



Relazione  
Finanziaria annuale

al 31 dicembre 2013

L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni dirette e indirette di CO<sub>2</sub>.

Malpensa e Linate confermano anche nel 2013 il loro record di eccellenza europea ottenendo il livello "Neutrality" nell'ambito dell'iniziativa europea Airport Carbon Accreditation.



# Indice

<b>Informazioni generali</b>	<b>4</b>	<b>Qualità dei servizi e Safety aeroportuale</b>	<b>45</b>
Mission	5	Customer Care	46
Profilo del Gruppo SEA	5	Il Safety Management System	48
Struttura del Gruppo SEA	6	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	49
Organi sociali	8		
Lettera agli Azionisti	9	<b>Gestione delle risorse umane</b>	<b>50</b>
I numeri del Gruppo SEA	10	Le risorse umane	51
		Relazioni industriali	51
<b>Relazione sulla Gestione 2013</b>	<b>11</b>	Sviluppo e formazione	53
Esercizio 2013: eventi di rilievo	12	Welfare	54
Evoluzione prevedibile della gestione	13		
Scenario di riferimento, mercati e normative: evoluzione	13	<b>Sistema di Corporate Governance</b>	<b>55</b>
<b>Aviation</b>	<b>20</b>	<b>Andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo SEA</b>	<b>58</b>
Commento ai principali risultati	21	Andamento economico	59
Contratto di Programma	21	Andamento patrimoniale e finanziario	61
Investimenti nell'area Aviation	26		
		<b>Fattori di rischio relativi al Gruppo SEA</b>	<b>65</b>
<b>Non Aviation</b>	<b>27</b>		
Commento ai principali risultati	28	<b>Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</b>	<b>72</b>
Andamento delle attività commerciali	28	Rapporti con le Parti Correlate	74
Investimenti nell'area Non Aviation	29		
		<b>Proposte all'Assemblea dei Soci</b>	<b>75</b>
<b>Handling</b>	<b>30</b>	Proposte del Consiglio di Amministrazione	
Commento ai principali risultati	31	all'Assemblea degli Azionisti	76
Andamento delle attività di handling	31	Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti	77
Politica commerciale	32		
Qualità dei servizi	33	<b>Gruppo SEA Bilancio Consolidato</b>	<b>78</b>
Continuità aziendale	34	Prospetti contabili	79
		Note esplicative al Bilancio Consolidato	83
<b>Energia</b>	<b>35</b>	Relazione del Collegio Sindacale	128
Commento ai principali risultati	36	Relazione di certificazione al Bilancio Consolidato	130
Andamento delle attività di produzione e vendita di energia	36		
Investimenti nell'attività Energia	37	<b>SEA SpA Bilancio Separato</b>	<b>132</b>
		Prospetti contabili	133
<b>Corporate Social Responsibility</b>	<b>38</b>	Note esplicative al Bilancio Separato	137
La politica di sviluppo sostenibile del Gruppo SEA	39	Relazione del Collegio Sindacale	180
La dimensione "sociale"	40	Relazione di certificazione al Bilancio Separato	186
La dimensione "ambientale"	40		
		<b>Glossario</b>	<b>188</b>

## Informazioni generali

## Mission

La missione del Gruppo SEA è la creazione di valore per tutti i soggetti direttamente coinvolti nelle attività del Gruppo: Azionisti, clienti e dipendenti. Tale obiettivo è perseguito attraverso l'offerta di servizi e soluzioni in linea con le crescenti esigenze del mercato, costituito da una pluralità di soggetti, che comprendono passeggeri, vettori, operatori aeroportuali, *partner* commerciali attivi negli scali di Malpensa e Linate. Le infrastrutture aeroportuali gestite da SEA garantiscono l'accessibilità aerea verso le principali destina-

zioni internazionali a una molteplicità di utenti operanti in una *catchment area* fra le più sviluppate in Europa, proponendosi quale punto di riferimento per la crescita dell'economia e del territorio dell'intero Nord Italia.

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

## Profilo del Gruppo SEA

Il Gruppo SEA, in base alla Convenzione di durata quarantennale sottoscritta tra SEA ed Enac nel 2001, gestisce e sviluppa gli aeroporti di Malpensa e Linate e si posiziona tra i primi dieci gestori in Europa per volume di traffico, sia nel segmento passeggeri che in quello merci, e in Italia è rispettivamente al secondo e al primo posto in tali aree di *business*. In particolare, Milano Malpensa *Cargo* movimentata più del 50% del traffico merci nazionale.

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

- Milano Malpensa 1, terminal dedicato alla clientela *business* e *leisure* su rotte nazionali, internazionali e intercontinentali, con aree destinate a vettori di linea e *charter*;
- Milano Malpensa 2, terminal destinato al traffico *low cost* di alta fascia;
- Milano Malpensa *Cargo*, infrastruttura a supporto del trasporto *cargo*, che consente la gestione di oltre 500 mila tonnellate annue di merce;
- Milano Linate, aeroporto che serve una clientela prevalentemente *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali intra UE di particolare *appeal*.

Le attività del Gruppo SEA, che includono tutti i servizi legati alla gestione e alla sicurezza aeroportuale, l'offerta di servizi commerciali e di *handling* agli utenti e operatori degli scali, nonché la produzione di energia elettrica e termica, si suddividono in quattro aree di *business*, caratterizzate da competenze e processi operativi specifici, e articolate in modo da massimizzare l'efficienza gestionale del Gruppo.

**Aviation:** le attività *Aviation* sono costituite dalle attività aeroportuali "*core*" di supporto all'aviazione passeggeri e merci. 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*.

**Non Aviation:** le attività *Non Aviation* 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 l'attività di *real estate*.

I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente da SEA ovvero, 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.

**Handling:** le attività di *handling* – gestite attraverso la società SEA Handling, controllata da SEA – consistono nella prestazione di servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta.

I ricavi di tale segmento sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per lo svolgimento di tali attività e sono liberamente negoziati tra il Gruppo SEA, tramite SEA Handling, e ciascuna compagnia aerea.

**Energia:** le attività del segmento – prestate attraverso la società SEA Energia, 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.

## Struttura del Gruppo SEA

Struttura del Gruppo SEA al 31 dicembre 2013

### SEA SpA

Gestione aeroportuale	Utilities	Attività commerciali	Altre attività	Handling
SACBO Bergamo SpA 30,98%	SEA Energia SpA 100%	Dufrital SpA 40%	Consorzio Malpensa Construction 51%	SEA Handling SpA 100%
Aeropuertos Argentina 2000 SA (*) 8,5%	Disma SpA 18,75%	SEA Services Srl 30%	Consorzio Milano Sistema in liquidazione 10%	Airport Handling Srl 100%
Ali Trasporti Aerei ATA SpA 98,34% (**)			Romairport Srl 0,23%	ATA Ali Servizi SpA 98,34% (**)
			SITA Società Cooperativa arl 1 quota	Malpensa Logistica Europa SpA 25%
			Railink Srl in liquidazione 100%	

#### 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 Cedícor 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.

(\*\*) Società acquisite in data 18 dicembre 2013; il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013 riflette il consolidamento dello stato patrimoniale al 31 dicembre 2013 senza effetti economici sull'esercizio.

### 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 e 74.375.102 azioni di categoria B.

Gli Azionisti titolari di azioni di categoria A, nell'ipotesi di cessione della maggioranza del capitale della società, sono tenuti a garantire ai Soci titolari di

azioni di categoria B un diritto di covendita. 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 2013 SEA non detiene azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:



Azionisti	
● Comune di Milano*	54,81%
● F2i – Fondi italiani per le infrastrutture	44,31%
● Altri	0,88%

(\*) Titolare di azioni di categoria A

Azionisti pubblici		
n. 13 enti/società	Comune di Milano	54,81%
	Provincia di Varese	0,64%
	Comune di Busto Arsizio	0,06%
	Altri Azionisti pubblici	0,14%
<b>Totale</b>		<b>55,65%</b>
Azionisti privati		
	F2i – Fondi italiani per le infrastrutture	44,31%
	Altri Azionisti privati	0,04%
<b>Totale</b>		<b>44,35%</b>

## Organi sociali

<b>Consiglio di Amministrazione</b> (triennio 2013/2015 nominato dall'Assemblea del 24 giugno 2013)	
Presidente	<i>Pietro Vitale Modiano</i>
Amministratori	<i>Renato Ravasio</i> <sup>(1) (2)</sup>
	<i>Mario Anastasio Aspesi</i> <sup>(3) (5)</sup>
	<i>Salvatore Bragantini</i> <sup>(2) (4)</sup>
	<i>Mauro Maia</i> <sup>(3)</sup>
	<i>Susanna Stefani</i> <sup>(3)</sup>
	<i>Susanna Zucchelli</i> <sup>(2)</sup>
<b>Collegio Sindacale</b> (triennio 2013/2015 nominato dall'Assemblea del 24 giugno 2013)	
Presidente	<i>Rita Cicchiello</i>
Sindaci effettivi	<i>Andrea Galli</i>
	<i>Paolo Giovanelli</i>
	<i>Antonio Passantino</i>
	<i>Ezio Maria Simonelli</i>
Sindaci supplenti	<i>Andrea Cioccarelli</i>
	<i>Ilaria Moretti</i>
<b>Società di Revisione</b> (triennio 2013/2015 nominata dall'Assemblea del 24 giugno 2013)	
	<i>Deloitte &amp; Touche SpA</i>

(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.



## Lettera agli Azionisti

Signori Azionisti,

il 2013 ha visto l'applicazione per l'intero anno del nuovo sistema tariffario del nuovo Contratto di Programma approvato nel settembre 2012. Tale evento ha consentito di intraprendere un progressivo recupero del *gap* tariffario rispetto ai principali aeroporti europei, garantendo altresì alla clientela un elevato livello di servizi e infrastrutture, cui SEA si è impegnata sottoscrivendo lo stesso Contratto.

Il 2013 è stato caratterizzato da uno scenario macroeconomico nel complesso ancora difficile, pur facendo registrare andamenti non omogenei nei diversi mercati e aree geografiche e segnali di parziale stabilizzazione a partire dalla seconda metà dell'anno. Ciò ha determinato una lieve ripresa del traffico passeggeri e merci mondiale, rispetto al 2012.

In tale difficile contesto, gli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA hanno registrato una riduzione complessiva del 2,7% del traffico passeggeri, su cui ha influito negativamente la contrazione sulle rotte Schengen (-4,2%), a seguito della cessazione e della riduzione dell'operatività di alcune compagnie aeree su entrambi gli scali e un lieve recupero rispetto allo scorso anno delle rotte non Schengen (+0,8%), sostenute dall'incremento del traffico sulle rotte europee non UE (+24,2%).

L'andamento del traffico merci nel corso del 2013 evidenzia una crescita del 3,5% rispetto all'anno precedente. In particolare nei primi sei mesi dell'anno si osserva un andamento altalenante: a gennaio in forte aumento, una flessione nei mesi di febbraio e marzo e successivamente dal mese di luglio si sono rilevate costanti crescite fino alla fine dell'anno.

Anche nel 2013 il Gruppo SEA ha proseguito nello sviluppo degli investimenti, ritenendo che la flessione del traffico registrata nell'anno rappresenti una fase temporanea nel *trend* di sviluppo del mercato del trasporto aereo nei prossimi anni, e considerando pertanto fondamentale poter disporre di infrastrutture adeguate all'attesa crescita del traffico passeggeri e merci. Si segnala che nel gennaio 2013 vi è stata l'apertura al pubblico del 3°/3° di Milano Malpensa 1, dedicato ai voli extra-Schengen con la possibilità di imbarco diretto per l'Airbus A380 sia dai tradizionali *gate* di imbarco sia dalle nuove *lounge* realizzate appositamente per la clientela dei vettori, tra i quali Emirates.

In tale difficile contesto di riferimento si rileva una crescita dei ricavi del Gruppo SEA, pari a Euro

724.080 migliaia (+0,4% rispetto al 2012). Tali risultati sono stati conseguiti con il supporto di tutte le aree di *business*, in particolare il contributo maggiore, al netto dei lavori su beni in concessione, è quello del segmento *Aviation*, che con ricavi pari a Euro 359.708 migliaia, rappresenta il 49,7% dei ricavi di consolidato, su livelli superiori a quelli del 2012 (Euro 320.441 migliaia). L'area *Non Aviation* con Euro 180.588 migliaia di ricavi, rappresenta il 24,9% dei ricavi di Gruppo. L'incidenza degli altri segmenti di attività è minore, con l'*Handling* che presenta ricavi per Euro 95.677 migliaia (Euro 107.372 migliaia nel 2012) e l'Energia che presenta ricavi per Euro 21.107 migliaia (Euro 35.393 migliaia nel 2012), pari rispettivamente al 13,2% e al 2,9% dei ricavi di consolidato.

L'EBITDA (che include accantonamenti per fondi rischi e svalutazioni crediti) è pari a Euro 161.778 migliaia, in aumento del 2,4% rispetto all'esercizio precedente. A fine anno l'utile di Gruppo è pari a Euro 33.707 migliaia (-47,3%), sulla cui contrazione hanno inciso principalmente maggiori accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione per Euro 14.944 migliaia, dovuti all'anticipazione dei lavori per il *restyling* di Malpensa Terminal 1, maggiori accantonamenti in materia di lavoro per Euro 10.951 migliaia, rilevazione di oneri di riorganizzazione del settore dell'*handling* per Euro 10.305 migliaia connessi alla revisione della struttura partecipativa esistente in relazione alla decisione della Commissione UE in tema di asseriti aiuti di Stato concessi dalla Capogruppo alla controllata SEA Handling, svalutazioni di investimenti per Euro 8.200 migliaia in connessione ai nuovi piani di sviluppo degli investimenti infrastrutturali dello scalo di Malpensa, indennizzi per mancato utilizzo di parcheggi per lavori della metropolitana M4 per Euro 7.300 migliaia, maggiori ammortamenti per Euro 3.985 migliaia, minori proventi da partecipazioni per Euro 7.042 migliaia e maggiori imposte per Euro 5.479 migliaia, maggiori oneri per il canone concessorio per circa Euro 14.800 migliaia, parzialmente compensati dall'aumento dei ricavi di gestione per Euro 24.786 migliaia (che beneficiano del positivo effetto dell'applicazione del nuovo Contratto di Programma), minori costi per materiali di consumo per Euro 14.252 migliaia e minori costi per il personale per Euro 5.928 migliaia.

Nel periodo è proseguito il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per SEA e SEA Handling. L'applicazione di tale strumento da parte delle funzioni aziendali, di *staff* e operative, è avvenuta in maniera mirata: la gestione delle ore di CIGS è stata programmata in ragione dell'andamento del traffico.

## I numeri del Gruppo SEA

### Dati consolidati di sintesi

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2013	2012	delta
Ricavi	724.080	720.956	3.123
EBITDA (*)	161.778	157.969	3.809
Risultato operativo	85.565	100.685	(15.120)
Risultato ante imposte	64.952	89.768	(24.816)
Risultato netto del Gruppo	33.707	64.003	(30.296)

(\*) L'EBITDA è stato definito nel 2013 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. Conseguentemente è stato riclassificato anche l'esercizio precedente per rendere comparabili tali dati.

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012	delta
Capitale immobilizzato (A)	1.213.879	1.153.790	60.089
Capitale circolante (B)	(174.496)	(224.491)	49.995
Fondi rischi e oneri (C)	(187.111)	(163.533)	(23.578)
Fondi relativi al personale (D)	(77.155)	(77.064)	(91)
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D)</b>	<b>775.117</b>	<b>688.702</b>	<b>86.415</b>
Patrimonio netto di Gruppo	(286.766)	(277.247)	(9.519)
Patrimonio netto di terzi	(611)	(85)	(526)
Indebitamento finanziario netto	(487.740)	(411.370)	(76.370)
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>(775.117)</b>	<b>(688.702)</b>	<b>(86.415)</b>

(A) Le immobilizzazioni sono espresse al netto dei contributi dello Stato e della Comunità europea, pari al 31 dicembre 2013 rispettivamente a Euro 499.748 migliaia ed Euro 1.800 migliaia.

	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012	delta
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	90.486	106.114	(15.628)
Dipendenti (a fine periodo)	4.986	5.054	(68)
Leverage (indebitamento finanziario netto/EBITDA)	(3,0)	(2,6)	(0,4)

### Ricavi consolidati 2013 Euro 724.080 migliaia<sup>(\*)</sup>



	%
Aviation	49,7
Non Aviation	24,9
Handling	13,2
Energia	2,9
Ricavi da applicazione IFRIC 12	9,3

(\*) I ricavi consolidati di Gruppo al 31 dicembre 2013 sono esposti al netto delle elisioni infragruppo.

### Dati di traffico

Passeggeri (.000.000)	
2013	17,8 9,0 26,8
2012	18,3 9,2 27,5
2011	19,1 9,1 28,2

Merci (.000 tons)	
2013	421,3 14,8 436,1
2012	405,9 15,5 421,4
2011	440,3 15,9 456,2

■ Malpensa ■ Linate

Movimenti (.000)	
2013	160,7 91,1 251,8
2012	170,7 96,2 266,9
2011	186,8 94,5 281,3

Relazione  
sulla Gestione 2013

## Esercizio 2013: eventi di rilievo

### Il Gruppo SEA acquisisce l'Aviazione Generale di Linate

In data 18 dicembre 2013 il Gruppo, nell'ambito del proprio rafforzamento competitivo, ha acquistato, una quota di maggioranza e controllo del 98,34% detenuta dalla Società Acqua Pia Antica Marcia SpA (SAPAM) in Ali Trasporti Aerei ATA SpA a seguito di espressa autorizzazione del Giudice Delegato ai sensi dell'art. 167 della Legge Fallimentare. Il costo dell'investimento è stato di Euro 25.200 migliaia.

Il Gruppo SEA gestirà quindi anche il piazzale ovest dell'aeroporto di Linate che rappresenta, con oltre 24 mila movimenti serviti nel 2012, la principale base italiana di Aviazione Generale e la sesta in Europa per numero di movimenti giornalieri.

Con la gestione dell'Aviazione Generale, il Gruppo, oltre ad assicurare un importante piano di investimenti, sarà in grado di servire l'intera gamma del traffico *business* (aviazione commerciale e generale), che costituisce uno dei punti di forza del traffico aereo da e verso Milano.

L'acquisizione non ha avuto impatti sul risultato economico consolidato, in quanto l'operazione è avvenuta a fine esercizio, mentre ha impatto sulla composizione delle attività e passività consolidate per effetto della variazione dell'area di consolidamento conseguente all'acquisto dell'interessenza.

### Milano Malpensa 1- *Airport Experience*

Nell'anno sono proseguiti i lavori per l'ampliamento del Terminal 1 di Milano Malpensa, che porteranno ad avere una profonda riqualificazione e valorizzazione, anche in vista dell'importante appuntamento di Expo 2015.

Con il progetto di rinnovamento e ampliamento del Terminal 1, l'innovazione della "*Airport Experience*" di Malpensa migliora fortemente anche dal punto di vista delle infrastrutture disponibili e miglioramento architettonico. Tale attività, già realizzata per il satellite imbarchi nord inaugurato a gennaio 2013, coinvolgerà tutta la piastra commerciale del piano imbarchi e a seguire il piano degli arrivi.

### Collegamento ferroviario Terminal 1/Terminal 2 di Malpensa

Nel corso del 2013 l'Unione Europea ha considerato meritevole di co-finanziamento a fondo perduto la realizzazione del collegamento ferroviario fra i due Terminal di Malpensa, per un importo pari al 20% del costo complessivo dell'opera. Il *link* ferroviario di 3,4 chilometri, in gran parte sotterraneo (con una nuova stazione progettata da SEA e tracciato da Ferrovie Nord) è una infrastruttura compresa fra le opere connesse a Expo e sarà realizzato in 18 mesi.

SEA si è quindi impegnata nella copertura diretta del progetto per un importo di Euro 16 milioni e insieme a Ferrovie Nord coordina e pianifica le attività finalizzate alla realizzazione dell'infrastruttura. La re-

stante somma necessaria alla realizzazione del collegamento verrà coperta con finanziamenti del Governo italiano (Euro 45 milioni - G.U. 300 del 23 dicembre 2013) e di Regione Lombardia (Euro 30 milioni), per una somma totale di Euro 115 milioni. L'avvio del cantiere è previsto per la seconda metà del 2014.

