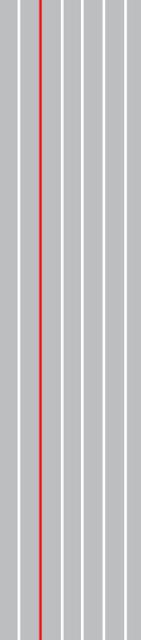


RELAZIONE
FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2015



Milano Malpensa

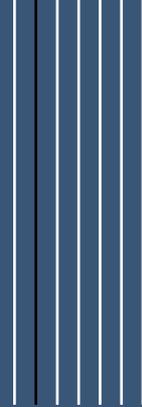
Best European Airport of 2015

 WARDS CATEGORY WINNER
10-25 MILLION PASSENGERS

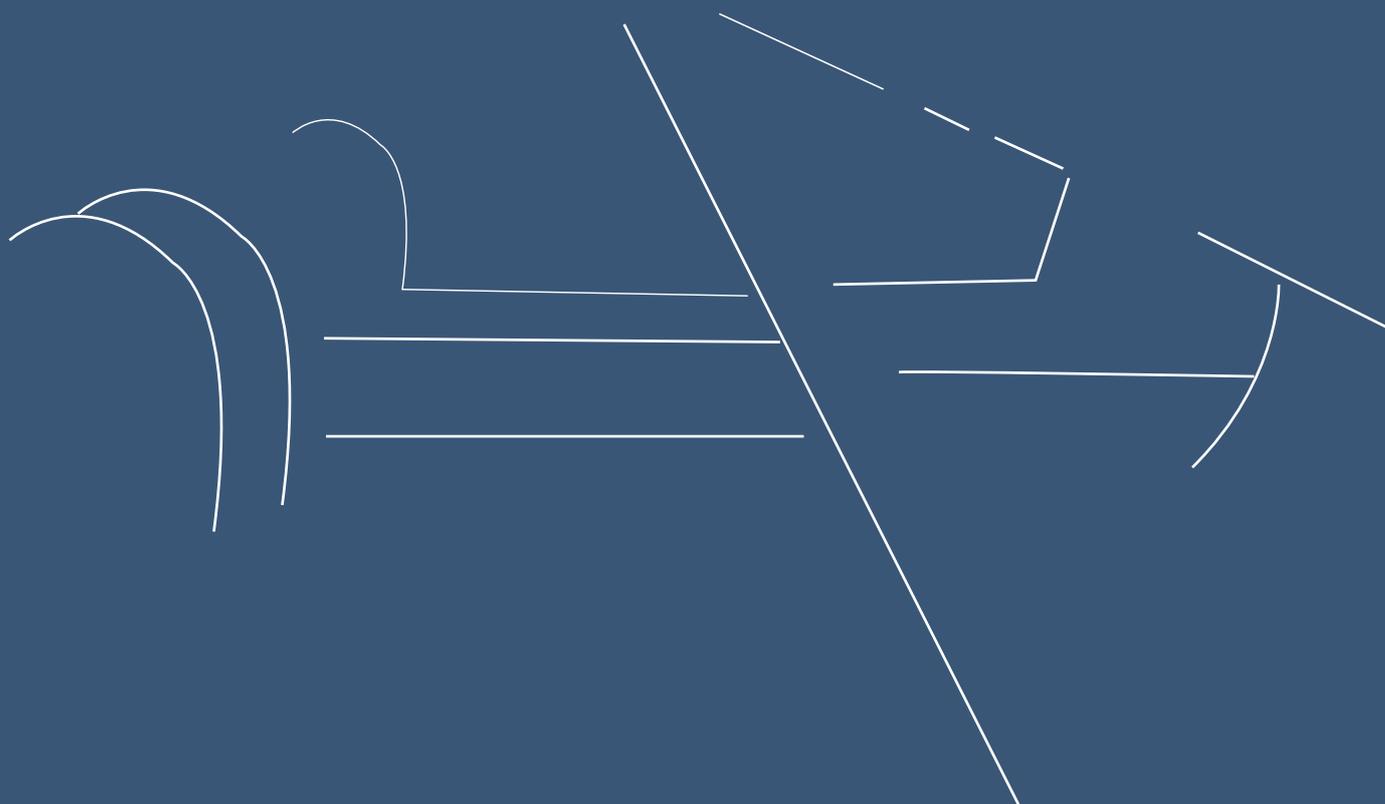


INDICE

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI	04
Il Gruppo SEA	06
Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società	07
Organi sociali	09
Principali indicatori finanziari al 31 dicembre 2015	010
RELAZIONE SULLA GESTIONE 2015	012
Quadro economico di riferimento	014
Quadro normativo e regolamentare di riferimento	017
Commento ai risultati economico finanziari	019
Dati quantitativi di traffico	019
Conto Economico	020
Stato patrimoniale riclassificato	024
Rendiconto finanziario riclassificato	025
Investimenti del Gruppo SEA	029
Esercizio 2015: eventi di rilievo	030
Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	032
Evoluzione prevedibile della gestione	033
Andamento operativo – Analisi di settore	034
Commercial Aviation	035
General Aviation	043
Energy	044
Fattori di rischio del Gruppo SEA	046
Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2015	053
Altre informazioni	056
Sistema di Corporate Governance	068
Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti	070
Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti	071
GRUPPO SEA – BILANCIO CONSOLIDATO	072
Prospetti contabili	074
Note esplicative al Bilancio Consolidato	079
Relazione del Collegio Sindacale	135
Relazione di certificazione del Bilancio Consolidato	138
SEA SPA – BILANCIO SEPARATO	140
Prospetti contabili	142
Note esplicative al Bilancio Separato	147
Relazione del Collegio Sindacale	205
Relazione di certificazione del Bilancio Separato	211
GLOSSARIO	213



DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI





IL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA, in base alla Convenzione di durata quarantennale sottoscritta tra SEA ed ENAC nel 2001, gestisce gli aeroporti di Malpensa e Linate posizionandosi tra i primi dieci gestori in Europa per volume di traffico, sia nel segmento passeggeri che in quello merci, mentre in Italia è rispettivamente il secondo operatore per volume di traffico passeggeri e il primo nel comparto *cargo*.

Il sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA si articola sugli scali di:

- **Milano Malpensa**, dedicato allo sviluppo del traffico intercontinentale, è attualmente lo scalo del Nord Italia con più operatori internazionali. Il completo *restyling* dell'aeroporto ha portato al miglioramento funzionale ed estetico dell'area *check-in*, imbarchi e controlli di sicurezza e alla realizzazione della nuova piattaforma commerciale, una delle più grandi in Europa che conta ventitremila metri quadrati con oltre 100 negozi. L'aeroporto si distingue per la "Piazza del Lusso" e la "Piazza del Gusto" dedicate al *retail* di lusso, che offrono il *top* dei marchi italiani nel campo della moda e dell'enogastronomia.
- **Milano Malpensa Cargo**, infrastruttura a supporto del trasporto aereo *cargo* destinata nei prossimi anni a un'ulteriore crescita in termini di capacità e di potenziamento degli impianti. È prevista la realizzazione di nuovi magazzini, corredati da ampie aree per la sosta e la manovra dei mezzi. Grazie alle sue strutture altamente tecnologiche e agli innovativi sistemi di informatizzazione, Milano Malpensa Cargo si conferma primo aeroporto *cargo* in Italia, che movimentata il 56% del traffico merci nazionale, e si colloca al quinto posto in Europa per volumi di merci trattate.
- **Milano Linate**, aeroporto rivolto prevalentemente alla clientela *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali intra UE. A circa 8 km dal centro della città di Milano, Linate si configura come un vero e proprio *city airport*, con strutture e aree dedicate al *business* e allo *shopping*.
- **Milano Linate Prime**, aeroporto gestito da SEA Prime SpA, società controllata da SEA SpA. Dedicato prevalentemente a una clientela *business*, offre servizi e *facilities* ad alto valore aggiunto. L'aerostazione è stata sottoposta, durante il 2015, a importanti lavori di *restyling* ed è stata arricchita da nuovi servizi. In particolare il nuovo Prime Business Center, a cui potranno accedere, su prenotazione, non solo i passeggeri in transito nel terminal Milano Linate Prime, ma anche ospiti esterni provenienti dalla città e in cerca di uno spazio esclusivo per *meeting* importanti e riservati, nonché il servizio di Prime Concierge per i clienti dello scalo.

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

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

Partecipazioni dirette e indirette di SEA SpA al 31 dicembre 2015

SEA SPA



Legenda

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

* Con riferimento alla partecipazione di SEA in AA2000 si segnala che in data 30 giugno 2011 SEA SpA e Cedicor SA, in attuazione di quanto pattuito con contratto in data 9 agosto 2006, hanno sottoscritto un contratto avente come oggetto la vendita da parte di SEA della suddetta partecipazione in AA2000 subordinatamente al rilascio da parte dell'Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos dell'autorizzazione alla stessa vendita, non ancora rilasciata alla data dell'approvazione del presente Bilancio Consolidato.

** Il Consiglio di Amministrazione in data 6 novembre 2014 ha confermato la scadenza del Consorzio al 31 dicembre 2014. Ai sensi dell'art. 5 dello Statuto il Consorzio proseguirà la propria attività sino al completo assolvimento di tutti gli impegni contrattuali in essere.

*** Società controllata indirettamente attraverso SEA Prime SpA.

Nel Gruppo SEA al 31 dicembre 2015 sono incluse le seguenti società in liquidazione:

- SEA Handling SpA in liquidazione (100% SEA SpA);
- Consorzio Milano Sistema in liquidazione (10% SEA SpA).

STRUTTURA DEL CAPITALE SOCIALE

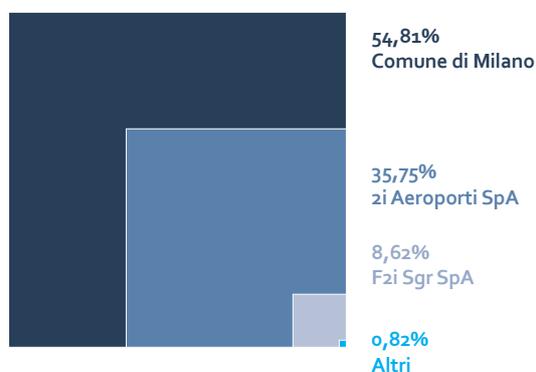
Il capitale sociale di SEA è pari a Euro 27.500.000, suddiviso in 250 milioni di azioni, del valore nominale di Euro 0,11 ciascuna, di cui 137.023.805 azioni di categoria A, 74.375.102 azioni di categoria B e 38.601.093 altre azioni.

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 2015 SEA non detiene azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

Azionisti



Azionisti pubblici		
n. 10 enti/società	Comune di Milano*	54,81%
	Provincia di Varese	0,64%
	Comune di Busto Arsizio	0,06%
	Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale		55,59%

Azionisti privati		
	2i Aeroporti SpA**	35,75%
	F2i Sgr SpA***	8,62%
	Altri azionisti privati	0,04%
Totale		44,41%

* Titolare di azioni di categoria A.

** "F2i Aeroporti SpA" ha cambiato la sua denominazione sociale in "2i Aeroporti SpA" con atto del 24 aprile 2015.

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

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione	triennio 2013/2015 nominato dall'Assemblea del 24 giugno 2013
PRESIDENTE AMMINISTRATORI	Pietro Vitale Antonio Modiano Armando Brunini ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ^(*) Mario Anastasio Aspesi ⁽³⁾ ⁽⁵⁾ Salvatore Bragantini ⁽²⁾ ⁽⁴⁾ Stefano Mion ⁽³⁾ ^(*) Susanna Stefani ⁽³⁾ Susanna Zucchelli ⁽²⁾
Collegio Sindacale	triennio 2013/2015 nominato dall'Assemblea del 24 giugno 2013
PRESIDENTE SINDACI EFFETTIVI SINDACI SUPPLENTI	Rita Cicchiello Andrea Galli Paolo Giovanelli Antonio Passantino Ezio Maria Simonelli Andrea Cioccarelli Ilaria Moretti
Società di Revisione	Deloitte & Touche SpA nominata dall'Assemblea del 24 giugno 2013

(1) Vice Presidente

(2) Membro del Comitato Controllo e Rischi

(3) Membro del Comitato per la Remunerazione

(4) Membro del Comitato Etico

(5) Membro dell'Organismo di Vigilanza

(*) Armando Brunini e Stefano Mion sono stati nominati Consiglieri durante l'Assemblea degli Azionisti del 30 aprile 2015, in sostituzione dei dimissionari Mauro Maia e Renato Rivasio. Il Consiglio di Amministrazione, riunitosi dopo l'Assemblea, ha deliberato di nominare Armando Brunini Vice Presidente della Società.

PRINCIPALI INDICATORI FINANZIARI AL 31 DICEMBRE 2015

In applicazione del principio IFRS 5 nella voce "Risultato netto da Attività Cessate" è esposto sinteticamente il risultato netto della società SEA Handling SpA in liquidazione e analogamente le poste patrimoniali

sono espresse sinteticamente nelle voci del passivo e dell'attivo dello Stato Patrimoniale.

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

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2015	2014	Delta
Ricavi	694.792	685.100	9.692
EBITDA ⁽¹⁾	219.831	205.883	13.948
Risultato operativo	146.065	129.697	16.368
Risultato ante imposte	134.718	108.605	26.113
Risultato netto da Attività Cessate	3.238	(21.304)	24.542
Risultato netto del Gruppo	83.850	54.858	28.992

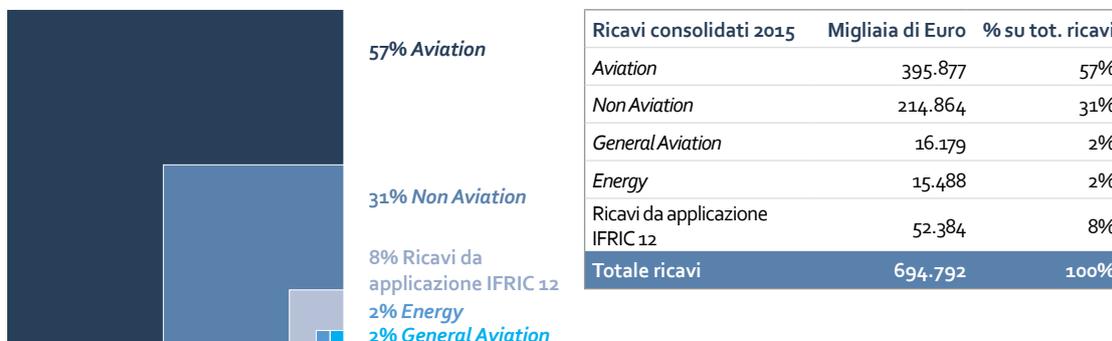
(1) L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi operativi, comprensivi degli accantonamenti e svalutazioni, a eccezione dell'accantonamento al fondo ripristino e sostituzione.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre		
	2015	2014	Delta
Capitale immobilizzato (A)	1.306.932	1.288.441	18.491
Capitale circolante (B)	(197.299)	(182.380)	(14.919)
Fondi rischi e oneri (C)	(177.902)	(174.567)	(3.335)
Fondi relativi al personale (D)	(48.239)	(50.505)	2.266
Capitale investito netto (A+B+C+D)	883.492	880.989	2.503
Patrimonio netto di Gruppo	344.668	309.200	35.468
Patrimonio netto di terzi	541	600	(59)
Indebitamento finanziario netto	538.283	571.189	(32.906)
Totale fonti di finanziamento	883.492	880.989	2.503

(A) Le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto delle immobilizzazioni finanziate dai contributi dello Stato e della Comunità europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2015 rispettivamente a Euro 498.553 migliaia ed Euro 5.517 migliaia e al 31 dicembre 2014 erano pari rispettivamente a Euro 495.654 migliaia ed Euro 1.831 migliaia.

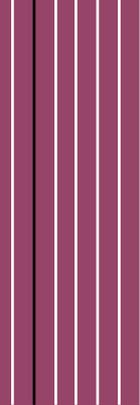
	Al 31 dicembre		
	2015	2014	Delta
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali (€/000)	86.780	97.728	(10.948)
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.905	2.684	221

Ricavi consolidati 2015 Euro 694.792 migliaia



Dati di traffico





RELAZIONE SULLA GESTIONE 2015





QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Le prospettive di crescita nei paesi avanzati sono in lieve miglioramento, rimangono invece incerte ed esposte a rischi in Cina e nelle altre economie emergenti. Il rallentamento della Cina si è accompagnato al riaccendersi dell'instabilità finanziaria e valutaria, alimentando i timori di una frenata di questa economia più forte delle attese con ripercussioni per il contesto mondiale. Al contempo, l'acutizzarsi delle tensioni in Medio Oriente e la prospettiva dell'imminente ritorno del petrolio iraniano non hanno modificato la politica dell'OPEC di mantenimento dei livelli produttivi, nonostante l'ampio eccesso di offerta che caratterizza il mercato. Nell'insieme, tali sviluppi hanno favorito una nuova caduta del prezzo del barile. Nel corso del mese di gennaio la quotazione del Brent è scesa sotto i 30 Dollari, il livello più basso degli ultimi dodici anni. Sull'onda dei timori per la Cina e dei segnali di indebolimento globale insiti nella caduta del greggio, le piazze finanziarie dei paesi avanzati sono state investite da forte volatilità, sperimentando marcate cadute degli indici di borsa.

Pur nel contesto di elevata volatilità e incertezza, la dinamica dell'economia mondiale si è mantenuta negli ultimi mesi del 2015 su una traiettoria moderatamente espansiva, risultando trainata dall'andamento delle economie avanzate. Il commercio internazionale, dopo la flessione verificatasi nella prima metà del 2015, ha mostrato dall'estate segni di ripresa. In prospettiva, il Fondo Monetario Internazionale (FMI) evidenzia, nelle sue più recenti previsioni (gennaio), un'accelerazione degli scambi mondiali: il commercio globale crescerebbe del 3,4% nell'anno in corso (+0,7 punti rispetto alla precedente previsione) e del 4,1% nel 2017 (+0,5 punti).

Nei principali paesi avanzati non appartenenti all'area dell'Euro l'attività economica nel terzo trimestre si è irrobustita in misura superiore alle attese negli Stati Uniti (+2% in ragione d'anno), in Giappone (+1%) e nel Regno Unito (+1,8%). Gli indicatori più recenti suggeriscono che la fase espansiva sarebbe proseguita nel quarto trimestre, nonostante alcuni segnali di rallentamento dell'attività manifatturiera negli Stati Uniti. Nelle principali economie emergenti il quadro congiunturale rimane complessivamente debole, con andamenti assai differenziati tra paesi: all'acuirsi della recessione in Brasile si contrappone l'evoluzione posi-

tiva della situazione economica in India e l'attenuarsi della caduta del prodotto in Russia. In Cina all'inizio dell'anno l'andamento deludente degli indici PMI (*Purchasing Managers' Index*) del settore manifatturiero ha contribuito a riaccendere i timori, già emersi la scorsa estate, di un più accentuato rallentamento dell'economia nei prossimi mesi.

Le previsioni dell'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico), diffuse lo scorso novembre, prefigurano una graduale accelerazione dell'attività economica mondiale nell'anno in corso e nel prossimo. Rispetto alle precedenti previsioni le proiezioni di crescita per il 2016 sono state riviste al ribasso, soprattutto per Giappone, Russia e Brasile.

L'inflazione al consumo si mantiene su valori molto bassi in tutti i principali paesi avanzati. In novembre la crescita del deflatore dei consumi negli Stati Uniti si è attestata allo 0,5% (1,3% al netto dei prodotti energetici e alimentari). La dinamica dei prezzi è stata pari allo 0,3% in Giappone ed è tornata appena positiva nel Regno Unito (0,1%). Con riferimento ai principali paesi emergenti l'inflazione: rimane contenuta in Cina (1,5% in novembre); resta coerente con l'obiettivo della Banca centrale in India (5,4%); si mantiene elevata in Russia (15%); cresce ulteriormente in Brasile (10%). Nell'area dell'Euro la crescita prosegue, ma resta contenuta: il rapido affievolirsi della spinta delle esportazioni è stato finora gradualmente compensato dal contributo positivo proveniente dalla domanda interna; tuttavia rischi per l'attività economica derivano dall'incertezza sull'evoluzione dell'economia mondiale e sulla situazione geopolitica. L'inflazione resta molto bassa, anche per effetto del calo dei corsi petroliferi.

Nel terzo trimestre del 2015 il PIL dell'area è aumentato dello 0,3% rispetto al periodo precedente, sospinto dalla domanda interna. Il PIL è cresciuto dello 0,3% in Germania e in Francia e dello 0,2% in Italia. L'attività economica nell'area avrebbe continuato a espandersi in autunno, a ritmi analoghi a quelli del periodo precedente, con andamenti pressoché omogenei tra i maggiori paesi. In dicembre l'indicatore €-coin (stima mensile della dinamica di fondo del PIL dell'area) elaborato dalla Banca d'Italia è aumentato, toccando il livello più alto da luglio 2011. La fiducia delle imprese e delle famiglie, sostenuta dai segnali favorevoli

sull'occupazione, indica una prosecuzione della ripresa. Sulle prospettive di crescita dell'area gravano rischi al ribasso legati alla perdurante incertezza circa le condizioni della domanda in importanti mercati di sbocco, in particolare nei paesi emergenti. Inoltre l'acuirsi delle tensioni geopolitiche, soprattutto in Medio Oriente, potrebbe ripercuotersi negativamente sul clima di fiducia e contribuire a frenare la ripresa dei consumi e l'attività a livello globale.

Sulla base dei dati preliminari, in dicembre l'inflazione si è attestata allo 0,2%, al di sotto delle attese; anche al netto delle componenti più volatili è rimasta invariata allo 0,9%. La debolezza dell'indice complessivo dei prezzi continua a risentire della dinamica negativa della componente energetica (-5,9% in dicembre). Nelle proiezioni degli esperti della BCE diffuse in dicembre, l'inflazione salirebbe nel 2016 all'1% (da valori nulli nel 2015).

Le decisioni di politica monetaria adottate dal Consiglio direttivo della BCE nel corso del 2015 hanno perseguito l'obiettivo di contrastare il rischio che persistenti pressioni al ribasso sui prezzi, innescate anche dal calo dei corsi delle materie prime, avessero effetti sulle aspettative di inflazione a più lungo termine, accentuando i rischi deflazionistici.

In Italia la ripresa prosegue con gradualità. Si indebolisce la spinta delle esportazioni che, dopo aver sostenuto l'attività negli ultimi quattro anni, sono ora frenate, come nel resto dell'area Euro, dal calo della domanda dei paesi *extra* europei. Alle esportazioni si sta gradualmente sostituendo la domanda interna, in particolare i consumi e la ricostituzione delle scorte. Alle favorevoli condizioni cicliche nella manifattura si affiancano segnali di espansione nel settore dei servizi e, dopo una prolungata recessione, di stabilizzazione nelle costruzioni. Restano però ancora incerte le prospettive degli investimenti. Nel terzo trimestre il PIL è aumentato dello 0,2% in termini congiunturali, appena al di sotto delle attese. L'interscambio con l'estero ha sottratto quattro decimi di punto percentuale alla crescita del PIL, prevalentemente per il calo delle esportazioni (-0,8%), che hanno risentito, analogamente agli altri maggiori paesi dell'area, del rallentamento delle principali economie emergenti. L'incremento dei consumi delle famiglie (0,4%, come nel trimestre precedente) e quello delle scorte (che ha fornito un contributo di tre decimi di punto percentuale alla crescita del prodotto) hanno più che compensato la diminuzione degli investimenti (-0,4%), concentrata nella spesa per impianti e macchinari e per beni

immateriali. Gli investimenti in beni strumentali sono comunque cresciuti del 4,1% rispetto a un anno prima. Dal lato dell'offerta il valore aggiunto è aumentato in quasi tutti i principali settori di attività; si è stabilizzato nelle costruzioni, dopo la prolungata fase di recessione.

Sulla base delle informazioni finora disponibili, nel quarto trimestre il PIL avrebbe registrato un nuovo incremento congiunturale, stimabile a 0,2%, come nel terzo. Al contributo lievemente positivo proveniente dalla manifattura si sarebbe affiancato il consolidamento della ripresa nel comparto dei servizi, insieme a segnali più favorevoli nel mercato immobiliare. In dicembre l'indicatore Ita-coin elaborato dalla Banca d'Italia – che stima in tempo reale la dinamica di fondo del PIL – è aumentato a 0,20, prolungando la tendenza positiva in atto dal novembre 2014. Secondo gli indicatori prospettici la ripresa si rafforzerebbe all'inizio dell'anno in corso: i provvedimenti di stimolo agli acquisti di beni strumentali contenuti nella Legge di Stabilità per il 2016 dovrebbero sostenere gli investimenti già dal primo trimestre; all'accumulazione di capitale contribuirebbe inoltre la componente degli investimenti in costruzioni, che beneficerebbe del rafforzamento dei segnali di riattivazione del mercato immobiliare, già osservati a partire dalla metà dello scorso anno. Le valutazioni correnti e prospettiche di famiglie e imprese sull'andamento generale dell'economia restano favorevoli. In base alle stime preliminari l'inflazione, misurata dalla variazione sui dodici mesi dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA), è scesa in dicembre allo 0,1%. Sulla debole dinamica dei prezzi ha pesato la diminuzione della componente di fondo (allo 0,5%), insieme con la marcata flessione dei prezzi dei prodotti energetici.

Trasporto aereo e aeroporti

Andamento del trasporto aereo mondiale

L'andamento mondiale del **traffico passeggeri** del 2015, su un campione di 908 aeroporti, ha registrato una crescita percentuale di oltre 6 punti rispetto all'anno precedente.

Le aree geografiche, che incidono sul traffico mondiale per l'86%, evidenziano andamenti positivi: in termini di dimensioni di traffico prodotto, l'Europa si classifica al primo posto con +5%, poi Asia +8% e Nord America +5,6%. L'area medio orientale è quella che registra la maggior crescita in termini percentuali (+11,3%), a se-

guire il Centro/Sud America con il +5,5%. Solo il continente africano risulta allineato ai valori del 2014.

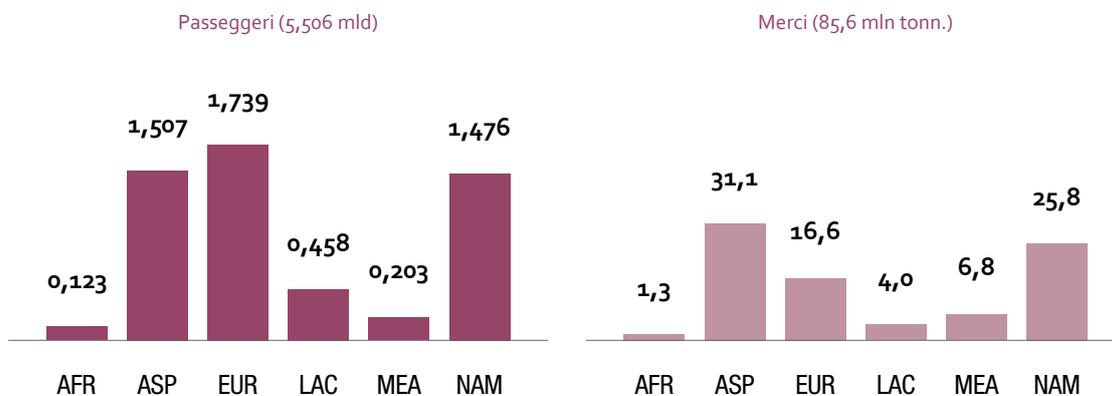
Anche il **traffico merci** evidenzia incrementi di oltre 2 punti percentuali con 86 milioni di tonnellate di merce processata a livello mondiale.

Su un campione di 656 aeroporti, l'area medio orientale evidenzia la maggior percentuale di crescita, con circa 11 punti in più rispetto al 2014 e l'Asia, che movimentata la maggiore quantità di merci a livello mondiale

con oltre 31 milioni di tonnellate, cresce del +1,5% rispetto al 2014.

Nella classifica riportata da ACI World tra i più importanti aeroporti del settore *cargo* (78 aeroporti che trasportano almeno 200 mila tonnellate di merce), **Malpensa** si riconferma tra i principali aeroporti mondiali migliorando il precedente posizionamento e collocandosi al 14° posto come crescita percentuale (nel 2014 l'aeroporto ricopriva la 16ª posizione).

Traffico aereo mondiale 2015¹



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 aeroporti europei – 2015²

Nel corso del 2015 il **traffico passeggeri** gestito dai principali **aeroporti europei** ha evidenziato una crescita complessiva del +4,9%.

Il traffico merci degli **aeroporti europei** nel corso del 2015 ha sostanzialmente mantenuto i livelli dell'anno precedente con un totale di quasi 11 milioni di tonnellate di merci processate.

Tra i principali aeroporti del settore *cargo* a livello europeo, **Malpensa** risulta al quinto posto per volumi di merci trattate e al secondo per crescita percentuale (+8,8%) dopo Monaco (+8,9%) che tratta volumi di trasportato decisamente inferiori.

Andamento del traffico sugli aeroporti italiani 2015³

L'andamento dei 35 **aeroporti italiani** associati ad Assaeroporti ha fatto registrare, in termini di traffico passeggeri, una buona ripresa rispetto al 2014 (+4,5%) per un totale di 157,2 milioni di passeggeri. Anche i movimenti aeromobili registrano incrementi pari all'1%, per un totale annuo di 1,5 milioni di movimenti.

Nel 2015 gli scali di Roma Fiumicino, Malpensa, Bergamo, Linate e Venezia si confermano i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri transitati.

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

2 Fonte: ACI Europe.

3 Fonte: Assaeroporti.

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Publicazione della documentazione definitiva relativa al secondo sottoperiodo tariffario 2016-2020 del Contratto di programma ENAC-SEA

Il 30 ottobre 2015 ENAC ha pubblicato il documento relativo al secondo sottoperiodo tariffario (2016-2020) del Contratto di programma ENAC-SEA.

Le informazioni pubblicate includono le previsioni di traffico per il periodo di riferimento negli aeroporti di Malpensa e Linate, unitamente al piano degli investimenti, al piano della qualità e della tutela ambientale e i parametri economico-patrimoniali necessari per la definizione delle tariffe del quinquennio. La nuova articolazione dei corrispettivi tariffari entra in vigore il 1° gennaio 2016 e sarà valida per tutto l'esercizio; le tariffe per gli anni 2017-2020 saranno invece riviste annualmente da ENAC e rideterminate sulla base degli elementi variabili previsti nel Contratto di programma ENAC-SEA: tassi di inflazione programmata, investimenti effettivamente realizzati, eventuali costi incrementali sostenuti in forza di previsioni normative o regolamentari, eventuali benefici e/o penalizzazioni legati al superamento, o al non raggiungimento, degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale.

La pubblicazione definitiva della documentazione del secondo periodo del Contratto di programma è l'atto conclusivo di un processo durato molti mesi, le cui fasi possono essere così sintetizzate: *i)* definizione da parte di SEA e sottoposizione a ENAC della proposta relativa alle previsioni di traffico, al piano investimenti, al piano della qualità e della tutela ambientale; *ii)* ottenimento da ENAC del nulla osta all'avvio delle consultazioni; *iii)* pubblicazione della proposta e processo di consultazione con gli utenti aeroportuali; *iv)* chiusura delle consultazioni e nuova sottoposizione a ENAC della proposta definitiva; *v)* pubblicazione da parte di ENAC della documentazione finale.

La proposta definitiva pubblicata da ENAC accoglie le modifiche apportate all'originaria proposta presentata da SEA, emerse a seguito delle consultazioni con gli utenti aeroportuali, tenutesi tra luglio e ottobre 2015, e necessarie per tenere conto delle posizioni espresse dai rappresentanti delle compagnie aeree e degli *handler*. In particolare, le modifiche hanno riguardato il piano degli investimenti, il piano della qualità e l'articolazione delle tariffe.

I corrispettivi presentano mediamente un leggero incre-

mento di prezzo, in linea con il tasso di inflazione programmata per l'anno in questione, con un andamento diversificato tra le diverse tariffe e per aeroporto.

Inoltre, è stato previsto l'accorpamento dei due precedenti corrispettivi di sicurezza e l'assorbimento dei corrispettivi per i beni di uso comune/servizi centralizzati relativi all'Aviazione generale di Linate nell'ambito dei diritti aeroportuali.

In esito alle consultazioni con gli utenti aeroportuali sono state inoltre introdotte nuove articolazioni tariffarie per i diritti di approdo e partenza (differenziazioni di prezzo per fasce di peso e per tipologia degli aeromobili – voli passeggeri, *cargo* e Aviazione generale) e per i diritti di sosta (differenziazione di prezzo tra sosta notturna e diurna).

A valle della pubblicazione della proposta definitiva, nessun utente ha attivato la procedura di risoluzione delle controversie presso ENAC.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

- *Regolamento UE 2015/1998*: il nuovo regolamento, pubblicato in Gazzetta Ufficiale europea serie Legge n. 299/2015, stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea e abroga e sostituisce integralmente il regolamento UE 185/2010.
- *Decreto del Presidente della Repubblica n. 201 del 17 settembre 2015 (G.U. n. 294 del 18/12/2015)*: in applicazione dei criteri fissati dall'art. 698 del Codice della Navigazione, sono stati individuati gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, per ciascuno dei dieci bacini di traffico identificati nella rete territoriale nazionale, come di seguito specificati.

Bacini di traffico aeroporti di interesse nazionale:

1. Nord Ovest (Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo);
2. Nord Est (Venezia, Verona, Treviso, Trieste);
3. Centro Nord (Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona);
4. Centro Italia (Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara);
5. Campania (Napoli, Salerno);
6. Mediterraneo/Adriatico (Bari, Brindisi, Taranto);
7. Calabria (Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona);

8. Sicilia orientale (Catania, Comiso);
9. Sicilia occidentale (Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa);
10. Sardegna (Cagliari, Olbia, Alghero).

Nell'ambito dei predetti aeroporti di interesse nazionale, rivestono una particolare rilevanza strategica, in relazione ai criteri stabiliti dall'art. 698 del Codice della Navigazione, i seguenti scali:

1. Nord Ovest (Milano Malpensa, Torino);
2. Nord Est (Venezia);
3. Centro Nord (Bologna, Pisa/Firenze);
4. Centro Italia (Roma Fiumicino);
5. Campania (Napoli);
6. Mediterraneo/Adriatico (Bari).

Rivestono il ruolo di *gate* intercontinentali, per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico e il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee e internazionali, i seguenti aeroporti:

- a) Roma Fiumicino, primario *hub* nazionale;
- b) Milano Malpensa;
- c) Venezia.

Gli aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica, dovranno rispettare le seguenti condizioni:

- esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;
- dimostrare, tramite un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.

Il Provvedimento è entrato in vigore dal 2 gennaio 2016.

Regolamentazione ENAC

- *Circolare ENAC SEC 05 A (28/09/2015)*: circolare emessa da ENAC in materia di *security* aeroportuale, il cui obiettivo è quello di garantire l'adeguata formazione del personale che deve attuare le mi-

sure di sicurezza (*security*). La circolare pertanto è stata emessa unitamente a un nuovo Manuale di Formazione in tema di *security*, contenente i programmi di addestramento per il personale interessato.

Attività e iniziative in campo internazionale, comunitario e nazionale legate al settore aeroportuale, al business del Gruppo SEA e delle società partecipate i cui principali sviluppi normativi sono seguiti da SEA

- Nell'ambito del processo di implementazione del nuovo Reg. UE n. 139/2014 in materia di *safety* aeronautica, è stato finalizzato a livello nazionale uno schema di accordo quadro tra gestori aeroportuali ed ENAV.
- Dal 15.11.2015 è entrato in vigore il nuovo Regolamento UE n. 376/2014 in materia di segnalazione obbligatoria degli eventi nell'aviazione civile. Sulla stessa materia ENAC ha anche avviato una procedura di consultazione normativa verso l'adozione di una nuova circolare GEN 01C, che apporterebbe un allineamento della materia ai nuovi requisiti europei, nonché un aggiornamento del sistema eE-MOR di segnalazione degli eventi aeronautici.
- *Sistemi efficienti di utenza (attuazione della delibera dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas 578/2013/R/eel)*: 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. L'Autorità, mediante il provvedimento 578/2013/R/eel, ha attribuito al Gestore dei Servizi Energetici il compito di qualificare i SEU e i SEESEU. Nel corso del 2015 il GSE ha pubblicato il documento con la definizione delle regole applicative per la presentazione della richiesta e il conseguimento della qualifica di Sistema Efficiente di Utenza (SEU) e di Sistema Esistente Equivalente ai Sistemi Efficienti di Utenza (SEESEU), per i Sistemi entrati in esercizio entro il 31 dicembre 2014. Il conseguimento della qualifica di Sistema SEU-SEESEU comporta condizioni tariffarie agevolate sull'energia elettrica consumata e non prelevata dalla rete. Si rimanda inoltre a quanto riportato al paragrafo "Esercizio 2015: Eventi di rilievo".

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICO FINANZIARI

Dati quantitativi di traffico

Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate

	Movimenti		Passeggeri ¹		Merci (tonn.)	
	2015	%	2015	%	2015	%
Malpensa	156.642	-3,9%	18.444,8	-1,2%	500.054	8,8%
Linate	96.049	5,7%	9.638,8	7,3%	12.435	-2,2%
Totale traffico commerciale	252.691	-0,4%	28.083,6	1,6%	512.489	8,5%
Aviazione generale ²	26.443	0,9%	58,2	8,6%	–	–
Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	279.134	-0,3%	28.141,8	1,6%	512.489	8,5%

¹ *Passeggeri arrivati+ partiti (valori in migliaia).*

² *Fonti Aviazione generale: Linate - SEA Prime; Malpensa - Handlers.*

Nel corso del 2015, nel sistema aeroportuale milanese gestito dal Gruppo SEA, sono transitati oltre 28 milioni di passeggeri, con una crescita dell'1,6% rispetto all'anno precedente.

L'esercizio 2015, inoltre, ha evidenziato una crescita del 4,8% dei passeggeri intercontinentali. Tale segmento di mercato, scorporando il dato relativo all'area nord africana influenzata da eventi di carattere geopolitico, evidenzia una crescita del 12,4% rispetto al 2014. Si segnala che, il confronto con l'esercizio preceden-

te risente del temporaneo trasferimento a Malpensa del traffico proveniente dall'aeroporto di Bergamo, a seguito del rifacimento della pista avvenuto nel mese di maggio 2014.

A parità di perimetro il traffico passeggeri risulta in crescita del 3,3%.

Con riferimento al traffico di Aviazione generale si registra una crescita dell'8,6%, concentrata esclusivamente sull'aeroporto di Linate (+24,3%), che ha risentito positivamente dell'evento EXPO.

Conto Economico

(Importi in migliaia di Euro)	2015	%	2014	%	Var. % 2015/2014
Ricavi di gestione	642.408	92,5%	621.634	90,7%	3,3%
Ricavi per lavori su beni in concessione	52.384	7,5%	63.466	9,3%	-17,5%
Totale ricavi	694.792	100,0%	685.100	100,0%	1,4%
Costi operativi					
Costi del lavoro	(176.979)	-25,5%	(161.501)	-23,6%	9,6%
Materiali di consumo	(44.262)	-6,4%	(47.243)	-6,9%	-6,3%
Altri costi operativi	(201.694)	-29,0%	(192.938)	-28,2%	4,5%
Accantonamenti e svalutazioni	(3.245)	-0,5%	(17.995)	-2,6%	-82,0%
Costi per lavori su beni in concessione	(48.781)	-7,0%	(59.540)	-8,7%	-18,1%
Totale costi operativi	(474.961)	-68,4%	(479.217)	-69,9%	-0,9%
Margine operativo lordo / EBITDA¹	219.831	31,6%	205.883	30,1%	6,8%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	(14.242)	-2,0%	(18.000)	-2,6%	-20,9%
Ammortamenti	(59.524)	-8,6%	(58.186)	-8,5%	2,3%
Risultato operativo	146.065	21,0%	129.697	18,9%	12,6%
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.723	1,1%	2.027	0,3%	281,0%
Oneri finanziari	(19.929)	-2,9%	(24.549)	-3,6%	-18,8%
Proventi finanziari	859	0,1%	1.430	0,2%	-39,9%
Risultato prima delle imposte	134.718	19,4%	108.605	15,9%	24,0%
Imposte dell'esercizio	(54.165)	-7,8%	(32.454)	-4,7%	66,9%
Risultato netto da attività in funzionamento	80.553	11,6%	76.151	11,1%	5,8%
Risultato netto da Attività Cessate	3.238	n.s.	(21.304)	n.s.	-115,2%
Risultato di pertinenza dei terzi	(59)	n.s.	(11)	n.s.	436,4%
Risultato del Gruppo	83.850	12,1%	54.858	8,0%	52,8%

¹ L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi operativi, comprensivi degli accantonamenti e svalutazioni, a eccezione dell'accantonamento al fondo ripristino e sostituzione.

Ricavi

Nell'esercizio 2015 i **ricavi di gestione** (ricavi al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione), pari a Euro 642.408 migliaia, risultano in aumento di Euro 20.744 migliaia rispetto all'esercizio precedente (+3,3%) e includono ricavi dell'attività *Aviation* per Euro 395.877 migliaia (Euro 386.884 migliaia nel 2014), ricavi dell'attività *Non Aviation* per Euro 214.864 migliaia (Euro 203.420 migliaia nel 2014), i ricavi del *business General Aviation* per Euro 16.179 migliaia (Euro 16.477 migliaia nel 2014), e ricavi del *business Energy* per Euro 15.488 migliaia (Euro 14.853 migliaia nel 2014).

La *performance* dei ricavi è da attribuirsi, nell'attività *Aviation*:

- per Euro 14.662 migliaia ai maggiori diritti aeroportuali per effetto dell'aggiornamento annuale delle tariffe previsto dal Contratto di Programma, nonché dai maggiori volumi di traffico registrati nell'eserci-

zio grazie all'attivazione di nuovi collegamenti e all'incremento delle frequenze su rotte già esistenti;

- a minori ricavi non *recurring* per Euro 5.669 migliaia (Euro 7.479 migliaia nel 2014 contro Euro 1.810 migliaia nel 2015);

e nell'attività *Non Aviation*:

- per Euro 10.444 migliaia, prevalentemente, ai buoni risultati degli *shop* e del segmento *food & beverage*, grazie alla nuova offerta commerciale, conseguente al *restyling* del Terminal 1 di Malpensa. Sono risultati in crescita anche i ricavi pubblicitari grazie alla spinta derivante dall'EXPO, il segmento *car rental* e l'assegnazione degli spazi in area Cargo;
- a maggiori ricavi non *recurring* per Euro 1.000 migliaia (Euro 2.200 migliaia nel 2015 e a Euro 1.200 migliaia nel 2014).

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da Euro 63.466 migliaia nell'esercizio 2014 a Euro 52.384

migliaia nell'esercizio 2015, con un decremento del 17,5%. 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 contractor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costo del lavoro

Nell'esercizio 2015, il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di Euro 15.478 migliaia (+9,6%) rispetto all'esercizio 2014, passando da Euro 161.501 migliaia nel 2014 a Euro 176.979 migliaia nel 2015.

L'incremento è determinato dal venir meno nel 2015 dei benefici derivanti dal ricorso agli ammortizzatori sociali, dall'adeguamento al Contratto nazionale dell'esercizio 2014 e dalla crescita del numero medio di dipendenti, a seguito degli accordi sindacali di cessazione di attività di SEA Handling (società attualmente in liquidazione) e di Airport Handling. L'organico entrato nel perimetro delle attività di SEA sarà progressivamente riconvertito all'attività di *Security*, che è stata ampliata in accordo con gli enti attualmente preposti ai controlli di sicurezza. Tale incremento è stato parzialmente compensato dai minori costi di incentivazione all'esodo.

L'organico medio *Full Time Equivalent*, è pari a 2.783 unità nel 2015 contro le 2.678 unità del 2014.

Materiali di consumo

I costi per materiali di consumo passano da Euro 47.243 migliaia nel 2014 a Euro 44.262 migliaia nel 2015 facendo registrare un decremento del 6,3%. Tale decremento è principalmente attribuibile all'effetto netto di *i*) minore prezzo del metano acquistato e minori acquisti di energia elettrica da terzi (Euro -1.344 migliaia rispetto all'esercizio precedente); *ii*) minori costi per acquisti per scorta (Euro -175 migliaia rispetto all'esercizio precedente); *iii*) maggiori costi per acquisto di prodotti chimici di *de-icing* e *anti-icing*, utilizzati in caso di neve e/o formazione di ghiaccio, per le condizioni climatiche più sfavorevoli (Euro 1.097 migliaia rispetto all'esercizio precedente); *iv*) minori costi di acquisto di carburante, prevalentemente da parte della controllata SEA Prime (Euro -1.099 migliaia rispetto all'esercizio precedente); *v*) maggiori costi per svaluta-

zione magazzino (Euro 300 migliaia rispetto all'esercizio precedente).

Altri costi operativi

Nell'esercizio 2015, la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento per Euro 8.756 migliaia (+4,5%) rispetto al precedente esercizio.

Tale incremento include la sanzione inflitta a SEA dall'AGCM, di cui si è ampiamente trattato nel paragrafo "*Contenziosi aperti al 31 dicembre 2015*" pari a Euro 3.365 migliaia. Si sono registrati inoltre maggiori costi di gestione e manutenzione, riconducibili principalmente all'entrata in esercizio delle nuove aree del Terminal 1 di Malpensa e alla manutenzione di piste e strade e maggiori oneri per servizi aeroportuali (spese di assistenza per passeggeri con ridotta mobilità, servizi di *emergency/contingency*, servizi per emergenza neve, servizi di *de-icing*) per complessivi Euro 7.606 migliaia.

A parziale compensazione degli incrementi sopra riportati l'esercizio 2015 ha evidenziato minori costi per utenze e assicurazioni per complessivi Euro 1.065 migliaia e minori contributi sviluppo di traffico per Euro 3.147 migliaia.

Accantonamenti e svalutazioni

Nel 2015 gli accantonamenti e svalutazioni si decrementano di Euro 14.750 migliaia passando da Euro 17.995 migliaia del 2014 a Euro 3.245 migliaia.

Gli accordi raggiunti con alcuni vettori relativamente ai piani di rientro di alcuni crediti pregressi, che sono stati completamente rispettati, hanno permesso di ridurre in modo significativo gli accantonamenti al fondo rischi su crediti. Tale riduzione dei fondi è stata solo in parte compensata dagli accantonamenti effettuati a causa di nuovi rischi di credito sorti nel corso del 2015.

Gli accantonamenti netti ai fondi oneri futuri, pari a un valore di Euro 4.850 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 1.534 migliaia al 31 dicembre 2014), risentono principalmente degli accantonamenti per rischi su cause in corso. Si è registrato un lieve aumento di Euro 219 migliaia di accantonamenti al fondo svalutazione immobilizzazioni (Euro 1.872 migliaia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e Euro 2.091 migliaia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015), per effetto delle risultanze dell'inventario fisico del 2015.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 59.540 migliaia nel 2014 a Euro 48.781 migliaia nell'esercizio 2015. 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.

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

L'andamento dell'esercizio 2015 evidenzia una riduzione di Euro 3.758 migliaia passando da Euro 18.000 migliaia nel 2014 a Euro 14.242 migliaia nel 2015, in conseguenza dell'aggiornamento del piano di sostituzione e di manutenzione programmata pluriennale dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio". Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA si è attestato a Euro 219.831 migliaia, (esercizio 2014 pari a Euro 205.883 migliaia), segnando un incremento del 6,8% rispetto all'esercizio precedente. Tale crescita risulta particolarmente significativa se si considera il contributo all'EBITDA 2014 del temporaneo trasferimento dei voli da Bergamo avvenuto nel maggio 2014.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nel 2015 i proventi netti da partecipazioni incrementano di Euro 5.696 migliaia, passando da Euro 2.027 migliaia nel 2014 a Euro 7.723 migliaia nel 2015, cui concorrono il risultato delle partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio Netto e gli oneri da partecipazioni valutate al costo.

La "Valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni" esprime gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate, pari a Euro 7.723 migliaia nel 2015 (Euro 2.987 migliaia nel 2014). I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. L'incremento tra i due esercizi, pari a Euro 4.736 migliaia, è principalmente riconducibile ai risultati conseguiti dalla collegata SACBO SpA.

Gli oneri da partecipazione sono, invece, pari a zero, mentre nell'esercizio precedente comprendevano l'importo di Euro 969 migliaia relativo alla perdita di Airport Handling SpA alla data di cessione della partecipazione al *Trust*; la controllata era valutata al costo in quanto non operativa sino al momento della cessione

al *Trust* che ne ha determinato il deconsolidamento ai sensi dell'IFRS 10.

Proventi e oneri finanziari

Nel corso del 2015 gli oneri finanziari netti si sono ridotti di Euro 4.049 migliaia, passando da Euro 23.119 migliaia al 31 dicembre 2014 a Euro 19.070 migliaia al 31 dicembre 2015.

Tale riduzione è stata determinata da una serie di fattori tra cui: *i)* minori interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio/lungo termine per Euro 1.035 migliaia, determinati dalla significativa diminuzione del costo medio del debito che ha più che bilanciato il maggior indebitamento lordo medio; *ii)* minori commissioni su finanziamenti per Euro 4.124 migliaia, considerando il venir meno dei costi *non recurring* 2014 connessi all'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria del Gruppo effettuata nello stesso anno e, la diminuzione delle commissioni di mancato utilizzo di una linea *revolving* rinegoziata positivamente nel 2015; *iii)* maggiori altri interessi passivi per Euro 407 migliaia per le garanzie bancarie relative all'erogazione dei finanziamenti BEI di giugno 2015.

Si segnala che nella voce "Altri proventi finanziari" sono compresi Euro 335 migliaia derivanti dalla positiva chiusura di una posizione in sofferenza di SEA Prime precedente l'acquisizione da parte di SEA e non *interest bearing*.

Imposte

Nel 2015 le imposte dell'esercizio ammontano a Euro 54.165 migliaia, a fronte di Euro 32.454 migliaia registrate nel 2014 ed esprimono un *tax rate* del 39,5% al 31 dicembre 2015 rispetto al 32,9% nell'esercizio precedente. Lo scostamento tra il *tax rate* al 31 dicembre 2015 e quello al 31 dicembre 2014 è principalmente dovuto:

- i)* alla movimentazione delle voci correlate alla fiscalità anticipata/differita, causata dall'entrata in vigore della Legge di Stabilità 2016 n. 302 del 30/12/2015, con la quale è stata prevista la riduzione di 3,5 punti percentuali dell'aliquota IRES, attualmente pari a 27,5%, con decorrenza dal periodo d'imposta 2017. Il credito per imposte anticipate e il debito per imposte differite sono stati, pertanto, riallineati alla futura aliquota in base al periodo di riversamento;
- ii)* alla sostanziale minore perdita fiscale apportata da SEA Handling in liquidazione alla *fiscal unit* nell'am-

bito del regime di consolidato fiscale di Gruppo;
 iii) al maggior impatto delle variazioni fiscali permanenti, dovuto sia all'indeducibilità della sanzione dell'Autorità Antitrust sia alla minor deduzione dell'IRAP, afferente il costo del lavoro, dalla base imponibile IRES, in conseguenza della cospicua diminuzione dell'IRAP medesima, dovuta al riconoscimento dell'integrale deduzione dei costi del lavoro a tempo indeterminato, a partire dal periodo d'imposta 2015.

Si rimanda alla nota 7.12 per una analisi di dettaglio delle componenti economiche che hanno concorso a tale risultato netto e la loro comparazione con i dati 2014 nel contesto dell'applicazione dell'IFRS 5.

Risultato netto da Attività Cessate

Il risultato netto da Attività Cessate, relativo al settore *handling* di Aviazione commerciale, rileva un utile netto pari a Euro 3.238 migliaia.

La voce comprende, come già anticipato, il risultato della società SEA Handling SpA in liquidazione che

beneficia della plusvalenza realizzata con la cessione dei mezzi ad Airport Handling come più ampiamente descritto nel paragrafo "*Fattori di rischio del Gruppo SEA*".

Si ricorda che nel 2014 il risultato della società era presentato al netto del rilascio del fondo oneri su partecipazioni, pari a Euro 10.305 migliaia, accantonato nell'esercizio 2013 a fronte del processo di ristrutturazione avviato in corso d'anno e perfezionatosi nel 2014 con la messa in liquidazione e uscita dal settore di attività. Si rimanda alle note 5.2 e 7.13 per una analisi di dettaglio delle componenti economiche che hanno concorso a tale risultato netto e la loro comparazione con i dati 2014 nel contesto della applicazione dell'IFRS 5.

Risultato netto

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo si incrementa di Euro 28.992 migliaia, passando da Euro 54.858 migliaia nel 2014 a Euro 83.850 migliaia nel 2015.

Stato patrimoniale riclassificato

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014	Delta
Immobilizzazioni immateriali	1.004.432	978.171	26.261
Immobilizzazioni materiali	190.925	192.733	(1.808)
Investimenti immobiliari	3.412	3.414	(2)
Partecipazioni in società collegate	47.387	41.882	5.505
Partecipazioni disponibili per la vendita	26	26	0
Imposte differite attive	42.282	46.558	(4.276)
Altre attività finanziarie non correnti	16.776	23.966	(7.190)
Altri crediti non correnti	1.692	1.691	1
Capitale immobilizzato (A)	1.306.932	1.288.441	18.491
Rimanenze	4.865	5.793	(928)
Crediti commerciali	90.527	118.526	(27.999)
Crediti per imposte dell'esercizio	12.751	16.110	(3.359)
Altri crediti	13.286	15.617	(2.331)
Altre attività finanziarie correnti	7.190	7.190	0
Attività di esercizio a breve	128.619	156.046	(27.427)
Attività Cessate	11.502	16.010	(4.508)
Debiti commerciali	164.486	170.711	(6.225)
Altri debiti	106.898	98.753	8.145
Debiti per imposte dell'esercizio	63.017	59.529	3.488
Passività di esercizio a breve	334.401	328.993	5.408
Passività connesse alle Attività Cessate	3.019	25.443	(22.424)
Capitale circolante (B)	(197.299)	(182.380)	(14.919)
Fondi rischi e oneri (C)	(177.902)	(174.567)	(3.335)
Fondi relativi al personale (D)	(48.239)	(50.505)	2.266
Capitale investito netto (A+B+C+D)	883.492	880.989	2.503
Patrimonio Netto di Gruppo	(344.668)	(309.200)	(35.468)
Patrimonio Netto di terzi	(541)	(600)	59
Indebitamento finanziario netto	(538.283)	(571.189)	32.906
Totale fonti di finanziamento	(883.492)	(880.989)	(2.503)

Tutte le immobilizzazioni, 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 2015 rispettivamente a Euro 498.553 migliaia ed Euro 5.517 migliaia (al 31 dicembre 2014 erano pari rispettivamente a Euro 495.654 migliaia ed Euro 1.831 migliaia).

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2015 ammonta a Euro 883.492 migliaia, con un incremento di Euro 2.503 migliaia rispetto al 31 dicembre 2014. Il Capitale immobilizzato, pari a Euro 1.306.932 migliaia, include investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali pari a Euro 1.198.769 migliaia, partecipazioni in imprese collegate per Euro 47.413 migliaia, imposte anticipate per Euro 42.282 migliaia, altre attività finanziarie non correnti per Euro 16.776 migliaia e altri crediti non correnti per Euro 1.692 migliaia. Le immobilizzazioni nette registrano un aumento di Euro 18.491 migliaia rispetto al 31 dicembre 2014, principalmente per effetto: i) degli

investimenti netti dell'esercizio per Euro 86.780 migliaia, parzialmente assorbiti dagli ammortamenti dell'esercizio pari a Euro 59.524 migliaia; ii) del decremento delle imposte differite attive nette pari a Euro 4.276 migliaia, dovuto in particolare all'adeguamento del credito per imposte anticipate alla nuova aliquota IRES prevista dalla Legge di Stabilità 2016 e in vigore dal 2017; iii) dell'incremento delle immobilizzazioni finanziarie a seguito della valutazione a equity delle partecipazioni collegate per Euro 5.505 migliaia.

Il Capitale circolante netto, pari a Euro -197.299 migliaia, si decrementa di Euro 14.919 migliaia rispetto

al 31 dicembre 2014 principalmente per i seguenti effetti contrapposti:

- minori rimanenze, passate da Euro 5.793 migliaia a Euro 4.865 migliaia;
- minori crediti commerciali passati da Euro 118.526 migliaia a Euro 90.527 migliaia e minori debiti commerciali, passati da Euro 170.711 migliaia a Euro 164.486 migliaia. La riduzione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2015 è principalmente correlata all'operazione di *factoring pro-soluto* che la Capogruppo ha stipulato a partire dal secondo semestre 2015;
- minori crediti diversi per Euro 2.331 migliaia e maggiori debiti diversi per Euro 8.145 migliaia, minori crediti per imposte per Euro 3.359 migliaia e mag-

- giori debiti per imposte per Euro 3.488 migliaia;
- l'aumento delle altre attività finanziarie correnti per Euro 7.190 migliaia legato alla riclassifica nella parte a breve della quota parte, pari al 30%, delle altre attività finanziarie legata all'accordo con dnata per la cessione delle azioni di Airport Handling (per maggiori dettagli si rimanda al capitolo "Esercizio 2015: eventi di rilievo");
- riduzione delle Attività Cessate per Euro 4.508 migliaia e riduzione delle passività connesse alle Attività Cessate per Euro 22.424 migliaia.

La seguente tabella evidenzia le principali componenti del capitale circolante netto:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014	Delta
Rimanenze	4.865	5.793	(928)
Crediti commerciali	90.527	118.526	(27.999)
Debiti commerciali	(164.486)	(170.711)	6.225
Crediti / (debiti) diversi	(143.878)	(126.555)	(17.323)
Altre attività finanziarie correnti	7.190	0	7.190
Attività Cessate	11.502	16.010	(4.508)
Passività connesse alle Attività Cessate	(3.019)	(25.443)	22.424
Totale capitale circolante netto	(197.299)	(182.380)	(14.919)

Rendiconto finanziario riclassificato

Al 31 dicembre 2015 la posizione finanziaria netta evidenzia un indebitamento di Euro 538.283 migliaia, in decremento di Euro 32.906 migliaia rispetto a fine 2014, in cui l'indebitamento finanziario netto ammontava a Euro 571.189 migliaia.

Sulla positiva variazione del livello di indebitamento finanziario netto hanno influito una serie di fattori:

- la riduzione del controvalore dei finanziamenti a medio/lungo termine per Euro 3.814 migliaia, conseguente al rimborso del debito in scadenza a maggio 2015 e alla prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (quote capitali rimborsate nel 2015 pari a Euro 13.898 migliaia), operazioni quasi totalmente coperte dall'erogazione, a fine giugno 2015, di nuovi

- finanziamenti a medio/lungo termine per Euro 60 milioni, su raccolta BEI, a tasso variabile e di durata ventennale;
- minori rettifiche IAS per Euro 3.461 migliaia su cui hanno influito positivamente vari fattori fra cui la riduzione del *fair value* dei derivati e il minor debito per *leasing*;
- l'incremento della liquidità disponibile per Euro 24.916 migliaia (al netto delle disponibilità relative alle Attività Cessate). Tale risultato è stato determinato dal positivo andamento del flusso di cassa dell'attività operativa, che ha consentito la completa copertura dei fabbisogni delle attività di investimento e di quelli derivanti dall'operatività finanziaria, compreso il pagamento di Euro 50.916 migliaia di dividendo a valere sugli utili 2014.

Si illustra di seguito la movimentazione della posizione finanziaria netta dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2015.

(Importi in migliaia di Euro)	2015	2014
Posizione finanziaria netta iniziale	(571.189)	(487.740)
Flusso netto attività operative (ante variazione capitale)	168.947	102.852
Variazioni capitale circolante netto	12.442	(24.051)
Investimenti operativi netti	(77.848)	(106.785)
Interessi pagati	(18.707)	(21.425)
Dividendi pagati	(50.916)	(26.480)
Cessione/acquisizione partecipazioni		(180)
Altro	(1.012)	(7.380)
Totale variazione	32.906	(83.449)
Posizione finanziaria netta finale	(538.283)	(571.189)

L'andamento del *cash flow* desumibile dal rendiconto finanziario è il seguente:

(Importi in migliaia di Euro)	2015	2014
<i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	181.390	78.801
<i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento*	(75.511)	(105.080)
<i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento	(75.392)	(2.928)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	30.487	(29.206)
Disponibilità liquide di inizio periodo	31.514	60.720
Disponibilità liquide di fine periodo	62.001	31.514
- di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività Cessate	6.499	928
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in bilancio	55.502	30.586

* Include l'importo relativo ai dividendi incassati pari a Euro 2.377 migliaia al 31 dicembre 2015 e Euro 1.706 migliaia al 31 dicembre 2014.

Sono di seguito sintetizzati i principali fenomeni che hanno influenzato l'andamento dei flussi di cassa nei periodi in esame.

Flusso di cassa netto derivante dall'attività operativa

(Importi in migliaia di Euro)	2015	2014
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	202.897	135.595
Variazione rimanenze	628	923
Variazione crediti commerciali e altri crediti	37.393	(34.478)
Variazione altre attività non correnti	(1)	125
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(6.339)	(3.450)
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	(19.239)	12.829
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	12.442	(24.051)
Imposte sul reddito pagate	(37.987)	(42.414)
Pagamento sanzione AGCM (inclusa quota interessi)	(3.368)	
Escussione fidejussione per appalti	2.200	
Incasso risarcimento Agenzia delle Dogane		5.631
Restituzione importi contenzioso Quintavalle (esclusa quota interessi)		2.313
Disponibilità generate (assorbite) dal pagamento delle Attività Cessate	5.206	1.727
Cash flow derivante dall'attività operativa	181.390	78.801

Flusso di cassa netto derivante dall'attività di investimento

(Importi in migliaia di Euro)	2015	2014
Investimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali	(65.775)	(63.718)
- materiali	(17.557)	(18.076)
- finanziarie		(180)
Variazione altre attività finanziarie non correnti		(24.950)
Disinvestimenti in immobilizzazioni:		
- materiali		139
- finanziarie	70	(2)
Dividendi incassati	2.337	1.706
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle Attività Cessate	5.414	2
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(75.511)	(105.080)

Flusso di cassa netto generato dall'attività di finanziamento

(Importi in migliaia di Euro)	2015	2014
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incrementi / (decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(3.814)	(253.273)
- incrementi / (decremento) per emissione prestito obbligazionario		300.000
Variazione altre attività / passività finanziarie	(2.439)	(38.773)
Dividendi distribuiti	(50.916)	(26.480)
Interessi pagati	(18.707)	(21.425)
Interessi incassati	484	986
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle Attività Cessate		36.037
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(75.392)	(2.928)

L'importo relativo alle "Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle Attività Cessate" pari a zero nell'esercizio 2015 (Euro 36.037 migliaia al 31 dicembre 2014) è espresso al netto dei flussi di cassa generati dai versamenti in conto capitale SEA a favore di SEA Handling in liquidazione che ammontano a Euro 16.488 migliaia (Euro 9.823 migliaia al 31 dicembre 2014).

