
Totale voce di bilancio	49.124	28.244	109.919	348.547
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>19,58%</b>	<b>100,00%</b>	<b>13,80%</b>	<b>1,33%</b>

(in migliaia di euro)	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>Imprese controllate</i>					
SEA Energia SpA	504	25.985	(69)	761	
SEA Prime SpA	5.662	2.550	(529)		
<i>Imprese collegate</i>					
Airport Handling SpA	7.016	15.813	(40)		
SACBO SpA <sup>(*)</sup>	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 <sup>(**)</sup>	21				
<i>Altre partecipazioni</i>					
Consorzio Milano Sistema in liquidazione					(25)
<b>Totale Parti correlate</b>	<b>26.352</b>	<b>48.605</b>	<b>(685)</b>	<b>761</b>	<b>600</b>
Totale voce di bilancio	240.838	139.329	132.173	(19.314)	600
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>10,94%</b>	<b>34,89%</b>	<b>(0,52)%</b>	<b>(3,94)%</b>	<b>100,00%</b>

<sup>(\*)</sup> 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.

<sup>(\*\*)</sup> 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.

## Rapporti della Società con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019			
	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti
<i>Imprese controllate</i>				
SEA Energia SpA	569	26.128	10.148	
SEA Prime SpA	2.704		1.215	2.080
<i>Imprese collegate</i>				
Aiport Handling SpA	4.700		7.229	
SACBO SpA	283		352	
Dufrital SpA	5.760		695	
Malpensa Logistica Europa SpA	1.361		1.070	
SEA Services Srl	1.010		2.173	
Signature Flight Support Italy Srl	14			
Disma SpA	12			
<b>Totale Parti correlate</b>	<b>16.413</b>	<b>26.128</b>	<b>22.882</b>	<b>2.080</b>
Totale voce di bilancio	120.162	26.128	177.140	34.812
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>13,66%</b>	<b>100,00%</b>	<b>12,92%</b>	<b>5,97%</b>

(in migliaia di euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2019				
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Energia SpA	495	35.760	(108)	748	
SEA Prime SpA	9.041	4.357	(625)		
<i>Imprese collegate</i>					
Airport Handling SpA	14.076	26.486	(38)		1.200
SACBO SpA <sup>(*)</sup>	1.171	11.867	(2)		2.026
Dufrital SpA	32.997	16			3.543
Malpensa Logistica Europa SpA	4.635		(40)		875
SEA Services Srl	3.862	4.550			892
Disma SpA	214		(3)		225
Signature Flight Support Italy Srl	69	1			
<b>Totale Parti correlate</b>	<b>66.560</b>	<b>83.037</b>	<b>(816)</b>	<b>748</b>	<b>8.761</b>
Totale voce di bilancio	685.555	228.002	186.583	(16.247)	8.761
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>9,71%</b>	<b>36,42%</b>	<b>(0,44)%</b>	<b>(4,60)%</b>	<b>100,00%</b>

<sup>(\*)</sup> La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 11.867 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

## 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.

## 8.3 Altri rapporti con Parti correlate

### Malpensa Logistica Europa SpA

Nel corso del 2020 Malpensa Logistica Europa ha distribuito dividendi a SEA per 625 migliaia di euro.

### Dettaglio impegni per progetto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	47.884	41.288
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	2.564	13.514
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	3.091	4.970
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	7.485	2.962
<b>Totale impegni per progetto</b>	<b>61.024</b>	<b>62.734</b>

## 9. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Nell'esercizio 2020 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 514 migliaia di euro (372 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

## 10. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2020 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 217 migliaia di euro (222 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

## 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 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:

## 12.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2020 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie pari ciascuna a 40.031 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e giugno 2017, a valere sulla linea BEI sottoscritta a 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 28.765 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;
- 563 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.