### Decisione della Commissione europea concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling

Con decisione del 19 dicembre 2012 la Commissione europea ha stabilito che gli aumenti di capitale effettuati da SEA a favore della sua controllata SEA Handling, nel periodo 2002-2010 per un importo di circa Euro 360 milioni, oltre interessi, costituiscono un aiuto di Stato incompatibile con il mercato interno. Tale decisione UE, immediatamente esecutiva, prevede che lo Stato italiano:

- debba provvedere al recupero dell'aiuto, stabilendo in particolare l'obbligo dell'Italia di fornire alla Commissione informazioni circa le misure già adottate e previste per l'attuazione della decisione entro il termine del 20 febbraio 2013;
- debba garantire l'attuazione della decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica (e quindi entro il 20 aprile 2013, termine successivamente prorogato al 5 giugno 2013).

A oggi lo Stato italiano non ha dato attuazione alla decisione avverso alla quale hanno proceduto negli opportuni gradi di giudizio SEA, SEA Handling, il Comune di Milano e il Governo italiano stesso, con contemporaneo avvio di tavoli di negoziazione stragiudiziali volti a dirimere la controversia con i minori impatti possibili in termini di onerosità per le parti interessate, consenso sociale sui livelli di impiego del personale, nonché impatti strategici sul coinvolgimento del Gruppo nelle attività di *handling* e di continuità ed efficienza operativa.

In tale contesto, nel corso del secondo semestre 2013 e del primo trimestre 2014, sono proseguiti gli incontri di approfondimento del percorso alternativo proposto da SEA Handling e SEA che contempererebbe le esigenze strategiche di mantenimento del coinvolgimento di SEA nella attività di *handling* oltre che di continuità ed efficienza operativa e della Commissione di vedere eseguita la decisione.

Per una disamina puntuale dell'evoluzione e dello stato attuale del contenzioso, si rimanda al successivo paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA" e alla sezione delle Note esplicative "Impegni e passività potenziali".

### Certificazione ISO 50001 "*Energy Management System*"

SEA ha ricevuto la certificazione dell'*"Energy Management System"* (con decorrenza ottobre 2013). È stato raggiunto un importante risultato che valorizza il livello di eccellenza di tutte le attività connesse alla

gestione energetica che ha portato al raggiungimento di un risparmio totale, rispetto al 2008, degli anni 2009/2010/2011/2012 di oltre 82.800 MWh che corrisponde a una minore emissione in atmosfera di 33.000 tonnellate di CO<sub>2</sub>, con rilevanti risparmi economici.

#### Andamento delle attività riferite al patrimonio artistico e ai progetti *corporate*

Nell'ambito delle iniziative promosse dal Gruppo, con l'obiettivo di attestarsi a punto di riferimento per progetti artistico-culturali, nel corso del 2013 si segnala l'inaugurazione della Soglia Magica - Porta di Milano con la mostra "I Sette Savi" di Fausto Melotti (dal 20 giugno 2013 al 31 gennaio 2014) in collaborazione con Comune e Provincia di Milano, l'avvio della collaborazione biennale con la Fondazione Galleria d'Arte

Moderna e Contemporanea "Silvio Zanella" di Gallarate (Ma\*Ga) con esposizione di opere di pittori contemporanei e il protocollo biennale con l'Istituto Superiore di Studi Musicali G. Puccini di Gallarate con organizzazione di concerti all'interno del Terminal 1.

#### Nuovo *Master Plan* di Malpensa

SEA ha proceduto nelle analisi connesse all'evoluzione del progetto *Master Plan*, in contatto costante con ENAC e gli altri enti coinvolti. La procedura di approvazione è stata temporaneamente sospesa a seguito di richiesta della stessa ENAC, stante la necessità di approfondimento connessa alle nuove indicazioni del Piano Nazionale degli Aeroporti in fase di approvazione, sia delle conclusioni dello Studio d'Area Vasta commissionato da Regione Lombardia e ultimato a fine 2013.

## Evoluzione prevedibile della gestione

La lieve ripresa del quadro macroeconomico e le ultime stime dell'*International Air Transport Association* (IATA) sull'andamento del settore del trasporto aereo mondiale, fanno rilevare segnali di miglioramento per il 2014. Il costo del carburante, benché rimanga alto, si mantiene a livelli inferiori rispetto ai massimi toccati nel 2012 e le operazioni di consolidamento tra i vettori hanno portato efficienze e sinergie, creando valore sia per i passeggeri che per gli Azionisti.

La stessa IATA sostiene che la competizione tra le compagnie aeree permane molto forte, il settore *cargo* rimane stabile e non evidenzia segnali di crescita, mentre per il 2014 si prevede una crescita dei passeggeri a livello globale del 6% (3,3 miliardi rispetto ai 3,1 miliardi del 2013).

L'area Euro, per la quale le stime di crescita economica sono contenute, rappresenta una delle zone in cui la razionalizzazione del sistema del trasporto aereo dovrà comportare ulteriori processi di revisione dei *network* dei principali vettori e interventi sulla struttura dei relativi costi operativi, con conseguenti possibili impatti di rilievo sullo sviluppo del traffico.

In Italia, l'andamento del trasporto aereo, come in altri Paesi del sud Europa, risente di una forte esposizione ai fenomeni macroeconomici, nonché della crisi

della compagnia di bandiera, non più capaci di garantire una diffusa presenza nella rete aeroportuale italiana, a favore dei vettori *low cost* e della crescente concorrenza del treno ad alta velocità su alcune importanti rotte del Paese.

Il Gruppo SEA, nonostante le incertezze che permangono nel settore in cui opera, 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. Si ritiene pertanto possibile, ove lo scenario macroeconomico domestico e internazionale non subisca significative modifiche, proseguire nel *trend* di crescita dei risultati di Gruppo anche nel 2014.

In particolare, il Gruppo SEA intende continuare a operare nel segmento dell'*handling* aeroportuale che considera un'area sinergica con il proprio *core business* e per cui confida - nel corso del 2014 - in una positiva risoluzione della procedura in essere con la Comunità europea.

Nel contesto di rafforzamento finanziario è prevista una ottimizzazione della struttura del debito, anche alla luce delle favorevoli condizioni di mercato.

## Scenario di riferimento, mercati e normative: evoluzione

### Quadro economico di riferimento

Il 2013 è stato caratterizzato da una moderata crescita dell'attività economica mondiale e degli scambi internazionali.

Il PIL ha avuto un'accelerazione nei paesi avanzati e ha mostrato andamenti differenziati in quelli emergenti. Ne ha risentito favorevolmente la dinamica del commercio mondiale. L'accordo sul bilancio per l'esercizio fiscale 2014-2015 ha ridotto l'incertezza sulle scelte di finanza pubblica negli Stati Uniti.

Nell'area dell'Euro il PIL ha segnato nel terzo trimestre del 2013 un lieve rialzo, tuttavia inferiore a quello del periodo precedente. La ripresa dell'attività sarebbe proseguita nel quarto trimestre; la crescita rimarrebbe contenuta nei prossimi mesi. L'inflazione ha raggiunto i valori minimi degli ultimi quattro anni. In novembre il Consiglio Direttivo della BCE ha ridotto il tasso sulle operazioni di rifinanziamento principali.

Nel terzo trimestre del 2013 il PIL dell'area dell'Euro è cresciuto dello 0,1% rispetto al secondo, traendo sostegno dall'incremento dei consumi (0,1%), dall'accumulo delle scorte e dall'aumento degli investimenti fissi lordi (0,5%). La dinamica ancora sostenuta delle importazioni (1,2%) si è accompagnata a un rallentamento delle esportazioni (0,3%). Fra le maggiori economie dell'area, in Germania il PIL è aumentato dello 0,3%; in Francia è diminuito dello 0,1%, risentendo dell'apporto negativo della domanda estera netta e della flessione degli investimenti.

In Italia il PIL è rimasto invariato, interrompendo la prolungata recessione. In dicembre l'indicatore *Eurocoin* elaborato dalla Banca d'Italia, che fornisce una stima della dinamica di fondo del PIL dell'area, è lievemente aumentato, confermandosi su livelli moderatamente positivi. L'attività industriale mostra tuttavia ancora segni di debolezza: nel bimestre ottobre-novembre la produzione è rimasta sostanzialmente invariata in Germania e in Francia, mentre è aumentata di circa mezzo punto percentuale in Italia. Le inchieste presso le imprese prefigurano una moderata espansione in dicembre e nei mesi successivi. L'indice composito dei responsabili degli acquisti (PMI) è aumentato in dicembre, confermandosi al di sopra della soglia compatibile con l'espansione dell'attività economica per il sesto mese consecutivo.

Nei principali paesi emergenti l'attività economica ha mostrato andamenti differenziati. Nel terzo trimestre del 2013 la crescita si è rafforzata in Cina (al 7,8% sul periodo corrispondente), sulla spinta delle misure di sostegno agli investimenti e alle esportazioni varate nell'estate.

L'aumento del prodotto è invece rimasto moderato in India (al 4,8%), nonostante il forte deprezzamento della Rupia e il recupero della produzione nel settore agricolo; il PIL ha rallentato in Brasile (al 2,2%) e ha continuato a ristagnare in Russia.

Gli indicatori più recenti confermano la tenuta della crescita in Cina, grazie alla ripresa delle esportazioni e alla dinamica ancora robusta dei consumi e degli investimenti.

Il quadro prospettico resta debole in Brasile, in India e in Russia, dove secondo le previsioni degli analisti la crescita rimarrebbe contenuta nell'anno in corso.

I dati più recenti indicano che il commercio mondiale ha avuto un'accelerazione nel quarto trimestre del 2013, dopo essersi già rafforzato nel terzo (al 4,9% sul periodo precedente e in ragione d'anno, dall'1,2% nel

secondo). Questi andamenti sono coerenti con una crescita attorno al 3% per il complesso dell'anno.

Nell'ultimo trimestre del 2013 le quotazioni del greggio di qualità Brent hanno oscillato intorno ai 110 Dollari. L'annuncio dell'accordo sul programma nucleare dell'Iran, raggiunto alla fine di novembre, non sembra aver inciso significativamente sulle quotazioni. La pressione al ribasso sui prezzi dell'aumento dell'offerta dell'Arabia Saudita è stata contrastata da quella al rialzo innescata dalle rinnovate tensioni in Libia, la cui offerta di petrolio resta ancora largamente al di sotto del potenziale.

#### Prospettive per il 2014

La previsione degli scenari macroeconomici del Fondo Monetario Internazionale nel *World Economic Outlook* di gennaio 2014 individuano un incremento delle previsioni di crescita mondiali per il biennio 2014-2015 rispettivamente del 3,7% e 3,9%. In miglioramento l'*outlook* quasi per tutti i Paesi: gli Stati Uniti beneficiano per il 2014 dell'accordo sul bilancio concluso a dicembre 2013 che ha rimandato la possibilità di tagli al 2015. L'Europa sta finalmente lasciandosi alle spalle la recessione: le proiezioni di crescita per il biennio sono dell'1% e 1,4%. Positive le attese per la Gran Bretagna, con una stima di crescita per il 2014 del 2,4%, 4 volte più energica rispetto al dato dei meno virtuosi di Italia e Spagna. L'unica cifra rivista al ribasso nelle economie avanzate è quella relativa al PIL italiano del 2014 che si attesta allo 0,6% (all'1,1% nel 2013), dopo essere sceso dell'1,8% nel 2013).

Per le economie emergenti ed in via di sviluppo si prevede una crescita per il biennio del 5,1% e 5,4%; spiccano le previsioni sulla Cina rispettivamente del 7,5% e 7,3%.

Nonostante il miglioramento delle condizioni per l'Europa incombe la deflazione e una crescita ancora asfittica. Sugli Stati Uniti pesa il rischio dei tagli alla spesa, semplicemente rimandati al 2015, e il rientro dalle politiche economiche super espansive della Federal Reserve.

Sui Paesi emergenti e in via di sviluppo incombe il pericolo di pesanti fuoriuscite di capitali che minacciano la stabilità delle economie più fragili.

#### Trasporto aereo e aeroporti

##### Andamento del trasporto aereo mondiale

L'andamento mondiale del traffico passeggeri del 2013 ha registrato un incremento del 3,9% su un campione di 333 aeroporti.

L'andamento delle diverse aree geografiche evidenzia una crescita del Medio Oriente (+10,1%), dell'Asia (+7,2%), Centro/Sud America (+4,8%) ed Europa (+2,6%).

Nella *top 20* degli aeroporti mondiali Atlanta risulta il primo aeroporto del mondo per traffico passeggeri prodotto con circa 94 milioni (-1,1%), a seguire troviamo Pechino con 84 milioni (+2,2%) e Londra Heathrow con 72 milioni (+3,3%).

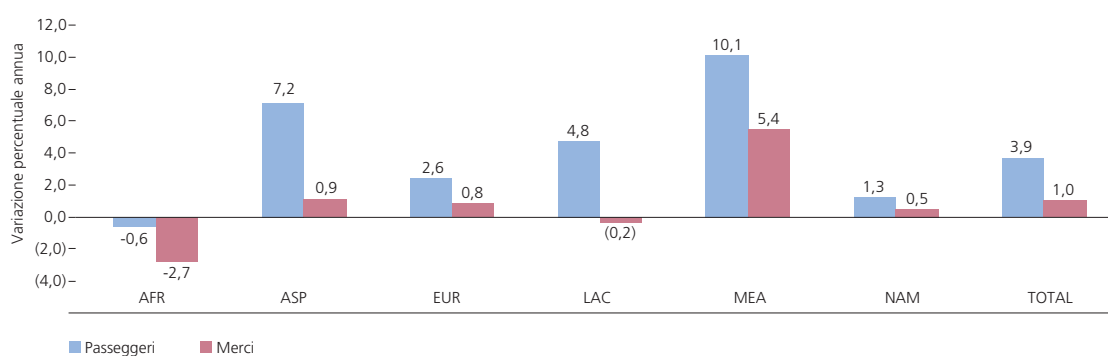
L'aeroporto che fa osservare la maggiore crescita percentuale progressiva è Kuala Lumpur con una crescita del +19% con 47 milioni di passeggeri, secondo Dubai (+15%) che produce circa 66 milioni di passeggeri.

Il traffico merci risulta, su un campione di 251 aeroporti, sostanzialmente allineato all'anno precedente (+0,9%). L'area medio orientale evidenzia una crescita del +5,4%, l'Asia che produce la maggiore movimentazione non si discosta dai risultati del 2012.

Nella top 20 ricoprono le prime tre posizioni per quantità di merci processate Memphis (+3%), Hong Kong (+2,3%) e Shanghai che ha mantenuto i livelli dell'anno precedente; primo, invece, per percentuale di crescita risulta Dubai (+7,4%).

Nella classifica riportata da ACI World tra i primi 70 aeroporti che trasportano oltre 200.000 tonnellate di merce, **Malpensa**, come crescita percentuale si colloca al 18° posto, mentre per quantità di merce processata al 43° posto.

#### Traffico aereo mondiale 2013<sup>1</sup>



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

#### Andamento aeroporti europei – 2013<sup>2</sup>

La crescita complessiva del traffico passeggeri degli aeroporti europei è incrementata del +2,8% rispetto al 2012, mentre i paesi non EU come la Turchia, la Russia, l'Islanda e la Norvegia hanno riportato una crescita passeggeri del 9,6%, gli aeroporti europei hanno riportato una crescita dell'1%, con buoni segnali di ripresa del traffico nell'ultimo trimestre del 2013.

La struttura del traffico europeo continua a evolvere, con il peso degli aeroporti esterni all'aerea Euro che contribuiscono al 22% del traffico totale in crescita rispetto al 15% del 2008. Inoltre, il traffico domestico è stato inferiore al traffico internazionale per quei Paesi che hanno risentito maggiormente della crisi dell'Eurozona e per cui l'alta velocità rappresenta una valida alternativa al volo.

Nel corso del 2013 il traffico passeggeri gestito dai principali aeroporti europei ha evidenziato una crescita complessiva di +1,2%, risultato caratterizzato principalmente dal positivo andamento degli aeroporti di Londra (+3,1%), Parigi (+1,7%) grazie all'apporto di Orly (+3,8%), Amsterdam (+3%), Berlino (+3,1%) e in particolare a Tegel (+7,1%, dovuta ad airberlin) e Copenaghen (+3,2%); in continua contrazione rispetto

all'anno precedente l'aeroporto di Madrid (-12,1%) dove, nonostante l'incremento apportato da Ryanair nella *Summer*, ha pesantemente risentito della riduzione della programmazione di Iberia verso le tratte nazionali e in particolare verso Barcellona e di easyJet che ha ridotto di circa il 50% il numero di collegamenti prodotti nella stagione estiva.

Il traffico merci degli aeroporti europei nel corso del 2013 ha visto un andamento sostanzialmente allineato al 2012 (-0,4%). Tra gli aeroporti più rappresentativi di ACI Europe per il traffico merci, **Malpensa** è l'aeroporto che fa rilevare la crescita più importante (+3,8%).

#### Andamento del traffico sugli aeroporti italiani 2013<sup>2</sup>

L'andamento degli aeroporti italiani, associati ad Assaeroporti, registra una contrazione pari al -1,9% rispetto al 2012.

Gli aeroporti che mediamente producono un traffico superiore ai 4 milioni di passeggeri annui (escluso Milano e Roma) riportano valori sostanzialmente allineati al 2012 con +0,1%; nel dettaglio, tale risultato è costituito da aeroporti che hanno evidenziato anda-

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

<sup>2</sup> Source: ACI Europe, Assaeroporti.



menti rilevanti quali Bologna +4%, Venezia +2,6% e Catania +2,5% e aeroporti che hanno avuto andamenti fortemente negativi come Napoli -6,2% e Palermo -5,6%. Bergamo riconferma i valori dell'anno precedente (+0,8%).

Per gli scali gestiti dal Gruppo SEA si rileva una contrazione del -2,8% per il traffico passeggeri e un incremento del +3,5% per il traffico merci, mentre il sistema aeroportuale romano si è attestato rispettivamente a -1,3% e -0,8%.

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

	Movimenti			Passeggeri <sup>(1)</sup>			Merci (tons) <sup>(2)</sup>		
	2013	2012	%	2013	2012	%	2013	2012	%
Malpensa	160.700	170.747	-5,9%	17.781.144	18.329.205	-3,0%	421.277	405.858	3,8%
Linate	91.128	96.186	-5,3%	8.983.694	9.175.619	-2,1%	14.847	15.514	-4,3%
<b>Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA</b>	<b>251.828</b>	<b>266.933</b>	<b>-5,7%</b>	<b>26.764.838</b>	<b>27.504.824</b>	<b>-2,7%</b>	<b>436.125</b>	<b>421.372</b>	<b>3,5%</b>

(1) Passeggeri arrivati + partiti.

(2) Le tonnellate di merce in transito non sono considerate.

### Traffico passeggeri

I risultati ottenuti nel 2013 degli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, rispetto allo scorso anno, hanno evidenziato una riduzione di circa 739 mila passeggeri (-2,7%), attestandosi a 26,7 milioni di passeggeri e a un decremento di circa 15 mila movimenti (-5,7%) facendo registrare 251,8 mila movimenti. Il risultato negativo è dovuto alla cessazione e alla riduzione dell'operatività di alcuni vettori verificatasi su entrambi gli scali.

Il traffico passeggeri degli scali milanesi ha evidenziato andamenti negativi sulle rotte Schengen (-4,2%) e valori in lieve recupero rispetto allo scorso anno per le rotte non Schengen (+0,8%) sostenute dall'incremento del traffico sulle rotte europee non UE (+24,2%). Il traffico intercontinentale ha registrato diminuzioni principalmente verso l'Estremo Oriente (-18,3%), il Centro/Sud America (-14,5%) e l'Africa (-7,6%); il Medio Oriente ha riportato andamenti positivi (+11%) grazie alle buone performances di Emirates (+23,7%), Turkish (+21,5%) ed Etihad (+8,7%).

### Malpensa

L'aeroporto di Malpensa ha fatto osservare decrementi del traffico passeggeri del -3% attestandosi a 17,8 milioni e a una riduzione di 10 mila movimenti circa con una contrazione del -5,9%.

#### Malpensa 1

Il traffico passeggeri ha risentito dell'andamento negativo esclusivamente su Malpensa 1 (-7,6%) dovuto principalmente alle riduzioni effettuate dal Gruppo Alitalia con le cancellazioni di Air One, alla riduzione di Meridiana fly (-22,6%) e alla cessazione dell'attività dei vettori quali Jet Airways, Monarch e Wind Jet su tutto il territorio nazionale.