INVESTIMENTI DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA ha proseguito nell'anno 2015 il proprio impegno nel sostenere gli investimenti in coerenza con il piano di sviluppo previsto. La tabella seguente evidenzia il dettaglio degli investimenti realizzati nel

2015, pari a Euro 99 milioni, con divisione tra nuove realizzazioni (Euro 86,8 milioni) e interventi di ripristino (Euro 12,2 milioni).

(Importi in migliaia di Euro)	Nuove realizzazioni	Investimenti di ripristino	Totale
Infrastrutture di volo	4.598	3.325	7.923
Aerostazioni	39.420	5.911	45.331
Malpensa Cargo City	5.914	0	5.914
Sistema di accesso - viabilità - parcheggi	16.167	700	16.867
Edifici vari	2.082	893	2.975
Reti e impianti	5.808	1.389	7.197
Ecologia	43	0	43
Sistemi / Progetti ICT	10.179	0	10.179
Attrezzature varie	2.568	0	2.568
Totale	86.780	12.218	98.998

Gli importi sono comprensivi della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (Euro 3,6 milioni) e della quota oneri finanziari (Euro 0,3 milioni).

Gli **Investimenti** realizzati nel 2015 ammontano a Euro 99 milioni e comprendono gli interventi di ampliamento e *restyling* a Milano Malpensa e Linate. In particolare al Terminal 1 sono state rilasciate e rese agibili la nuova area centralizzata per i controlli di sicurezza per tutti i passeggeri al piano *check-in*, l'area commerciale *common* (Schengen-*extra* Schengen) al piano imbarchi, configurata per massimizzare la visibilità e la fruibilità degli spazi di vendita e l'area arrivi e *check-in*. Al Terminal 2 sono stati conclusi i lavori di riconfigurazione riguardanti l'atrio partenze e le aree di imbarco. A Malpensa Terminal 1 sono stati avviati i lavori di completamento della zona *ex* filtri di sicurezza con la creazione di nuove aree destinate all'attività di *Tax Refund*. Al Terminal 2 sono proseguiti i lavori per la realizzazione ed estensione della nuova stazione ferroviaria. Nell'area di Milano Malpensa Cargo sono in corso di esecuzione i lavori di realizzazione del primo magazzino destinato a un vettore *Cargo*. Relativamente alle infrastrutture di volo, sugli aeroporti di Linate e di Malpensa sono continuati gli interventi di riqualifica impiantistica finalizzati alla predisposizione dei sistemi *ASMGCS* (*Advanced Surface Movement Guidance and Control System*) che per-

metteranno una più chiara e univoca indicazione dei percorsi da seguire da parte degli aeromobili durante la fase di rullaggio del velivolo, nonché un migliore utilizzo delle luci sulle piste di rullaggio, con conseguente riduzione dei tempi di accensione, che consentono di limitare l'inquinamento luminoso e di effettuare risparmi energetici.

Investimenti di sviluppo significativo anche in ambito di *Information and Communication Technology* in particolare: la migrazione delle applicazioni di *Business Intelligence* del sistema SAP ERP (*Enterprise Resource Planning*) su una nuova piattaforma in ambiente *Cloud* denominata HANA, tale progetto è il primo in Italia che ha abbinato il ricorso alle tecnologie *Cloud* alle tecnologie più moderne di elaborazione dei dati; il rinnovo completo del sistema *Flight Information Display System*, di informativa al pubblico del Terminal 1 di Malpensa.

Infine gli sviluppi *software* hanno visto un progressivo incremento funzionale concentrato nelle applicazioni di *E-Commerce*, estese anche alle *App* degli Aeroporti di Linate e Malpensa, e ai sistemi di gestione integrata dei parcheggi.

ESERCIZIO 2015: EVENTI DI RILIEVO

Integrazione SEA-SACBO

A seguito dello studio condotto dall'Università degli studi di Bergamo finalizzato a valutare la costituzione di un unico soggetto a cui afferiscano le gestioni degli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio e presentato ai Consigli di Amministrazione delle due Società tenutisi il 14 settembre 2015, è stato dato mandato ai Presidenti delle due società di valutare le possibili soluzioni atte ad attuare l'integrazione, avendo riconosciuto la validità industriale del progetto.

I presidenti delle due società hanno inoltre firmato una lettera di intenti che fissa al 30 giugno 2016 il termine ultimo per l'approvazione dell'operazione da parte delle Assemblee Straordinarie di entrambe le società.

Le due società si sono inoltre impegnate, per l'anzidetto periodo, a non avviare, proseguire, mantenere, concorrere a, o anche solo favorire, qualsiasi negoziato che coinvolga comunque soggetti terzi, avente ad oggetto, o conseguenza, direttamente o indirettamente, il trasferimento, l'integrazione e/o la concentrazione con altre delle attività ricomprese nell'operazione o di parte sostanziale delle stesse.

Aggiornamenti sul Masterplan di Malpensa

Nel mese di novembre 2015 sono state presentate ai rappresentanti istituzionali del territorio (Regione Lombardia, Regione Piemonte, Province di Milano, Varese e Novara, Sindaci dei Comuni dell'area di Malpensa) le linee guida del *Masterplan 2030* di Malpensa. Sono previsti incontri sino alla primavera del 2016, finalizzati a raccogliere opinioni e commenti di tutti gli *stakeholder* interessati, utili per la finalizzazione del progetto tecnico di dettaglio.

Con il supporto di ENAV, sono state condotte le analisi sul sistema a due piste di Malpensa, al fine di identificare le aree di intervento per ottimizzare la capacità aeroportuale a parità di infrastrutture di volo. È emerso, infatti, che la terza pista, vista l'evoluzione del contesto di mercato e le proiezioni di crescita del traffico sullo scalo, sarà necessaria solo dopo il 2030. Il sistema a due piste ottimizzato con potenziamento delle infrastrutture *airside* costituisce la base per le linee guida del nuovo *Masterplan* aeroportuale, approvato dal Consiglio di Amministrazione e dall'ENAC.

ACI Awards, Milano Malpensa miglior aeroporto d'Europa

Nel mese di giugno, l'aeroporto di Malpensa è stato insignito del prestigioso premio ACI Awards come miglior aeroporto europeo nella categoria tra i 10 e i 25 milioni di passeggeri, per le ottime *performance* in tutte le aree operative, eccellendo soprattutto per la qualità dei suoi servizi e delle sue infrastrutture e per i traguardi raggiunti nella *customer service*, nella *security*, nello *shopping* e nell'accoglienza dei passeggeri internazionali, con l'iniziativa Chinese Friendly Airport. Più nel dettaglio si ricorda la predisposizione di pontili mobili per l'imbarco dei passeggeri dell'A380, la nuova area dei controlli di sicurezza, la "Piazza del Lusso" e la "Piazza del Gusto" e innumerevoli servizi digitali quali *App*, *Virtual desk* e connessione *WiFi* gratuita senza limiti di tempo, oltre al *restyling* dell'aeroporto in vista di EXPO 2015.

L'associazione che ha conferito il premio rappresenta 450 aeroporti e il 90% del traffico commerciale in Europa.

Ryanair nuovi voli da Malpensa

Ryanair, compagnia aerea irlandese, principale operatore *low cost* e primo vettore operante in Italia per traffico passeggeri, ha aperto, dal 1° dicembre 2015, una nuova base al Terminal 1 dell'aeroporto di Malpensa. Ryanair vola da Malpensa verso Londra Stansted (con la significativa frequenza di 2 volte al giorno), Comiso (1 volta al giorno), Bucarest (4 volte a settimana) e Siviglia (3 volte a settimana).

Vendita Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP) Airport Handling

Conformemente agli impegni assunti con la Commissione europea – come più ampiamente descritto nel paragrafo "*Fattori di rischio del Gruppo SEA*" – il *Trustee*, nel mese di settembre, in virtù del mandato conferito da SEA, ha sottoscritto con dnata (Dubai National Air Travel Agency), primaria società internazionale del Gruppo Emirates, attiva nel settore dell'*handling* aeroportuale, un accordo di cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, che comporta il contemporaneo conferimento di una stessa percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling. L'accordo, in linea con quanto stabilito nell'atto costitutivo del *Trust* e nel quadro della già ricordata interlocuzione

tra Autorità italiane e Commissione europea, prevede anche un'opzione a favore di dnata per l'acquisto di un'ulteriore 40% di azioni e di una quota corrispondente di SFP.

Nel febbraio 2016 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha ravvisato che l'operazione in esame non determina, ai sensi dell'art. 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. Il *closing* dell'operazione è avvenuto il 23 marzo 2016. Al *closing* dell'operazione è previsto che dnata acquisisca, in qualità di *partner* industriale, il controllo operativo della società e la maggioranza del Consiglio di Amministrazione.

La transazione prevede il pagamento di Euro 7,5 milioni da parte di dnata a fronte della cessione del primo 30% e di Euro 10 milioni per l'ulteriore quota del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal *Trustee* e SEA).

Nuovo Contratto di Programma

Il 30 ottobre 2015 ENAC ha pubblicato la documentazione definitiva relativa al secondo sottoperiodo tariffario (2016-2020) del Contratto di Programma ENAC-SEA.

Le informazioni pubblicate includono le previsioni di traffico per il periodo di riferimento negli aeroporti di Malpensa e Linate, unitamente al piano degli investimenti, al piano della qualità e della tutela ambientale e a una serie di parametri economico-patrimoniali legati alla definizione delle tariffe del periodo. Per ul-

teriori approfondimenti si rimanda a quanto riportato nel capitolo "*Quadro normativo di riferimento*" della presente relazione.

Richiesta di qualificazione di SEA e SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utente (SESEU)

Lo scorso 29 settembre è stata richiesta al GSE la qualificazione di SEA e SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utente (SESEU). L'ottenimento della qualifica di SEU o SE-ESEU comporta il mantenimento di condizioni tariffarie agevolate sull'energia elettrica autoprodotta, con elevata efficienza e non prelevata dalla rete, limitatamente alle parti variabili degli oneri generali di sistema e di rete, come previsto dal D.Lgs. n. 115/08 e dall'art. 25-*bis* del Decreto Legge n. 91/14 convertito con Legge n. 116/14. La pratica è, attualmente, nella fase di "valutazione" da parte del GSE.

Sulla base di tali considerazioni, seppur nel quadro delle incertezze connesse allo stato di avanzamento della richiesta e al fatto che alla data del presente bilancio non risulta ancora ottenuta la qualifica SESEU-C per l'applicazione della tariffa agevolata degli oneri di sistema, le Società hanno ritenuto ragionevole stimare il pagamento degli oneri di sistema per l'esercizio 2015 a condizioni tariffarie agevolate, supportati dalla propria Direzione tecnica, circa gli elementi oggettivi a supporto della domanda e sulla base dello stato di avanzamento della richiesta. Per maggiori dettagli sulla norma si rimanda al capitolo "*Quadro normativo di riferimento*".

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Sviluppi di traffico: incremento di vettori, frequenze e servizi

easyJet, con il posizionamento di ulteriori tre aeromobili, espande il proprio *network* da Malpensa con sette nuove destinazioni: Cracovia, Lanzarote, Bilbao, Lille, Manchester, Tolosa e Alicante.

Ryanair ha annunciato l'incremento di attività da Malpensa per la *winter season* 2016, dal mese di novembre, prevedendo le seguenti destinazioni collegate: Bruxelles, Catania, Sofia, Las Palmas per complessive 47 frequenze settimanali. Flybe introdurrà dal mese di agosto un collegamento giornaliero su Hannover oltre all'incremento delle frequenze su Birmingham (da 14 a 19 settimanali). Vueling, oltre alle nuove destinazioni già annunciate (Amsterdam, Las Palmas, Alicante), incrementa le frequenze su Parigi (da 10 a 12 settimanali). Per la *summer season* sono previste due nuove destinazioni in Grecia: Kalamata (Aegean Airlines) e Salonicco (Ellinair). Anche Lourdes sarà collegata con due voli di linea settimanali da AlbaStar.

Per quanto concerne il lungo raggio, Air Canada tornerà ad operare con un volo giornaliero (nella *summer season* 2015 aveva operato cinque voli settimanali), Singapore Airlines aggiunge una sesta frequenza dalla *summer season* incrementando anche l'operativo invernale, Air India aggiunge la quarta frequenza al collegamento diretto su Delhi. Emirates posticipa da febbraio a luglio l'introduzione dell'A380 sulla seconda frequenza per Dubai.

Si segnala, inoltre, da luglio 2016 l'introduzione del quarto volo giornaliero su Mosca da parte di Aeroflot.

Aggiornamenti sulla Sentenza 7241/2015 emessa dal Tribunale di Milano

In merito alla sentenza 7241/2015 del Tribunale di Milano che ha condannato il Ministero dei Trasporti a risarcire a SEA Euro 31.618 migliaia oltre alla rivalutazione secondo gli indici ISTAT e agli interessi al tasso legale, in seguito alla richiesta dell'Avvocatura, la Corte d'Appello di Milano ha disposto la sospensione dell'esecuzione provvisoria della sentenza stessa, ritenendo fondata la sussistenza di:

- "*periculum in mora*" in riferimento al nocumento che il diritto azionato possa subire dall'esecuzione della sentenza, considerato, nello specifico, il rilevante ammontare del *quantum* oggetto di condanna;
- "*fumus boni iuris*" in riferimento alla possibilità della modifica della pronuncia di primo grado, avendo rilevato vizi palesi e/o incongruenze logiche evidenti della sentenza impugnata sotto il profilo dell'applicazione al caso di specie di un principio di diritto attinenti al merito della questione, tratto dalla sentenza n. 20566 del 06.09.2013 delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione pronunciatasi, per contro, solo in punto di giurisdizione.

L'udienza per la precisazione delle conclusioni è stata fissata il giorno 7 giugno 2016.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il quadro macroeconomico globale per il 2016 evidenzia rischi e incertezze a causa del rallentamento dell'attività produttiva in Cina, nell'Eurozona e nei paesi esportatori di *commodity*. Il prezzo del petrolio dopo aver toccato i valori minimi degli ultimi tredici anni sotto i 30 Dollari/barile è previsto proseguire in un *trend* debole a causa degli squilibri strutturali del mercato gravato dalla sovrapproduzione e dalle incertezze sulle prospettive di crescita a medio lungo termine della domanda energetica.

Le informazioni IATA (International Air Transport Association) sull'andamento del settore del trasporto aereo mondiale fanno rilevare che nel mese di gennaio 2016 il traffico aereo ha registrato una crescita del 7,1% rispetto allo stesso mese del 2015 (6,5%). Il coefficiente di riempimento (*load factor*) è aumentato dell'1,1% arrivando al 78,8%.

Le rilevazioni della IATA sul traffico aereo delle merci a gennaio mostrano un aumento globale del 2,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, migliorando le prestazioni rispetto agli ultimi mesi del 2015. Secondo le rilevazioni di ACI Europe, nel mese di gennaio il traffico negli aeroporti europei è cresciuto in media del 6,3%. Negli scali dell'Ue, l'aumento dei passeggeri è stato del 6,9%, mentre negli scali dei Paesi non Ue l'aumento è stato del +4,3%. Per i prossimi mesi ACI Europe prevede che le condizioni positive create dalle condizioni migliori dell'economia dell'Eurozona, dai bassi prezzi del petrolio e dalla politica monetaria espansiva continueranno per gran parte del 2016. Questo favorirà la crescita del traffico dei passeggeri, a eccezione degli aeroporti russi. Tuttavia permangono dei rischi, prevalentemente di natura geopolitica, che riguardano la crisi dei rifugiati con le sue ripercussioni su Schengen, la possibile uscita del

Regno Unito dall'Unione europea, le minacce terroristiche, l'instabilità in Medio Oriente e Nord Africa e la crisi dei mercati emergenti.

Anche il comparto *Cargo* registra il ritorno a un dinamismo del mercato.

Il Gruppo SEA, nonostante il settore in cui opera sia caratterizzato da incertezze, conferma l'impegno allo sviluppo delle diverse aree di *business* gestite, nel processo di ulteriore recupero di efficienza e nello sviluppo della capacità di gestione del traffico, passeggeri e merci.

Le principali linee di sviluppo sono riconducibili alla prosecuzione dello sviluppo di nuovi collegamenti e frequenze sia di lungo raggio, al fine del continuo miglioramento della connettività di Malpensa e dell'attrazione di passeggeri, sia *low cost*, contemperando crescita dei volumi e marginalità. Il piano di sviluppo infrastrutturale prevede nel 2016 un incremento degli investimenti volti a massimizzare i ritorni degli investimenti effettuati nell'attività *Non Aviation*, con particolare riferimento al nuovo *layout* introdotto al Terminal 1 a partire da aprile 2015 e a proseguire gli sforzi di investimento mirati al rilascio di nuove infrastrutture, in particolare in area *Cargo*.

Nel corso del 2016, inoltre, in ambito del *business* Aviazione generale proseguiranno importanti investimenti, fra cui la realizzazione di un nuovo *hangar*. Sono previste per il 2016 prospettive di crescita del settore anche su Malpensa.

Al fine di rafforzare il posizionamento dell'*handling* dell'Aviazione generale nei mercati in cui opera ed espandere la propria presenza a livello di *network*, nei primi mesi dell'anno, si dovrebbero concludere le valutazioni di alcune ipotesi al vaglio di alleanza strategica con primari operatori di settore a livello mondiale.

ANDAMENTO OPERATIVO – ANALISI DI SETTORE

A seguito dell'uscita dal perimetro di consolidamento di Airport Handling SpA e della messa in liquidazione di SEA Handling SpA, l'analisi di settore è stata modificata per tener conto delle aree di *business* gestite dal Gruppo SEA di seguito rappresentate.

Commercial Aviation

Il *business 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, 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 da SEA 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 *business* vengono

inoltre incluse le attività erogate dalla società Consorzio Malpensa Construction direttamente riconducibili al *business* aeroportuale.

General Aviation

Il *business General Aviation* include sia le attività di Aviazione generale che sono svolte attraverso la controllata SEA Prime, acquisita nel corso del 2013 e che fornisce l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate, sia le attività di *handling* di Aviazione generale della controllata Prime AviationServices. Quest'ultima svolge la propria attività presso lo scalo di Linate e offre servizi presso gli scali di Aviazione generale di Milano Malpensa, Venezia Tessera e Roma Ciampino.

Energy

Il *business Energy*, gestito attraverso la controllata SEA Energia, comprende la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata primariamente alla copertura del fabbisogno degli aeroporti di Malpensa e Linate e in via residuale alla cessione sul mercato dei due vettori energetici.

Ai fini di rendere comparabili le informazioni, i dati dell'esercizio 2014 sono stati riesposti secondo la nuova struttura.

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

(Importi in migliaia di Euro)	<i>Commercial Aviation</i>		<i>General Aviation</i>		<i>Energy</i>		Consolidato	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Ricavi di gestione	610.741	590.304	16.179	16.477	15.488	14.853	642.408	621.634
EBITDA	211.590	201.321	5.340	4.406	2.901	156	219.831	205.883
EBIT	140.028	127.698	3.546	2.489	2.491	(490)	146.065	129.697

Commercial Aviation

Dati di traffico

Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate

	Movimenti		Passeggeri ¹		Merci (tonn.)	
	2015	%	2015	%	2015	%
Malpensa	156.642	-3,9%	18.444,8	-1,2%	500.054	8,8%
Linate	96.049	5,7%	9.638,8	7,3%	12.435	-2,2%
Totale traffico commerciale	252.691	-0,4%	28.083,6	1,6%	512.489	8,5%

¹ Passeggeri arrivati + partiti (valori in migliaia).

Nel corso del 2015, nel sistema aeroportuale milanese gestito dal Gruppo SEA, sono transitati oltre 28 milioni di passeggeri, con una crescita dell'1,6% rispetto all'anno precedente.

L'esercizio 2015, inoltre, ha evidenziato una crescita del 4,8% dei passeggeri intercontinentali. Tale segmento di mercato, scorporando il dato relativo all'area nord africana influenzata da eventi di carattere geopolitico, evidenzia una crescita del 12,4% rispetto al 2014. Si segnala che, il confronto con l'esercizio precedente risente del temporaneo trasferimento a Malpensa del traffico proveniente dall'aeroporto di Bergamo, a

seguito del rifacimento della pista avvenuto nel mese di maggio 2014.

A parità di perimetro i risultati realizzati nel 2015 evidenziano sviluppi più sostenuti di seguito specificati:

- passeggeri +3,3%;
- movimenti aerei +1%;
- merci +10%.

Di seguito si riporta la ripartizione del traffico passeggeri sul Sistema Aeroportuale di Milano per le principali destinazioni servite e le principali compagnie aeree.

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

	Anno 2015	Var. % su 2014	Inc. % sul totale
Londra	1.906	7,3%	7%
Parigi	1.697	9,6%	6%
Roma	1.686	-5,8%	6%
Catania	1.092	-12,8%	4%
Napoli	1.035	-4,1%	4%
Amsterdam	1.007	11,7%	4%
New York	831	17,1%	3%
Francoforte	764	2,7%	3%
Madrid	759	3,2%	3%
Barcellona	717	1,9%	2%
Altre	16.588	1,1%	58%
Totale	28.084	1,6%	100%

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

Principali compagnie aeree per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano (.000)

	Anno 2015	Var. % su 2014	Inc. % sul totale
easyJet	7.158	3,0%	25%
Alitalia	6.415	0,7%	23%
Lufthansa	1.400	-4,8%	5%
Meridiana fly	1.117	-8,1%	4%
Emirates	830	15,9%	3%
British Airways	742	9,2%	3%
Air France	543	7,9%	2%
Neos	527	10,1%	2%
Vueling Airlines S.A.	473	40,0%	2%
Turkish Airlines	460	3,8%	2%
Altre	8.420	-0,9%	29%
Totale	28.084	1,6%	100%

Il 48% del traffico passeggeri è realizzato dai vettori easyJet e Alitalia con peso sostanzialmente tra di loro equivalente.

Malpensa

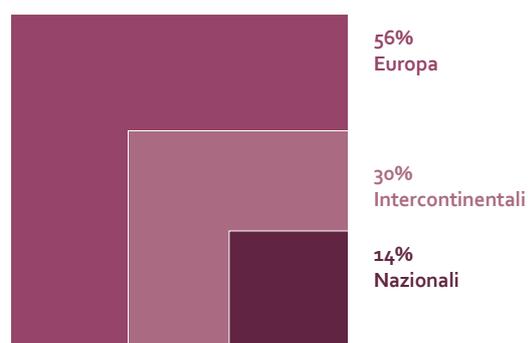
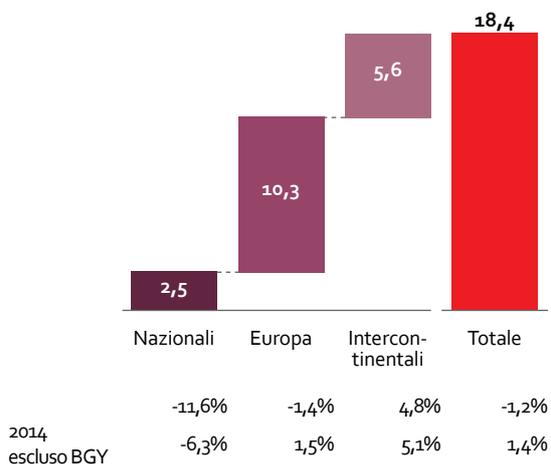
Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Malpensa si è attestato a 18,4 milioni, risultato in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente (-1,2%).

Tale risultato risente del menzionato trasferimen-

to temporaneo dei voli dall'aeroporto di Bergamo ("BGY").

Senza considerare tale impatto l'aeroporto di Malpensa registra una crescita dei passeggeri del +1,4%.

Composizione per area geografica traffico passeggeri 2015 per l'aeroporto di Malpensa (.000)



Il **traffico domestico** registra una riduzione del -11,6%, in quanto risente del temporaneo trasferimento dei voli da Bergamo nel 2014, dalla cancellazione di alcuni voli da parte del Gruppo Alitalia verso Catania, di easyJet verso Fiumicino, Brindisi e Napoli e di Meridiana verso Cagliari.

Il **traffico europeo** è in riduzione del -1,4% in rapporto al 2014, andamento principalmente dovuto al trasferimen-

to di airberlin e FlyNiki a Linate a seguito del Decreto Ministeriale Lupi che ha permesso dalla stagione invernale 2014 di realizzare collegamenti verso tutte le destinazioni dei paesi comunitari da Linate. In riduzione inoltre le destinazioni di Alitalia verso Tirana e Mosca. Anche l'andamento del traffico europeo risente del trasferimento del traffico di Bergamo nel 2014.

La riduzione del traffico sopra indicata è stata par-

zialmente e positivamente compensata dal traffico di easyJet con l'attivazione di collegamenti verso Monaco e Stoccarda, da Vueling verso Parigi Orly e dallo sviluppo delle destinazioni già servite verso Barcellona, Ibiza e Bilbao. È risultata inoltre in crescita British Airways verso Londra Heathrow, con un incremento delle frequenze settimanali nel corso della stagione estiva.

Si segnala inoltre che Ryanair ha attivato nel mese di dicembre 2015 nuovi voli verso Londra Stansted, Siviglia e Bucarest.

Il **traffico intercontinentale** presenta una crescita del +4,8%, attestandosi a 5,6 milioni di passeggeri transitati.

Il traffico intercontinentale, scorporando il dato relativo all'area nord africana influenzata da eventi di carattere geopolitico, registra una crescita del 12,4% rispetto al 2014.

Tale risultato è da attribuire principalmente a:

- i) Medio Oriente: 44% del totale del traffico di lungo raggio, presenta una crescita del 15%, dove emergono Emirates, Qatar Airways e Oman Air;
- ii) Nord America: 22% del totale traffico di lungo rag-

gio, vede la compagnia aerea Emirates come principale vettore che collega l'area;

- iii) Estremo Oriente: 20% di *share* con un incremento del 19,6%, con Alitalia che riveste un ruolo importante in tale area.

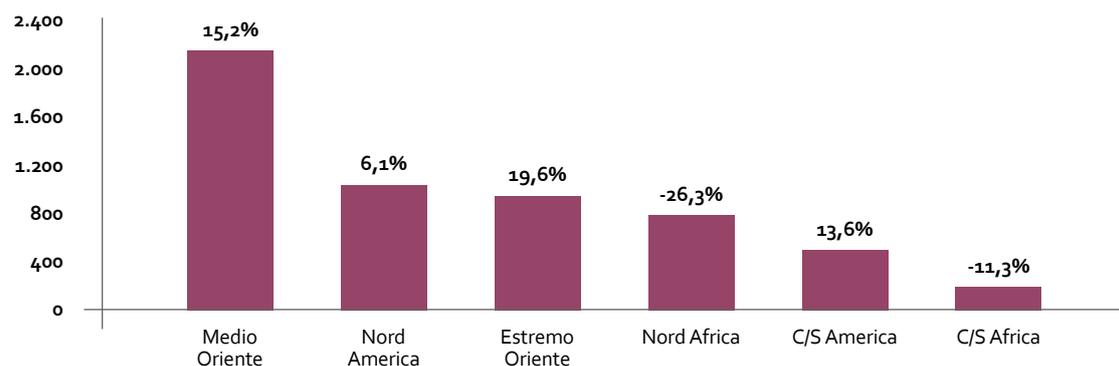
Emirates ha incrementato la capacità offerta con l'integrazione nella propria flotta di un ulteriore Airbus A380 da oltre 500 posti.

Alla crescita di questo mercato ha contribuito inoltre Alitalia che, a partire dal 1° gennaio 2015 con il vettore Etihad, ha implementato la propria offerta verso il Medio Oriente e l'Estremo Oriente. In particolare con il potenziamento verso Tokyo Narita portato a volo giornaliero, con il collegamento con Abu Dhabi attivo dal mese di aprile con frequenza giornaliera e con il collegamento verso Shanghai con tre frequenze settimanali per tutto il periodo relativo all'evento mondiale EXPO.

Hanno contribuito inoltre allo sviluppo del traffico intercontinentale attraverso l'intensificazione delle rotte servite Qatar Airways (Doha), Oman Air (Muscat), Korean Air (Seoul), Pegasus (Istanbul).

2015 Traffico passeggeri su rotte intercontinentali per area geografica

Milioni di passeggeri



La variazione % è riferita al confronto con l'anno precedente.

Malpensa Cargo

L'aeroporto di Milano Malpensa risulta il più importante snodo logistico aereo delle merci dell'Italia per *import* ed *export*: nel corso del 2015 ha realizzato il *record* storico di volumi merci trattati sullo scalo superando le 500 mila tonnellate di merce trasportata con una crescita del 9%.

Il traffico *all-cargo* ha fatto registrare il +8%, raggiungendo le 355 mila tonnellate movimentate. Nel mese di febbraio del 2015, DHL Express ha rafforzato ulteriormente la propria presenza su Malpensa, con l'utilizzo di 3 aeromobili basati destinati a nuovi collegamenti con destinazione Lipsia, Stati Uniti e Hong Kong. Si segnala inoltre l'inizio dell'operatività di un nuovo vettore *cargo*, SW Italia che ha operato con un B747-400 con destinazione Baku in Azerbaigian. Gli altri vettori *all-cargo* che hanno contribuito allo svilup-

po nell'anno sono: AirBridgesCargo, Nippon Cargo e Saudi Arabian.

Il traffico merci dei vettori *all-cargo* servito dal Gruppo SEA a Malpensa evidenzia crescite differenziate a seconda delle aree di destinazione finale.

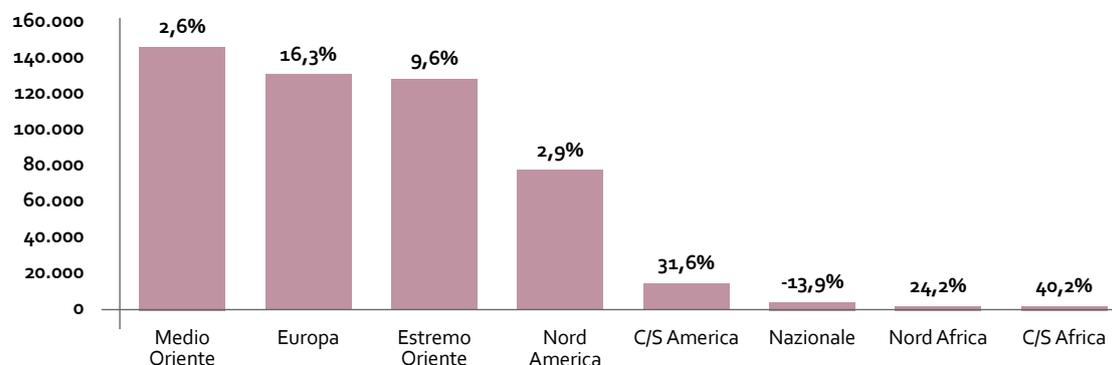
In particolare:

- Europa +24,6%;
- Estremo Oriente +12%;
- Nord America +3,9%.

Il traffico *belly* è cresciuto del +11%, realizzando 145 mila tonnellate di merce trasportata. Tra i vettori con aeromobili con *configurazione mista*, Emirates risulta il principale vettore per quantità di merce movimentata, mentre i principali incrementi in rapporto all'anno precedente si attribuiscono a Qatar Airways, Alitalia, Korean Airlines, Turkish Airlines e Oman Air.

2015 Traffico merci per area geografica – Aeroporti gestiti da SEA

Merchi in tonn.

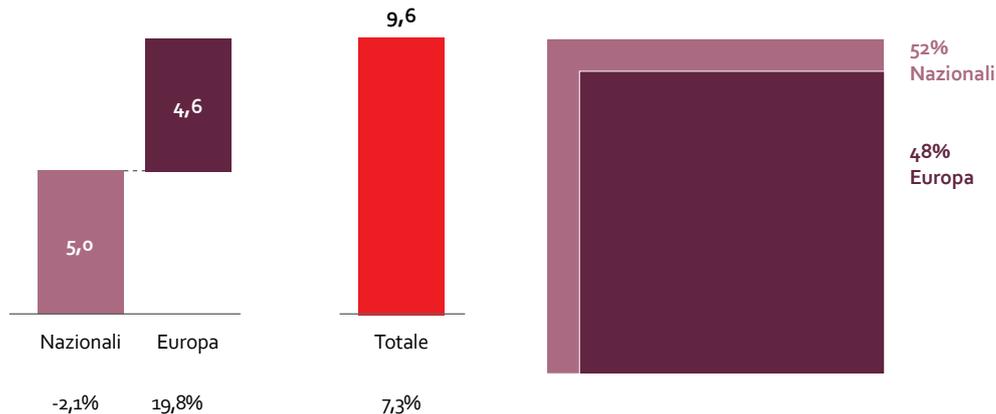


La variazione % è riferita al confronto con l'anno precedente.

Linate

L'aeroporto di Linate si attesta a 9,6 milioni di passeggeri serviti nel corso del 2015, con un incremento di 7,3 punti percentuali rispetto al 2014.

Composizione del traffico 2015 per l'aeroporto di Linate (.000)



L'attuazione del D.M. Lupi, vigente dallo scorso novembre 2014, ha permesso di operare collegamenti di linea "point to point", eliminando i vincoli di collegamento tra Linate e le capitali europee e attivando connessioni con tutti gli aeroporti comunitari, sempre nei limiti di capacità oraria operativa dello scalo.

I vettori *partner* di Etihad quali airberlin e FlyNiki, in accordo con Alitalia, hanno pertanto trasferito l'operativo dallo scalo di Malpensa a Linate e, di conseguenza, Alitalia ha dovuto ridurre il suo *market share* a favore dei *partner*.

Alitalia che rappresenta il 58% dei passeggeri serviti, ha evidenziato un andamento positivo con quasi 4 punti percentuali incrementali sulle seguenti destinazioni:

- **destinazioni europee:** Berlino e Düsseldorf, non operanti l'anno precedente, e Amsterdam, dove ha incrementato il numero dei collegamenti. Andamenti positivi verso London City, Copenaghen;
- **destinazioni nazionali:** Cagliari e Alghero, rotte su cui il vettore ricopre il ruolo principale che garantisce il servizio di continuità territoriale e verso Catania, Palermo e Fiumicino.

Si evidenziano, inoltre, incrementi per Blue Air con un collegamento verso la capitale rumena Bucarest Otopeni, Air France, Air Malta e Brussels Airlines.

La navetta Linate-Fiumicino si è attestata a 1,4 milioni

di passeggeri con una riduzione del -6% dovuta principalmente a easyJet. Infatti, a partire dal mese di maggio 2015, la compagnia ha ridotto progressivamente i collegamenti, cancellandoli definitivamente a partire dalla stagione invernale 2015/2016.

Sempre dalla stagione invernale, easyJet ha attivato il collegamento verso Parigi Charles de Gaulle con due frequenze giornaliere, un volo giornaliero verso Amsterdam e una crescita anche per il collegamento già esistente verso Londra Gatwick.

Ricavi

Nell'esercizio 2015 il *business Commercial Aviation* ha generato **ricavi di gestione** per complessivi Euro 610.741 migliaia, in crescita di Euro 20.437 migliaia (erano pari a Euro 590.304 migliaia nel 2014).

La crescita dei ricavi è dovuta prevalentemente all'attività *Aviation* per Euro 8.993 migliaia e per Euro 11.444 migliaia alla buona *performance* dell'attività *Non Aviation*, che ha beneficiato del miglioramento dell'offerta commerciale a seguito del *restyling* del Terminal 1 di Malpensa.

L'incremento dei ricavi *Aviation* è sostanzialmente dovuto all'effetto netto di:

- maggiori ricavi per "diritti aeroportuali e infrastrutture centralizzate" per Euro 17.222 migliaia rispet-

to al precedente esercizio, considerando anche i ricavi *non recurring* (Euro 15.412 migliaia escludendo i ricavi *non recurring*) a seguito dell'incremento delle tariffe derivanti dall'aggiornamento annuale previsto dal Contratto di Programma, nonché dai maggiori volumi di traffico registrati nell'esercizio grazie all'attivazione di nuovi collegamenti e all'incremento delle frequenze su rotte già esistenti, oltre all'aumento dei ricavi generati dall'attività di sghiacciamento degli aeromobili prima del decollo (c.d. *de-icing*) conseguente alle peggiori condizioni meteorologiche del 2015, rispetto all'esercizio precedente;

- minori ricavi per controlli di sicurezza, che hanno registrato un lieve decremento pari a Euro 415 migliaia;
- minori ricavi derivanti dall'utilizzo degli spazi in regime regolamentato, differenza pari a Euro 7.814 migliaia considerando anche i ricavi *non recurring* del 2014, legati alle "Devoluzioni gratuite cespiti", che riguardano i trasferimenti a titolo gratuito di beni immobili costruiti dai sub-concessionari e trasferiti al gestore ai sensi degli accordi sottoscritti, pari a Euro 7.479 migliaia nel 2014 e inesistenti nel 2015. La riduzione dei ricavi depurata dai ricavi *non recurring* è pari a Euro 335 migliaia.

I ricavi **Non Aviation** sono pari a Euro 214.864 migliaia in crescita di Euro 11.444 migliaia rispetto al 2014. In particolare per Euro 10.444 migliaia legati ai buoni risultati delle attività *retail* e *cargo*, come di seguito commentato e per Euro 1.000 migliaia ai ricavi *non recurring*.

Sono di seguito dettagliati i principali risultati dell'attività **Non Aviation**:

- gli *Shop* hanno registrato una crescita dei ricavi del 17,4% rispetto al 2014 (passando da Euro 39.348 migliaia del 2014 a Euro 46.190 migliaia del 2015). I ricavi dell'esercizio 2015, nel confronto con l'esercizio precedente risultano penalizzati a causa della riduzione del traffico nell'area imbarchi A del Terminal 1 di Malpensa, sia per il trasferimento temporaneo del traffico passeggeri dall'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, avvenuto nel mese di maggio dell'esercizio precedente, sia per l'attuazione del Decreto Lupi, in vigore dall'autunno 2014, che ha causato uno spostamento su Linate dei voli di alcune compagnie aeree. Ciò nonostante, il fatturato generato dagli *shop* si è incrementato rispetto al 2014, non solo grazie alla nuova configurazione

dei flussi e all'offerta commerciale del Terminal 1 di Malpensa, ma anche grazie alla gestione delle vendite in doppio regime di prezzi (*duty free* e *duty paid*) che aumenta la propensione all'acquisto dei passeggeri con elevato interesse per i beni di lusso. L'offerta commerciale è stata completata con l'apertura dei negozi Calze Gallo, Vilebrequin, Falconeri e Fedon, nell'ultimo tratto della galleria, e da un chiosco Rocca, *brand* del gruppo Damiani, nella "Piazza del Lusso". Nel mese di dicembre 2015 è stata inaugurata anche la "Piazza del Pop", con le importanti aperture di Zara Home e Massimo Dutti, due *brand* del gruppo spagnolo Inditex.

Si sottolinea una *performance* positiva anche per le gallerie commerciali del Terminal 2 di Malpensa e di Linate; nel Terminal 2 sono stati aperti, durante l'esercizio 2015, alcuni nuovi *shop*, tra cui Parfois, *brand* portoghese di *fast fashion* e accessori, e Piquadro;

- anche i ricavi del segmento *Food & Beverage* hanno beneficiato dell'arricchimento dell'offerta commerciale e della qualità dei *format* realizzati. I punti di ristoro dei tre *terminal* hanno registrato un incremento dei ricavi pari al 5,6% rispetto all'esercizio precedente, passando da un totale ricavi di Euro 17.238 migliaia del 2014 a Euro 18.211 migliaia del 2015;
- positivo anche il contributo del segmento *Car Rental* (Euro +366 migliaia rispetto al 2014) e del segmento Servizi bancari, i cui ricavi sono cresciuti del 17,7% grazie all'attività di cambio valuta e di rimborso IVA da parte degli operatori del settore sia su Malpensa che su Linate. Per facilitare le procedure di rimborso IVA è stato implementato il sistema O.T.E.L.L.O. tramite cui si è digitalizzato il processo di ottenimento del visto doganale necessario per la richiesta del rimborso. Grazie al nuovo sistema, la procedura ne ha tratto beneficio in termini di velocità ed efficienza;
- i ricavi da pubblicità sono pari a Euro 12.137 migliaia (Euro 9.844 migliaia nel 2014), in forte incremento rispetto all'anno precedente. L'aumento è stato determinato da una percezione maggiormente "premium" dello scalo di Malpensa da parte degli investitori, soprattutto grazie ai lavori di riqualificazione e a un rinnovato interesse per lo stesso come vetrina privilegiata in occasione di EXPO. Il *trend* positivo di questo comparto caratterizza sia Malpensa, interessata da campagne del comparto lusso, sia Linate, interessata da campagne del comparto *automotive* e *hi-tech*;

- con riferimento al comparto parcheggi, la *performance* dell'anno ha subito l'impatto negativo dei lavori per la costruzione della stazione ferroviaria presso il Terminal 2 di Malpensa che hanno ridotto la capacità dei parcheggi del 50%.

Tale riduzione di capacità è stata mitigata da azioni commerciali finalizzate a differenziare l'offerta e veicolare i clienti sui parcheggi del Terminal 1, grazie alle quali la riduzione dei ricavi del Terminal 2 è stata di circa il 29%. La crescita registrata sui parcheggi di Linate e di Orio al Serio, pari rispettivamente al 7,8% e al 14,4%, ha permesso di chiudere l'esercizio con un fatturato pari a Euro 57.150 migliaia, in crescita rispetto all'anno precedente dello 0,7%;

- i ricavi del comparto *Cargo* hanno registrato un aumento del 6,6% dovuto prevalentemente all'assegnazione a DHL di magazzini al Terminal 2 da novembre 2014 e a Beta-Trans presso il Terminal 1 da aprile 2015.

A seguito dell'attivazione dei voli Ryanair a dicembre 2015 Airport Global Services SpA è entrato come quarto operatore *full handling* su Malpensa.

EBITDA e EBIT

Nell'esercizio 2015 l'EBITDA ha evidenziato un incremento analogo a quello dei ricavi pari al 5,1% attestandosi a Euro 211.590 migliaia.

Gli ammortamenti e accantonamenti a fondo di ripristino sono in linea con l'esercizio precedente.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte l'EBIT gestionale del *business Commercial Aviation* risulta pari a Euro 140.028 migliaia, in crescita di Euro 12.330 migliaia rispetto all'esercizio 2014.

Altre informazioni

Investimenti/Sviluppi spazi Aviation

La richiesta di spazi operativi in aeroporto nel 2015 ha confermato l'andamento degli ultimi anni, in cui si è registrato un calo della richiesta di spazi regolamentati a uso ufficio, per effetto della politica di riduzione dei costi di stazione da parte dei vettori *legacy*, per far fronte alla concorrenza dei vettori *low cost*, che non hanno strutture di rappresentanza e supervisione in aeroporto. Nel 2015 si è registrato un aumento dell'interesse da parte dei vettori *premium* per spazi, quali le *Sale VIP*, da utilizzare con la clientela *business*.

I principali elementi di sviluppo spazi dell'anno 2015 sono di seguito elencati:

- il 1° aprile 2015 è stato consegnato a Etihad lo spazio per la realizzazione della nuova *lounge* di 495 mq, adiacente a quella di Emirates e con accesso diretto al *loading-bridge* in condivisione con Emirates. È, inoltre, prevista la realizzazione di una nuova *lounge* Alitalia/Etihad al satellite nord T1, entro maggio 2016;
- dal 1° giugno 2015, in concomitanza con l'introduzione dei due A380 Emirates sui voli da/per JFK, è entrato in esercizio l'ampliamento di 130 mq della *lounge* Emirates. Lo spazio complessivo occupato ora dalla *lounge* Emirates è pari a 1.062 mq. Nel mese di settembre 2015 è stato definito l'accordo con Emirates per la fornitura di una nuova *lounge-reception* agli arrivi di 94 mq, con abbinati otto parcheggi auto dedicati per il servizio di "*chauffeur-drive*", riservato ai passeggeri *first* e *business class* di Emirates. Tale *facility* è stata inaugurata il 24 febbraio 2016;
- da luglio 2015 è in vigore l'accordo commerciale con Neos Air per l'utilizzo di nuovi spazi presso l'area *check-in* del Terminal 1;
- da settembre la compagnia Turkish Airlines Cargo ha a disposizione un secondo ufficio presso Cargo City;
- dal mese di novembre Ryanair ha a disposizione gli spazi presso il Terminal 1 per le attività di *crew-briefing*.

Sviluppo del comparto retail

Il 2015 è stato caratterizzato dal consolidamento della strategia commerciale di SEA relativa al posizionamento dell'offerta *retail* su Malpensa e Linate.

Ad aprile 2015 è stata infatti inaugurata la nuova area dei filtri di sicurezza al piano *check-in* dalla quale i passeggeri possono accedere direttamente nel cuore della galleria commerciale al piano imbarchi.

Alla base di una grande scala, baricentrica rispetto all'estensione del Terminal 1, vi è l'accesso al grande *Duty Free Shop*. L'offerta commerciale è organizzata in "piazze" tematiche, sulla base del posizionamento dei *brand*: sul percorso verso i gate dell'area *extra Schengen* troviamo in successione prima la "Piazza del Lusso" e poi la "Piazza del Gusto", mentre sul percorso verso i gate dell'area Schengen, alla destra del *duty free*, si sviluppa la "Piazza del Pop", in cui sono presenti prevalentemente *brand fast fashion*. In particolare al centro della piazza verrà aperto uno *store* di oltre 400 mq con insegna Zara.

La presenza di Zara, *brand* di punta del Gruppo spa-

gnolo Inditex, *leader* mondiale del *fast fashion*, arricchirà ulteriormente l'offerta commerciale del *terminal* con una superficie di oltre 600 mq e permetterà di soddisfare ancora meglio le esigenze e la domanda dei passeggeri sia Schengen che *extra* Schengen interessati a un'offerta e a un prodotto di prezzo accessibile. Tutte le aree commerciali risultano fruibili da tutte le tipologie di passeggero, indipendentemente dalla destinazione, avendo collocato il controllo passaporti per i voli *extra* Schengen in prossimità dei satelliti d'imbarco.

La "Piazza del Lusso" e la "Piazza del Gusto" riprendono e valorizzano i canoni stilistici propri della città di Milano, la Galleria Vittorio Emanuele su tutti, quasi per far rivivere l'atmosfera elegante del quadrilatero della moda.

L'offerta commerciale è costantemente sostenuta, da parte di SEA, dall'attività di *marketing*, sviluppata anche tramite i canali *on line*: a novembre 2015 è stato inaugurato il *Milan Boutiques*, un nuovo servizio *on line* che permetterà ai clienti di consultare una selezione di prodotti proposta dai vari *brand* presenti in aeroporto, prenotare quelli di proprio interesse e ritirarli direttamente in aeroporto al momento della partenza.

ViaMilano

Nel corso del 2015 sono proseguite le attività di promozione del servizio ViaMilano, rivolte principalmente alla distribuzione e alla comunicazione sui canali digitali.

Nell'ultimo trimestre, è stato pubblicato il nuovo sito ViaMilano con l'obiettivo sia di adeguarne lo stile a quelli di Linate e Malpensa, sia di soddisfare la necessità di rendere il sito fruibile dai dispositivi *mobile* e permettere una migliore presenza all'interno dei maggiori motori di ricerca. Oltre al *restyling* funzionale e di stile, sono state migliorate alcune funzionalità già esistenti e introdotte importanti novità rispetto alla versione precedente. Prima su tutte, l'integrazione con il portale turismo del Comune di Milano che permette di visualizzare nel sito le attività culturali della città di Milano così come i luoghi da visitare e gli itinerari turistici più ricercati.

Sono proseguite per tutto l'anno le attività di comunicazione e promozione *on line* del servizio attraverso campagne di *advertising* su Facebook e l'invio di *newsletter* al *data base* di contatti del servizio.

Infine, nell'ultimo periodo dell'anno, sono state intraprese dal *partner* tecnologico Dohop, iniziative per migliorare il processo di acquisto dei voli offerto dal

servizio ViaMilano. La soluzione, a oggi ancora in via di sviluppo, permetterebbe l'acquisto di due biglietti separati in una unica transazione.

Self Bag Drop

Nel mese di dicembre è stato identificato il fornitore per l'installazione delle postazioni di *Self bag drop* presso i due Terminal di Malpensa. Al termine del progetto pilota che durerà per tutto il 2016, in collaborazione con alcuni vettori, si valuterà se estendere il servizio anche all'aeroporto di Linate.

Chinese Friendly Airport e sviluppo della destinazione

Il 2015 ha segnato una nuova importante tappa per il progetto *Chinese Friendly Airport*. Nel mese di aprile, infatti, è stato riconosciuto al Gruppo SEA il livello *gold*, per la categoria *Service Quality*, durante le premiazioni dei COTRI (*China Outbound Tourism Research Institute*) AWARDS presso la fiera COTTM (*China Outbound Travel & Tourism Market*).

Per tutto il 2015 sono proseguite le attività di miglioramento dell'*experience* dei passeggeri cinesi, con diverse promozioni a loro dedicate, e, inoltre, è stata inaugurata la versione in cinese del sito Milano Malpensa.

In merito allo sviluppo della destinazione il 2015 è stato un anno di intensa attività dei rapporti istituzionali: è stato siglato un accordo bilaterale tra Milano e Chengdu, in Cina, per scambi turistici, culturali e altre attività congiunte; è stata favorita l'iniziativa City2City tra Milano e New York per promuovere il traffico tra le due città nei primi mesi del 2016; infine, è stata promossa l'iniziativa City2City tra Milano e Cardiff.

Attività di co-marketing e Fast Track

Nel corso del 2015 sono stati diversi gli eventi realizzati a supporto delle compagnie per la promozione di nuove tratte o di nuovi servizi offerti da queste ultime. Si citano ad esempio l'inaugurazione dei voli Korean Air, Blue Panorama, Mahan Air, Cargolux, AlbaStar, LAN, Ryanair, l'evento *tomorrowland SN Brussels*, l'evento American Airlines per Customer Cup, e sono proseguite tutte le attività di *co-marketing* attraverso l'utilizzo dei social media SEA secondo le consuete modalità.

Per quanto riguarda il servizio *Fast Track*, allo scopo di assecondare le diverse esigenze espresse dai vettori ma con l'obiettivo di non abbassare le tariffe, è stata rivisitata la *policy* di prezzi per il B2B.

Con la modifica del *layout* del *Fast Track* e il rifacimento della segnaletica, l'uso del servizio da parte dei passeggeri è significativamente aumentato. Sono attualmente al vaglio una serie di ulteriori migliorie da apportare all'infrastruttura al fine di rendere il *Fast Track* sempre più vicino alle esigenze dei clienti e di migliorarne l'utilizzo da parte dei passeggeri.

DHL Express e SEA: accordo di programma per la costruzione di un nuovo polo logistico di ultima generazione presso l'aeroporto di Milano Malpensa
DHL Express e SEA hanno sottoscritto in data 12 febbraio 2016 l'accordo di programma per la costruzione di un nuovo polo logistico di ultima generazione presso l'aeroporto di Milano Malpensa. I lavori partiranno entro la fine del 2016 e si concluderanno entro il primo semestre del 2018.

Il nuovo *hub* collocato all'interno della nuova Cargo City dell'aeroporto di Milano Malpensa, la più trafficata piattaforma logistica aeroportuale d'Italia, diventerà per DHL Express il principale *gate* d'accesso merci internazionale del Paese, occupando una superficie di ben 46.000 mq. L'*hub* di Malpensa si colloca in un'area strategica per servire al meglio il Nord Ovest, la zona più dinamica dell'economia italiana e la più fortemente proiettata verso i mercati internazionali. Il sistema di smistamento all'avanguardia consentirà di rendere ancora più efficiente la movimentazione delle merci, triplicando la capacità attuale.

Rinnovo del Contratto e rafforzamento della partnership con IGPDecaux

Alla luce dell'intesa raggiunta con IGPDecaux per il rinnovo contrattuale, è iniziata la fase progettuale relativa al *restyling* dell'offerta pubblicitaria esterna a Linate.

Il nuovo *concept* prevede la razionalizzazione dell'offerta pubblicitaria e un *upgrade* tecnologico con prodotti digitali di ultima generazione: forti del *know-how* sviluppato da JCDecaux nei principali aeroporti internazionali, le nuove installazioni sono state studiate per rispondere all'esigenze degli inserzionisti aeroportuali, integrandosi e valorizzando il contesto ambientale. Si ipotizza entro la fine del 2016 un completo ripensamento degli impianti pubblicitari posizionati lungo la viabilità in partenza e in arrivo oltre che un *restyling* della stessa facciata dell'edificio conseguente al posizionamento di nuovi schermi digitali di grande formato.

General Aviation

Dati di traffico

Il traffico di *business General Aviation* in Europa ha fatto registrare nel 2015 una flessione dello 0,6% rispetto all'anno precedente. Nella classifica dei primi 20 Paesi europei, l'Italia si colloca al quarto posto in termini di voli assistiti, con una flessione del 1,2% rispetto al 2014. Complessivamente nel 2015 il traffico di Linate è cresciuto dello 0,8% rispetto al 2014 in termini di movimenti, grazie all'EXPO. L'analisi del traffico dello scalo, infatti, mostra come l'andamento rispetto al 2014 sia stato in flessione nel periodo antecedente l'avvio e la conclusione dell'Esposizione Universale di Milano. A livello annuo si registra un incremento del 3,5% del tonnellaggio aeromobili, con un aumento della dimensione media degli aeromobili transitati sullo scalo del 2,6% (macchina media pari a 15,3 tonnellate contro le 14,9 dell'esercizio precedente).

Ricavi

I ricavi del *business General Aviation* pari a Euro 16.179 migliaia registrano una lieve riduzione, di circa 1,8%, rispetto all'esercizio precedente. La riduzione dei ricavi è dovuta all'effetto netto di diversi fattori, di seguito analizzati:

- riduzione dei ricavi per il comparto *refueling*, legata soprattutto a una diminuzione del prezzo del carburante e solo in minima parte ai minori litri erogati;
- riduzione dei ricavi del comparto attività non regolamentate a causa di minori subconcessioni spazi, *hangaraggi* e parcheggi, legati anche alla riduzione degli spazi disponibili per la presenza di cantieri nello scalo;
- aumento dei ricavi per i servizi centralizzati, legati soprattutto all'incremento della macchina media e all'aumento dei corrispettivi;
- aumento dei ricavi dell'attività di *handling* riconducibile principalmente all'incremento dei ricavi unitari sullo scalo di Linate e all'effetto volume sullo scalo di Venezia.

EBITDA e EBIT

L'EBITDA gestionale, pari a Euro 5.340 migliaia risulta in crescita del 21% rispetto all'esercizio precedente.

Il deciso incremento a livello di marginalità del *business General Aviation* è riconducibile principalmente alla riduzione degli accantonamenti netti rispetto all'esercizio precedente. Il livello degli ammortamenti è pressoché costante.

Energy

Dati quantitativi

Nel 2015 la produzione di energia elettrica destinata alla vendita ha registrato un incremento del 6,6% (19,4 milioni di kWh) rispetto all'esercizio 2014, attestandosi a 315 milioni di kWh. Tale incremento è stato determinato dalla maggiore produzione di energia elettrica della centrale di Linate a seguito del rientro in servizio del motore 1, fermo per quasi tutto il 2014 a causa di un grave guasto.

La produzione di energia elettrica per la vendita attuata attraverso la Borsa elettrica ha registrato un incremento del 25,6% (+ 18,4 milioni di kWh) rispetto al 2014 attestandosi a 90 milioni di kWh. L'incremento è determinato dal maggior utilizzo dei motori di tipo "cogenerativo" della centrale di Linate che – a seguito della maggior richiesta di energia termica – producono anche più energia elettrica garantendo un adeguato ritorno economico. Anche la quantità di energia elettrica commercializzata attraverso il *trading* in Borsa è aumentata (+25% rispetto al 2014) attestandosi a 10,8 milioni di kWh.

La produzione di energia elettrica per la vendita con contratti bilaterali (effettuata in autoproduzione) ha registrato un decremento dell'8% (-3,5 milioni di kWh) rispetto al 2014 attestandosi a 40,2 milioni di kWh.

Nel corso del 2015 la produzione di energia termica ha registrato un incremento del 15,5% rispetto al 2014 (+49,1 milioni di kWh) attestandosi a 366,9 milioni di kWh, di cui il 78% destinato ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Tale incremento di produzione è stato principalmente determinato dall'avvio di nuove forniture alle utenze civili limitrofe al sedime aeroportuale di Linate in quanto, dall'inizio del 2015, la centrale è stata allacciata alla centrale denominata "Canavese" (situata nei pressi di Viale Forlanini e di proprietà A2A) in modo da poter fornire ulteriore calore alla città di Milano. Conseguentemente, le vendite ai clienti terzi sono aumentate di oltre 31,8 milioni di kWh (+66,6% rispetto all'esercizio 2014) attestandosi a 79,6 milioni di kWh. Le richieste di energia termica da parte di SEA registrano un incremento del 6,4% (+17,3 milioni di kWh rispetto al 2014) attestandosi a 287,3 milioni di kWh. A partire dal 2015 risulta soggetto agli oneri di sistema, accantonati nella misura ridotta pari al 5% come descritto al paragrafo "Esercizio 2015: eventi di rilievo" della presente relazione e al paragrafo "Qualifica

SEESEU-C per oneri di sistema" delle Note esplicative del presente Bilancio Consolidato.

Ricavi

Nel corso del 2015, il *business Energy* (produzione e vendita di energia elettrica e termica) ha registrato ricavi netti consolidati per Euro 15.488 migliaia (Euro 14.853 migliaia nel 2014) in lieve aumento rispetto al 2014.

In particolare, i ricavi derivanti dalla vendita di energia elettrica a terzi hanno registrato un decremento del 14% rispetto al 2014: la diminuzione delle quantità cedute a terzi dipende dal persistere di bassi prezzi di cessione in Borsa.

I ricavi derivanti dalla vendita di energia termica a terzi per Euro 2.917 migliaia registrano un aumento di Euro 870 migliaia (+42,5% rispetto al 2014).

EBITDA e EBIT

L'EBITDA del *business Energy* registra un netto miglioramento rispetto all'esercizio precedente, attestandosi a un valore pari a Euro 2.901 migliaia rispetto a Euro 156 migliaia relativo all'esercizio 2014. L'aumento dell'EBITDA del *business Energy* è riconducibile a un lieve aumento dei ricavi ma soprattutto a una riduzione dei costi, in particolare a quelli per l'acquisto di metano. La riduzione dei costi si riflette anche nel valore di EBIT che si attesta a Euro 2.491 migliaia nel 2015.

Certificati verdi

Anche nel 2015 SEA Energia, nel sito produttivo di Linate e grazie all'attività di produzione di energia termica cogenerativa destinata al teleriscaldamento del quartiere di Santa Giulia e dell'aeroporto, ha confermato i requisiti necessari per ottenere i certificati verdi. Quindi, saranno richiesti al Gestore dei Servizi Energetici 49.267 certificati verdi, di cui competenza SEA 35.817 (pari a Euro 3.021 migliaia) e 13.450 di competenza A2A in forza del contratto vigente con la stessa.

Certificati bianchi

Il Gestore dei Servizi Energetici ha riconosciuto nel 2013 come CAR (Cogenerazione ad Alto Rendimento) la centrale di Malpensa e ciò comporta l'esonero dall'acquisto di certificati verdi. Le caratteristiche della centrale di Milano Malpensa soddisfano i requisiti introdotti dal Decreto Ministeriale 5/9/2011 e sue successive modifiche per il riconoscimento da parte del GSE di certificati bianchi a sostegno economico per le unità cogenerative a elevato rendimento. Tali

certificati possono essere richiesti per un periodo di 5 anni, a decorrere dalla data di entrata in vigore del D.M. 5 settembre 2011, nel limite del 30% degli incentivi riconosciuti agli impianti di Cogenerazione ad Alto Rendimento di nuova realizzazione e possono essere richiesti a partire dai dati consuntivi 2012.

Per la produzione cogenerativa dell'anno 2015 della centrale di Malpensa sono stati riconosciuti dal GSE numero 5.899 certificati bianchi, di cui 3.656 al ciclo combinato 1 (CC1) e 2.243 al ciclo combinato 2 (CC2). Il prezzo di ritiro unitario è di Euro 106 per certificato bianco.

Emission trading

Ai sensi della Direttiva Europea 2003/87/CE, dal 1° gennaio 2005, i gestori di impianti che emettono in atmosfera CO₂ devono essere muniti di una autorizzazione rilasciata dall'autorità nazionale competente.

Ciascun impianto, inoltre, deve essere munito di speciali "diritti" che gli consentano l'emissione di CO₂ 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.

Per il 2015 la produzione complessiva di CO₂ del Gruppo è stata pari a 170.901 tonnellate, di cui 114.338 tonnellate generate dalla centrale di Malpensa e 56.563 tonnellate prodotte dall'impianto di Linate.

SEA Energia dispone al 31 dicembre 2015, sul suo conto proprietà, di 167.625 tonnellate di CO₂. Si segnala, quindi, che per restituire al Ministero dell'Ambiente le 170.901 tonnellate emesse, dovranno essere acquisite sul mercato numero 3.276 quote di CO₂.