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato dall'insorgere della pandemia da Covid-19, che ha determinato la drastica riduzione del traffico passeggeri a partire dal mese di marzo, influenzando 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 2020 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 2020, la Società non ha posto in essere operazioni significative non ricorrenti.

L'evento più rilevante del 2020 è stato la diffusione 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. Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Eventi di rilievo dell'esercizio 2020".

## 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 ha ricevuto, nel corso dell'esercizio, erogazioni pubbliche per un importo pari a 5.768 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
SEA Spa	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Finanziamento a fondo perduto per la realizzazione del prolungamento della linea ferroviaria Milano-Malpensa dal Terminal 1 al Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa	5.307
SEA Spa <sup>(*)</sup>	Regione Lombardia	Finanziamento a fondo perduto per opere di regimazione del fiume Lambro	461

<sup>(\*)</sup> Il finanziamento a fondo perduto ricevuto da SEA Spa è stato inoltrato a SEA Prime quale titolare delle opere di regimazione del fiume Lambro.

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	600
Curia Arcivescovile di Milano	SEA Spa	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	30
Università degli Studi dell'Insubria di Varese	SEA Spa	Contributo a sostegno della ricerca scientifica dell'Università degli Studi dell'Insubria - Dipartimento di Chirurgia e Medicina, nell'ambito del "Protocollo Studio Scientifico Screening Covid 19"	20

## 19. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2020

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla Gestione.

Si segnala che la Società mantiene la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) mediante una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, completata a ottobre 2020 e quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

**Michaela Castelli**



## RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DI SEA - SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI S.P.A.

ai sensi dell'art 2429, secondo comma, del Codice Civile

Signori Azionisti,

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente relazione è stato nominato dall'Assemblea ordinaria degli Azionisti di SEA S.p.A. in data 19 aprile 2019 per il triennio 2019-2020-2021 ed è costituito da:

- Rosalba Cotroneo: (Presidente);
- Sindaci effettivi: Rosalba Casiraghi, Daniele Angelo Contessi<sup>1</sup>, Stefano Pozzoli e Valeria Scuteri;
- Sindaco supplente: Antonia Coppola.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza previsti dalla normativa vigente e tenuto conto dei principi di comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Il Collegio Sindacale ha anche svolto il ruolo previsto dall'art. 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n.39, quale Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, avendo SEA la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP), ai sensi dell'art.16, comma 1, lett. a) del citato D. Lgs. n.39/2010, in quanto emittente valori mobiliari quale il prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" quotato sul mercato regolamentato e gestito dalla Irish Stock Exchange ed avendo la Società adottato il modello di *governance* tradizionale.

Con la presente Relazione, il Collegio Sindacale riferisce delle attività svolte nel corso dell'esercizio, distintamente per ciascun oggetto di vigilanza previsto dalle normative che regolano l'attività del Collegio e sui risultati dell'esercizio sociale chiuso al 31 dicembre 2020.

Il Collegio Sindacale non si esime dal rilevare che alla data di chiusura della presente Relazione permane l'imponente emergenza sanitaria dovuta alla diffusione del virus Covid-19 (esplosa già a dicembre 2019 in Cina), in considerazione della quale le Autorità italiane hanno emanato norme che impongono forti limitazioni alla circolazione delle persone e divieti di assembramenti, divulgando al-

très stringenti protocolli sanitari per la salvaguardia delle persone, segnatamente sui luoghi di lavoro.

Tale contesto, per quanto qui rileva, oltre ad imporre lo svolgimento in audio conferenza delle adunanze consiliari, ha comportato che anche il Collegio Sindacale ha dovuto operare esclusivamente a mezzo di riunioni "da remoto" per quanto concerne i relativi incumbenti.

Il Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 25 marzo 2021, ha approvato il progetto di bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 adottando il presupposto della continuità aziendale richiamata nella "nota esplicativa al bilancio".

Il Consiglio di Amministrazione 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.