Il negativo andamento dell'area Schengen che ha riportato un decremento di 734 mila passeggeri, è stato

determinato quasi interamente dal Gruppo Alitalia (-45,5%). Gli impatti di tali fenomeni sull'area Schengen sono stati in parte compensati dalla *new entrant* Wizz Air (+79 mila passeggeri) con i collegamenti verso Budapest e Bucarest, dal trasferimento di airBaltic da Linate, da airberlin e da Neos.

Per l'area extra Schengen in evidenza la crescita dei vettori Medio Orientali tra i quali Emirates, con tre collegamenti giornalieri verso Dubai e il nuovo collegamento giornaliero verso New York attivato dal mese di ottobre 2013 e Turkish Airlines che ha attivato un ulteriore collegamento verso il nuovo aeroporto di Istanbul. Risultati positivi per Aeroflot e Transaero verso la Federazione Russa.

#### Malpensa 2

Per Malpensa 2 si osserva un incremento del +6,9% con 6,3 milioni di passeggeri serviti grazie alle *performance* del vettore easyJet. L'incremento del volume dei passeggeri trasportati è stato determinato in parte dall'introduzione di nuovi collegamenti verso Sharm el-Sheikh, Lussemburgo, Belgrado, Larnaca e Ajaccio per un totale di 137 mila passeggeri, ed in parte dall'incremento verso le tratte già esistenti quali Londra Gatwick, Parigi Charles de Gaulle, Alghero, Praga e Barcellona.

#### Linate

A Linate il negativo andamento registrato nel corso del 2013, pari a -192 mila passeggeri, è stato principalmente influenzato dal traffico verso destinazioni quali Madrid, Napoli, Londra Gatwick, Bari e Parigi Charles de Gaulle, dalla chiusura del vettore di Wind Jet e dal trasferimento di airBaltic a Malpensa.

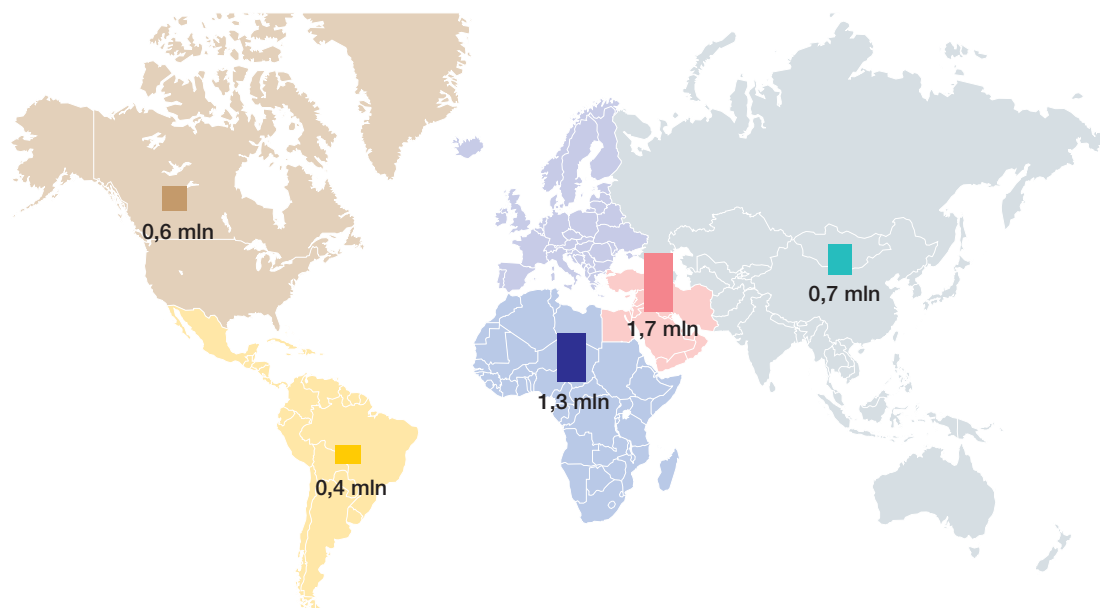
Il 2013 è stato caratterizzato dalla liberalizzazione della rotta Milano Linate-Roma Fiumicino che dal 25 marzo 2013 ha visto l'inizio dell'operatività del vettore easyJet con 5 collegamenti giornalieri.



---

 2013 Traffico passeggeri su rotte intercontinentali per area geografica – Aeroporti gestiti da SEA
 

---



#### Traffico merci

L'andamento del traffico merci nel corso del 2013 ha registrato una crescita del 3,5% rispetto all'anno precedente, con un trasportato pari a 436 mila tonnellate. I primi sei mesi dell'anno hanno fatto osservare un andamento altalenante: gennaio in forte aumento, una flessione nei mesi di febbraio e marzo e successivamente dal mese di luglio si sono rilevate costanti crescite fino alla fine dell'anno.

L'andamento del traffico *all-cargo* ha evidenziato un incremento del +6,3% attestandosi a 308 mila tonnellate di merce trasportata. I vettori che maggiormente hanno influenzato il *trend* sono Cargolux Italia (+16,1%), Air Bridges Cargo (+60,9%), Qatar Airways Cargo (+76,2%) e il *courier* Federal Express (+17,6%).

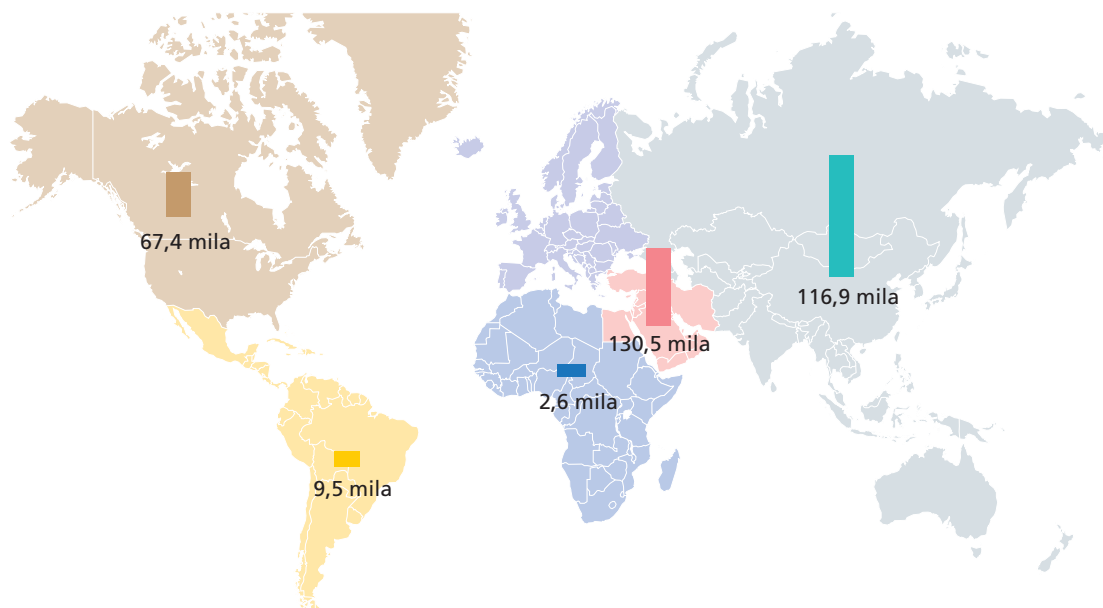
A partire dalla stagione *Summer* 2013 grazie alla concessione dei diritti di quinta libertà alla Qatar Airways sono state attivate due nuove frequenze settimanali tra Doha/Milano Malpensa/Chicago che hanno permesso al vettore di avere ottime *performace* e di contribuire al positivo andamento del comparto merci

nonostante la chiusura di China Cargo Italia a partire dal mese di aprile.

Il traffico merci dei vettori *all-cargo* servito dal Gruppo SEA a Malpensa evidenzia significative differenze a seconda delle aree di destinazione finale. In particolare si segnalano andamenti in crescita sulle rotte verso il Medio Oriente (+27,6% con 28 mila tonnellate aggiuntive) e il Nord America (+18,1% con 10 mila tonnellate aggiuntive). L'Estremo Oriente registra invece un decremento (-22,6% con una riduzione di 34 mila tonnellate).

Anche nel 2013 si è confermato il ruolo del Gruppo SEA, e di Malpensa in particolare, quale punto focale per la gestione del traffico merci via aerea in Italia: nel periodo gli scali del Gruppo SEA hanno gestito più del 50% della merce trasportata via aerea, con Milano Malpensa che si conferma primo aeroporto per le merci in Italia, raggiungendo il quinto posto sugli scali europei.

## 2013 Traffico merci su rotte intercontinentali per area geografica – Aeroporti gestiti da SEA



### Quadro normativo e regolamentare di riferimento

#### DPCM 29 ottobre 2013 – unificazione dei diritti di decollo e atterraggio per i voli intra-UE ed extra-UE presso gli aeroporti italiani

Con la pubblicazione di otto Decreti nella Gazzetta Ufficiale del 31 ottobre 2013 il Governo italiano ha messo fine alla procedura d'infrazione avviata dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia, che aveva ritenuto illegittima la differenziazione dei diritti di approdo e partenza applicata in Italia dal 2001 basata sull'origine/destinazione dei voli intra-UE ed extra-UE.

Le Autorità italiane hanno individuato la soluzione finalizzata a interrompere la procedura di infrazione mediante l'emanazione di 8 provvedimenti – 5 Decreti Interministeriali e 3 DPCM – che hanno modificato la legislazione previgente e le Linee Guida Applicative, nonché hanno adeguato i valori dei diritti di approdo e partenza per ciascun Gestore per il quale fosse in vigore un Contratto di Programma, sia ordinario, sia in deroga.

Il DPCM del 29 ottobre 2013 relativo al Contratto di Programma in deroga in vigore tra l'ENAC e SEA riporta le nuove tabelle dei diritti di approdo e partenza unificati per i voli intra-UE ed extra-UE che sostituiscono l'allegato 10 del Contratto di Programma e indica che i nuovi valori entreranno in vigore dal 1° gennaio 2014.

#### Nuove tariffe regolamentate 2014

Il 29 novembre 2013 l'ENAC, all'esito del monitoraggio annuale previsto dal Contratto di Programma ENAC-SEA, ha pubblicato sul proprio sito le nuove tariffe regolamentate per gli aeroporti di Malpensa e Li-

nate. I nuovi corrispettivi sono stati determinati sulla base degli elementi previsti dal contratto: inflazione programmata, investimenti effettuati e oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative/regolamentari. Per i corrispettivi 2014 l'ENAC ha inoltre concesso un ulteriore incremento delle tariffe dello 0,6% come premio per il superamento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale realizzati nel 2012 in entrambi gli aeroporti gestiti da SEA.

L'ENAC ha fissato la decorrenza delle nuove tariffe a partire dal 1° febbraio 2014, contrariamente alle previsioni contrattuali che definivano le decorrenze degli adeguamenti tariffari il 1° gennaio di ciascun anno. Con la successiva nota del 17 dicembre 2013 l'ENAC ha chiarito che i nuovi corrispettivi avranno tutti decorrenza dal 1° febbraio, specificando però che, per quanto attiene ai soli diritti di approdo e partenza unificati, nel mese di gennaio saranno applicati i valori riportati nell'allegato del DPCM del 29 ottobre. L'ENAC ha precisato che la differenza tra i corrispettivi effettivamente applicati e quelli pubblicati sul sito sarà comunque recuperata a valere sull'annualità 2015.

#### Nuovi modelli tariffari

Il 18 luglio l'ENAC, nelle more dell'operatività dell'Autorità dei Trasporti e in ottemperanza a quanto previsto dall'Atto di Indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 7 giugno 2013, ha pubblicato i nuovi modelli di regolazione tariffaria, differenziati per fasce di traffico, dando così avvio alla relativa procedura di consultazione.

I nuovi modelli hanno l'obiettivo di integrare, ovvero di emendare, le previsioni delle vigenti Linee Guida Applicative del 2008, per recepire le prescrizioni della Direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeropor-

tuali, recepita nel nostro ordinamento con il D.Lgs. 1/2012, costituendo quindi, una volta approvati nella loro stesura definitiva, il nuovo inquadramento per la definizione dei corrispettivi regolamentati.

A conclusione della procedura di consultazione di cui sopra, l'ENAC ha pubblicato nel mese di dicembre 2013 le considerazioni conclusive in ordine alle osservazioni e alle proposte formulate dagli operatori di settore, recependone alcune e respingendone altre, con evidenza delle posizioni assunte dall'Ente sulle questioni di maggiore rilevanza.

Le considerazioni conclusive dell'ENAC e i modelli aggiornati all'esito della procedura di consultazione in parola sono stati trasmessi ai Ministeri vigilanti per il parere di competenza, ai fini della successiva approvazione da parte dell'Autorità secondo quanto previsto all'art. 71, comma 3 del Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1 (Decreto liberalizzazioni).

#### **Decreto Destinazione Italia**

Il 24 dicembre è entrato in vigore il Decreto Legge n. 145 c.d. Destinazione Italia (pubblicato il giorno 23 dicembre) contenente all'art. 13 – Disposizioni urgenti per Expo 2015, per i lavori pubblici e in materia di trasporto aereo – una previsione finalizzata a disciplinare in maniera trasparente e concorrenziale il processo di scelta, da parte dei gestori aeroportuali, dei vettori aerei ai quali erogare contributi in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare la domanda nei rispettivi bacini d'utenza. Tale processo di scelta deve avvenire secondo modalità da definire in apposite linee guida da adottare a cura del MIT entro trenta giorni dalla pubblicazione del D.L.

La portata dell'impatto di tale provvedimento per SEA non è ancora pienamente definibile, dal momento che, anche a causa di alcune modifiche apportate al Decreto in sede di conversione, le linee guida citate non sono state ancora pubblicate. Gli elementi potenzialmente più rilevanti sembrano essere il possibile obbligo di selezione dei destinatari dei contributi mediante gara e la compatibilità dei contratti in essere.

#### **Servizi di *security* ai varchi**

La Legge n. 125 del 30 ottobre 2013 ha convertito, con alcune modificazioni, il D.L. n. 101 del 31.08.2013, recante Disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni. In particolare, è stato confermato il dettato dell'art. 6 riguardante le disposizioni in materia di controllo aeroportuale, che al comma 1 ha disposto la possibilità di affidamento da parte di ENAC al gestore aeroportuale delle attività di controllo di sicurezza su equipaggi, personale e *staff*, nonché veicoli ai varchi di accesso alle aree sterili aeroportuali. In data 5.12.2013 in occasione del secondo incontro del tavolo sul trasporto aereo istituito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con le organizzazioni di categoria, Assaeroporti ha evidenziato che l'affidamento del servizio di controllo di sicurezza ai varchi *staff* e carrai (previsto nel corso del 2014) farà lievitare i costi a carico delle società di gestione aeroportuale (circa Euro 400 migliaia a varco stimati) e attualmente non risulta previsto un idoneo strumento di recupero per via tariffaria. Per SEA, in particolare, sarebbe necessario prevedere un aggiustamento in tal senso in sede di Contratto di Programma per sopravvenuta normativa.

#### ***Ground Handling***

ENAC ha emanato la nuova Circolare serie APT 02 B in materia di Certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra, pubblicata il 22.11.2013 e vigente da tal data. La nuova Circolare adegua la regolamentazione in materia alla normativa sopravvenuta, ivi compresa l'ultima edizione vigente del Regolamento ENAC sull'*handling*, nonché alle diverse sentenze giurisprudenziali adottate. La Circolare risulta complessivamente positiva rispetto agli oneri imposti a carico delle imprese che intendono certificarsi per operare nel mercato delle attività di assistenza a terra sugli aeroporti italiani, anche con riferimento alle imprese di nuova costituzione; tuttavia, una serie di dettagli documentali e di analisi sono richiesti nell'ambito della procedura di certificazione.



Ricavi consolidati 2013 Euro 724.080 migliaia<sup>(\*)</sup>



	%
● Aviation	49,7
● Non Aviation	24,9
● Handling	13,2
● Energia	2,9
● Ricavi da applicazione IFRIC 12	9,3

(\*) I ricavi consolidati di Gruppo al 31 dicembre 2013 sono esposti al netto delle elisioni infragruppo.

## Commento ai principali risultati

Il segmento di attività *Aviation*, costituito dalle attività aeroportuali “core” di supporto all’aviazione passeggeri e merci, nel corso del 2013 ha registrato ricavi netti per Euro 359.708 migliaia in crescita del 10,9% rispetto al 2012.

Su tale andamento hanno influito principalmente l’incremento dei corrispettivi regolamentati a seguito dell’entrata in vigore del nuovo Contratto di Programma, che ha consentito di limitare gli impatti derivanti dalla riduzione del traffico.

In particolare, l’impatto delle nuove tariffe è stimabile

in circa Euro 59 milioni a fronte di una riduzione di ricavi per minori volumi di traffico/mix per Euro 13,1 milioni.

Tra i ricavi *Aviation* è incluso il positivo effetto della devoluzione gratuita per Euro 4,8 milioni del fabbricato e relative pertinenze costruite da Air Europe SpA all’interno dell’aeroporto di Milano Malpensa (nel 2012 simile devoluzione aveva interessato aree pertinenti siti nell’aeroporto di Milano Malpensa da parte di LSG Sky Chefs SpA, con un provento di Euro 11,3 milioni).

## Contratto di Programma

Il nuovo Contratto di Programma ENAC-SEA, entrato in vigore dal 23 settembre 2012, ha visto la sua piena efficacia sull’annualità 2013.

La dinamica tariffaria dei corrispettivi regolamentati stabilita nel Contratto di Programma è stata definita in conformità alle previsioni della Deliberazione CIPE 38/2007, delle relative Linee Guida Applicative elaborate dall’ENAC e del Decreto Anticrisi del 2009, e più precisamente, secondo una metodologia di *price cap* in regime di *Dual Till*.

Rispetto ai contratti di programma sottoscritti da altri aeroporti italiani il Contratto di Programma SEA-ENAC (così come da quelli sottoscritti dalle società di gestione degli aeroporti di Roma e Venezia) contiene, in linea con quanto consentito dall’art. 17, comma 34-bis del D.L. 78/2009 convertito nella Legge 3 agosto 2009 n. 102, alcune deroghe, principalmente correlate al regime tariffario – *Dual Till*, alla durata del contratto decennale. Sulla base di quanto previsto

dalla legge sopra richiamata, dette deroghe avranno validità fino al termine della Convenzione (2041).

Il meccanismo tariffario, così come definito nel Contratto di Programma, è costruito in modo tale da garantire al gestore aeroportuale il recupero, relativamente ai servizi regolamentati, delle quote di ammortamento sugli investimenti e dei costi per la gestione e lo sviluppo dei servizi (incluso anche il corrispettivo per l’uso dei beni demaniali in quota parte), nonché un’equa remunerazione del capitale.

I corrispettivi di ciascun servizio regolamentato vengono determinati sulla base di parametri predefiniti, tenendo conto delle attività di sviluppo infrastrutturale realizzate nell’anno da SEA e delle stime di traffico. Per ciascun servizio aeroportuale soggetto a tariffazione il Contratto di Programma ENAC-SEA, fissa il livello tariffario iniziale e la dinamica dei corrispettivi regolamentati, nonché i livelli degli *standard* dei servizi resi all’utenza.

## Sviluppi di traffico: incremento di vettori, frequenze e servizi

Nel corso del 2013 il Gruppo SEA ha continuato a promuovere lo sviluppo del traffico passeggeri e merci, mediante un'attività commerciale *Aviation* mirata all'ampliamento delle rotte e delle frequenze operate sia da parte dei vettori già presenti che da parte di nuove compagnie, con un particolare *focus* sulle direttrici da e verso i Paesi a maggiore crescita economica.

Ulteriori strumenti di *marketing* sono stati il ViaMilano, la promozione degli accordi bilaterali, anche in regime di quinta libertà, e l'adozione di politiche di incentivazione mirate allo sviluppo di nuove rotte e destinazioni.

Rispetto al 2012, a oggi, si contano 109 nuove frequenze settimanali, operate su nuove destinazioni o da parte di nuovi vettori e 59 frequenze settimanali incrementali.

Di seguito il dettaglio delle principali novità sui due scali e le leve commerciali utilizzate.