FATTORI DI RISCHIO DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA pone grande attenzione alla corretta gestione dei rischi correlati allo svolgimento della propria attività aziendale. A tal fine si è dotato di processi e procedure volti a monitorare e mitigare i rischi potenziali, con la finalità di ridurre i potenziali rischi derivanti da eventi imprevedibili, tutelare le attività tangibili e intangibili di interesse degli *stakeholder* e garantire nel lungo termine la creazione di valore.

I rischi del Gruppo si distinguono in cinque categorie: strategici, operativi, finanziari, *commodity* e di *compliance*.

Rischi strategici

Il Gruppo SEA svolge la propria attività di gestore aeroportuale in un regime regolamentato, tuttavia i risultati economico-finanziari del Gruppo sono ampiamente influenzati dalle dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali a livello mondiale. Di seguito si evidenziano i principali rischi strategici che possono comportare effetti particolarmente significativi sulle *performance* del Gruppo SEA.

Evoluzione e struttura del mercato del trasporto aereo

L'andamento del settore aeroportuale è fortemente influenzato dalla crescita del volume complessivo di traffico aereo, a sua volta legato a diversi fattori quali, ad esempio, l'andamento dell'economia o lo sviluppo di mezzi di trasporto veloci e alternativi, in particolare su rotaia. La dinamica del PIL mondiale, europeo e nazionale, le previsioni del prezzo del petrolio, eventuali *shock* derivanti da eventi non prevedibili, come i recenti attacchi terroristici, possono influenzare significativamente il traffico aereo e quindi la redditività del Gruppo. Analogamente scelte strategiche di altri operatori che rappresentano un'alternativa al trasporto aereo, se non coerentemente coordinate in una visione più ampia di connettività, possono rappresentare una minaccia allo sviluppo domestico del traffico sugli scali di SEA.

Rischi legati alle scelte delle compagnie aeree

Come per gli altri operatori aeroportuali, lo sviluppo futuro delle attività dipende in misura significativa dalle scelte strategiche delle compagnie aeree, cor-

relate anche all'evoluzione della situazione economico-finanziaria mondiale. In particolare, negli ultimi anni i vettori tradizionali hanno intrapreso processi volti alla creazione di alleanze internazionali che hanno generato un rafforzamento della loro posizione di mercato e, in generale, un mutamento della struttura della domanda; nello stesso periodo vi è stato anche un significativo mutamento della domanda generato dal rafforzamento della presenza dei vettori *low cost* con conseguente aumento della concorrenza fra gli scali, consentendo lo sviluppo di aeroporti decentrati e di minori dimensioni.

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. L'eventuale diminuzione o interruzione dei voli da parte di una o più compagnie aeree, operanti sugli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, anche in conseguenza del persistere del negativo quadro economico-finanziario delle compagnie aeree stesse, nonché della cessazione o variazione dei collegamenti verso alcune destinazioni con un rilevante traffico passeggeri, potrebbe determinare una diminuzione del suddetto traffico, con conseguente effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

Ciononostante SEA ritiene di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli, anche in considerazione della redistribuzione del traffico passeggeri tra le compagnie aeree operanti sul mercato e della capacità di attrarre nuovi vettori. L'eventuale redistribuzione del traffico potrà richiedere un certo periodo di tempo, influenzando temporaneamente i risultati del Gruppo.

Incertezze derivanti dall'evoluzione della regolamentazione

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

Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport 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 Euro 360 milioni, costituiscono aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno, e ha conseguentemente imposto allo Stato italiano l'obbligo di recuperare il presunto aiuto concesso a 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. Tali ricorsi si trovano oggi in avanzata fase di trattazione, essendo da mesi ormai conclusa la fase scritta del procedimento; si attende dunque una pronuncia del Tribunale che verosimilmente dovrebbe intervenire entro la fine del corrente anno.

Nel frattempo, pur nella convinzione, riconfermata a oggi dal *pool* di avvocati che rappresentano il Gruppo nelle procedure, che i ricorsi presentati abbiano fondamento e conseguentemente che nessuna restituzione del presunto aiuto di Stato debba verificarsi, e stante l'impossibilità materiale per SEA Handling – in caso di esito negativo del procedimento, ritenuto possibile – di procedere alla restituzione monetaria di somme di importo così elevato nei termini stabiliti dalla decisione, si è dato avvio a una fase di interlocuzione – per il tramite delle Autorità italiane – con la Commissione europea, al fine di:

- i) rappresentare l'incapacità di SEA Handling di far fronte a tale onere restitutorio e, di riflesso, l'impossibilità dello Stato italiano di dare esecuzione in forma specifica alla decisione;
- ii) individuare un percorso condiviso capace di garantire la definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, facendo sì che l'esecuzione della decisione avvenga in linea con la prassi della Commissione in materia di recupero degli aiuti di Stato illegittimi, secondo modalità alternative alla restituzione monetaria del presunto aiuto. Tale percorso avrebbe consentito, al contempo, di scongiurare interruzioni dei servizi di trasporto negli scali milanesi e di individuare alternative socialmente accettabili per

il collocamento dei circa 2.300 dipendenti di SEA Handling.

L'interlocuzione tra le Autorità italiane e la Commissione europea è giunta sino alla presentazione, il 28 novembre 2013, di un formale progetto di "esecuzione alternativa" della decisione che, in linea con alcuni rilevanti precedenti nel diritto degli aiuti, prevedeva:

- i) la liquidazione e definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, con la dismissione di ogni suo residuo *asset* attraverso una procedura di gara aperta e trasparente;
- ii) la possibilità per SEA di offrire i servizi di assistenza a terra tramite la costituzione di una nuova società, in condizioni di piena concorrenza con le altre società di *handling* e in regime di assoluta discontinuità economica con SEA Handling; la "discontinuità economica" rappresenta infatti, ai sensi del diritto dell'Unione europea, la condizione essenziale affinché l'obbligo di restituzione di aiuti di Stato non sia "trasferito" in capo alla società di nuova costituzione.

Nel corso del procedimento, tale scenario è stato integrato da una serie di ulteriori impegni assunti dalle Autorità italiane, utili a rassicurare la Commissione europea sull'insussistenza di qualsiasi ipotesi di continuità economica tra SEA Handling e il nuovo operatore; tra questi, l'impegno di SEA di devolvere l'intero suo pacchetto azionario del nuovo operatore di *handling* in un *trust*, soggetto terzo e indipendente da SEA e dalla sua controllata SEA Handling, così da garantire la piena segregazione gestionale e operativa della nuova società rispetto a SEA e/o SEA Handling, nonché l'impegno della stessa SEA a porre come scopo del *trust*, l'apertura dell'azionariato della nuova società del ramo *handling* a un azionista di significativa minoranza (e, in una prospettata seconda fase, anche di maggioranza).

In linea con il piano prospettato alla Commissione europea,

- i) il 9 giugno 2014 l'Assemblea Straordinaria di SEA Handling ha deliberato la messa in liquidazione della società con decorrenza 1° luglio 2014, e la società, affidata al liquidatore unico Prof. Dott. Marco Reboa, ha definitivamente cessato l'operatività il 31 agosto 2014, al termine di un periodo transitorio di due mesi necessario per il perfezionamento delle intese con le Organizzazioni Sindacali;
- ii) nel frattempo, SEA ha costituito Airport Handling e, conformemente agli impegni assunti con la Commissione europea, il 27 agosto 2014 ha assegnato

l'intera sua partecipazione nel capitale di Airport Handling in un *trust* denominato "*Milan Airport Handling Trust*", istituito in data 30 giugno 2014 e retto dalla legge di Jersey, Isole del Canale. Quale *Trustee* del *Trust* è stata nominata "Crowe Horwath Trustee Services It Srl", società costituita ad *hoc* e in possesso dei requisiti di assoluta autonomia e indipendenza tanto rispetto a SEA, quanto rispetto a ogni impresa facente capo al Gruppo SEA.

L'istituzione del *Trust*, principale elemento a garanzia della discontinuità economica, è stata concepita secondo forme e modalità tali da escludere, sino al termine del mandato a esso conferito, qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling. In relazione alla fattispecie della cessazione del controllo su Airport Handling, per effetto dell'assegnazione della partecipazione a *Milan Airport Handling Trust*, è da rilevare anche un coerente trattamento contabile in fase di determinazione dell'area di consolidamento; infatti come meglio descritto al paragrafo 6.7 "*Altre attività finanziarie correnti e non correnti*" delle Note esplicative, ai sensi dell'IFRS 10, con l'assegnazione della partecipazione al *trust*, è venuto meno il "*power of control*" di SEA su Airport Handling pur permanendo a carico/beneficio di SEA i "*risk & reward*" della interessenza nel *trust*, con conseguente ricorrenza del presupposto del deconsolidamento della partecipazione Airport Handling.

Al tempo stesso, il *Trust* è chiamato, ai sensi del suo atto istitutivo, ad assicurare la discontinuità su base strutturale (cioè, anche al di là del termine del suo mandato), ponendosi quale elemento di garanzia della realizzazione dell'apertura del capitale di Airport Handling a un investitore terzo.

In questo quadro, e nonostante gli sviluppi del dialogo istituzionale, il 9 luglio 2014 la Commissione europea ha deciso di avviare – nell'ambito dei poteri ad essa conferiti in materia di aiuti di Stato – una formale istruttoria, onde poter meglio approfondire alcuni aspetti relativi all'esecuzione della decisione del 2012, relativi, in particolare, alla relazione di discontinuità economica tra SEA Handling e Airport Handling e alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti aiuti di Stato.

SEA ha scelto di partecipare alla fase istruttoria avviata dalla Commissione europea tramite la pubblicazione della decisione del 9 luglio 2014 nella Gazzetta Ufficiale dell'UE del 6 febbraio 2015 e il contestuale invito, rivolto ai terzi interessati, a presentare osservazioni in relazione alla decisione su Airport Handling.

In tale contesto, SEA ha presentato in data 30 marzo 2015 alla Commissione le proprie osservazioni con le quali ha confermato di ritenere che *i)* non vi sia alcuna continuità economica tra SEA Handling e Airport Handling, con conseguente inammissibilità di qualsiasi pretesa volta a ottenere la restituzione del presunto aiuto presso quest'ultima società; *ii)* la capitalizzazione iniziale di Airport Handling non rappresenti in alcun modo un ulteriore aiuto di Stato.

Più in dettaglio, e con riferimento al tema dell'assenza di continuità economica, le ragioni di SEA possono così riassumersi:

- va in primo luogo richiamata l'istituzione del *Trust* e l'assegnazione a esso dell'intera partecipazione di SEA in Airport Handling, circostanza che, conformemente alla prassi dell'Unione europea, realizza una situazione di piena discontinuità economica e gestionale: il *Trust* infatti, come sopra evidenziato, rappresenta la più alta garanzia di indipendenza gestoria e proprietaria tra Airport Handling e il Gruppo SEA, da un lato, e tra Airport Handling e SEA Handling dall'altro; il Consiglio di Amministrazione, nominato dal *Trust*, opera in autonomia e indipendenza nella realizzazione di azioni di *management* volte alla realizzazione dell'equilibrio economico della società in regime di libero mercato;
- in secondo luogo, si richiamano le modalità complessive in cui si è realizzato il piano comunicato dalle Autorità italiane alla Commissione europea, relativo all'uscita dal mercato di SEA Handling e all'ingresso del nuovo operatore del ramo *handling*. Esse appaiono infatti pienamente in linea con i requisiti che la prassi dell'Unione europea di norma indica in casi analoghi, non essendovi stata nessuna automatica trasmissione di beni o rapporti giuridici tra SEA Handling ed Airport Handling, né con riferimento ai contratti con i lavoratori, né con riferimento ai contratti con i vettori/clienti. Il contratto di locazione delle attrezzature di SEA Handling, di durata limitata – e con scadenza agosto 2015 – e come acclarato da diverse perizie a opera di esperti indipendenti, concluso al prezzo di mercato, non è considerato – alla luce di precedenti analoghi – quale indizio di continuità economica e conseguentemente anche da questo punto di vista l'utilizzo in locazione delle attrezzature non può essere assunto dalla Commissione europea come indicatore di continuità economica.

È da rilevare che nell'ambito della procedura di liquidazione di SEA Handling SpA, il liquidatore ha indetto

una vendita tramite gara di appalto del proprio parco mezzi organizzato in 9 lotti omogenei. Tale gara è andata deserta non essendo pervenute richieste di partecipazioni rituali ovvero conformi alla disciplina di gara e ai termini previsti dal bando.

Anche in relazione all'esito negativo della gara, Airport Handling ha manifestato a SEA Handling l'intresse a rendersi acquirente – a condizioni di mercato come confermato da perizie di valutazione indipendenti – di circa 6 dei 9 lotti dei mezzi usati messi in vendita dal liquidatore di SEA Handling. In tale contesto pertanto non si è verificato l'acquisto integrale delle attrezzature a un prezzo non di mercato; inoltre sul punto va rilevato che i mezzi di SEA Handling hanno una età media di circa 20 anni e quindi non possono per definizione incorporare alcun indebito utilizzo di presunti aiuti concessi da SEA a SEA Handling nel periodo 2002-2010.

Quanto, invece, al tema della non configurabilità della capitalizzazione iniziale di Airport Handling come aiuto di Stato, le considerazioni di SEA sono così riassumibili:

- le risorse finanziarie conferite da SEA a Airport Handling non sono oggetto del costante controllo dell'azionista pubblico e, pertanto, non possono essere considerate risorse statali. Inoltre, la decisione di investire in Airport Handling è stata adottata con la rilevante e concomitante partecipazione dell'investitore privato e, dunque, non può essere imputata allo Stato;
- non si vede dunque come, in esito all'istruttoria potrebbe giungersi alla conclusione che la misura abbia origine statale e sia imputabile allo Stato (condizioni essenziali per la sua qualificazione come aiuto di Stato), a ciò non essendo sufficienti, per consolidata giurisprudenza, gli indizi indicati nella decisione di avvio, cioè alcune dichiarazioni di esponenti politici – Ministro dei Trasporti e Sindaco di Milano – peraltro del tutto decontestualizzate e comunque non riferite alla capitalizzazione di Airport Handling, che è avvenuta nel contesto degli adempimenti di capitalizzazione minima previsti dall'art. 13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell'attività della società;
- in secondo luogo, anche grazie all'apporto di uno studio economico, SEA ritiene di poter provare la perfetta rispondenza del suo investimento al c.d. criterio dell'investitore privato operante in condizioni di mercato (MEIP), in modo da escludere la sussistenza di qualsiasi indebito vantaggio tratto

da Airport Handling dalla sua capitalizzazione a opera di SEA. A tal fine, SEA ha fornito alla Commissione europea elementi utili a dimostrare che, all'epoca dell'investimento, il piano industriale di Airport Handling appariva perfettamente credibile e destinato a garantire l'autonomo equilibrio economico della società nel medio termine e comunque in tempi tali da non pregiudicare la capitalizzazione effettuata anche tramite la sottoscrizione dell'aumento di capitale e degli strumenti finanziari partecipativi; l'andamento del primo anno di attività della società è in linea (e, per certi aspetti, addirittura in netto avanzamento) con le previsioni del piano industriale.

Sulla base di quanto sopra, ribadendo la convinzione che i ricorsi presentati da parte dello Stato italiano, da SEA Handling e dal Comune di Milano al Tribunale dell'Unione europea (ai quali ha aderito *ad adiuvandum* SEA) abbiano fondamento e, conseguentemente, che nessuna restituzione del presunto aiuto di Stato debba verificarsi, si ritiene – supportati dal parere dei nostri legali – che le condizioni nelle quali si è realizzata l'operazione che ha condotto all'uscita dal mercato di SEA Handling e all'ingresso del nuovo operatore Airport Handling siano tali da rispettare tutti i requisiti imposti dalla prassi della Commissione europea in materia di continuità economica, e realizzino dunque una situazione di piena discontinuità economica tra le due società. Pertanto, allo stato, si ritiene che, in esito all'istruttoria avviata lo scorso 9 luglio, la Commissione europea non possa che ritenere infondati i suoi dubbi in tema di continuità economica e sussistenza di nuovi aiuti.

Per queste ragioni, si ritiene di confermare l'impostazione adottata nei precedenti bilanci e comunicazioni finanziarie infrannuali di non dover effettuare alcun appostamento di fondi per rischi e oneri nel bilancio di SEA Handling in liquidazione e/o di crediti verso la stessa nel bilancio di SEA, con riferimento vuoi agli obblighi di restituzione di SEA Handling a SEA dei presunti aiuti di Stato e/o alla rilevazione del credito per restituzione dell'aiuto di Stato da parte di SEA; parimenti, con riferimento alle somme trasferite da SEA nel capitale di Airport Handling e alla sottoscrizione degli strumenti finanziari partecipativi da parte di SEA, si ritiene che le stesse potranno essere recuperate nel contesto della dismissione della partecipata ovvero della partecipazione ai risultati futuri della stessa (per l'interessenza residuale) che si ritengono

realizzabili e non pregiudicati dalla decisione della Commissione europea.

Si segnala inoltre che nel corso del mese di dicembre 2014 SEA, congiuntamente con il *Trustee*, ha conferito il mandato a un *advisor* finanziario indipendente al fine di identificare potenziali investitori interessati all'acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling. Nel mese di settembre 2015 il *Trustee*, che risulta oggi unico soggetto deputato alla vendita della quota di partecipazione, ha sottoscritto con dnata, primaria società internazionale del Gruppo Emirates attiva nel settore dell'*handling* aeroportuale, un accordo vincolante per la cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al *closing*, della maggioranza dei membri del Consiglio di Amministrazione e pertanto della Governance di Airport Handling. L'accordo, sul quale è già intervenuto il benessere delle Autorità Antitrust, prevede anche un'opzione a favore di dnata per l'acquisto, al verificarsi di determinate condizioni, di un ulteriore 40% di azioni (*call option*) e di una quota corrispondente di SFP. L'accordo prevede inoltre talune clausole di salvaguardia a favore di dnata (*put option*) – ovvero la possibilità di rivendere al *Trust* e a SEA il 30% delle azioni e degli SFP rispettivamente – esercitabili entro determinate scadenze, subordinatamente all'esito delle negoziazioni con l'Unione europea circa gli asseriti aiuti di Stato citate in precedenza.

Si evidenzia che nel febbraio 2016 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha ravvisato che l'operazione in esame non determina, ai sensi dell'art. 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. L'Autorità ha in particolare affermato che "alla luce di tali accordi, il fatto che dnata sarà l'unico azionista con possibilità di prendere unilateralmente tutte le decisioni strategiche per Airport Handling, per un periodo superiore a due anni, rappresenta un tempo sufficiente per qualificare l'operazione come una modifica duratura del controllo delle imprese interessate e, quindi, della struttura del mercato". Il *closing* dell'operazione è avvenuto il 23 marzo 2016 e, pertanto, si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie oggetto di prospettata cessione.

L'investimento di dnata in Airport Handling porta a una valorizzazione della società di Euro 25 milioni, importo che conferma gli attivi patrimoniali iscritti in

bilancio. La transazione prevede il pagamento di Euro 7,5 milioni da parte di dnata a fronte della cessione del primo 30% che rimarranno vincolati per un prefissato periodo di tempo a garanzia di dnata in attesa dell'esito delle negoziazioni con l'Unione europea e di Euro 10 milioni per l'ulteriore quota del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal *Trustee* e SEA).

Nel frattempo il Governo italiano sta proseguendo l'interlocuzione con la Commissione, anche alla luce delle iniziative poste in essere dal *Trustee* (tra cui, principalmente, la procedura di cessione di una quota del capitale di Airport Handling) *ex multis*, confermando la posizione espressa dalla Società nelle sue osservazioni presentate alla Commissione in data 30 marzo 2015.

Rischi operativi

I fattori di rischio operativi sono strettamente collegati allo svolgimento dell'attività aeroportuale e possono impattare sulle *performance* di breve e lungo termine.

Rischi legati alla gestione della safety e della sicurezza

Il verificarsi di incidenti comporta conseguenze negative sull'attività del Gruppo e può avere ricadute anche su passeggeri, residenti locali e dipendenti.

Al fine di monitorare, mitigare e individuare i piani di intervento in caso di emergenze, il sistema di *Safety Management System* ha proseguito nelle proprie attività con l'obiettivo di consolidare e migliorare ulteriormente i risultati ottenuti negli anni precedenti. Si mantengono inalterati, nella loro consistenza e validità, i principi ispiratori della politica della *Safety* aeroportuale di SEA:

- garantire la rispondenza progettuale, realizzativa e il mantenimento delle infrastrutture di volo, degli impianti e delle attrezzature ai più alti *standard* di riferimento;
- assicurare la revisione dei processi operativi per conseguire la maggiore conformità possibile ai dettami nazionali e internazionali in tema di *safety*;
- monitorare il mantenimento degli *standard* di *safety* per tutti gli operatori, i soggetti esterni operanti a qualsiasi titolo all'interno del sedime aeroportuale;
- garantire una ricorrente e adeguata formazione del personale, con priorità alle risorse operative,

ponendo particolare accento sui requisiti e sulle conseguenti azioni per un sempre migliore livello di *safety*;

- garantire l'azione di sensibilizzazione e di comunicazione affinché ogni evento che possa avere riflessi sulla *safety* venga segnalato attraverso la compilazione del *Ground Safety Report*.

Ground Safety Report

Come negli anni passati anche nel 2015 gli eventi di *safety* segnalati con i *Ground Safety Report* sono stati analizzati e classificati in base alle regole definite e condivise anche con gli altri operatori nelle periodiche riunioni dei *Safety Committee*.

Dal mese di ottobre è operativo un nuovo sistema per le segnalazioni che prevede che queste siano inviate via *web*, tramite un apposito *link*. La nuova modalità si aggiunge a quella classica cartacea che rimane sempre attiva.

La segnalazione degli eventi all'Agenzia Nazionale di Sicurezza del Volo rispettano le indicazioni proposte dal Regolamento europeo 996/2010.

Simulazioni di emergenza

Nell'anno sono state effettuate le esercitazioni di emergenza per *crash* aereo sia a Linate sia a Malpensa. Dai *feedback* ricevuti emerge una valutazione complessivamente positiva in termini di raggiungimento degli obiettivi prefissati, sia per quanto riguarda il rispetto delle procedure che per gli aspetti comunicativi.

Certificazione di aeroporto

- *Attività di auditing*: è stato pienamente rispettato il piano di *audit* interni per entrambi gli aeroporti, senza che siano emerse situazioni critiche. Allo stesso modo anche dagli *audit* effettuati dal *team* di sorveglianza ENAC non sono emerse situazioni critiche, le osservazioni e i rilievi sono stati accolti e prontamente risolti.
- *Rinnovo certificato aeroportuale dell'aeroporto di Malpensa*: la certificazione in questione era scaduta nel novembre 2015 ed è stata rinnovata sino al 31 dicembre 2017.
- *Regolamento EU "EASA" N. 139 – Nuova certificazione di aeroporto (EASA)*: è proseguita l'attività di preparazione dei manuali di Aeroporto secondo le prescrizioni EASA per la certificazione. È stato inoltre attivato un gruppo di lavoro ristretto in Assaeroporti che ha prodotto un modello di riferi-

mento sulle principali tematiche richieste dal nuovo regolamento europeo che rappresenta le linee guida per tutti gli associati.

Aviazione generale Linate

In collaborazione con SEA Prime SpA è stata redatta la procedura di movimentazione aeromobili per decentramento e *hangaraggio* approvata da ENAC.

Rischi legati all'interruzione delle attività

Le attività del Gruppo possono subire un'interruzione a seguito di: scioperi del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori 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.).

Le procedure aziendali sono state predisposte al fine di gestire al meglio gli eventi suddetti. Sono inoltre state attivate azioni di trasferimento del rischio laddove possibile, attraverso piani assicurativi.

Rischi legati alla gestione delle risorse umane

Il raggiungimento degli obiettivi del Gruppo dipende dalle risorse interne e dalle relazioni instaurate con i propri dipendenti. Comportamenti non etici o inappropriati dei dipendenti possono avere conseguenze legali e finanziarie sulle attività aziendali. Il corpo procedurale implementato, anche in *compliance* con il modello 231 di cui il Gruppo si è dotato, il Codice Etico ora Codice di Condotta, la formazione e la sensibilizzazione interna relative a tali tematiche, unitamente ai piani di sviluppo dei talenti e alla cooperazione e dialogo continuo con le rappresentanze sindacali favoriscono un contesto aziendale che minimizza i rischi legati alla gestione delle risorse umane.

Rischi legati alla dipendenza da terze parti

Le attività del gestore aeroportuale dipendono in gran parte da terzi, a titolo di esempio le autorità locali, i vettori, gli *handler*. Qualsiasi interruzione delle loro attività o comportamento non accettabile da parte dei terzi può danneggiare la reputazione e le attività del Gruppo.

Gli strumenti di gestione dei rischi in questo caso sono l'aggiornamento costante degli accordi con terzi, la selezione dei *partner* in base a criteri economico-finanziari e di sostenibilità e adeguate attività di *contract management*.

Rischi finanziari

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

Rischi commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas e marginalmente energia elettrica. Tali rischi, comunque contenuti per effetto della forte incidenza dell'autoconsumo da parte del Gruppo della produzione di energia di SEA Energia, dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche.

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

Rischi di compliance

Il Gruppo svolge la propria attività in un settore regolamentato a livello nazionale, comunitario e internazionale.

Regime convenzionale

Una parte significativa dei ricavi del Gruppo SEA deriva dalle attività svolte sulla base della convenzione stipulata tra la Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA e ENAC, avente durata sino al 4 maggio 2041. La Convenzione prevede una serie di obblighi concernenti la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale di Milano, nonché ipotesi di recesso anticipato in caso di gravi inadempimenti da parte di SEA e ipotesi

di risoluzione in caso di ritardo per più di dodici mesi nel pagamento del corrispettivo dovuto da SEA o in caso di dichiarazione di fallimento di SEA. La conformità di processi e procedure agli *standard* nazionali e internazionali consente di ritenere remoto il rischio di *non-compliance* alle regole concessorie. Inoltre, al termine della Convenzione SEA è obbligata a restituire i beni demaniali facenti parte degli aeroporti di Malpensa e di Linate e a devolvere gratuitamente allo Stato tutti gli impianti, le opere e le infrastrutture realizzate da SEA sui beni medesimi. L'applicazione dell'IFRIC 12 nella contabilizzazione degli investimenti e dell'obbligo di ripristino consente di riflettere per competenza l'onere complessivo per ammortamenti e costo di ripristino gravate in ogni esercizio sul conto economico alla luce delle obbligazioni concessorie assunte da SEA.

Rischi associati alla gestione della safety e della security

Il Gruppo SEA, ottemperando agli obblighi previsti a carico del gestore aeroportuale dal Regolamento ENAC del 21 ottobre 2003 per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, mediante il *Safety Management System* garantisce che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate, e valuta l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per correggere le eventuali deviazioni derivanti dal comportamento di qualsiasi operatore aeroportuale. In tale ambito il Gruppo SEA garantisce che le infrastrutture di volo, gli impianti, le attrezzature, i processi e le procedure operative siano conformi agli *standard* nazionali e internazionali; attua un costante programma di formazione del personale, al fine di garantire la massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di qualità e di regolarità del servizio e della sua efficienza.

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 31 DICEMBRE 2015

Contenzioso per presunto abuso di posizione dominante nell'acquisizione di ATA Ali trasporti Aerei – procedimento A474 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM)

L'AGCM in data 20 dicembre 2013 ha avviato il Procedimento a seguito della denuncia di Cedikor Sociedad Anonima (CEDICOR).

In particolare l'AGCM ha contestato a SEA di aver abusato della propria posizione dominante in violazione dell'art.102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE) nell'ambito della procedura di gara indetta per la dismissione di ATA Ali Trasporti Aerei SpA (di seguito congiuntamente anche "ATA"), oggi SEA Prime. Secondo la ricostruzione operata dall'AGCM, SEA, sfruttando la propria posizione dominante nella gestione delle infrastrutture aeroportuali, avrebbe strumentalmente invocato la risoluzione della Convenzione stipulata con ATA per la gestione delle infrastrutture nell'Aviazione generale, al fine di impedire a CEDICOR di aggiudicarsi l'acquisto della medesima e ostacolare così l'accesso al mercato di un potenziale concorrente nella gestione delle infrastrutture e nell'offerta di servizi di *handling* per l'Aviazione generale.

SEA, supportata dai propri legali, ha sostenuto la legittimità del proprio comportamento.

Tuttavia, nonostante le argomentazioni difensive di SEA, in data 2 aprile l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha concluso il Procedimento deliberando:

- che SEA ha posto in essere un abuso di posizione dominante contrario all'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE) consistente nell'aver ostacolato la procedura di gara indetta per la dismissione di ATA Ali Trasporti Aerei SpA e ATA Ali Servizi SpA, al fine di inibire l'ingresso nel mercato della gestione delle infrastrutture aeroportuali di Aviazione generale e nei mercati dei servizi di *handling* Aviazione generale di CEDICOR;
- di irrogare a SEA una sanzione amministrativa pecuniaria complessiva pari a Euro 3.365 migliaia, da pagare entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del Provvedimento, quindi entro il 1° maggio 2015.

Avverso il Provvedimento, in data 13 giugno 2015,

SEA ha depositato il ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale (TAR). L'udienza di merito è fissata per il 6 dicembre 2016.

Pur ritenendo, alla luce delle suesposte circostanze, che vi siano rilevanti argomenti per sovvertire il provvedimento negativo nelle successive fasi di giudizio, SEA ha ritenuto opportuno procedere con il pagamento della sanzione, tenuto conto che l'allungamento dei tempi procedurali conseguente alla notifica del ricorso a CEDICOR, in Argentina, faceva ritenere altamente improbabile una fissazione dell'udienza nel breve periodo. Il pagamento della sanzione è stato perfezionato l'8 luglio 2015, rispettando i termini utili per non incorrere nella maturazione di ulteriori interessi.

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 asseritamente 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, determinandone la liquidazione. I presunti danni sono quantificati in Euro 93,1 milioni. Nell'udienza del 20 ottobre 2015, è stata rilevata d'ufficio la nullità dell'atto di citazione (*ex art. 164*) per assenza di requisiti (*ex art. 163*) ed è stato concesso ad ATA Handling il termine per il deposito di memoria integrativa. La successiva udienza è stata fissata per il 19 aprile 2016. Coerentemente con l'impostazione adottata nelle precedenti chiusure in merito alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012, anche per il contenzioso avviato da ATA Handling, derivando direttamente dalla decisione sopra citata e facendo a questa esplicito riferimento, non viene effettuato nessun appostamento di fondi per rischi e oneri nel bilancio di SEA.

Contenzioso avviato da Aviapartner Handling

Con atto di citazione in data 18 febbraio 2014, Aviapartner Handling SpA ha convenuto in giudizio SEA e SEA

Handling in liquidazione avanti al Tribunale di Milano per accertarne l'abuso di posizione dominante nel mercato dei servizi aeroportuali di assistenza a terra, accusando le due società citate in giudizio di aver posto in essere atti contrari ai principi di correttezza professionale: l'attrice ha chiesto il risarcimento dei danni subiti, quantificati in Euro 4.322 migliaia. SEA e SEA Handling in liquidazione si sono costituite in giudizio, evidenziando l'infondatezza dell'azione sia per l'estrema genericità nella individuazione delle presunte condotte illecite sia per l'assenza di prove del danno e del nesso causale tra questo e le condotte illecite. Il giudice ha disposto il deposito dei contratti stipulati dalle parti in causa con i vettori da esse assistiti entro il 15 aprile 2016. L'udienza è stata quindi rinviata al 14 giugno 2016.

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 SA, 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 USD 2 milioni), 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 del signor Nosedà di gratuito patrocinio, SEA ha presentato una proposta di transazione del valore di USD 500.000 che non è stata accettata. Il signor Nosedà ha chiesto una somma pari a USD 3,5 milioni, oltre alle spese giudiziali. SEA ha appostato, nel fondo rischi e oneri del proprio bilancio, un importo adeguato per la copertura del rischio.

Sentenza 3553/2015 emessa dal Tribunale di Milano

La sentenza della Corte d'Appello di Milano, pubblicata in settembre 2015, è relativa al contenzioso in essere con Agenzia delle Dogane per il mancato pagamento degli importi per l'utilizzo degli spazi messi a disposizione da SEA. Questa decisione conferma le motivazioni della sentenza di primo grado, in cui l'Agenzia delle Dogane era stata condannata a riconoscere a SEA l'importo di Euro 5.591 migliaia. Non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, nessun provento è stato iscritto nel presente Bilancio di Esercizio.

Sentenza 3406/2015 emessa dal Tribunale di Milano

La sentenza si riferisce all'azione di rivendica, promossa da SEA, dei beni erroneamente trasferiti a ENAV con verbali di consegna provvisori del 1983/1984. La Corte d'Appello, ribaltando la sentenza di primo grado, ha accolto la domanda di SEA e escluso il trasferimento a ENAV dei beni sopra citati. La sentenza d'appello, in riforma di quella di primo grado, riconosce a SEA il diritto di superficie sulle aree demaniali degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa oggetto di concessione e quindi la proprietà temporanea sui beni realizzati.

Nel febbraio 2016 sia l'Avvocatura per conto dei Ministeri sia ENAV hanno proposto ricorso in Cassazione contro la sentenza della Corte d'Appello 3406/2015.

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 Euro 30 milioni 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, a 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'art. 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'art. 1, comma 1328, della Legge 25 dicembre 2006, n. 296, »."

L'articolo riquantifica 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.

ALTRE INFORMAZIONI

Customer Care

Il Gruppo SEA, da sempre attento per mandato e strategia all'opinione dei propri utenti – passeggeri, accompagnatori, visitatori e dipendenti – ha continuato nel corso del 2015 a perseguire una politica di monitoraggio e miglioramento del livello qualitativo dei servizi offerti alle diverse tipologie di soggetti che interagiscono con il Gruppo stesso. Il miglioramento della *Passenger Experience* sta assumendo in tutta l'industria aeroportuale una sempre maggiore rilevanza, in quanto la Qualità Percepita, che ne è il principale indice di misurazione, è riconosciuta come leva essenziale per sostenere i livelli di redditività del *business*. Il Gruppo SEA ha pertanto perseguito, traguardandosi alle *best practice* europee, un approccio mirato a individuare e intervenire sugli aspetti più sensibili in relazione alle attese dei passeggeri.

Qualità erogata dei servizi aeroportuali: contesto europeo e posizionamento dei nostri scali

I dati di puntualità 2015 disponibili (ultimo aggiornamento novembre 2015) raccolti tra i membri del gruppo di lavoro ACI Europe-EAPN (*European Airport Punctuality Network*) evidenziano un lieve peggioramento rispetto al 2014 sia in partenza sia in arrivo. La puntualità dei voli in partenza si attesta su un valore medio a novembre pari al 79% a fronte dell'82% registrato lo scorso anno con sensibili oscillazioni mensili che vanno dall'84% del mese di febbraio al 72% del mese di luglio.

La puntualità dei voli in arrivo registra un valore medio a novembre pari all'83% in linea con quanto registrato lo scorso anno e seguendo le oscillazioni mensili evidenziate anche per i voli in partenza.

Gli aeroporti di Roma Fiumicino, Francoforte, Düsseldorf e Monaco sono quelli che hanno subito una sensibile diminuzione dei valori di puntualità rispetto al 2014, a seguito di eventi non prevedibili e per le avverse condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato alcuni periodi dell'anno.

Per quanto riguarda gli aeroporti gestiti da SEA, Linate, con circa l'88% di voli partiti puntuali, detiene il primato di puntualità in partenza tra gli scali compresi in questa classifica e si lascia alle spalle gli aeroporti italiani comparabili di Bologna e Napoli, mentre la media di Malpensa, i cui valori di puntualità si consoli-

dano intorno all'82%, è superiore ai valori della media europea e in linea con gli aeroporti europei di dimensioni analoghe (tra cui Vienna, Atene e Manchester). È di gran lunga migliore dei principali aeroporti *hub* o, comunque, di dimensioni superiori, quali Roma Fiumicino, Amsterdam, Zurigo, Madrid e Londra Heathrow. Roma Fiumicino è in coda alla classifica degli aeroporti del gruppo.

Si riportano, di seguito, alcuni dati di dettaglio per l'analisi delle *performance* dei due aeroporti:

Malpensa

- A Malpensa la puntualità in partenza dei voli di linea passeggeri, per il 2015, segna un consuntivo dell'83,8%, con un recupero di puntualità di 1,8 punti. Anche l'analisi per *terminal* mostra un andamento analogo: il Terminal 1 chiude il periodo con una puntualità in partenza dell'83,7% (+1,9 punti di recupero) e il Terminal 2 fa segnare un progressivo dell'84% (+1,5 punti di recupero). Nonostante il recupero di puntualità operato dallo scalo, rispetto allo scorso anno la puntualità in partenza è in diminuzione, influenzata dal forte peggioramento della puntualità in arrivo.
- La *performance* relativa ai tempi di riconsegna bagagli si attesta, anche per quest'anno, su valori ben superiori a quanto dichiarato nella Carta dei Servizi: al Terminal 1 la riconsegna del primo bagaglio entro 27 minuti è stata assicurata per il 96,5% dei voli, mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 37 minuti è stata rispettata per il 93,1%; al Terminal 2 la riconsegna del primo bagaglio entro 26 minuti è stata assicurata per il 97,1% dei voli mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 37 minuti è stata rispettata nel 98,8% dei casi.
- In riferimento al numero dei bagagli disguidati, si sottolinea il costante miglioramento, avendo raggiunto per il Terminal 1 il valore di 2,1 bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri partiti (2,5 nel 2014) e nel Terminal 2 il valore di 0,47 bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri partiti (tale valore essendosi ripetuto per il terzo anno consecutivo, è considerato fisiologico e senza ulteriori margini di miglioramento).
- I tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radio-geno del bagaglio a mano sono ampiamente all'interno dei valori richiesti dal Contratto di Program-

ma: 6'59" il valore (ponderato tra i due *terminal*) consuntivato nel 2015, a fronte di uno *standard* richiesto di 9'42". Dall'8 aprile 2015 al Terminal 1 sono operativi i nuovi filtri di sicurezza al piano *check-in*. Il nuovo *layout* ha consentito una notevole riduzione dei tempi di attesa in coda.

Inoltre, inserito nel più ampio progetto del "Time to Gate", cioè l'indicazione del tempo necessario per raggiungere il *gate*, da settembre al Terminal 1 sono disponibili i dati dei tempi di attesa in coda al controllo passaporti in partenza, rilevati con la stessa tecnologia usata per il monitoraggio delle code ai filtri di sicurezza. È prevista per il 2016 l'estensione di tale attività anche al controllo passaporti in arrivo.

Linate

- L'aeroporto di Linate chiude il 2015 con valori di puntualità dei voli di linea passeggeri pari a 88,5%. La capacità di recupero dei ritardi in arrivo è pari a 1,9 punti, in miglioramento rispetto all'anno precedente, quando il recupero è stato di 1,6 punti.
- La riconsegna del primo bagaglio entro 18 minuti e dell'ultimo bagaglio entro 25 minuti è stata rispettata per più del 95% dei voli. I valori, allineati a quelli del 2014, rientrano ampiamente negli *standard* dichiarati in Carta dei Servizi. L'incidenza dei bagagli riconsegnati dopo 45 minuti è stata pari allo 0,2%.
- Le rilevazioni sui bagagli disguidati indica 2,8 bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri partiti nel 2015 (3,1 bagagli nel 2014), mentre l'incidenza dei bagagli disguidati per problematiche legate all'impianto di smistamento è pari a 0,2% (0,3% nel 2014).
- Per quanto riguarda i tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano il dato consuntivo del 2015 (8'54"), influenzato anche da un diverso traffico e da "curve di presentazione" dei passeggeri mutate rispetto alle abitudini ormai storiche dello scalo, risulta in peggioramento rispetto al 2014 (7'49"), ma comunque all'interno degli *standard* promessi in Carta dei Servizi (9'40"). Negli ultimi mesi dell'anno gli interventi effettuati sui turni di lavoro, un diverso utilizzo delle risorse tra Linate e Malpensa e gli interventi infrastrutturali nelle aree preposte ai controlli hanno molto ridotto i tempi di attesa, che si sono attestati a valori di poco superiori ai 6'.

La soddisfazione del passeggero: valutazione della Qualità Percepita

La qualità percepita dai passeggeri, *Customer Satisfaction*, dei servizi resi negli scali gestiti da SEA viene rilevata tramite interviste CAPI da un primario Istituto di Ricerche di Mercato. Dal 2014 SEA utilizza un indice⁴ di soddisfazione complessiva utilizzato a livello internazionale, il CSI (modello ACSI – *American Customer Satisfaction Index*), un parametro di riferimento a livello di settore industriale e di singola azienda. L'indice di *Customer Satisfaction* CSI 2015 dei nostri aeroporti è stato di:

CSI	2015	2014
Malpensa Terminal 1	72,9	70
Malpensa Terminal 2	71,8	70
Linate	70,2	67

I risultati sono migliorati rispetto al 2014 su tutti i *terminal*, che beneficiano dei lavori di ristrutturazione e dei costanti sforzi fatti da SEA in ambiti prioritari per il passeggero ad esempio *comfort*, controllo di sicurezza, manutenzione e *retail*.

Nel mese di maggio 2015 è stato introdotto un nuovo strumento di monitoraggio della qualità percepita, tramite la rilevazione della soddisfazione del passeggero sui singoli servizi 24 ore su 24, che consente al passeggero di esprimere il proprio parere immediatamente dopo avere usufruito del servizio, con l'utilizzo di *totem* dedicati. Tale strumento è presente in più di 50 aeroporti nel mondo (a es. Heathrow UK, Orlando US, Melbourne AU e Hong Kong).

Nel corso del 2015 (sulla base dei dati disponibili al 3° trimestre e raccolti tramite il programma ACI ASQ) i passeggeri transitati al Terminal 1 di Malpensa hanno apprezzato in maniera più significativa rispetto al 2014, tutti i servizi messi a disposizione nel nuovo scalo rinnovato. I lavori di *restyling* dell'aeroporto che hanno interessato moltissime aree hanno favorito, da un lato, il miglioramento dell'efficienza delle attività operative e, dall'altro, l'aspetto generale delle aree di attesa e delle aree commerciali offrendo un ambiente rinnovato, luminoso, spazioso, confortevole e accogliente.

Nel contesto europeo, Malpensa Terminal 1 emerge per il maggiore gradimento dei servizi di ristorazione e per l'ampia offerta commerciale, per i servizi accessori, quali il *WiFi* gratuito, e per l'efficienza dei servizi di *security* e di *check-in*.

⁴ L'indice è misurato su scala 0-100, dove 75 costituisce la soglia dell'eccellenza e 60 il valore che indica un giudizio sufficiente.

Milano Malpensa è stato riconosciuto come il miglior aeroporto europeo nella categoria 10-25 milioni di passeggeri da una giuria di esperti del settore in ambito ACI EUROPE per gli eccellenti risultati conseguiti nella qualità dei servizi e per le nuove infrastrutture messe a disposizione delle compagnie aeree e dei passeggeri. Sono stati apprezzati i livelli di qualità raggiunti nei servizi e nelle iniziative in ambito *customer service*, *security*, *shopping experience*, nei servizi innovativi dedicati a specifiche tipologie di passeggeri che transitano a Malpensa (Chinese Friendly Airport, Geronimo Stilton per le famiglie, ecc.), nelle iniziative culturali ospitate a Malpensa (Porta di Milano), in un *terminal* che accoglie tecnologie avanzate per rimanere a contatto con il passeggero (esempio: *Virtual Desk*, *Wearable App*) e per offrire servizi operativi all'avanguardia (pontili mobili ad altezza variabile per l'imbarco sul nuovo A380).

Il rapporto con il cliente e lo sviluppo dei servizi B2C

Il sistema SEA per il Customer Relationship Management

Nel 2015 gli utenti registrati sulla piattaforma *Customer Relationship Management* (CRM) SEA hanno raggiunto la quota di 1.150.000. Il *trend* molto positivo è stato sostenuto soprattutto dal sistema *WiFi* e dall'*e-commerce*. Oltre 650.000 iscritti hanno dato consenso all'invio di *newsletter* e questionari di ricerca, finalizzati a informare l'utenza aeroportuale e conoscere aspettative e valutazioni per orientare l'offerta dei servizi in aeroporto.

Reclami

Nel 2015 sono stati ricevuti e trattati 725 reclami, registrando un lieve aumento (+2%) rispetto al 2014. Si evidenzia che i reclami relativi al Terminal 1 di Malpensa sono in netta diminuzione grazie al miglioramento del servizio offerto in seguito alla ristrutturazione del *terminal* per EXPO 2015. Si segnala che da quest'anno vengono gestiti anche i reclami dei parcheggi di Orio al Serio.

Servizi dedicati: Family Friendly Airport

Prosegue con successo e si consolida l'iniziativa di SEA rivolta alle famiglie in viaggio nei periodi di vacanze e nelle festività, nonostante l'attività estiva sia stata limitata dai lavori di ristrutturazione dell'area *security* di Linate.

Durante le ferie estive e natalizie a Malpensa Terminal 1 e a Linate, SEA ha proposto una serie di servizi con l'obiettivo di offrire ai passeggeri in viaggio con bambini e ragazzi fino a 12 anni un aeroporto *Family Friendly*:

- salta code al passaggio di *security* "Family lane" usufruita da circa 140.000 passeggeri con indici di soddisfazioni molto elevati;
- distribuzione di 50.000 *brochure* illustrative (con giochi per i bambini) di procedure e servizi aeroportuali utili;
- aree gioco con video a pavimento interattivi;
- offerte di *menu* a prezzo speciale per bambini e promozioni dedicate per lo *shopping*;
- pagina *web* dedicata all'iniziativa e mini sito con giochi.

Sistema di telepresenza per servizio informazioni

Durante l'anno 2015 sono stati incrementati i punti informazioni col sistema di telepresenza. Nella seconda metà dell'anno il numero dei *totem virtual desk* è passato da 6 a 16 in totale, distribuiti sui 2 scali presso i quali i passeggeri possono ricevere assistenza direttamente da un operatore di *Customer Service* che dialoga con loro attraverso un video.

Il Customer Service per i clienti e-commerce

Utilizzando il CRM, i servizi già da tempo attivi di assistenza ai clienti dei parcheggi di Linate e Malpensa sono stati estesi alla clientela dei parcheggi di Bergamo Orio al Serio, la cui gestione è stata dal 2014 affidata mediante procedura di gara a SEA.

I servizi di assistenza *pre/post* vendita via *Call Center* offerti ai clienti hanno, quindi, acquisito una configurazione multi-sito, che pone le basi per la sua estensione che potrà svilupparsi grazie al lancio del "Portale dei Parcheggi Italiani".

Customer satisfaction presso clienti corporate

Dal 2013 SEA ha posto in essere una ricerca finalizzata a conoscere i valori che sottendono alle scelte delle aziende "clienti" dei servizi aeroportuali di Malpensa e Linate per intraprendere adeguate linee d'azione finalizzate a soddisfare sempre meglio le richieste della clientela: in quest'ottica, sono state raccolte molte informazioni sia sulla "vision" aziendale delle aziende clienti sia sul grado di soddisfazione in relazione ai prodotti offerti da SEA.

Nel corso del 2015 si è conclusa con successo la fase di riscontro aziendale sulle osservazioni acquisite du-

rante le interviste del comparto *cargo* svolte nel 2014; un'analoga ricerca è stata condotta con le Compagnie aeree passeggeri, seguita da un confronto con le stesse, durante il quale sono stati presentati i risultati emersi e le problematiche, in precedenza poco evidenti, che SEA si è impegnata a risolvere.

La politica di sviluppo sostenibile del Gruppo SEA

Strategia

La strategia del Gruppo SEA in tema di sviluppo sostenibile e di efficace gestione delle relazioni con gli *stakeholder* è centrata su criteri di generazione sostenibile del valore, considerato nella sua multidimensionalità (economica, ambientale, sociale) e in un'ottica di rafforzamento vicendevole delle tre componenti.

Il Gruppo SEA pertanto definisce le proprie strategie in modo che le risorse, le azioni e gli strumenti indirizzati in ambito sociale e ambientale siano caratterizzabili come investimenti e che, come tali, risultino funzionali a una corretta gestione del rischio d'impresa e alla crescita del Gruppo. La funzione *Corporate Social Responsibility* è stata istituita con l'obiettivo di introdurre e consolidare una gestione delle relazioni con gli *stakeholder* progressivamente sempre più integrata nelle opzioni di *business*. Condivide stabilmente progetti e iniziative con il *top management* aziendale attraverso la creazione di un *Sustainability Committee*, al quale è affidata la *governance* progettuale e decisionale in materia di sviluppo sostenibile.

La dimensione sociale

Nella seconda parte dell'anno è stato aggiornato, con dati relativi a fine 2015, lo studio di valutazione dell'impatto socio-economico dell'aeroporto di Malpensa, realizzato dal Centro di Ricerca sullo Sviluppo del Territorio dall'Università di Castellanza. Dall'analisi dei dati emerge che Malpensa attiva in via diretta circa 450 aziende che operano *on site*, con ricadute occupazionali ed economiche che si traducono in quasi 16.500 occupati e Euro 3,3 miliardi di valore della produzione. Rispetto a tali valori, l'apporto di SEA è pari rispettivamente al 10% e al 14%. Tenendo conto anche degli effetti indiretti (la catena dei fornitori attivata) e indotti, l'impatto di Malpensa sull'economia lombarda vale all'incirca 5,9 miliardi e genera poco più di 23.500 posizioni lavorative. Sul piano fiscale l'aeroporto e il suo indotto generano circa il 6,5% del gettito

complessivo IRPEF dei contribuenti lombardi.

A luglio 2015, nell'ambito del programma culturale di EXPO, sono stati presentati i risultati della ricerca (finanziata da SEA) condotta dal Dipartimento Energia del Politecnico di Milano sulla valutazione degli impatti economici, ambientali e sociali del progetto di *Energy Facility* realizzato da COOPI in Malawi nel triennio 2011-2014 e cofinanziato da SEA. La ricerca ha preso in considerazione 5 tipi di capitale, naturale, fisico, umano, sociale ed economico, verificandone l'evoluzione indotta dall'implementazione del progetto.

Sempre sul fronte sociale, nel terzo trimestre 2015 è stato avviato il progetto "*The Social Challenge*", finalizzato ad avvicinare i dipendenti SEA all'impegno civico espresso dalle realtà *no profit* del territorio circostante gli scali di Linate e Malpensa. *The Social Challenge* è un processo partecipato di individuazione e selezione di progetti sociali elaborati da Organizzazioni *no profit* operanti nelle province di Milano e Varese, a beneficio dei quali i Promotori (SEA SpA e l'Associazione NoiSEA) rendono disponibili 6 contributi da Euro 10 migliaia ciascuno.

I protagonisti del processo sono primariamente i dipendenti di SEA SpA, che vengono invitati a:

- individuare organizzazioni *no profit* aventi sedi operative nelle province di Milano e Varese;
- acquisire o definire insieme a esse un progetto di carattere sociale, ambientale o culturale;
- presentare il progetto ai Promotori, che lo sottopongono a una prima selezione affidata a un comitato composto da membri interni ed esterni all'azienda;
- a selezione superata, attivarsi presso i colleghi affinché sostengano il progetto, esprimendo la loro preferenza in un *referendum* organizzato sulla piattaforma *intranet* "Seanet".

Un ruolo attivo è proposto anche alle Organizzazioni *no profit* aventi sedi operative nelle province di Milano o Varese, le quali sono invitate a presentare ai Promotori progetti sociali – da sottoporre ai dipendenti di SEA SpA – che, se opzionati da questi ultimi, vengono ammessi al medesimo *iter* di valutazione e votazione riservato ai progetti presentati dai dipendenti.

Nel quarto trimestre del 2015 il Consiglio di Amministrazione di SEA ha approvato 2 progetti di *impact investing*, individuati per elevare la qualità e l'efficacia degli investimenti in *Corporate Citizenship*. A essi è stato destinato il *plafond* che tradizionalmente veniva erogato negli anni precedenti alle ONG per progetti di

cooperazione internazionale. In tale direzione è stata realizzata una *partnership* con Fondazione Opes, qualificato fondo di investimenti in progetti imprenditoriali a elevato impatto sociale.

La gestione delle relazioni con gli stakeholder

Le politiche di relazione con gli *stakeholder* adottate dal Gruppo hanno contemplato nel 2015, oltre alla riproposizione degli strumenti di ascolto attraverso cui l'azienda raccoglie sistematicamente opinioni, percezioni e valutazioni in merito al proprio posizionamento d'immagine e alla soddisfazione sui servizi erogati, la realizzazione di uno specifico progetto di *stakeholder engagement* collegato all'elaborazione del nuovo *Masterplan* 2015-2030 di Malpensa. Il progetto ha la finalità di assicurare la più ampia trasparenza, chiarezza e diffusione delle informazioni riguardanti le *guidelines* del *Masterplan* e, in particolare, tutti gli elementi utili a comprendere:

- il contesto in cui si inserisce la nuova proposta di *Masterplan*;
- lo stato dell'arte dell'aeroporto di Malpensa in termini operativi, di competitività, di prospettive e di impatti socio-economici generati;
- i contenuti tecnici del progetto;
- le ricadute ambientali ed economico-sociali previste nell'orizzonte di Piano.

Il piano di *stakeholder engagement* è stato pensato inoltre per consentire agli *stakeholder* di SEA di formulare commenti, critiche, analisi, osservazioni e proposte, consentendo così a tutte le parti interessate di arricchire il reciproco set informativo e migliorare le capacità d'analisi e d'interpretazione delle questioni poste sul tappeto.

La dimensione ambientale

Il Gruppo SEA è fortemente impegnato a fornire prodotti e servizi di qualità nel rispetto e nella salvaguardia del patrimonio ambientale che si ispira ai seguenti principi:

- elevata osservanza del dettato normativo;
- continuità nell'impegno di miglioramento delle performance ambientali ed energetiche;
- sensibilizzazione e coinvolgimento di tutti gli attori presenti nel sistema aeroportuale per un responsabile impegno orientato al rispetto e alla salvaguardia del patrimonio comune rappresentato dall'ambiente in cui operiamo;

- priorità di scelta per l'acquisto di prodotti e servizi che adottino analoghi criteri di sostenibilità ambientale con particolare attenzione per quanto riguarda il risparmio energetico, la riduzione delle emissioni atmosferiche, acustiche e il consumo di acqua;
- individuazione delle fonti e controllo delle emissioni di CO₂ prodotte, sia quelle dirette sia quelle indirette, attraverso il coinvolgimento degli *stakeholder*, nell'ambito della riduzione delle emissioni di gas serra fissati dal protocollo di Kyoto;
- costante livello di monitoraggio e verifica dei processi legati agli aspetti energetici, alle emissioni atmosferiche, acustiche, al ciclo dell'acqua e in generale dei differenti fenomeni che caratterizzano l'interazione con l'ecosistema;
- elevato livello di ascolto e di comunicazione da verso un ampio spettro di interlocutori esterni in un'ottica di trasparenza e di condivisione.

L'attuazione della politica ambientale di Gruppo si basa sull'impegno di una struttura dedicata ad assicurare la massima attenzione ai principali aspetti strategici ed ai risvolti gestionali-operativi, oltre a garantire un coinvolgimento interfunzionale quotidiano di tutte le unità organizzative le cui attività hanno connessioni dirette o indirette con il raggiungimento degli obiettivi ambientali.

In linea con tale politica, è stato delineato, fin dal 2004, un Sistema di Gestione Ambientale che nel 2006 ha ottenuto la certificazione ISO 14001, riconfermata nel 2009, nel 2012, e nel maggio 2015 è stata rinnovata per il successivo triennio. Nell'attività di costante e attenta vigilanza sull'impatto ambientale delle proprie attività, il Gruppo SEA collabora e agisce di concerto con tutti gli enti esterni che hanno responsabilità in materia di ambiente e territorio.

La gamma degli aspetti ambientali gestiti è particolarmente significativa: acqua, aria, rumore, *climate change*, energia, rifiuti, campi elettromagnetici, inquinamento luminoso, *landscape*.

La vasta esperienza maturata sin dal 1998 con la costituzione di SEA Energia e i suoi impianti di cogenerazione (rigenerazione) ha visto un consolidamento formale, a ottobre 2013, dell'*Energy Management System* di SEA e la sua certificazione ISO 50001 ad opera di *CertiQuality*. Nel corso del 2015 è proseguita l'attività e il sistema ha raggiunto un ulteriore livello di completezza e consolidamento.

Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

Il Gruppo SEA in merito alle emissioni di CO₂ si conferma efficace nel contesto della riduzione delle emissioni e in particolare di quelle derivanti dalle attività poste sotto il suo diretto controllo o fortemente influenzabili (scopo 1 e 2). Dagli approfondimenti effettuati sui dati e informazioni relativi all'esercizio 2015, si ritiene che anche per l'esercizio in analisi sarà possibile un rinnovo a livello "Neutrality".

L'*Airport Carbon Accreditation* offre quattro livelli di accreditamento:

- *Mapping* - Verifica delle emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scopo1 e scopo2).
- Riduzione - Oltre al requisito di livello 1 (*Mapping*), creazione di un piano progettato per ridurre le emissioni focalizzato alla razionalizzazione continua dei livelli di emissione (campo di applicazione scopo1 e scopo2).
- Ottimizzazione - Oltre ai requisiti riguardanti i livelli 1 (*Mapping*) e 2 (Riduzione), il calcolo delle emissioni aeroportuali degli *stakeholder* e il loro coinvolgimento per la definizione di un piano d'azione (scopo3).
- Neutralità - Oltre ai livelli 1, 2 e 3, raggiungimento dell'obiettivo "Carbon Neutrality" per le emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scopo1 e scopo2) con l'acquisto di *offset*.

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.

Scopo3 – Altre emissioni indirette (Opzionale) - Altre emissioni indirette conseguenti alle attività, ma che sono prodotte da fonti non appartenenti o non controllate dalla società.

I due aeroporti del Gruppo sono "neutrali" cioè, a fronte delle emissioni dirette e di quelle sulle quali SEA ha la possibilità di agire con un'influenza determinante (i cosiddetti "scopo1 e scopo2"), sono stati acquistati dei *carbon credit* in quantità corrispondente alle tonnellate di CO₂ emesse nel corso dell'anno.

La progettualità europea

Si è ulteriormente sviluppata la presenza dell'azienda nel contesto internazionale dei progetti di ricerca e innovazione principalmente orientati alle tematiche ambientali e a quelle di *safety/security*. Di seguito un breve resoconto sui progetti del 2015:

CASCADE: importante progetto riguardante la gestione energetica, completato nel 2015.

S4ECoB: progetto riguardante Linate e finalizzato a sviluppare sistemi più sofisticati nella valutazione dell'occupazione delle aree operative e, conseguentemente, nell'ottimizzazione dell'energia necessaria ad assicurare un ottimale livello del microclima, è attualmente in fase di esame da parte della Commissione Europea.

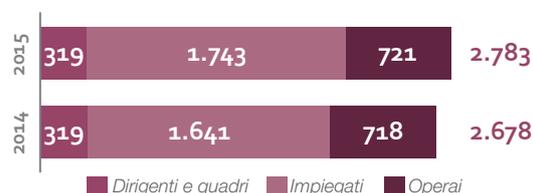
DREAM: il progetto, molto avanzato, sulle tematiche energetiche, coinvolge principalmente Malpensa ed è finalizzato all'ottimizzazione dei consumi e del coinvolgimento delle differenti sorgenti di erogazione, tra le quali naturalmente anche SEA Energia.

WATERNOMICS: progetto avviato nel 2014 e finalizzato all'ottimizzazione del ciclo delle acque nell'aeroporto di Linate, per il quale sono in corso le fasi preparatorie per le attività di *test*.

OCTAVE: progetto avviato nel giugno del 2015, è focalizzato sui processi *security* legati al riconoscimento biometrico (vocale).

Le risorse umane

Personale FTE (dati medi)



Al 31 dicembre 2015 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.905 unità, in incremento di 221 unità rispetto a fine 2014 (+8,2%).

Il numero di *Full Time Equivalent* complessivo dell'anno 2015 rispetto all'anno 2014 è in incremento di 105 unità da 2.678 a 2.783 (+3,9%). La variazione dell'organico è conseguenza del processo di ristrutturazione delle attività di *handling*, culminato con la procedura di liquidazione di SEA Handling.

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

Organizzazione

Nel corso del primo trimestre, alle dirette dipendenze del Presidente, è stata costituita l'area studi SEA, con lo scopo di garantire la raccolta, l'analisi e l'interpretazione degli elementi caratterizzanti l'evoluzione del contesto di *business*; è stata inoltre istituita, a diretto riporto del *Chief Operating Officer*, la Direzione Sviluppo Servizi Infrastrutturali con il compito di valorizzare le competenze distintive di SEA nell'ambito della realizzazione di strutture aeroportuali sul mercato anche estero.

Nel mese di febbraio è stato avviato il progetto *Milan Airport Security Services* con l'obiettivo di perseguire un miglioramento continuo dei processi legati alla *security* aeroportuale sia in termini di efficacia ed efficienza sia in termini di qualità del servizio reso; conseguentemente è stato modificato l'assetto organizzativo delle aree a presidio delle attività di *security*.

Durante l'anno, inoltre, in una logica di razionalizzazione ed efficientamento, è proseguita la rivisitazione delle articolazioni organizzative di alcune strutture di linea e di *staff* che ha riguardato anche l'Area Amministrazione, Fiscale e *Credit Management* con la costituzione di un presidio integrato per tutte le tematiche inerenti il Bilancio di SEA, delle controllate e consolidate.

Nel corso dell'anno è entrata a regime l'operatività

della funzione "*Continuous Improvement*", costituita a dicembre 2014 a diretto riporto del Presidente, allo scopo di favorire l'integrazione e quindi l'efficacia degli strumenti organizzativi/gestionali a supporto del processo di miglioramento continuo.

Nello stesso periodo si è proceduto a consolidare la *compliance* alle *best practice* in materia di governo societario, attraverso l'emissione della normativa che disciplina le operazioni con le parti correlate.

In data 12 ottobre Patrizia Savi è stata nominata *Chief Financial and Risk Officer* a seguito dell'uscita dalla Società del precedente CFRO.