Il Consiglio di Amministrazione monitora attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le analisi di sensitività sugli effetti dell'epidemia, e ha individuato le misure contenitive dei possibili effetti negativi di natura economico/finanziaria nell'anno in corso.

Il Gruppo SEA ha completato il processo di rifinanziamento delle obbligazioni in essere, in scadenza ad aprile 2021, mediante una nuova emissione obbligazionaria riservata ad investitori istituzionali, di complessivi 300 milioni di euro, quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

La liquidità e le linee di finanziamento disponibili al 31 dicembre 2020 permetteranno al Gruppo di rimborsare i finanziamenti in scadenza e di gestire i fabbisogni di cassa.

Il Collegio sindacale ha monitorato costantemente, nell'ambito delle verifiche periodiche, la situazione economico-finanziaria e patrimoniale.

<sup>1</sup> Si precisa che a seguito delle dimissioni, in data 24 settembre 2020, del sindaco effettivo Andrea Manzoni, è subentrato all'incarico di sindaco effettivo Daniele Angelo Contessi, già sindaco supplente.

### **Attività di vigilanza sull'osservanza delle norme di legge, regolamentari e statutarie**

Nel corso dell'esercizio 2020 il Collegio Sindacale si è riunito per effettuare le verifiche periodiche nel corso delle quali attività di vigilanza sono stati acquisiti i necessari elementi informativi sia attraverso frequenti incontri con i responsabili delle competenti strutture aziendali, specie quelle di controllo, sia attraverso la partecipazione dei Sindaci alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endo-consiliari, assicurando la presenza di almeno un proprio componente alle riunioni dei Comitati ed ha altresì incontrato l'Organismo di Vigilanza ex D. Lgs 231/2001.

Il Collegio Sindacale ha tenuto, nell'esercizio in esame, n.10 incontri di verifica ed ha partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dell'Assemblea e (n.12 riunioni del Consiglio di Amministrazione e n. 1 Assemblea degli Azionisti) nonché alle riunioni del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (n.7 riunioni); in alcuni casi, ha svolto le proprie riunioni nello stesso giorno di quelle del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e dell'Organismo di Vigilanza, prevedendo una sezione di argomenti trattati congiuntamente, al fine di facilitare lo scambio e l'univocità di informazioni tra i soggetti con compiti rilevanti in materia di controlli interni e per meglio disporre delle risorse aziendali interessate.

Il Collegio ha costantemente monitorato le iniziative della Società in risposta alla crisi pandemica sia volte a garantire la salute e sicurezza dei passeggeri, dipendenti, clienti e fornitori sia volte ad assicurare la continuità delle attività operative nel rispetto delle disposizioni emanate dagli enti competenti.

### **Attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello Statuto sociale**

Sulla base delle informazioni disponibili, il Collegio Sindacale non ha rilevato violazioni della legge o dello Statuto sociale, né operazioni manifestamente imprudenti o azzardate, in potenziale conflitto di interessi o in contrasto con le delibere assembleari assunte, o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale e la sua continuità.

Il Collegio Sindacale ha acquisito costantemente dagli Amministratori, durante le richiamate riunioni, ampia e dettagliata informativa sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società e/o dalle sue

società controllate, nonché sull'andamento delle attività e dei progetti strategici avviati, sui quali il Collegio non ha osservazioni particolari da riferire.

### **Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sui rapporti con parti correlate**

Nel corso delle verifiche periodiche, il Collegio Sindacale ha incontrato il Chief Financial & Risk Officer e il Direttore Administration della società responsabili della redazione dei documenti contabili societari, la Direzione Internal Audit e i rappresentanti della Società di Revisione, per assumere informazioni sull'attività svolta e sui programmi di controllo. Sul punto, non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati in questa sede. Il Collegio ha inoltre scambiato costantemente e tempestivamente informazioni, rilevanti per l'espletamento dei rispettivi compiti, con il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e l'Organismo di Vigilanza.