**Milano Malpensa:** incremento di servizi e frequenze. Dalla *Winter* 2013 nuovi collegamenti giornalieri su Miami da parte di American Airlines e collegamento su New York operato da Emirates con diritti di quinta libertà.

Nel 2013 sono stati potenziati i collegamenti verso la Russia a seguito del nuovo importante accordo bilaterale tra l'Italia e la Federazione Russa sottoscritto nel marzo 2012 che ha portato a un significativo incremento delle frequenze operabili. In particolare, è significativo il raddoppio delle frequenze giornaliere operabili tra Milano e Mosca da parte russa, nonché l'opportunità d'ingresso sul mercato di un secondo vettore.

Grazie a questo accordo il vettore russo Transaero, ha attivato i nuovi collegamenti da Malpensa verso Mosca, su cui opera un volo giornaliero, e San Pietroburgo, mentre Aeroflot, opera tre voli giornalieri su Mosca.

Da gennaio 2013 si segnala inoltre l'incremento delle frequenze operate da parte di Saudi su Jeddah e Riyadh, e dal mese di giugno l'introduzione di un quinto volo giornaliero di Turkish Airlines su Istanbul, in particolare sull'aeroporto di Sabiha Gokcen in aggiunta ai quattro voli giornalieri che già operava sull'aeroporto di Atatürk. Da giugno Pakistan International Airlines ha aumentato di una frequenza l'offerta su Islamabad portando a 3 il totale voli dal Pakistan su Milano.

La *Summer* 2013 su Milano Malpensa ha visto l'ingresso di tre nuovi vettori: BMI Regional con 6 frequenze su Bristol, WOW air, vettore *low cost* islandese, con 2 frequenze su Reykjavik e Atlantic Airways con un collegamento settimanale con le isole Fær Øer. Tra

gli incrementi: Alitalia su New York e Mosca da 5 a 7 e da 11 a 14, rispettivamente (dal mese di aprile/maggio), di airberlin su Düsseldorf (da 11 a 18 da maggio/giugno) e di Tunisair su Tunisi (da 9 a 11 da aprile). Thai ha incrementato di una frequenza settimanale (da 3 a 4) l'offerta su Bangkok per la stagione estiva, così come Delta ha incrementato le frequenze, da 6 a 7, del volo estivo su Atlanta, pur riducendone il periodo di operatività da giugno ad agosto. Da segnalare anche airBaltic su Riga che torna a operare su Malpensa dopo un periodo di operatività da Linate così come TAP che con l'inizio della *Winter* 2013 ha spostato tutto l'operativo per Lisbona da Malpensa con il trasferimento di un volo giornaliero da Linate. Nel mese di settembre Darwin Airline ha attivato un nuovo collegamento su Cambridge (4 voli settimanali), e il vettore Twin Jet, già operativo su Malpensa con voli su Ginevra, ha introdotto nuovi voli su Tolosa (11 frequenze settimanali) e dal mese di ottobre anche verso Marsiglia (9 voli settimanali).

Un ulteriore importante sviluppo su Milano Malpensa, annunciato ad aprile 2013, è l'avvio di un collegamento giornaliero da parte di Emirates su New York – a partire dall'ottobre 2013 – con un'autorizzazione concessa dall'ENAC su base extra-bilaterale (c.d. diritti di quinta libertà). Effettuato con un Boeing 777-300ER, il volo è un prolungamento di uno dei tre collegamenti giornalieri già attivi tra Dubai e Milano. Il collegamento ha inizio a Dubai, con i passeggeri diretti a New York che hanno la possibilità di scegliere se fermarsi a Milano o proseguire verso la Grande Mela. Anche per il volo di ritorno, i passeggeri possono scegliere se effettuare uno *stopover* nel capoluogo lombardo, prima di continuare per Dubai.

A fine anno l'improvviso fallimento di Belle Air ha portato alla sospensione da parte del vettore *low cost* albanese del servizio su Tirana, subito sostituito dall'incremento di frequenze da parte di Air One e dall'ingresso sulla rotta di blue-express con 10 voli settimanali, cui si sono poi aggiunti ulteriori otto nuovi voli da parte di Meridiana fly e di Livingston a dicembre.

Per quanto riguarda Milano Malpensa 2, si segnala l'introduzione da parte di easyJet di 4 frequenze settimanali su Lussemburgo, di 3 frequenze su Sharm el-Sheikh incrementate a 5 con la stagione *Winter*, di 2 frequenze su Larnaca, 3 su Belgrado e 3 su Ajaccio, solo per la *Summer*; oltre che l'incremento delle frequenze settimanali su Praga (da 11 a 14), e solo per la *Summer* su Londra Gatwick (da 33 a 35), Napoli (da 34 a 40), Marrakech (da 7 a 9) e Alghero (da 4 a 7). Per il prossimo anno easyJet ha già annunciato l'apertura di due nuove rotte da Malpensa: Tel Aviv da inizio marzo con 3 frequenze settimanali e Amburgo da fine marzo con sei voli settimanali.

## Cargo: incremento della capacità verso il Nord America Diritti di quinta libertà a Qatar Airways

Il settore cargo ha evidenziato nel 2013 una forte ripresa sia per quanto riguarda i volumi in *import* che in *export*, in particolare nella seconda parte dell'anno, con una crescita nel secondo semestre di oltre il 7% rispetto al 2012.

Nel corso dell'anno è aumentata, in particolare, la capacità offerta sul Nord America con i servizi transatlantici operati da Cargolux Italia su New York/Chicago e Chicago/Los Angeles e da Qatar Cargo su Chicago, questi ultimi in prosecuzione da Doha con diritti di quinta libertà su base extra-bilaterale.

Il gruppo Cargolux, primo vettore a Malpensa con una *market share* del 19% e una crescita del 10% nel 2013, ha attivato inoltre nel mese di ottobre nuovi collegamenti su Mexico City e Dallas, mercati serviti per la prima volta con un volo diretto da Malpensa.

Altri vettori hanno incrementato la propria attività su Malpensa: il vettore russo AirBridgeCargo ha incrementato l'operatività da due a cinque voli settimanali, Korean Air Cargo ha riattivato dal mese di settembre due frequenze portando l'offerta a cinque voli settimanali. Positivi i risultati anche per gli altri operatori *cargo* quali Silk Way (+26%), FedEx (+18%), Asiana (+15%) e Nippon Cargo (+7%).

Tra le iniziative orientate a rendere la *Cargo City* di Malpensa sempre più competitiva ed efficiente a livello tecnologico si segnala l'attivazione, dal mese di ottobre, dello sportello unico doganale che permette una procedura integrata per le merci soggette a più controlli da parte di diversi enti organizzativi con una conseguente semplificazione e riduzione dei tempi/costi di sdoganamento.

A fine anno è stata inoltre siglata una *partnership* tra SEA, Regione Lombardia, ANAMA e Assohandler per la realizzazione di un "ecosistema" informativo (progetto Malpensa *smart city* delle merci) in cui confluiranno tutte le informazioni di una spedizione durante i vari passaggi della filiera dell'*air cargo* nell'ottica di una sempre maggiore tracciabilità delle merci.

## Milano Linate

Per quanto riguarda Milano Linate, si segnala l'inizio dell'attività di easyJet sulla Milano Linate-Roma Fiumicino da marzo 2013, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato che ha confermato la decisione dell'ottobre 2012 dell'Antitrust. La rotta è operata da aeromobili Airbus 319, con 5 voli giornalieri – a regime dall'8 aprile – in entrambe le direzioni, nelle fasce orarie del mattino e della sera.

Con l'inizio della *Winter* 2013 Alitalia ha inaugurato un nuovo servizio da Linate su Vienna con 12 voli settimanali. Alitalia si è inoltre anche aggiudicata la gara per l'attribuzione frequenze in regime di continuità territoriale sulla Sardegna per cui, sempre a decorrere dalla *Winter*, ha attivato un volo giornaliero su Al-

ghero e aumentato l'offerta su Cagliari da due a cinque voli al giorno.

## ViaMilano: l'innovativa strategia di *self hubbing* del Gruppo SEA

Nel corso del 2013 sono proseguite le attività di promozione del servizio ViaMilano, rivolte principalmente alla distribuzione e alla comunicazione sui canali digitali. Per quanto riguarda il *Trade*, ViaMilano ha confermato la propria presenza e visibilità ad alcuni importanti eventi quali fiera BIT di Milano, TTC di Rimini, Travelexpo di Palermo e 9° *workshop* degli aeroporti di Puglia.

Durante il 2013 sono state numerose le collaborazioni con i vettori *partner* del servizio ai quali ViaMilano ha fornito studi di connettività volti a evidenziare il potenziale di estensione dei loro *network* con quello di Malpensa. Il servizio è stato inoltre presentato alle rappresentanze delle compagnie aeree all'ACI Europe, all'AOC di Malpensa (*Airline Operators Committee*) e in occasione del *meeting* di fine anno dell'IBAR (*Italian Board Airline Representatives*). A testimonianza dell'interesse crescente da parte dei principali vettori che operano a Malpensa, si segnala la presenza nel mese di ottobre di un articolo dedicato a ViaMilano all'interno dell'*in-flight magazine* di Emirates.

Nel 2013 è stata rivista e approfondita la collaborazione con l'assicurazione ViaMilano AXA Assistance per garantire ai passeggeri una copertura e assistenza più complete; la nuova polizza sviluppata è ora in grado di offrire un nuovo biglietto gratuito di prosecuzione in caso di *misconnection*.

Si sono intensificati i contatti diretti con gli operatori del settore attraverso i *workshop* organizzati nel sud Italia con i GDS Amadeus e Travelport (Lamezia Terme, Bari, Napoli, Palermo e Catania in programma per il 4 luglio), e attraverso la partecipazione di ViaMilano ai "*sales Blitz*" di Emirates tenutisi in Puglia e Campania. I rapporti con i GDS sono inoltre proseguiti per sviluppare ulteriormente gli strumenti introdotti per gli agenti di viaggio e in particolare sono proseguite le analisi congiunte con vettori e GDS per l'implementazione di ulteriori funzionalità di prenotazione di voli *low cost* e *legacy* di lungo raggio.

Gli sforzi di comunicazione sul canale digitale si sono concentrati principalmente su Facebook per il quale si è registrato un considerevole incremento della *fan base* (*Like*).

Il superamento dei 120.000 *fan* della pagina è il risultato dei concorsi a premio lanciati in questi mesi con i *partner*, "Travel Memory" in collaborazione con CTS Viaggi ed Emirates nel mese di marzo e "Travel Affinity" nel mese di giugno in collaborazione con Icelandair, nonché della campagna Ads e del fitto piano editoriale rivolto ai *fan* italiani e stranieri. Sempre sul piano digitale, dal mese di febbraio è stata inaugurata la *newsletter* mensile di ViaMilano ed è stato inoltre aperto il nuovo canale Twitter (@FlyViaMilano).

Infine, a testimonianza dell'interesse per il servizio ViaMilano suscitato nell'ambito dell'*airport industry*,



l'aeroporto di Londra Gatwick ha replicato l'esperienza di ViaMilano clonandone sul proprio scalo il modello di funzionamento, l'aeroporto di Saint Louis Missouri ha chiesto formalmente a SEA di ricevere maggiori informazioni sul progetto ipotizzando possibili collaborazioni e lo stesso modello di "virtual hubbing" è attualmente in uso presso l'aeroporto di Singapore Changi.

Il dato dei transiti ViaMilano consuntivato nel 2013 registra un incremento di oltre il 10% rispetto a quello dell'anno precedente.

### **Nuovi accordi bilaterali nell'esercizio e concessione dei diritti di quinta libertà**

Nel 2013 il Gruppo SEA, nell'ambito delle strategie adottate per sviluppare il traffico sugli scali di Milano, ha confermato l'impegno a favorire la definizione e revisione di alcuni accordi bilaterali che regolano l'accesso al mercato internazionale extra UE del trasporto aereo.

In particolare, nel 2013 sono stati sottoscritti nuovi accordi bilaterali con la Corea del Sud, che prevedono l'incremento delle frequenze e l'ampliamento dei diritti di quinta libertà per vettori *all cargo* e con l'Egitto per l'incremento delle frequenze voli passeggeri. È stata inoltre raggiunta la prima storica intesa aeronautica tra l'Italia e l'Ecuador per la liberalizzazione del traffico passeggeri e merci (potenzialmente rilevante nel medio termine in considerazione dei cospicui valori di traffico *Origin & Destination* (O&D) tra i due Paesi) ed

è stato raggiunto un accordo con lo Sri Lanka, che prevede l'ampliamento della facoltà di *codeshare*.

Da ultimo, sono state anche sottoscritte 2 nuove importanti intese rispettivamente con il Qatar, finalizzata all'incremento delle frequenze operabili e con le Filippine, ispirata a un'ampia liberalizzazione delle relazioni aeronautiche bilaterali in materia di frequenze, destinazioni e compagnie designabili.

Un elemento rilevante, caratteristico e innovativo della strategia SEA in materia di ampliamento dei diritti di traffico a beneficio dei vettori esteri è rappresentato dalle attività finalizzate a consentire lo sviluppo di servizi aerei, passeggeri e *cargo*, che possano beneficiare dei diritti di quinta libertà, ovvero in prosecuzione, tipicamente, da scali asiatici e con destinazione finale in un aeroporto sul continente americano (in futuro prevedibilmente anche in Africa).

L'inclusione dei diritti di quinta libertà negli accordi bilaterali, peraltro, costituisce una pratica ormai comune alla maggior parte dei paesi dell'Unione europea, che hanno stipulato intese comprensive di tale prerogativa con una pluralità di stati extra-comunitari.

A testimonianza dell'efficacia del lavoro svolto in questa direzione, sono da citare il già menzionato conseguimento dei diritti di quinta libertà da parte di Emirates, che ha consentito il nuovo servizio quotidiano passeggeri sulla rotta Milano/New York, in prosecuzione da Dubai, nonché l'autorizzazione concessa a Qatar Airways per l'effettuazione di un nuovo volo *all cargo* bisettimanale sulla tratta Milano/Chicago in prosecuzione da Doha.



## Progetto “Chinese Friendly Airport”

SEA considera l'incremento dei flussi di passeggeri cinesi un'importante opportunità di *business* per i propri scali ed è consapevole che, al fine di valorizzare concretamente questo potenziale, è necessario individuare, pianificare e realizzare una serie coordinata di interventi mirati.

In coerenza con quanto sopra, nel corso del 2013 è proseguito il progetto denominato “Chinese Friendly Airport” (avviato nel 2012) con lo scopo di sviluppare collaborazioni commerciali e istituzionali con fondazioni, enti istituzionali e governativi cinesi. Nel corso dei primi nove mesi del 2013 sono state attuate iniziative commerciali e operative che hanno visto il coinvolgimento di negozi aeroportuali, *tour operator* ed Enti istituzionali e operativi.

In particolare, nel primo semestre dell'anno, in collaborazione con il *tour operator* Beijing Viaggi, è stata effettuata una “*survey*” rivolta ai passeggeri cinesi, per valutare il livello di gradimento delle strutture aeroportuali, dei servizi e prodotti offerti. I risultati dei questionari sono stati molto positivi e hanno confermato la validità delle attività svolte e hanno offerto spunti molto interessanti per lo sviluppo di ulteriori iniziative.

Nello stesso periodo è stato effettuato un “*test*” rivolto a passeggeri cinesi in partenza da Malpensa, avente l'obiettivo di verificare l'efficacia di un supporto all'acquisto in madre-lingua cinese (*shopping helper*) e di valutare il potenziale di spesa dei suddetti passeggeri attraverso l'utilizzo di una carta sconto FasCINation appositamente predisposta. I risultati ottenuti sono stati molto soddisfacenti sia per il livello di gradimento dello “*shopping helper*” da parte dei passeggeri e dei negozi aeroportuali e sia per quanto riguarda il valore dello scontrino medio consuntivato che, è stato di tre volte superiore rispetto a quello normalmente ottenuto per la stessa tipologia di passeggeri.

Nei primi mesi del secondo semestre si sono svolti numerosi incontri con *tour operator* in Italia specializ-

zati nella gestione dei flussi di traffico *Incoming/Outgoing* e in particolare sono proseguiti i contatti con il *tour operator* “Private Incentive”, specializzato nel segmento di passeggeri cinesi “*top spender*”; l'obiettivo della collaborazione con Private Incentive è quello di sviluppare strumenti e servizi a valore aggiunto per i clienti del *tour operator* e allo stesso tempo di promuovere nei confronti degli operatori di settore in Cina lo scalo di Malpensa.

Nella seconda parte dell'anno sono stati realizzati i primi interventi di adeguamento della segnaletica aeroportuale introducendo *display* a bandiera in lingua cinese in area *check-in* e imbarchi e introducendo il cinese nelle nuove *directory* luminose in area arrivi e nelle nuove *directory* commerciali del Terminal 1.

È stata inoltre formalizzata l'associazione di SEA alla Fondazione Italia Cina per l'anno 2013 ed è stato definito un accordo quadro per usufruire dei servizi della Fondazione da parte dei diversi settori aziendali di SEA.

Negli ultimi mesi del 2013 sono proseguiti gli incontri con EXPO e con la Società EXPLORA per la promozione dell'aeroporto nei confronti dei passeggeri cinesi (e non solo).

Con importanti agenzie di viaggio cinesi si è definito un accordo (in esclusiva per 6 mesi) avente come oggetto, tra le altre cose, la distribuzione della carta sconti FasCINation ai clienti cinesi e l'utilizzo dei parcheggi e delle sale *Vip* SEA.

L'accordo per l'utilizzo dei parcheggi è stato in seguito esteso anche per i passeggeri di *business* ed *economy* del vettore Air China. Numerose sono state inoltre le attività di comunicazione intraprese durante il corso dell'anno nei canali *digital* di SEA e in aeroporto tra cui si citano: lo scambio di visibilità con la pagina facebook *worldwide* di Air China, l'installazione delle *Directory* luminose del piano Arrivi T1, con le scritte in lingua cinese, giapponese, russo e arabo, la produzione del catalogo delle promozioni natalizie in lingua cinese in occasione dei saldi, la traduzione in cinese delle *App* di Malpensa.

## Investimenti nell'area *Aviation*

Il Contratto di Programma ha portato a un nuovo quadro regolatorio basato su regole chiare e trasparenti sino a fine concessione, presupposto essenziale per il rilancio del piano investimenti.

Nel corso del 2013 il Gruppo SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale a supporto del piano di sviluppo del Gruppo.

In particolare, presso l'Aeroporto di Milano Malpensa sono proseguiti i lavori per l'ampliamento del Terminal 1 ed è stato inaugurato nel gennaio 2013 il 3°/3°, che dispone di una superficie di circa 35.000 mq, di una sala *Vip* di circa 1.500 mq e di due *gate* da cui è possibile imbarcare direttamente e contemporaneamente i passeggeri sull'Airbus A380 attraverso due pontili collegati, uno al ponte principale dell'aereo e uno a quello superiore. A completamento delle opere in corso di realizzazione, Milano Malpensa 1 disporrà di circa 128.000 mq di spazi aggiuntivi, di cui circa 67.000 mq dedicati a passeggeri e attività commerciali.

Nel corso dell'anno 2013 si sono conclusi i lavori per la realizzazione delle opere propedeutiche all'ampliamento di Milano Malpensa Cargo, in particolare sono state ultimate le attività inerenti l'urbanizzazione, che hanno dotato l'area di un adeguato sistema di accesso

all'esistente rete di collegamenti stradali dell'aeroporto di Milano Malpensa. Sono, inoltre, ultimati i lavori relativi al nuovo piazzale aeromobili, che hanno previsto la realizzazione di sette nuove piazzole di sosta.

Inoltre nel 2013 è stata sviluppata la progettazione definitiva relativa a un nuovo magazzino nell'area Cargo. Tale fabbricato avrà una superficie di circa 15.000 mq e l'inizio dei lavori è previsto per la metà del 2014.

Relativamente alle infrastrutture di volo, si segnala che nel corso del 2013 sono stati ultimati i lavori di un'importante riqualifica di una delle piste dell'aeroporto di Milano Malpensa. Sono inoltre in corso sui principali raccordi di Malpensa e di Linate alcuni interventi di riqualifica impiantistica finalizzati alla predisposizione dei sistemi *Advanced Surface Movement Guidance and Control System* (ASMGCS) che permetteranno 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 su piste di rullaggio, con conseguente riduzione dei tempi di accensione, consentendo di limitare l'inquinamento luminoso e di effettuare risparmi energetici.