Con riferimento alle Società Controllate, è stato rivisto l'assetto organizzativo di Ali Trasporti Aerei ATA e nel mese di marzo sono state modificate, con delibera delle relative Assemblee dei Soci, le denominazioni sociali di Ali Trasporti Aerei ATA e di ATA Ali Servizi rispettivamente in SEA Prime e Prime Aviation Services. Nel mese di maggio, Giulio De Metrio è stato nominato Presidente di SEA Prime e Amministratore Unico di Prime Aviation Services. Nel mese di dicembre il Consiglio di Amministrazione di SEA Prime ha nominato per cooptazione Patrizia Savi quale consigliere.

Relativamente ai progetti volti ad ottenere un miglioramento continuo dei processi interni e con lo scopo di garantire la migliore allocazione delle risorse aziendali, è stato rivisto il processo di aggiornamento dei *budget* delle spese per costi e investimenti.

Sviluppo e formazione

Le attività di sviluppo e formazione manageriale svolte nel 2015 si sono focalizzate sul miglioramento delle *performance* individuali, sul potenziamento del ruolo di capi e sul lavoro in *team*.

Le iniziative del 2015 sono state discusse e consuntivate in *workshop* dedicati ai capi e ai responsabili di *team* che si sono tenuti nei mesi di settembre e ottobre. Nel corso di questi incontri sono stati presentati i principali progetti in agenda per la gestione e lo sviluppo delle persone. Il risultato positivo dei *workshop* è stato pubblicato su una sezione dedicata ne "la comunità dei capi" su SEAnet. Di seguito i temi presentati:

- la campagna valutazione delle competenze, estesa nel 2015 a tutta la popolazione aziendale, che è stata avviata nel mese di ottobre. I valutatori sono stati supportati da un'attività formativa che ha riguardato il Sistema Professionale di SEA e, in particolare, il processo di valutazione delle competenze;

- il progetto di *job posting*, per la mobilità professionale, uno strumento di valorizzazione delle persone che vogliono crescere e cambiare lavoro in SEA; il primo annuncio relativo a questo progetto è stato pubblicato a marzo 2016;
- l'implementazione di SEAnet, l'intranet di SEA, che dopo il *go-live* dello scorso aprile, ha rafforzato la propria funzione quale strumento di comunicazione, informazione e *social collaboration*. In quest'ottica, nel corso del 2015, sono state effettuate diverse sessioni formative per supportare i *key users* nelle attività di implementazione e finalizzazione dei nuovi siti di funzione;
- le attività di *follow up* del progetto 1+1=3, tra cui un nuovo laboratorio formativo sullo sviluppo e il potenziamento della *leadership* e l'avvio di quattro cantieri di lavoro, dedicati ai temi dell'inclusività e della valorizzazione delle competenze distintive. Questi i temi che sono stati oggetto dell'attività dei gruppi di lavoro:
 - "leadership in azione";
 - "comunicare 1+1=3";
 - "a regola di *team*";
 - "lavoro *smart*".

I 4 gruppi hanno potuto condividere idee, strumenti e documenti nella "community 1+1=3", sezione dedicata di SEAnet, per arrivare a definire 4 progetti che sono stati presentati all'Azienda in una sessione plenaria tenutasi nel mese di dicembre.

Nel 2015 è stata inoltre effettuata una nuova edizione del *Leadership Lab*, un'esperienza di rafforzamento della *leadership* al «femminile», per favorire, da parte delle donne presenti in azienda, l'assunzione di responsabilità, aumentare la *self-confidence* individuale e la consapevolezza del proprio potenziale.

Sono stati inoltre svolti incontri di *counseling* al femminile, dedicati ad alcune donne *manager* con la finalità di favorire la consapevolezza circa il proprio stile di *leadership*, fornire strumenti di auto-miglioramento e sviluppo, potenziare uno stile manageriale capace di rafforzare comportamenti integrati e inclusivi.

Tra le iniziative effettuate nel corso del 2015 si segnala anche una nuova edizione del *Development Center* dedicato ai Quadri di SEA di nuova nomina o assunzione per supportarli nell'affrontare il ruolo di responsabili attraverso una "palestra" formativa orientata al potenziamento delle capacità manageriali.

Le attività di Formazione Professionale e Addestramento nel 2015 hanno confermato grande attenzione alla *compliance* e un attento *focus* sul controllo e

governo dei processi organizzativi coerenti a tutte le attività di:

- *Mandatory Training*;
- *Recurrent Training*.

Fra le attività di maggior impegno, grande importanza ha rivestito la progettazione e la programmazione di interventi formativi di *Ground Safety* in stretta relazione con l'attuazione del nuovo regolamento UE n. 139/2014 in cui vengono stabiliti i requisiti tecnici e le procedure relative agli obblighi del Gestore. In questo ambito Formazione Professionale e Addestramento ha attivato le linee di sviluppo dei contenuti connessi al *Safety Management System* per la diffusione e la conoscenza degli strumenti quali il Manuale dell'aeroporto, il Regolamento di Scalo, i Piani di Emergenza e i servizi di assistenza e antincendio.

Di significato rilevante sono state le attività di *Recurrent Training* dedicate alle figure di Autista Specialista e *Terminal Operator*, orientate prevalentemente alla *Safety* aeroportuale per un decisivo rafforzamento della Cultura della Sicurezza. Poiché i temi chiave si confermano nella *overall safety*, si è posta particolare attenzione all'approfondimento di tematiche di *Ramp Safety*, di Gestione dell'Emergenza in *Apron* e di Gestione dell'Emergenza Aerea, fino alla comprensione dell'apparato gestionale e organizzativo *Safety Management System*, nonché all'introduzione del concetto di *Human Factor*, che riconosce il ruolo centrale delle persone nelle attività in *Apron* per gli aspetti legati a *safety* e *security* e individua le criticità e le opportunità di miglioramento. La formazione sarà completata nei primi mesi del 2016 e le risorse coinvolte nei due scali sono circa 280.

Sempre nell'ottica del rispetto delle leggi e della *compliance*, si è svolta per tutto il 2015 la formazione specifica a distanza, attivata nell'ultimo trimestre del 2014, sulla responsabilità amministrativa degli Enti relativa al Decreto Legislativo n.231 del 8 giugno 2001 e sul Modello di Organizzazione e Gestione adottato dalla Società. I dipendenti che hanno completato la formazione quest'anno sono oltre 600.

In ambito Sicurezza del Lavoro D.Lgs. 81/08, le attività di programmazione si sono concentrate sulla formazione e sull'addestramento di:

- antincendio: è stata intensificata l'organizzazione di percorsi di formazione teorico-pratici completi e si sono effettuate 6 sessioni d'esame di certificazione, per un totale di oltre 90 nuovi addetti SEA

certificati per le emergenze, provenienti da *Security*, Manutenzione Mezzi, Manutenzione e Coordinamento di Scalo;

- attrezzature: sono state incrementate appositamente le sessioni d'aula teoriche e le partecipazioni alle prove pratiche (oltre 1.590) dedicate a: Carrello Elevatore e Piattaforma di Lavoro Elevabile, Gru mobili e su Autocarro, Escavatori, Pale e Terne.

Va segnalato che, nel corso del 2015, è stata implementata l'attuazione di riqualificazione professionale per il personale del Gruppo alla mansione di Addetto *Security*. Il percorso prevede, oltre agli *assessment* iniziali per l'individuazione del personale idoneo, un *iter* articolato di formazione teorico, pratica e di affiancamento *on the job* relativo a:

- Formazione specifica alla mansione di addetto *security*;
- *English for Security*;
- Sicurezza del lavoro;
- Radioprotezione;
- *Ground Safety*;
- Formazione Antincendio;
- *Dangerous Goods Regulations*;
- Formazione *Passengers Reduced Mobility PRM*.

I partecipanti complessivi nei due scali sono stati oltre 200.

Nell'ultimo trimestre del 2015 sono stati riprogettati ed erogati i corsi di aggiornamento in modalità formazione a distanza e lezioni frontali per addetti all'Assistenza di Passeggeri a ridotta mobilità PRM *Passengers Reduced Mobility*, in conformità alla normativa di riferimento ECAC (*European Civil Aviation Conference*). L'obiettivo dei corsi è stato quello di approfondire le competenze di base sulle tecniche di mobilitazione per poterle applicare in ambito professionale con responsabilità e consapevolezza. Una seconda parte del corso si è rivolta alla conoscenza degli efficaci strumenti di comunicazione e di gestione dei rapporti interpersonali secondo quanto previsto dalle linee guida di comportamento, Annesso 5C – ECAC Doc 30 Part I Sec 5/2014, nonché alle nozioni di primo soccorso e procedure d'emergenza. I partecipanti sono stati 106. In sintesi, nel 2015 le ore di Formazione e Addestramento sono state oltre 100.000, di cui 18.000 ore dedicate alla sicurezza del lavoro e circa 6.000 ore dedicate alla *safety* aeroportuale.

Welfare

Secondo una scelta perseguita con costanza negli anni, che pone al centro l'attenzione rivolta alle persone,

anche nel 2015 SEA ha dedicato particolare impegno e risorse allo sviluppo del *welfare* aziendale.

La selezione delle attività da intraprendere nel corso dell'anno si è basata sull'analisi dei dati e dei costi consuntivi delle iniziative erogate nell'anno precedente. La pianificazione e la programmazione dei servizi per l'anno 2015 è stata definita, anche tramite un puntuale confronto con quanto erogato dall'Associazione NoiSea.

Per quanto riguarda i servizi a favore delle famiglie, in collaborazione con l'Associazione NoiSea sono stati programmati e condotti a termine:

- la distribuzione, ai dipendenti con figli di età compresa tra 0 e 12 anni, di circa 2.000 buoni acquisto per giocattoli, da utilizzarsi presso *retailer* di giocattoli e articoli per l'infanzia;
- lo svolgimento dei *Camp* Estivi dedicati ai ragazzi tra i 6 e i 16 anni, che quest'anno hanno previsto tre diverse offerte, al mare, in montagna oltre al Camp Multisport in Umbria, e che hanno visto la partecipazione di 126 ragazzi;
- l'organizzazione dei Centri Estivi a Linate e Malpensa, dedicati alla fascia di età tra 6 e 14 anni, che sono stati frequentati a Linate da 109 ragazzi e a Malpensa da 166 ragazzi.

Per quanto riguarda il supporto al reddito, nell'ambito delle convenzioni a favore dei dipendenti, sono state attivate nuove opportunità, disponibili per tutte le persone di SEA, per l'accesso a servizi bancari a condizioni agevolate:

- l'accordo tra SEA e Profamily, società del Gruppo BPM, che prevede condizioni vantaggiose per l'erogazione di prestiti personali;
- nuova convenzione sottoscritta da SEA e Deutsche Bank per la Carta di Credito Corporate.

Infine, accanto alla programmazione delle tradizionali iniziative inserite nel piano annuale (cure termali, abbonamenti per la mobilità casa-lavoro, colloqui per il supporto psicologico, familiare ecc.), particolare attenzione è stata dedicata nel 2015 alla progettazione di nuove iniziative nell'ambito dell'orientamento scolastico e professionale dei figli dei dipendenti. Il progetto, partendo dall'erogazione delle borse di studio assegnate trasversalmente a tutti gli studenti meritevoli, dalla seconda media alla laurea (oltre 600 borse di studio nel 2015), ha previsto quest'anno una evoluzione innovativa, con l'obiettivo di contribuire alla formazione dei ragazzi nelle diverse fasce di età, e ha compreso le seguenti iniziative:

- "*Push to open*", iniziativa che prevede un percor-

so di 5 incontri, in presenza frontale di un *tutor* o in forma di *webinar*, riservata ai ragazzi iscritti alla penultima e ultima classe della Scuola Superiore di Secondo Grado. L'iniziativa offre ai ragazzi, nella delicata fase di passaggio nella quale cominciano ad affrontare, o si preparano a farlo, le molteplici difficoltà legate all'inserimento nel mondo del lavoro o alla progettazione del proprio futuro professionale, l'opportunità di un confronto diretto e interattivo con professionisti, esperti delle aziende, e giovani *testimonial* neo assunti;

- "Intercultura", borse di studio per gli studenti più meritevoli; iscritti alle classi 2^a o 3^a della Scuola Superiore di Secondo Grado. In particolare:
 - 1 borsa di studio annuale in un Paese Europeo (a scelta tra Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Islanda, Norvegia, Olanda, Svezia e Svizzera) per l'anno scolastico 2016/2017 (con partenza agosto/settembre 2016) che permetterà al vincitore di frequentare l'anno scolastico presso una scuola locale;
 - 1 borsa di studio estiva in Cina (4 settimane nell'estate 2016) dove il vincitore potrà frequentare un corso di lingua cinese;
- "HRC", classi laboratorio di una giornata per i ragazzi iscritti all'ultimo anno di un corso di laurea triennale o magistrale (o equipollente) o che si sono laureati negli ultimi 24 mesi: eventi nei quali è previsto un percorso formativo e di istruzione utile per venire a conoscenza degli strumenti più innovativi ed efficaci per cercare lavoro nel mercato attuale o per scegliere in modo consapevole una formazione post universitaria in Italia o all'Estero.

Sono infine proseguite le attività di confronto e *benchmark* sui temi del *welfare* aziendale e della conciliazione vita-lavoro con realtà esterne sia aziendali che istituzionali, avviate con "Valore D", la rete "Imprese e Persone" e "Jointly", la nuova rete di aziende alla cui nascita SEA ha dato un importante contributo.

Relazioni Industriali

Nel primo trimestre del 2015 è proseguito un costante confronto con le Organizzazioni Sindacali, che il 30 marzo ha portato alla sottoscrizione di un accordo volto a definire, a livello aziendale, un'efficace alternativa alla mera applicazione dell'incremento dell'orario di lavoro settimanale previsto nel nuovo CCNL. Attraverso tale intesa si è introdotto, per il personale assunto dal 1° aprile 2015, un contratto di inserimento, con l'azzeramento per i primi quattro anni dell'integrativo

aziendale e il riconoscimento dal quinto anno di una quota parte dell'integrativo aziendale in misura ridotta rispetto all'attuale e comunque connessa all'effettiva prestazione.

Contestualmente è proseguito il confronto su tematiche riguardanti le dinamiche dei singoli reparti quali ad esempio la disponibilità di risorse a fronte di specifiche esigenze operative; la rimodulazione di alcune specifiche attività tra reparti operativi; la definizione di linee guida per la ricollocazione del personale non idoneo alla attività di *Security*. Rispetto a questo ultimo argomento, il 20 maggio è stato sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali un accordo di applicazione delle linee guida per la ricollocazione del personale proveniente da SEA Handling SpA in liquidazione, risultato, a seguito dei *test* medici o psico-attitudinali, non idoneo all'attività di Guardia Particolare Giurata. L'accordo ha garantito, da un lato, la piena salvaguardia occupazionale del personale, dall'altro ha tenuto conto delle esigenze tecnico organizzative aziendali con ricollocazioni in aree operative quali ad esempio la manutenzione di scalo.

Con l'obiettivo di un ulteriore contenimento del costo del lavoro, il 27 luglio 2015, è stato sottoscritto un accordo di mobilità volto a una riduzione di organico, sia diretto che di *staff*, per un massimo di 30 persone sugli scali di Linate e Malpensa. Tale opzione riguarda esclusivamente il personale che, su base volontaria, aderisca alla risoluzione del rapporto di lavoro entro il 30 dicembre 2015.

Il 18 settembre 2015, è stato presentato alle Organizzazioni Sindacali il nuovo sistema di gestione e sviluppo professionale e le relative iniziative sviluppate nel corso del 2015. Il nuovo sistema è orientato alla revisione e semplificazione del processo di valutazione delle competenze e alla progettazione di un sistema di *job posting* per rendere più trasparente e oggettiva la mobilità professionale in azienda.

Il 21 settembre 2015, è stato sottoscritto un accordo volto a confermare, anche per la stagione 2015/2016, il trattamento economico e normativo relativo alla gestione delle risorse durante il "Programma di Emergenza Neve".

A seguito delle modifiche normative introdotte dal *Jobs Act*, il 6 novembre 2015 è stato sottoscritto un accordo volto a regolamentare i termini di preavviso per la richiesta di fruizione dei congedi parentali a livello aziendale, tale da garantire un corretto equilibrio tra i diritti costituzionali interessati.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel corso del 2015 il Gruppo SEA ha confermato la propria attenzione verso le tematiche di sicurezza sul lavoro, in un'ottica di continuo miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza delle attività svolte in ambito aeroportuale, anche attraverso la promozione di una cultura basata sull'aumento della consapevolezza e sul coinvolgimento di tutti i soggetti, a ogni livello, sulle tematiche della prevenzione.

Nel 2015 il Gruppo SEA ha ottenuto il rinnovo della certificazione del proprio Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGS&SL) rilasciata nel 2012 da TÜV Italia – Accredia in linea con la norma BS OHSAS 18001/2007, come previsto dall'art. 30 del D.Lgs. 81/08 per i modelli organizzativi aventi efficacia esimente ai sensi del D.Lgs. 231/2001.

Il SGSSL è stato monitorato non solo attraverso 11 *audit* interni, condotti da personale aziendale specificamente formato e abilitato, durante 4 dei quali sono stati effettuati interventi di *follow up*, con cui sono state individuate alcune azioni correttive che hanno portato alla revisione di specifiche Procedure e Istruzioni Operative di sicurezza, ma anche con 5 giornate di *audit* condotti dai certificatori di TÜV Italia. In particolare gli esiti hanno rilevato che il Sistema è correttamente attuato e mantenuto ed è funzionale nel perseguimento degli obiettivi aziendali.

Il mantenimento della Certificazione, oltre a rispettare quanto previsto dall'art. 30 del D.Lgs. 81/08, costituisce un riconosciuto supporto all'assolvimento dell'obbligo di vigilanza circa la delega di funzioni in materia di sicurezza sul lavoro, prevista dal Decreto medesimo.

Il processo di coinvolgimento e consultazione, attivato dal SGSSL, ha favorito la partecipazione attiva dei lavoratori e dei loro responsabili, a riprova che la fattiva collaborazione è determinante ai fini della prevenzione e della gestione dei rischi negli ambienti di lavoro.

Il mantenimento della certificazione secondo la norma BS OHSAS 18001/2007 consentirà anche per il 2016 l'accesso diretto alla riduzione annuale del premio assicurativo INAIL.

L'andamento infortunistico nel 2015 ha riscontrato una ulteriore riduzione degli indici in continuità con l'andamento degli anni precedenti. Si precisa, inoltre, che circa il 40% degli infortuni sul lavoro sono risultati riferibili a situazioni che poco o nulla hanno a che fare con la specifica attività lavorativa, essendo correlati

direttamente alle dinamiche della deambulazione (inciampi, scivolamenti, distorsioni, ecc.).

Nel 2015 le attività di formazione e addestramento, correlate alla salute e sicurezza sul lavoro, hanno portato a un significativo risultato rispetto a quanto previsto dall'Accordo Stato Regioni per gli utilizzatori di particolari mezzi e attrezzature, con il raggiungimento degli obiettivi prefissati in sede di *Safety Board*. I corsi teorico-pratici sono stati svolti regolarmente in linea con le prescrizioni normative. Inoltre, tra tutti gli ulteriori interventi formativi erogati al personale, una particolare rilevanza ha avuto la formazione antincendio mirata alla qualificazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze.

In relazione alle attività correlate alla prevenzione e gestione degli incendi, è stato predisposto e distribuito, a tutti i concessionari di spazi presenti nelle 3 aerostazioni, un "Regolamento Antincendio per la conduzione degli spazi commerciali assegnati da SEA nelle aerostazioni". L'iniziativa, tra l'altro, prevede che tutti gli operatori commerciali debbano fornire a SEA una dichiarazione semestrale di rispetto delle regole ivi indicate. Inoltre è stata prevista un'attività di *audit* interfunzionale con monitoraggi presso gli spazi assegnati, mirata a verificare il rispetto delle misure di sicurezza indicate nel Regolamento.

Nel 2015 sono state realizzate sui 2 scali 26 esercitazioni sull'attuazione dei Piani d'Emergenza ed Evacuazione e dei sistemi di allertamento e di rilevazione incendi, che hanno coinvolto gli Addetti alla Gestione delle Emergenze (AGE) e il personale dei vari edifici interessati; le esercitazioni effettuate hanno fornito un riscontro positivo sia sotto l'aspetto gestionale che delle misure finora attuate.

Le risorse interne del Servizio Prevenzione e Protezione hanno provveduto ad aggiornare i Documenti di Valutazione dei Rischi effettuando:

- l'analisi dei dati a consuntivo del 2014, relativi agli indicatori di *Stress Lavoro-Correlato*, in accordo alle linee guida INAIL. Tale indagine ha confermato la sostanziale attestazione per tutte le figure professionali presenti a un livello di rischio non rilevante;
- l'aggiornamento della valutazione dei rischi per l'utilizzo di attrezzature da lavoro, provvedendo alla conseguente revisione di tutte le correlate norme/procedure di sicurezza;
- l'aggiornamento della valutazione dei rischi per la movimentazione manuale dei carichi, con la quale

è stata confermata una situazione di rischio comunque accettabile e limitato a poche figure professionali;

- l'aggiornamento della mappatura dei campi elettromagnetici ad alta frequenza, sui sedimi degli scali societari. I dati riscontrati hanno confermato una situazione di pieno rispetto dei limiti di attenzione indicati dalle norme di riferimento.

A quanto sopra si aggiunge il supporto alle funzioni competenti nell'elaborazione dei DUVRI per la gestione preventiva dei rischi interferenziali presenti nelle svariate attività svolte sui sedimi aeroportuali da imprese terze in regime di appalto.

Inoltre, con il supporto di tecnici specializzati esterni, sono stati indagati i microinquinanti aerodispersi *outdoor* e *indoor*, ai quali sono esposti i lavoratori durante le loro attività. I dati riscontrati hanno confermato una situazione di assoluta tranquillità, con il pieno rispetto dei limiti di attenzione indicati dalle norme di riferimento riguardo alle sostanze direttamente prodotte dalle attività lavorative di SEA.

In collaborazione con gli Esperti Qualificati in radioprotezione, si è provveduto a proseguire l'attività di monito-

raggio a tutela della salute dei lavoratori, mediante specifiche dosimetrie ambientali e personali, sulle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi sugli scali e all'utilizzo delle apparecchiature radiogene.

È proseguita l'attività di sorveglianza sanitaria sui lavoratori di SEA esposti a particolari rischi per la salute sia con l'effettuazione di visite da parte dei Medici Competenti aziendali, sia con l'effettuazione di sopralluoghi degli ambienti di lavoro in ciascuno scalo. Inoltre, con l'intento di anticipare la gestione dei rischi correlati all'utilizzo delle attrezzature e delle macchine introdotte a supporto delle attività lavorative, è proseguita l'opera di valutazione e analisi preventiva in occasione del loro acquisto, svolta nell'ambito della commissione di collaudo interna alla quale partecipa anche il Servizio di Prevenzione e Protezione di SEA.

Relativamente a SEA Prime e Prime Aviation Services, anche nel corso del 2015 sono proseguite le attività di allineamento agli *standard* del Gruppo della documentazione, delle attività formative e delle prassi operative, correlate agli adempimenti normativi in tema di salute e sicurezza sul lavoro.

SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

Profilo

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 SpA ha aderito, già a far data dal 27 giugno 2001, al Codice di Autodisciplina delle società quotate approvato dal Comitato per la *Corporate Governance* di Borsa Italiana SpA nel marzo 2006 così come successivamente modificato e integrato (il "Codice di Autodisciplina" o il "Codice").

Sebbene l'adesione al Codice sia volontaria, SEA applica la gran 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.

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

Assemblea degli Azionisti

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 e la modifica dello Statuto.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione della Società in carica alla data della presente Relazione è composto da sette membri, cinque nominati dall'Assemblea in data 24 giugno 2013 e due nominati dall'Assemblea del 30 aprile 2015 in sostituzione di due consiglieri dimissionari.

Il Consiglio di Amministrazione rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2015.

Il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha istituito al proprio interno due Comitati contemplati dal Codici

di Autodisciplina, aventi funzioni propositive e consultive (ovvero il Comitato Controllo e Rischi e il Comitato per la Remunerazione). È stato altresì istituito il Comitato Etico che vigila sull'osservanza del Codice di Condotta.

Comitati istituiti all'interno del Consiglio di Amministrazione

I Comitati sono composti da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi.

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.

Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi

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

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

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

Per tali attività il Consiglio di Amministrazione si avvale del supporto del Comitato Controllo e Rischi che svolge funzioni consultive e propositive in materia di controllo interno e gestione dei rischi aziendali nonché in relazione all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche e in materia di operazioni con parti correlate (fatta eccezione per le operazioni inerenti le materie di esclusiva prerogativa del Comitato per la Remunerazione); il Comitato riferisce al Consiglio di Amministrazione sull'attività svolta e sull'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 24 giugno 2013 in conformità a quan-

to previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2015.

Procedura per le operazioni con Parti Correlate

Il Consiglio di Amministrazione, nelle sedute del 18 dicembre 2014 e 29 gennaio 2015, ha approvato la "Procedura per le Operazioni con Parti Correlate" (la "Procedura OPC") in vigore dal 2 febbraio 2015.

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

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

Codice di Condotta

Il Consiglio di Amministrazione del 17 dicembre 2015 ha approvato il Codice di Condotta che modifica e sostituisce il previgente Codice Etico del Gruppo, adottato sin dal 10 aprile 2000, ed è parte integrante del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001.

Il Codice di Condotta rientra nel più ampio "Sistema Etico" adottato dal Consiglio e definisce il quadro dei valori e dei principi di riferimento che il Gruppo SEA si propone di adottare nel processo di *decision making* aziendale.

Il Comitato Etico, composto da un Consigliere di Amministrazione di SEA e dai responsabili delle direzioni aziendali "Risorse Umane e Organizzazione", "Legal and Corporate Affairs" e "Auditing" continua ad avere tra le sue prerogative principali la promozione della divulgazione del Codice di Condotta e la vigilanza sull'osservanza dello stesso.

Referente Anticorruzione

La Società ha individuato, con decorrenza dal 31 gennaio 2014, il proprio Referente per l'Anticorruzione, nella persona del Direttore *Legal & Corporate Affairs*, anche membro del Comitato Etico.

Attraverso il Referente Anticorruzione SEA intende proseguire e consolidare il raccordo informativo con il Responsabile del Piano Anticorruzione del Comune

di Milano, socio di maggioranza, nonché ottemperare, ove applicabili, alle indicazioni del Piano Nazionale Anticorruzione.

Relazione sul Governo Societario

La Società redige annualmente e su base volontaria 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 delle società quotate, approvato dal Comitato per la *Corporate Governance* di Borsa Italiana SpA nel marzo 2006 così come successivamente modificato e integrato; la relazione è consultabile sul sito www.seamilano.eu e non è stata assoggettata a verifica da parte della Società di Revisione.

Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001

Il Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001 (il "Modello") è adottato in conformità alle disposizioni del D.Lgs. 231/2001 recante la "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica", tenendo conto altresì delle "Linee guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. n. 231/2001" pubblicate da Confindustria.

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 29 ottobre 2015. Il Modello si compone di una "Parte Generale" e di una "Parte Speciale". La Parte Generale del Modello è pubblicata sul sito *internet* www.seamilano.eu nella sezione "Governance".

Gli organi amministrativi delle società controllate da SEA hanno adottato un proprio modello di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/2001.

L'effettività e l'adeguatezza del "Modello" di SEA sono demandate all'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione della Società e composto da quattro membri (un membro del Consiglio di Amministrazione senza deleghe operative, due membri indipendenti esterni alla Società, e il Direttore *Auditing*).

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2015 di SEA SpA, redatto secondo i Principi Contabili Internazionali IFRS che chiude con un utile di Euro 78.553.263,42.

Il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea degli Azionisti la destinazione dell'utile di esercizio 2015 di Euro 78.553.263,42 come segue:

- Euro 62.842.610,74 agli Azionisti a titolo di dividendo, corrispondente a un *pay-out ratio* dell'80%, per un importo pari a Euro 0,251370 circa per azione;
 - Euro 15.710.652,68 a riserva straordinaria;
- fatti salvi eventuali arrotondamenti e/o aggiustamenti per finalità meramente applicative.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Pietro Modiano*

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

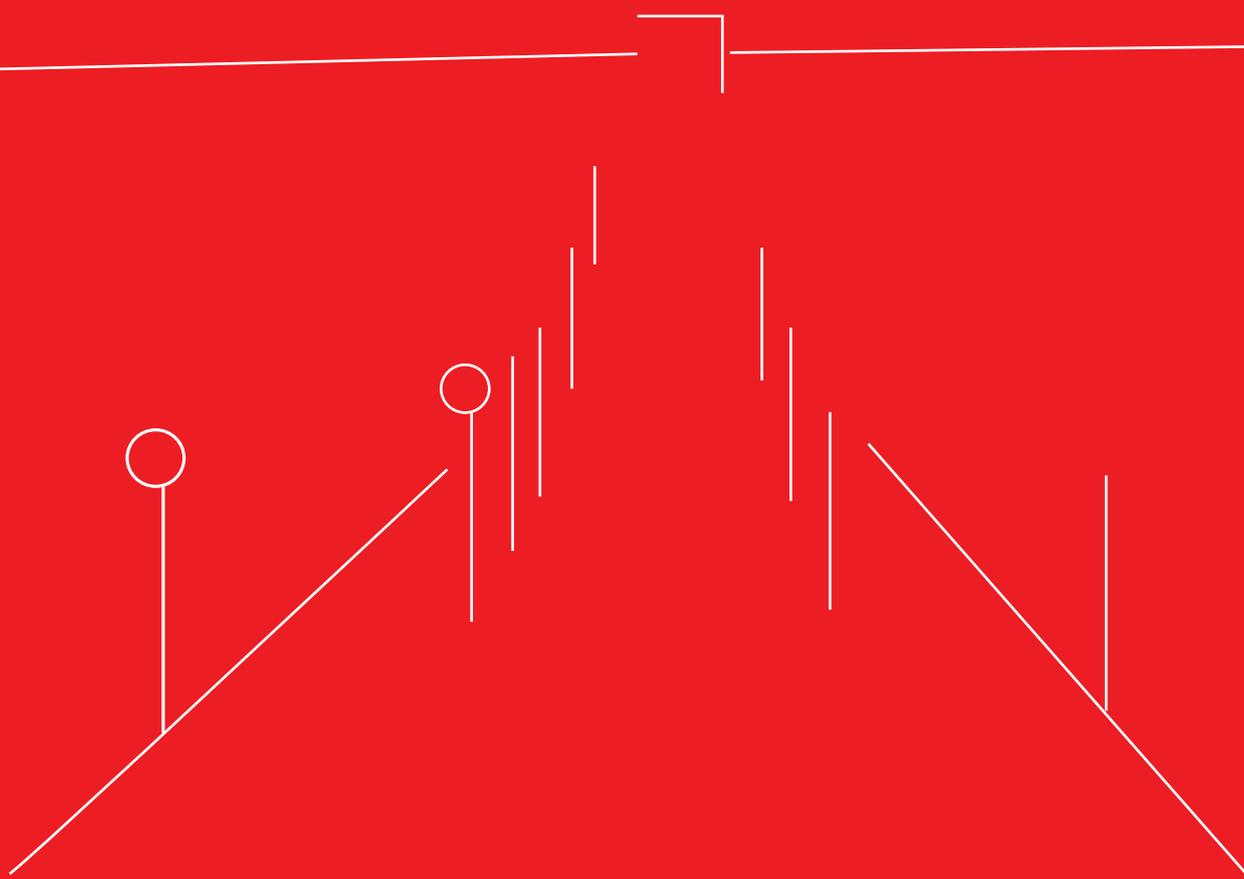
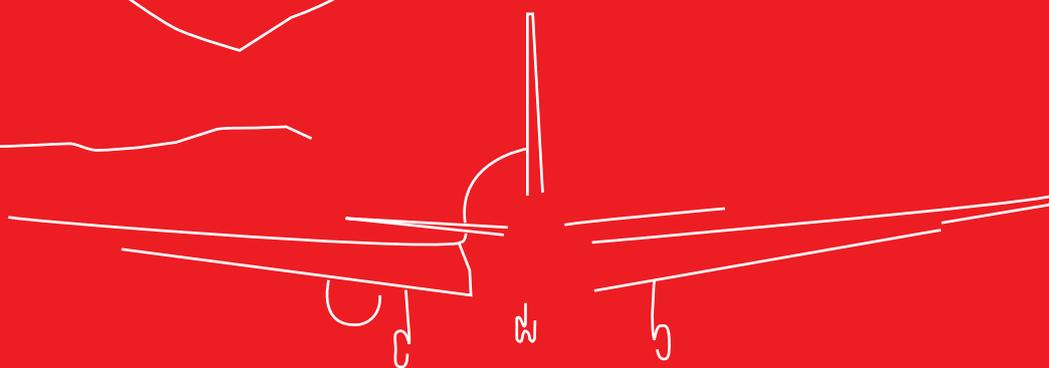
L'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 4 maggio 2016 ha assunto le seguenti deliberazioni:

- approvazione del Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2015 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con un utile di Euro 78.553.263,42;
- attribuzione dell'utile di esercizio 2015 del complessivo ammontare di Euro 78.553.263,42 come segue:
 - Euro 62.850.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,2514 per azione, corrispondente a un *pay-out ratio* dell'80% circa;
 - Euro 15.703.263,42 a riserva straordinaria;
 fissando il termine per il pagamento del dividendo 2015 di Euro 0,2514 per azione al 27 giugno 2016, imputando eventuali arrotondamenti e/o aggiustamenti in sede di pagamento a riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Pietro Modiano



GRUPPO SEA BILANCIO CONSOLIDATO





PROSPETTI CONTABILI

Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

(Importi in migliaia di Euro)	Note	Al 31 dicembre 2015		Al 31 dicembre 2014	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
ATTIVITÀ					
Immobilizzazioni immateriali	6.1	1.004.432		978.171	
Immobilizzazioni materiali	6.2	190.925		192.733	
Investimenti immobiliari	6.3	3.412		3.414	
Partecipazioni in società collegate	6.4	47.387		41.882	
Partecipazioni disponibili per la vendita	6.5	26		26	
Imposte differite attive	6.6	42.282		46.558	
Altre attività finanziarie non correnti	6.7	16.776		23.966	
Altri crediti non correnti	6.8	1.692		1.691	
Totale attività non correnti		1.306.932		1.288.441	
Rimanenze	6.9	4.865		5.793	
Crediti commerciali	6.10	90.527	10.837	118.526	9.522
Crediti per imposte	6.11	12.751		16.110	
Altri crediti	6.11	13.286		15.617	
Altre attività finanziarie correnti	6.7	7.190			
Cassa e disponibilità liquide	6.12	55.502		30.586	
Totale attivo corrente		184.121	10.837	186.632	9.522
Attività Cessate	5.2	11.502		16.010	
Elisione crediti e debiti vs Attività Cessate		(2.015)		(13.704)	
TOTALE ATTIVO		1.500.540	10.837	1.477.379	9.522
PASSIVITÀ					
Capitale sociale	6.13	27.500		27.500	
Altre riserve	6.13	233.318		226.842	
Utili dell'esercizio	6.13	83.850		54.858	
Patrimonio Netto di Gruppo		344.668		309.200	
Patrimonio Netto di terzi	6.13	541		600	
Patrimonio Netto Consolidato di Gruppo e di terzi		345.209		309.800	
Fondo rischi e oneri	6.14	177.902		174.567	
Fondi relativi al personale	6.15	48.239		50.505	
Passività finanziarie non correnti	6.16	569.806		527.856	
Totale passività non correnti		795.947		752.928	
Debiti commerciali	6.17	164.486	2.945	170.711	2.556
Debiti per imposte dell'esercizio	6.18	63.017		59.529	
Altri debiti	6.19	106.898		98.753	
Passività finanziarie correnti	6.16	23.979		73.919	
Totale passivo corrente		358.380	2.945	402.912	2.556
Passività connesse alle Attività Cessate	5.2	3.019		25.443	
Elisione crediti e debiti vs Attività Cessate		(2.015)		(13.704)	
TOTALE PASSIVO		1.155.331	2.945	1.167.579	2.556
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.500.540	2.945	1.477.379	2.556

Conto Economico Consolidato

(Importi in migliaia di Euro)	Note	Esercizio chiuso al 31 dicembre			
		2015		2014	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Ricavi di gestione	7.1	642.408	36.979	621.634	40.500
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	52.384		63.466	
Totale ricavi		694.792	36.979	685.100	40.500
Costi operativi					
Costi del lavoro	7.3	(176.979)		(161.501)	
Materiali di consumo	7.4	(44.262)		(47.243)	
Altri costi operativi	7.5	(201.694)		(192.938)	
Accantonamenti e svalutazioni	7.6	(3.245)		(17.995)	
Costi per lavori su beni in concessione	7.7	(48.781)		(59.540)	
Totale costi operativi		(474.961)	(10.656)	(479.217)	(9.934)
Margine operativo lordo / EBITDA		219.831	26.323	205.883	30.566
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	7.8	(14.242)		(18.000)	
Ammortamenti	7.9	(59.524)		(58.186)	
Risultato operativo		146.065	26.323	129.697	30.566
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	7.723	7.723	2.027	2.027
Oneri finanziari	7.11	(19.929)		(24.549)	
Proventi finanziari	7.11	859		1.430	
Risultato prima delle imposte		134.718	34.046	108.605	32.593
Imposte	7.12	(54.165)		(32.454)	
Risultato netto da attività in funzionamento		80.553	34.046	76.151	32.593
Risultato netto da Attività Cessate	5.2/7.13	3.238		(21.304)	
Risultato di pertinenza dei terzi		(59)		(11)	
Risultato del Gruppo		83.850	34.046	54.858	32.593
Risultato netto base per azione (espresso in unità di Euro)	7.14	0,34		0,22	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di Euro)	7.14	0,34		0,22	

Conto Economico Consolidato Complessivo

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre			
	2015		2014	
	Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Risultato del Gruppo	83.850	34.046	54.858	32.593
<i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio</i>				
Valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati	2.012		(3.187)	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati	(820)		876	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	1.192		(2.311)	
<i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio</i>				
Utile / (perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	1.864		(5.023)	
Effetto fiscale su utile / (perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(513)		1.381	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	1.351		(3.642)	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	2.543		(5.953)	
Totale utile complessivo dell'esercizio	86.334		48.894	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	86.393		48.905	
- Interessi di minoranza	(59)		(11)	

Rendiconto Finanziario Consolidato

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre			
	2015	di cui Parti Correlate	2014	di cui Parti Correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	134.718		108.605	
Rettifiche:				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni materiali e immateriali	61.615		58.186	
Variazione netta dei fondi (incluso il fondo del personale)	4.027		6.541	
Variazione dei fondi del personale	(1.202)		(3.709)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(3.696)		14.589	
Oneri finanziari netti	19.073		22.918	
Proventi da partecipazioni	(7.723)		(2.012)	
Pagamento sanzione AGCM (esclusa quota interessi)	3.365			
Escussione fidejussione per appalti	(2.200)			
Restituzione importi contenzioso Quintavalle (esclusa quota interessi)			(2.083)	
Altre variazioni non monetarie	(4.870)		(6.440)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	(210)		(60.999)	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	202.897		135.595	
Variazione rimanenze	628		923	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	37.393	(1.302)	(34.478)	(3.310)
Variazione altre attività non correnti	(1)		125	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(6.339)	389	(3.450)	(396)
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	(19.239)		12.829	
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	12.442	(913)	(24.051)	(3.705)
Imposte sul reddito pagate	(37.987)		(42.414)	
Pagamento sanzione AGCM (inclusa quota interessi)	(3.368)			
Escussione fidejussione per appalti	2.200			
Incasso risarcimento Agenzia delle Dogane			5.631	
Restituzione importi contenzioso Quintavalle (inclusa quota interessi)			2.313	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa delle Attività Cessate	5.206		1.727	
Cash flow derivante dall'attività operativa	181.390	(913)	78.801	(3.705)
Investimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali	(65.775)		(63.718)	
- materiali	(17.557)		(18.076)	
- finanziarie			(180)	
Variazione altre attività finanziarie non correnti			(24.950)	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
- materiali			139	
- finanziarie	70		(2)	
Dividendi incassati	2.337	2.337	1.706	1.706
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle Attività Cessate	5.414		2	
Cash flow assorbito dall'attività di investimento	(75.511)	2.337	(105.080)	1.706
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi/(decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(3.814)		(253.273)	
- incrementi/(decrementi) per emissione prestito obbligazionario			300.000	
Variazione altre attività/passività finanziarie	(2.439)		(38.773)	
Dividendi distribuiti	(50.916)		(26.480)	
Interessi pagati	(18.707)		(21.425)	
Interessi incassati	484		986	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle Attività Cessate			36.037	
Cash flow assorbito dall'attività di finanziamento	(75.392)		(2.928)	
Aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide	30.487	1.424	(29.206)	(1.999)
Disponibilità liquide di inizio periodo	31.514		60.720	
Disponibilità liquide di fine periodo	62.001		31.514	
- di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività Cessate	6.499		928	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in bilancio	55.502		30.586	

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

(Importi in migliaia di Euro)	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite) / utili attuariali	Riserva <i>hedge accounting</i> contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio Netto Consolidato	Capitale Consolidato e riserve di terzi	Patrimonio Netto Consolidato di Gruppo e terzi
Saldo al 31 dicembre 2013	27.500	5.500	229.486	(2.755)	(6.672)	33.707	286.766	611	287.377
Destinazione dell'utile di esercizio 2013			33.707			(33.707)	0		0
Dividendi deliberati			(26.450)				(26.450)		(26.450)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del Conto Economico Complessivo				(3.641)	(2.311)		(5.952)		(5.952)
Variazione perimetro consolidamento			(22)				(22)		(22)
Risultato dell'esercizio						54.858	54.858	(11)	54.847
Saldo al 31 dicembre 2014	27.500	5.500	236.721	(6.396)	(8.983)	54.858	309.200	600	309.800
Destinazione dell'utile di esercizio 2014			54.858			(54.858)			
Dividendi deliberati			(50.925)				(50.925)		(50.925)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del Conto Economico Complessivo				1.351	1.192		2.543		2.543
Risultato dell'esercizio						83.850	83.850	(59)	83.791
Saldo al 31 dicembre 2015	27.500	5.500	240.654	(5.045)	(7.791)	83.850	344.668	541	345.209

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 e avente durata quarantennale (che rinnova la precedente convenzione del 7 maggio 1962). 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.

Inoltre, attraverso la società SEA Handling (in liquidazione), controllata da SEA, il Gruppo SEA ha fornito anche i servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta (attività di *handling* di Aviazione commerciale) fino al 31 agosto 2014. In particolare, come anticipato nella Relazione sulla Gestione nel contesto delle negoziazioni con la Comunità europea descritte nel paragrafo della Relazione sulla Gestione stessa "Fattori di rischio del Gruppo SEA", SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2014 la decisione di dismettere la linea di *business handling* di Aviazione commerciale, procedendo da un lato alla messa in liquidazione di SEA Handling SpA, avvenuta in data 1° luglio 2014 (con esercizio provvisorio durato sino al 31 agosto 2014) e dall'altro assegnando, il 27 agosto 2014, la partecipazione in Airport Handling Srl al Milan Airport Handling Trust.

Le citate determinazioni hanno implicato quindi l'uscita dall'area di consolidamento di Airport Handling, in quanto l'assegnazione al Trust ha determinato il venir meno del controllo di SEA sulla società e, ai sensi dell'IFRS 5, l'inclusione del settore *handling* Aviazione commerciale nelle *discontinued operation*.

Conseguentemente, nell'esercizio 2015 le attività di *handling* sono riferibili alla sola attività di *handling* di Aviazione generale connessa alla operatività della controllata Prime Aviation Services SpA acquisita dal Gruppo alla fine del 2013 e alla collegata Malpensa Logistica Europa SpA (detenuta al 25%) che operano quindi al di fuori del *business* dell'*handling* di Aviazione commerciale.

Alla data di predisposizione del presente documento, SEA detiene una quota di partecipazione, pari al 51% del capitale sociale, del Consorzio Malpensa Construction, che presta servizi di ingegneria e di realizzazione di opere aeroportuali e delle infrastrutture ivi connesse. Si ricorda che il Consiglio di Amministrazione in data 6 novembre 2014 ha confermato la scadenza del Consorzio al 31 dicembre 2014. Ai sensi dell'art. 5 dello Statuto il Consorzio proseguirà la propria attività sino al completo assolvimento di tutti gli impegni contrattuali in essere.

Si segnala infine che il Gruppo: *i*) per il tramite di una partecipazione, detenuta da SEA, del 40% del capitale sociale di Dufrital, è presente anche nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Genova e Verona; *ii*) attraverso la società partecipata Malpensa Logistica Europa (il cui capitale sociale, alla data del 31 dicembre 2015, è detenuto da SEA in misura pari al 25%) opera nelle attività di logistica integrata; *iii*) attraverso la partecipazione (pari al 40% del capitale sociale al 31 dicembre 2015) in SEA Services è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano e *iv*) per il tramite di una partecipazione nel capitale sociale di Disma (pari al 18,75%) 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.

La Società, con una partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale, è inoltre il primo azionista di SACBO, società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio.

Le attività svolte dal Gruppo SEA, poc'anzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nelle seguenti macro aree, in relazione a ciascuna delle quali il Gruppo percepisce proventi come di seguito indicati:

- il *business Commercial Aviation* che comprende attività *Aviation* (attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci) e attività *Non Aviation* (servizi commerciali offerti a passeggeri e utenti aeroportuali all'interno degli Aeroporti di Milano). I ricavi generati dalle attività *Aviation* sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate e dai beni di uso comune, nonché dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso esclusivo di spazi da parte di vettori e *handler*. A tal riguardo si precisa che i diritti e i corrispettivi per la sicurezza sono stabiliti da decreti ministeriali, mentre i corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune sono soggetti a vigilanza di ENAC, che ne verifica la congruità. I ricavi delle attività *Non Aviation* sono rappresentati dai corrispettivi di mercato 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 *business* vengono inoltre incluse le attività erogate dalla Società Consorzio Malpensa Construction direttamente riconducibili al *business* aeroportuale;
- il *business General Aviation* include sia le attività di Aviazione generale che sono svolte attraverso la controllata SEA Prime, acquisita nel mese di dicembre 2013 e che fornisce l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate sia le attività di *handling* di Aviazione generale proprie della controllata Prime Aviation Services;
- le attività del *business Energy*, prestate attraverso la società SEA Energia SpA, controllata da SEA, comprendono la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata sia alla copertura del fabbisogno degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, sia alla vendita al mercato esterno.

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 2015, come di seguito definito.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2015 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.

Coerentemente con il Bilancio 2014, nella descritta circostanza di uscita da un settore strategico (ai sensi dell'IFRS 8, è così definito il settore *handling* di Aviazione commerciale), il principio contabile IFRS 5 prevede che il Conto Economico dell'*handling* di Aviazione commerciale non concorra al risultato dell'esercizio 2015 su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di *business* sia esposto in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata "Risultato netto da Attività Cessate"; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al settore *handling* Aviazione commerciale, che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposti sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo. Avendo già applicato il Principio Contabile IFRS 5 al settore dell'*handling* commerciale nel Bilancio 2014 non si è rilevata alcuna necessità di riesposizione dei dati comparativi.

In apposito paragrafo delle presenti Note esplicative, cui si rinvia (paragrafo 5.2 "Attività e Passività Cessate e Risultato netto da Attività Cessate"), viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle Attività Cessate così come presentate nel Conto Economico Consolidato, nella Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata e nel Rendiconto Finanziario Consolidato.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2015 è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005. Per IFRS si intendono tutti gli "International Financial Reporting Standards", tutti gli "International Accounting Standards" (IAS), tutte le interpretazioni dell'"International Financial Reporting Interpretations Committee" (IFRIC), precedentemente denominato "Standing Interpretations Committee" (SIC), omologati e adottati dall'Unione europea.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale Finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il Conto Economico Complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

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 del criterio del *fair value*.

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 sulla continuità aziendale considerando i livelli di capitalizzazione esistenti e non rilevando l'esistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. Nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2015 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella re-

dazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2014, opportunamente aggiornati come di seguito indicato. A seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 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 e interpretazioni IFRS applicabili dal 1° gennaio 2015

Si riportano di seguito i Principi Contabili internazionali, gli emendamenti e interpretazioni la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2015, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti. L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni non ha avuto effetti sulla posizione finanziaria o sul risultato della Società.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per il Gruppo SEA
<i>IFRIC 21 Levies</i>	13 giugno '14	14 giugno '14	Esercizi che iniziano a partire dal 17 giugno '14	1° gennaio '15
<i>Annual improvements cycles 2011-2013</i>	18 dicembre '14	19 dicembre '14	Esercizi che iniziano a partire dal 01 luglio '14	1° gennaio '15

2.3 Principi Contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo

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 già omologati dall'Unione europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dalle società del Gruppo:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Annual improvements cycles 2010-2012</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 febbraio 2015
<i>Amendment to IAS 19 Employee benefits</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 febbraio 2015
<i>Amendment to IFRS 11 Joint arrangements on acquisition of an interest in a joint operation</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2016
<i>Amendment to IAS 16 Property, plant and equipment and IAS 38 Intangible assets on depreciation and amortisation</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2016
<i>Annual improvements cycles 2012-2014</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2016
<i>Amendment to IAS 1 Presentation of financial statements on the disclosure initiative</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2016
<i>Amendment to IAS 27 Separate financial statements on the equity method</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2016

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 2015.

Gli eventuali riflessi che i Principi Contabili, gli emendamenti e le interpretazioni di prossima applicazione potranno avere sull'informativa finanziaria delle società del Gruppo sono in corso di approfondimento e valutazione.

2.3.1 Principi Contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS non ancora omologati dall'Unione europea

Alla data di riferimento del presente Bilancio Consolidato gli organi competenti dell'Unione europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

In data 30 gennaio 2014 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 14 – *Regulatory Deferral Accounts* che consente solo a coloro che adottano gli IFRS per la prima volta di continuare a rilevare gli importi relativi alle attività soggette a tariffe regolamentate ("Rate Regulation Activities") secondo i precedenti Principi Contabili adottati. Non essendo la Società/il Gruppo un *first-time adopter*, tale principio non risulta applicabile.

In data 28 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 15 – *Revenue from Contracts with Customers* che è destinato a sostituire i principi IAS 18 – *Revenue* e IAS 11 – *Construction Contracts*, nonché le interpretazioni IFRIC 13 – *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 – *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 – *Transfers of Assets from Customers* e SIC 31 – *Revenues-Barter Transactions Involving Advertising Services*. Il principio stabilisce un nuovo modello di riconoscimento dei ricavi, che si applicherà a tutti i contratti stipulati con i clienti a eccezione di quelli che rientrano nell'ambito di applicazione di altri principi IAS/IFRS come i *leasing*, i contratti d'assicurazione e gli strumenti finanziari. I passaggi fondamentali per la contabilizzazione dei ricavi secondo il nuovo modello sono:

- l'identificazione del contratto con il cliente;
- l'identificazione delle *performance obligation* del contratto;
- la determinazione del prezzo;
- l'allocazione del prezzo alle *performance obligation* del contratto;
- i criteri di iscrizione del ricavo quando l'entità soddisfa ciascuna *performance obligation*.

Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2018.

In data 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 – Strumenti finanziari. Il documento accoglie i risultati delle fasi relative a Classificazione e valutazione, *Impairment*, e *Hedge accounting* del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39. Il nuovo principio, che sostituisce le precedenti versioni dell'IFRS 9, deve essere applicato dai bilanci che iniziano il 1° gennaio 2018 o successivamente.

In data 11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 10 e IAS 28 *Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture*. Il documento è stato pubblicato al fine di risolvere l'attuale conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10.

In data 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 16 – *Leases* che è destinato a sostituire il principio IAS 17 – *Leases*, nonché le interpretazioni IFRIC 4 *Determining whether an Arrangement contains a Lease*, SIC-15 *Operating Leases-Incentives* e SIC-27 *Evaluating the Substance of Transactions Involving the Legal Form of a Lease*.

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 2015 e sono state opportunamente rettificata, ove necessario, per uniformarle ai Principi Contabili del Gruppo.

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2015 di SEA, delle sue controllate e di quelle società sulle quali si esercita un'influenza notevole.

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

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

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

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di Patrimonio Netto e del risultato netto del periodo di loro spettanza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del Patrimonio Netto e del Conto Economico consolidato;

- le operazioni di aggregazione di imprese sono rilevate secondo il metodo dell'acquisizione (*acquisition method*). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un'aggregazione aziendale è valutato al *fair value*, calcolato come la somma dei *fair value* delle attività trasferite e delle passività assunte dal Gruppo alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell'impresa acquisita. Gli oneri accessori alla transazione sono generalmente rilevati nel Conto Economico nel momento in cui sono sostenuti. Alla data di acquisizione, le attività identificabili acquisite e le passività assunte sono rilevate al *fair value* alla data di acquisizione; costituiscono un'eccezione le seguenti poste, che sono invece valutate secondo il loro principio di riferimento:

- imposte differite attive e passive;
- attività e passività per benefici ai dipendenti;
- passività o strumenti di capitale relativi a pagamenti basati su azioni dell'impresa acquisita o pagamenti basati su azioni relativi al Gruppo emessi in sostituzione di contratti dell'impresa acquisita;
- attività destinate alla vendita e *discontinued operation*;

- le acquisizioni di quote di minoranza relative a entità per le quali esiste già il controllo non sono considerate tali, bensì operazioni sul Patrimonio Netto; il Gruppo procede alla contabilizzazione a Patrimonio Netto dell'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di Patrimonio Netto acquisita;

- gli utili e le perdite significativi, con i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, salvo che 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 ob-

bligazioni 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, a eccezione del caso in cui esse siano rappresentative di riduzione di valore.

2.5 Area di consolidamento e sue variazioni**Area di consolidamento**

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale al 31 dicembre 2015 e al 31 dicembre 2014 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 31/12/2015 (Euro)	Capitale sociale al 31/12/2014 (Euro)
SEA Handling SpA (in liquidazione) ¹	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 Somma Lombardo (VA)	10.304.659	10.304.659
SEA Energia SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
SEA Prime SpA (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA) ²	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Prime Aviation Services SpA (già ATA Ali Servizi SpA) ³	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	420.000	420.000
Consorzio Malpensa Construction	Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano	51.646	51.646
Dufrital SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO SpA	Via Orio al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services Srl	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2015 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione sociale	Metodo di consolidamento al 31/12/2015	% possesso del Gruppo al 31/12/2015	% possesso del Gruppo al 31/12/2014
SEA Handling SpA (in liquidazione) ¹	1	100%	100%
SEA Energia SpA	Integrale	100%	100%
SEA Prime SpA (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA) ²	Integrale	98,34%	98,34%
Prime Aviation Services SpA (già ATA Ali Servizi SpA) ³	Integrale	98,34%	98,34%
Consorzio Malpensa Construction	Integrale	51%	51%
Dufrital SpA	Patrimonio Netto	40%	40%
SACBO SpA	Patrimonio Netto	30,979%	30,979%
SEA Services Srl	Patrimonio Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa SpA	Patrimonio Netto	25%	25%
Disma SpA	Patrimonio Netto	18,75%	18,75%

1. *L'Assemblea Straordinaria degli Azionisti della controllata SEA Handling SpA in liquidazione del 9 giugno 2014 ha deliberato di sciogliere anticipatamente la Società e di porla in liquidazione con decorrenza dal 1° luglio 2014, autorizzando anche l'eventuale esercizio provvisorio dell'impresa in data successiva al primo luglio, per il minimo periodo necessario (l'esercizio provvisorio è stato confermato nell'assemblea di SEA Handling in liquidazione del 30 luglio 2014 per il periodo 1 luglio-31 agosto 2014). La decisione di dismettere il settore handling Aviazione commerciale non ha determinato l'uscita dall'area di consolidamento del Gruppo ma l'applicazione dell'IFRS 5 alle attività discontinue.*
2. *La società Ali Trasporti Aerei ATA SpA ha cambiato denominazione sociale in SEA Prime SpA con la delibera dell'Assemblea degli Azionisti del 2 marzo 2015.*
3. *Indirettamente tramite SEA Prime SpA.*

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'IFRIC12. La logica di determinazione del fair value discende dal fatto che il Concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto 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.

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 lo IAS 11 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 dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione allo Stato alla scadenza della concessione dei beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- 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 2041. 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 devoluzione gratuita.

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:

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.

Investimenti immobiliari

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

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

Perdite di valore delle attività

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

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate in una delle seguenti ca-

tegorie in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate:

- attività finanziarie a *fair value* a Conto Economico;
- crediti e finanziamenti attivi;
- attività disponibili per la vendita.

Le attività finanziarie sono iscritte all'attivo patrimoniale nel momento in cui la Società diviene parte dei contratti connessi alle stesse. Le attività finanziarie cedute sono eliminate dall'attivo dello Stato Patrimoniale, quando il diritto a ricevere i flussi di cassa è trasferito unitamente a tutti i rischi e benefici associati alla proprietà.

Gli acquisti e le vendite di attività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta delle relative operazioni. Le attività finanziarie sono valutate come segue:

(a) Attività finanziarie a *fair value* a Conto Economico

Le attività finanziarie sono classificate in questa categoria se acquisite allo scopo di essere cedute nel breve termine. Le attività di questa categoria sono classificate come correnti e valutate al *fair value*; le variazioni di *fair value* sono riconosciute a Conto Economico nell'esercizio in cui sono rilevate, se significative.

(b) Crediti e finanziamenti attivi

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari, prevalentemente relativi a crediti verso clienti, non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, a eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente. Tali attività sono valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso d'interesse effettivo. Se vi è un'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore, l'attività è ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi di cassa ottenibili in futuro. Le perdite di valore sono rilevate a Conto Economico. Se negli esercizi successivi vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato.

(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non derivati esplicitamente designati in questa categoria, ovvero che non trovano classificazione

in nessuna delle precedenti categorie e sono compresi nelle attività non correnti a meno che il *management* intenda cederli nei 12 mesi successivi dalla data del bilancio. Tali attività finanziarie sono valutate al *fair value* e gli utili o perdite da valutazione sono imputati a una riserva di Patrimonio Netto afferente le "altre componenti dell'utile complessivo" (altre componenti del Conto Economico); la loro rilevazione a Conto Economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta o, nel caso di variazioni cumulate negative, quando si valuta che la riduzione di valore già rilevata a Patrimonio Netto non potrà essere recuperata in futuro.

Nel caso di partecipazioni classificate come partecipazioni disponibili per la vendita, un prolungato o significativo declino nel *fair value* della partecipazione al di sotto del costo iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata. Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del *fair value* degli strumenti oggetto di copertura (*fair value hedge*, es. copertura della variabilità del *fair value* di attività/passività a tasso fisso), i derivati sono rilevati al *fair value* con imputazione degli effetti a Conto Economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value* associate al rischio coperto. Quando i derivati coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le coperture effettuate vengono designate a fronte dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari attribuibile ai rischi che in un momento successivo possono influire sul Conto Economico. La parte efficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati che sono stati designati come di copertura secondo i requisiti previsti dallo IAS 39, viene rilevata in una riserva di Patrimonio Netto (e in particolare nelle "altre componenti del Conto Economico Complessivo"); tale riserva viene poi imputata a Conto Economico nell'esercizio in cui la transazione coperta influenza il Conto Economico. La parte inefficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati, così come l'intera variazione di *fair value* dei derivati, che non sono stati designati come di copertura o che non ne presen-

tano i requisiti richiesti dal citato IAS 39, viene invece contabilizzata direttamente a Conto Economico nella voce "Proventi/oneri finanziari".

Il *fair value* di strumenti finanziari quotati è basato sul prezzo corrente di offerta. Se il mercato di un'attività finanziaria non è attivo (o si riferisce a titoli non quotati), il Gruppo definisce il *fair value* utilizzando tecniche di valutazione che includono: il riferimento ad avanzate trattative in corso, riferimenti a titoli che posseggono le medesime caratteristiche, analisi basate sui flussi di cassa, modelli di prezzo basati sull'utilizzo di indicatori di mercato e allineati, per quanto possibile, alle attività da valutare.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato al netto del fondo svalutazione crediti. Qualora vi sia un'obiettivo evidenza di indicatori di riduzioni di valore, l'attività viene ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro.

L'obiettivo evidenza di perdita di valore è verificata considerando, tra l'altro, rilevanti inadempimenti contrattuali, significative difficoltà finanziarie, rischio di insolvenza della controparte. I crediti sono 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 valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stata effettuata la svalutazione. 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.

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. Il Gruppo adottava già al 31 dicembre 2012 l'*accounting choice* prevista dal principio IAS 19 che prevedeva che gli utili e perdite attuariali fossero rilevati direttamente nel Patrimonio Netto e, conseguentemente, l'entrata in vigore dello IAS 19R che elimina trattamenti alternativi a quello già adottato dal Gruppo non ha impatti sulla classificazione comparativa delle voci interessate.

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 Trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile, ricade nella categoria dei piani a benefici definiti per la parte maturata prima dell'applica-

zione 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 sono inizialmente iscritte al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutate 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.

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del 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 a un istituto finanziatore e 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 al *fair value* del corrispettivo ricevuto per le prestazioni di servizi della gestione ordinaria dell'attività. Il ricavo è riconosciuto al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti.

I ricavi, principalmente riferibili alle prestazioni di servizi, sono riconosciuti nell'esercizio nel quale i servizi sono resi.

I canoni attivi e le *royalty* sono riconosciuti nell'esercizio di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti.

I ricavi di attività di *handling* sono riconosciuti per competenza temporale sulla base dei passaggi 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.

Analogo trattamento contabile è stato adottato con riferimento ai certificati bianchi che sono assegnati dal GSE (per la prima volta nel 2013, per gli anni 2012 e 2013) a seguito del riconoscimento come CAR (Co-generazione ad Alto Rendimento) della centrale di Malpensa.

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).

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).

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.