Il Collegio sindacale ha verificato le procedure di impairment test eseguite in conformità al principio contabile internazionale IAS 36 sulle Immobilizzazioni materiali e immateriali e sulle partecipazioni che sono state discusse in un'apposita riunione congiunta del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità e del Collegio Sindacale ed hanno formato oggetto di specifica approvazione del Consiglio di Amministrazione.

Inoltre, nelle medesime riunioni, il Collegio Sindacale ha ricevuto ampia informativa sulla valutazione del rischio credito nel bilancio 2020, eseguita conformemente a quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9, conseguente all'emergenza sanitaria Covid-19 e alla situazione straordinaria in cui versano i partner commerciali del settore aereo.

Nel corso del 2020, la Società non ha compiuto operazioni atipiche o inusuali con terzi, infragruppo o con parti correlate o operazioni in grado di incidere in maniera significativa sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società. Relativamente alle operazioni infragruppo o con parti correlate di natura ordinaria intervenute nel periodo, di cui la Società ha fornito specifiche e puntuali informazioni nelle relazioni finanziarie periodiche (e nelle note al bilancio consolidato del Gruppo), il Collegio dà atto che dette operazioni sono state poste in essere nel rispetto della Procedura per Operazioni con Parti Correlate approvate dal Consiglio di Amministrazione (ultimo aggiornamento 22 febbraio 2018) e non hanno evidenziato criticità riguardo alla loro congruità e rispondenza all'interesse della Società. La società non possiede azioni proprie.

## Attività di vigilanza sul processo di revisione legale dei conti e sull'indipendenza della società di revisione

Il Collegio Sindacale ha tenuto periodiche riunioni con i responsabili della Società di revisione legale, anche ai sensi dell'art. 19, comma 1 del D. Lgs. 39/2010, nel corso delle quali ha preso visione del piano di lavoro adottato, ha ricevuto informazioni sui principi contabili utilizzati, sulla rappresentazione contabile delle operazioni più salienti effettuate nell'esercizio in esame, nonché sull'esito dell'attività di revisione; dagli incontri non sono emersi fatti o situazioni che meritano di essere evidenziati nella presente Relazione.

In conseguenza dell'aggravarsi dell'emergenza sanitaria Covid-19, il Collegio Sindacale ha vigilato sugli impatti collegati alle modalità di lavoro "a distanza" attuate dal Revisore, supportato dalle strutture aziendali, constatando il completamento delle attività necessarie per il rilascio delle prescritte relazioni nel pieno rispetto dei Principi di Revisione.

La Società di revisione legale, Deloitte & Touche S.p.A., ha rilasciato in data 30 aprile 2021 le relazioni ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, rispettivamente per il bilancio di esercizio e per il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019, redatti in conformità agli International Financial Reporting Standards - IFRS – adottati dall'Unione Europea. Da tali relazioni risulta che il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato di SEA forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di SEA S.p.A. e del gruppo SEA al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data. Con riferimento al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato, la Società di revisione legale ha dichiarato che la Relazione sulla gestione e la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, limitatamente alle informazioni indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, sono coerenti con il bilancio e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Inoltre, la Società di Revisione con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c.2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, circa l'eventuale identificazione di errori significativi nella relazione sulla gestione, sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, ha dato evidenza dei seguenti aspetti chia-

ve della revisione contabile:

- Covid 19;
- Fondo di Ripristino per le opere in concessione.

La Società di revisione legale ha rilasciato in data 30 aprile 2021 la Relazione sulla Dichiarazione Non Finanziaria del Gruppo SEA (DNF) ai sensi dell'art.4 del Regolamento Consob di attuazione del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254, dalla quale risulta che, sulla base del lavoro svolto, non sono emersi elementi che facciano ritenere che la DNF del Gruppo relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 non sia stata redatta in tutti gli aspetti significativi in conformità a quanto richiesto dall'art.3 e 4 del citato decreto legislativo.