Ricavi consolidati 2013 Euro 724.080 migliaia<sup>(\*)</sup>



	%
● Aviation	49,7
● Non Aviation	24,9
● Handling	13,2
● Energia	2,9
● Ricavi da applicazione IFRIC 12	9,3

(\*) I ricavi consolidati di Gruppo al 31 dicembre 2013 sono esposti al netto delle elisioni infragruppo.

## Commento ai principali risultati

Il segmento di attività *Non Aviation* che, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, offre una gamma ampia e differenziata di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori, nel corso del 2013 ha registrato ricavi netti per Euro 180.588 migliaia in crescita del 6,8% rispetto al 2012.

Su tale andamento hanno influito principalmente i ricavi da attività dei parcheggi, che hanno registrato un andamento molto positivo (+15,3%) grazie al rafforzamento dell'attività commerciale rivolta sia al mercato B2B che B2C, grazie anche al presidio delle più importanti fiere di settore e a un piano di comunicazione su media generalisti e di settore. Da rimarcare la significativa crescita delle vendite *on line* registrata nel

corso del 2013 pari al +68,4% rispetto al 2012.

Anche i ricavi *retail* hanno influito positivamente sull'andamento dei ricavi *Non Aviation*: in particolare i ricavi degli *shops* registrano un aumento del 4,7% e quelli del *food&beverage* dell'1,6% rispetto allo scorso esercizio.

Il consuntivo 2013 dei ricavi pubblicitari fa registrare uno scostamento rispetto al 2012 pari a -4,3%, in linea con la contrazione degli investimenti nel segmento *outdoor*. Il 2013 ha peraltro visto una leggera ripresa degli investimenti pubblicitari, grazie soprattutto alla *performance* del circuito digitale sui due aeroporti e agli investimenti del settore moda, dato in controtendenza rispetto al mercato nazionale.

## Andamento delle attività commerciali

### Ricavi *retail*

#### *Shops*

Nonostante il contesto di recessione economica e di contrazione dei consumi, che ha impattato negativamente il traffico aereo sugli scali gestiti dal Gruppo SEA, il 2013 ha registrato una *performance* commerciale positiva rispetto al 2012.

Il 2013 ha visto uno strutturale lavoro di riposizionamento dell'offerta al Terminal 1 Schengen con l'introduzione dei *brand* Pinko, Wolford, KIKO, Yamamay, Armani Jeans, Desigual. La strategia è stata rapidamente attuata per rendere disponibile un'offerta commerciale forte e attrattiva anche per i passeggeri delle nuove compagnie *low cost* presenti sul terminal e per la volontà di concentrare tutti i *brand* di fascia alta in una futura "piazza del lusso" nella nuova area imbar-

chi che verrà progressivamente aperta durante il 2014. Significativo il contributo alla crescita dei ricavi *shops* apportato dai *duty free* di Dufritel. In area *land side*, va ricordata anche l'apertura del supermercato Carrefour Express, primo ingresso di un *brand* Grande distribuzione organizzata (GDO) di questo tipo, in un aeroporto italiano, che garantisce l'accessibilità a un'offerta *food* con un livello di prezzo equiparabile a quello cittadino.

Importante *upgrade* della galleria commerciale di Linate anche in *air side* che ha visto oltre al *restyling* e ampliamento dello *store* Swatch, l'apertura di Wolford, nonché di Burberry gestito direttamente dalla casa madre inglese. Da segnalare anche nel *main store* Dufry la riduzione nel mese di dicembre dello spazio edicola a favore di un negozio Victoria's Secret.

### Food&beverage

A Malpensa, al Terminal 2, si conferma positivo l'andamento di MyChef con Briciole e di Autogrill con Burger King. In area *check-in* del Terminal 1, a seguito dell'avvio dei lavori di realizzazione dei nuovi filtri di sicurezza, è stato inaugurato lo Sky Lounge Bar di Autogrill, è stato inoltre risolto il contratto con Autogrill per la gestione dell'area *food* al mezzanino del Terminal 1 e contestualmente ha avuto inizio la progettazione della nuova offerta di MyChef nella medesima area.

Importanti le novità *food* anche a Linate con l'apertura del Caffè Milano, frutto dell'accordo tra il Comune di Milano e MyChef Elixor, che prevede l'utilizzo di *format*, logo e *merchandising* "Milano" nonché il lancio del ristorante "Michelangelo" dal nome dello *chef*, allievo di numerosi *chef* stellati italiani e stranieri, con cucina a vista, arredi di *design* e menù di altissimo livello.

### Car rental

Nel 2013 il settore sconta in generale il *trend* negativo legato all'andamento del PIL e la contrazione della clientela *business* nonché la riduzione del numero di compagnie operanti sugli scali per effetto del fallimento negli anni scorsi di una serie di operatori. La riduzione dei passeggeri in arrivo sullo scalo di Malpensa Terminal 1 rispetto allo scorso anno pari a -7,6% e su Linate pari a -2,0% ha penalizzato l'attività nel suo complesso portando a una riduzione di Euro 0,3 milioni pari a -2,1% rispetto al 2012.

### Attività bancarie

Da segnalare l'andamento molto positivo delle attività di *tax refund* da parte degli operatori del settore sia su Malpensa che su Linate.

### Advertising

Il Terminal 1 di Malpensa si riconferma grande vetrina dei *fashion brand*, come dimostra il nuovo ma-

xischermo con circa 40 mq in alta definizione realizzato da IGP Decaux al piano *check-in* che conta già come investitori i più importanti *brand* del lusso.

### Ricavi da handling di terzi

L'entrata in vigore dal 23/09/2012 del nuovo Contratto di Programma ENAC-SEA ha ridefinito il piano tariffario introducendo nuovi criteri di determinazione dei canoni dagli *handler* e fissato i livelli dei corrispettivi unitari per i beni di uso esclusivo (spazi e banchi) assegnati agli Operatori di *handling* (*handler* di Rampa, Passeggeri e Supervisione/Rappresentanza, *Refuelling*, *Catering*, Manutenzione Aeromobili).

Per le attività di *Refuelling* e *Catering* il nuovo Contratto di Programma prevede l'assorbimento dei corrispettivi variabili, precedentemente legati ai volumi di attività realizzati dagli Operatori (misurati rispettivamente in metri cubi di carburante erogati e numero di voli assistiti) ai quali ora vengono addebitati i soli corrispettivi fissi legati agli spazi occupati, generando per l'intero comparto una diminuzione rispetto al 2012 di Euro 4,2 milioni pari a -42,4%.

### Ricavi da parcheggi

L'andamento delle attività legate ai parcheggi si attesta a Euro 52.424 migliaia.

Nel mese di dicembre 2013 si rileva il ricavo straordinario pari a Euro 7,3 milioni per l'indennizzo a SEA da parte del Comune di Milano e Società di progetto Consortile per Azioni M4 per la mancata disponibilità di 1.200 posti auto e per la risistemazione del *layout* al piano terra dell'aerostazione nella zona di innesto del collegamento pedonale sotterraneo con la stazione della metropolitana. Tali fenomeni hanno generato un effetto positivo pari a Euro 5.982 migliaia pari a +12,9% rispetto al 2012, a fronte peraltro di una contrazione del traffico passeggeri originanti pari a 2,2% sui tre scali.

## Investimenti nell'area Non Aviation

Nel corso del 2013 il Gruppo SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale a supporto del piano strategico di sviluppo del Gruppo (per

maggiori informazioni cfr. "Aviation – Investimenti nell'area Aviation"), e sono proseguiti i lavori di *restyling* di alcuni spazi di ristorazione.



Ricavi consolidati 2013 Euro 724.080 migliaia<sup>(\*)</sup>



	%
Aviation	49,7
Non Aviation	24,9
Handling	13,2
Energia	2,9
Ricavi da applicazione IFRIC 12	9,3

(\*) I ricavi consolidati di Gruppo al 31 dicembre 2013 sono esposti al netto delle elisioni infragruppo.

## Traffico 2013

	Sistema aeroportuale			Milano Malpensa			Milano Linate		
	2013	2012	Var. %	2013	2012	Var. %	2013	2012	Var. %
<b>Passeggeri serviti</b>	<b>18.858.092</b>	<b>19.415.140</b>	<b>-2,9%</b>	<b>13.174.782</b>	<b>13.761.278</b>	<b>-4,3%</b>	<b>5.683.310</b>	<b>5.653.862</b>	<b>0,5%</b>
Area passeggeri quota di mercato	70,5%	70,6%		74,1%	75,1%		63,3%	61,6%	
<b>Movimenti serviti</b>	<b>185.875</b>	<b>204.093</b>	<b>-8,9%</b>	<b>114.747</b>	<b>124.499</b>	<b>-7,8%</b>	<b>71.128</b>	<b>79.594</b>	<b>-10,6%</b>
Area rampa quota di mercato	73,8%	76,5%		71,4%	72,9%		78,1%	82,8%	
<b>Merci servite (tons)</b>	<b>346.593</b>	<b>343.124</b>	<b>1,0%</b>	<b>332.815</b>	<b>328.477</b>	<b>1,3%</b>	<b>13.778</b>	<b>14.647</b>	<b>-5,9%</b>
Area merci quota di mercato	79,5%	81,4%		79,0%	80,9%		92,8%	94,4%	

## Commento ai principali risultati

Il segmento di attività *Handling*, che presta servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta, nel corso del 2013 ha registrato ricavi netti per Euro 95.677 migliaia in diminuzione del 10,9% rispetto al 2012.

Su tale andamento hanno influito la contrazione dei

proventi derivanti dall'attività di *handling* ordinario che ha risentito della riduzione dell' 8,9% dei movimenti serviti, correlata alla cessazione e alla riduzione dell'operatività di alcuni vettori verificatasi su entrambi gli scali.

## Andamento delle attività di *handling*

Nel corso del 2013 SEA Handling ha gestito le attività di *handling* rampa, passeggeri e merci in uno scenario di mercato complesso, che ha mantenuto caratteristiche di forte competitività, di significativa pressione sui prezzi e di richieste sempre più sfidanti da parte dei vettori.

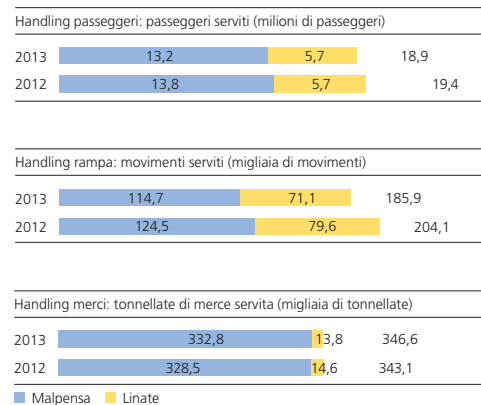
Nell'anno le diverse aree di attività hanno registrato i seguenti andamenti:

- in area passeggeri, rispetto all'anno precedente, si è avuto un decremento di circa 0,6 milioni unità (-2,9%), totalmente ascrivibile allo scalo di Malpensa e in particolare al forte calo sia del Gruppo Alitalia (circa -0,8 milioni di passeggeri pari al -36%), sia del Gruppo Meridiana (circa -0,12 milioni di passeggeri pari al -26,4%), nonché dalla mancata operatività dei

clienti/vettori Wind Jet (circa -0,11 milioni di passeggeri) e Jet Airways (circa -0,12 milioni di passeggeri), non controbilanciato dai seppur ragguardevoli incrementi di vettori quali EasyJet (circa +0,4 milioni di passeggeri), Wizz Air (+0,11 milioni di passeggeri), e grazie al nuovo cliente El Al da marzo 2013 (circa 0,12 milioni di passeggeri), precedentemente servito da altro *handler*;

- in area rampa la contrazione del traffico rispetto all'anno precedente ha fatto registrare un'incidenza percentuale a livello di movimenti totali serviti pari a circa -8,9% (circa -18.200 movimenti), distribuita in parte su Linate (circa -8.500 movimenti pari al -10,6%) e in parte su Malpensa (circa -9.700 movimenti pari al -7,8%);

• in area merci, le cui attività sono concentrate sull'aeroporto di Malpensa dove la società offre i servizi di carico e scarico merci alla quasi totalità dei vettori *all cargo* presenti sullo scalo, si è registrata una inversione di tendenza rispetto agli anni precedenti, con un incremento a livello di Sistema pari a +1%. Su tale risultato ha influito positivamente il buon andamento di vettori *all cargo* quali Cargolux (+9,7%), Qatar (+49,2%) e AirBridgeCargo (+60,9%), mentre si registrano ancora i segni della crisi di alcuni vettori dell'Estremo Oriente, in particolare China Cargo (-79,9%) e Korean (-18%).



## Politica commerciale

Nel corso del 2013 SEA Handling si è presentata al mercato con un'offerta di servizi di elevata qualità e fortemente orientati alle diverse esigenze dei clienti, ciò al fine di mantenere e, ove possibile incrementare, le quote di mercato servite negli scali gestiti dal Gruppo SEA confermandosi quale primario operatore nelle attività di *handling*.

In particolare, la Società ha confermato la propria capacità di offrire ai vettori un'ampia gamma di attività,

comprendenti servizi sia di *full handling* sia di *handling* parziale, prestazioni di servizi *ad hoc* a fronte di specifiche richieste dei vettori, specializzazione nelle attività di rampa dedicate ai vettori *all cargo* che richiedono una particolare competenza in termini di personale dedicato e di mezzi utilizzati. Tali obiettivi sono stati perseguiti mediante aggiornamenti delle figure professionali e attraverso il mantenimento delle certificazioni di qualità che attestano l'elevato livello qualitativo dei servizi prestati.



## Qualità dei servizi

### Milano Malpensa

La prestazione di servizi in linea con le molteplici esigenze dei vettori ha consentito a SEA Handling di garantire ai propri clienti un elevato livello di puntualità, attestando al 99,9% il numero di voli serviti dalla società partiti in orario o con un ritardo massimo di 15 minuti sia al Terminal 1 che al Terminal 2, per cause solo a essa attribuibili.

L'attenzione posta al servizio dei clienti e le azioni di miglioramento intraprese, hanno influito positivamente sui tempi di riconsegna dei bagagli in arrivo, consentendo di ritirare il primo bagaglio entro 27 minuti per il 98,1% dei voli di Milano Malpensa 1, ed entro 26 minuti per il 95,7% dei voli di Milano Malpensa 2, attestandosi su livelli migliori rispetto a quanto indicato nella Carta dei Servizi (ossia che il 90% dei bagagli deve essere riconsegnato entro tali limiti temporali).

Nel 2013 il numero di bagagli disguidati, per cause imputabili a SEA Handling, si attesta: per Milano Malpensa Terminal 1 a 1,0 bagagli ogni mille passeggeri

partiti e per Milano Malpensa Terminal 2 a 0,3 bagagli ogni mille passeggeri partiti, entrambi in miglioramento rispetto all'esercizio precedente.

### Milano Linate

Nel corso del 2013 SEA Handling, sull'aeroporto di Milano Linate, ha confermato gli elevati livelli di puntualità conseguiti nell'esercizio precedente, con il 99,9% di voli serviti puntuali, o con un ritardo massimo di 15 minuti, per cause solo a essa attribuibili.

I tempi di riconsegna dei bagagli in arrivo risultano pressoché allineati a quelli dello scorso anno, consentendo di ritirare il primo bagaglio entro 18 minuti per il 95,7% dei voli attestandosi quindi su livelli molto migliori rispetto allo *standard* richiesto dalla Carta dei Servizi di Linate (ossia che il 90% dei bagagli deve essere riconsegnato entro tale limite temporale).

Il numero di bagagli disguidati, per cause imputabili a SEA Handling, è di 1,6 bagagli ogni 1.000 passeggeri partiti, in miglioramento rispetto alla *performance* 2012.

## Continuità aziendale

Come noto, l'attività di *handling* presso gli scali di Milano Linate e Milano Malpensa è sviluppata dalla controllata SEA Handling SpA. In riferimento a tale controllata, l'imminente apertura della procedura di liquidazione – dovuta (i) alla insufficiente patrimonializzazione della società che, sulla base delle previsioni eroderà nel secondo semestre 2014 il patrimonio netto al 31 dicembre 2013 ricadendo nel disposto dell'art. 2447 del Codice Civile, oltre che (ii) al perseguimento delle linee strategiche di permanente coinvolgimento di SEA nella gestione dell'attività di *handling* presso gli scali di Milano Linate e Malpensa, – che consente però di dare esecuzione alla decisione della Commissione europea del 19 dicembre 2012 per la cessazione della pratica di copertura delle perdite consuntivate dalla società da parte di SEA, ritenuta dalla Commissione stessa lesiva della concorrenza – determinano il venir meno del presupposto per la continuità aziendale.

Il Bilancio Separato al 31 dicembre 2013 della controllata è stato pertanto redatto utilizzando i “criteri di funzionamento” applicati tenendo conto, comunque, della prospettata cessazione dell'attività e, quindi, degli effetti che la prospettata messa in liquidazione di SEA Handling SpA produrrà sulla composizione del suo patrimonio e sul valore recuperabile delle sue attività.

L'applicazione di tale principio, data la tipologia delle attività iscritte nella situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, non ha implicato rettifiche agli ordinari processi valutativi di recuperabilità delle attività materiali e di stima della esigibilità dei crediti.

Con riferimento all'onere complessivo della liquidazione – come meglio indicato nelle note esplicative alla voce “Partecipazioni in imprese controllate” del Bilancio Separato e “Accantonamenti” del Bilancio Consolidato – la non determinabilità e l'incertezza sulla quantificazione dei citati oneri alla data di riferimento né alla data di approvazione del Bilancio Separato e Consolidato di SEA, determina che nessuna svalutazione di partecipazione o iscrizione di fondo per rischi e oneri sia riflessa rispettivamente nel

Bilancio Separato e nel Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013 in applicazione dello IAS 37.

D'altro canto, per consentire il perfezionamento della liquidazione, SEA ha assunto in data 24 marzo 2014 l'impegno irrevocabile di sostenere SEA Handling SpA finanziariamente a fronte dei costi di liquidazione incorsi, sia nell'ipotesi in cui venga definito un percorso di liquidazione allineato a quello a oggi ipotizzato che nell'ipotesi di differenti strutture di adempimento a oggi non note nelle more della finalizzazione delle negoziazioni con la Commissione.

In particolare, nell'ambito degli impegni irrevocabili assunti da SEA il 24 marzo 2014 per garantire la liquidazione *in bonis* della società, è previsto che in ipotesi di mancata approvazione dell'*iter* attualmente proposto alla Commissione:

- SEA si impegna a votare senza indugio, in sede di Assemblea Straordinaria della Società, a semplice richiesta del Consiglio di Amministrazione della stessa, la messa in liquidazione volontaria, secondo un programma, da predisporre a cura del nominando liquidatore, che preveda, tra l'altro, la minimizzazione dei costi di liquidazione tramite ricorso agli ammortizzatori sociali di legge e alle procedure di mobilità garantendo l'integrale copertura dell'onere sino a un ammontare che non superi quello meglio definito entro e non oltre il 31 marzo 2014 sulla base di più aggiornate conoscenze sull'*iter* di liquidazione;
- SEA, nell'esercizio delle proprie prerogative di Socio che esercita direzione e coordinamento, potrà comunque chiedere la predisposizione di un piano di liquidazione alternativo che preveda, la temporanea continuazione dell'attività aziendale al fine di evitare l'irreparabile pregiudizio che discenderebbe da una interruzione *ex abrupto*, totale o parziale, dei servizi di *handling* negli aeroporti di Linate e Malpensa. In tal caso, SEA sarebbe peraltro tenuta a garantire la liquidazione *in bonis* di SEA Handling quale che sia il costo di realizzazione di tale piano di liquidazione alternativo (con conseguente obbligo di dotazione patrimoniale e finanziaria, a beneficio di SEA Handling, nella misura all'uopo necessaria).



Ricavi consolidati 2013 Euro 724.080 migliaia<sup>(\*)</sup>



	%
● Aviation	49,7
● Non Aviation	24,9
● Handling	13,2
● Energia	2,9
● Ricavi da applicazione IFRIC 12	9,3

(\*) I ricavi consolidati di Gruppo al 31 dicembre 2013 sono esposti al netto delle elisioni infragruppo.

## Commento ai principali risultati

Nel corso del 2013, il segmento di attività Energia (produzione e vendita di energia elettrica e termica) ha registrato ricavi netti per Euro 21.107 migliaia in riduzione del 40,4% rispetto al 2012.