Riconoscimento dei costi

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

Gli 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, sono considerati costi commerciali e, come tali, classificati nei "Costi operativi" e rilevati in correlazione ai ricavi a cui sono riferibili. In particolare, a giudizio del *management* che monitora l'efficacia di queste iniziative commerciali alla pari di altre iniziative di *marketing* classificate tra i costi commerciali, nonostante tali incentivi siano parametrati a talune voci specifiche di ricavo e a esse proporzionate, per la loro natura di impulso al traffico o alla crescita dello scalo, da un punto di vista gestionale devono essere considerati unitariamente a tutti i costi sostenuti dalla Società in ambito commerciale e di *marketing* e sono quindi esposti nei *management account* e valutati nei KPI aziendali unitamente ai costi di *marketing*. In tale contesto è stata quindi presa la

decisione di classificare tale fattispecie di incentivo, nella comunicazione finanziaria annuale in modo coerente alla visione gestionale.

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 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".

In caso di consolidato fiscale, ciascuna società trasferisce alla società consolidante il reddito o la perdita fiscale; la società consolidante rileva un credito nei confronti delle società che apportano imponibili fiscali pari all'IRES da versare. Per contro, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito che, nel caso del consolidato fiscale tra SEA e SEA Handling e tra SEA Prime e Prime AviationServices, è pari al 50% dell'IRES sulla parte di perdita effettivamente compensata a livello di Gruppo.

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 indica-

tori 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 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 le stime effettuate dagli Amministratori.

(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.

(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 con-

tenziosi 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 Separato. 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.

(d) Crediti commerciali

Se vi è l'obiettivo evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore nei crediti commerciali, gli stessi sono ridotti in misura tale da risultare pari al loro presunto valore di realizzo tramite l'apposizione di un fondo svalutazione crediti. 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) Attività finanziarie

La valutazione della recuperabilità del credito finanziario verso Milan Airport Handling Trust, sorto con l'assegnazione della partecipazione Airport Handling al citato Trust e la sottoscrizione di strumenti finanziari partecipativi emessi da Airport Handling successivamente alla assegnazione al Trust, è effettuata sulla base delle migliori conoscenze delle prospettive di esito delle operazioni di cessione della società da parte del Trust e di valutazione del valore dell'interessenza residuale alla citata cessione ed è quindi soggetta all'ordinaria alea di incertezza dei processi negoziali

di dismissione di investimenti finanziari nonché delle prospettive di redditività futura dell'investimento.

(f) Qualifica SEESEU-C per oneri di sistema

Il Gruppo ha presentato la domanda al GSE per il conseguimento della qualifica di Sistema SEU–SEESEU che consentirebbe di ottenere condizioni tariffarie agevolate sull'energia elettrica consumata e non prelevata dalla rete in misura pari al 5% dei corrispondenti importi unitari dovuti.

Seppur nel quadro delle incertezze connesse allo stato di avanzamento della richiesta e al fatto che alla data del presente bilancio non risulta ancora ottenuta la qualifica SEESEU-C per l'applicazione della tariffa agevolata degli oneri di sistema, gli Amministratori hanno ritenuto ragionevole stimare il pagamento degli oneri di sistema, iscritti fra gli altri costi operativi, per l'esercizio 2015 a condizioni tariffarie agevolate, supportati dalla propria Direzione tecnica circa gli elementi oggettivi a supporto della domanda e sulla base dello stato di avanzamento della richiesta.

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 (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

Al fine di controllare 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 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.

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 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. Il Gruppo SEA, a fronte di crediti scaduti, crediti in contenzioso, o per i quali esiste una procedura legale o concorsuale, utilizza le medesime percentuali di svalutazione.

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

Crediti commerciali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti commerciali verso clienti	163.309	198.746
- di cui scaduto	95.466	115.344
Fondo svalutazione crediti commerciali	(83.586)	(89.742)
Crediti commerciali verso imprese collegate	10.837	9.522
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(33)	
Totale crediti commerciali netti	90.527	118.526

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

Crediti commerciali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Da meno di 180 giorni	17.594	39.121
Da più di 180 giorni	77.872	76.223
Totale crediti commerciali scaduti	95.466	115.344

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2015 e 2014, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a proce-

dure concorsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l'indicazione delle fidejussioni bancarie, assicurative e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

Crediti commerciali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti commerciali verso clienti	174.146	208.268
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	44.493	43.544
(ii) crediti oggetto di contestazioni	25.462	23.618
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	104.191	141.106
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	25.511	48.182
Fidejussioni e depositi cauzionali	73.606	68.932
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	70,6%	48,9%

4.2 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 2015 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

a) Rischio tasso di interesse

L'esposizione del Gruppo SEA al rischio tasso deriva principalmente dalla volatilità degli oneri finanziari connesso all'indebitamento espresso a tasso variabile. La volatilità degli oneri finanziari viene gestita dal Gruppo tramite l'individuazione di un *mix* equilibrato di finanziamenti a tasso fisso e a tasso variabile nonché l'utilizzo di strumenti derivati di copertura, tali da limitare gli effetti delle fluttuazioni dei tassi di interesse.

Al 31 dicembre 2015 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 (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 faceva ricorso a indebitamento a breve termine).

Il debito a medio/lungo termine al 31 dicembre 2015 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,20% 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 al 31 dicembre 2015 e 2014

(Importi in Euro migliaia)	Scadenza	31 dicembre 2015		31 dicembre 2014	
		Importo	Tasso medio	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2021	300.000	3,125%	300.000	3,125%
Finanziamenti bancari su raccolta BEI	dal 2017 al 2035	276.994	1,37%	230.893	1,68%
o/w a tasso fisso		60.000	3,90%	60.000	3,90%
o/w a tasso variabile*		216.994	0,67%	170.893	0,91%
Altri finanziamenti bancari	2020	85	0,50%	50.000	2,39%
o/w a tasso fisso		85	0,50%	-	-
o/w a tasso variabile		-	-	50.000	2,39%
Indebitamento finanziario lordo a m/l termine		577.079	2,28%	580.893	2,49%

* Include: i) *tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 41% al 31.12.2015 e il 56% al 31.12.2014).*

ii) *Euro 60 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.*

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio/lungo termine al 31 dicembre 2015 è pari a Euro 577.079 migliaia, in diminuzione di Euro 3.814 migliaia rispetto al 31 dicembre 2014, con un costo medio che si è ridotto di 21 *basis point*, toccando il 2,28% a fine anno. Si segnala che il costo di tale indebitamento, considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, è pari al 2,92%, in diminuzione rispetto al 3,00% di fine dicembre 2014 (-8 *basis point*). Complessivamente il totale del debito a medio/lungo termine

(escluso quindi l'indebitamento per anticipo fatture, scoperto di conto corrente o altre tipologie di finanziamento del capitale circolante) a tasso variabile non coperto della Capogruppo al 31 dicembre 2015 risulta pari al 22,3% circa del totale di tale debito. Non vi sono state pertanto coperture eccedenti rispetto ai flussi futuri oggetto di copertura ("*overhedge*").

Al 31 dicembre 2015 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi Euro 300 milioni nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in Euro MM)	Cedola	Tasso annuale
SEA SpA 3 ^{1/8} 04/17/21	SEA SpA	<i>Irish Stock Exchange</i>	XS1053334373	7	17/04/21	300	Fissa, annuale	3,125%

Il *fair value* dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, al 31 dicembre 2015 è pari a Euro 591.660 migliaia (in riduzione rispetto a Euro 602.023 migliaia al 31 dicembre 2014, prevalentemente per effetto della dinamica dei tassi di mercato).

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 il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2015;
- 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.

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

	Nozionale alla stipula	Nozionale residuo al 31/12/2015	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2015	Fair value al 31/12/2014
IRS	10.000	9.677	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.512,5)	(1.741,0)
	5.000	4.839	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(756,3)	(870,5)
	15.000	13.448	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(2.028,0)	(2.358,4)
	11.000	8.724	18/5/2011	15/9/2011	15/9/2016	(258,5)	(498,0)
	10.000	8.214	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.155,6)	(1.351,8)
	11.000	8.724	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.225,3)	(1.433,2)
	12.000	9.103	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.258,5)	(1.475,5)
	12.000	9.103	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.258,5)	(1.475,5)
Collar	10.000	8.214	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(905,6)	(1.047,9)
	11.000	8.345	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(897,9)	(1.041,3)
Totale		88.393				(11.256,8)	(13.293,1)

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 2015 e al 31 dicembre 2014 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 13.

b) Rischio di cambio

Il Gruppo SEA, a 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. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono principalmente delle fluttua-

zioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in Dollari USA. Tali fluttuazioni si manifestano tanto direttamente quanto indirettamente, mediante formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing*. I rischi si evidenziano anche nella fase di vendita, in relazione alle fluttuazioni del prezzo di mercato dell'energia elettrica venduta a terzi.

Si segnala che, nel corso del 2015, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterne effettuare nei periodi futuri. Si precisa altresì che il Gruppo SEA, attraverso la controllata SEA Energia, ha stipulato contratti bilaterali per la fornitura di energia elettrica e calore a soggetti terzi il cui prezzo di vendita è correlato all'andamento del costo del metano, favorendo in tal modo la riduzione del rischio di variazione dei prezzi di vendita rispetto ai prezzi di produzione. La strategia di copertura dal rischio *commodity* è stata rafforzata anche attraverso la sottoscrizione di contratti di approvvigionamento che, al fine di ridurre l'esposizione al rischio di variazione del prezzo del metano, prevedono un prezzo fisso definito contrattualmente per una parte dei fabbisogni.

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;
- ha ottenuto delle linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo nei successivi 12 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 fine 2015 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per Euro 200 milioni, di cui Euro 120 milioni di linea *revolving* disponibile sino ad aprile 2020 ed Euro 80 milioni relativi a linee su raccolta BEI, il cui utilizzo è previsto entro dicembre 2017, per durate comprese tra i 15 e i 20 anni. Al 31 dicem-

bre 2015 il Gruppo SEA dispone anche di ulteriori Euro 217.317 migliaia di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Il Gruppo SEA dispone di linee di credito *committed* e *uncommitted* in grado di garantire la copertura dei fabbisogni finanziari futuri e i fabbisogni della gestione corrente, con una scadenza media dell'indebitamento finanziario di medio/lungo termine maggiore di 5 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Considerando solo i finanziamenti bancari, oltre il 60% dell'indebitamento ha una scadenza superiore ai 5 anni (il 25% oltre i 10 anni).

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 (avvalendosi anche di rapporti di *factoring* diretto *pro soluto* che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa). Si precisa che le operazioni di *factoring* indiretto, come ampiamente specificato in precedenza, non modificano le condizioni di pagamento contrattuali e non generano pertanto effetti diluitivi della consistenza del capitale circolante.

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 2015 e al 31 dicembre 2014:

Passività al 31 dicembre 2015

(Importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	32,0	69,7	73,4	524,6	699,7
Debiti commerciali	164,5				164,5
Totale debito	196,5	69,7	73,4	524,6	864,2

Passività al 31 dicembre 2014

(Importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	81,8	66,5	68,3	478,7	695,3
Debiti commerciali	170,7				170,7
Totale debito	252,5	66,5	68,3	478,7	866,0

A fine 2015 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono prevalentemente costituiti dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune *tranche* di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario.

La struttura delle scadenze evidenzia l'allungamento della vita media del debito e la capacità dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA di assicurare 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 2015 e al 31 dicembre 2014, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di -50 *basis point*.

b) Metodi di calcolo:

- la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di sti-

- mare 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:

(Importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2015		31 dicembre 2014	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-299,25	389,59	-423,04	503,68
Finanziamenti (interessi passivi) ¹	984,52	-1.091,93	1.591,05	-1.591,05
Strumenti derivati di copertura (flussi) ²	-136,37	474,83	-504,86	504,86
Strumenti derivati di copertura (<i>fair value</i>) ³	-1.627,42	1.729,20	-2.180,77	2.193,52

1 + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi.

2 + = ricavo di copertura; - = costo da copertura.

3 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, che nel caso di una variazione di -50 *basis point* risulterebbero negativi, e pertanto sono stati posti uguali a zero nei casi in cui, diversamente, si sarebbero determinati flussi di segno opposto a quelli contrattualmente previsti.

Si precisa che il prestito obbligazionario e alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenant*), riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario an-

nuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente. Si precisa che, per 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 il Gruppo 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

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2015 e al 31 dicembre 2014 del Gruppo.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al <i>fair value</i>	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			16.776			16.776
Altri crediti non correnti			1.692			1.692
Crediti commerciali			90.527			90.527
Crediti per imposte dell'esercizio			12.751			12.751
Altri crediti correnti			13.286			13.286
Altre attività finanziarie correnti			7.190			7.190
Cassa e disponibilità liquide			55.502			55.502
Totale	-	-	197.724	26	-	197.750
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	11.257				558.518	569.775
- di cui debito verso obbligazionisti					297.580	297.580
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					31	31
Debiti commerciali					164.486	164.486
Debiti per imposte dell'esercizio					63.017	63.017
Altri debiti correnti					106.898	106.898
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					23.431	23.431
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					548	548
Totale	11.257	-	-	-	916.929	928.186

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al <i>fair value</i>	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			23.966			23.966
Altri crediti non correnti			1.691			1.691
Crediti commerciali			118.526			118.526
Crediti per imposte dell'esercizio			16.110			16.110
Altri crediti correnti			15.617			15.617
Cassa e disponibilità liquide			30.586			30.586
Totale	-	-	206.496	26	-	206.522
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	13.293				514.153	527.446
- di cui debito verso obbligazionisti					297.159	297.159
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					410	410
Debiti commerciali					170.711	170.711
Debiti per imposte dell'esercizio					59.529	59.529
Altri debiti correnti					98.753	98.753
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					72.704	72.704
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					1.215	1.215
Totale	13.293	-	-	-	917.475	930.768

I valori determinati utilizzando la metodologia prevista del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento.

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 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 2015 e al 31 dicembre 2014.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		11.257	
Totale		11.257	26

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		13.293	
Totale		13.293	26

5.2 Attività e Passività Cessate e Risultato netto da Attività Cessate

Nel presente capitolo viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle "Attività Cessate" così come presentate nel Conto Economico, nella Situazione patrimoniale-finanziaria e nel Rendiconto Finanziario consolidati.

Da un punto di vista metodologico si precisa che, con riferimento alla rappresentazione delle "Attività Cessate" prevista dall'IFRS 5, le stesse sono incluse nell'area di consolidamento del Gruppo SEA al 31 dicembre 2015, così come nell'esercizio comparativo 2014, e pertanto i saldi complessivi relativi all'intero Gruppo sono determinati operando le dovute elisioni delle transazioni economiche e finanziarie avvenute tra le "Attività in funzionamento" e le "Attività Cessate". Più in dettaglio si è operato nel seguente modo:

- le singole voci di Conto Economico che sono incluse nella voce "Attività Cessate" sono riconducibili al Conto Economico di SEA Handling SpA in liquidazione;
- le singole voci di Conto Economico relative alle "Attività in funzionamento" sono presentate senza tenere conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due "Attività in funzionamento"

e "Attività Cessate" mentre la voce "Attività Cessate" comprende gli effetti complessivi dell'elisione di tali transazioni. Gli effetti delle elisioni sono presentati nelle note di commento;

- a livello patrimoniale-finanziario, il consolidamento delle "Attività in funzionamento" e delle "Attività Cessate" implica, così come descritto in precedenza, l'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra loro, in modo che gli ammontari iscritti alle "Attività in funzionamento" e alle "Attività Cessate" rappresentino i saldi attivi e passivi risultanti da transazioni con soggetti esterni rispetto al Gruppo nel suo complesso. Ne consegue che tali saldi potrebbero non essere rappresentativi della situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo SEA *post* discontinuità del *business handling* Aviazione commerciale. Le dovute elisioni di tali rapporti, infine, sono state inserite in un'apposita riga aggiunta all'attivo e al passivo, in modo da presentare correttamente il totale attivo e totale passivo del Gruppo nel suo complesso;
- con riferimento al Rendiconto Finanziario, tutti i flussi di cassa relativi alle "Attività Cessate" sono stati rappresentati in apposite voci relative alle operazioni dell'esercizio, alle attività di investimento e

alle attività di finanziamento del Rendiconto Finanziario. Tali voci si riferiscono ai soli flussi risultanti da transazioni con soggetti esterni al Gruppo. Ne consegue che i flussi relativi alle "Attività in funzionamento" e quelli relativi alle "Attività Cessate" potrebbero non essere rappresentativi dei flussi finanziari del Gruppo SEA *post* discontinuità del *business handling* Aviazione commerciale. Nel Rendiconto Finanziario Consolidato gli effetti sui flussi di cassa connessi alle "Attività Cessate" sono esposti separatamente in una apposita riga aggiunta in ogni sezione del Rendiconto Finanziario.

Si ricorda che al 31 dicembre 2015 e al 31 dicembre 2014 le "Attività Cessate" e le passività connesse alle "Attività Cessate" e il risultato netto delle "Attività Cessate" sono quelli relativi a SEA Handling in liquidazione,

visto che Airport Handling, per effetto dell'assegnazione al *Trust Milan Airport Handling Trust*, avvenuta il 26 agosto 2014, non rientra nel perimetro di consolidamento. Il risultato di Airport Handling sino alla data di cessione della partecipazione al *Trust* è stato riclassificato nella voce "Oneri da partecipazioni". Si evidenziano, comunque, i limiti di comparabilità dei due periodi in quanto, sino al 31 agosto 2014, otto dei dodici mesi facenti parte del periodo di confronto, SEA Handling in liquidazione era una società operativa, al contrario di quanto risulta nell'esercizio 2015. SEA Handling, infatti, è stata posta in liquidazione in data 30 giugno 2014 e la sua attività caratteristica è proseguita sino al 31 agosto 2014.

Il dettaglio dei valori economici riportati tra le "Attività Cessate" è di seguito presentato:

Conto Economico delle Attività Cessate

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre			
	2015	2014	Delta	Delta %
Ricavi di gestione	4.946	78.194	(73.248)	-93,7%
Totale ricavi	4.946	78.194	(73.248)	-93,7%
Costi operativi				
Costi del lavoro	(316)	(98.476)	98.160	-99,7%
Materiali di consumo	0	(1.519)	1.519	-100,0%
Altri costi operativi	(944)	(16.321)	15.377	-94,2%
Accantonamenti e svalutazioni	447	11.933	(11.486)	-96,3%
Totale costi operativi	(813)	(104.384)	103.571	-99,2%
Margine operativo lordo / EBITDA	4.133	(26.190)	30.323	-115,8%
Ammortamenti	(458)	(733)	275	-37,5%
Risultato operativo	3.675	(26.923)	30.598	-113,7%
Proventi finanziari	2	29	(27)	-93,1%
Risultato prima delle imposte	3.677	(26.894)	30.571	-113,7%
Imposte	(439)	5.590	(6.029)	-107,9%
Risultato netto da Attività Cessate	3.238	(21.304)	24.542	-115,2%

I ricavi di gestione dell'esercizio 2015 ammontano complessivamente a Euro 4.946 migliaia e si riferiscono per Euro 3.901 migliaia alla plusvalenza generata dalla vendita di mezzi e attrezzature alle società Airport Handling SpA e Tecmo Srl, per Euro 948 migliaia per l'affitto a Airport Handling dei mezzi operativi e delle attrezzature di proprietà della Società e per Euro 97 migliaia a ricavi diversi per sopravvenienze attive principalmente relative allo storno di fatture da ricevere contabilizzate negli esercizi precedenti a seguito della definizione di contenziosi con i fornitori. I costi operativi sostenuti nell'esercizio 2015 sono pari a Euro 813 migliaia e includono costi del personale, co-

sti amministrativi, costi industriali e accantonamenti e svalutazioni.

Nel periodo considerato, il costo del lavoro si riferisce principalmente ai costi del personale SEA distaccato in SEA Handling. Nell'esercizio 2015, i costi amministrativi sono pari a Euro 535 migliaia e si riferiscono principalmente ai costi per il *service* amministrativo, per le consulenze professionali e legali e per gli emolumenti del Collegio Sindacale, mentre i costi industriali, pari a Euro 409 migliaia, sono relativi principalmente all'importo riconosciuto ad Airport Handling per manutenzioni non effettuate sui mezzi oggetto di cessione.

La voce "Accantonamenti e svalutazioni" comprende: *i)* l'effetto positivo di Euro 653 migliaia, relativo alla rilevazione di ripristini di valore di crediti ritenuti inesigibili in passato, per i quali gli accantonamenti si sono rivelati eccedenti le effettive necessità; *ii)* Euro 250 migliaia relativi ad accantonamenti per contenziosi legali; *iii)* Euro 15 migliaia relativi a rilasci netti conseguenti l'aggiornamento dei contenziosi con il personale in forza prima del 31 dicembre 2014 e *iv)* Euro

29 migliaia a rilasci del fondo oneri futuri, eccedente rispetto alle necessità per la favorevole definizione di contenziosi per danni provocati a terzi.

Gli ammortamenti dell'esercizio 2015 sono pari a Euro 458 migliaia e sono relativi alle immobilizzazioni materiali.

Le "Attività Cessate" e le "Passività connesse alle Attività Cessate" al 31 dicembre 2015 e al 31 dicembre 2014 – riesposto – sono di seguito riportate:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
	Totale	Totale
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali	8	1.853
Imposte differite attive	41	1.329
Totale attività non correnti	49	3.182
Crediti commerciali	374	2.300
Altri crediti	4.580	9.600
Cassa e disponibilità liquide	6.499	928
Totale attivo corrente	11.453	12.828
Totale attivo delle Attività Cessate	11.502	16.010
PASSIVITÀ		
Capitale sociale	10.305	10.305
Altre riserve	(5.060)	1.567
Utili dell'esercizio	3.238	(21.304)
Patrimonio Netto di Gruppo	8.483	(9.432)
Patrimonio Netto di terzi	0	0
Patrimonio Netto Consolidato di Gruppo e di terzi delle Attività Cessate	8.483	(9.432)
Fondo rischi e oneri	1.877	9.232
Totale passività non correnti	1.877	9.232
Debiti commerciali	1.065	1.211
Debiti per imposte dell'esercizio	3	582
Altri debiti	74	14.417
Totale passivo corrente	1.142	16.210
Totale passività connesse alle Attività Cessate	3.019	25.443
Totale passività connesse alle Attività Cessate e Patrimonio Netto	11.502	16.010

Nell'ambito della procedura di liquidazione di SEA Handling SpA il liquidatore ha indetto una vendita tramite gara di appalto del proprio parco mezzi organizzato in 9 lotti omogenei. Tale gara è andata deserta non essendo pervenute richieste di partecipazioni conformi alla disciplina di gara e ai termini previsti dal bando. Airport Handling SpA aveva manifestato a SEA Handling SpA l'interesse a rendersi acquirente – a condizioni di mercato e sulla base di perizie di valutazione indipendenti – di 6 dei 9 lotti dei mezzi usati

messi in vendita dal liquidatore di SEA Handling SpA: l'accordo di vendita tra le due società è stato raggiunto lo scorso settembre, con il passaggio dei mezzi oggetto di contratto ad Airport Handling SpA.

Si segnala che è stato raggiunto un accordo con la società Tecmo Srl per la cessione dei tre lotti rimasti invenduti. La compravendita è stata effettuata "a corpo", secondo la formula "visti e piaciuti". La cessione si è perfezionata in data 1 dicembre 2015 per un valore di Euro 450 migliaia più IVA, regolarmente incassati.

Il dettaglio dei flussi finanziari relativi alle "Attività Cessate" è di seguito riportato:

Rendiconto Finanziario delle Attività Cessate

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Cash flow derivante dall'attività operativa		
Risultato prima delle imposte delle Attività Cessate	3.677	(26.894)
Rettifiche:		
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali ed immateriali	458	733
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	222	(9.438)
Variazione dei fondi del personale	(15)	(23.446)
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(653)	(1.414)
Oneri finanziari netti	(2)	(29)
Altre variazioni non monetarie	(3.897)	(511)
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	(210)	(60.999)
Variazione crediti commerciali e altri crediti	3.658	28.827
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(24.945)	(15.998)
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	(21.287)	12.829
Incasso del beneficio fiscale al netto delle imposte sul reddito pagate	5.204	1.727
Cash flow assorbito dall'attività operativa delle Attività Cessate	(16.293)	(46.443)
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	4.988	
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	426	
Disinvestimenti in immobilizzazioni finanziarie		2
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle Attività Cessate	5.414	2
Aumento di capitale e riserve di Patrimonio Netto	16.448	9.823
Variazione altre attività / passività finanziarie		36.008
Interessi incassati	2	29
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento delle Attività Cessate	16.450	45.860
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	5.571	(581)
Disponibilità liquide di inizio periodo	928	1.509
Disponibilità liquide di fine periodo	6.499	928

Nel 2015 l'attività operativa delle "Attività Cessate" ha assorbito liquidità per Euro 16.293 migliaia, principalmente a seguito delle uscite finanziarie per la liquidazione delle competenze, del TFR e degli incentivi del personale in organico nel 2014 alla Società. Nel mese di giugno 2015 è stato incassato il credito per il beneficio fiscale riconosciuto da SEA nell'ambito del consolidato fiscale del 2014, pari a Euro 5.432 migliaia. Nel mese di maggio 2015 è stato versato il saldo delle imposte per IRAP del 2014 pari a Euro 168 migliaia; nel mese di giugno 2015 è stato versato l'acconto per IRAP del 2015 per Euro 60 migliaia.

Nel 2015 il "Cash flow generato dall'attività di investimento" è pari a Euro 5.414 migliaia (positivo per Euro 2 migliaia nel 2014) per effetto degli incassi relativi alla cessione ad Airport Handling di mezzi ed attrezza-

ture per Euro 4.838 migliaia, dell'incasso della fattura relativa alla cessione alla controllante del *software* Pegaso del sistema Ground Star per Euro 426 migliaia e dell'incasso della prima *tranche* relativa alla cessione a Tecmo di attrezzature per Euro 150 migliaia.

Il "Cash flow derivante dall'attività di finanziamento delle Attività Cessate" del 2015 ammonta a Euro 16.450 migliaia ed è stato quasi totalmente determinato dai versamenti effettuati dal socio SEA al fine di dotare finanziariamente la liquidazione della Società nel contesto degli impegni assunti con la lettera del 25 marzo 2014.

5.3 Informativa per settori operativi

A seguito dell'emissione di obbligazioni a tasso fisso per Euro 300 milioni, avvenuta nel mese di aprile 2014,

la Capogruppo rientra tra le società che emettendo titoli azionari quotati in mercati regolamentati sono tenute a fornire l'informativa richiesta dall'IFRS 8. Pertanto nella presente Relazione Finanziaria annuale sono esposti i dati per settore operativo al 31 dicembre 2015 e i relativi dati comparativi al 31 dicembre 2014. È importante sottolineare che per il tipo di attività svolta dal Gruppo l'elemento "traffico" risulta essere condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali. Il Gruppo SEA ha identificato tre *business* operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla Gestione e in particolare: *i) Commercial Aviation, ii) General Aviation, iii) Energy*. A seguito della nuova esposizione per settori operativi, che riflette la vista gestionale e manageriale dei *business* in cui il Gruppo opera e al fine di rendere comparabili le informazioni, i dati relativi all'esercizio 2014 sono stati riesposti. Tali dati potrebbero pertanto differire rispetto a quelli presentati 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 che compongono gli stessi aeroporti, 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, nonché 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 di Milano, nonché il comparto *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente da SEA 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 *business* vengono inoltre incluse le attività erogate dalla Società Consorzio Malpensa Construction direttamente riconducibili al *business* aeroportuale.

General Aviation: include sia le attività di Aviazione generale che sono svolte attraverso la controllata SEA Prime (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA), acquisita nel corso del 2013 e che fornisce l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate, sia le attività di *handling* di Aviazione generale proprie della controllata Prime AviationServices.

Energy: comprende la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata sia alla copertura del fabbisogno degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, sia alla vendita al mercato esterno.

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

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 2015

(Importi in migliaia di Euro)	<i>Commercial Aviation</i>	<i>General Aviation</i>	<i>Energy</i>	Elisioni IC	Bilancio Consolidato
Ricavi	614.793	16.829	43.364	(32.578)	642.408
di cui <i>Intercompany</i>	(4.052)	(650)	(27.876)	32.578	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	610.741	16.179	15.488	0	642.408
EBITDA	211.590	5.340	2.901		219.831
EBIT	140.028	3.546	2.491		146.065
Proventi (oneri) da partecipazioni					7.723
Oneri finanziari					(19.929)
Proventi finanziari					859
Risultato prima delle imposte					134.718
Investimenti in immobilizzazioni	80.821	3.110	2.849		86.780
Materiali	11.957	2.783	2.849		17.589
Immateriali	68.864	327	0		69.191

Informativa di settore: dati economici e patrimoniali al 31 dicembre 2014

(Importi in migliaia di Euro)	<i>Commercial Aviation</i>	<i>General Aviation</i>	<i>Energy</i>	Elisioni IC	Bilancio Consolidato
Ricavi	594.441	17.142	45.612	(35.562)	621.634
di cui <i>Intercompany</i>	(4.138)	(664)	(30.759)	35.562	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	590.304	16.477	14.853	0	621.634
EBITDA	201.321	4.406	156		205.883
EBIT	127.698	2.489	(490)		129.697
Proventi (oneri) da partecipazioni					2.027
Oneri finanziari					(24.549)
Proventi finanziari					1.430
Risultato prima delle imposte					108.605
Investimenti in immobilizzazioni	96.043	225	756		97.024
Materiali	17.516	125	756		18.397
Immateriali	78.527	100	0		78.627

6. Note alla situazione patrimoniale-finanziaria

6.1 Immobilizzazioni immateriali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2015 e 2014 relative alle immobilizzazioni immateriali.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	Al 31 dicembre 2015
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.331.788		56.003	(598)	(2.091)	1.385.102
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	45.497	62.089	(53.542)			54.044
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	54.838		348	(276)		54.910
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.258	7.050	(410)			7.898
Altre	17.583	52	1.455			19.090
Valore lordo	1.450.964	69.191	3.854	(874)	(2.091)	1.521.044
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(415.458)		(20)	235	(35.955)	(451.198)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(41.979)				(6.558)	(48.537)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.356)		(1.393)		(128)	(16.877)
Fondo ammortamento	(472.793)	0	(1.413)	235	(42.641)	(516.612)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	916.330		55.983	(363)	(38.046)	933.904
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	45.497	62.089	(53.542)			54.044
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	12.859		348	(276)	(6.558)	6.373
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.258	7.050	(410)			7.898
Altre	2.227	52	62		(128)	2.213
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	978.171	69.191	2.441	(639)	(44.732)	1.004.432

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono stati rilevati diritti su beni in concessione per Euro 933.904 migliaia al 31 dicembre 2015 a fronte di Euro 916.330 migliaia al 31 dicembre 2014. 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 2015 è pari a Euro 35.955 migliaia. La svalutazione di Euro 2.091 migliaia si riferisce al valore netto contabile di beni non più utilizzabili che saranno oggetto di rottamazione identificati a seguito di una attività di verifica inventariale effettuata nel corso del 2015.

Gli incrementi dell'esercizio derivano per Euro 53.542 migliaia dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nei "Diritti su beni in concessione e acconti" e per Euro 2.461 migliaia a "Riclassifiche e giroconti" tra "Immobilizzazioni immateriali e materiali".

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 7.8.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a Euro 54.044 migliaia, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2015. Le principali opere riguardano i lavori di *restyling* dell'aerostazione del Terminal 1 di Malpensa (piani arrivi e *check-in*), i lavori strutturali di ampliamento del 3°/3° di Malpensa, l'avvio della realizzazione di un nuovo fabbricato merci nell'area *cargo* di Malpensa e la prosecuzione dei lavori per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria presso il Terminal 2 di Malpensa, con relativo collegamento ferroviario. A Linate i lavori si riferiscono, principalmente, al potenziamento dell'area adibita ai controlli di sicurezza dei passeggeri in partenza e al *restyling* del piano *check-in*. I decrementi dell'esercizio, ovvero "Riclassifiche a be-

ni in concessione”, sono principalmente riconducibili all’entrata in esercizio graduale del 3°/3° di Malpensa. I “Diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell’ingegno e altre immobilizzazioni immateriali”, pari a Euro 6.373 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 12.859 migliaia al 31 dicembre 2014), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale sia gestionale. Nello specifico, gli investimenti hanno principalmente riguardato nel corso del 2015 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, di cui solo Euro 348 migliaia relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti

nella voce “Immobilizzazioni in corso ed acconti” che al 31 dicembre 2015 presenta un saldo residuo di Euro 7.898 migliaia, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all’andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2015 il Gruppo non ha individuato indicatori di *impairment*.

Nel corso dell’esercizio 2014 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Incrementi del periodo	Modifica perimetro consolidato	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	Al 31 dicembre 2014
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.268.919	10.667		57.331	(3.861)	(1.268)	1.331.788
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.037	62.766		(58.306)			45.497
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell’ingegno ed altre	42.658		(14)	12.194			54.838
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.014	5.864		(12.620)			1.258
Altre	17.551	34	(2)				17.583
Valore lordo	1.378.180	79.331	(16)	(1.401)	(3.861)	(1.268)	1.450.964
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(384.490)			1.003	1.685	(33.656)	(415.458)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell’ingegno ed altre	(35.441)			24		(6.562)	(41.979)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Altre	(15.262)					(94)	(15.356)
Fondo ammortamento	(435.193)			1.027	1.685	(40.312)	(472.793)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	884.429	10.667		58.334	(2.176)	(34.924)	916.330
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.037	62.766		(58.306)			45.497
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell’ingegno ed altre	7.217		(14)	12.218		(6.562)	12.859
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.014	5.864		(12.620)			1.258
Altre	2.289	34	(2)			(94)	2.227
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	942.987	79.331	(16)	(374)	(2.176)	(41.580)	978.171

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione delle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2015.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Incrementi del periodo	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	Al 31 dicembre 2015
Valore lordo						
Beni immobili	194.797	437	6.402	(71)		201.565
Impianti e macchinari	108.719	3.047	(51)	(125)		111.590
Attrezzature industriali e commerciali	35.642	2.181		(95)		37.728
Altri beni mobili	102.846	2.479	4.057	(1.450)		107.932
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.662	9.445	(12.695)	(1)		8.411
Valore lordo	453.666	17.589	(2.287)	(1.742)		467.226
Fondi ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(75.816)		(152)	38	(6.291)	(82.221)
Impianti e macchinari	(64.808)		(2)	119	(2.701)	(67.392)
Attrezzature industriali e commerciali	(33.529)			95	(1.655)	(35.089)
Altri beni mobili	(86.780)			1.417	(6.236)	(91.599)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Fondo ammortamento e svalutazione	(260.933)		(154)	1.669	(16.883)	(276.301)
Valore netto						
Beni immobili	118.981	437	6.250	(33)	(6.291)	119.344
Impianti e macchinari	43.911	3.047	(53)	(6)	(2.701)	44.198
Attrezzature industriali e commerciali	2.113	2.181			(1.655)	2.639
Altri beni mobili	16.066	2.479	4.057	(33)	(6.236)	16.333
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.662	9.445	(12.695)	(1)		8.411
Valore netto	192.733	17.589	(2.441)	(73)	(16.883)	190.925

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del *business Commercial Aviation* sia quelli in relazione alle attività *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 legati alle attività *Non Aviation*, hanno riguardato principalmente l'avanzamento delle opere di completamento del 3°/3° di Malpensa e i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto di nuove attrezzature, adeguamenti impiantistici ai sistemi di videosorveglianza, sistemi di controllo della viabilità e di monitoraggio dei flussi di passeggeri.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2015 il Gruppo non ha individuato indicatori di *impairment*.

Tutte le immobilizzazioni, 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 2015 rispettivamente a Euro 498.553 migliaia ed Euro 5.517 migliaia (al 31 dicembre 2014 erano pari rispettivamente a Euro 495.654 migliaia ed Euro 1.831 migliaia).

Nel corso dell'esercizio 2014 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Incrementi del periodo	Modifiche perimetro consolidamento	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	Al 31 dicembre 2014
Valore lordo							
Beni immobili	202.785	35		5.551	(13.574)		194.797
Impianti e macchinari	134.000	1.499	(27.437)	904	(247)		108.719
Attrezzature industriali e commerciali	51.172	909	(16.662)	227	(4)		35.642
Altri beni mobili	110.953	3.388	(11.197)	822	(1.120)		102.846
Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.618	12.566		(3.918)		(604)	11.662
Valore lordo	502.528	18.397	55.296	3.586	(14.945)	(604)	453.666
Fondi ammortamento e svalutazioni							
Beni immobili	(78.473)			(3.670)	12.525	(6.198)	(75.816)
Impianti e macchinari	(86.405)		26.003	(557)	247	(4.096)	(64.808)
Attrezzature industriali e commerciali	(47.803)		16.426	(72)	3	(2.083)	(33.529)
Altri beni mobili	(93.352)		10.281	685	1.101	(5.495)	(86.780)
Immobilizzazioni in corso e acconti							
Fondo ammortamento e svalutazione	(306.032)		52.710	(3.614)	13.876	(17.872)	(260.933)
Valore netto							
Beni immobili	124.312	35		1.881	(1.049)	(6.198)	118.981
Impianti e macchinari	47.595	1.499	(1.434)	347		(4.096)	43.911
Attrezzature industriali e commerciali	3.369	909	(236)	155	(1)	(2.083)	2.113
Altri beni mobili	17.601	3.388	(916)	1.507	(19)	(5.495)	16.066
Immobilizzazioni in corso e acconti	3.618	12.566		(3.918)		(604)	11.662
Valore netto	196.495	18.397	(2.586)	(28)	(1.069)	(18.476)	192.733

6.3 Investimenti immobiliari

Di seguito le tabelle relative agli investimenti immobiliari:

Investimenti immobiliari

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Valore lordo	4.148	4.148
Fondo ammortamento	(736)	(734)
Totale investimenti immobiliari netti	3.412	3.414

Movimentazione fondo ammortamento

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Valore iniziale	(734)	(733)
Decrementi		1
Ammortamenti	(2)	(2)
Valore finale fondo ammortamento investimenti immobiliari	(736)	(734)

La voce include i valori dei fabbricati a uso civile non strumentali all'attività d'impresa del Gruppo (appartamenti e *box*).

Pur in presenza di condizioni di incertezza connesse al mercato immobiliare non si ravvisano perdite di valore degli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2015.

6.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione della voce "Partecipazioni in società collegate" dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2015.

Partecipazioni in società collegate

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Movimentazione		Al 31 dicembre 2015
		Incrementi / rivalutazioni	Decrementi / svalutazioni	
SACBO SpA	27.786	2.861		30.647
Dufrital SpA	8.559	2.276		10.835
Disma SpA	2.540	102		2.642
Malpensa Logistica Europa SpA	2.101	459		2.560
SEA Services Srl	896		(193)	703
Totale	41.882	5.698	(193)	47.387

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 2015 ammonta a Euro 47.387 migliaia rispetto a Euro 41.882 migliaia al 31 dicembre 2014.

In data 29 giugno 2015, l'Assemblea Straordinaria del-

la collegata SEA Services Srl ha deliberato la modifica della data di chiusura del Bilancio di Esercizio, fissata al giorno 30 settembre di ogni anno (in precedenza la data di chiusura del Bilancio di Esercizio era fissata al giorno 31 dicembre).

6.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

Si riporta di seguito l'elenco delle Partecipazioni disponibili per la vendita:

Ragione sociale	% possesso	
	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport SpA	0,227%	0,227%
Aeropuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%
Sita Soc. Intern. de Télécom. Aéronautiques (società di diritto belga)	12 quote	10 quote

Le tabelle di seguito riepilogano il dettaglio della movimentazione delle Partecipazioni disponibili per la vendita dell'esercizio 2015:

Partecipazioni disponibili per la vendita

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Movimentazione		Al 31 dicembre 2015
		Incrementi / rivalutazioni / riclassifiche	Decrementi / svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25			25
Romairport SpA	1			1
Aeropuertos Argentina 2000 SA				
Sita Soc. Intern. de Télécom. Aéronautiques (società di diritto belga)	0			0
Totale	26	-	-	26

Per la partecipazione in Aeropuertos Argentina 2000 SA si rimanda a quanto descritto nel Bilancio Separato di SEA.

6.6 Imposte differite attive

Di seguito si riporta il dettaglio delle imposte differite attive:

Imposte differite attive nette

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Imposte anticipate attive	83.291	91.736
Imposte differite passive	(41.009)	(45.178)
Totale imposte differite attive nette	42.282	46.558

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2015 è riepilogata di seguito:

Imposte anticipate nette

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Rilascio / accantonamento a Conto Economico	Rilascio / accantonamento a Patrimonio Netto	Al 31 dicembre 2015
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	36.167	(1.601)	0	34.566
Sval. imm. materiali (<i>impairment test</i>)	15.557	(1.158)	0	14.399
Fondi rischi ed oneri	9.765	1.994	0	11.759
Fondo crediti tassato	12.345	(3.190)	0	9.155
Contenzioso lavoro	2.307	(2.307)	0	0
Valutazione a <i>fair value</i> dei derivati	3.407	0	(820)	2.587
Attualizzazione TFR (IAS 19)	3.487	(452)	(513)	2.522
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	1.248	1.673	0	2.921
Perdita fiscale prospettica da SEA Handling in liquidazione al netto del beneficio	1.329	(1.287)	0	42
Perdita fiscale Prime Aviation Services		135	0	135
Ammortamenti	1.979	(469)	0	1.510
Altre	4.145	(450)	0	3.695
Totale imposte anticipate	91.736	(7.112)	(1.333)	83.291
Ammortamenti	(40.632)	6.635	0	(33.997)
Allocazione plusvalore acquisizione SEA Prime	(2.745)	(2.837)	0	(5.582)
Attualizzazione TFR (IAS 19)	(1.779)	227	0	(1.552)
Leasing finanziario	(125)	125	0	0
Altro	103	19	0	122
Totale imposte differite	(45.178)	4.169	0	(41.009)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	46.558	(2.943)	(1.333)	42.282

Al 31 dicembre 2015 sono state iscritte imposte anticipate per Euro 135 migliaia sulla perdita fiscale di Prime Aviation Services. In base al piano industriale per il triennio 2016-2018, l'Amministratore Unico ritiene sussistono, ad oggi, le condizioni per considerare ragionevolmente recuperabili le perdite fiscali rilevate nel periodo antecedente all'adesione al consolidato fi-

scale sulla base degli imponibili attesi dal piano stesso. In data 30 dicembre 2015 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la c.d. Legge di Stabilità 2016 che modifica l'aliquota IRES, a decorrere dagli esercizi successivi a quello chiuso in data 31 dicembre 2016. L'aliquota IRES si ridurrà dall'attuale 27,5% al 24%; tale riduzione ha richiesto nel Bilancio Consolidato

2015 la valutazione, con la nuova aliquota, di tutte le poste iscritte nei "Crediti per imposte anticipate" e nel "Fondo per imposte differite" che si riverseranno successivamente al bilancio 2016.
L'aliquota IRAP per la Capogruppo SEA SpA è pari a

4,2%, mentre per le altre società del Gruppo è pari a 3,9%.

6.7 Altre attività finanziarie correnti e non correnti

Altre attività finanziarie correnti e non correnti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Altre attività finanziarie non correnti	16.776	23.966
Altre attività finanziarie correnti	7.190	
Totale altre attività finanziarie correnti e non correnti	23.966	23.966

Il saldo delle voci "Altre attività finanziarie non correnti" e "Altre attività finanziarie correnti", pari a Euro 23.966 migliaia, si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al netto delle svalutazioni effettuate negli esercizi 2013 e 2014 per complessivi Euro 1.034 migliaia a fronte delle perdite generate prima del conferimento in *Trust*. Si ricorda che la società è stata costituita il 9 settembre 2013 con un capitale sociale di Euro 10 migliaia versato interamente dall'unico socio SEA il 27 settembre 2013. In data 30 ottobre 2013, l'Assemblea Straordinaria di Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di Euro 90 migliaia, da offrire in opzione al Socio SEA, aumento interamente sottoscritto con versamenti effettuati nel mese di novembre 2013 e di febbraio 2014. In data 3 aprile 2014, l'Assemblea Ordinaria della società Airport Handling ha deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di Euro 2.500 migliaia da offrire in opzione al Socio SEA. La prima *tranche* di Euro 500 migliaia è stata sottoscritta in Assemblea e versata contestualmente dal Socio SEA. Le due *tranche* successive sono state versate da SEA a giugno (Euro 710 migliaia) e luglio 2014 (Euro 1.290 migliaia) su richiesta del Consiglio di Amministrazione di Airport Handling. In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha deliberato la costituzione del *Trust*, denominato "Milan Airport Handling Trust", regolato dalla legge di Jersey, Isole del Canale, allo scopo di adottare ogni miglior procedura per attuare la discontinuità con l'attività di *handling*, precedentemente svolta da SEA Handling SpA, ai termini e alle condizioni previsti nell'atto istitutivo del Milan Airport Handling Trust. In data 27 agosto 2014 l'Assemblea Ordinaria della controllata Airport Handling Srl ha deliberato l'aumento di capitale sociale a Euro 5.000 migliaia, mediante l'utilizzo di versamenti in conto futuro aumento di capitale. In pari data SEA, Socio unico

di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di *Trust* ha trasferito al *Trust* di scopo "Milan Airport Handling Trust": *i)* l'intera partecipazione di nominali Euro 5.000 migliaia; *ii)* ogni diritto alla medesima spettante in dipendenza dell'aumento di capitale di Airport Handling. Il tutto senza corrispettivo alcuno e in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del *Trust*. Successivamente a tale trasferimento di proprietà, in data 27 agosto 2014, è avvenuta la trasformazione di Airport Handling Srl in Società per azioni, con nomina dei nuovi organi sociali ed emissione di n. 20.000 Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP), del valore di Euro 1 migliaia ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'Azionista unico Milan Airport Handling Trust. Tali SFP hanno caratteristica di *equity* (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato da SEA), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili e alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società. Si segnala che la riserva denominata "Riserva apporto Strumento Finanziario Partecipativo" a fronte dell'apporto effettuato da SEA con la sottoscrizione degli SFP è idonea al rispetto dei requisiti di patrimonializzazione previsti dall'art. 13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell'attività della Società. In data 28 agosto 2014 SEA ha provveduto al corrispondente versamento per Euro 20.000 migliaia. Si segnala inoltre che nel corso del mese di dicembre 2014 SEA congiuntamente con il *Trustee* ha conferito il mandato a un *advisor* finanziario indipendente al fine di identificare potenziali investitori interessati all'acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling. Nel mese di settembre 2015 il *Trustee*, che risulta oggi unico soggetto deputato alla vendita della quota di partecipazione, ha sottoscritto con dnata, primaria società internazionale del Gruppo

Emirates attiva nel settore dell'*handling* aeroportuale, un accordo vincolante per la cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al *closing*, della maggioranza dei membri del Consiglio di Amministrazione e pertanto della *Governance* di Airport Handling. L'accordo, sul quale è già intervenuto il benessere delle Autorità *Antitrust*, prevede anche un'opzione a favore di dnata per l'acquisto, al verificarsi di determinate condizioni, di un'ulteriore 40% di azioni (*call option*) e di una quota corrispondente di SFP. L'accordo prevede inoltre talune clausole di salvaguardia a favore di dnata (*put option*) – ovvero la possibilità di rivendere al *Trust* ed a SEA il 30% delle azioni e degli SFP rispettivamente – esercitabili entro determinate scadenze, subordinatamente all'esito delle negoziazioni con l'Unione europea circa gli asseriti aiuti di Stato citate in precedenza.

Si evidenzia che nel febbraio 2016 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha ravvisato che l'operazione in esame non determina, ai sensi dell'art. 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. L'Autorità ha in partico-

lare affermato che "alla luce di tali accordi, il fatto che dnata sarà l'unico azionista con possibilità di prendere unilateralmente tutte le decisioni strategiche per Airport Handling, per un periodo superiore a due anni, rappresenta un tempo sufficiente per qualificare l'operazione come una modifica duratura del controllo delle imprese interessate e, quindi, della struttura del mercato". Il *closing* dell'operazione è avvenuto il 23 marzo 2016 e, pertanto, si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie oggetto di prospettata cessione. L'investimento di dnata in Airport Handling porta ad una valorizzazione della società di Euro 25 milioni, importo che conferma gli attivi patrimoniali iscritti in bilancio. La transazione prevede il pagamento di Euro 7,5 milioni da parte di dnata a fronte della cessione del primo 30% che rimarranno vincolati per un prefissato periodo di tempo a garanzia di dnata in attesa dell'esito delle negoziazioni con l'Unione europea e di Euro 10 milioni per l'ulteriore quota del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal *Trustee* e SEA).

6.8 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti:

Altri crediti non correnti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti verso lo Stato per contributi <i>ex lege</i> 449/85	1.329	1.321
Crediti verso altri	363	370
Totale altri crediti non correnti	1.692	1.691

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85 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. Si precisa che, ai fini di una migliore esposizione dei dati di bilancio, tale voce – e relativo comparativo – è stata

riclassificata dagli "Altri crediti correnti".

I "Crediti verso altri", pari ad Euro 363 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 370 migliaia al 31 dicembre 2014) si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

6.9 Rimanenze

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

Rimanenze

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Materie prime, sussidiarie e di consumo	4.865	5.793
Totale rimanenze	4.865	5.793

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 svalutazione rimanenze" pari a Euro 300 migliaia. I valori sono esposti al netto del sopradetto fondo.

6.10 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti commerciali verso clienti	79.690	109.004
Crediti commerciali verso imprese collegate	10.837	9.522
Totale crediti commerciali netti	90.527	118.526

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 variazione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2015, rispetto al precedente esercizio, è principalmente correlata all'operazione di cessione del credito *pro soluto* che la Capogruppo ha stipulato a partire dal secondo semestre 2015.

I crediti ceduti a seguito di operazioni di *factoring* sono eliminati dall'attivo dello Stato Patrimoniale solo se i rischi ed 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. Al 31 dicembre 2015 l'ammontare dei crediti ceduti a seguito di operazioni di *factoring* è pari a Euro 22.881 migliaia.

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 che è stato descritto nei precedenti paragrafi 2.7 e 4.1 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti commerciali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Fondo iniziale	(89.742)	(112.478)
Riclassifica IFRS 5*		34.652
(Incrementi) / scioglimenti	5.456	(14.416)
Utilizzi	667	2.500
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(83.619)	(89.742)

* In relazione all'esercizio 2014 il valore si riferisce al saldo al 31 dicembre 2013 del fondo svalutazione crediti di SEA Handling SpA in liquidazione, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività Cessate" ai sensi dell'IFRS 5.

Gli accantonamenti al fondo sono esposti al netto degli scioglimenti e sono pari ad Euro 5.456 migliaia per l'esercizio 2015 (Euro -14.416 migliaia per l'esercizio 2014). 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.

Gli utilizzi/scioglimenti relativi all'esercizio 2015 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.

6.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare degli altri crediti correnti:

Crediti per imposte e altri crediti correnti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti per imposte	12.751	16.110
Altri crediti	13.286	15.617
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	26.037	31.727

I crediti per imposte al 31 dicembre 2015 si riferiscono: per Euro 10.414 migliaia alla rideterminazione dell'IRES degli anni 2007-2011 a seguito del riconoscimento della deducibilità dall'IRES dell'IRAP relativa al costo del personale ai sensi delle disposizioni ex art. 2, comma 1, del D.L. n. 201/2011 (convertito in Legge n. 214/2011) con conseguente presentazione dell'apposita istanza di rimborso (stesso valore al 31 dicembre 2014); per Euro 1.293 migliaia a crediti per imposte correnti (Euro 3.405 migliaia al 31 dicembre

2014); per Euro 16 migliaia (stesso valore al 31 dicembre 2014) all'istanza di rimborso del 10% dell'IRAP versata negli esercizi precedenti; per Euro 394 migliaia (Euro 1.728 migliaia al 31 dicembre 2014) a crediti IVA e per Euro 634 migliaia (Euro 547 migliaia al 31 dicembre 2014) ad altri crediti fiscali.

La voce "Altri crediti", esposta al netto del relativo fondo svalutazione, è dettagliabile nel modo seguente:

Altri crediti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti v/GSE per certificati bianchi e verdi	4.780	3.866
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	245	1.110
Crediti verso lo Stato per causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	0	1.735
Crediti verso compagnie assicurative	406	1.545
Crediti per incassi vari	279	348
Valori postali e bolli		3
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	3	3
Altri crediti diversi	7.573	7.007
Totale altri crediti	13.286	15.617

Il saldo della voce "Altri crediti" ammonta a Euro 13.286 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 15.617 migliaia al 31 dicembre 2014) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti verso GSE per certificati bianchi e verdi comprendono i crediti vantati da SEA Energia verso il Gestore Servizi Energetici, per effetto dei "certificati verdi" e "certificati bianchi" maturati nel corso del 2015, pari a Euro 4.780 migliaia, che saranno ritirati da GSE nell'esercizio 2016.

Il credito verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a Euro 245 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 1.110 migliaia al 31 dicembre 2014), si riferisce principalmente a crediti verso l'INPS e verso il Fondo Volo per il Con-

tratto di Solidarietà difensivo anticipati ai dipendenti per conto degli stessi enti, e a crediti verso l'INAIL.

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguente alla sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, è interamente coperto dal fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2015 (Euro 1.735 migliaia al netto del fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2014) ed è relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi maturati.

Gli "Altri crediti diversi" comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, crediti verso compagnie assicurative, arbitrati con appaltatori e al-

tre posizioni minori).

Di seguito la movimentazione del fondo svalutazione altri crediti.

Fondo svalutazione altri crediti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Fondo iniziale	(2.285)	(2.112)
(Incrementi)/scioglimenti	(1.760)	(173)
Totale fondo svalutazione altri crediti	(4.045)	(2.285)

6.12 Cassa e disponibilità liquide

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare della voce "Cassa e disponibilità liquide".

Cassa e disponibilità liquide

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Depositi bancari e postali	55.422	30.466
Denaro e valori in cassa	80	120
Totale	55.502	30.586

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2015 è in aumento di Euro 24.916 migliaia rispetto all'anno precedente. La composizione della liquidità a fine 2015 è la seguente: depositi bancari e postali liberamente disponibili per Euro 53.398 migliaia (Euro 28.584 migliaia al 31 dicembre 2014), depositi bancari non disponibili per Euro 2.024 migliaia prevalentemente a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi (Euro 1.882 migliaia al 31 dicembre 2014), denaro e valori in cassa per Euro 80 migliaia (Euro 120 migliaia al 31 dicembre 2014). Per maggiori dettagli sulla variazio-

ne delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario Consolidato.

6.13 Patrimonio Netto

Al 31 dicembre 2015 il capitale sociale della Società ammonta a Euro 27.500 migliaia.

Il valore nominale per ciascuna azione è pari a Euro 0,11. 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.

(Importi in migliaia di Euro)	Patrimonio Netto al 31 dicembre 2014	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (perdita) dell'esercizio	Patrimonio Netto al 31 dicembre 2015
Bilancio della Capogruppo	271.683	(50.925)	2.543	78.553	301.854
Quota del Patrimonio Netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibili al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	13.350			78	13.428
Rettifiche per valutazione <i>equity</i> collegate	31.103			5.505	36.608
Altre scritture di consolidamento	(6.336)			(345)	(6.681)
Bilancio Consolidato	309.800	(50.925)	2.543	83.791	345.209

6.14 Fondi rischi e oneri

La voce "Fondi rischi e oneri", movimentata dalla seguente tabella, è così composta:

Fondi rischi e oneri

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Accantonamenti / incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2015
Fondo di ripristino e sostituzione	134.136	14.242	(12.218)		136.160
Fondo oneri futuri	40.431	11.060	(3.540)	(6.209)	41.742
Totale fondi rischi e oneri	174.567	25.302	(15.758)	(6.209)	177.902

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari ad Euro 136.160 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 134.136 migliaia al 31 dicembre 2014), 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.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione dei fondi per oneri futuri:

Fondo oneri futuri

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Accantonamenti / incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2015
Accantonamenti in materia di lavoro	8.391	2.641	(2.771)		8.261
Contenziosi con appaltatori	550				550
Franchigie assicurative	2.476	1.431	(97)	(454)	3.356
Rischi fiscali	2.548	3.571			6.119
Fondi diversi	26.466	3.417	(672)	(5.755)	23.456
Totale fondo oneri futuri	40.431	11.060	(3.540)	(6.209)	41.742

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.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce principalmente:

- per Euro 4.571 migliaia all'importo accantonato da SEA SpA a fronte della verifica fiscale tecnico-amministrativa avviata nell'esercizio 2015 dalla Agenzia delle Dogane sugli scali di Malpensa e Linate per l'attività di cessione di energia elettrica, e finalizzata ad accertare la regolarità degli adempimenti, in materia di accise, previsti dal D.Lgs. n. 504/1995 (T.U.A.). L'importo accantonato è commisurato all'imposta accertata e alle potenziali sanzioni da versare all'erario per la regolarizzazione della posizione di SEA a seguito dei rilievi risultanti dai verbali di constatazione, emessi a chiusura dell'attività di verifica;
- per Euro 1.500 migliaia 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.

La voce dei "Fondi diversi" per Euro 23.456 migliaia al 31 dicembre 2015 è principalmente composta nel modo seguente:

- Euro 12.912 migliaia per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- Euro 1.663 migliaia per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute al Gruppo e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza;
- Euro 8.000 migliaia riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi Decreti Ministeriali);
- Euro 881 migliaia per contenziosi con ENAV.

6.15 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Fondo iniziale	50.505	77.155
Riclassifica IFRS 5*		(29.159)
(Proventi) / oneri finanziari	801	1.195
Utilizzi	(1.203)	(3.709)
(Utili) / perdite attuariali	(1.864)	5.023
Totale fondi relativi al personale	48.239	50.505

* Saldo al 31 dicembre 2013 del Fondo Trattamento di fine rapporto di SEA Handling SpA in liquidazione, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Passività connesse alle Attività Cessate" ai sensi dell'IFRS 5.

La valutazione attuariale puntuale del Fondo Trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

Basi tecniche economico-finanziarie	Al 31 dicembre 2015
Tasso annuo di attualizzazione	2,03%
Tasso annuo di inflazione	1,50% per il 2016
	1,80% per il 2017
	1,70% per il 2018
	1,60% per il 2019
	2,0% dal 2020 in poi
Tasso annuo di incremento TFR	2,625% per il 2016
	2,850% per il 2017
	2,775% per il 2018
	2,70% per il 2019
	3,0% dal 2020 in poi

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*.

6.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

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

2015 e al 31 dicembre 2014.

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015		Al 31 dicembre 2014	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	15.456	260.853	63.845	216.994
Debito per oneri su finanziamento	1.366		2.233	
Fair value derivati		11.257		13.293
Debiti verso banche	16.822	272.110	66.078	230.287
Debiti verso obbligazionisti		297.580		297.159
Debiti per oneri su obbligazioni	6.609		6.626	
Debiti per <i>leasing</i>	548	31	1.215	410
Debiti per finanziamenti agevolati		85		
Debiti verso altri finanziatori	7.157	297.696	7.841	297.569
Totale passività correnti e non correnti	23.979	569.806	73.919	527.856

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, a fine dicembre 2015 è costituito esclusivamente da indebitamento a medio/lungo termine, di cui oltre la metà è rappresentato dall'emissione obbligazionaria "SEA 3 1/8 2014-2021" (espressa al costo ammortizzato). La restante parte dell'indebitamento a medio/lungo termine è composta, a meno di Euro 85 migliaia relativi a un finanziamento agevolato, da finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 64% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 6% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Si segnala che nell'anno, a fine giugno 2015, sono stati erogati Euro 60 milioni a valere sulle linee BEI sot-

toscritte a dicembre 2014. Tali finanziamenti a tasso variabile prevedono una durata ventennale e un *grace period* di 4 anni, con il contemporaneo rilascio di garanzie bancarie a copertura del corretto adempimento degli obblighi contrattuali fra SEA e BEI.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio 2015, delle principali informazioni correlate a tali finanziamenti e per il dettaglio dei rimborsi che il Gruppo è tenuto a effettuare sulla base dei piani di ammortamento, si rimanda a quanto analizzato nella *Nota 4.2*.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 dicembre 2015 e al 31 dicembre 2014:

Gruppo SEA – Indebitamento finanziario netto

(Importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2015	31 dicembre 2014
A. Disponibilità liquide	(55.502)	(30.586)
B. Altre disponibilità illiquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	(55.502)	(30.586)
E. Crediti finanziari		
F. Debiti finanziari correnti	7.975	8.859
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	15.456	63.845
H. Altri debiti finanziari correnti	548	1.215
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	23.979	73.919
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	(31.523)	43.333
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	260.853	216.994
L. Obbligazioni emesse	297.580	297.159
M. Altri debiti finanziari non correnti	11.373	13.703
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	569.806	527.856
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N)	538.283	571.189

Sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto hanno influito una serie di fattori, fra cui:

- l'erogazione a fine giugno 2015 di nuovi finanziamenti a medio/lungo termine per Euro 60 milioni, su raccolta BEI, a tasso variabile e di durata ventennale (*grace period* 4 anni);
- il rimborso contrattualmente previsto a maggio 2015 di Euro 50 milioni del *Term Loan* Mediobanca 2013;
- la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nell'anno sono state pari a Euro 13.898 migliaia);
- minori rettifiche IAS per Euro 3.461 migliaia su cui hanno principalmente influito: *i*) il miglioramento del *fair value* dei derivati per Euro 2.013 migliaia, per effetto del proseguimento del processo di ammortamento e delle attese di crescita dei tassi nel

lungo termine; *ii*) i minori ratei passivi sui finanziamenti per Euro 150 migliaia, su cui influiscono i minori tassi di interesse di mercato; *iii*) il minor debito per *leasing* per Euro 1.046 migliaia per l'avvicinarsi dei termini di scadenza contrattuali;

- maggior liquidità per Euro 24.916 migliaia.

Sull'andamento del livello di indebitamento finanziario netto ha inciso anche la prosecuzione della copertura delle uscite finanziarie connesse al processo di ristrutturazione dell'*handling*, completato nel 2014, che ha comportato nel 2015 esborsi per Euro 15.146 migliaia.