La Società di revisione legale ha rilasciato, infine, la Relazione Aggiuntiva per il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n.537/2014.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità e la Società di revisione ha verificato l'avvenuta predisposizione della dichiarazione di carattere non finanziario e ha rilasciato una limited assurance circa la conformità delle informazioni fornite rispetto a quanto richiesto dal decreto e agli standard/linee guida di rendicontazione utilizzate per la predisposizione dell'informativa medesima. Il Collegio ha inoltre effettuato il monitoraggio dei Non Audit Services (NAS).

Nelle note al bilancio di esercizio della Società è riportato l'ammontare dei corrispettivi di competenza dell'esercizio riconosciuti alla Società di revisione legale e alle entità appartenenti alla sua rete, inclusi gli altri servizi.

Tenuto conto delle dichiarazioni di indipendenza rilasciate da Deloitte & Touche S.p.A e della relazione di trasparenza prodotta dalla stessa ai sensi dell'art. 18 del D. Lgs. 39/2010, e pubblicata sul proprio sito internet, nonché degli incarichi conferiti alla stessa e alle società appartenenti alla sua rete da SEA S.p.A. e dalle società del Gruppo, e della nota di conferma sul rispetto dei principi in materia di etica e indipendenza previsti dal "Code of Ethics for Professional Accounts" emanato dallo IESBA, il Collegio non ritiene che esistano aspetti critici in materia di indipendenza della Società di revisione legale.

## Attività di vigilanza sul sistema di controllo interno e gestione dei rischi e del sistema amministrativo contabile

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 27.01.2010, n. 39, ha vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi e del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'idoneità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione. In tale contesto, ha operato chiedendo ed ottenendo ogni necessaria informazione dai responsabili delle rispettive funzioni, eseguendo quindi ogni verifica ritenuta necessaria.

Inoltre, ha mantenuto un costante collegamento con la funzione di *Internal Audit* e ha verificato che essa risponda ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; ha, altresì, constatato che vi sia, tra tutti gli organi e le funzioni a cui è attribuita una funzione di controllo, adeguata collaborazione e scambio di ogni informazione utile all'espletamento dei rispettivi compiti. Vi è stato, inoltre, uno scambio di reciproche informazioni con i Collegi Sindacali delle società controllate e collegate.

In particolare:

- ha effettuato approfondimenti al fine di verificare se il sistema amministrativo-contabile della Società fosse tale da consentire una rappresentazione veritiera e corretta in bilancio dei fatti della gestione; ha periodicamente vigilato sul corretto funzionamento del sistema in essere attraverso incontri con i responsabili dell'area Amministrazione, Finanza e Controllo;
- ha esaminato il piano delle verifiche, le relazioni periodiche e la relazione annuale predisposti dalla funzione Direzione *Auditing*. Tali relazioni non evidenziano criticità e confermano che le aree di rischio nell'ambito del controllo interno sono rilevate e monitorate;
- ha esaminato le relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, che non segnalano fatti o situazioni che meritano di essere evidenziati nella presente Relazione;
- ha monitorato le attività progettuali svolte in materia di rischi, in particolare l'avanzamento e il continuo affinamento del progetto di Enterprise Risk Management (ERM) finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale, nonché al monitoraggio continuo degli

stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'*assurance* per gli *stakeholder* di riferimento.

## Attività di vigilanza sull'adeguatezza della struttura organizzativa

Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, prendendo visione ed ottenendo informazioni di carattere organizzativo e procedurale, tramite:

- l'acquisizione di informazioni dai responsabili delle competenti funzioni aziendali;
- incontri e scambi di informazioni con i Collegi Sindacali delle controllate ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni;
- incontri con la Società di revisione legale ed esiti di specifiche attività di verifica effettuate dalla stessa.

## Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 254/2016 in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità e il revisore ha verificato l'avvenuta predisposizione della dichiarazione di carattere non finanziario rilasciando una *limited assurance* circa la sua conformità a quanto richiesto dal decreto ed agli standard/linee guida di rendicontazione utilizzati per la predisposizione dell'informativa medesima.

Il Collegio Sindacale, in particolare, ha ricevuto informativa su:

- il processo di revisione della matrice di materialità, che tiene conto delle mutate condizioni di contesto a causa della pandemia Covid-19, evidenziando le diverse azioni di mitigazione adottate;
- le questioni sociali e attinenti al personale, con particolare attenzione ai profili riguardanti la salute, la sicurezza sul lavoro e il lavoro da remoto, nonché alle politiche adottate in materia verso i propri dipendenti e collaboratori;
- il business model e la creazione di valore, evidenziando le principali tendenze e i fattori che possono influire sul modello di business del Gruppo SEA, il grado di resilienza di tale modello alle conseguenze della pandemia e le conseguenze sulla capacità dell'impresa di continuare a creare valore nel tempo;

- i rischi relativi al cambiamento climatico, pur in un contesto complesso e difficile come quello venutosi a determinare a seguito del diffondersi del nuovo virus;
- le interconnessioni esistenti tra informazioni finanziarie e non finanziarie, evidenziando come la situazione finanziaria e la performance dell'impresa siano stati impattati dagli eventi generati dal Covid -19.

\*\*\*\*\*

### Altre informazioni

Il Collegio Sindacale attesta, inoltre, che nel corso dell'esercizio non ha ricevuto richieste per il rilascio di pareri e non ha dovuto rilasciare pareri in forza di specifica normativa.

Nel corso dell'esercizio 2020 non sono pervenute né denunce al Collegio Sindacale ex art. 2408 c.c. né esposti.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiedere menzione nella presente Relazione.

\*\*\*\*\*

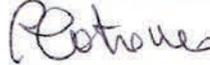
### Proposte all'Assemblea in merito al Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2020

Il Collegio Sindacale, a seguito dell'attività di vigilanza come sopra illustrata, tenuto conto degli specifici compiti della società di revisione Deloitte & Touche S.p.A in tema di contabilità e di verifica dell'attendibilità del bilancio, esprime, con consenso unanime, parere favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020.

Milano, 6 maggio 2021

#### Per il Collegio Sindacale

Rosalba Cotroneo (Presidente)



# Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.  
Via Tortona, 25  
20144 Milano  
Italia

Tel: + 39 02 83322111  
Fax: + 39 02 83322112  
www.deloitte.it

## RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39 E DELL'ART. 10 DEL REGOLAMENTO (UE) N. 537/2014

**Agli Azionisti della  
SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI – SEA S.p.A.**

### RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO SEPARATO

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (la “Società”), costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria al 31 dicembre 2020, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto, dal Rendiconto Finanziario per l’esercizio chiuso a tale data e dalle relative note esplicative che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio separato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l’esercizio chiuso a tale data in conformità agli *International Financial Reporting Standards* adottati dall’Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell’art. 9 del D.Lgs. n. 38/05.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell’ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell’ambito della revisione contabile del bilancio separato dell’esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell’ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio separato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 – 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.  
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 – R.E.A. Milano n. 1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata (“DTTL”), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche “Deloitte Global”) non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l’informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all’indirizzo [www.deloitte.com/about](http://www.deloitte.com/about).

© Deloitte & Touche S.p.A.

# Deloitte.

2

## *Covid-19 (Coronavirus)*

### **Descrizione dell'aspetto chiave della revisione**

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato dalla diffusione del Covid-19 e dalle relative conseguenze sul contesto socio-economico, con particolare impatto sul settore del trasporto aereo e conseguentemente sui ricavi e sulla marginalità della Società.