In particolare, i ricavi derivanti dalla vendita di energia elettrica a terzi hanno registrato un decremento del 45,8%: la diminuzione delle quantità cedute dipende esclusivamente dall'effetto combinato dei bassi prezzi di cessione in Borsa a fronte di un decremento

del costo del metano (-3,7% rispetto al 2012) che, non consentendo un adeguato ritorno economico, ha indotto la controllata SEA Energia SpA a ridurre la produzione in eccedenza all'autoconsumo. In tale contesto, quindi, la quantità di energia elettrica venduta attraverso il *trading* in Borsa è diminuita del 34,9% attestandosi a 24,8 milioni di kWh.

I ricavi derivanti dalla vendita di energia termica a terzi registrano un aumento del 7%.

## Andamento delle attività di produzione e vendita di energia

### Energia elettrica

Nel 2013 la produzione di energia elettrica destinata alla vendita ha registrato un decremento del 16,2% (-70,7 milioni di kWh) rispetto all'esercizio 2012, attestandosi a 365,7 milioni di kWh. Tale diminuzione è stata determinata da una diminuzione delle vendite di energia elettrica a terzi (-75,7 milioni di kWh) solo in parte controbilanciata da un lieve incremento dell'energia elettrica richiesta da parte di SEA (+5 milioni di kWh).

### Energia termica

Nel corso del 2013 la produzione di energia termica ha registrato un incremento del 3,6% rispetto al 2012 (+12,1 milioni di kWh) attestandosi a 344,8 milioni di kWh, di cui oltre l'85% destinato ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Tale aumento è stato sostenuto dalle maggiori richieste

di energia termica correlate alle rigide condizioni climatiche dei primi mesi del 2013, che hanno determinato maggiore fabbisogno di riscaldamento. Su tale incremento ha influito anche la crescita dell'energia termica ceduta per il teleriscaldamento del quartiere di Milano Santa Giulia, prodotta dalla centrale di Milano Linate.

### “Certificati verdi”

Anche nel 2013 la controllata SEA Energia SpA, 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 (GSE) numero 45.604 “certificati verdi”.

La quota eccedente i fabbisogni sarà oggetto di acquisto diretto al Gestore dei Servizi Energetici.

## Emissioni di CO<sub>2</sub>

Per il 2013 la produzione complessiva di CO<sub>2</sub> della Società è stata pari a 192.581 tons, di cui 140.865 tons generate dalla centrale di Malpensa e 51.716 tons prodotte dall'impianto di Linate.

La controllata SEA Energia SpA dispone al 31 dicembre 2013, sul suo conto proprietà, di 6.887 tons di CO<sub>2</sub>. Inoltre con Deliberazione n. 29/2013 del Comitato nazionale per la gestione direttiva 2003/87/CE, verranno allocate gratuitamente 46.738 quote di CO<sub>2</sub> per Malpensa e 13.301 per Linate. Si segnala, quindi, che per restituire al Ministero dell'Ambiente le 192.581 tons emesse, dovranno essere acquisite sul mercato numero 125.655 quote di CO<sub>2</sub>.

## “Certificati bianchi”

Per la produzione cogenerativa dell'anno 2012 della centrale di Malpensa sono stati riconosciuti dal GSE numero 6.883 “certificati bianchi”, di cui 4.014 al ciclo combinato 1 (CC1) e 2.869 al ciclo combinato 2 (CC2). A seguito della produzione cogenerativa dell'anno 2013 della centrale di Malpensa saranno richiesti al GSE numero 6.339 “certificati bianchi”, di cui 4.681 spettanti al ciclo combinato 1 (CC1) e 1.658 al ciclo combinato 2 (CC2).

## Investimenti nell'attività Energia

Nel corso del 2013, al fine di migliorare ulteriormente gli *standard* ambientali, la qualità del servizio e di aumentare gli *standard* di sicurezza, è proseguito l'impegno del Gruppo nello sviluppo infrastrutturale.

Nella centrale di Malpensa è stata implementata e avviata la sostituzione dei gruppi di emergenza UPS. Sono stati portati a termine il *revamping* di due torri evaporative permettendo una configurazione ottimale dell'impianto produttivo. È stato sostituito l'intero gruppo batterie alla cabina di alta tensione (132 kV).

Sono stati sostituiti i servomotori delle serrande caldaie ed è stato eseguito un importante *upgrade* del sistema di *Direct Control System* (DCS) della centrale.

Nella centrale di Linate è stato avviato il progetto per l'implementazione del sistema di ottimizzazione dei processi produttivi della centrale che permetterà di ottenere, attraverso un'opportuna configurazione dell'impianto produttivo, la massimizzazione dei profitti generati dalla vendita dell'energia elettrica attraverso la Borsa elettrica.

# Corporate Social Responsibility

## 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.

Nel 2013 è proseguita l'elaborazione della “*Sustainability Vision*” di SEA, che rappresenterà l'agenda programmatica degli obiettivi strategici, delle *policy*, degli strumenti e delle risorse attraverso cui gli obiettivi di *business* verranno coniugati con le *issue* della sostenibilità.

Il moltiplicarsi di situazioni di confronto dialettico tra l'azienda e gli *stakeholder* su progetti e visioni di sviluppo di capitale importanza rendono necessario inaugurare un nuovo approccio, più aperto e dialogico, nella strategia relazionale.

Il Gruppo SEA è, assieme a Fraport e Monaco, l'unica società privata di gestione aeroportuale in Europa a essersi dotata di Bilancio di Sostenibilità certificato al più alto livello di *compliance* (A+) dello *standard* internazionale GRI.

Lo *stakeholder management* rappresenta il logico e naturale complemento di questa eccellenza rendicontativa, che non rappresenta il traguardo, bensì la piattaforma di partenza di un'azienda realmente “*accountable*”.

L'obiettivo è definire il profilo di “materialità” delle politiche di sostenibilità di SEA, con l'indicazione degli ambiti d'intervento che, nel soddisfare le aspettative degli *stakeholder* chiave, maggiormente risultano funzionali alle strategie competitive di SEA.

Il processo di costruzione della “*Sustainability Vision*” nel 2013 è stato alimentato da una indagine sugli *stakeholder* condotta dall'istituto specializzato SWG nel periodo maggio-giugno.

L'indagine ha riguardato 111 soggetti, di cui 80 *stakeholder* esterni e 31 *manager* SEA (14 dirigenti e 17 quadri).

Gli *item* complessivamente sottoposti al campione sono stati 45, distribuiti in 4 categorie, corrispondenti alle *business challenge* di SEA di medio periodo.

Sia gli *stakeholder* che il *management* SEA sottoposto all'indagine hanno valutato tutti gli *item* in base a due dimensioni d'impatto: valutazione di importanza in base alle loro aspettative e valutazione di utilità/coerenza rispetto alle *business challenge* di SEA.

Per quanto riguarda l'incremento di capacità nel medio termine dell'aeroporto di Malpensa, gli *stakeholder* hanno espresso una valutazione su 14 *item* che attengono alla gestione delle relazioni con il territorio, ai parametri ambientali, alle relazioni con la filiera di fornitura e impatto socio-economico.

Rispetto alla gestione proattiva e maggiormente concertata del Contratto di Programma, gli *stakeholder* hanno valutato 12 *item* riguardanti: gestione delle relazioni con i vettori, impatto ambientale delle attività aeroportuali, qualità dei servizi ai passeggeri e aspetti organizzativi.

Sono stati invece 11 gli *item* connessi alla ricerca di efficienza gestionale che gli *stakeholder* hanno preso in considerazione, suddivisi nelle seguenti categorie: gestione strategica della *supply chain*, incremento della produttività del lavoro e gestione delle variabili organizzative *soft*.

La *business challenge* relativa all'innovazione è stata sottoposta a valutazione da parte degli *stakeholder* attraverso 8 *item*, riguardanti: l'adozione di un modello di azienda “*knowledge intensive*”, iniziative per migliorare la *customer experience* e quelle per acquisire una visione globale del contesto di *business*.

Nel 2014 verrà portato a conclusione il processo attraverso cui si giungerà a costruire il profilo multidimensionale (comprendente anche gli effetti di tipo ambientale, sociale e relazionale) del valore che SEA intende generare dando attuazione al nuovo Piano Strategico 2014-2020.

Il *Multi-Stakeholder Workshop* che verrà realizzato nel 2014 rappresenterà il laboratorio di raffinazione e di messa a fattor comune delle questioni-chiave che andranno a costituire la *Sustainability Vision* del Gruppo SEA, da intendersi come complemento qualitativo del Piano Strategico.

## La dimensione “sociale”

Il Gruppo SEA si è dotato di una specifica *policy* in materia di “cittadinanza d’impresa”, attraverso la quale definisce le proprie strategie di investimento sociale secondo criteri di organicità, efficacia, misurabilità dell’impatto e attinenza al profilo di *business* dell’azienda.

Sulla base di tali considerazioni il Gruppo ha proseguito con le iniziative di cooperazione internazionale in Kenya e Malawi attraverso Cesvi e COOPI (organizzazioni non governative), dedicate rispettivamente all’eradicazione dello sfruttamento del lavoro minorile e all’accesso alle energie rinnovabili in aree rurali.

In merito al progetto “*Energy facilities*” in Malawi, nel corso dell’anno è stato perfezionato un accordo con

COOPI finalizzato a coinvolgere un *team* di ricerca del Dipartimento Energia del Politecnico di Milano per effettuare un monitoraggio e una valutazione degli impatti economici, ambientali e sociali del progetto.

È inoltre proseguito il progetto “*English takes off from MXP*”, che si propone la precoce diffusione della lingua inglese verso tutti gli alunni delle scuole primarie presenti sul territorio direttamente interessato dalla presenza dell’aeroporto, costruendo al contempo competenze linguistiche elevate nel corpo docente delle scuole coinvolte per creare, nel lungo periodo, condizioni favorevoli all’occupazione di qualità dei futuri cittadini fornendo loro un alto livello di competenza della lingua inglese.

## 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 CO<sub>2</sub> 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.

Il Sistema di Gestione Ambientale e il Sistema di Gestione dell’Energia sono periodicamente oggetto di verifiche interne ed esterne. L’impegno del Gruppo è proteso alla diffusione agli *stakeholder* di una dettagliata reportistica inerente i processi ambientali ed energetici degli aeroporti milanesi in una logica di

progressivo miglioramento del governo dei fenomeni ecologico-ambientali ed energetici connessi con le attività del Gruppo e coerentemente con un quadro strategico orientato all’ottenimento della massima sostenibilità.

L’attenzione alla massima integrazione tra il contesto ambientale e quello della *safety* operativa aeroportuale ha determinato un proficuo utilizzo dei *Safety Committee* che, con il coinvolgimento di tutti i soggetti operativi (compagnie aeree ed enti istituzionali), persegue gli obiettivi di integrazione tra la dimensione operativa e la sicurezza aeroportuale e di riduzione delle possibili ricadute negative sull’ambiente.

L’attuazione della politica ambientale di Gruppo si basa sull’impegno di una struttura dedicata ad assicurare la massima attenzione ai principali aspetti strategici e 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.

Le unità specifiche della funzione *Environment and Airport Safety* alimentano in modo sistematico un cruscotto di indicatori ambientali alcuni dei quali rientrano anche nell’Accordo di Programma con ENAC, con risvolti tariffari particolarmente significativi che contribuiscono quindi direttamente anche al raggiungimento degli obiettivi economici aziendali.

In linea con tale politica, è stata implementata, fin dal 2004, la strutturazione di un Sistema di Gestione Ambientale che nel 2006 ha ottenuto la certificazione ISO 14001, riconfermata nel 2009 e, nel 2012, per il successivo triennio.

Le procedure e le istruzioni operative che compongono tale sistema consentono una efficace azione di ge-



stione e gli opportuni monitoraggi dei processi ambientali nonché l'individuazione di aree di miglioramento connesse all'attività del Gruppo SEA.

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, campi elettromagnetici, *climate change*, energia, rifiuti e rumore.

La vasta esperienza maturata sin dal 1998 con la costituzione di SEA Energia SpA 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 a opera di CertiQuality.

La gestione dei consumi energetici del Gruppo SEA si ispira ai seguenti principi:

- l'energia prodotta deve essere garantita nel rispetto e tutela dell'ambiente;
- la riduzione dell'impatto ambientale e il miglioramento delle prestazioni ambientali sono tra i criteri che concorrono alla definizione delle strategie di *business*, anche sull'evoluzione delle infrastrutture;
- la consapevolezza dei dipendenti, *partner*, fornitori, appaltatori, *stakeholder* sulle implicazioni ambientali delle proprie attività è un elemento indispensabile per il miglioramento delle prestazioni ambientali di entrambi gli aeroporti.

Il Sistema prevede l'istituzione di un *Energy Team* e, per la gestione integrata degli aspetti tecnicamente più specifici, di un Gruppo tecnico che coinvolgendo tutte le funzioni più direttamente operanti sui differenti aspetti, dalla progettazione alla realizzazione, alla manutenzione nonché la struttura di *Environment Management*, assicura la necessaria visione d'insieme dei processi e quindi l'identificazione delle più opportune proposte d'intervento.

### Cambiamento climatico, protezione dell'aria e consumi energetici

Sul tema "*Climate Change*", anche nel 2013 è stato confermato il raggiungimento del livello 3+ "neutralità" nel contesto dell'iniziativa di ACI EUROPE *Airport Carbon Accreditation*, ripetendo nel campo della riduzione volontaria delle emissioni di CO<sub>2</sub> il risultato mantenuto negli ultimi 4 anni con un posizionamento di assoluta *leadership* in Italia e collocando SEA al vertice delle società di gestione aeroportuali europee "neutrali" (dal 2010).

Lo sforzo complessivo di tutti i settori verso la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> è stato positivamente sintetizzato dall'*European Environment Agency* (EEA) (agenzia dell'Unione europea che fornisce dati indipendenti sull'ambiente); gli ultimi dati indicano una significativa riduzione della quantità totale di emis-

sioni (più del 18%) rispetto all'anno "base" di riferimento (1990). La quota attribuibile al settore "*Aviation*" continua a rappresentare una quota minimale (meno del 2%) delle emissioni globali di CO<sub>2</sub>.

Il Gruppo SEA ha mantenuto negli ultimi quattro anni un forte impegno nella riduzione di queste emissioni sia direttamente sia contribuendo a iniziative condotte da altri soggetti che operano a stretto contatto con il mercato aeroportuale (Ente Nazionale di Assistenza al Volo – ENAV –, in *primis*, con il 1° *Flight Efficiency Plan* – FEP –, un piano di interventi pluriennale che, attraverso l'ottimizzazione della struttura del *network* ATM consente la riduzione dei tempi di volo, del consumo di carburante e delle emissioni di anidride carbonica da parte degli aeromobili).

### *Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality* degli aeroporti di Milano

Il Gruppo SEA in merito alle emissioni di CO<sub>2</sub> 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). Nel 2013 ha confermato per il 5° anno consecutivo la posizione di *leadership* in Europa (nel 2009 a livello *Optimization* e dal 2010 a Livello 3+ "neutralità") per entrambi gli aeroporti di Linate e Malpensa.

Nel 2009, ACI Europe (*Airport Council International*), per promuovere un contributo concreto dagli aeroporti nella lotta contro il cambiamento climatico, ha lanciato l'iniziativa *Airport Carbon Accreditation* che ha visto il coinvolgimento volontario dei principali operatori aeroportuali europei. L'iniziativa prevede l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO<sub>2</sub> da parte del gestore aeroportuale, gli operatori di movimentazione, le compagnie aeree e di tutti coloro che agiscono nel sistema aeroportuale.

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

- *Mapping* – Verifica delle emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scopo 1 e scopo 2).
- 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 scopo 1 e scopo 2).
- Ottimizzazione – Oltre ai livelli 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 (scopo 3).
- 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 scopo 1 e scopo 2) con l'acquisto di *offset*.

I risultati rispetto al triennio precedente sono i seguenti:

Riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> rispetto alla media del triennio precedente		
	SCOPO 1+2	SCOPO 3
Linate	-11,3%	-0,3%
Malpensa	-1,1%	-21,1%

Scopo 1 – Emissioni dirette – Emissioni associate alle fonti che sono possedute o che si trovano sotto il controllo della Società.

Scopo 2 – Emissioni indirette – Emissioni associate alla generazione di energia elettrica o termica acquistata o consumata dall'impresa, che fisicamente viene immessa nel perimetro societario.

Scopo 3 – 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 la SEA ha la possibilità di agire con un'influenza determinante (i cosiddetti “scopo 1 e scopo 2”), sono stati acquistati dei *carbon credit* in quantità corrispondente alle tonnellate di CO<sub>2</sub> emesse nel corso dell'anno. Precisamente per Linate sono state neutralizzate 15.691,51 tonnellate di CO<sub>2</sub>, per Malpensa 44.784,52 tonnellate di CO<sub>2</sub>.

Le tipologie di *carbon credit* acquistate sono state Green CERs (*Certified Emissions Reductions*). L'andamento dei mercati unitamente all'azione di *saving* ottenuta nel corso dell'anno hanno consentito di spendere Euro 39.916,80 per la neutralizzazione di entrambi gli aeroporti (rispetto alla spesa di Euro 93.843 sostenuta per la neutralizzazione 2012, con un risparmio totale di Euro 53.926,2 (il 57,4%).

La certificazione sulle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'ambito dell'iniziativa internazionale promossa da ACI Europe è effettuata a livello nazionale da TÜV Italia e a livello europeo da WSP, società internazionale con sede a Londra scelta da ACI Europe come riferimento tecnico scientifico dell'iniziativa.

L'incremento dei volumi dell'aeroporto di Malpensa determinerà una attenta valutazione su modalità e criteri di partecipazione all'*Airport Carbon Accreditation* nel 2014.

## La qualità dell'aria

Per garantire un'alta qualità dell'aria, il Gruppo SEA provvede a monitorare in entrambi gli aeroporti i dati degli inquinanti e a produrre dei *report* mensili sulla base delle rilevazioni giornaliere effettuate da ARPA Lombardia, attraverso numerose centraline posizionate sul territorio. Per l'area di Malpensa vengono considerati i dati delle tre stazioni di monitoraggio poste nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Ferno, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo) e di altre centraline collocate in aree urbanizzate (Busto Arsizio, Gallarate, Varese); anche per l'aeroporto di Linate

vengono considerati i dati delle stazioni di monitoraggio collocate nelle immediate vicinanze (Limito-Pioltello e Milano-Parco Lambro) e di altre centraline poste in aree urbanizzate (Milano-Città Studi, Milano-Marche, Monza, Vimercate).

## La produzione e il consumo di energia

Le principali fonti energetiche utilizzate dal Gruppo per le attività aeroportuali sono l'energia elettrica e l'energia termica: gli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate vengono alimentati dalle due centrali di cogenerazione della controllata SEA Energia SpA. Entrambi gli impianti utilizzano gas naturale come principale combustibile consentendo di ridurre al minimo le emissioni atmosferiche di ossidi di zolfo, polveri, ossidi di carbonio e composti organici volatili. A parità di energia utilizzata, infatti, l'anidride carbonica prodotta dalla combustione del gas naturale è il 25-30% inferiore rispetto a quella dei prodotti petroliferi e il 40-50% in meno rispetto al carbone. Anche le emissioni di ossidi di azoto risultano inferiori rispetto a quelle prodotte dalla combustione del carbone e dei combustibili liquidi.

## Strategie di *Energy Saving*

Dal 2006 nei due aeroporti di Linate e Malpensa viene condotta un'azione sistematica di *energy saving* che ha ottenuto risultati particolarmente incisivi. SEA ha effettuato essenzialmente interventi nel campo dell'illuminazione e della climatizzazione dei terminal, delle aree operative, dei fabbricati e dei singoli locali tecnici.

Gli interventi sull'illuminazione hanno riguardato miglioramenti sia tecnologici, con la sostituzione delle lampade interne ed esterne, sia gestionali (allineamento dei profili di illuminazione con gli utilizzi effettivi delle zone considerate) e la sofisticazione dell'azione è giunta, a Malpensa, sino ad ottenere da ENAC l'autorizzazione (tramite specifico *Risk Assessment*) dello spegnimento della pista non utilizzata nelle ore notturne, coerentemente con l'assetto operativo vigente anche il relazione allo scenario anti-rumore. Gli interventi effettuati hanno comportato un risparmio totale negli anni dal 2009 al 2012 (rispetto al 2008) di oltre 82.800 MWh, che corrisponde a una minor emissione in atmosfera di 33.000 tons di CO<sub>2</sub>.