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di *leasing* da pagare al 31 dicembre 2015.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	425
Interessi impliciti	(15)
Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto	410
Importi per fatture non pagate	168
Totale debiti per <i>leasing</i> (corrente e non corrente)	579

6.17 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali.

Debiti commerciali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Debiti verso fornitori	154.520	157.137
Acconti	7.021	11.018
Debiti verso imprese collegate	2.945	2.556
Totale debiti commerciali	164.486	170.711

I debiti commerciali (che includono debiti per fatture da ricevere per Euro 94.730 migliaia al 31 dicembre 2015 ed Euro 90.967 migliaia al 31 dicembre 2014) 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 2015, pari a Euro 7.021 migliaia, evidenziano un decremento (Euro 3.997 migliaia) rispetto all'esercizio precedente, principalmente dovuto all'avanzamento dei lavori per la costruzione della stazione ferroviaria presso il Terminal 2 di Malpensa, per i quali la società SEA SpA aveva ottenuto nell'esercizio 2014 l'anticipazione del 50%

del contributo riconosciuto dall'Unione europea.

Relativamente all'incasso ricevuto nel precedente esercizio e, classificato nei debiti per acconti, a seguito della Sentenza n. 12778/2013 del Tribunale di Milano con la quale l'Agenzia delle Dogane è stata condannata al pagamento di complessivi Euro 5.631 migliaia nell'ambito del contenzioso relativo all'occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale di Linate e Malpensa, non vi sono aggiornamenti.

La restante parte dei debiti per acconti sono principalmente attribuibili agli acconti da clienti.

I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi ed oneri diversi, si rimanda alla *Nota 8*.

6.18 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari ad Euro 63.017 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 59.529 migliaia al 31 dicembre 2014), sono costituiti principalmente dall'addizionale sui diritti di imbarco istituita dalle Leggi n. 166/2008, n. 350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006 per Euro 38.233 migliaia (Euro 48.120 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per Euro 4.778 migliaia (Euro 4.227 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito IVA per Euro 1.003 migliaia (Euro 283 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito

IRES per Euro 17.888 migliaia (Euro 5.714 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito IRAP per Euro 1.101 migliaia (Euro 1.104 migliaia al 31 dicembre 2014) e da altri debiti di natura fiscale per Euro 14 migliaia (Euro 81 migliaia al 31 dicembre 2014).

Per l'esercizio 2015 SEA SpA ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale con la società controllata SEA Handling SpA in liquidazione.

6.19 Altri debiti

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

Altri debiti

(Importi in migliaia di Euro)	A l 31 dicembre 2015	A l 31 dicembre 2014
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.527	11.602
Debiti verso altri	94.371	87.151
Totale altri debiti	106.898	98.753

La voce "Debiti verso altri" è dettagliabile come segue:

Debiti verso altri

(Importi in migliaia di Euro)	A l 31 dicembre 2015	A l 31 dicembre 2014
Servizi antincendio aeroportuali	46.714	40.552
Altri debiti diversi	17.150	15.245
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	11.504	11.311
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	11.340	12.390
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	3.311	3.822
Depositi cauzionali di terzi	1.604	789
Debiti v/A2A per certificati verdi	1.134	878
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	925	1.188
Debiti verso altri per tratt. c/dip.	268	306
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	262	268
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	70	69
Debito verso azionisti per dividendi	63	56
Debiti v/Ministero per quote CO ₂	26	277
Totale debiti verso altri	94.371	87.151

Relativamente al debito a carico del Gruppo per servizi antincendio aeroportuali risulta pendente, presso il Tribunale Civile di Roma, il ricorso promosso dalla Capogruppo al fine di ottenere l'accertamento dell'inesistenza dell'obbligo giuridico di versare tale contributo. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto scritto nella Relazione sulla Gestione nel capitolo "Fattori di rischio del Gruppo SEA".

La voce "Altri debiti diversi", pari a Euro 17.150 mi-

gliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 15.245 migliaia al 31 dicembre 2014), si riferisce principalmente ai risconti passivi clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

I debiti v/A2A per certificati verdi pari a Euro 1.134 migliaia fanno riferimento alla stima del valore dei certificati verdi maturati nel corso del 2015 di competenza di quest'ultima nell'ambito della gestione della centrale di Linate.

7. Conto Economico

7.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2015 e

2014. Tali dati, come illustrato nella Nota 5.3 "Informativa per settori operativi", riflettono la vista gestionale e manageriale dei *business* in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto potrebbero differire rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

Ricavi di gestione

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Ricavi di gestione Commercial Aviation	610.741	590.304
Ricavi di gestione General Aviation	16.179	16.477
Ricavi di gestione Energy	15.488	14.853
Totale ricavi di gestione	642.408	621.634

Ricavi di gestione Commercial Aviation

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

Ricavi di gestione *Aviation*

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Diritti e infrastrutture centralizzate	333.923	316.701
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	48.833	49.248
Utilizzo spazi in regime regolamentato	13.121	20.935
Totale ricavi di gestione <i>Aviation</i>	395.877	386.884

Nel 2014, la voce "Utilizzo spazi in regime regolamentato" comprende un importo riconducibile a "Devoluzioni gratuite cespiti". Questo importo si riferiva al fabbricato e relative pertinenze costruiti dalla Società De Montis SpA negli anni 1997-1998, all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa, e devoluti a titolo

gratuito alla Società, a seguito di un accordo commerciale. L'iscrizione di tale ammontare (Euro 7.479 migliaia) è avvenuto al valore di mercato desunto da apposita perizia redatta nel mese di ottobre 2014, da una società esterna di ingegneria.

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

Ricavi di gestione *Non Aviation*

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
<i>Retail</i>	88.468	78.847
Parcheggi	57.150	56.746
<i>Cargo</i>	12.572	11.799
Pubblicità	12.137	9.844
<i>Premium service</i>	16.806	15.237
<i>Real estate</i>	2.610	2.965
Servizi e altri ricavi	25.121	27.982
Totale ricavi di gestione <i>Non Aviation</i>	214.864	203.420

La voce "Servizi e altri ricavi" si compone principalmente dei proventi derivanti dall'offerta di servizi di natura *premium* (accesso alle sale *VIP* e connessi servizi di ospitalità), dall'attività di progettazione, dai

servizi di biglietteria, dall'attività di *service* e proventi diversi.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per segmento.

Ricavi *Retail*

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
<i>Shop</i>	46.190	39.348
<i>Food & Beverage</i>	18.211	17.238
<i>Car Rental</i>	14.472	14.106
Servizi bancari	9.596	8.155
Totale <i>Retail</i>	88.468	78.847

Ricavi di gestione *General Aviation*

Il *business General Aviation* include, come anticipato, sia le attività di Aviazione generale che sono svolte attraverso la controllata SEA Prime, sia le attività di *handling* di Aviazione generale della controllata Prime Aviation-Services. I ricavi del *business General Aviation* pari a Euro 16.179 migliaia registrano una lieve riduzione (-1,8% ri-

spetto all'esercizio precedente). La riduzione dei ricavi è dovuta all'effetto netto di diversi fattori come riportato nella Relazione sulla Gestione a cui si rimanda.

Ricavi di gestione *Energy*

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

Ricavi di gestione *Energy*

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Vendita energia elettrica	8.433	9.687
Vendita energia termica	2.917	2.047
Altri ricavi e servizi	4.138	3.120
Totale ricavi di gestione <i>Energy</i>	15.488	14.853

Per il commento dell'andamento dei ricavi si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 63.466 migliaia nel 2014 a Euro 52.384 migliaia nel 2015.

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, 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 miglioria dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.1.

Nella voce "Costi per lavori su beni in concessione" (Nota 7.7) è riflessa la riduzione corrispondente dei costi sostenuti per l'effettuazione dei lavori su beni in concessione.

7.3 Costo del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro.

Costo del lavoro

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Salari, stipendi e oneri sociali	159.834	143.817
Trattamento fine rapporto	7.731	6.850
Altri costi del lavoro	9.414	10.834
Totale costo del lavoro	176.979	161.501

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

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	Al 31 dicembre 2015	%	Al 31 dicembre 2014	%
Dirigenti	56	2%	56	2,1%
Quadri	263	9,5%	263	9,8%
Impiegati	1.743	62,6%	1.641	61,1%
Operai	701	25,2%	718	26,8%
Totale dipendenti subordinati	2.763	99%	2.678	100%
Dipendenti somministrati	20	0,7%	6	0,2%
Totale dipendenti	2.783	100%	2.684	100%

Per il commento dell'andamento dei costi del lavoro si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

7.4 Materiali di consumo

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

Costi per materiali di consumo

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	43.335	46.320
Variazione delle rimanenze	927	923
Totale	44.262	47.243

Per il commento dell'andamento dei materiali di consumo si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

7.5 Altri costi operativi

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

Altri costi operativi

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Costi commerciali	40.786	43.101
Canoni pubblici	29.672	28.972
Costi di manutenzione ordinaria	26.642	24.973
Costi per servizi di <i>handling</i>	23.896	22.997
Altri costi operativi	17.525	12.673
Pulizie	13.383	12.221
Servizi professionali	12.160	9.920
Costi per l'utilizzo spazi parcheggio Bergamo	8.429	7.669
Oneri tributari	7.278	7.761
Utenze e spese di vigilanza	6.544	6.185
Canoni <i>hardware</i> e <i>software</i> e affitti passivi	4.789	4.787
Prestazione per assistenza disabili	3.600	794
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	3.265	3.773
Assicurazioni	2.248	2.710
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	1.114	1.171
Minusvalenze su beni patrimoniali	363	3.231
Totale altri costi operativi	201.694	192.938

La voce "Canoni pubblici" comprende: *i*) canone concessorio verso lo Stato per Euro 22.458 migliaia (Euro 21.764 migliaia al 31 dicembre 2014); *ii*) costi per il servizio antincendio degli aeroporti per Euro 6.162 migliaia (Euro 6.178 migliaia al 31 dicembre 2014); *iii*) canone concessorio verso l'Erario per servizi di sicurezza per Euro 939 migliaia (Euro 925 migliaia al 31 dicembre 2014); *iv*) canoni e concessioni ad enti diversi per Euro

113 migliaia (Euro 105 migliaia al 31 dicembre 2014). Per ulteriori commenti sull'andamento degli "Altri costi operativi" si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

7.6 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa agli accantonamenti e svalutazioni è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Svalutazioni/(scioglimenti) dei crediti dell'attività circolante e disponibilità liquide	(3.696)	14.589
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	4.850	1.534
Svalutazione immobilizzazioni	2.091	1.872
Totale accantonamenti e svalutazioni	3.245	17.995

Per la descrizione dei principali accantonamenti e svalutazioni dell'esercizio 2015 e il confronto con l'esercizio 2014, si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

7.7 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 59.540 migliaia nel 2014 a Euro 48.781 migliaia nel 2015. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento, per la quale si rimanda alle Note 6.1 e 6.2.

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*.

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

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	14.242	18.000

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

L'andamento dell'esercizio 2015 evidenzia una riduzione di Euro 3.758 migliaia, passando da Euro 18.000 migliaia nel 2014 a Euro 14.242 migliaia nel 2015, in

conseguenza dell'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

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	42.641	40.313
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	16.883	17.873
Totale ammortamenti	59.524	58.186

L'andamento dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali riflette il processo di ammortamento sulla base della vita utile stimata dal Gruppo mentre,

per le immobilizzazioni immateriali rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio" è strettamente connesso alla durata della concessione.

7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi ed oneri da partecipazioni:

Proventi e oneri da partecipazioni

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
SACBO SpA	4.222	41
Dufrital SpA	2.276	2.122
Disma SpA	431	304
Malpensa Logistica Europa SpA	458	276
SEA Services Srl	336	244
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	7.723	2.987
Dividendo da Romairport SpA	-	9
Altri proventi da partecipazioni	-	9
Altre svalutazioni	-	(969)
Totale proventi e oneri da partecipazioni	7.723	2.027

La voce "Altre svalutazioni" al 31 dicembre 2014 si riferiva alla perdita di Airport Handling SpA alla data di cessione della partecipazione al *Trust*.

Per il commento dell'andamento dei Proventi e oneri da partecipazione si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

7.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "Proventi e oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

Proventi e oneri finanziari

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Utili su cambi	8	1
Altri proventi finanziari	851	1.429
Totale proventi finanziari	859	1.430
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(13.725)	(14.760)
Commissioni su finanziamenti	(1.726)	(5.850)
Perdite su cambi	(42)	(14)
Altri interessi passivi:	(4.436)	(3.925)
- oneri finanziari su TFR	(801)	(1.195)
- oneri finanziari su <i>leasing</i>	(142)	(283)
- oneri finanziari su derivati	(2.956)	(2.830)
Altri	(537)	383
Totale oneri finanziari	(19.929)	(24.549)
Totale proventi e oneri finanziari	(19.070)	(23.119)

Gli oneri finanziari netti, a fine dicembre 2015, ammontano a Euro 19.070 migliaia, in diminuzione di Euro 4.049 migliaia rispetto all'esercizio precedente. Tale riduzione è stata determinata da una serie di fattori tra cui: *i*) minori interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio/lungo termine per Euro 1.035

migliaia determinati dalla significativa diminuzione del costo medio del debito che ha più che bilanciato il maggior indebitamento lordo medio; *ii*) minori commissioni su finanziamenti per Euro 4.124 migliaia, considerando il venir meno dei costi non *recurring* 2014 connessi all'operazione di ridefinizione della struttura

finanziaria del Gruppo effettuata nello stesso anno e la diminuzione delle commissioni di mancato utilizzo di una linea *revolving* rinegoziata positivamente nel 2015; *iii*) maggiori altri interessi passivi per Euro 407 migliaia per le garanzie bancarie relative all'erogazione dei finanziamenti BEI di giugno 2015. Si segnala che nella voce "Altri proventi finanziari"

sono compresi Euro 335 migliaia derivanti dalla positiva chiusura di una posizione in sofferenza di SEA Prime precedente l'acquisizione da parte di SEA e non *interest bearing*.

7.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce "Imposte":

Imposte

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Imposte correnti	51.222	46.579
Imposte differite	2.943	(14.125)
Totale	54.165	32.454

La riconciliazione tra l'aliquota fiscale teorica ed effettiva è esposta nella tabella seguente:

(Importi in migliaia di Euro)	2015		2014	
Utile prima delle imposte attività in funzionamento	134.717		108.607	
Utile/perdita prima delle imposte da Attività Cessate	3.677		(26.894)	
Utile prima delle imposte	138.395		81.713	
Imposte sul reddito teoriche	38.056	27,5%	22.471	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	1.271	0,9%	(2.649)	-3,2%
IRAP	6.020	4,3%	12.849	15,7%
Altro	9.257	6,69%	(5.808)	-7,11%
Totale	54.604	39,5%	26.864	32,9%
Imposte sul reddito da attività in funzionamento	(54.165)		(32.454)	
Imposte sul reddito da Attività Cessate	(439)		5.590	
Totale imposte del Gruppo	(54.604)		(26.864)	

7.13 Risultato netto da Attività Cessate

Il risultato netto delle Attività Cessate rileva un utile di Euro 3.238 migliaia, contro una perdita di Euro 21.304 migliaia al 31 dicembre 2014.

La voce comprende il risultato della società SEA Handling SpA in liquidazione, a seguito della sua classificazione come attività cessata avvenuta nell'esercizio 2014. Il valore al 31 dicembre 2014 comprendeva, inoltre, il rilascio del fondo oneri futuri su partecipazioni, pari a Euro 10.305 migliaia accantonato nell'esercizio 2013 e relativo a SEA Handling SpA in liquidazione. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato in Nota 5.2.

7.14 Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo l'utile 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 dell'utile base per azione.

Pertanto il risultato base per azione al 31 dicembre 2015 risulta pari a Euro 0,34 (risultato netto dell'esercizio Euro 83.850 migliaia/n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 31 dicembre 2014 era pari a Euro 0,22 per azione (risultato netto dell'esercizio Euro 54.858 migliaia/n. azioni in circolazione 250.000.000).

8. 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 2015 e al 31 dicembre 2014, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2015 e 2014, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio.

Rapporti del Gruppo con Parti Correlate

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015			
	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO*	209	419	738	8.030
Dufrital	8.901	1.000	29.037	22
Malpensa Logistica Europa	1.157	987	4.131	0
SEA Services	443	440	2.841	2.604
Disma	127	99	232	0
Totale Parti Correlate	10.837	2.945	36.979	10.656
Totale voce di bilancio	90.527	164.486	642.408	425.180
% sul totale voce di bilancio	11,97%	1,79%	5,76%	2,51%

* La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a Euro 8.030 migliaia, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Rapporti del Gruppo con Parti Correlate

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014			
	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO	913	512	10.126	8.370
Dufrital	6.873	324	23.627	21
Malpensa Logistica Europa	942	858	4.099	
SEA Services	771	763	2.380	1.543
Disma	23	99	268	
Totale Parti Correlate	9.522	2.556	40.500	9.934
Totale voce di bilancio	118.526	170.711	621.634	409.373
% sul totale voce di bilancio	8,0%	1,5%	6,5%	2,4%

Di seguito sono riportati i flussi di cassa relativi ai rapporti del Gruppo con le Parti Correlate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 e al 31 dicembre 2014, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	(913)		(913)	181.390	-0,5%
B) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento	2.337		2.337	(75.511)	-3,1%
C) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento				(75.392)	0,0%

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	(3.705)		(3.705)	78.801	-4,7%
B) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento	1.706		1.706	(105.080)	-1,6%
C) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento				(2.928)	0,0%

Le transazioni tra il Gruppo e le Parti Correlate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 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);
- 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).

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

Altri rapporti con Parti Correlate

SACBO SpA

Nel corso del 2015 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per Euro 1.361 migliaia.

SEA Services Srl

Nel corso del 2015 SEA Services ha distribuito dividendi a SEA per Euro 528 migliaia.

Disma SpA

Nel corso del 2015 Disma ha distribuito dividendi a SEA per Euro 328 migliaia.

Dufrital SpA

Nel corso del 2015 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per Euro 120 migliaia.

9. Compensi degli Amministratori

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, il compenso per il Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari ad Euro 799 migliaia (Euro 885 migliaia per l'esercizio 2014).

10. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2015 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a Euro 315 migliaia (Euro 286 migliaia nell'esercizio 2014).

11. Compensi della Società di Revisione

I compensi riconosciuti per l'attività di revisione e altri servizi accessori alla Società di Revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2015 sono stati pari a Euro 333 migliaia.

12. Impegni e garanzie

(Euro 56.622 migliaia al 31 dicembre 2014), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato.

12.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per Euro 64.068 migliaia al 31 dicembre 2015

Dettagli impegni per progetto

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistica di Linate e Malpensa	21.797	-
Progettazione e realizzazione del nuovo edificio per stazione ferroviaria del T2 di Malpensa	12.608	25.161
Progettazione e realizzazione di un nuovo magazzino presso Cargo City di Malpensa	9.688	-
Progettazione e manutenzione straordinaria delle infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	9.283	-
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili e impiantistiche Aviazione generale	3.000	-
Progettazione e lavori sistemazione fiume Lambro Aviazione generale	2.889	164
Progettazione e manutenzione straordinaria infrastrutture di Linate	2.043	12.008
Realizzazione delle opere complementari dell'area Passeggeri T1 di Malpensa	949	2.764
Completamento architettonico e strutturale delle opere civili interne di Malpensa	731	9.210
Realizzazione delle opere complementari - impianti meccanici, dell'Aerostazione passeggeri T1 e del terzo satellite di Malpensa	462	1.941
Restyling del piano Arrivi e Check in T1 Malpensa	331	1.713
Restyling opere esterne e area ristorazione Aviazione generale	110	-
Sistema automatico per gestione parcheggio Aviazione generale	100	-
R.T.I. Consorzio Costruzioni Infrastrutture	51	2.112
Hangar Aviazione generale	26	-
Restyling terminal aerostazione Aviazione generale	-	1.501
Progettazione immagine e sito web Aviazione generale	-	48
Totale	64.068	56.622

12.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2015 il Gruppo SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi Euro 10.067 migliaia, con riferimento principalmente al noleggio di autobus in-

terpista e al noleggio del parco auto.

Di seguito si riporta il dettaglio degli esborsi minimi previsti a fronte dei contratti in capo al Gruppo al 31 dicembre 2015:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015
Entro 12 mesi	4.165
Tra 1 e 5 anni	5.902
Totale	10.067

12.3 Impegni e garanzie

Le garanzie reali, pari a Euro 2.033 migliaia al 31 dicembre 2015 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2015 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie a garanzia delle prime due *tranche* erogate in giugno 2015 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014, pari rispettivamente a Euro 31.500 migliaia e a Euro 34.500 migliaia;
- fidejussione di Euro 25.000 migliaia alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla Tesoreria Centralizzata;
- fidejussione di Euro 22.900 migliaia a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di Euro 4.000 migliaia a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di proprietà del predetto Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di Milano Linate, per la realizzazione di opere presso Ghedi iniziate nell'esercizio 2015. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad ENAC alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli Aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa, per un ammontare pari a Euro 25.900 migliaia, comprensivo dei lavori a fronte della disponibilità dei terreni su Linate. Relativamente alle aree di Malpensa sono in corso trattative con il Ministero per la definizione dei terreni da cedere a SEA e delle relative opere che la stessa sarà chiamata a realizzare;
- fidejussione di Euro 2.000 migliaia a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di Euro 2.000 migliaia a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia per Euro 1.600 migliaia;
- dalla fidejussione rilasciata dalla Banca Popolare di Milano alla Terna (Rete elettrica nazionale SpA) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica per Euro 1.214 migliaia;
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a GESAC per la fornitura di energia elettrica all'aeroporto di Napoli per Euro 323 migliaia. Sono in corso le pratiche amministrative per estinguere l'impegno;
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a A2A reti elettriche per il trasporto dell'energia per Euro 195 migliaia;
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano ad Aeroporti di Firenze per la fornitura di energia elettrica per Euro 130 migliaia. Sono in corso le pratiche amministrative per estinguere l'impegno;
- fidejussione di Euro 102 migliaia a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a SOGAER per la fornitura di energia elettrica all'aeroporto di Cagliari per Euro 75 migliaia. Sono in corso le pratiche amministrative per estinguere l'impegno;
- dalla fidejussione prestata dalla Banca Popolare di Milano a favore dell'Agenzia delle Dogane di Milano a garanzia del corretto versamento delle imposte di consumo per Euro 69 migliaia;
- dalla fidejussione prestata dalla Banca Popolare di Sondrio a favore dell'UTF a garanzia del corretto versamento delle imposte di consumo per Euro 52 migliaia e da altre fidejussioni per Euro 30 migliaia;
- fidejussione di Euro 75 migliaia a favore di Direzione Ufficio delle Dogane Milano 3 (Aviazione generale);
- fidejussione di Euro 50 migliaia a favore di SAVE (Aviazione generale);
- Euro 455 migliaia per altre fidejussioni minori.

12.4 Passività potenziali e altri impegni

Si rimanda a quanto esposto nelle note esplicative in relazione a crediti (*Nota 6.10*) e rischi operativi (*Nota 6.14*).

13. 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. 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.

14. Attività potenziali

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, 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 "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

15. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2015 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

16. 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 2015, il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- escussione della fidejussione pari a Euro 2.200 migliaia rilasciata da Assicurazioni Generali nel 2007 a copertura delle obbligazioni assunte dall'Ati Emini/Va.Fra per la realizzazione del Nuovo Raccordo Sud dell'aeroporto di Malpensa. Tale provento è stato rilevato nella voce "Ricavi di gestione";
- pagamento della sanzione di Euro 3.365 migliaia irrogata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato a seguito della conclusione del Procedimento avente ad oggetto l'accusa di abuso di posizione dominante nella procedura di gara indetta per la dismissione di ATA Ali Trasporti Aerei SpA e ATA Ali Servizi SpA. Tale onere è stato rilevato nella voce "Altri costi operativi".

17. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del Bilancio al 31 dicembre 2015

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Pietro Modiano*

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO SEA AL 31 DICEMBRE 2015

Signori Azionisti,

Vi riferiamo in merito all'attività di vigilanza da noi svolta nei confronti della SEA – SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI S.p.A., società tenuta alla redazione del bilancio consolidato del Gruppo SEA ricorrendone i presupposti di legge.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio consolidato della Vostra Società al 31 dicembre 2015 redatto dagli Amministratori ai sensi delle norme vigenti e da questi consegnato al Collegio Sindacale unitamente ai prospetti ed agli allegati di dettaglio ed alla Relazione sulla Gestione.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 del Gruppo SEA è redatto in conformità ai principi contabili internazionali (IFRS).

Lo Stato patrimoniale evidenzia un utile netto consolidato del Gruppo di € 83.850 migliaia, contro un utile netto di € 54.858 migliaia relativo al bilancio consolidato dello scorso esercizio, e si riassume nei seguenti valori (in migliaia di euro):

ATTIVO CONSOLIDATO

Attività non correnti	Euro	1.306.932
Attivo corrente	Euro	184.121
Attività cessate	Euro	11.502
Elisione crediti e debiti vs attività cessate	Euro	(2.015)
Totale attivo	Euro	1.500.540

PASSIVO CONSOLIDATO

Patrimonio Netto del gruppo	Euro	260.818
Utile dell'esercizio	Euro	83.850
Patrimonio netto di terzi	Euro	541
Fondi per rischi e oneri	Euro	177.902
Fondi relativi al personale	Euro	48.239
Passività finanziarie non correnti	Euro	569.806
Passività correnti	Euro	358.380
Passività connesse alle attività cessate	Euro	3.019
Elisione crediti e debiti vs attività cessate	Euro	(2.015)
Totale passivo e Patrimonio Netto	Euro	1.500.540

Il risultato economico del Gruppo scaturisce dai seguenti valori del conto economico consolidato (in migliaia di euro):

CONTO ECONOMICO

Ricavi totali	Euro	694.792
Costi Operativi	Euro	(474.961)
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	Euro	219.831
Accantonamento fondi	Euro	(14.242)
Ammortamenti	Euro	(59.524)
Risultato operativo	Euro	146.065
Proventi (oneri) finanziari	Euro	(19.070)
Proventi (oneri) da partecipazioni	Euro	7.723
Risultato prima delle imposte	Euro	134.718
Imposte sul reddito dell'esercizio	Euro	(54.165)
Risultato netto da attività in funzionamento	Euro	80.553
Risultato netto da attività cessate	Euro	3.238
Risultato di pertinenza di terzi	Euro	(59)
Utile dell'esercizio del Gruppo	Euro	83.850

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci al 31 dicembre 2015 di SEA S.p.A. (Società Capogruppo), delle sue società controllate, e di quelle società sulle quali la stessa esercita un'influenza notevole.

Le società controllate consolidate secondo *il metodo integrale* sono le seguenti:

- SEA Energia S.p.A.: 100%
- SEA Handling S.p.A. in liquidazione: 100%
- SEA Prime S.p.A. (già Ali Trasporti Aerei A.T.A. S.p.A.): 98,34%
- Prime Aviation Services S.p.A. (già Ata Ali Servizi S.p.A.): 98,34%, indirettamente
- Consorzio Malpensa Construction: 51%

Si segnala che la società SEA Handling S.p.A. è stata posta in liquidazione con decorrenza 1° luglio 2014; ciò non ha determinato l'uscita dall'area di consolidamento del Gruppo, ma l'applicazione dell'IFRS 5 alle attività discontinue.

Le partecipazioni in società collegate, valutate con il *metodo del patrimonio netto*, conformemente a quanto previsto dallo IAS 28, sono le seguenti:

- Dufrital S.p.A.: 40%
- SACBO S.p.A.: 30,979%
- SEA Services S.r.l.: 40%
- Malpensa Logistica Europa S.p.A.: 25%
- Disma S.p.A.: 18,75%.

Disma S.p.A., pur essendo detenuta dalla capogruppo SEA SpA con una partecipazione inferiore al 20%, è stata valutata con il criterio indicato del patrimonio netto in virtù dell'influenza notevole esercitata dalla partecipante SEA S.p.A.

Infine le seguenti partecipazioni disponibili per la vendita, sono state valutate al *fair value*:

- Consorzio Milano Sistema in liquidazione;
- Romairport S.p.A.;
- Aeropuertos Argentina 2000 SA;
- Sita Soc. Intern. De Telecom. Aeronautiques.

Esaminato il bilancio consolidato del Gruppo SEA al 31 dicembre 2015 rileviamo quanto segue:

- le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono state redatte facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 e opportunamente rettificata, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili adottati dalla Capogruppo;
- in nota integrativa sono stati indicati i principi di consolidamento adottati e viene data ampia illustrazione delle principali voci dello stato patrimoniale e del conto economico consolidati;
- per quanto riguarda le operazioni con parti correlate, esse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, risultando di natura ordinaria e ricorrente, e regolate, peraltro, a condizioni di mercato.

La società di revisione Deloitte & Touche S.p.A., incaricata della revisione legale del bilancio consolidato al 31 dicembre 2015, nella propria Relazione redatta ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 39/2010, emessa in data 14 aprile 2016, ha attestato che il bilancio consolidato del Gruppo SEA al 31 dicembre 2015 è conforme agli IFRS adottati dall'Unione Europea e che lo stesso è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corret-

to la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico, le variazioni di patrimonio netto e i flussi di cassa del Gruppo SEA per l'esercizio chiuso a tale data. Il Collegio osserva che la società di revisione Deloitte & Touche S.p.A., nella propria Relazione relativa al bilancio consolidato al 31 dicembre 2015, ha espresso giudizio positivo sul bilancio medesimo nonché il seguente richiamo di informativa che si ritiene rilevante: *"Pur non esprimendo un giudizio con rilievi, per una migliore comprensione del bilancio consolidato si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare al paragrafo «Fattori di rischio del Gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling» per le considerazioni svolte dagli Amministratori (i) sullo stato delle iniziative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A., con particolare riferimento alla liquidazione della controllata Sea Handling S.p.A., alle iniziative poste in essere dal Trustee circa la cessione di una quota del capitale di Airport Handling S.p.A. perfezionata in data 23 marzo 2016 ed alle evoluzioni determinate dalla Decisione del 9 luglio 2014 della Commissione Europea, resa pubblica il 6 febbraio 2015, (ii) sui presupposti per ritenere che l'attribuzione della partecipazione Airport Handling S.p.A. al Trust «Milan Airport Handling Trust», conformemente agli impegni assunti con la Commissione Europea nel contesto delle negoziazioni giudiziali e stragiudiziali soprammenzionate, ne abbia determinato la perdita del controllo con conseguente esclusione dall'area di consolidamento di detta società."*

Il Collegio dà atto di avere verificato la corrispondenza del bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 ai fatti e alle informazioni di cui lo stesso è a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli organi sociali, nell'esercizio dei propri doveri di vigilanza e dei propri poteri di ispezione e di controllo.

La Relazione sulla Gestione redatta dagli Amministratori risulta esauriente sotto il profilo delle informazioni relative all'attività operativa e di sviluppo, delle strategie e dei rapporti tra imprese del Gruppo, nonché della

descrizione dei principali rischi e incertezze cui il Gruppo è esposto. Il suo esame ne ha evidenziato la coerenza con i dati e le risultanze del bilancio consolidato al

31 dicembre 2015, come risulta anche dalla Relazione della società di revisione Deloitte & Touche S.p.A. rilasciata ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 39/2010.

Milano, 14 Aprile 2016

IL COLLEGIO SINDACALE

Rita Cicchiello	<i>(Presidente)</i>
Andrea Galli	<i>(Sindaco Effettivo)</i>
Paolo Giovanelli	<i>(Sindaco Effettivo)</i>
Antonio Passantino	<i>(Sindaco Effettivo)</i>
Ezio Simonelli	<i>(Sindaco Effettivo)</i>

RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO

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 DEGLI ARTT. 14 E 16 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N.39

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

Relazione sul bilancio consolidato

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato della Società per Azioni EsERCIZI Aeroportuali – SEA S.p.A. e controllate (nel seguito anche “Gruppo Società per Azioni EsERCIZI Aeroportuali – SEA”), costituito dalla situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata al 31 dicembre 2015, dal Conto Economico Consolidato, dal Conto Economico Consolidato Complessivo, dal Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato, dal Rendiconto Finanziario Consolidato per l’esercizio chiuso a tale data e dalle relative note esplicative.

Responsabilità degli Amministratori 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.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio consolidato sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell’art. 11, comma 3, del D.Lgs. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio consolidato dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell’effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio consolidato dell’impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull’efficacia del controllo interno dell’impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell’appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio consolidato nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Arcona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova
Palermo Parma Roma Torino Treviso Verona
Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano - Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/registro delle Imprese Milano n. 03046560166 - R.E.A. Milano n. 1720239
Partita IVA, IT 03049560166

Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2015, 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.

Richiamo d'informativa

Pur non esprimendo un giudizio con rilievi, per una migliore comprensione del bilancio consolidato si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare al paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling" per le considerazioni svolte dagli Amministratori (i) sullo stato delle iniziative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A., con particolare riferimento alla liquidazione della controllata Sea Handling S.p.A., alle iniziative poste in essere dal Trustee circa la cessione di una quota del capitale di Airport Handling S.p.A. perfezionata in data 23 marzo 2016 ed alle evoluzioni determinate dalla Decisione del 9 luglio 2014 della Commissione Europea, resa pubblica il 6 febbraio 2015, (ii) sui presupposti per ritenere che l'attribuzione della partecipazione Airport Handling S.p.A. al Trust "Milan Airport Handling Trust", conformemente agli impegni assunti con la Commissione Europea nel contesto delle negoziazioni giudiziali e stragiudiziali soprammenzionate, ne abbia determinato la perdita del controllo con conseguente esclusione dall'area di consolidamento di detta società.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari*Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio consolidato*

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli Amministratori di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A., con il bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2015. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2015.

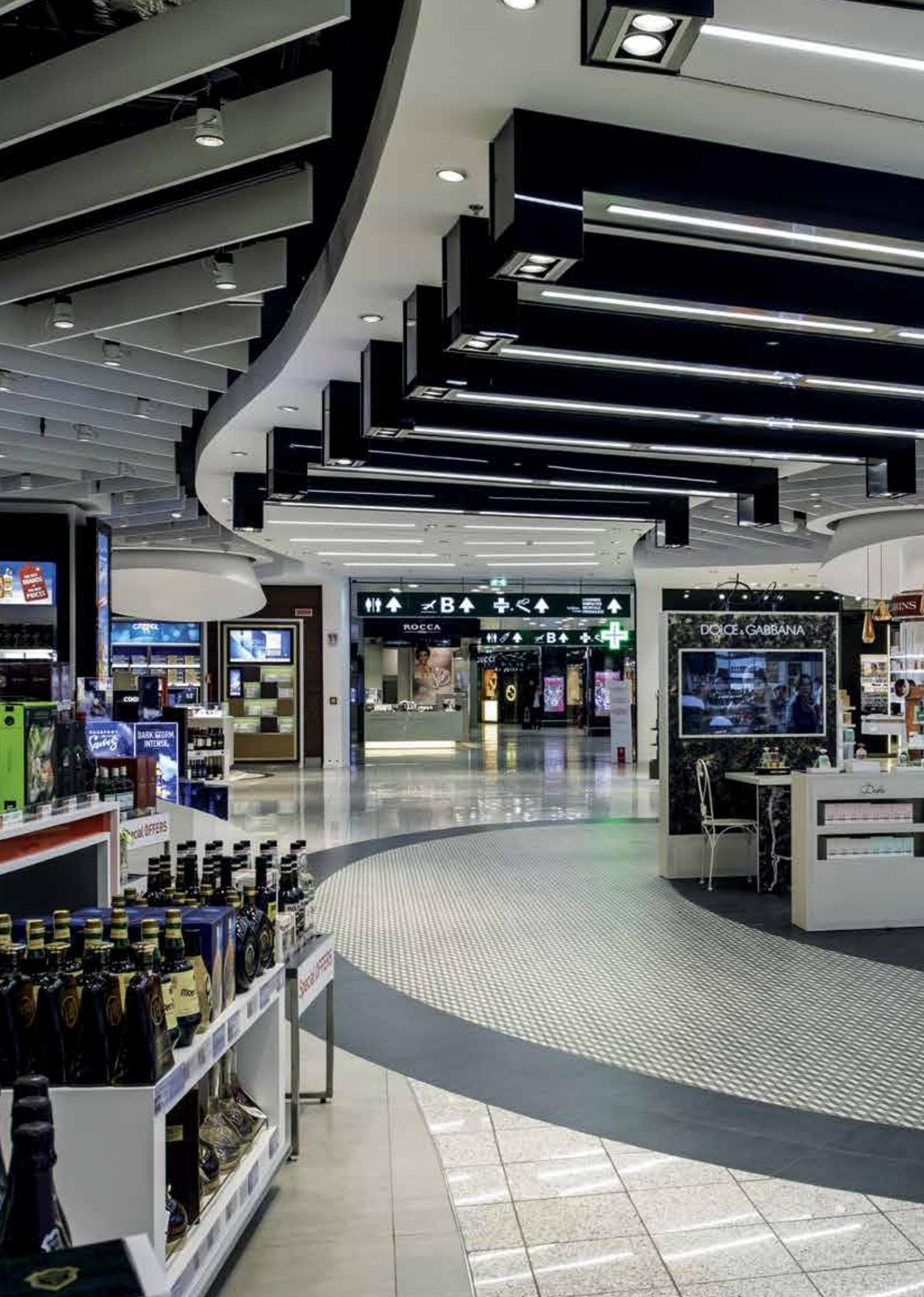
DELOITTE & TOUCHE S.p.A.


Marco Pessina
Socio

Milano, 14 aprile 2016



SEA SPA
BILANCIO SEPARATO



PROSPETTI CONTABILI

Situazione Patrimoniale-Finanziaria

(Importi in Euro)	Note	Al 31 dicembre 2015		Al 31 dicembre 2014	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	984.322.135		959.576.531	
Immobilizzazioni materiali	6.2	137.334.338		139.347.112	
Investimenti immobiliari	6.3	3.412.075		3.413.710	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.4	51.501.305		43.027.659	
Partecipazioni disponibili per la vendita	6.5	26.194		26.184	
Imposte differite attive	6.6	44.317.229		45.881.425	
Altre attività finanziarie non correnti	6.7	16.776.367		23.966.238	
Altri crediti non correnti	6.8	1.596.648		1.595.980	
Totale attività non correnti		1.239.286.291	0	1.216.834.839	0
Rimanenze	6.9	4.800.305		5.701.024	
Crediti commerciali	6.10	85.473.477	13.227.593	110.213.233	16.304.561
Crediti finanziari correnti	6.11	36.311.264	36.306.390	37.638.331	37.635.933
Crediti per imposte	6.12	11.666.110		14.266.634	
Altre attività finanziarie correnti	6.7	7.189.871		0	
Altri crediti	6.13	7.042.227		10.734.105	
Cassa e disponibilità liquide	6.14	55.270.506		30.325.523	
Totale attivo corrente		207.753.760	49.533.983	208.878.850	53.940.494
Attività Cessate		0	0	0	0
TOTALE ATTIVO		1.447.040.051	49.533.983	1.425.713.689	53.940.494
Capitale sociale	6.15	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.15	195.802.425		187.801.688	
Utile dell'esercizio	6.15	78.553.263		56.382.402	
PATRIMONIO NETTO		301.855.688	0	271.684.090	0
Fondo rischi e oneri	6.16	175.244.828		180.927.011	
Fondi relativi al personale	6.17	46.787.493		49.030.774	
Passività finanziarie non correnti	6.18	569.775.302		527.766.552	
Totale passività non correnti		791.807.623	0	757.724.337	0
Debiti commerciali	6.19	160.207.907	11.177.773	167.855.559	12.952.990
Debiti per imposte dell'esercizio	6.20	62.258.098	1.916.741	59.764.366	6.505.193
Altri debiti	6.21	102.979.267		93.278.973	
Passività finanziarie correnti	6.18	27.931.468	4.011.774	75.406.364	2.305.812
Totale passivo corrente		353.376.740	17.106.288	396.305.262	21.763.995
Passività connesse alle Attività Cessate		0	0	0	0
TOTALE PASSIVO		1.145.184.363	17.106.288	1.154.029.599	21.763.995
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.447.040.051	17.106.288	1.425.713.689	21.763.995

Conto Economico

(Importi in Euro)	Note	Esercizio chiuso al 31 dicembre			
		2015		2014	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Ricavi di gestione	7.1	612.988.712	40.678.475	592.115.366	46.899.097
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	52.383.624		63.466.181	
Totale ricavi		665.372.336	40.678.475	655.581.547	46.899.097
Costi del lavoro	7.3	(170.264.156)	882.579	(154.507.327)	1.330.796
Materiali di consumo	7.4	(11.418.361)		(10.111.723)	
Altri costi operativi	7.5	(221.208.435)	(39.449.304)	(215.793.813)	(56.469.787)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(48.780.915)		(59.539.726)	
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(3.032.379)		(14.228.799)	
Totale costi operativi		(454.704.246)	(38.566.725)	(454.181.388)	(55.138.991)
Margine operativo lordo / EBITDA		210.668.090	2.111.750	201.400.159	(8.239.894)
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(14.149.526)		(18.000.000)	
Ammortamenti	7.9	(55.757.170)		(52.667.626)	
Risultato operativo		140.761.394	2.111.750	130.732.533	(8.239.894)
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	5.566.474	5.566.474	(20.289.801)	(20.289.801)
Oneri finanziari	7.11	(19.849.238)		(24.300.635)	(3.780)
Proventi finanziari	7.11	1.535.772	1.016.199	2.417.017	1.007.394
Risultato ante imposte		128.014.402	8.694.423	88.559.114	(27.526.081)
Imposte	7.12	(49.461.139)	(843.268)	(32.176.712)	(5.521.179)
Risultato netto da attività in funzionamento		78.553.263	7.851.155	56.382.402	(33.047.260)
Risultato netto da Attività Cessate		0	0	0	0
Risultato netto		78.553.263	7.851.155	56.382.402	(33.047.260)

Conto Economico Complessivo

(Importi in Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Risultato netto	78.553.263	56.382.402
Altre componenti del risultato complessivo		
<i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>		
Utile / (perdita) su valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati <i>cash flow hedge</i>	2.011.547	(3.186.906)
Effetto fiscale relativo all'utile / (perdita) su valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati <i>cash flow hedge</i>	(820.413)	876.399
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	1.191.134	(2.310.507)
<i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>		
Utile / (perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	1.865.105	(5.022.729)
Effetto fiscale relativo all'utile / (perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(512.904)	1.381.251
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	1.352.201	(3.641.478)
Totale altre componenti del risultato complessivo	2.543.335	(5.951.985)
Totale risultato complessivo dell'esercizio	81.096.598	50.430.417

Rendiconto Finanziario

(Importi in Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Risultato prima delle imposte	128.014.402	88.559.114
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni materiali e immateriali	57.847.787	52.667.626
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	(822.692)	15.824.752
Oneri finanziari netti	18.313.466	21.883.618
Oneri (proventi) da partecipazioni	(5.566.474)	20.289.801
Pagamento sanzione AGCM (esclusa quota interessi)	3.365.000	-
Escussione fidejussione per appalti	(2.200.000)	-
Plusvalenze da devoluzione gratuita cespiti	-	(7.479.190)
Restituzione importi contenzioso Quintavalle (esclusa quota interessi)	-	(2.083.489)
Altre variazioni non monetarie	(4.750.356)	(838.733)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	194.201.133	188.823.499
Variazione rimanenze	600.719	886.335
Variazione crediti commerciali e altri crediti	33.680.011	(16.973.994)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(4.867.384)	(19.102.621)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	29.413.346	(35.190.280)
Imposte sul reddito pagate	(36.849.209)	(41.464.667)
Pagamento sanzione AGCM (inclusa quota interessi)	(3.367.535)	-
Escussione fidejussione per appalti	2.200.000	-
Risarcimento Agenzia delle Dogane	-	5.630.722
Restituzione importi contenzioso Quintavalle (inclusa quota interessi)	-	2.313.101
Cash flow derivante dall'attività operativa	185.597.735	120.112.375
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
- immateriali *	(65.912.880)	(64.213.594)
- materiali	(11.932.460)	(17.409.715)
- finanziarie	(10)	(180.045)
Altre attività finanziarie non correnti	-	(24.950.000)
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
- materiali	70.238	138.956
- finanziarie	-	3.315
Dividendi incassati	2.337.441	1.705.765
Versamenti in conto capitale a favore di SEA Handling in liquidazione	(16.448.274)	(9.822.870)
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(91.885.945)	(114.728.188)
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incremento netto indebitamento a breve e medio/lungo termine	(4.023.181)	63.055.335
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	4.416.241	(46.595.826)
Dividendi distribuiti	(50.915.940)	(26.479.838)
Interessi e commissioni pagate	(18.723.454)	(21.306.223)
Interessi incassati	479.527	986.055
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(68.766.807)	(30.340.497)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	24.944.983	(24.956.310)
Disponibilità liquide di inizio esercizio	30.325.523	55.281.833
Disponibilità liquide di fine esercizio	55.270.506	30.325.523

* Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2015 è pari a Euro 12.218 migliaia a fronte di Euro 7.331 migliaia dell'esercizio 2014.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

(Importi in Euro)	Capitale	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva AFS	Riserva di cash flow hedge	Riserva utile (perdita) attuariale	Riserva straordinaria	Riserva legale	Altre riserve	Totale altre riserve	Risultato dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto
Al 1° gennaio 2014	27.500.000	23.686.390	1	(6.671.837)	(2.755.428)	87.973.901	5.500.000	60.288.176	168.021.203	52.182.470	247.703.673
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di Esercizio 2013 e relativa distribuzione di dividendi						25.732.470			25.732.470	(52.182.470)	(26.450.000)
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del Conto Economico Complessivo				(2.310.507)	(3.641.478)				(5.951.985)		(5.951.985)
Risultato dell'esercizio										56.382.402	56.382.402
Al 31 dicembre 2014	27.500.000	23.686.390	1	(8.982.344)	(6.396.906)	113.706.371	5.500.000	60.288.176	187.801.688	56.382.402	271.684.090
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di esercizio 2014 e relativa distribuzione di dividendi						5.457.402			5.457.402	(56.382.402)	(50.925.000)
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del Conto Economico Complessivo				1.191.134	1.352.201				2.543.335		2.543.335
Risultato dell'esercizio										78.553.263	78.553.263
Al 31 dicembre 2015	27.500.000	23.686.390	1	(7.791.210)	(5.044.705)	119.163.773	5.500.000	60.288.176	195.802.425	78.553.263	301.855.688

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).

Alla data di predisposizione del presente documento l'assetto azionario della Società è il seguente:

Nome	Percentuale di possesso
Comune di Milano	54,81%
Provincia di Varese	0,64%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale azionisti pubblici	55,59%
zi- Aeroporti SpA	35,75%
Fzi Sgr SpA	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale azionisti privati	44,41%
Totale	100,00%

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 2015.

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 sulla continuità aziendale considerando i livelli di capitalizzazione esistenti e non rilevando l'esistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale e 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 gli ammontari delle 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 del *fair value*.

La Società, a seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021", ha adottato i Principi Contabili IFRS 8 "Settori Operativi" e IAS 33 "utile per azione", la cui informativa è esposta nel Bilancio Consolidato alla Nota 5.3 e 7.14.

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 2015

Si riportano nel seguito i Principi Contabili Internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2015, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti. L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni, ove applicabili, non ha avuto effetti sulla Situazione Patrimoniale Finanziaria o sul risultato della Società.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>IFRIC 21 Levies</i>	13 giugno '14	14 giugno '14	Esercizi che iniziano a partire dal 17 giugno '14	1° gennaio '15
<i>Annual improvements cycles 2011-2013</i>	18 dicembre '14	19 dicembre '14	Esercizi che iniziano a partire dal 01 luglio '14	1° gennaio '15

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 pre-

visioni 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>Annual improvements cycles 2010-2012</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 febbraio 2015
<i>Amendment to IAS 19 Employee benefits</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 febbraio 2015
<i>Amendment to IFRS 11 Joint arrangements on acquisition of an interest in a joint operation</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2016
<i>Amendment to IAS 16 Property, plant and equipment and IAS 38 Intangible assets on depreciation and amortisation</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2016
<i>Annual improvements cycles 2012-2014</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2016
<i>Amendment to IAS 1 Presentation of financial statements on the disclosure initiative</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2016
<i>Amendment to IAS 27 Separate financial statements on the equity method</i>	Sì	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2016
<i>IFRS 14 Regulatory deferral accounts</i>	No	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2016
<i>IFRS 15 Revenue from contracts with customers</i>	No	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2018
<i>IFRS 9 Financial instruments</i>	No	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2018
<i>IFRS 16 Leases</i>	No	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gennaio 2019

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 2015.

Gli eventuali riflessi che i Principi Contabili, gli emendamenti e le interpretazioni di prossima applicazione potranno avere sull'informativa finanziaria della Società sono in corso di approfondimento e valutazione.

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 potenzialmente 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 applicazione 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. La logica di determinazione del fair value discende dal fatto che il Concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto 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.

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 lo IAS 11 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 dei seguenti oneri:

- completo ammortamento dei beni in concessione alla data di fine concessione;
- 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 similari

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

Computer software

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

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

Immobilizzazioni materiali

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

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dalla Società nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbl-

go 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 2041. 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 devoluzione gratuita.

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

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

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

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

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

Investimenti immobiliari

Tale voce comprende gli immobili di proprietà aventi carattere non strumentale. Gli investimenti immobi-

liari inizialmente rilevati al costo, negli esercizi successivi sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, al netto degli ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore.

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

Partecipazioni in società controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate e in imprese collegate sono valutate al costo di acquisto (comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione), eventualmente ridotto per perdite di valore in conformità a quanto previsto dallo IAS 36.

La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di Patrimonio Netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione. Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono sottoposte ogni anno o, se necessario più frequentemente, a verifica per rilevare eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel Conto Economico come svalutazione. Nel caso l'eventuale quota di pertinenza della Società delle perdite della partecipata ecceda il valore contabile della partecipazione, e la Società abbia l'obbligo di risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo per rischi ed oneri nel passivo dello stato patrimoniale. Qualora, successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevato a Conto Economico un ripristino di valore nei limiti del costo originario.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, addebitando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a Conto Economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo *fair value*, ridotto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti,

il valore di realizzo è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene. Nel determinare il *fair value* si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a Conto Economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), a eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a Conto Economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate in una delle seguenti categorie in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate:

- attività finanziarie a *fair value* a Conto Economico;
- crediti e finanziamenti attivi;
- attività disponibili per la vendita.

Le attività finanziarie sono iscritte all'attivo patrimoniale nel momento in cui la Società diviene parte dei contratti connessi alle stesse. Le attività finanziarie cedute sono eliminate dall'attivo dello Stato Patrimoniale, quando il diritto a ricevere i flussi di cassa è trasferito unitamente a tutti i rischi e benefici associati alla proprietà.

Gli acquisti e le vendite di attività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta delle relative operazioni. Le attività finanziarie sono valutate come segue:

(a) Attività finanziarie a fair value a Conto Economico

Le attività finanziarie sono classificate in questa categoria se acquisite allo scopo di essere cedute nel breve termine. Le attività di questa categoria sono classificate come correnti e valutate al *fair value*; le variazioni di *fair value* sono riconosciute a Conto Economico nell'esercizio in cui sono rilevate, se significative.

(b) Crediti e finanziamenti attivi

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari, prevalentemente relativi a crediti verso clienti, non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, a eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente. Tali attività sono valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso d'interesse effettivo. Se vi è un'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore, l'attività è ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi di cassa ottenibili in futuro. Le perdite di valore sono rilevate a Conto Economico. Se negli esercizi successivi vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato.

(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non derivati esplicitamente designati in questa categoria, ovvero che non trovano classificazione in nessuna delle precedenti categorie e sono compresi nelle attività non correnti a meno che il *management* intenda cederli nei 12 mesi successivi dalla data del bilancio. Tali attività finanziarie sono valutate al *fair value* e gli utili o perdite da valutazione sono imputati a una riserva di Patrimonio Netto afferente le "Altre componenti del risultato complessivo"; la loro rilevazione a Conto Economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta o, nel caso di variazioni cumulate negative, quando si valuta che la riduzione di valore già rilevata a Patrimonio Netto non potrà essere recuperata in futuro.

Nel caso di partecipazioni classificate come disponibili per la vendita, un prolungato o significativo declino nel *fair value* della partecipazione al di sotto del costo iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata. Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del *fair value* degli

strumenti oggetto di copertura (*fair value hedge*, es. copertura della variabilità del *fair value* di attività/passività a tasso fisso), i derivati sono rilevati al *fair value* con imputazione degli effetti a Conto Economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value* associate al rischio coperto. Quando i derivati coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le coperture effettuate vengono designate a fronte dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari attribuibile ai rischi che in un momento successivo possono influire sul Conto Economico. La parte efficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati che sono stati designati come di copertura secondo i requisiti previsti dallo IAS 39 viene rilevata in una riserva di Patrimonio Netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"); tale riserva viene poi imputata a Conto Economico nell'esercizio in cui la transazione coperta influenza il Conto Economico. La parte inefficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati, così come l'intera variazione di *fair value* dei derivati che non sono stati designati come di copertura o che non ne presentano i requisiti richiesti dal citato IAS 39, viene invece contabilizzata direttamente a Conto Economico nella voce "Proventi/oneri finanziari".

Il *fair value* di strumenti finanziari quotati è basato sul prezzo corrente di offerta. Se il mercato di un'attività finanziaria non è attivo (o si riferisce a titoli non quotati), la Società definisce il *fair value* utilizzando tecniche di valutazione che includono: il riferimento ad avanzate trattative in corso, riferimenti a titoli che posseggono le medesime caratteristiche, analisi basate sui flussi di cassa, modelli di prezzo basati sull'utilizzo di indicatori di mercato e allineati, per quanto possibile, alle attività da valutare.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato al netto del fondo svalutazione crediti. Qualora vi sia un'obiettiva evidenza di indicatori di riduzione di valore, l'attività viene ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro.

L'obiettiva evidenza di perdita di valore è verificata considerando, tra l'altro, rilevanti inadempimenti contrattuali, significative difficoltà finanziarie, rischio di

insolvenza della controparte. I crediti sono esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato a fronte oneri; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stata effettuata la svalutazione. 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 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'art. 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, sono inizialmente iscritte al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successi-

vamente sono valutate 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.

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del 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 al *fair value* del corrispettivo ricevuto per le prestazioni di servizi della gestione ordinaria dell'attività, in base al principio della competenza economica. Il ricavo è riconosciuto al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti.

I ricavi, principalmente riferibili alle prestazioni di servizi sono riconosciuti nell'esercizio nel quale i servizi sono resi.

I canoni attivi e le *royalty* sono riconosciuti nell'esercizio di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti mentre, i corrispettivi per certificati verdi sono riconosciuti annualmente su base fissa secondo contratti pluriennali e si riferiscono alla remunerazione della messa a disposizione delle reti interne al sedime aeroportuale.

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).

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.

Gli 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, sono considerati costi commerciali e, come tali, classificati nei "Costi operativi" e rilevati in correlazione ai ricavi a cui sono riferibili. In particolare, a giudizio del *management* che

monitora l'efficacia di queste iniziative commerciali alla pari di altre iniziative *marketing* classificate tra i costi commerciali, nonostante tali incentivi siano parametrati a talune voci specifiche di ricavo e ad esse proporzionate, per la loro natura di impulso al traffico o alla crescita dello scalo, da un punto di vista gestionale devono essere considerati unitariamente a tutti i costi sostenuti dalla Società in ambito commerciale e di *marketing* e sono quindi esposti nei *management account* e valutati nei KPI aziendali unitamente ai costi di *marketing*. In tale contesto è stata quindi presa la decisione di classificare tale fattispecie di incentivo nella comunicazione finanziaria annuale in modo coerente alla visione gestionale.

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 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".

Consolidato fiscale

La fiscalità della Società e la sua rappresentazione contabile tiene conto degli effetti derivanti dall'adesione all'istituto del Consolidato Fiscale Nazionale, per il quale è stata rinnovata l'adesione nell'esercizio 2013 con la società controllata SEA Handling in liquidazione e valevole per il triennio 2013-2015.

Ciascuna società trasferisce alla società consolidante il reddito o la perdita fiscale; la società consolidante rileva un credito nei confronti delle società che apportano imponibili fiscali pari all'IRES da versare. Per contro, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito che nel caso del consolidato fiscale con SEA Handling in liquidazione è pari al 50% dell'IRES sulla parte di perdita effettivamente compensata a livello di Gruppo.

Dividendi

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

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. 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 resi-

dua 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 funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

(d) Crediti commerciali

Se vi è l'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore nei crediti commerciali, gli stessi sono ridotti in misura tale da risultare pari al loro presunto valore di realizzo tramite l'apposizione di un fondo svalutazione crediti. 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 Separato.

(e) Attività finanziarie

La valutazione della recuperabilità del credito finanziario verso Milan Airport Handling Trust sorto con l'assegnazione della partecipazione Airport Handling al citato Trust e la sottoscrizione di strumenti finanziari partecipativi emessi da Airport Handling successivamente alla assegnazione al Trust, è effettuata sulla base delle migliori conoscenze delle prospettive di esito delle operazioni di cessione della società da parte del Trust e di valutazione del valore dell'interessenza residuale alla citata cessione ed è quindi soggetta all'ordinaria alea di incertezza dei processi negoziali di dismissione di investimenti finanziari nonché delle prospettive di redditività futura dell'investimento.

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 (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

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.

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 prudentemen-

te effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi 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. SEA, a fronte di crediti scaduti, crediti in contenzioso, o per i quali esiste una procedura legale o concorsuale, utilizza le medesime percentuali di svalutazione.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali vantati nei confronti di terze parti e dei relativi fondi svalutazione:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	154.105	181.959
- di cui scaduto	93.068	107.380
Fondo svalutazione crediti commerciali	(81.859)	(88.051)
Totale crediti commerciali verso clienti	72.246	93.908

La riduzione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2015 è strettamente correlata all'operazione di *factoring* che la Società ha stipulato a partire dal secondo semestre 2015. I crediti ceduti a seguito di operazioni di *factoring* sono eliminati dall'attivo dello stato patrimoniale solo se i rischi ed i benefici correlati alla loro titolarità sono stati sostanzialmente trasferiti al cessionario. I crediti ceduti che non soddisfano il sud-

detto 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 2015:

Crediti commerciali verso clienti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti commerciali verso clienti	154.105	181.959
Di cui scaduto	93.068	107.380
- da meno di 180 giorni	17.051	33.351
- da oltre 180 giorni	76.017	74.029
Incidenza % dei crediti scaduti	60,4%	59,0%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	11,1%	18,3%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	49,3%	40,7%

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2015, 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, assicurative e depositi cauzionali a garanzia dei crediti:

Crediti commerciali verso clienti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti commerciali verso clienti	154.105	181.959
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	44.322	43.441
(ii) crediti oggetto di contestazioni	24.666	22.822
Totale crediti commerciali al netto dei crediti <i>sub</i> (i) e (ii)	85.117	115.696
Crediti scaduti diversi dai crediti <i>sub</i> (i) e (ii)	24.080	41.117
Fidejussioni e depositi cauzionali	55.673	52.600
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti <i>sub</i> (i) e (ii)	65,4%	45,5%

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 2015 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

- rischio tasso di interesse;
- rischio tasso di cambio;
- rischio prezzo delle *commodity*.

a) Rischio tasso di interesse

L'esposizione di SEA al rischio tasso deriva principalmente dalla volatilità degli oneri finanziari connesso all'indebitamento espresso a tasso variabile. La volatilità degli oneri finanziari viene gestita dalla Società tramite l'individuazione di un *mix* equilibrato di finan-

ziamenti a tasso fisso e a tasso variabile nonché l'utilizzo di strumenti derivati di copertura, tali da limitare gli effetti delle fluttuazioni dei tassi di interesse.

Al 31 dicembre 2015 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 dalla 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 2015 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,20% 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 2015 e 2014

(Importi in migliaia di Euro)	Scadenza	31 dicembre 2015		31 dicembre 2014	
		Importo	Tasso medio	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2021	300.000	3,125%	300.000	3,125%
Finanziamenti bancari su raccolta BEI	dal 2017 al 2035	276.994	1,37%	230.893	1,68%
o/w a tasso fisso		60.000	3,90%	60.000	3,90%
o/w a tasso variabile*		216.994	0,67%	170.893	0,91%
Altri finanziamenti bancari	2020	85	0,50%	50.000	2,39%
o/w a tasso fisso		85	0,50%	-	0,00%
o/w a tasso variabile		-	-	50.000	2,39%
Indebitamento finanziario lordo a medio/lungo termine		577.079	2,28%	580.893	2,49%

* Include: i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 41% al 31.12.2015 e il 56% al 31.12.2014).

ii) Euro 60 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio/lungo termine al 31 dicembre 2015 è pari a Euro 577.079 migliaia, in diminuzione di Euro 3.814 migliaia rispetto al 31 dicembre 2014, con un costo medio che si è ridotto di 21 *basis point*, toccando il 2,28% a fine esercizio. Si segnala che il costo di tale indebitamento, considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, è pari al 2,92%, in diminuzione rispetto al 3,00% di fine dicembre 2014 (-8 *basis point*).

Complessivamente il totale del debito a medio/lungo

termine (escluso quindi l'indebitamento per anticipo fatture, scoperto di conto corrente o altre tipologie di finanziamento del capitale circolante) a tasso variabile non coperto della Società al 31 dicembre 2015 risulta pari al 22,3% circa del totale di tale debito. Non vi sono state pertanto coperture eccedenti rispetto ai flussi futuri oggetto di copertura (*overhedge*).

Al 31 dicembre 2015 SEA ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi nominali Euro 300.000 migliaia:

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in Euro MM)	Cedola	Tasso annuale
SEA SpA 3 ¹ / ₈ 04/17/21	SEA SpA	Irish Stock Exchange	XS1053334373	7	17/04/21	300	Fissa, annuale	3,125%

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, pari al 31 dicembre 2015 a Euro 591.660 migliaia (in riduzione rispetto a Euro 602.023 migliaia al 31 dicembre 2014, prevalentemente per effetto della dinamica dei tassi di mercato) 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 il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2015;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote inte-

ressi 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.