A partire da febbraio, la progressiva diffusione del virus e le conseguenti disposizioni dei governi nazionali per il contenimento del contagio hanno comportato una prima evidente contrazione del traffico passeggeri, cui ha fatto seguito, a partire dal mese di luglio, una fase di recupero, che si è mantenuta nei mesi estivi. A seguito della seconda ondata pandemica di ottobre e delle conseguenti misure governative, si è registrata una nuova riduzione del traffico.

La Società ha prontamente attivato un protocollo di risposta alla crisi, e attraverso il comitato di direzione (ridenominato "Comitato Crisi Permanente"), ha avviato un piano di gestione dell'emergenza, per garantire la sicurezza e per mitigare gli effetti economici e finanziari del minor traffico gestito. In tale contesto, al fine di rafforzare la struttura finanziaria e con l'obiettivo di garantire la copertura dei fabbisogni derivanti dal temporaneo rallentamento dell'attività conseguente all'emergenza da Covid-19, la Società ha completato il rifinanziamento delle obbligazioni in scadenza ad aprile 2021 con una nuova emissione obbligazionaria di Euro 300 milioni, nonché ha sottoscritto nuove linee di finanziamento per complessivi Euro 400 milioni, in aggiunta alle linee già disponibili per Euro 390 milioni. Inoltre, la Società ha richiesto e ottenuto dalle banche finanziatrici la temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (c.d. "holiday covenant").

A seguito degli effetti della pandemia e all'esito delle analisi svolte, gli Amministratori in data 19 gennaio 2021 hanno approvato il piano industriale 2021-2025 (il "Piano"), che costituisce un'evoluzione del precedente piano 2020-2024 approvato nel 2020. Il Piano è stato sviluppato su tre distinti scenari di traffico, elaborati mediante il supporto di consulenti esterni.

Inoltre, in presenza di indicatori di potenziali perdite di valore, prevalentemente correlati al contesto Covid-19, gli Amministratori hanno predisposto un test d'impairment, approvato in data 25 marzo 2021, elaborato sulla base del Piano e di proiezioni di medio-lungo termine. In presenza di più scenari, ai fini dell'impairment test gli Amministratori hanno considerato lo scenario con posizionamento intermedio, che prevede un ritorno a volumi ante Covid-19 a partire dal 2024 e che risulta allineato alle più recenti previsioni effettuate dall'International Air Transport Association (IATA). Il test d'impairment non ha evidenziato perdite di valore, neppure nello scenario di traffico peggiorativo, considerato dagli Amministratori nelle proprie analisi di sensitività.

# Deloitte.

3

Gli Amministratori illustrano che in ogni caso le forti incertezze legate al Covid-19 rendono molto complesso effettuare delle previsioni non aleatorie sui risultati dell'esercizio corrente. In tale contesto la Società monitora attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le analisi di sensitività sugli effetti della pandemia. Sulla base delle analisi di scenario sviluppate, gli Amministratori ritengono che la liquidità e le linee di finanziamento disponibili permetteranno alla Società di rimborsare i finanziamenti in scadenza e di gestire i fabbisogni di cassa sino alla graduale ripresa del traffico.

In considerazione della significatività degli effetti del Covid-19 sui risultati della Società e sull'evoluzione prevedibile della gestione, nonché dei possibili impatti in termini di potenziali perdite di valore delle attività iscritte, abbiamo considerato il Covid-19 un aspetto chiave della revisione del bilancio separato della Società.

Il paragrafo "Rischio di liquidità" delle note esplicative illustra la struttura finanziaria della Società e le misure di rafforzamento finanziario attuate dalla Società nel corso dell'esercizio. I paragrafi "Eventi di rilievo dell'esercizio 2020" ed "Evoluzione prevedibile della gestione" della relazione sulla gestione e il paragrafo "Perdite di valore di attività" delle note esplicative al bilancio separato riportano l'informativa in merito agli ulteriori aspetti sopra evidenziati.