SEA ha definito uno specifico *Energy Management System* e ha ottenuto la certificazione ISO 50001 a ottobre 2013.

SEA ha definito uno specifico progetto riguardante l'ottenimento dei Titoli di Efficienza Energetica (TEE – “certificati bianchi”) relativi a interventi di risparmio energetico, completato nel 2013, relative ai sistemi di illuminazione *air-side* (torri faro) e *landside* (strade e parcheggi) di Malpensa e *landside* di Linate. Il processo è stato formalmente attivato con la presentazione di documenti richiesti il 31/12/2013. L'entità economica definitiva sarà oggetto di comunicazioni

da parte del GSE ed è orientativamente quantificabile in circa Euro 800 mila di potenziali proventi in 5 anni.

### La gestione dei rifiuti

Nel corso del 2013 il Gruppo SEA ha confermato il proprio impegno nella raccolta differenziata dei rifiuti prodotti negli scali di Milano Malpensa e Milano Linate. Le attività sono condotte razionalmente e si confermano gli efficaci rapporti con gli enti territoriali che presidiano la tematica. La quantità totale di rifiuti solidi urbani gestiti nei due aeroporti ammonta a 5.075 tons a Malpensa e a 2.128 tons a Linate. Complessivamente, nei due aeroporti sono trattate anche circa 700 tons di diverse tipologie di rifiuti speciali (pericolosi e non pericolosi).

In entrambi gli aeroporti è attiva un'efficace raccolta differenziata che si attesta su valori significativi (a consuntivo 48% a Linate e 34% a Malpensa, secondo le classificazioni dettate dal D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni come da D.L. 03.12.2010 n. 205). Nel 2013 si sono impostate le condizioni per una corretta attivazione del sistema SISTRI (sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti), recentemente operativo su entrambi gli aeroporti.

### Le acque

Nei Paesi industrializzati le politiche finalizzate alla riduzione del *water footprint* sono in fase di significativa evoluzione, in linea con le esigenze di una complessa ed efficace gestione qualitativa e quantitativa della risorsa idrica maggiormente improntata alla salvaguardia e all'assunzione dei principi di sviluppo sostenibile.

Gli aeroporti del Gruppo SEA sono autonomi nell'approvvigionamento idrico e assicurano tutti i controlli necessari a distribuire acque di ottima qualità per gli utilizzi più vari all'interno delle aerostazioni, nei locali tecnici, agli aeromobili. L'attenzione è ora dedicata alle azioni di razionalizzazione dei consumi e di sofi-

sticazione della gestione nonché a progetti per il riutilizzo delle acque di origine meteorica.

Relativamente allo smaltimento delle acque nere entrambi gli scali gestiti dal Gruppo SEA sono dotati di una rete fognaria collegata ai depuratori di San Antonino, per Milano Malpensa, e di Peschiera Borromeo, per Milano Linate. Per quanto riguarda le acque piovane, queste ultime in entrambi gli aeroporti sono trattate con impianti di separazione olio-acque (disoleatori) prima di essere avviate allo smaltimento.

### Il rumore

Le reti di monitoraggio dell'inquinamento acustico di Linate e Malpensa mantengono ampiamente le *performance* programmate nel Contratto di Programma di ENAC (92% di *up-time* con elevate correlazioni con i tracciati radar) e forniscono un sistematico riscontro sui valori di inquinamento acustico di origine aeronautica (informazione assicurata al territorio oltre che agli enti istituzionali). Attualmente si compongono di 22 stazioni fisse (16 a Malpensa e 6 a Linate) e 5 centraline mobili. L'ARPA Lombardia assicura un sistematico controllo della qualità dei monitoraggi. Le tipologie delle centraline di misura collocate sul territorio sono quelle definite dalla legislazione regionale. In questo campo è anche attiva una importante collaborazione con l'Università Bicocca. La Commissione Aeroportuale dell'aeroporto di Linate, presieduta da ENAC, ha deliberato nel 2009 la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale mentre nella Commissione Aeroportuale di Malpensa gli enti territoriali non hanno ancora consolidato un livello di consenso che permetta l'analoga approvazione. Presso l'aeroporto di Malpensa sono stati comunque attuati interventi di ottimizzazione della gestione del traffico aereo determinando oggettivi vantaggi anche nei territori dell'ovest Ticino. La costante evoluzione tecnologica dei velivoli garantisce, inoltre, un decrescente impatto ambientale sia sul versante dell'inquinamento acustico che per le emissioni.

## Le collaborazioni internazionali

Il Gruppo SEA ha sempre ritenuto fondamentale mantenere un efficace insieme di relazioni e confronti a livello internazionale.

Nel contesto del Settimo Programma Quadro della Commissione europea procedono positivamente i due progetti europei CASCADE e S4ECOB, di ricerca, finalizzati ai temi energetici:

- Progetto CASCADE (focus Malpensa – inizio progetto ottobre 2011) – Utilizzo di meccanismi di governo / controllo dei sistemi tecnici / opportuna sensoristica e sviluppo appositi applicativi *software* per il conseguimento di significativi risparmi energetici. Il progetto prevede di utilizzare come area test il satellite B dell'Aeroporto di Malpensa (comparandolo con il satellite A) con l'obiettivo di migliorare i cicli di funzionamento delle macchine di termocondizionamento e i processi di regolazione degli assetti.
- Progetto S4ECOB (focus Linate – inizio ottobre 2011) – Il progetto continua nella sua sequenza di attività. Sviluppo di una piattaforma che integri, nell'ambito delle infrastrutture pubbliche, i sistemi esistenti di riscaldamento, ventilazione, condizionamento e illu-

minazione finalizzata al miglioramento dell'efficienza energetica e alla riduzione dei consumi garantendo, inoltre, condizioni ottimali di *safety / security* e comfort.

Sono stati inoltre attivati due nuovi progetti di durata triennale focalizzati, rispettivamente, sul tema distribuzione energetica / *smart grid* e sulla gestione avanzata della risorsa idrica:

- DREAM – *ICT for Energy-efficient Buildings and Spaces of Public Use* – si propone di rafforzare l'efficienza e la rete di distribuzione elettrica mediante lo sviluppo di un nuovo approccio gestionale e di controllo, attraverso l'introduzione di funzionalità di simulazione a supporto del processo decisionale e di *test on real* scenario su piccola scala.
- WATERNOMICS – *ICT for Water Resource Management*. L'obiettivo del progetto WATERNOMICS (che vedrà l'avvio operativo nel 2014) è di fornire informazioni, in tempo reale, sul consumo e la disponibilità di acqua per migliorare la qualità delle decisioni dei *decision maker* in materia di gestione e controllo delle acque e aumentare la consapevolezza degli utilizzatori finali su questa importante risorsa naturale.

## Qualità dei servizi e Safety aeroportuale

## 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 2013 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 cosiddetta *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.

Seppure difficilmente definibile, l'esistenza di un legame funzionale tra ricavi *Aviation* o *Non Aviation* e la soddisfazione del passeggero misurata in termini di qualità percepita è un concetto condiviso dai principali gestori aeroportuali. Un passeggero soddisfatto della propria *Passenger Experience* è più propenso all'acquisto di quanto l'aeroporto gli offre, come servizi aeroportuali o come offerta commerciale. A parità di altre condizioni, un aeroporto apprezzato dai suoi utilizzatori incoraggia i vettori a sviluppare su di esso il proprio traffico.

Il Gruppo SEA ha impostato, traguadandosi alle *best practice* europee, un approccio mirato a individuare e intervenire sugli aspetti più sensibili dal punto di vista delle attese dei passeggeri.

L'analisi di *Customer Satisfaction* dei servizi resi negli scali gestiti da SEA nel 2013, condotta da un primario istituto di ricerche di mercato, evidenzia una netta crescita della soddisfazione complessiva dei passeggeri (di cui, anche gli ultimi dati disponibili di novembre, evidenziano che più dell'80% promuove i servizi ricevuti) a Malpensa Terminal 1 e a Linate, e rafforzano il risultato globale del sistema che raggiunge un livello discreto. In particolare a Malpensa Terminal 1 i passeggeri hanno valutato positivamente gli interventi infrastrutturali sugli ascensori e, analizzando i dati specifici di chi parte dal nuovo Satellite Nord, risultano premianti le nuove scelte architettoniche messe in campo nella nuova infrastruttura. A Linate si registra il giudizio complessivo migliore degli ultimi cinque anni; evidente l'impatto delle ristrutturazioni effettuate in area *check-in* e arrivi, oltre al buon gradimento della rinnovata offerta commerciale *retail* e *food&beverage*. Questo ambito registra buoni riscontri anche a Malpensa Terminal 1.

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

I dati di puntualità raccolti confidenzialmente tra i membri del gruppo di lavoro *European Airport Punctuality Network* (EAPN) dei voli sia in arrivo sia

in partenza (dati aggiornati a novembre 2013) si mantengono sui livelli medi del 2012 con sensibili oscillazioni, tuttavia, nei mesi di marzo e di giugno. Fenomeni atmosferici avversi e l'astensione dal lavoro del personale ATC in Francia hanno penalizzato in questi mesi del 2013 la *performance* negli aeroporti europei. Circa l'83% dei voli sono partiti puntuali e poco più dell'84% sono arrivati puntuali negli aeroporti considerati. La *performance* evidenzia ancora una generale difficoltà a recuperare i ritardi in arrivo soprattutto nel secondo semestre dell'anno. Gli aeroporti che maggiormente mostrano questa difficoltà si riconfermano gli *Hub* di medie dimensioni, da cui transitano 25/40 milioni di passeggeri/anno (quali Monaco, Fiumicino e Barcellona).

Linate, con oltre il 90% di voli partiti puntuali, consolida la propria ottima posizione tra gli scali europei, superando anche Oslo, Stoccolma e Monaco ed è senza dubbio il migliore nel gruppo degli aeroporti con un traffico che conta tra 5/15 milioni di passeggeri/anno, in cui si collocano Bologna, Budapest, Ciampino, Ginevra, Londra Luton e Varsavia.

Malpensa, i cui valori si mantengono intorno all'85%, è in linea con i valori medi degli aeroporti europei di dimensioni analoghe (tra cui Vienna, Atene, Zurigo, Düsseldorf) e superiore ai valori di Roma Fiumicino.

### Servizi al passeggero

Tra le iniziative poste in atto in particolare per accompagnare il passeggero soprattutto nelle situazioni impreviste, si distingue il Piano di *Contingency* che SEA, nel ruolo di Gestore Aeroportuale, giunto già alla quarta edizione, predispone e applica ove la regolarità operativa degli aeroporti risulti gravemente compromessa. La Commissione europea prevede, con la revisione in corso del regolamento sui diritti dei passeggeri (Regolamento Europeo 261/2004), di rendere obbligatori i piani di *Contingency* per gli aeroporti con un traffico superiore a 3/5 milioni di passeggeri all'anno. Milano ha realizzato da questo punto di vista una *best practice* che è stata presa a riferimento insieme ai modelli attuati da Monaco, Londra, Parigi e Amsterdam, ponendo per questi aspetti il Gruppo SEA all'avanguardia nel panorama europeo.

A partire da ottobre 2012 è stato introdotto il servizio Twitter come ulteriore canale di comunicazione a disposizione dei nostri passeggeri a cui rispondono gli operatori *front line* del *Customer Care*. Esso rappresenta uno strumento di contatto veloce che il passeggero utilizza sia per avere informazioni sull'orario del proprio volo che per avere notizie più generali sullo stato operativo dei nostri aeroporti in situazioni di scioperi o eventi meteo/altro sia presenti attorno a Malpensa e Linate che in corso in aree geografiche diverse che generano problemi al traffico aereo. Il *Customer Service* via Twitter si è distinto nel 2013 risultando il migliore per tempi percentuale di risposta

nell'industria aeroportuale a livello mondiale (fonte Socialbakers – [www.socialbakers.com](http://www.socialbakers.com)).

Inserita nella strategia *online* il Gruppo SEA ha realizzato la piattaforma tecnologica di supporto per gestire la relazione con il cliente/passeggero. Molto positivo il *trend* di registrazione di utenti (che hanno ormai superato le 700.000 unità) nel sistema CRM SEA, sostenuto soprattutto dal nuovo sistema WIFI e dall'*e-commerce*. Dal punto di vista operativo, da quest'anno il *call center* offre servizi di assistenza immediata ai clienti SEA che hanno acquistato *online* grazie alla possibilità di visualizzare le transazioni effettuate.

### **Sistema di telepresenza per servizio informazioni**

A fine dicembre 2013 sono stati posizionati e installati i primi 2 *virtual desk* in edizione pilota: uno a Malpensa T1, al Satellite Nord e l'altro a Linate, in area arrivi.

Il sistema consente il presidio in tele-presenza di punti

informativi in aerostazione, attraverso chioschi multimediali dotati di 2 *monitor*, quello verticale dove compare l'operatore di *Customer Care* e quello orizzontale, in modalità *touch screen*, utilizzato dal passeggero per attivare la chiamata che genera la comparsa dell'assistente; i chioschi sono governati in remoto da postazioni di *back office* presidiate dal personale opportunamente addestrato.

La modalità interattiva (che consente il dialogo tra l'assistente e il cliente) prevede anche da parte dell'operatore l'acquisizione di un documento che il passeggero desidera mostrare: la tecnologia installata consente infatti all'operatore di leggere sulla propria postazione remota il documento (a es. la carta d'imbarco) acquisito da una telecamera; ove utile può quindi ristamparne una copia al passeggero una volta marcato nei punti che occorre indicare al passeggero (a es. cerchiare l'indicazione del *gate*).

Entrambi gli obiettivi sono pensati nell'ottica del miglioramento globale del servizio per il quale il progetto sopra descritto prevede il posizionamento di altre 4 postazioni entro marzo 2014 e ulteriori 6 entro la fine del 2014.

## Il *Safety Management System*

In seguito alla emanazione dell'Accordo Stato Regioni sulla Formazione in materia di Sicurezza sul Lavoro, in stretta collaborazione con la Direzione Risorse Umane e Organizzazione, è stato ultimato il piano formativo per i dipendenti del Gruppo SEA anche relativamente a Preposti e Dirigenti, allineato alle modalità contenute nelle Linee Guida applicative dell'Accordo stesso.

Nel 2013 il Gruppo ha mantenuto la certificazione del proprio Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) 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.

Nel corso dell'anno si è provveduto a svolgere il Programma di *Audit* interno articolando il processo di analisi su 23 aree aziendali. Al fine di garantire i requisiti di conformità legislativa e il miglioramento continuo del SGSSL, per ogni area auditata è stata pianificata un'attività di *follow up* che ha impegnato con cadenza bimensile 6 *auditor* interni OHSAS 18001, finalizzata alla verifica delle azioni correttive/preventive individuate e del loro stato di avanzamento.

Nei mesi di aprile e ottobre 2013 sono state inoltre effettuate le previste verifiche di sorveglianza da parte di TÜV Italia, che hanno coinvolto tutte le unità operative aziendali per un totale di 8 giornate di *audit on site* che hanno dato esito positivo.

Sono proseguite le esercitazioni di emergenza ed evacuazione programmate su entrambi gli scali societari; le esercitazioni effettuate hanno fornito un riscontro

positivo sia sotto l'aspetto gestionale che delle misure finora attuate. Nell'ottica del miglioramento continuo delle procedure d'intervento sono stati inoltre aggiornati i Piani di Emergenza ed Evacuazione dei Terminal di Linate e Malpensa.

Presso il campo addestramento antincendio di Malpensa sono proseguiti i corsi di formazione, con certificazione finale dei VV.FF., per gli Addetti alla Gestione delle Emergenze incendio del Gruppo. Inoltre sono stati attivati specifici corsi di aggiornamento teorico-pratico per il personale già in possesso della certificazione negli anni precedenti all'ultimo triennio.

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

- l'aggiornamento della valutazione dei rischi della controllata SEA Handling e dei relativi allegati tecnici, per entrambi gli scali societari, allineandola allo *standard* di quella predisposta per la Capogruppo SEA, già oggetto di certificazione OHSAS 18001;
- l'aggiornamento delle valutazioni dei rischi da esposizione ad agenti chimici per tutte le attività del Gruppo sugli scali di Linate e Malpensa, secondo le recenti Linee Guida della Commissione Consultiva Permanente per la Salute e Sicurezza sul Lavoro del novembre 2012, relativa sia ai rischi legati alla salute sia a quelli attinenti alla sicurezza dei lavoratori;
- la valutazione dei rischi legati all'utilizzo di specifiche attrezzature di lavoro con la implementazione/revisione delle conseguenti norme/procedure di utilizzo in sicurezza.



## Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel corso del 2013 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.

In collaborazione con gli esperti qualificati in radioprotezione è proseguita l'attività di monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, mediante specifiche dosimetrie ambientali e personali delle 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 SpA e SEA Handling SpA esposti a particolari rischi per la salute con l'effettuazione di n. 880 visite da parte di n. 5 Medici Competenti.

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, sia per SEA SpA che per SEA Handling SpA.

È proseguita inoltre l'attività di verifica dei progetti di riqualificazione e allineamento alle nuove tecnologie (4G-LTE) degli impianti di telefonia mobile presenti sugli scali societari, volta a garantire per le emissioni elettromagnetiche prodotte il rispetto dei limiti previsti dalle normative per la tutela della salute di dipendenti, operatori e passeggeri.

Il mantenimento della certificazione secondo la norma BS OHSAS 18001/2007 consentirà anche per quest'anno al Gruppo SEA l'accesso diretto alla riduzione annuale del premio assicurativo INAIL.

L'andamento del fenomeno infortunistico ha confermato un *trend* di costante diminuzione in atto già da diversi anni, registrando anche nel 2013 una riduzione complessiva del numero degli infortuni per SEA SpA e SEA Handling SpA di circa il 6,5% rispetto al 2012.



## Le risorse umane

Personale (dati medi)

2013	354	2.701	1.694	4.749
2012	348	2.754	1.752	4.854

■ Dirigenti e quadri ■ Impiegati ■ Operai

### Organico

Al 31 dicembre 2013 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 4.986 unità, in decremento di 68 unità rispetto a fine 2012 (-1,3%). Il numero di *Headcount Equivalent* complessivo del periodo gennaio-dicembre 2013 rispetto all'intero anno 2012 è in riduzione di 105 unità da 4.854 a 4.749 (-2,2%).

Nel periodo è proseguito il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per SEA SpA e

SEA Handling SpA. L'applicazione di tale strumento da parte delle funzioni aziendali, di *staff* e operative, è avvenuta in maniera mirata: la gestione delle ore di CIGS è stata programmata in ragione dell'andamento del traffico. Le ore di CIGS complessivamente effettuate ammontano a circa 828 mila.

La presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 31% degli *Headcount* al 31 dicembre 2013, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

## Relazioni industriali

Le relazioni sindacali hanno subito un sensibile incremento delle tensioni a seguito della sanzione decisa dalla Commissione europea a carico di SEA Handling SpA e ai suoi possibili riflessi sul perimetro del Gruppo SEA e sulla situazione occupazionale.

La decisione UE è stata oggetto di puntuale informativa da parte dell'Azienda alle Organizzazioni Sindacali con la ricostruzione della vicenda dalle origini, le relative motivazioni, i rischi potenziali e le azioni da intraprendere per mitigarli o contrastarne gli effetti. La diversa sensibilità delle componenti sindacali ha portato a una sostanziale separazione delle modalità di approccio del confronto tra sindacati confederali e realtà autonome.

Le Organizzazioni Sindacali, con modalità e sfumature diverse tra confederali e altre organizzazioni, hanno organizzato assemblee dei lavoratori *ex lege* 300, presidi e azioni di pressione/sensibilizzazione, anche mediatica, nei confronti degli interlocutori istituzionali (Comune di Milano e F2i – Fondi italiani per le infrastrutture, Governo italiano, Parlamentari italiani presso il Parlamento europeo, Sindaci del CUV) affinché sostenessero con ogni mezzo le opportune azioni di contrasto alla decisione UE di cui sopra.

Nonostante l'avvenuto esperimento di tutte le forme di ricorso previste dall'ordinamento avverso alla decisione da parte di SEA Handling SpA, del Comune di Milano e da parte del Governo, in data 22 marzo le Organizzazioni Sindacali (con comunicazioni distinte

tra sigle confederali e autonome) hanno comunque avviato le procedure di raffreddamento per la proclamazione del primo sciopero sulla materia il 19 aprile, finalizzato a sensibilizzare ulteriormente gli interlocutori istituzionali sulla necessità del massimo sostegno alle ragioni di SEA Handling SpA e per contrastare gli effetti della decisione. A tale sciopero hanno fatto seguito altre tre iniziative il 14 maggio, il 29 maggio e il 14 giugno.