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

(Importi in migliaia di Euro)	Nozionale alla stipula	Nozionale residuo al 31/12/2015	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2015	Fair value al 31/12/2014
IRS	10.000	9.677	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.512,5)	(1.741,0)
	5.000	4.839	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(756,3)	(870,5)
	15.000	13.448	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(2.028,0)	(2.358,4)
	11.000	8.724	18/5/2011	15/9/2011	15/9/2016	(258,5)	(498,0)
	10.000	8.214	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.155,6)	(1.351,8)
	11.000	8.724	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.225,3)	(1.433,2)
	12.000	9.103	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.258,5)	(1.475,5)
	12.000	9.103	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.258,5)	(1.475,5)
Collar	10.000	8.214	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(905,6)	(1.047,9)
	11.000	8.345	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(897,9)	(1.041,3)
Totale		88.391				(11.256,7)	(13.293,1)

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 2015 e al 31 dicembre 2014 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo Principio Contabile Internazionale 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, 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* energetiche, che risentono principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in Dollari USA. Tali fluttuazioni si manifestano tanto direttamente quanto indirettamente, mediante formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing*. I rischi si evidenziano anche nella fase di vendita, in relazione alle fluttuazioni del prezzo di mercato dell'energia elettrica venduta a terzi.

Si segnala che, nel 2015, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterne effettuare nei periodi futuri. La strategia di copertura dal rischio *commodity* è stata rafforzata anche attraverso la sottoscrizione di contratti di approvvigionamento che, al fine di ridurre l'esposizione al rischio di variazione del prezzo del metano, prevedono un prezzo fisso definito contrattualmente per una parte dei fabbisogni.

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 finanzia-

mento 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;
- ha ottenuto delle linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario nei successivi 12 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 fine 2015 SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per Euro 200 milioni, di cui Euro 120 milioni di linea *revolving* disponibile sino ad aprile 2020 e Euro 80 milioni relativi a linee su raccolta BEI, il cui utilizzo è previsto entro dicembre 2017, per durate comprese tra i 15 e i 20 anni. Al 31 dicembre 2015 SEA dispone anche di ulteriori Euro 217.317 migliaia di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

SEA dispone di linee di credito *committed* e *uncommitted* in grado di garantire la copertura dei fabbisogni finanziari futuri e i fabbisogni della gestione corrente, con una scadenza media dell'indebitamento finanziario di medio/lungo termine maggiore di 5 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Considerando solo i finanziamenti bancari oltre il 60% dell'indebitamento ha una scadenza superiore ai 5 anni (il 25% oltre i 10 anni).

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 (avvalendosi anche di rapporti di *factoring* diretto *pro soluto* che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa). Si precisa che le operazioni di *factoring* indiretto, come ampiamente specificato in precedenza, non modificano le condizioni di pagamento contrattuali e non generano pertanto effetti diluitivi della consistenza del capitale circolante.

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 finan-

ziari su strumenti derivati e *leasing*, i debiti finanziari verso controllate, i quali, secondo le relative previsioni contrattuali, sono esigibili a vista) e commerciali in essere al 31 dicembre 2015 e 2014:

Passività al 31 dicembre 2015

(Importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	32,0	69,7	73,4	524,6	699,7
Debiti commerciali	160,2				160,2
Totale debito	192,2	69,7	73,4	524,6	859,9

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a Euro 4 milioni a fine 2015, cui

si contrappone un credito della medesima natura, pari a Euro 36,3 milioni.

Passività al 31 dicembre 2014

(Importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	81,8	66,5	68,3	478,7	695,3
Debiti commerciali	167,8				167,8
Totale debito	249,6	66,5	68,3	478,7	863,1

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a Euro 2,3 milioni a fine 2014, cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a Euro 37,6 milioni.

A fine 2015 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono prevalentemente costituiti dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune *tranche* di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia l'allungamento della vita media del debito e la capacità dell'indebitamento finanziario di SEA di assicurare 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 2015 e 2014, 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 ap-

plicando 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:

(Importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2015		31 dicembre 2014	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-299,24	389,30	-422,69	486,14
Posizione attiva di <i>Cash pooling</i> (interessi attivi)	-183,40	183,40	-166,44	178,08
Finanziamenti (interessi passivi) ¹	984,52	-1.091,93	1.545,21	-1.545,21
Posizione passiva di <i>Cash pooling</i> (interessi passivi) ¹	0,00	-19,99	6,90	-103,36
Indebitamento fin. verso controllate (interessi passivi) ¹	0,00	0,00	1,70	-142,45
Strumenti derivati di copertura (flussi) ²	-136,37	474,83	-504,86	504,86
Strumenti derivati di copertura (<i>fair value</i>) ³	-1.627,42	1.729,20	-2.180,77	2.193,52

1 += minori interessi passivi; -= maggiori interessi passivi.

2 += ricavo di copertura; -= costo da copertura.

3 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, che nel caso di una variazione di -50 *basis point* risulterebbero negativi e pertanto sono stati posti uguali a zero nei casi in cui, diversamente, si sarebbero determinati flussi di segno opposto a quelli contrattualmente previsti.

Si precisa che il prestito obbligazionario e 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 e dei crediti vantati verso lo Stato) 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 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 2015 e al 31 dicembre 2014:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al <i>fair value</i>	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			16.776			16.776
Altri crediti non correnti			1.597			1.597
Crediti commerciali			85.473			85.473
Crediti finanziari correnti			36.311			36.311
Crediti per imposte			11.666			11.666
Altre attività finanziarie correnti			7.190			7.190
Altri crediti correnti			7.042			7.042
Cassa e disponibilità liquide			55.271			55.271
Totale	-	-	221.326	26	-	221.352
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	11.257				558.518	569.775
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					-	-
Debiti commerciali					160.208	160.208
Debiti per imposte dell'esercizio					62.258	62.258
Altri debiti correnti e non correnti					102.979	102.979
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					27.442	27.442
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					489	489
Totale	11.257	-	-	-	911.894	923.151

I valori determinati utilizzando la metodologia del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento.

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al <i>fair value</i>	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			23.966			23.966
Altri crediti non correnti			1.596			1.596
Crediti commerciali			110.213			110.213
Crediti finanziari correnti			37.638			37.638
Crediti per imposte			14.267			14.267
Altri crediti correnti			10.734			10.734
Cassa e disponibilità liquide			30.325			30.325
Totale	-	-	228.739	26	-	228.765
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	13.293				514.154	527.447
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					320	320
Debiti commerciali					167.856	167.856
Debiti per imposte dell'esercizio					59.764	59.764
Altri debiti correnti e non correnti					93.279	93.279
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					74.274	74.274
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					1.132	1.132
Totale	13.293	-	-	-	910.779	924.072

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.

Nella tabella seguente vengono rappresentate le attività e le passività della Società che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2015 e al 31 dicembre 2014:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		11.257	
Totale		11.257	26

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		13.293	
Totale		13.293	26

6. Note alla situazione patrimoniale-finanziaria

6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2015 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

Immobilizzazioni immateriali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti	Svalutazioni	Al 31 dicembre 2015
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.305.443		54.481	(598)		(2.091)	1.357.235
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	46.529	62.279	(54.481)				54.327
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	53.049		348				53.397
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.092	6.775	(348)				7.519
Valore lordo	1.406.113	69.054	-	(598)	-	(2.091)	1.472.478
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(406.471)			235	(35.156)		(441.392)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(40.065)				(6.699)		(46.764)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Fondo ammortamento	(446.536)	-	-	235	(41.855)	-	(488.156)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	898.972	-	54.481	(363)	(35.156)	(2.091)	915.843
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	46.529	62.279	(54.481)			-	54.327
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	12.984		348		(6.699)	-	6.633
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.092	6.775	(348)			-	7.519
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	959.577	69.054	-	(363)	(41.855)	(2.091)	984.322

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per Euro 915.843 migliaia al 31 dicembre 2015 a fronte di Euro 898.972 migliaia al 31 dicembre 2014. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato.

L'ammortamento dell'esercizio 2015 è pari a Euro 35.156 migliaia. La svalutazione di Euro 2.091 migliaia si riferisce al valore netto contabile di beni non più utilizzabili che saranno oggetto di rottamazione, identificati a seguito di una attività di verifica inventariale effettuata nel corso del 2015.

Gli incrementi dell'esercizio derivano per Euro 54.481 migliaia dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione ed acconti".

Sui beni rientranti nel Diritto Concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 6.16. La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a Euro 54.327 migliaia, si riferisce alle opere

in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2015. Le principali opere riguardano i lavori di *restyling* dell'aerostazione del Terminal 1 di Malpensa (piani arrivi e *check-in*), i lavori strutturali di ampliamento del 3°/3° di Malpensa, l'avvio della realizzazione di un nuovo fabbricato merci nell'area *Cargo* di Malpensa e la prosecuzione dei lavori per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria presso il Terminal 2 di Malpensa, con relativo collegamento ferroviario. A Linate i lavori si riferiscono, principalmente, al potenziamento dell'area adibita ai controlli di sicurezza dei passeggeri in partenza e al *restyling* del piano *check-in*. Le riclassifiche a beni in concessione, sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale del 3°/3° di Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a Euro 6.633 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 12.984 migliaia al 31 dicembre 2014), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema in-

formativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti hanno principalmente riguardato nel corso del 2015 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, di cui solo Euro 348 migliaia relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2015 presenta un saldo residuo di Euro 7.519 migliaia, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2015 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

Nel corso dell'esercizio 2014 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

Immobilizzazioni immateriali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti	Al 31 dicembre 2014
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.241.334	10.667	57.303	(3.861)		1.305.443
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	40.687	63.145	(57.303)			46.529
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	40.707		12.342			53.049
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.914	5.520	(12.342)			1.092
Valore lordo	1.330.642	79.332	-	(3.861)	-	1.406.113
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(375.205)			1.511	(32.777)	(406.471)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(33.503)				(6.562)	(40.065)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Fondo ammortamento	(408.708)	-	-	1.511	(39.339)	(446.536)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	866.129	10.667	57.303	(2.350)	(32.777)	898.972
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	40.687	63.145	(57.303)			46.529
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	7.204		12.342		(6.562)	12.984
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.914	5.520	(12.342)			1.092
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	921.934	79.332	-	(2.350)	(39.339)	959.577

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2015 relativa alle immobilizzazioni materiali:

Immobilizzazioni materiali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti	Al 31 dicembre 2015
Valore lordo						
Beni immobili	182.320		6.293	(71)		188.542
Impianti e macchinari	7.486	368		(94)		7.760
Attrezzature industriali e commerciali	35.314	2.165		(95)		37.384
Altri beni mobili	100.204	2.340	4.056	(1.430)		105.170
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.181	7.084	(10.349)			7.916
Valore lordo	336.505	11.957	-	(1.690)	-	346.772
Fondi ammortamenti e svalutazioni						
Beni immobili	(73.242)			38	(5.992)	(79.196)
Impianti e macchinari	(6.019)			91	(245)	(6.173)
Attrezzature industriali e commerciali	(33.366)			95	(1.624)	(34.895)
Altri beni mobili	(84.531)			1.396	(6.039)	(89.174)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Fondo amm.to e svalutazione	(197.158)	-	-	1.620	(13.900)	(209.438)
Valore netto						
Beni immobili	109.078		6.293	(33)	(5.992)	109.346
Impianti e macchinari	1.467	368		(3)	(245)	1.587
Attrezzature industriali e commerciali	1.948	2.165			(1.624)	2.489
Altri beni mobili	15.673	2.340	4.056	(34)	(6.039)	15.996
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.181	7.084	(10.349)			7.916
Valore netto	139.347	11.957	-	(70)	(13.900)	137.334

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* hanno riguardato principalmente l'avanzamento delle opere di completamento del 3°/3° di Malpensa e i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto di nuove attrezzature, adeguamenti impiantistici ai sistemi di videosorveglianza, sistemi di controllo della viabilità e di monitoraggio dei flussi di passeggeri.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2015 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

Tutte le immobilizzazioni, 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 2015, rispettivamente a Euro 498.553 migliaia ed Euro 5.517 migliaia.

Nel corso dell'esercizio 2014 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

Immobilizzazioni materiali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti	Al 31 dicembre 2014
Valore lordo						
Beni immobili	189.994		5.573	(13.247)		182.320
Impianti e macchinari	7.075	640		(229)		7.486
Attrezzature industriali e commerciali	34.415	903		(4)		35.314
Altri beni mobili	95.673	3.375	1.964	(808)		100.204
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.120	12.598	(7.537)			11.181
Valore lordo	333.277	17.516	-	(14.288)	-	336.505
Fondi ammortamenti e svalutazioni						
Beni immobili	(79.779)			12.371	(5.834)	(73.242)
Impianti e macchinari	(6.063)			229	(185)	(6.019)
Attrezzature industriali e commerciali	(31.318)			4	(2.052)	(33.366)
Altri beni mobili	(80.083)			808	(5.256)	(84.531)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Fondo amm.to e svalutazione	(197.243)	-	-	13.412	(13.327)	(197.158)
Valore netto						
Beni immobili	110.215		5.573	(876)	(5.834)	109.078
Impianti e macchinari	1.012	640			(185)	1.467
Attrezzature industriali e commerciali	3.097	903			(2.052)	1.948
Altri beni mobili	15.590	3.375	1.964		(5.256)	15.673
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.120	12.598	(7.537)			11.181
Valore netto	136.034	17.516	-	(876)	(13.327)	139.347

6.3 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2015:

Investimenti immobiliari

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Valore lordo	4.148	4.148
Fondo ammortamento	(736)	(734)
Totale investimenti immobiliari	3.412	3.414

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2015:

Movimentazione fondo ammortamento investimenti immobiliari

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015
Valore iniziale	(734)
Decrementi	-
Ammortamenti	(2)
Valore finale fondo ammortamento investimenti immobiliari	(736)

La voce include i valori dei fabbricati ad uso civile non strumentali all'attività d'impresa (appartamenti e box).

Pur in presenza di condizioni di incertezza connesse al mercato immobiliare non si ravvisano perdite di valore degli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2015.

6.4 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2015 ed al 31 dicembre 2014, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

Partecipazioni in società controllate e collegate

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
SEA Handling in liquidazione SpA	8.474	0
SEA Energia SpA	7.026	7.026
SEA Prime SpA	25.200	25.200
Consorzio Malpensa Contraction	22	22
Railink Srl (in liquidazione)	-	1
Partecipazioni in società controllate	40.722	32.249
SACBO SpA	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.822	3.822
Malpensa Logistica Europa SpA	1.674	1.674
Disma SpA	421	421
SEA Services Srl	300	300
Partecipazioni in società collegate	10.779	10.779
Partecipazioni in società controllate e collegate	51.501	43.028

La variazione del saldo delle partecipazioni in società controllate e collegate è dovuta agli aumenti di capitale effettuati nel corso dell'esercizio 2015 a favore di SEA Handling in liquidazione e dal parziale ripristino di valore della partecipazione, il cui valore al 31 dicembre 2015 risulta allineato al Patrimonio Netto della società, atteso come valore stimato dell'attivo liquidabile a SEA. In data 29 giugno 2015, l'Assemblea Straordinaria della collegata SEA Services Srl, ha deliberato la modifica della data di chiusura del bilancio d'esercizio, fissata al giorno 30 settembre di ogni anno (in precedenza la data di chiusura del Bilancio di Esercizio era fissata al giorno 31 dicembre).

Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport 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 Euro 360 milioni, costituiscono aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno, ed ha conseguentemente imposto allo Stato italiano l'obbligo di recupe-

rare il presunto aiuto concesso a 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. Tali ricorsi si trovano oggi in avanzata fase di trattazione, essendo da mesi oramai conclusa la fase scritta del procedimento; si attende dunque una pronuncia del Tribunale che verosimilmente dovrebbe intervenire entro la fine del corrente anno.

Nel frattempo, pur nella convinzione, riconfermata a oggi dal pool di avvocati che rappresentano il Gruppo nelle procedure, che i ricorsi presentati abbiano fondamento e conseguentemente che nessuna restituzione del presunto aiuto di Stato debba verificarsi, e stante l'impossibilità materiale per SEA Handling – in caso di esito negativo del procedimento, ritenuto possibile – di procedere alla restituzione monetaria di somme di importo così elevato nei termini stabiliti dalla decisione, si è dato avvio ad una fase di interlocuzione – per il tramite delle Autorità italiane – con la Commissione europea, al fine di:

- rappresentare l'incapacità di SEA Handling di far fronte a tale onere restitutorio e, di riflesso, l'impossibilità dello Stato italiano di dare esecuzione in forma specifica alla decisione;

ii) individuare un percorso condiviso capace di garantire la definitiva uscita del mercato di SEA Handling, facendo sì che l'esecuzione della decisione avvenga in linea con la prassi della Commissione in materia di recupero degli aiuti di Stato illegittimi, secondo modalità alternative alla restituzione monetaria del presunto aiuto. Tale percorso avrebbe consentito, al contempo, di scongiurare interruzioni dei servizi di trasporto negli scali milanesi e di individuare alternative socialmente accettabili per il collocamento dei circa 2.300 dipendenti di SEA Handling.

L'interlocuzione tra le Autorità italiane e la Commissione europea è giunta sino alla presentazione, il 28 novembre 2013, di un formale progetto di 'esecuzione alternativa' della decisione che, in linea con alcuni rilevanti precedenti nel diritto degli aiuti, prevedeva:

- i) la liquidazione e definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, con la dismissione di ogni suo residuo *asset* attraverso una procedura di gara aperta e trasparente;
- ii) la possibilità per SEA di offrire i servizi di assistenza a terra tramite la costituzione di una nuova società, in condizioni di piena concorrenza con le altre società di *handling* e in regime di assoluta discontinuità economica con SEA Handling; la "discontinuità economica" rappresenta infatti, ai sensi del diritto dell'Unione europea, la condizione essenziale affinché l'obbligo di restituzione di aiuti di Stato non sia "trasferito" in capo alla società di nuova costituzione.

Nel corso del procedimento, tale scenario è stato integrato da una serie di ulteriori impegni assunti dalle Autorità italiane, utili a rassicurare la Commissione europea sull'insussistenza di qualsiasi ipotesi di continuità economica tra SEA Handling e il nuovo operatore; tra questi, l'impegno di SEA di devolvere l'intero suo pacchetto azionario del nuovo operatore di *handling* in un *Trust*, soggetto terzo e indipendente da SEA e dalla sua controllata SEA Handling, così da garantire la piena segregazione gestionale e operativa della nuova società rispetto a SEA e/o SEA Handling, nonché l'impegno della stessa SEA a porre come *scope* del *Trust*, l'apertura dell'azionariato della nuova società del ramo *handling* ad un azionista di significativa minoranza (e, in una prospettata seconda fase, anche di maggioranza).

In linea con il piano prospettato alla Commissione europea,

- i) il 9 giugno 2014 l'Assemblea Straordinaria di SEA Handling ha deliberato la messa in liquidazione

della Società con decorrenza 1° luglio 2014, e la Società, affidata al liquidatore unico Prof. Dott. Marco Reboa, ha definitivamente cessato l'operatività il 31 agosto 2014, al termine di un periodo transitorio di due mesi necessario per il perfezionamento delle intese con le Organizzazioni Sindacali;

- ii) nel frattempo, SEA ha costituito Airport Handling e, conformemente agli impegni assunti con la Commissione europea, il 27 agosto 2014 ha assegnato l'intera sua partecipazione nel capitale di Airport Handling in un *Trust* denominato "Milan Airport Handling Trust", istituito in data 30 giugno 2014 e retto dalla legge di Jersey, Isole del Canale. Quale *Trustee* del *Trust* è stata nominata "Crowe Horwath Trustee Services It Srl", società costituita *ad hoc* e in possesso dei requisiti di assoluta autonomia e indipendenza tanto rispetto a SEA, quanto rispetto ad ogni impresa facente capo al Gruppo SEA.

L'istituzione del *Trust*, principale elemento a garanzia della discontinuità economica, è stata concepita secondo forme e modalità tali da escludere, sino al termine del mandato a esso conferito, qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling. In relazione alla fattispecie della cessazione del controllo su Airport Handling per effetto della assegnazione della partecipazione a Milan Airport Handling Trust, è da rilevare anche un coerente trattamento contabile in fase di determinazione dell'area di consolidamento; infatti come meglio descritto al paragrafo 6.7 "Altre attività finanziarie correnti e non correnti" delle Note esplicative, ai sensi dell'IFRS 10, con l'assegnazione della partecipazione al *Trust*, è venuto meno il "*power of control*" di SEA su Airport Handling pur permanendo a carico/beneficio di SEA i "*risk & reward*" della interessenza nel *Trust*, con conseguente ricorrenza del presupposto del deconsolidamento della partecipazione Airport Handling.

Al tempo stesso, il *Trust* è chiamato, ai sensi del suo atto istitutivo, ad assicurare la discontinuità su base strutturale (cioè, anche al di là del termine del suo mandato), ponendosi quale elemento di garanzia della realizzazione dell'apertura del capitale di Airport Handling a un investitore terzo.

In questo quadro, e nonostante gli sviluppi del dialogo istituzionale, il 9 luglio 2014 la Commissione europea ha deciso di avviare – nell'ambito dei poteri ad essa conferiti in materia di aiuti di Stato – una formale istruttoria, onde poter meglio approfondire alcuni aspetti relativi all'esecuzione della decisione del 2012, relativi,

in particolare, alla relazione di discontinuità economica tra SEA Handling e Airport Handling e alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti aiuti di Stato.

SEA ha scelto di partecipare alla fase istruttoria avviata dalla Commissione europea tramite la pubblicazione della decisione del 9 luglio 2014 nella Gazzetta Ufficiale dell'UE del 6 febbraio 2015 e il contestuale invito, rivolto ai terzi interessati, a presentare osservazioni in relazione alla decisione su Airport Handling. In tale contesto, SEA ha presentato in data 30 marzo 2015 alla Commissione le proprie osservazioni con le quali ha confermato di ritenere che *i)* non vi sia alcuna continuità economica tra SEA Handling ed Airport Handling, con conseguente inammissibilità di qualsiasi pretesa volta ad ottenere la restituzione del presunto aiuto presso quest'ultima società; *ii)* la capitalizzazione iniziale di Airport Handling non rappresenti in alcun modo un ulteriore aiuto di Stato.

Più in dettaglio, e con riferimento al tema dell'assenza di continuità economica, le ragioni di SEA possono così riassumersi:

- va in primo luogo richiamata l'istituzione del *Trust* e l'assegnazione ad esso dell'intera partecipazione di SEA in Airport Handling, circostanza che, conformemente alla prassi dell'Unione europea, realizza una situazione di piena discontinuità economica e gestionale: il *Trust* infatti, come sopra evidenziato, rappresenta la più alta garanzia di indipendenza gestoria e proprietaria tra Airport Handling e il Gruppo SEA, da un lato, e tra Airport Handling e SEA Handling dall'altro; il Consiglio di Amministrazione, nominato dal *Trust*, opera in autonomia ed indipendenza nella realizzazione di azioni di *management* volte alla realizzazione dell'equilibrio economico della società in regime di libero mercato;
- in secondo luogo, si richiamano le modalità complessive in cui si è realizzato il piano comunicato dalle Autorità italiane alla Commissione europea, relativo alla uscita dal mercato di SEA Handling ed all'ingresso del nuovo operatore del ramo *handling*. Esse appaiono infatti pienamente in linea con i requisiti che la prassi dell'Unione europea di norma indica in casi analoghi, non essendovi stata nessuna automatica trasmissione di beni o rapporti giuridici tra SEA Handling ed Airport Handling, né con riferimento ai contratti con i lavoratori, né con riferimento ai contratti con i vettori/clienti. Il contratto di locazione delle attrezzature di SEA Handling, di durata limitata – e con scadenza agosto 2015 – e come acclarato da diverse perizie a opera di esperti

indipendenti, concluso al prezzo di mercato, non è considerato – alla luce di precedenti analoghi – quale indizio di continuità economica e conseguentemente anche da questo punto di vista l'utilizzo in locazione delle attrezzature non può essere assunto dalla Commissione europea come indicatore di continuità economica.

È da rilevare che nell'ambito della procedura di liquidazione di SEA Handling SpA il liquidatore ha indetto una vendita tramite gara di appalto del proprio parco mezzi organizzato in 9 lotti omogenei. Tale gara è andata deserta non essendo pervenute richieste di partecipazioni rituali ovvero conformi alla disciplina di gara e ai termini previsti dal bando.

Anche in relazione all'esito negativo della gara, Airport Handling ha manifestato a SEA Handling l'interesse a rendersi acquirente – a condizioni di mercato come confermato da perizie di valutazione indipendenti – di circa 6 dei 9 lotti dei mezzi usati messi in vendita dal liquidatore di SEA Handling. In tale contesto pertanto non si è verificato l'acquisto integrale delle attrezzature ad un prezzo non di mercato; inoltre sul punto va rilevato che i mezzi di SEA Handling hanno una età media di circa 20 anni e quindi non possono per definizione incorporare alcun indebito utilizzo di presunti aiuti concessi da SEA a SEA Handling nel periodo 2002-2010.

Quanto, invece, al tema della non configurabilità della capitalizzazione iniziale di Airport Handling come aiuto di Stato, le considerazioni di SEA sono così riassumibili:

- le risorse finanziarie conferite da SEA ad Airport Handling non sono oggetto del costante controllo dell'azionista pubblico e, pertanto, non possono essere considerate risorse statali. Inoltre, la decisione di investire in Airport Handling è stata adottata con la rilevante e concomitante partecipazione dell'investitore privato e, dunque, non può essere imputata allo Stato;
- non si vede dunque come, in esito all'istruttoria potrebbe giungersi alla conclusione che la misura abbia origine statale e sia imputabile allo Stato (condizioni essenziali per la sua qualificazione come aiuto di Stato), a ciò non essendo sufficienti, per consolidata giurisprudenza, gli indizi indicati nella decisione di avvio, cioè alcune dichiarazioni di esponenti politici – Ministro dei Trasporti e Sindaco di Milano – peraltro del tutto decontestualizzate e comunque non riferite alla capitalizzazione

di Airport Handling, che è avvenuta nel contesto degli adempimenti di capitalizzazione minima previsti dall'art. 13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell'attività della società;

- in secondo luogo, anche grazie all'apporto di uno studio economico, SEA ritiene di poter provare la perfetta rispondenza del suo investimento al c.d. criterio dell'investitore privato operante in condizioni di mercato ("MEIP"), in modo da escludere la sussistenza di qualsiasi indebito vantaggio tratto da Airport Handling dalla sua capitalizzazione ad opera di SEA. A tal fine, SEA ha fornito alla Commissione europea elementi utili a dimostrare che, all'epoca dell'investimento, il piano industriale di Airport Handling appariva perfettamente credibile e destinato a garantire l'autonomo equilibrio economico della società nel medio termine e comunque in tempi tali da non pregiudicare la capitalizzazione effettuata anche tramite la sottoscrizione dell'aumento di capitale e degli strumenti finanziari partecipativi; l'andamento del primo anno di attività della società, è in linea (e per certi aspetti, addirittura in netto avanzamento) con le previsioni del piano industriale.

Sulla base di quanto sopra, ribadendo la convinzione che i ricorsi presentati da parte dello Stato italiano, da SEA Handling e dal Comune di Milano al Tribunale dell'Unione europea (ai quali ha aderito *ad adiuvandum* SEA) abbiano fondamento e, conseguentemente, che nessuna restituzione del presunto aiuto di Stato debba verificarsi, si ritiene – supportati dal parere dei nostri legali – che le condizioni nelle quali si è realizzata l'operazione che ha condotto alla uscita dal mercato di SEA Handling ed all'ingresso del nuovo operatore Airport Handling siano tali da rispettare tutti i requisiti imposti dalla prassi della Commissione europea in materia di continuità economica, e realizzino dunque una situazione di piena discontinuità economica tra le due società. Pertanto, allo stato, si ritiene che, in esito all'istruttoria avviata lo scorso 9 luglio, la Commissione europea non possa che ritenere infondati i suoi dubbi in tema di continuità economica e sussistenza di nuovi aiuti.

Per queste ragioni, si ritiene di confermare l'impostazione adottata nei precedenti bilanci e comunicazioni finanziarie infrannuali di non dover effettuare alcun appostamento di fondi per rischi ed oneri nel bilancio di SEA Handling in liquidazione e/o di crediti verso la stessa nel bilancio di SEA, con riferimento ai

obblighi di restituzione di SEA Handling a SEA dei presunti aiuti di Stato e/o alla rilevazione del credito per restituzione dell'aiuto di Stato da parte di SEA; parimenti, con riferimento alle somme trasferite da SEA nel capitale di Airport Handling ed alla sottoscrizione degli Strumenti Finanziari Partecipativi da parte di SEA, si ritiene che le stesse potranno essere recuperate nel contesto della dismissione della partecipata ovvero della partecipazione ai risultati futuri della stessa (per l'interessenza residuale) che si ritengono realizzabili e non pregiudicati dalla decisione della Commissione europea.

Si segnala inoltre che nel corso del mese di dicembre 2014 SEA, congiuntamente con il *Trustee* ha conferito il mandato a un *advisor* finanziario indipendente al fine di identificare potenziali investitori interessati all'acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling. Nel mese di settembre 2015 il *Trustee* che risulta oggi unico soggetto deputato alla vendita della quota di partecipazione, ha sottoscritto con dnata, primaria società internazionale del Gruppo Emirates attiva nel settore dell'*handling* aeroportuale, un accordo vincolante per la cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al *closing*, della maggioranza dei membri del Consiglio di Amministrazione e pertanto della *Governance* di Airport Handling. L'accordo, sul quale è già intervenuto il benessere delle Autorità *Antitrust*, prevede anche un'opzione a favore di dnata per l'acquisto, al verificarsi di determinate condizioni, di un ulteriore 40% di azioni (*call option*) e di una quota corrispondente di SFP. L'accordo prevede inoltre talune clausole di salvaguardia a favore di dnata (*put option*) – ovvero la possibilità di rivendere al *Trust* ed a SEA il 30% delle azioni e degli SFP rispettivamente – esercitabili entro determinate scadenze, subordinatamente all'esito delle negoziazioni con l'Unione europea circa gli asseriti aiuti di Stato citate in precedenza. Si evidenzia che nel febbraio 2016 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha ravvisato che l'operazione in esame non determina, ai sensi dell'art. 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. L'Autorità ha in particolare affermato che "alla luce di tali accordi, il fatto che dnata sarà l'unico azionista con possibilità di prendere unilateralmente tutte le decisioni strategiche per Airport Handling, per un periodo superiore a due anni, rappresenta un

tempo sufficiente per qualificare l'operazione come una modifica duratura del controllo delle imprese interessate e, quindi, della struttura del mercato." Il *closing* dell'operazione è avvenuto il 23 marzo 2016 e, pertanto, si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie oggetto di prospettata cessione.

L'investimento di dnata in Airport Handling porta ad una valorizzazione della società di Euro 25 milioni, importo che conferma gli attivi patrimoniali iscritti in bilancio. La transazione prevede il pagamento di Euro 7,5 milioni da parte di dnata a fronte della cessione del primo 30% che rimarranno vincolati per un prefissato periodo di tempo a garanzia di dnata in attesa dell'esito delle negoziazioni con l'Unione europea e di Euro 10 milioni per l'ulteriore quota del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal *Trustee* e SEA).

Nel frattempo il Governo italiano sta proseguendo l'interlocuzione con la Commissione, anche alla luce delle iniziative poste in essere dal *Trustee* (tra cui, principalmente, la procedura di cessione di una quota del capitale di Airport Handling) *ex multis* confermando la posizione espressa dalla Società nelle sue osservazioni presentate alla Commissione in data 30 marzo 2015.

Rischio connesso al contenzioso per presunto abuso di posizione dominante nell'acquisizione di ATA Ali trasporti Aerei – procedimento A474 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM)

L'AGCM in data 20 dicembre 2013 ha avviato il Procedimento a seguito della denuncia di Cedior Sociedad Anonima ("CEDICOR").

In particolare l'AGCM ha contestato a SEA di aver abusato della propria posizione dominante in violazione dell'art.102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea ("TFUE") nell'ambito della procedura di gara indetta per la dismissione di SEA Prime SpA (già ATA Ali Trasporti Aerei SpA). Secondo la ricostruzione operata dall'AGCM, SEA, sfruttando la propria posizione dominante nella gestione delle infrastrutture aeroportuali, avrebbe strumentalmente invocato la ri-

soluzione della Convenzione stipulata con SEA Prime SpA per la gestione delle infrastrutture nell'Aviazione generale, al fine di impedire a CEDICOR di aggiudicarsi l'acquisto della medesima e ostacolare così l'accesso al mercato di un potenziale concorrente nella gestione delle infrastrutture e nell'offerta di servizi di *handling* per l'Aviazione generale.

SEA, supportata dai propri legali, ha sostenuto la legittimità del proprio comportamento.

Tuttavia, nonostante le argomentazioni difensive di SEA, in data 2 aprile 2015 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha concluso il Procedimento deliberando:

- che SEA ha posto in essere un abuso di posizione dominante contrario all'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE") consistente nell'aver ostacolato la procedura di gara indetta per la dismissione di SEA Prime SpA e Prime AviationServices SpA (già ATA Ali Servizi SpA), al fine di inibire l'ingresso nel mercato della gestione delle infrastrutture aeroportuali di Aviazione generale e nei mercati dei servizi di *handling* Aviazione generale di CEDICOR;
- di irrogare a SEA una sanzione amministrativa pecuniaria complessiva pari a Euro 3.365 migliaia, da pagare entro il termine di trenta giorni dalla notificazione del provvedimento, quindi entro il 1° maggio 2015.

Avverso il provvedimento, in data 13 giugno 2015, SEA ha depositato il ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale ("TAR"). L'udienza di merito è fissata per il 6 dicembre 2016.

Pur ritenendo, alla luce delle suesposte circostanze, che vi siano rilevanti argomenti per sovvertire il provvedimento negativo nelle successive fasi di giudizio, SEA ha ritenuto opportuno procedere con il pagamento della sanzione, tenuto conto che l'allungamento dei tempi procedurali conseguente alla notifica del ricorso a CEDICOR, in Argentina, fa ritenere altamente improbabile una fissazione dell'udienza nel breve periodo. Il pagamento della sanzione è stato perfezionato l'8 luglio 2015, rispettando i termini utili per non incorrere nella maturazione di ulteriori interessi.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2015 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date, predisposti in accordo ai Principi Contabili Italiani.

Al 31 dicembre 2015 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015

(Importi in migliaia di Euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile / (perdita)	Patrimonio Netto	Patrimonio Netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
SEA Handling in liquidazione SpA	11.502	3.028	5.022	3.238	8.474	8.474	100,00%
SEA Energia SpA	69.385	51.951	49.336	635	17.434	17.434	100,00%
SEA Prime SpA	17.735	10.874	13.931	1.757	6.861	6.747	98,34%
Consorzio Malpensa Construction	414	226	299	3	188	96	51,00%
Imprese collegate							
Dufrital SpA	76.373	49.086	149.289	5.784	27.287	10.915	40,00%
SACBO SpA	225.760	102.174	116.944	12.387	123.586	38.286	30,979%
SEA Services Srl*	5.486	3.170	9.669	687	2.316	926	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	19.969	9.919	34.097	1.459	10.050	2.513	25,00%
Disma SpA	14.189	7.100	6.392	884	7.089	1.329	18,75%

Al 31 dicembre 2014 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014

(Importi in migliaia di Euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile / (perdita)	Patrimonio Netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
SEA Handling in liquidazione SpA	16.289	25.453	80.434	(27.034)	(9.164)	(9.164)	100,00%
SEA Energia SpA	69.530	52.731	52.606	(653)	16.799	16.799	100,00%
SEA Prime SpA	16.158	11.054	14.663	(750)	5.104	5.020	98,34%
Consorzio Malpensa Construction	539	354	578	7	185	94	51,00%
Imprese collegate							
Dufrital SpA	67.073	45.571	131.493	5.412	21.502	8.601	40,00%
SACBO SpA	219.830	104.237	101.252	5.323	115.593	35.810	30,979%
SEA Services Srl	6.096	3.827	10.565	640	2.269	908	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	19.514	10.923	32.244	1.646	8.591	2.148	25,00%
Disma SpA	16.155	8.200	6.768	1.153	7.954	1.491	18,75%

* Bilancio di Esercizio chiuso al 30/09/2015.

6.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2015 ed al 31 dicembre 2014 della voce "Partecipazioni disponibili per la vendita":

Ragione sociale	% possesso al 31 dicembre 2015	% possesso al 31 dicembre 2014
Aerpuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport SpA	0,227%	0,227%
Sita Soc. Intern. de Télécom. Aéronautiques (società di diritto belga)	12 quote	10 quote

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2015 e 2014 delle partecipazioni disponibili per la vendita:

Partecipazioni disponibili per la vendita

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Aerpuertos Argentina 2000 SA	0	0
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25	25
Romairport SpA	1	1
Sita Soc. Intern. de Télécom. Aéronautiques (società di diritto belga)	0	0
Totale partecipazioni disponibili per la vendita	26	26

AA2000

La partecipazione di SEA nel capitale di Aerpuertos Argentina 2000 (di seguito AA2000) è pari all'8,5% in seguito alla conversione, da parte del governo argentino, delle obbligazioni emesse nel 2008 da AA2000 in azioni.

In data 30 giugno 2011, è stato concluso un accordo con CEDICOR per la cessione di tutta la partecipazione detenuta da SEA nel capitale sociale di AA2000, pari a 21.973.747 azioni ordinarie classe A con diritto ad un voto per ogni azione.

Il corrispettivo è stato fissato in complessivi Euro 14.000.000 interamente incassati nell'esercizio 2011.

Il trasferimento delle azioni si perfezionerà solo con l'autorizzazione da parte dell'ORSNA (*Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos*). Nel caso in cui l'ORSNA non dovesse rilasciare l'autorizzazione alla cessione della partecipazione, le parti s'impegnano per cinque anni dalla data del contratto a trovare una terza parte alla quale l'ORSNA rilasci l'autorizzazione per l'acquisto delle azioni in oggetto. Decorso il periodo di 5 anni dal diniego (eventuale) all'autorizzazione da parte dell'ORSNA alla cessione del 8,5% delle azioni di AA2000 a CEDICOR, ed in assenza del rilascio di tale autorizzazione a CEDICOR e/o a terze

parti, il contratto cesserà di produrre ogni effetto e SEA tornerà in pieno possesso di tutti i diritti e obblighi connessi alle azioni di AA2000 fatto salvo quanto sopra riportato in termini di corrispettivo ricevuto da SEA e di dividendi percepiti e/o azioni aggiuntive sottoscritte da CEDICOR durante tale periodo. Quest'ultima dovrà, durante il periodo di 5 anni, ottenere dall'ORSNA l'autorizzazione a trasferire l'8,5% delle azioni di AA2000 ad una terza parte. SEA a sua volta garantirà una procura irrevocabile a CEDICOR affinché quest'ultima compia tutte le azioni necessarie all'ottenimento dell'autorizzazione dell'ORSNA ed in particolare:

- notifici il trasferimento delle azioni di AA2000 all'ORSNA o altra autorità argentina competente;
- sottoscriva la documentazione necessaria e segua il relativo *iter* richiesto al fine di ottenere l'autorizzazione dell'ORSNA.

Alla data del presente documento l'ORSNA non ha ancora formalizzato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di CEDICOR e, pertanto, SEA detiene ancora l'8,5% del capitale sociale in AA2000; nel bilancio 2015 è stato quindi mantenuto il valore della partecipazione a Euro 1.

6.6 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2015 è di seguito riportata:

Imposte differite attive

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Rilascio / accantonamento a Conto Economico	Rilascio / accantonamento a Patrimonio Netto	Al 31 dicembre 2015
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	36.167	(1.627)		34.540
Sval. imm. materiali (<i>impairment test</i>)	15.482	(1.149)		14.333
Fondi rischi ed oneri	9.271	2.080		11.351
Fondo crediti tassato	12.019	(3.179)		8.840
Contenzioso lavoro	2.307	(2.307)		0
Valutazione a <i>fair value</i> dei derivati	3.407		820	2.587
Attualizzazione TFR (IAS 19)	3.487	(452)	(513)	2.522
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	1.248	1.673		2.921
Perdita fiscale prospettica di SEA Handling in liquidazione al netto del beneficio	1.329	(1.287)		42
Altre	193	(61)		132
Totale imposte anticipate	84.910	(6.309)	(1.333)	77.268
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	37.104	(5.708)		31.396
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.781	(227)		1.554
<i>Leasing</i> finanziario	125	(125)		0
Altro	19	(18)		1
Totale imposte differite	39.029	(6.078)	0	32.951
Totale imposte anticipate al netto delle differite	45.881	(231)	(1.333)	44.317

In data 30 dicembre 2015 è stata pubblicata sulla Gazzetta ufficiale la c.d. Legge di Stabilità 2016 che modifica l'aliquota IRES, a decorrere dagli esercizi successivi a quello chiuso in data 31 dicembre 2016. L'aliquota IRES si ridurrà dall'attuale 27,5% al 24%; tale riduzione ha richiesto nel bilancio 2015 la valutazione, con la nuova aliquota, di tutte le poste iscritte nei crediti per imposte anticipate e nel fondo per imposte differite che si riverteranno successivamente al bilancio 2016. L'adeguamento ha determinato un impatto negativo

a Conto Economico pari a Euro 4.972 migliaia, iscritto nella voce "Imposte". Si rimanda, inoltre, a quanto riportato nella *Nota 7.12*.

6.7 Altre attività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le altre attività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2015 e relativo esercizio di comparazione:

Altre attività finanziarie correnti e non correnti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015		Al 31 dicembre 2014	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Altre attività finanziarie (non correnti)	7.190	16.776	-	23.966
Totale altre attività finanziarie (non correnti)	7.190	16.776	-	23.966

Il saldo della quota corrente e non corrente delle altre attività finanziarie si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al net-

to delle svalutazioni effettuate nell'esercizio 2013 e 2014 per complessivi Euro 1.034 migliaia, a fronte delle perdite generate prima della cessione al *Trust*.

Si ricorda che la società è stata costituita il 9 settembre 2013 con un capitale sociale di Euro 10 migliaia versato interamente dall'unico socio SEA il 27 settembre 2013. In data 30 ottobre 2013, l'Assemblea Straordinaria di Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino ad un massimo di Euro 90 migliaia, da offrire in opzione al socio SEA, aumento interamente sottoscritto con versamenti effettuati nel mese di novembre 2013 e di febbraio 2014.

In data 3 aprile 2014, l'Assemblea Ordinaria della società Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di Euro 2.500 migliaia da offrire in opzione al socio SEA. La prima *tranche* di Euro 500 migliaia era stata sottoscritta in assemblea e versata contestualmente dal socio SEA. Le due *tranche* successive erano state versate da SEA a giugno 2014 (Euro 710 migliaia) e luglio 2014 (Euro 1.290 migliaia) su richiesta del Consiglio di Amministrazione di Airport Handling.

In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA aveva deliberato la costituzione del *Trust*, denominato "Milan Airport Handling Trust", regolato dalla Legge di Jersey, Isole del Canale, allo scopo di adottare ogni miglior procedura per attuare la discontinuità con l'attività di *handling*, precedentemente svolta da SEA Handling SpA, ai termini e alle condizioni previsti nell'atto istitutivo del Milan Airport Handling Trust.

In data 27 agosto 2014 l'Assemblea Ordinaria di Airport Handling Srl aveva deliberato l'aumento di capitale sociale a Euro 5.000 migliaia, mediante l'utilizzo di versamenti in conto futuro aumento di capitale. In pari data, SEA socio unico di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di *Trust* aveva trasferito al *Trust* di scopo "Milan Airport Handling Trust": *i*) l'intera partecipazione di nominali Euro 5.000 migliaia; *ii*) ogni diritto alla medesima spettante in dipendenza dell'aumento di capitale di Airport Handling. Il tutto senza corrispettivo alcuno e in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del *Trust*. Successivamente a tale trasferimento di proprietà, in data 27 agosto 2014, era avvenuta la trasformazione di Airport Handling Srl in Società per Azioni, con nomina dei nuovi organi sociali ed emissione di n. 20.000 Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP), del valore di Euro 1 migliaia ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'azionista unico Milan Airport Handling

Trust. Tali SFP hanno caratteristica di *equity* (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato da SEA), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili e alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società. In data 28 agosto 2014 SEA aveva provveduto al corrispondente versamento per Euro 20.000 migliaia.

Si segnala inoltre che nel corso del mese di dicembre 2014 SEA congiuntamente con il *Trustee* ha conferito il mandato a un *advisor* finanziario indipendente al fine di identificare potenziali investitori interessati all'acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling. Nel mese di settembre 2015 il *Trustee*, che risulta oggi unico soggetto deputato alla vendita della quota di partecipazione, ha sottoscritto con dnata, primaria società internazionale attiva nel settore dell'*handling* aeroportuale, un accordo di cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, che comporta la contemporanea cessione della stessa percentuale di strumenti finanziari partecipativi detenuti da SEA in Airport Handling. L'accordo prevede, inoltre, sia un'opzione per dnata per l'acquisto di un'ulteriore 40% delle azioni e SFP di Airport Handling sia che la maggioranza del Consiglio di amministrazione sia immediatamente affidato a dnata. Nel febbraio 2016 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha ravvisato che l'operazione in esame non determina, ai sensi dell'art. 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. Il *closing* dell'operazione è avvenuto il 23 marzo 2016. Questo ha comportato la riclassifica nella parte a breve della quota pari al 30% delle "Altre attività finanziarie" (Euro 7.190 migliaia).

L'investimento di dnata in Airport Handling porta ad una valorizzazione della società di Euro 25 milioni. La transazione prevede il pagamento di Euro 7,5 milioni da parte di dnata a fronte della cessione del primo 30% e di Euro 10 milioni per l'ulteriore quota del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal *Trustee* e SEA), pertanto gli Amministratori ritengono che non vi siano ad oggi elementi che inducano a rettificare il valore degli attivi iscritti nel presente Bilancio.

6.8 Altri crediti non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti non correnti":

Altri crediti non correnti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti verso lo Stato per contributi <i>ex lege</i> 449/85	1.329	1.321
Altri crediti	268	275
Totale altri crediti (non correnti)	1.597	1.596

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a Euro 1.329 migliaia (Euro 1.321 migliaia al 31 dicembre 2014), 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. Si precisa che ai fini di una migliore esposizione dei dati di

bilancio, tale voce, e relativo comparativo è stata riclassificata dagli "Altri crediti correnti".

Gli altri crediti, invece, si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

6.9 Rimanenze

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce "Rimanenze":

Rimanenze

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Materie prime, sussidiarie e di consumo	5.100	5.701
Fondo obsolescenza magazzino	(300)	-
Totale rimanenze	4.800	5.701

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, pari a Euro 300 migliaia.

6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2015 e, relativo comparativo, della voce "Crediti commerciali":

Crediti commerciali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti commerciali verso clienti	72.245	93.909
Crediti commerciali verso imprese controllate	2.447	7.534
Crediti commerciali verso imprese collegate	10.781	8.770
Totale crediti commerciali	85.473	110.213

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.

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 che è stato descritto nel precedente paragrafo 3 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Fondo iniziale	88.051	77.633
Incrementi (decrementi) netti	(5.542)	13.230
Utilizzi	(618)	(2.812)
Valore finale fondo svalutazione crediti	81.891	88.051

I rilasci netti del fondo, pari ad Euro 5.542 migliaia per il 2015 (a fronte di incrementi netti per Euro 13.230 migliaia per l'esercizio 2014), 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.

Gli utilizzi dell'esercizio 2015, pari a Euro 618 migliaia, 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.

La variazione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2015, rispetto al precedente esercizio è principalmente correlata all'operazione di cessione del credito *pro soluto* che la Società ha stipulato a partire dal secondo semestre 2015.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dei crediti si rimanda alla *Nota 4.1*.

La riduzione dei crediti commerciali verso imprese controllate, invece, è dovuta alla cessazione dell'operatività da parte della controllata SEA Handling, avvenuta in data 31 agosto 2014.

Per quanto riguarda i crediti verso controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella *Nota 8*, relativa ai rapporti con Parti Correlate.

Altri crediti correnti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Crediti diversi	6.792	7.886
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	247	1.111
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	3	3
Credito verso lo Stato per causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	-	1.734
Totale altri crediti correnti	7.042	10.734

6.11 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a Euro 36.311 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 37.638 migliaia al 31 dicembre 2014) ed è principalmente composta da crediti finanziari verso società controllate. In particolare il saldo al 31 dicembre 2015 è composto per Euro 36.306 migliaia dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia. 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 Euro 11.666 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 14.267 migliaia al 31 dicembre 2014) e si riferisce per Euro 10.384 migliaia all'istanza di rimborso, presentata a marzo 2013, della maggiore IRES versata a fronte della mancata deduzione dell'IRAP sul costo del lavoro delle annualità 2007/2011 (Euro 10.384 migliaia al 31 dicembre 2014) e per Euro 1.026 migliaia dal credito IRAP derivante dai maggiori acconti versati a giugno e novembre rispetto al debito IRAP dell'esercizio 2015.

6.13 Altri crediti correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti correnti":

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a Euro 7.042 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 10.734 migliaia al 31 dicembre 2014) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I "Crediti diversi", pari a Euro 6.792 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 7.886 migliaia al 31 dicembre 2014), comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, crediti verso compagnie assicurative, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori).

I "Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali", pari a Euro 247 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 1.111 migliaia al 31 dicembre 2014), si riferiscono principalmente a crediti verso l'INPS e verso il Fondo Volo per il Contratto di Solidarietà difensivo, terminato nel 2014, anticipato ai dipendenti per conto degli stessi enti. La riduzione è principalmente legata agli incassi avvenuti nel corso dell'esercizio.

Il "Credito verso il Ministero delle Comunicazioni", pari a Euro 3 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 3 migliaia al

31 dicembre 2014), si riferisce ai maggiori pagamenti effettuati in maniera provvisoria negli anni precedenti per canoni correlati ai ponti radio e che saranno compensati con i canoni versati in futuro.

Il "Credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" pari a Euro 3.889 migliaia, iscritto a seguito della sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute, è interamente coperto dal fondo svalutazione crediti (Euro 1.734 migliaia al 31 dicembre 2014) e riguarda la posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi maturati fino al 31 dicembre 2014.

6.14 Cassa e disponibilità liquide

La tabella seguente riepiloga l'ammontare della voce "Cassa e disponibilità liquide":

Cassa e disponibilità liquide

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Depositi bancari e postali	55.197	30.212
Denaro e valori in cassa	74	113
Totale	55.271	30.325

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2015 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per Euro 53.173 migliaia (Euro 28.439 migliaia al 31 dicembre 2014), depositi bancari non disponibili, a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi, per Euro 2.024 migliaia (Euro 1.773 migliaia al 31 dicembre 2014) e denaro e valori in cassa per Euro 74 migliaia (Euro 113 migliaia al 31 dicembre 2014). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

6.15 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2015 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 azioni di valore pari a Euro 0,11 ciascuna, per un controvalore di complessivi Euro 27.500 migliaia.

Riserva legale e straordinaria

Al 31 dicembre 2015 la riserva legale di SEA ammonta a Euro 5.500 migliaia, mentre il saldo della riser-

va straordinaria è pari a Euro 119.163 migliaia (Euro 113.706 migliaia al 31 dicembre 2014) il cui incremento di Euro 5.457 migliaia è conseguente alla destinazione di parte dell'utile dell'esercizio 2014.

Riserva AFS (Available for Sale)

Il saldo della riserva AFS al 31 dicembre 2015, pari a Euro 1, è rappresentativo della partecipazione detenuta da SEA in AA2000 in base all'accordo con CEDICOR esposto in *Nota 6.5*.

Riserva di cash flow hedge

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2015, pari a Euro -7.791 migliaia (Euro -8.982 migliaia al 31 dicembre 2014), è rappresentativo della variazione del *fair value* della parte di efficacia dei contratti derivati di copertura elencati in *Nota 4.2*.

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2015, pari a Euro -5.045 migliaia (Euro -6.397 migliaia al 31 dicembre 2014), è rappresentativo delle perdite attuariali matu-

rate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di fine rapporto.

Altre riserve

Le altre riserve, pari a Euro 60.288 migliaia al 31 dicembre 2015, si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle Leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91.

Distribuzione dividendi

In data 30 aprile 2015 l'Assemblea degli Azionisti ha

deliberato la distribuzione di dividendi per Euro 50.925 migliaia e il riporto a riserva di Euro 5.457 migliaia, relativamente alla destinazione dell'utile dell'esercizio 2014, pari a Euro 56.382 migliaia.

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:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Possibilità di utilizzazione *	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	119.164	A,B,C	119.164	
Riserva da prima conversione agli IFRS ¹	23.686	A,B,C	13.923	
Riserva AFS	0			
Riserva di <i>cash flow hedge</i>	(7.791)			
Riserva utile/perdita attuariale	(5.045)			
Altre riserve ² :				
- <i>ex lege</i> rivalutazione 576/76	3.649	A,B,C	3.649	
- <i>ex lege</i> rivalutazione 72/83	13.557	A,B,C	13.557	
- <i>ex lege</i> rivalutazione 413/91	43.082	A,B,C	43.082	
Totale	223.302		193.375	
Totale quota non distribuibile		29.927		

Legenda

* A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci.

- In considerazione dell'art. 7 del D.Lgs. 38/2005, l'ammontare della riserva risulta utilizzabile per Euro 13.923 migliaia (A,B,C). La differenza pari a Euro 9.763 migliaia è interamente indisponibile.
- Riserve in sospensione d'imposta.

6.16 Fondi rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione dei "Fondi rischi e oneri" per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015:

Fondi rischi e oneri

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Accantonamenti / incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2015
Fondo di ripristino e sostituzione	134.136	14.150	(12.218)		136.068
Fondo oneri futuri	46.791	10.960	(9.134)	(9.440)	39.177
Totale fondo rischi e oneri	180.927	25.110	(21.352)	(9.440)	175.245

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari ad Euro 136.068

migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 134.136 migliaia al 31 dicembre 2014), 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.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione dei fondi per oneri futuri:

Fondi oneri futuri

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Accantonamenti / incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2015
Accantonamenti in materia di lavoro	8.390	2.641	(2.999)		8.032
Contenziosi con appaltatori	550				550
Rischi fiscali	1.000	3.571			4.571
Fondi diversi	36.851	4.748	(6.135)	(9.440)	26.024
Totale fondi oneri futuri	46.791	10.960	(9.134)	(9.440)	39.177

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.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a Euro 4.571 migliaia, è stato accantonato a fronte della verifica fiscale tecnico-amministrativa, avviata nell'esercizio 2015 dalla Agenzia delle Dogane sugli scali di Malpensa e Linate per l'attività di cessione di energia elettrica e finalizzata ad accertare la regolarità degli adempimenti, in materia di accise, previsti dal D.Lgs. n. 504/1995 (T.U.A.). L'importo accantonato è commisurato all'imposta accertata e alle potenziali sanzioni da versare all'erario per la regolarizzazione della posizione di SEA a seguito dei rilievi risultanti dai verbali di constatazione, emessi a chiusura dell'attività di verifica.

La voce dei "Fondi diversi" per Euro 26.024 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 36.851 migliaia al 31 dicembre 2014) è composta principalmente nel modo seguente:

- Euro 15.480 migliaia per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- Euro 8.000 migliaia riferiti agli oneri scaturenti

dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi Decreti Ministeriali). Si segnala che la Commissione aeroportuale di Malpensa non ha ancora deliberato in via definitiva, a differenza della Commissione aeroportuale di Linate;

- Euro 1.663 migliaia per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute alla Società e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza;
- Euro 881 migliaia per contenziosi con ENAV.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione del Bilancio di Esercizio e dei pareri dei consulenti che rappresentano la Società nei contenziosi stessi, si ritiene 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 2015 è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015
Fondo iniziale	49.031
(Proventi) / oneri finanziari	801
Utilizzi	(1.179)
(Utili) / perdite attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	(1.865)
Totale fondi relativi al personale	46.788

La valutazione attuariale puntuale del Fondo Trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma

ma 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 economico-finanziarie		Al 31 dicembre 2015
Tasso annuo di attualizzazione		2,03%
Tasso annuo di inflazione		1,50% per il 2016
		1,80% per il 2017
		1,70% per il 2018
		1,60% per il 2019
		2,0% dal 2020 in poi
Tasso annuo di incremento TFR		2,625% per il 2016
		2,850% per il 2017
		2,775% per il 2018
		2,70% per il 2019
		3,0% dal 2020 in poi

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 31/12/2015 con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del Fondo Trattamento di fine rapporto.

Variazione delle ipotesi

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015
+ 1% sul tasso di <i>turnover</i>	46.638
- 1% sul tasso di <i>turnover</i>	46.956
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	47.550
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	46.041
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	45.595
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	48.026

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)	Al 31 dicembre 2015
<i>Duration</i> del piano	11,1

Erogazioni previste

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015
Annualità 1	1.992
Annualità 2	2.067
Annualità 3	2.103
Annualità 4	1.955
Annualità 5	2.643

6.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2015 e relativo esercizio di comparazione:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015		Al 31 dicembre 2014	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	16.821	272.110	65.342	230.287
Debiti verso altri finanziatori	11.110	297.665	10.064	297.479
Totale passività finanziarie	27.931	569.775	75.406	527.766

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015		Al 31 dicembre 2014	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	15.456	260.853	63.845	216.994
Debito per oneri su finanziamento	1.365		1.497	
<i>Fair value</i> derivati		11.257		13.293
Debiti verso banche	16.821	272.110	65.342	230.287
Debiti verso obbligazionisti		297.580		297.159
Debito per oneri su obbligazioni	6.609		6.626	
Finanziamenti agevolati		85		
Debiti finanziari verso controllate	4.012		2.306	
Debiti per <i>leasing</i>	489		1.132	320
Debiti verso altri finanziatori	11.110	297.665	10.064	297.479
Totale passività correnti e non correnti	27.931	569.775	75.406	527.766

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è prevalentemente riconducibile all'indebitamento bancario per finanziamenti di medio/lungo termine e al prestito obbligazionario emesso in data 17 aprile 2014, denominato SEA 3^{1/8} 2014-2021.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche del prestito obbligazionario:

- **Tipologia di obbligazioni:** *senior, unsecured*, non convertibili, di taglio minimo pari a Euro 100 migliaia e rivolte esclusivamente a investitori qualificati e istituzionali.
- **Prezzo di emissione:** alla pari.
- **Controvalore:** Euro 300 milioni.
- **Tasso di interesse:** cedola fissa annuale del 3,125%.
- **Durata:** 7 anni con rimborso alla scadenza a ecce-

zione dei rimborsi anticipati previsti nel regolamento del prestito e allineati alla prassi di mercato.

- **Quotazione:** mercato regolamentato gestito da *Irish Stock Exchange*.
- **Covenant:** tipici della prassi internazionale per emissioni obbligazionarie di questa tipologia, quali in particolare la *Limitation of Indebtness* ovvero il mantenimento del rapporto tra Posizione Finanziaria Netta/EBITDA al valore massimo di 3,8. A oggi il *covenant* è rispettato.

Il debito per *leasing* finanziario è relativo alle apparecchiature radiogene.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti bancari accessi e sui contratti derivati sottoscritti si rimanda a quanto analizzato nella *Nota 4*.

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di *leasing* da pagare al 31 dicembre 2015:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	331
Interessi impliciti	(11)
Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto	320
Importi per fatture non pagate	169
Totale debiti per <i>leasing</i> (corrente e non corrente)	489

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio 2015, delle principali informazioni correlate a tali finanziamenti e per il dettaglio dei rimborsi che la Società è tenuta a effettuare sulla base dei piani di ammortamento, si rimanda a quanto analizzato nella *Nota 4*.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2015, e relativo comparativo dell'esercizio 2014, secondo quanto previsto dalla Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
A. Disponibilità liquide	(55.271)	(30.325)
B. Altre disponibilità liquide	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	(55.271)	(30.325)
E. Crediti finanziari	(36.311)	(37.638)
F. Debiti finanziari correnti	4.012	2.306
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	15.456	63.845
H. Altri debiti finanziari correnti	8.463	9.255
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	27.931	75.406
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	(63.651)	7.443
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	260.853	216.994
L. Obbligazioni emesse	297.580	297.159
M. Altri debiti finanziari non correnti	11.342	13.613
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	569.775	527.766
O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)	506.124	535.209

A fine dicembre 2015 la posizione finanziaria netta, pari a Euro 506.124 migliaia, evidenzia un miglioramento di Euro 29.085 migliaia rispetto a fine 2014, il cui saldo risultava essere di Euro 535.209 migliaia.

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 per Euro 185.598 migliaia è stato sufficiente a consentire di compensare il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento (Euro 91.886 migliaia) ed a quello assorbito dalla gestione finanziaria per pagamento di dividendi, di interessi e commissioni (rispet-

tivamente per Euro 50.916 migliaia e per Euro 18.723 migliaia); dal punto di vista finanziario sono intervenuti i seguenti fattori: *i*) l'incremento delle disponibilità liquide di Euro 24.945 migliaia (Euro 55.271 migliaia a fine 2015 a fronte di Euro 30.325 migliaia nel 2014); *ii*) l'erogazione a fine giugno 2015 di nuovi finanziamenti a medio/lungo termine per Euro 60.000 migliaia, su raccolta BEI, a tasso variabile e di durata ventennale; *iii*) il rimborso di Euro 50.000 migliaia del *Term Loan* Mediobanca 2013, in scadenza a maggio 2015; e *iv*) la prosecuzione dell'ammortamento dei finanziamenti in essere con un esborso di Euro 13.398 migliaia.

6.19 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Debiti commerciali":

Debiti commerciali

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Debiti verso fornitori	141.686	143.789
Acconti	7.344	11.114
Debiti verso imprese controllate	8.233	10.398
Debiti verso imprese collegate	2.945	2.555
Totale debiti commerciali	160.208	167.856

I debiti commerciali, pari a Euro 160.208 migliaia al 31 dicembre 2015, 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 2015 includono importi ceduti dagli stessi a società di *factoring* per Euro 12.975 migliaia (Euro 17.375 migliaia al 31 dicembre 2014).