---

**Procedure di revisione svolte**

Le nostre procedure di revisione, svolte anche avvalendoci del supporto di esperti del network Deloitte, hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione delle misure adottate dalla Società per far fronte alla situazione di emergenza, mediante incontri e discussioni con la Direzione ed esame della relativa documentazione;
- analisi dei provvedimenti emanati dalle Autorità competenti a fronte dell'emergenza Covid-19;
- lettura critica dei verbali delle riunioni del Consiglio di Amministrazione;
- comprensione dei controlli rilevanti sul processo di effettuazione dell'impairment test;
- analisi di ragionevolezza delle principali assunzioni alla base della predisposizione del Piano e per la formulazione delle analisi di scenario;
- valutazione della ragionevolezza del tasso di attualizzazione (WACC), utilizzato nella predisposizione del test di impairment;
- esame delle operazioni di finanziamento poste in essere dalla Società;
- analisi delle previsioni di fabbisogno finanziario nell'orizzonte dei 12 mesi successivi all'approvazione del bilancio e delle relative coperture in termini di linee di credito disponibili;
- analisi degli eventi successivi fino alla data di emissione della relazione di revisione;
- esame dell'informativa fornita dagli Amministratori.

# Deloitte.

4

## *Fondo di ripristino per le opere in concessione*

### **Descrizione dell'aspetto chiave della revisione**

Il bilancio separato al 31 dicembre 2020 include il "Fondo per ripristino e sostituzione", pari ad Euro 175,7 milioni. Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dall'accordo concessorio, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale ottenuta in concessione.

Il processo estimativo del suddetto fondo risulta articolato e complesso e si basa su diverse variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano lo stato di conservazione delle opere, la durata dei cicli di manutenzione e le previsioni di costo per classi omogenee di intervento.

In considerazione di quanto sopra evidenziato, abbiamo considerato la valutazione di tale fondo un aspetto chiave della revisione del bilancio separato al 31 dicembre 2020.

Le note 2.4 e 6.16 del bilancio separato al 31 dicembre 2020 illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati dalla Società e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.

### **Procedure di revisione svolte**

Le nostre procedure di revisione hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione del processo utilizzato dalla Società ai fini della determinazione e dell'adeguamento del fondo in oggetto e analisi di eventuali variazioni dovute al contesto Covid-19 sugli investimenti attesi;
- rilevazione dei principali controlli posti in essere dalla Società a presidio dell'area in esame e verifica dell'operatività degli stessi;
- valutazione tramite incontri semestrali con Direzione Operazioni e Manutenzione e analisi campionaria del database che accoglie gli oneri che compongono il fondo di ripristino e dell'adeguatezza delle stime della Direzione e di eventuali scostamenti rispetto alle stime;
- comprensione degli aggiornamenti normativi che possano avere impatti sulla stima del fondo di ripristino;
- verifica della completezza e accuratezza degli accantonamenti rilevati nel bilancio separato, anche in considerazione degli aggiornamenti del Piano;
- verifica campionaria dei criteri di allocazione delle percentuali di ripristino tramite discussione con gli uffici competenti;
- valutazione delle stime alla base del fondo in oggetto;
- analisi dell'adeguatezza dell'informativa fornita dagli Amministratori nelle note al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

# Deloitte.

5

## Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio separato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio separato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio separato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio separato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

## Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio separato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio separato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio separato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;

## Deloitte.

6

- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio separato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio separato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

### **Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014**

L'assemblea degli azionisti della Società ci ha conferito in data 4 maggio 2016 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e consolidato della Società per gli esercizi 2016 – 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio separato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

# Deloitte.

7

## RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

**Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98**

Gli Amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2020, comprese la sua coerenza con il relativo bilancio separato e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2020 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) è coerente con il bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



**Marco Pessina**  
Socio

Milano, 30 aprile 2021



L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Milano Linate e Milano Malpensa confermano le loro performance di eccellenza europea al livello Neutrality nell'ambito dell'iniziativa Airport Carbon Accreditation.