I debiti per acconti al 31 dicembre 2015, pari a Euro 7.344 migliaia, evidenziano un decremento, pari a Euro 3.770 migliaia rispetto all'esercizio precedente, principalmente dovuto all'avanzamento dei lavori per la costruzione della stazione ferroviaria presso il Terminal 2 di Malpensa, per i quali la Società aveva ottenuto nell'esercizio 2014 l'anticipazione del 50% del contributo riconosciuto dall'Unione europea.

Relativamente all'incasso ricevuto nel precedente esercizio e, classificato nei debiti per acconti, a seguito della Sentenza n. 12778/2013 del Tribunale di Milano con la quale l'Agenzia delle Dogane è stata condannata al pagamento di complessivi Euro 5.631 migliaia nell'ambito del contenzioso relativo all'occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale di Linate e Malpensa, alla data del presente documento non vi sono aggiornamenti.

La restante parte dei debiti per acconti sono principalmente attribuibili agli acconti da clienti.

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 Euro 62.258 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 59.764 migliaia al 31 dicembre 2014), sono costituiti principalmente dall'addizionale sui diritti di imbarco istituita dalle Leggi n. 166/2008, n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006 e n. 92/2012 per Euro 38.233 migliaia (Euro 48.119 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito per imposte dirette per complessivi Euro 16.663 migliaia (Euro 1.049 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito relativo alla maggiore IRES versata dalle controllate (aderenti al consolidato fiscale) e richiesta a rimborso con apposite istanze nel marzo 2013 per il tramite della Consolidante, a fronte della mancata deduzione dall'IRES dell'IRAP sul costo del lavoro relativa alle annualità 2007/2011, per Euro 1.069 migliaia (Euro 1.069 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito per il consolidato fiscale per Euro 848 migliaia (Euro 5.436 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per Euro 4.611 migliaia (Euro 4.091 migliaia al 31 dicembre 2014), dal debito IVA per Euro 832 migliaia e da debiti tributari diversi per Euro 2 migliaia.

Dall'esercizio 2013 SEA ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale con la società controllata SEA Handling SpA in liquidazione (comunicazione effettuata all'Agenzia delle Entrate in data 10 giugno 2013); l'adesione al Consolidato nazionale, di durata triennale, scade con l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015.

6.21 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti correnti e non correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2015:

Altri debiti correnti

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.198	11.330
Debiti verso altri	90.724	81.900
Debito verso azionisti per dividendi	57	49
Totale altri debiti correnti	102.979	93.279

La voce "Debiti verso altri" corrente è dettagliabile come segue:

Debiti verso altri (corrente)

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	11.148	11.987
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	3.146	3.597
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	46.714	40.552
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	11.504	11.311
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	70	69
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	925	1.188
Depositi cauzionali di terzi	1.303	515
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	187	187
Altri	15.727	12.494
Totale debiti verso altri (corrente)	90.724	81.900

Il saldo della voce "Altri debiti correnti" evidenzia un incremento di Euro 9.700 migliaia, passando da Euro 93.279 migliaia al 31 dicembre 2014 a Euro 102.979 migliaia al 31 dicembre 2015.

Tale variazione è dovuta all'incremento dei debiti verso gli istituti di previdenza e di sicurezza sociale per Euro 868 migliaia, a seguito dei maggiori oneri previdenziali e sociali legati agli incrementi retributivi, definiti con rinnovo del CCNL siglato nel secondo semestre del 2014 e all'aumento dei debiti verso altri per Euro 8.824 migliaia.

L'incremento dei "Debiti verso altri" per Euro 8.824 migliaia è dovuto all'effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: *i*) maggiori oneri per Euro 6.162 migliaia riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; *ii*) minori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per Euro 839 migliaia, che nel precedente esercizio risentivano maggiormente della sottoscrizione degli accordi

di incentivazione all'esodo da liquidare nell'esercizio successivo; *iii*) incremento della voce "Altri" per Euro 3.233 migliaia. Tale voce, pari a Euro 15.727 migliaia al 31 dicembre 2015 (Euro 12.494 migliaia al 31 dicembre 2014), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori. L'incremento, pari a Euro 3.233 migliaia, è sostanzialmente attribuibile alle tempistiche di definizione delle tariffe legate al Contratto di Programma e di sottoscrizione degli accordi commerciali che nell'esercizio 2015 hanno permesso di anticipare la fatturazione di competenza dell'esercizio 2016.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, risulta pendente, presso il Tribunale Civile di Roma, il ricorso promosso dalla Società al fine di ottenere l'accertamento dell'inesistenza dell'obbligo giuridico di versare tale contributo.

Al 31 dicembre 2015, come nel precedente esercizio, la Società non detiene altri debiti di natura non corrente.

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 ad Euro 177.308 migliaia, rela-

tivamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2015 ed Euro 300.000 migliaia al rimborso della quota capitale del prestito obbligazionario emesso in data 17 aprile 2014.

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*

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
<i>Aviation</i>	395.891	386.535
<i>Non Aviation</i>	217.098	205.580
Totale ricavi di gestione	612.989	592.115

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per tipologia:

Ricavi di gestione *Aviation*

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Diritti e infrastrutture centralizzate	332.147	315.218
Ricavi da gestione sicurezza	48.832	49.207
Utilizzo spazi in regime regolamentato	14.912	14.631
Devoluzione gratuita cespiti	-	7.479
Totale ricavi di gestione <i>Aviation</i>	395.891	386.535

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2015 registra un incremento di Euro 9.356 migliaia rispetto al precedente esercizio, passando da Euro 386.535 migliaia nel 2014 a Euro 395.891 migliaia nel 2015. Tale crescita è stata supportata dall'adeguamento tariffario definito a livello di Contratto di Programma e dall'incremento del traffico passeggeri e *cargo*, grazie: *i*) all'attivazione di nuovi collegamenti e all'incremento di diverse frequenze di tratte già esistenti; *ii*) al positivo andamento delle rotte intercontinentali, *iii*) all'attrazione di nuovi vettori e, *iv*) alla sottoscrizione di nuovi accordi bilaterali con Cina, Seychelles e Tanzania. Il traffico merci registra il *record*

storico in termini di movimenti, superando la soglia delle 500 mila tonnellate di merce movimentata.

Tale incremento è ancor più significativo se si considera che l'esercizio 2014 beneficiava dell'effetto positivo derivante dal trasferimento temporaneo del traffico di Orio al Serio a Malpensa, a causa dei lavori di rifacimento della pista di Bergamo e della devoluzione gratuita, pari a Euro 7.479 migliaia, del fabbricato e relative pertinenze costruite dalla Società De Montis SpA negli anni 1997-1998, all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Non Aviation* suddiviso per tipologia:

Ricavi di gestione *Non Aviation*

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
<i>Retail</i>	86.386	76.693
Parcheggi	57.160	56.669
Spazi <i>cargo</i>	11.699	11.067
Pubblicità	12.005	9.653
Servizi e altri ricavi	49.848	51.498
Totale ricavi di gestione <i>Non Aviation</i>	217.098	205.580

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per tipologia:

Ricavi Retail

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
<i>Shop</i>	44.603	37.899
<i>Food & Beverage</i>	16.730	15.667
<i>Car Rental</i>	14.364	13.977
Attività bancarie	9.542	8.093
Altro	1.147	1.057
Totale Retail	86.386	76.693

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia un incremento di Euro 11.518 migliaia principalmente influenzato dal positivo andamento di: *i*) ricavi *retail* con una crescita di Euro 9.693 migliaia conseguente alle maggiori *royalty* sulle concessioni per attività di vendita al pubblico. In particolare, tali proventi risentono positivamente dell'incremento del traffico passeggeri e del *restyling* dell'offerta commerciale presso il Terminal 1 di Malpensa determinata da una nuova configurazione dei flussi, dall'apertura del nuovo grande *duty free shop* di Dufrital che unisce tutti i passeggeri Schengen ed *extra Schengen* e di nuovi negozi con *brand* di prestigio nella "Piazza del Lusso", inaugurata a maggio 2014; *ii*) ricavi da parcheggi con un incremento di Euro 491 migliaia in virtù di una intensa politica commerciale, caratterizzata da una costante attività di comunicazione, differenziazione delle tariffe a seconda delle esigenze della clientela e della stagionalità e costante rinnovamento dei canali di vendita, nonostante i lavori di costruzione della stazione ferroviaria presso il Terminal 2 di Malpensa abbiano impattato negativamente sul numero di posti disponibili; *iii*) ricavi da pubblicità con una crescita di Euro 2.352 migliaia grazie al maggior *appeal* percepito dagli investitori nello scalo di Malpensa a seguito del completamento dei significativi lavori di riqualificazione e dagli investimenti promozionali legati all'EXPO. La voce "Servizi e altri ricavi" si compone principal-

mente dei proventi derivanti dall'offerta di servizi di natura *premium* (accesso alle sale *VIP* e connessi servizi di ospitalità), dall'attività di progettazione, dai servizi di biglietteria, 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 Euro 63.466 migliaia nel 2014 a Euro 52.384 migliaia nel 2015.

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, e sono inclusi nella *business unit Aviation*.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglioria dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.1.

Nella voce "Costi per lavori su beni in concessione" (Nota 7.6) è riflessa la riduzione 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

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Salari e stipendi	120.226	107.393
Oneri sociali	36.029	32.330
Trattamento fine rapporto	7.441	6.543
Altri costi del lavoro	6.568	8.241
Totale costo del lavoro	170.264	154.507

Il costo del lavoro ha subito un incremento pari a Euro 15.757 migliaia (+10%), passando da Euro 154.507 migliaia nel 2014 a Euro 170.264 migliaia nel 2015. Tale variazione è correlata all'effetto combinato dei seguenti fenomeni: *i*) incremento dell'organico, pari a circa il 4% in termini di numero medio dei dipendenti espresso in FTE (*Full Time Equivalent*), in connessione al potenziamento dell'organico nel settore della sicurezza. Per maggiori dettagli si rimanda alla tabella sotto riportata; *ii*) rinnovo del CCNL siglato nel se-

condo semestre del 2014 con pieno effetto dell'incremento retributivo nell'esercizio 2015; *iii*) termine del ricorso agli ammortizzatori sociali (contratto di solidarietà) che nell'esercizio 2014 avevano generato una riduzione di costi pari a Euro 3.525 migliaia.

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			
	2015	%	2014	%
Dirigenti	53	2%	52	2%
Quadri	257	10%	255	10%
Impiegati	1.681	62%	1.583	62%
Operai	658	25%	670	26%
Totale dipendenti subordinati	2.649	99%	2.560	100%
Dipendenti somministrati	20	1%	6	0%
Totale dipendenti	2.669	100%	2.566	100%

Si riporta, infine, il numero dei dipendenti complessivi in termini di HDC (*Headcount*) alla data di chiusura del Bilancio di Esercizio:

Numero dipendenti HDC (*Headcount*) a fine periodo

	Al 31 dicembre		
	2015	2014	Delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.795	2.574	221

7.4 Materiali di consumo

La tabella di seguito dettaglia i "Materiali di consumo":

Materiali di consumo

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	10.517	9.226
Variazione delle rimanenze	901	886
Totale materiali di consumo	11.418	10.112

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 variazione di Euro 1.306 migliaia rispetto al precedente esercizio è principalmente generata dall'incremento degli acquisti per scorta tra i quali

si evidenziano i prodotti chimici di *de-icing* e *anti-icing* utilizzati in caso di neve e/o formazione di ghiaccio.

7.5 Altri costi operativi

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri costi operativi":

Altri costi operativi

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Costi commerciali	40.513	43.090
Utenze e spese di vigilanza	34.507	35.849
Canoni vs Enti Pubblici	29.662	28.966
Costi di manutenzione ordinaria	24.418	22.752
Servizi di scalo forniti da società di <i>handling</i>	23.896	22.997
Pulizia	13.194	12.045
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	11.331	8.950
Gestione parcheggi	11.164	10.260
Oneri tributari	6.464	6.903
Canoni relativi a licenze d'uso <i>hardware</i> e <i>software</i>	4.194	4.515
Prestazione per assistenza disabili	3.600	794
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	3.118	3.524
Assicurazioni	1.680	1.997
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del Consiglio di Amministrazione	867	871
Minusvalenze su beni patrimoniali	363	3.226
Affitti passivi	178	183
Altri costi	12.059	8.872
Totale altri costi operativi	221.208	215.794

Nell'esercizio 2015 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento per Euro 5.414 migliaia rispetto al precedente esercizio. Tale incremento è stato principalmente determinato dall'effetto contrapposto dei fenomeni di seguito elencati:

- minori costi commerciali per Euro 2.577 migliaia legati, principalmente, alla riduzione degli oneri per incentivi al traffico;
- minori costi per utenze per l'effetto di minori oneri legati al consumo di riscaldamento e condizionamento per Euro 387 migliaia e riduzione dei costi di energia elettrica per Euro 1.848 migliaia. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione del prezzo delle materie prime. Le spese di vigilanza registrano, invece, un incremento di Euro 952 migliaia a seguito del trasferimento in capo al ge-

- store delle attività di controllo ai filtri di sicurezza;
- incremento dei costi per canoni verso Enti Pubblici per Euro 696 migliaia in conseguenza dei maggiori oneri per canone concessorio che SEA è tenuta a versare per l'esercizio 2015 all'ENAC. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione dei dati di traffico;
- maggiori costi di manutenzione ordinaria per Euro 1.666 migliaia relativi a manutenzioni programmate di beni immobili, impianti ed attrezzature;
- maggiori costi per servizi di scalo forniti da società di *handling* per Euro 899 migliaia principalmente dovuti all'incremento degli oneri per servizi di emergenza neve;
- aumento dei costi di pulizia di Euro 1.149 migliaia a seguito dell'entrata in esercizio di nuove aree afferenti il terzo satellite di Malpensa;
- maggiori costi legati alle prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici per Euro 2.381 migliaia;
- incremento dei costi per la gestione dei parcheggi per Euro 904 migliaia a seguito, principalmente, dell'ampliamento dell'attività di gestione operativa dei parcheggi di Orio al Serio;
- riduzione degli oneri tributari per Euro 439 migliaia, principalmente legati alle minori spese di registrazione di atti notarili;
- decremento dei canoni legati all'uso delle licenze *software* e *hardware* per Euro 321 migliaia;
- maggiori costi legati alla completa esternalizzazione dei servizi di assistenza ai disabili per Euro 2.806 migliaia; nel precedente esercizio tale attività era prevalentemente svolta dalla Società;
- decremento dei canoni legati al noleggio di automezzi e attrezzature per Euro 406 migliaia a seguito della rivisitazione dei contratti;
- minori oneri assicurativi per Euro 317 migliaia legati alla ricontrattazione delle polizze in scadenza;
- riduzione delle minusvalenze per Euro 2.863 migliaia a seguito delle minori demolizioni effettuate nell'esercizio 2015 di beni immobili ed impianti;
- incremento della voce residuale "Altri costi" per Euro 3.187 migliaia principalmente legata al pagamento della sanzione amministrativa di Euro 3.365 migliaia irrogata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) a seguito della conclusione del Procedimento avente ad oggetto l'accusa di abuso di posizione dominante nella procedura di gara indetta per ATA Ali Trasporti Aerei SpA (ora SEA Prime SpA) e ATA Ali Servizi SpA (ora Prime AviationServices SpA).

La voce residuale "Altri costi" accoglie, oltre agli oneri legati alla sanzione amministrativa sopra menzionata, i costi per servizi di ristorazione delle sale *VIP* pari a Euro 2.579 migliaia (Euro 2.259 migliaia nel 2014), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a Euro 1.273 migliaia (Euro 1.276 migliaia nel 2014), i costi industriali diversi (principalmente oneri per certificazioni ed autorizzazioni, costi per servizi di accoglienza e ricevimento dei passeggeri) pari a Euro 564 migliaia (Euro 1.273 migliaia nel 2014), i costi per il servizio di collegamento a terra pari a Euro 981 migliaia (Euro 873 migliaia nel 2014), i contributi associativi versati dalla Società pari a Euro 833 migliaia (Euro 782 migliaia nel 2014), i costi per acquisti ed abbonamenti a giornali e riviste pari a Euro 411 migliaia (Euro 477 migliaia nel 2014) e le spese per il funzionamento degli uffici.

Si precisa che la controllata SEA Energia SpA ha presentato la domanda al GSE per il conseguimento della qualifica di Sistema SEESEU che consentirebbe di ottenere condizioni tariffarie agevolate sull'energia elettrica consumata e non prelevata dalla rete in misura pari al 5% dei corrispondenti importi unitari dovuti e riaddebitati a SEA.

Seppur nel quadro delle incertezze connesse allo stato di avanzamento della richiesta ed al fatto che alla data del presente bilancio non risulta ancora ottenuta la qualifica SEESEU-C per l'applicazione della tariffa agevolata degli oneri di sistema, gli Amministratori della controllata hanno ritenuto ragionevole stimare il pagamento degli oneri di sistema per l'esercizio 2015 a condizioni tariffarie agevolate, supportati dalla propria Direzione tecnica circa gli elementi oggettivi a supporto della domanda e sulla base dello stato di avanzamento della richiesta.

Pertanto nella voce "Utenze e spese di vigilanza" il costo dell'energia è maggiorato degli oneri di sistema stimati nella misura agevolata del 5%.

7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 59.540 migliaia nel 2014 a Euro 48.781 migliaia nel 2015. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (*Nota 7.2*). Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella *Business Unit Aviation*.

7.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa agli accantonamenti e svalutazioni è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	(3.808)	13.403
Svalutazioni di immobilizzazioni	2.091	-
Accantonamenti / (scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	4.749	826
Totale accantonamenti e svalutazioni	3.032	14.229

Nel 2015 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia una riduzione di Euro 11.197 migliaia rispetto all'esercizio precedente, passando da Euro 14.229 migliaia nel 2014 a Euro 3.032 migliaia nel 2015.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti presentano nell'esercizio 2015 maggiori scioglimenti, solo parzialmente compensati dagli accantonamenti eseguiti in continuità con gli esercizi precedenti, 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.

La svalutazione di Euro 2.091 migliaia si riferisce al valore netto contabile di beni non più utilizzabili che

saranno oggetto di rottamazione negli esercizi successivi, identificati a seguito di verifica inventariale effettuata nel corso del 2015.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi e oneri futuri, pari a Euro 4.749 migliaia nel 2015 (Euro 826 migliaia nel 2014), si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai contenziosi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano.

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

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	14.150	18.000
Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	14.150	18.000

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

L'andamento dell'esercizio 2015 evidenzia una riduzione di Euro 3.850 migliaia, passando da Euro 18.000 migliaia nel 2014 a Euro 14.150 migliaia nel 2015, in

conseguenza dell'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

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	41.855	39.339
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	13.900	13.327
Ammortamento degli investimenti immobiliari	2	2
Totale ammortamenti	55.757	52.668

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 stretta-

mente connesso alla durata della concessione.

7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi e oneri da partecipazioni:

Proventi oneri da partecipazioni

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Rivalutazione (svalutazione) SEA Handling in liquidazione SpA	3.229	(21.026)
Rivalutazione (svalutazione) Airport Handling SpA	-	(969)
Rivalutazione (svalutazione) Railink Srl	-	(1)
Dividendi da SACBO SpA	1.361	1.361
Dividendi da SEA Services Srl	528	-
Dividendi da Disma SpA	328	336
Dividendi da Dufrital SpA	120	-
Altri	-	9
Totale proventi oneri da partecipazioni	5.566	(20.290)

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi da partecipazioni pari a Euro 5.566 migliaia al 31 dicembre 2015, a fronte di oneri netti da partecipazioni per Euro 20.290 migliaia del precedente esercizio.

I proventi da partecipazioni hanno subito un incremento di Euro 631 migliaia rispetto al precedente esercizio, passando da Euro 1.706 migliaia nel 2014 a Euro 2.337 migliaia nel 2015. Tali ammontari si riferiscono ai dividendi distribuiti dalle società partecipate. La voce "Rivalutazione (svalutazione) SEA Handling SpA in liquidazione", pari ad Euro 3.229 migliaia al 31 dicembre 2015, si riferisce al ripristino di valore della partecipazione detenuta in SEA Handling SpA in liquidazione con l'obiettivo di riallineare il valore dell'attivo netto ai versamenti in conto capitale effet-

tuati da SEA, al fine di allineare il valore della partecipazione al valore stimato dell'attivo liquidabile a SEA. Gli oneri da partecipazioni del precedente esercizio, pari a Euro 21.996 migliaia, risentivano principalmente dei versamenti in conto capitale effettuati a favore di SEA Handling SpA in liquidazione, a fronte delle obbligazioni derivanti dalla liquidazione *in bonis* della controllata.

Per ulteriori dettagli si veda anche quanto riportato nella Nota 6.4.

7.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "Proventi e oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Utili su cambi	8	1
Altri proventi finanziari	1.528	2.416
Totale proventi finanziari	1.536	2.417
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	13.725	14.652
Perdite su cambi	5	2
Altri interessi passivi	6.119	9.647
Totale oneri finanziari	19.849	24.301
Totale proventi (oneri) finanziari	(18.313)	(21.884)

Gli oneri finanziari netti si riducono di Euro 3.571 migliaia (-16,3%), passando da Euro 21.884 migliaia nel 2014 a Euro 18.313 migliaia nel 2015. A fronte di una riduzione dei proventi finanziari di Euro 881 migliaia, infatti, gli oneri finanziari registrano un positivo andamento con una contrazione dei costi pari a Euro 4.452 migliaia.

La riduzione degli oneri finanziari di Euro 4.452 migliaia è principalmente determinata dai seguenti fenomeni: *i)* significativa diminuzione del costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine, in virtù dell'andamento dei tassi di interesse, con minor aggravio di interessi passivi di Euro 927 migliaia; *ii)* riduzione della voce "Altri interessi passivi" di Euro 3.528 migliaia sostanzialmente dovuta alle commissioni su finanziamenti che nell'esercizio 2014 scontavano costi di natura non *recurring*, derivanti dall'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria della Società. Si segnala, inoltre, che l'effetto positivo correlato alla diminuzione degli interessi passivi relativi al *leasing* finanziario per Euro 137 migliaia (passando da Euro

273 migliaia nel 2014 a Euro 136 migliaia nel 2015), al Trattamento di fine rapporto per Euro 394 migliaia (passando da Euro 1.195 migliaia nel 2014 a Euro 801 migliaia nel 2015) e alle linee di credito "*hot money*" per Euro 470 migliaia (passando da Euro 577 migliaia nel 2014 a Euro 107 migliaia nel 2015), è sostanzialmente compensato dalla forte riduzione degli oneri finanziari capitalizzati ai sensi dello IAS 23R per Euro 866 migliaia.

Per maggiori dettagli sulla variazione delle passività finanziarie si rimanda a quanto riportato nella *Nota 6.18*.

La riduzione dei proventi finanziari di Euro 881 migliaia, infine, è prevalentemente influenzata dall'effetto combinato derivante dalla diminuzione della giacenza media di liquidità sui conti correnti bancari e dall'andamento dei tassi di interesse.

7.12 Imposte

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Imposte":

Imposte

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2015	2014
Imposte correnti	49.230	44.687
Imposte differite / (anticipate)	231	(12.510)
Totale imposte	49.461	32.177

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria e quella effettiva per l'esercizio 2015:

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio 2015	%
Utile prima delle imposte	128.014	
Imposte sul reddito teoriche	35.204	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	2.985	2,3%
IRAP	5.872	4,6%
Altro	5.400	4,2%
Imposte effettive	49.461	38,6%

L'ammontare della voce "Altro" si compone: *i)* per Euro 4.704 migliaia dallo scarico del saldo netto tra imposte anticipate e differite a seguito della riduzione (a decorrere dagli esercizi successivi a quello chiuso in data 31 dicembre 2016) dell'aliquota IRES dal 27,5% al 24%, (inclusa nella c.d. Legge di Stabilità 2016); *ii)* per Euro 1.287 migliaia dallo scarico del beneficio iscritto

nell'esercizio 2014 relativamente all'utilizzo delle perdite fiscali della controllata SEA Handling in liquidazione; *iii)* per Euro 257 migliaia dalle rettifiche su imposte anticipate rideterminate in sede di presentazione del Modello Unico 2015 e *iv)*, con effetto opposto, per Euro 848 migliaia dal beneficio derivante, in regime di consolidato fiscale, dall'utilizzo delle perdite fiscali



della controllata SEA Handling SpA in liquidazione. Si segnala, infine, che l'imposizione IRAP beneficia delle modifiche normative introdotte dal comma 20 dell'art. 1 della Legge di Stabilità 2015, che ha modificato l'art.11 del D.Lgs. 15 dicembre 1997, n. 446 ("Decreto IRAP"); a partire dal periodo d'imposta 2015, è

ammessa in deduzione, ai fini IRAP, la differenza tra il costo complessivo per il personale a tempo indeterminato e le altre deduzioni già previste in relazione ai costi per il personale. Il risparmio complessivo della Società sulle imposte dirette è pari a Euro 4.906 migliaia.



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 2015 e 2014, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con Parti Correlate

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015					
	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Crediti per imposte dell'esercizio	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti e non correnti	Debiti per imposte dell'esercizio
Imprese controllate						
SEA Handling in liquidazione SpA	112			27		1.876
SEA Energia SpA	862	36.306		7.988		41
Consorzio Malpensa Construction	156			81		
SEA Prime SpA	1.244			136	3.246	
Prime Aviation Services SpA	73			1	766	
Imprese collegate						
SACBO SpA	209			419		
Dufrital SpA	8.845			1.000		
Malpensa Logistica Europa SpA	1.157			987		
SEA Services Srl	443			440		
Disma SpA	127			99		
Totale Parti Correlate	13.228	36.306	-	11.178	4.012	1.917
Totale voce di bilancio	85.473	36.311	11.666	160.208	597.707	62.258
% sul totale voce di bilancio	15,48%	99,99%	0,00%	6,98%	0,67%	3,08%

Rapporti della Società con Parti Correlate

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2015					
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi (oneri) da partecipazioni	Imposte
Imprese controllate						
SEA Handling in liquidazione SpA	68	2	(111)		3.229	843
SEA Energia SpA	900	28.500	(123)	1.016		
Consorzio Malpensa Construction	190					
Railink Srl						
SEA Prime SpA	3.164	291	(507)			
Prime Aviation Services SpA	67		(96)			
Imprese collegate						
SACBO SpA*	732	8.030	(6)		1.361	
Dufrital SpA	28.393	22			120	
Malpensa Logistica Europa SpA	4.091		(40)			
SEA Services Srl	2.841	2.604			528	
Disma SpA	232				328	
Romairport SpA						
Totale Parti Correlate	40.678	39.449	(883)	1.016	5.566	843
Totale voce di bilancio	612.989	221.208	170.264	(18.313)	5.566	49.461
% sul totale voce di bilancio	6,64%	17,83%	-0,52%	-5,55%	100,00%	1,70%

* La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a Euro 8.030, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Rapporti della Società con Parti Correlate

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014					
	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Crediti per imposte dell'esercizio	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti e non correnti	Debiti per imposte dell'esercizio
Imprese controllate						
SEA Handling in liquidazione SpA	5.791			1.450		6.464
SEA Energia SpA	709	37.636		8.722		41
Consorzio Malpensa Construction	253			144		
SEA Prime SpA	739			81	1.533	
Prime AviationServices SpA	43				773	
Imprese collegate						
SACBO SpA	203			512		
Dufrital SpA	6.830			324		
Malpensa Logistica Europa SpA	942			858		
SEA Services Srl	771			763		
Disma SpA	23			99		
Totale Parti Correlate	16.304	37.636	-	12.953	2.306	6.505
Totale voce di bilancio	110.213	37.638	14.267	167.856	603.173	59.764
% sul totale voce di bilancio	14,79%	99,99%	0,00%	7,72%	0,38%	10,88%

Rapporti della Società con Parti Correlate

(Importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2014					
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi (oneri) da partecipazioni	Imposte
Imprese controllate						
SEA Handling in liquidazione SpA	12.441	15.443	(250)	(4)	(21.026)	5.521
SEA Energia SpA	710	30.788	(130)	1.006		
Consorzio Malpensa Construction	379	1				
Railink Srl					(1)	
Airport Handling*	105		(593)		(969)	
SEA Prime SpA	2.826	304	(280)			
Prime AviationServices SpA	25		(38)	1		
Imprese collegate						
SACBO SpA**	287	8.370	(4)		1.361	
Dufrital SpA	23.415	21				
Malpensa Logistica Europa SpA	4.065		(34)			
SEA Services Srl	2.380	1.543				
Disma SpA	266		(2)		336	
Romairport SpA					9	
Totale Parti Correlate	46.899	56.470	(1.331)	1.003	(20.290)	5.521
Totale voce di bilancio	592.115	215.794	154.507	(21.884)	(20.290)	32.177
% sul totale voce di bilancio	7,92%	26,17%	-0,86%	-4,58%	100,00%	17,16%

* Rapporti della Società con la parte correlata sino alla data del 26/08/2014

** La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a Euro 8.370, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Operazioni con società controllate

I rapporti commerciali in essere tra SEA e le società controllate sono rappresentati da:

- i) quanto ai rapporti fra SEA e SEA Handling in liquidazione, la Società ha fornito alla controllata SEA Handling in liquidazione alcuni servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali e *service* amministrativo);
- ii) con riferimento a SEA Energia i rapporti 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; agli accordi relativi al riparto dei certificati verdi generati dalla centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate, nonché ad 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);
- iii) in relazione ai rapporti tra la Società e il Consorzio Malpensa Construction detti rapporti sono rappresentati dai servizi di direzione dei lavori per le opere di ampliamento e potenziamento degli Aeroporti di Milano che svolge il Consorzio in favore di SEA;
- iv) con riferimento a SEA Prime trattasi di rapporti legati al contratto di subconcessione per la gestione dell'Aviazione generale, sullo scalo di Linate, prorogata da SEA in data 26 maggio 2008 e scadente il 30 aprile 2041. Trattasi, in particolare, dell'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di Aviazione generale e dell'accertamento e riscossione, per conto di SEA, dei diritti aeroportuali e di sicurezza.

I crediti e i debiti finanziari sono relativi ai servizi di tesoreria accentrata (*cash pooling*) che SEA presta in favore delle controllate.

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 (DUFITAL);

- 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).

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

Altri rapporti con Parti Correlate**SACBO SpA**

Nel corso del 2015 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per Euro 1.361 migliaia.

SEA Services Srl

Nel corso del 2015 SEA Services ha distribuito dividendi a SEA per Euro 528 migliaia.

Disma SpA

Nel corso del 2015 Disma ha distribuito dividendi a SEA per Euro 328 migliaia.

Dufrital SpA

Nel corso del 2015 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per Euro 120 migliaia.

9. Compensi degli Amministratori

Nell'esercizio 2015 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a Euro 646 migliaia (Euro 680 migliaia al 31 dicembre 2014).

10. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2015 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a Euro 221 migliaia (Euro 191 migliaia al 31 dicembre 2014).

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 2015, sono stati pari a Euro 102 migliaia, oltre a Euro 143 migliaia per altre attività.

12. Impegni e garanzie

12.1 Impegni per investimenti

Si evidenziano di seguito i principali impegni per contratti di investimento con specifica dei raggruppamenti temporanei di impresa il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate:

Dettaglio impegni per progetto

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015	Al 31 dicembre 2014
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistica di Linate e Malpensa	21.797	-
Progettazione e realizzazione del nuovo edificio per stazione ferroviaria del T2 di Malpensa	12.608	25.161
Progettazione e realizzazione di un nuovo magazzino presso Cargo City di Malpensa	9.688	-
Progettazione e manutenzione straordinaria delle infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	9.283	-
Progettazione e manutenzione straordinaria infrastrutture di Linate	2.043	12.008
Realizzazione delle opere complementari dell'area Passeggeri T1 di Malpensa	949	2.764
Completamento architettonico e strutturale delle opere civili interne di Malpensa	731	9.210
Realizzazione delle opere complementari - impianti meccanici, dell'Aerostazione passeggeri T1 e del terzo satellite di Malpensa	462	1.941
Restyling del piano Arrivi e Check-in T1 Malpensa	331	1.713
R.T.I. Consorzio Costruzioni Infrastrutture	51	2.112
Totale	57.943	54.909

12.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2015 SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi Euro 9.824 migliaia, con riferimento principalmente al

noleggio di autobus interpista e al noleggio del parco auto. Di seguito si riporta il dettaglio degli esborsi minimi previsti a fronte dei contratti in capo alla Società al 31 dicembre 2015:

(Importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2015
Entro 12 mesi	4.088
Tra 1 e 5 anni	5.736
Totale	9.824

12.3 Garanzie

Le garanzie reali, pari ad Euro 2.033 migliaia al 31 dicembre 2015 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2015 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie a garanzia delle prime due *tranche* erogate in giugno 2015 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014, pari rispettivamente a Euro 31.500 migliaia e a Euro 34.500 migliaia;
- fidejussione di Euro 25.000 migliaia alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla Tesoreria Centralizzata;
- fidejussione di Euro 22.900 migliaia a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di Euro 4.000 migliaia a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di proprietà del predetto Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di

Milano Linate, per la realizzazione di opere presso Ghedi iniziate nell'esercizio 2015. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad ENAC alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli Aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa, per un ammontare pari a Euro 25.900 migliaia, comprensivo dei lavori a fronte della disponibilità dei terreni su Linate. Relativamente alle aree di Malpensa sono in corso trattative con il Ministero per la definizione dei terreni da cedere a SEA e delle relative opere che la stessa sarà chiamata a realizzare;

- fidejussione di Euro 2.000 migliaia a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di Euro 2.000 migliaia a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di Euro 102 migliaia a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- Euro 455 migliaia per altre fidejussioni minori.

13. Passività potenziali e contenzioso

Si rimanda a quanto esposto nelle note esplicative in relazione a contenziosi su partecipazioni (*Nota 6.4 e Nota 6.5*), crediti (*Nota 6.10*) e rischi operativi (*Nota 6.16*).

14. Attività potenziali

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, 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 nel-

la Relazione sulla Gestione al capitolo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

15. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2015 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

16. Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2015, la Società ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- escussione della fidejussione pari a Euro 2.200 migliaia rilasciata da Assicurazioni Generali nel 2007 a copertura delle obbligazioni assunte dall'Ati Emini/Va.Fra per la realizzazione del Nuovo Raccordo Sud dell'aeroporto di Malpensa. Tale provento è stato rilevato nella voce "Ricavi di gestione";
- pagamento della sanzione di Euro 3.365 migliaia irrogata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato a seguito della conclusione del Procedimento avente ad oggetto l'accusa di abuso di posizione dominante nella procedura di gara indetta per la dismissione di SEA Prime SpA (già ATA Ali Trasporti Aerei SpA) e Prime AviationServices SpA (già ATA Ali Servizi SpA). Tale onere è stato rilevato nella voce "Altri costi operativi".

17. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2015

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla gestione.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Pietro Modiano*

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI SULL'ATTIVITÀ SVOLTA NEL CORSO DELL'ESERCIZIO CHIUSO IL 31.12.2015 SEA – SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI SPA ai sensi dell'art. 2429, secondo comma, del Codice Civile

Signori Azionisti,

come richiesto dall'art. 2429, secondo comma, cod. civ., il Collegio Sindacale riferisce all'Assemblea le attività di vigilanza che nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 ha svolto, in adempimento degli obblighi posti a suo carico dalla legge e dallo Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza e sul funzionamento della struttura organizzativa, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema di controllo interno, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, sulle modalità di concreta attuazione delle regole di governo societario. Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 24 giugno 2013 in conformità di quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2015.

Per quanto attiene all'incarico per la revisione legale dei conti, con delibera dell'Assemblea straordinaria degli azionisti del 24 giugno 2013, lo stesso è stato attribuito alla Società di revisione Deloitte & Touche S.p.A., ai sensi dell'art. 37 del D.Lgs. n. 39 del 27.01.2010.

Per quanto riguarda il controllo legale dei conti, Vi rimandiamo, in ogni caso, alla relazione della Società di revisione.

1. Attività svolta

La nostra attività nel corso dell'esercizio è stata ispirata alle norme di legge ed alle norme di comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Durante l'esercizio 2015 il Collegio Sindacale, nell'ambito del mandato svolto, ha partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione ed alla Assemblea degli Azionisti e constatato il rispetto delle norme di legge e di statuto.

Il Consiglio di Amministrazione nel corso del 2015 si è

riunito quindici volte, per discutere sull'attività svolta e per l'assunzione delle delibere di competenza; l'Assemblea degli Azionisti si è riunita solo una volta nella data del 30 aprile 2015.

Il Collegio Sindacale ha partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione e, in particolare, nel corso di tali riunioni, alle quali hanno sempre preso parte anche tre Dirigenti Apicali della società, sono state fornite dagli Organi Delegati periodiche e tempestive informazioni sulla gestione e sui principali avvenimenti ordinari e straordinari posti in essere, anche tramite società controllate, che ci hanno consentito di riscontrare come la gestione si sia svolta nel rispetto dell'oggetto sociale; in particolare, l'iter decisionale adottato dal Consiglio di Amministrazione ci è apparso correttamente ispirato al principio dell'agire informato. Tale criterio, di piena ed esaustiva informazione nell'ambito delle sedute consiliari, appare positivamente radicato nel format procedurale dell'azienda rivolto alla piena trasparenza degli aspetti gestionali.

Il Collegio Sindacale si è riunito numerose volte nel corso dell'esercizio per l'espletamento delle verifiche periodiche; nel corso delle stesse vi è stato un sistematico scambio di informazioni con i responsabili delle funzioni aziendali e con la Società di revisione; si dà atto che non sono emersi rilievi sostanziali sulla gestione aziendale, né sugli aspetti relativi a possibili conflitti di interesse.

Abbiamo mantenuto un costante ed adeguato collegamento con la funzione di *Internal Audit* ed abbiamo verificato che essa risponde ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; abbiamo inoltre constatato che vi sono stati tra tutti gli organi a cui è attribuita una funzione di controllo, sia adeguata collaborazione, sia scambio di informazione utile all'espletamento dei rispettivi compiti.

In particolare:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- abbiamo partecipato all'Assemblea degli Azionisti ed alle adunanze del Consiglio di Amministrazione e

constatato che esse si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento; possiamo inoltre ragionevolmente assicurare la conformità alla legge e allo statuto sociale di quanto deliberato;

- abbiamo apprezzato l'operato dell'organo amministrativo come non imprudente o azzardato, né in potenziale conflitto di interesse o tale da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- abbiamo ottenuto dagli Amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate e possiamo ragionevolmente assicurare che le operazioni effettuate dalla Società, sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- la Società non ha effettuato, a nostra conoscenza, operazioni atipiche o inusuali con società del Gruppo, parti correlate o terzi; le operazioni effettuate con società del Gruppo SEA sono operazioni di natura commerciale o finanziaria, effettuate nel rispetto delle delibere adottate dal Consiglio di Amministrazione che ne ha valutato la congruità e la rispondenza ad un effettivo interesse sociale;
- abbiamo svolto l'attività di vigilanza – secondo quanto previsto dall'art. 19 del D.Lgs. n. 39/2010 che attribuisce al Collegio Sindacale il ruolo di "Comitato per il controllo interno e la revisione contabile" – su: a) il processo di informativa finanziaria; b) l'efficacia dei sistemi di controllo interno, di revisione interna e di gestione del rischio; c) la revisione legale dei conti annuali e consolidati; d) l'indipendenza della Società di revisione legale.

Relativamente a quest'ultimo aspetto, le ulteriori attività svolte dalla Società di revisione hanno riguardato:

- Attestazione sui prospetti di rendicontazione analitica/regolatoria ex art. 11 decies legge 248/2005;
- Esame limitato del bilancio di sostenibilità "application level A";
- Revisione contabile del Reporting Package della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali - S.E.A. S.p.A., predisposto ai fini del bilancio consolidato del Gruppo 2i Aeroporti S.p.A.;
- Esame di conformità dei conti annuali separati ai sensi del Testo Integrato dell'Autorità per l'Energia

Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico n. 231 del 22 maggio 2014.

- abbiamo approfondito la conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle specifiche funzioni. Al riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo vigilato sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema di controllo interno, inteso come insieme di attività che hanno il compito di verificare che vengano effettivamente rispettate le procedure interne, sia operative sia amministrative, adottate al fine di garantire la salvaguardia del patrimonio aziendale, la corretta ed efficiente gestione, nonché l'identificazione, la prevenzione e la gestione dei rischi di natura finanziaria e operativa. Tale attività si è svolta anche attraverso il confronto con la Società di revisione;
- abbiamo approfondito la conoscenza e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile della Società, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo, al fine di verificare se fosse tale da consentire una rappresentazione veritiera e corretta in bilancio dei fatti della gestione; in tale contesto, abbiamo operato chiedendo ed ottenendo ogni necessaria informazione dai responsabili delle rispettive funzioni, eseguendo quindi ogni verifica ritenuta necessaria mediante l'esame diretto di documenti aziendali. Abbiamo periodicamente vigilato sul corretto funzionamento del sistema in essere attraverso incontri con i singoli Direttori dell'area Amministrazione, Finanza e Controllo, a tal riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo mantenuto un costante scambio di informazioni con la Società di revisione Deloitte & Touche S.p.A., incaricata del controllo legale dei conti, e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione;
- il Collegio Sindacale ha partecipato alle riunioni del Comitato Controllo e Rischi Gruppo SEA, del Comitato Etico e del Comitato per la Remunerazione, che si sono svolte nel corso dell'esercizio;
- il Collegio Sindacale ha esaminato le relazioni trimestrali e la relazione annuale 2015 e il piano delle verifiche, predisposto dalla funzione *Internal Audit*, con la quale il Collegio ha mantenuto costanti scambi di informazioni;
- Vi informiamo che nel corso dell'esercizio 2015 non sono pervenute denunce al Collegio sindacale ex

art. 2408 c.c., e che nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emerse omissioni, né ulteriori fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

La revisione legale del bilancio d'esercizio al 31.12.2015 è stata eseguita dalla Società Deloitte & Touche S.p.A., la quale nella propria relazione del 14 aprile 2016, redatta ai sensi dell'art. 14 e 16 del D.Lgs. 39 del 27/01/2010, ha espresso giudizio positivo sul bilancio medesimo nonché il seguente richiamo di informativa che riteniamo rilevante:

"Pur non esprimendo un giudizio con rilievi, per una migliore comprensione del bilancio separato si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare al paragrafo «Fattori di rischio del Gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling» nonché alla nota 6.4 «Partecipazioni in società controllate e collegate» delle note esplicative per le considerazioni svolte dagli Amministratori i) sullo stato delle iniziative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A., con particolare riferimento alla liquidazione della controllata Sea Handling S.p.A., alle iniziative poste in essere dal Trustee circa la cessione di una quota del capitale di Airport Handling S.p.A. perfezionata in data 23 marzo 2016 ed alle evoluzioni determinate dalla Decisione del 9 luglio 2014 della Commissione Europea, resa pubblica il 6 febbraio 2015 e, ii) sui presupposti per ritenere che, per effetto della attribuzione della partecipazione Airport Handling S.p.A. al Trust "Milan Airport Handling Trust", sia venuto meno il controllo da parte della Società su detta entità, conformemente agli impegni assunti con la Commissione Europea nel contesto delle negoziazioni giudiziali e stragiudiziali soprammenzionate."

Relativamente ai criteri di valutazione seguiti nell'apprezzamento delle componenti del bilancio in esame, con riguardo agli elementi nello Stato Patrimoniale e nel Conto Economico, Vi rimandiamo a quanto in proposito riferito dalla Società di revisione nella propria relazione. La Nota Integrativa riporta l'entità degli incarichi conferiti alla Società di revisione incaricata; per l'anno 2015, i compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio d'esercizio SEA S.p.A. e del consolidato del Gruppo SEA sono stati pari a € 333.000. Dalle informazioni assunte risulta che nel corso dell'esercizio non sono

stati conferiti alla Società di revisione o a soggetti appartenenti alla sua "rete" altri incarichi, in aggiunta a quelli attinenti la revisione legale dei conti del bilancio della Società e delle sue controllate.

A seguito del coinvolgimento del Collegio Sindacale nella valutazione dell'indipendenza della Società di revisione non sono emersi aspetti critici da segnalare.

Operazioni significative da segnalare

Il Consiglio di Amministrazione, nella Relazione sulla Gestione, ha fornito dettagliate indicazioni sulle operazioni significative dell'esercizio 2015. Al riguardo riteniamo comunque di segnalare:

- **Sea Handling e Airport Handling**

Con riferimento alla vicenda della controllata Sea Handling, diamo atto che la liquidazione della società si sta svolgendo in modo normale.

Quanto alla nuova società Airport Handling ricordiamo che il Consiglio di Amministrazione di Sea Spa ha deliberato la costituzione di un trust di scopo denominato "Milan Airport Handling Trust" a cui è stato conferito il 100% delle quote della società. Scopo affidato al trust è stato la realizzazione di procedure volte ad assicurare la discontinuità economica nonché permettere l'ingresso di terzi nel capitale della società. Tutto ciò in conformità agli impegni assunti con la Commissione Europea.

Il Trustee, nel mese di settembre 2015, in virtù del mandato ricevuto da Sea, ha sottoscritto con DNATA (Dubai National Air Travel Agency), primaria società internazionale del Gruppo Emirates, attiva nel settore dell'handling aeroportuale, un accordo di cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, che comporta il contemporaneo conferimento di una stessa percentuale degli SFP detenuti da Sea in Airport Handling. L'accordo, in linea con quanto stabilito nell'atto costitutivo del Trust e nel quadro della interlocuzione tra Autorità italiane e Commissione europea, prevede anche un'opzione a favore di DNATA per l'acquisto di un ulteriore 40% di azioni e di una quota corrispondente di SFP.

Nel febbraio 2016 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha ravvisato che l'operazione in esame non determina, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. Al *closing* dell'operazione è previsto che DNATA acquisisca, in qualità di partner industriale, il controllo operativo della società e

la maggioranza del Consiglio di Amministrazione.

- **SEA – Integrazione SEA-SACBO**

A seguito dello studio condotto dall'Università degli studi di Bergamo finalizzato a valutare la costituzione di un unico soggetto a cui afferiscano le gestioni degli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio e presentato ai rispettivi Consigli di Amministrazione delle due Società tenutisi entrambi il 14 settembre 2015, è stato dato mandato ai presidenti delle due società di valutare le possibili soluzioni atte ad attuare l'integrazione, avendo riconosciuto la validità industriale del progetto.

- **ACI Awards, Milano Malpensa miglior aeroporto d'Europa**

Il Collegio Sindacale ha preso atto, con compiacimento, che nel corso del 2015, l'aeroporto di Malpensa è stato insignito del prestigioso premio ACI Awards come miglior aeroporto europeo nella categoria tra i 10 e i 25 milioni di passeggeri, per le ottime performance in tutte le aree operative, eccellendo soprattutto per la qualità dei suoi servizi e delle sue infrastrutture e per i traguardi raggiunti nella customer service, nella security, nello shopping e nell'accoglienza dei passeggeri internazionali, con l'iniziativa Chinese Friendly Airport.

Attività di Direzione e Coordinamento

La Società non è soggetta alla Direzione e Coordinamento da parte del Socio Comune di Milano, ai sensi dell'art. 2497 cod. civ. e seguenti, mentre esercita la Direzione ed il Coordinamento, sempre ai sensi e per gli effetti dell'art. 2497 cod. civ. e seguenti, sulle società controllate al 100% SEA Handling S.p.A. in liquidazione e SEA Energia S.p.A. nonché su SEA Prime S.p.A. (già Ali Trasporti Aerei ATA S.p.A.), detenuta al 98,34% e sulla, da quest'ultima controllata al 100%, Prime Aviation Services S.p.A. (già ATA Ali Servizi S.p.A.).

Altre informazioni

Durante l'esercizio 2015 non risultano essere stati attribuiti al Consiglio di Amministrazione compensi in misura superiore a quella prevista dall'art. 1, commi 725 e seguenti, della Legge n. 296/2006, sia per i consiglieri di nomina pubblica che per quelli di nomina privata.

Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale non ha ricevuto richieste per il rilascio di pareri e non ha dovuto rilasciare pareri in forza di specifica normativa.

Nell'esercizio delle relative funzioni, il Collegio ha invece approvato, secondo quanto previsto dall'art. 2386 Codice Civile, la delibera del Consiglio di Amministra-

zione del 30 aprile 2015 relativa alla nomina per cooptazione di due Consiglieri.

Abbiamo inoltre rilevato che la Società, nel corso dell'esercizio 2015:

- ha mantenuto il sistema di *Corporate Governance* introdotto dal 2003, ispirato alle raccomandazioni del "Codice di Autodisciplina delle società quotate", ancorché trattasi di un adempimento non obbligatorio, avvalendosi di un Comitato Controllo e Rischi di Gruppo, del Comitato Etico, del Comitato per la Remunerazione.

Dal particolare impulso che avviene nei singoli Comitati finalizzati all'analisi della possibile ottimizzazione di singole procedure ed ai quali partecipa periodicamente il Collegio Sindacale per tramite dei propri componenti, si segnala, quale punto di particolare interesse nell'ambito del Comitato Controllo e Rischi di Gruppo, l'avvenuta predisposizione e definizione della "Procedura per le Operazioni con Parti Correlate", già richiamata nella Relazione del Collegio Sindacale dello scorso esercizio;

- ha mantenuto l'adozione di un Codice Etico che definisce i valori etici e morali della Società, indicando le linee di comportamento da tenere da parte del personale, dei componenti degli organi sociali sia nei rapporti aziendali che in quelli esterni; anche al fine di ribadire che, nello svolgimento della propria attività, la Società si ispira a criteri di trasparenza e correttezza, nel rispetto della legge e degli interessi della collettività. La Società ha quindi nominato un "Comitato Etico" che promuove la divulgazione e vigila sull'osservanza del Codice Etico;
- ha mantenuto ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 il "Modello di Organizzazione e Gestione", approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 18.12.2003 e successivamente aggiornato.

Al riguardo va ricordato che il controllo circa l'effettività e l'adeguatezza del "Modello di organizzazione e Gestione" è affidato all'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 e che, nel corso degli incontri intervenuti tra lo scrivente Collegio e il detto Organismo di Vigilanza, non sono state segnalate violazioni.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2015, in merito al quale riferiamo quanto segue.

2. Progetto di Bilancio d'esercizio al 31.12.2015

Il progetto di Bilancio della Vostra Società, relativo all'esercizio 2015 presenta un utile netto di Euro 78.553.263 a fronte di Euro 56.382.402 dell'esercizio precedente, espresso in conformità ai principi contabili internazionali.

Il margine operativo lordo (EBITDA) ha raggiunto l'importo di Euro 210.668.090 mentre gli ammortamenti ammontano a Euro 55.757.170. Le imposte a carico dell'esercizio evidenziano l'importo di Euro 49.461.139. Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura ed a tal riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

La relazione del Consiglio di Amministrazione sull'andamento della gestione al 31 dicembre 2015 è esaustiva e completa per le finalità di legge: nella stessa sono indicati i fattori principali che hanno caratterizzato l'esercizio; essa risulta esauriente sotto il profilo delle informazioni relative all'attività operativa e di sviluppo della Società, delle strategie e dei rapporti, nonché della descrizione dei principali rischi e delle incertezze cui la Società è esposta e reca indicazioni degli elementi che possono incidere sull'evoluzione della gestione.

La Società si è avvalsa della opzione, offerta dal D.Lgs. n. 38 del 28/02/2005, di applicazione dei principi IFRS per la redazione dei bilanci d'esercizio inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS, già a partire dal bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2011.

In particolare con riferimento alla vicenda Sea Handling, il Collegio Sindacale, condivide con gli Amministratori sia l'impegno nella prosecuzione del dialogo con la Commissione Europea sia l'avvenuta individuazione delle possibili misure alternative, rispetto al recupero monetario dell'aiuto.

Il Collegio sindacale esprime altresì agli Amministratori apprezzamento per il costante monitoraggio dell'evol-

versi della vicenda, con particolare invito nella prosecuzione di tale attività, al fine di prendere tempestivamente, ove si renda necessario, ogni più opportuno provvedimento.

Il Consiglio di Amministrazione Vi ha ampiamente illustrato le singole voci del bilancio, le variazioni intervenute rispetto all'esercizio precedente e le relative motivazioni, nonché i criteri di valutazione e i principi contabili adottati, che risultano conformi agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

L'Organo Amministrativo ha ottemperato a quanto disposto dall'art. 10, primo comma, della Legge 19 marzo 1983, n. 72 ed ha altresì indicato la composizione delle riserve e dei fondi iscritti in bilancio.

Per quanto a nostra conoscenza e per quanto esposto, gli Amministratori, nella redazione del Bilancio, non hanno derogato alle norme ai sensi dell'art. 2423, quarto comma, cod. civ.

Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.

Con riferimento alla revisione legale dei conti diamo atto che SEA SpA, a seguito della emissione del prestito obbligazionario e della ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato, ha acquisito lo status di ente di interesse pubblico ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 39/2010.

Da quanto sopra ne consegue che, sempre a norma del citato decreto, l'incarico alla società di revisione dovrà avere durata novennale. Al riguardo considerato che la Deloitte e Touche SpA risulta già officata della revisione presso la vostra società, con incarico già espletato relativamente agli esercizi 2014 e 2015, appare opportuno sottoscrivere una proroga dell'incarico in atto affinché lo stesso abbia complessiva durata novennale in conformità a quanto prescritto dal sopraindicato decreto.

3. Conclusioni

In relazione a quanto esposto, in base ai controlli effettuati direttamente, alle informazioni scambiate con la Società di revisione e preso altresì atto che secondo quanto ci è stato comunicato verbalmente, la stessa

esprime un giudizio senza rilievi sul bilancio d'esercizio ed un giudizio di coerenza della Relazione sulla Gestione con i dati di bilancio, il Collegio non ha obiezioni da formulare all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2015, così come redatto dagli Amministratori.

Milano, 14 aprile 2016

IL COLLEGIO SINDACALE

Rita Cicchiello	<i>(Presidente)</i>
Andrea Galli	<i>(Sindaco Effettivo)</i>
Paolo Giovanelli	<i>(Sindaco Effettivo)</i>
Antonio Passantino	<i>(Sindaco Effettivo)</i>
Ezio Simonelli	<i>(Sindaco Effettivo)</i>

RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE DEL BILANCIO SEPARATO



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 DEGLI ARTT. 14 E 16 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N.39

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

Relazione sul bilancio separato

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (nel seguito anche la “Società”), costituito dalla situazione Patrimoniale-Finanziaria al 31 dicembre 2015, 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.

Responsabilità degli Amministratori 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.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio separato sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell’art. 11, comma 3, del D.Lgs. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio separato non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio separato. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio separato dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell’effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio separato dell’impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull’efficacia del controllo interno dell’impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell’appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio separato nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

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

Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio separato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2015, 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.

Richiamo d'informativa

Pur non esprimendo un giudizio con rilievi, per una migliore comprensione del bilancio separato si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare al paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling" nonché alla nota 6.4 "Partecipazioni in società controllate e collegate" delle note esplicative per le considerazioni svolte dagli Amministratori (i) sullo stato delle iniziative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A., con particolare riferimento alla liquidazione della controllata Sea Handling S.p.A., alle iniziative poste in essere dal Trustee circa la cessione di una quota del capitale di Airport Handling S.p.A. perfezionata in data 23 marzo 2016 ed alle evoluzioni determinate dalla Decisione del 9 luglio 2014 della Commissione Europea, resa pubblica il 6 febbraio 2015 e, (ii) sui presupposti per ritenere che, per effetto della attribuzione della partecipazione Airport Handling S.p.A. al Trust "Milan Airport Handling Trust", sia venuto meno il controllo da parte della Società su detta entità, conformemente agli impegni assunti con la Commissione Europea nel contesto delle negoziazioni giudiziali e stragiudiziali soprammenzionate.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari*Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio separato*

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli Amministratori della Società, con il bilancio separato della Società al 31 dicembre 2015. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio separato della Società al 31 dicembre 2015.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.


Marco Pessina
Socio

Milano, 14 aprile 2016



GLOSSARIO





GLOSSARIO

ACCORDI BILATERALI

Accordi che disciplinano il traffico aereo fra due stati, per destinazioni esterne all'Unione europea, articolati secondo schemi fissi e ispirati al principio della reciprocità. Attraverso la stipula di un accordo bilaterale viene definita la capacità massima operabile (in termini di frequenze e posti offerti), il numero dei vettori ammessi a operare e i punti d'accesso (in termini di destinazioni operabili) dei rispettivi paesi.

ACI

Airports Council International. Associazione internazionale dei gestori aeroportuali. La sede europea è a Bruxelles.

AIRPORT CARBON ACCREDITATION

Certificazione promossa da ACI Europe con il supporto tecnico di *WSP Environmental* (società londinese leader nella consulenza su tematiche ambientali), che prevede l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni di CO₂ da parte dei gestori aeroportuali, degli operatori, degli aeromobili e dei soggetti che lavorano negli aeroporti.

ASMGCS

Advanced Surface Movement Guidance and Control System: sistema di guida luci al suolo in grado di portare in modo automatico gli aerei da un punto di ingresso prestabilito a un punto di attesa previsto per il decollo.

AREA SCHENGEN

Area dell'aeroporto in cui sono operati i voli diretti verso i paesi che hanno aderito agli Accordi di Schengen, in cui sono stati aboliti i controlli sistematici delle persone alle frontiere.

Al 31.12.2015 i paesi aderenti agli accordi di Schengen sono: Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Italia, Portogallo, Spagna, Austria, Grecia, Danimarca, Finlandia, Svezia, Islanda, Norvegia, Slovenia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Malta, Svizzera, Liechtenstein.

BUSINESS

Settori in cui opera il Gruppo SEA: Commercial Aviation, General Aviation, Energy.

I *business* si dividono in attività, articolate a loro volta in comparti, questi ultimi ulteriormente dettagliati per segmenti.

CARTA DEI SERVIZI

Documento contenente le informazioni circa la qualità dei servizi offerti dai gestori aeroportuali e dalle compagnie aeree che ogni società di gestione deve predisporre sulla base di quanto stabilito nel D.P.C.M. 30 dicembre 1998 e nelle linee guida indicate dall'ENAC con circolare del 2 maggio 2002 (Circolare ENAC APT-12).

CERTIFICATI BIANCHI

I certificati bianchi, o più propriamente Titoli di Efficienza Energetica (TEE), sono titoli che certificano i risparmi energetici conseguiti da vari soggetti attraverso la realizzazione di specifici interventi (es. efficientamento energetico) e che valgono il riconoscimento di un contributo economico, rappresentando dunque un incentivo atto a ridurre il consumo energetico in relazione al bene distribuito.

CERTIFICATI VERDI

Struttura di incentivazione all'utilizzo di fonti di energia rinnovabili costituita da titoli negoziabili rappresentativi di determinate quantità di emissioni di CO₂. I certificati vengono quindi scambiati sul mercato dai produttori di energia elettrica in maniera da correggere gli squilibri in termini di emissioni autorizzate di anidride carbonica.

CIGS

Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria.

EBITDA

Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization, equivalente al Margine Operativo Lordo (MOL).

Si calcola come differenza tra il totale ricavi e il totale costi operativi, comprensivi degli accantonamenti e svalutazioni, a eccezione dell'accantonamento al fondo ripristino e sostituzione.

ENAC

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, istituito con D.Lgs. del 25 luglio 1997 n. 250. L'ENAC ha competenza in materia di regolazione dell'aviazione civile, di controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo economici del sistema del trasporto aereo.

FTE (FULL TIME EQUIVALENT)

FTE calcola la media mensile di tutto il personale amministrato e distaccato, riproporzionandolo in base al nastro orario retribuito (*part-time*) e ai movimenti mensili di assunzione/cessazione.

HDC (HEADCOUNT)

HDC conteggia tutto il personale amministrato a fine periodo.

HDE (HEADCOUNT EQUIVALENT)

HDE calcola la media mensile di tutto il personale amministrato, riproporzionandolo in base al nastro orario retribuito (*part-time*) e ai movimenti mensili di assunzione/cessazione.

HANDLER

L'operatore che svolge servizi di *handling*, ossia tutte quelle attività di assistenza a terra ai vettori aerei disciplinate ed elencate nell'Allegato A del D.Lgs. n. 18 del 13 gennaio 1999 – che recepisce la Direttiva comunitaria 96/67/CE del 15 ottobre 1996 – quali le attività *i*) di assistenza alle operazioni di volo in rampa (i ser-

vizi prestati in area *Airside*, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento del carico degli aeromobili, smistamento, movimentazione e riconcilio bagagli) e *ii*) di assistenza ai passeggeri a terra (ossia i servizi prestati in area *Landside*, fra cui *Check-in* e *Lost&Found*), nonché *iii*) di natura amministrativa, di caricamento a bordo di carburante (*refueller*) e pasti (*caterer*), manutenzione aeromobili, trattamento merci e posta.

IATA

International Air Transport Association. Organizzazione internazionale rappresentativa delle compagnie aeree internazionali.

QUINTA LIBERTÀ

Facoltà per il vettore di un paese (es. "A"), che vola da quel paese ("A") a un paese terzo (es. "B") e da qui in prosecuzione verso un ulteriore diverso paese (es. "C"), di effettuare trasporto di passeggeri e merci oltre che da "A" a "B" e da "A" a "C", anche tra "B" e "C", e pertanto tra due paesi diversi dal proprio.

SLOT

Permesso, dato a un vettore, di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo, in un aeroporto coordinato, a una data e un orario specifici assegnati allo stesso vettore al fine dell'atterraggio e del decollo.

VETTORE ALL CARGO

Compagnia aerea i cui aeromobili trasportano esclusivamente merci.

L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni di CO₂.

Malpensa e Linate confermano, anche nel 2015, le loro *performance* di eccellenza europea ottenendo il livello *Neutrality* nell'ambito dell'iniziativa *Airport Carbon Accreditation*.



SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali
Aeroporto Milano Linate – 20090 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