Il 22 maggio il TAR ha accolto la richiesta di sospensione, presentata tra l'altro anche da CGIL, CISL e UIL, rispetto al provvedimento di esecuzione della decisione UE da parte dell'Amministrazione italiana. Questa pronuncia, benché appellabile, è stata accolta con favore dalle principali Organizzazioni Sindacali che hanno pertanto sospeso il percorso conflittuale. Hanno invece proseguito nella proclamazione degli scioperi USB e CUB (sciopero del 9 settembre).

In data 27 settembre si è tenuto un incontro, a pochi giorni dalla sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la sentenza del TAR sopra citata, nel quale i nuovi vertici aziendali hanno incontrato i rappresentanti dei lavoratori per presentare le linee guida relative al percorso che, mediante un confronto con la Commissione europea, è finalizzato a individuare le modalità di pagamento non monetario della sanzione. USB e CUB hanno proseguito la propria politica di antagonismo proclamando uno sciopero di 24 ore per il giorno 18 ottobre.

Il 4 novembre Azienda e Sindacati (a esclusione di USB e CUB) hanno sottoscritto un "Accordo di Progetto" volto a creare le condizioni necessarie a mettere in sicurezza le attività di *handling* nel perimetro di Gruppo, a valle del necessario consenso della Commissione europea. Da tale Accordo sono scaturite ulteriori intese di dettaglio: una (sottoscritta in data 27/11/2013) volta all'applicazione dei contratti di solidarietà difensivi e allo smaltimento delle ferie in SEA SpA e l'altra (sottoscritta in data 11/12/2013) finalizzata al ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria in SEA Handling SpA.

In data 7 febbraio è stato presentato alle Organizzazioni Sindacali un progetto volto a render più efficace la copertura dei turni di lavoro, rendendola più aderente alla curva del traffico. Tale obiettivo viene raggiunto con l'introduzione di turni che, in aggiunta a quelli attuali che iniziano all'ora piena e alla mezz'ora (es. 05.00, 05.30), abbiano inizio al quarto d'ora (es. 05.15). La modifica all'orario di lavoro è stata implementata dal 15 febbraio 2013.

La composizione del traffico e le maggiori uscite per mobilità che hanno riguardato gli autisti bus intercampo di Linate (rispetto allo stesso bacino di Malpensa), hanno motivato l'azienda a effettuare un bilanciamento dei bacini effettuando il trasferimento di dieci autisti dallo scalo di Malpensa allo scalo di Linate a far data dall'8 aprile. Il giorno 29 marzo è stata data informativa del trasferimento al Coordinamento

delle RSU, condividendo le motivazioni e i criteri di scelta dei lavoratori interessati.

È stato avviato un progetto sperimentale per migliorare la saturazione del reparto autisti specialisti di Malpensa di SEA SpA, tra i più colpiti dalla stagnazione dell'andamento del traffico. In particolare è in fase di discussione con le RSU un progetto di polivalenza che integri le competenze degli autisti con altre competenze *core* del gestore aeroportuale, migliorandone l'impiegabilità interna.

Il progetto di recupero di efficienza del reparto Coordinamento e Bilanciamento voli (CCS/WB) è proseguito con il recupero di ulteriori 7 risorse, in relazione allo snellimento delle attività dovuto all'introduzione del sistema gestionale di nuova generazione ALTEA come *software* di scalo, che sono state destinate dal 1° luglio (formate nel corso del mese di giugno) alla mansione di addetto Registrazione e Imbarchi. Tale operazione ha altresì consentito di ottimizzare l'impiego di risorse del *check-in* anche durante il picco di traffico estivo. Di tale operazione è stata data informazione al Coordinamento RSU di SEA Handling SpA il 15 maggio 2013.

Sono inoltre state implementate iniziative di trasferimento di personale operativo SEA tra gli scali di Malpensa e di Linate, finalizzate a un miglior bilanciamento traffico-forza. Di tali iniziative è stata data puntuale informazione alle Organizzazioni Sindacali nel corso di incontri tenutisi a cavallo tra i mesi di agosto e settembre.

## Sviluppo e formazione

Le iniziative di sviluppo e formazione manageriale attuate nel corso del 2013 sono state caratterizzate dal duplice obiettivo di favorire la crescita professionale delle risorse umane più contributive, fornendo contemporaneamente all'Azienda maggiori strumenti per l'ingaggio delle persone rispetto ai risultati attesi.

Una delle iniziative più importanti riguarda la definizione delle Linee Guida e metodologiche del progetto di *Performance Management* dedicato ai Quadri che, a partire dall'esercizio 2014, consentirà la valutazione della prestazione attraverso l'assegnazione di obiettivi specifici per ciascun ruolo aziendale.

Sono state inoltre avviate due iniziative di formazione "esperienziale" *Project Work*, dedicate a profili di *middle management*, con la finalità di formare alcune capacità manageriali attraverso lo studio e lo sviluppo di progetti concreti e di valore per l'Azienda, assegnati e seguiti da Dirigenti in qualità di committenti interni. Sul tema del *diversity management* e con l'obiettivo di conoscere la situazione in Azienda sulla valorizzazione del talento femminile, superando stereotipi, pregiudizi e luoghi comuni, a fine anno è stata lanciata l'iniziativa 1+1=3. Il titolo nasce dall'idea che dal confronto tra donne e uomini possa generarsi un arricchimento maggiore rispetto alla semplice somma dei singoli contributi.

Per quanto riguarda i temi più orientati alla formazione professionale, va segnalato il costante impegno sul fronte della formazione sulla Sicurezza del lavoro e *Security* aeroportuale; per il 2013 è stata svolta una costante attività di gestione e controllo dei processi connessi ai regolamenti obbligatori di riferimento e al loro rispetto.

In particolare, il progetto SEA LAVOROINSICUREZZA legato ai temi mandatori di Sicurezza del lavoro ha ri-

vestito un ruolo di primaria importanza. Sempre secondo quanto previsto dal D.Lgs. 81/08 e sulla base delle indicazioni dell'Accordo Stato Regioni del dicembre 2011, sono state svolte le attività di formazione dedicate alla figura dei Preposti, sia per i profili amministrativi sia per quelli operativi.

È significativo considerare inoltre che le ultime linee di indirizzo dettate da ENAC nel nuovo Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile e nella Circolare SEC 05 del dicembre 2012, hanno determinato nel 2013 la completa riformulazione dei corsi di sensibilizzazione ai temi della *Security* aeroportuale e l'ampliamento del gruppo di formatori dedicati all'attività. A tal fine e in conformità alle direttive ENAC, sono stati applicati in sede d'aula i nuovi contenuti e modalità del Piano Nazionale di Sicurezza, con particolare attenzione ai temi di *Baggage Reconciliation*, misura fondamentale nella prevenzione contro atti di interferenza illecita. Inoltre, sono stati ridefiniti i profili coinvolti secondo categorie che hanno visto l'introduzione di nuove tipologie di corso (Categoria A8: personale dell'*handler* che si occupa del riconcilio bagagli – Categoria A13: personale diverso dai passeggeri che deve accedere senza scorta alle aree sterili – Categoria A15: personale dell'*handler* che necessita di una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza).

Le partecipazioni complessive ai corsi di formazione in ambito Sicurezza del lavoro hanno coinvolto per SEA SpA oltre 1.900 partecipanti, per un totale di circa 14.000 ore di formazione; anche per SEA Handling SpA i partecipanti sono stati oltre 1.900, per un totale di circa 13.000 ore di formazione.

Il monte ore complessivo di formazione manageriale, professionale e mandatoria erogato supera le 77.000 ore con il coinvolgimento, come partecipanti, di oltre il 90% della popolazione aziendale.

## *Welfare*

Le attività di *welfare* attuate nel corso del 2013 hanno evidenziato due principali ambiti di intervento: il rinnovamento delle iniziative in essere e il confronto con realtà istituzionali e aziendali esterne.

L'analisi dei dati consuntivi dei servizi erogati nel 2012 ha portato alla rivisitazione dei contenuti e delle procedure di erogazione, con l'introduzione di nuove modalità operative di comunicazione, di gestione delle singole iniziative e di selezione dei fornitori. Ciò ha consentito di migliorarne la qualità e di accelerare i tempi di risposta e di trasmissione delle informazioni alle persone, compresa la valutazione sui servizi ricevuti. Inoltre, con la collaborazione della Associazione

NoiSEA, l'organo bilaterale nato lo scorso anno proprio per rendere l'organizzazione delle iniziative di *welfare* più efficiente e coerente con i bisogni e le esigenze delle persone del Gruppo SEA e delle loro famiglie, è stata proposta una nuova iniziativa di orientamento professionale a favore dei figli neolaureati dei dipendenti.

I *benchmark* sviluppati nel corso dell'anno con enti istituzionali (ASL Varese, ASAM Milano) e aziendali (Valore D, Imprese e Persone) hanno invece avuto l'obiettivo di condividere esperienze e buone pratiche e di pianificare soluzioni e progetti innovativi sui temi della conciliazione vita-lavoro.

# Sistema di Corporate Governance

## Profilo

Il sistema di *Governance* della Società è basato sul modello organizzativo tradizionale, costituito dall'Assemblea dei Soci, dal Consiglio di Amministrazione e dal Collegio Sindacale.

SEA SpA e le società del Gruppo pur non essendo quotate in Borsa si sono dotate volontariamente, già a far data dal 27 giugno 2001, di un sistema di “*Corporate Governance*” ispirato ai principi e alle raccomandazioni espresse nel “Codice di Autodisciplina delle Società Quotate”, predisposto da Borsa Italiana SpA, ove applicabili. SEA SpA ritiene che l'adozione di un modello di governo societario – come quello raccomandato dal Codice di Autodisciplina – ispirato a principi di trasparenza e di corretto equilibrio tra gestione e controllo, costituisca un imprescindibile requisito e un efficace strumento per il perseguimento dei valori che sono alla base della propria missione.

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 dei Soci 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, nominati dall'Assemblea in data 24 giugno 2013.

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

Il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA è composto da Amministratori non esecutivi ed è assistito dai comitati, dallo stesso istituiti, che hanno funzioni propositive e consultive (Comitato Controllo e Rischi, Comitato Etico, Comitato per la Remunerazione).

### Comitati

I Comitati sono composti esclusivamente da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi e senza dele-

ghe operative, che svolgono regolarmente le proprie funzioni attraverso riunioni delle quali vengono redatti i relativi verbali, conservati agli atti della Società. I compiti attribuiti a tali Comitati sono quelli per essi previsti dalla normativa applicabile, dal Codice di Autodisciplina e sono indicati nella delibera di costituzione degli stessi.

### Sistema di Controllo Interno

La Società si è dotata di un sistema di Controllo Interno costituito da regole, procedure e struttura organizzativa volte a monitorare:

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

Per tali attività il Consiglio di Amministrazione si avvale della collaborazione del Comitato Controllo e Rischi. Il Comitato, la cui composizione è stata rinnovata dal Consiglio di Amministrazione in data 11 luglio 2013, è un comitato interno al Consiglio di Amministrazione, composto da tre Amministratori non esecutivi con funzioni consultive e propositive in materia di controllo interno e gestione dei rischi aziendali che, oltre alla valutazione dell'adeguatezza del sistema di controllo interno, svolge anche la funzione di raccordo tra Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale, Società di Revisione e Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001.

Nell'attività di controllo il Comitato Controllo e Rischi si avvale della Direzione Auditing.

La vigilanza sull'effettività e adeguatezza del “Modello di organizzazione e gestione” è affidata all'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione della Società composto da quattro membri (due membri indipendenti esterni alla società, un membro del Consiglio di Amministrazione senza deleghe operative e il Direttore Auditing).

### 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 quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2015.



## Codice Etico

Dall'aprile 2000 SEA SpA si è dotata di un proprio "Codice Etico" che definisce i valori etici e morali della Società, indicando le linee di comportamento da tenere da parte del personale e dei componenti degli organi sociali, nei rapporti aziendali e in quelli esterni; nel corso del 2011 SEA SpA ha aggiornato il proprio

Codice Etico per adeguarlo alle "best practice" in materia e allo *status* di società quotabile.

Per la sua divulgazione e osservanza la Società ha nominato il "Comitato Etico".

Il Codice Etico è consultabile sul sito [www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu) nella sezione *Governance*.

## Relazione sul Governo Societario

La Società redige annualmente la relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari; la relazione è consultabile sul sito [www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu).

Andamento economico,  
patrimoniale e finanziario  
del Gruppo SEA

## Andamento economico

Esercizio chiuso al 31 dicembre					
(importi in migliaia di Euro)	2013	%	2012	%	Var % 2013/2012
Ricavi di gestione	657.080	90,7%	632.294	87,7%	3,9%
Ricavi per lavori su beni in concessione	67.000	9,3%	88.662	12,3%	-24,4%
<b>Totale ricavi</b>	<b>724.080</b>	<b>100,0%</b>	<b>720.956</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,4%</b>
<b>Costi operativi</b>					
Costi del lavoro	250.344	34,6%	256.272	35,5%	-2,3%
Materiali di consumo	48.786	6,7%	63.038	8,7%	-22,6%
Altri costi operativi	161.366	22,3%	145.291	20,2%	11,1%
Accantonamenti e svalutazioni (*)	39.495	5,5%	14.934	2,1%	164,5%
Costi per lavori su beni in concessione	62.311	8,6%	83.453	11,6%	-25,3%
<b>Totale costi operativi</b>	<b>562.302</b>	<b>77,7%</b>	<b>562.988</b>	<b>78,1%</b>	<b>-0,1%</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA (*)</b>	<b>161.778</b>	<b>22,3%</b>	<b>157.969</b>	<b>21,9%</b>	<b>2,4%</b>
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione (*)	26.294	3,6%	11.350	1,6%	131,7%
Ammortamenti	49.919	6,9%	45.934	6,4%	8,7%
<b>Risultato operativo</b>	<b>85.565</b>	<b>11,8%</b>	<b>100.685</b>	<b>14,0%</b>	<b>-15,0%</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	507	0,1%	7.549	1,0%	-93,3%
Oneri finanziari	(22.151)	-3,1%	(19.179)	-2,7%	15,5%
Proventi finanziari	1.031	0,1%	713	0,1%	44,6%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>64.952</b>	<b>9,0%</b>	<b>89.768</b>	<b>12,5%</b>	<b>-27,6%</b>
Imposte dell'esercizio	31.242	4,3%	25.763	3,6%	21,3%
<b>Risultato netto</b>	<b>33.710</b>	<b>4,7%</b>	<b>64.005</b>	<b>8,9%</b>	<b>-47,3%</b>
Risultato di pertinenza dei terzi	3	n.s.	2	n.s.	50,0%
Risultato del Gruppo	33.707	4,7%	64.003	8,9%	-47,3%

(\*) L'EBITDA è stato definito nel 2013 come differenza tra il totale ricavi e il totale costi operativi, comprensivi degli accantonamenti e svalutazioni, a eccezione dell'accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione. Conseguentemente è stato riclassificato anche l'esercizio precedente per rendere comparabili tali dati.

### Ricavi

Nell'esercizio 2013 i ricavi (ricavi di gestione e ricavi per lavori su beni in concessione) si attestano a Euro 724.080 migliaia in aumento dello 0,4% rispetto all'esercizio 2012 (Euro 720.956 migliaia).

I ricavi netti di gestione pari a Euro 657.080 migliaia, risultano in aumento del 3,9% rispetto al 2012 (Euro 632.294 migliaia). I ricavi di gestione includono ricavi *Aviation* per Euro 359.708 migliaia, ricavi *Non Aviation* per Euro 180.588 migliaia, ricavi di *Handling* per Euro 95.677 migliaia e ricavi per Energia per Euro 21.107 migliaia. L'andamento dei ricavi è stato commentato nelle precedenti sezioni della Relazione sulla Gestione relativi ai settori di *business* a cui si rimanda per maggiori dettagli.

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 88.662 migliaia nell'esercizio 2012 a Euro 67.000 migliaia nell'esercizio 2013, con un decremento del 24,4%.

Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* rappresentativo della remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

### Costi del lavoro

Nell'esercizio 2013, il costo del lavoro del Gruppo è diminuito di Euro 5.928 migliaia (-2,3%) rispetto all'esercizio 2012, passando da Euro 256.272 migliaia nel 2012 a Euro 250.344 migliaia nel 2013.

Tale variazione risente principalmente della riduzione del numero medio di dipendenti (-105 unità) passato da 4.854 nel 2012 a 4.749 nel 2013.

Si precisa che il ricorso agli ammortizzatori sociali ammonta a Euro 15 milioni al 31 dicembre 2013 e a Euro 14,8 milioni al 31 dicembre 2012 (corrispondenti a 828 mila ore al 31 dicembre 2013 e a 831 mila ore al 31 dicembre 2012).

### Materiali di consumo

I costi per materiali di consumo passano da Euro 63.038 migliaia nel 2012 a Euro 48.786 migliaia nel 2013 facendo registrare un decremento del 22,6%. Tale decremento è principalmente attribuibile a (i) minori acquisti di metano per Euro 5.647 migliaia a seguito della diminuzione della produzione di energia elettrica; (ii) minori acquisti di energia elettrica per clienti finali per Euro 2.332 migliaia, a partire dal corrente esercizio la vendita con contratti bilaterali è effettuata con la cessione delle eccedenze elettriche prodotte in cogenerazione; minori acquisti di energia elettrica da terzi per Euro 1.265 migliaia; (iii) riduzione degli ac-

quisti 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, i carburanti e i ricambi per illuminazione di pista.

### Altri costi operativi

Nell'esercizio 2013 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento per Euro 16.075 migliaia (+11,1%) rispetto al precedente esercizio. Tale incremento è stato principalmente determinato dall'effetto contrapposto dei fenomeni di seguito elencati:

- maggiori costi commerciali per Euro 11.764 migliaia legati, principalmente, all'incremento degli oneri per incentivi;
- maggiori costi per canoni verso Enti Pubblici per Euro 11.527 migliaia in conseguenza dell'incremento del canone concessorio che, a decorrere dal 23 settembre 2012 (data di entrata in vigore del Contratto di Programma stipulato con ENAC, i cui positivi effetti sui ricavi del settore *Aviation* sono stati precedentemente quantificati), il Gruppo è tenuto a versare in misura intera mentre, sino a tale data, beneficiava dell'abbattimento del 75%;
- minori costi di manutenzione ordinaria per Euro 2.099 migliaia, tra cui si evidenzia una riduzione delle manutenzioni programmate di beni immobili, impianti e attrezzature;
- minori minusvalenze, rispetto all'esercizio precedente, per Euro 2.982 migliaia legate alle minori demolizioni effettuate nell'esercizio 2013 di beni immobili e impianti;
- minori costi legati alle prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici per Euro 1.902 migliaia a seguito della riduzione del ricorso a consulenze esterne;
- minori costi per utenze per l'effetto di: (i) minori oneri legati al consumo di energia elettrica per Euro 908 migliaia strettamente correlato alla variazione del prezzo delle materie prime e alla differente metodologia di calcolo delle accise (maggiormente onerosa nel 2012) e (ii) minori oneri per telefonia per Euro 246 migliaia e minori oneri per riscaldamento e condizionamento per Euro 239 migliaia;
- maggiori oneri tributari per Euro 743 migliaia legati all'imposta sugli immobili (ex ICI);
- riduzione degli emolumenti elargiti al Collegio Sindacale per Euro 661 migliaia a seguito della ridefinizione dei compensi spettanti ai Sindaci, la cui nomina è stata deliberata nel mese di giugno 2013.

### Accantonamenti e svalutazioni

Nel 2013 gli accantonamenti e svalutazioni si incrementano di Euro 24.561 migliaia rispetto all'esercizio precedente, passando da Euro 14.934 migliaia nel 2012 a Euro 39.495 migliaia nel 2013.

Tale andamento è conseguente all'incremento degli stanziamenti a copertura dei maggiori rischi ai quali

la società è soggetta, rispetto al precedente esercizio, alla svalutazione di beni immobili di Euro 8.200 migliaia per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella *Nota* 6.2 e all'accantonamento al fondo oneri futuri per Euro 10.305 migliaia, relativo a SEA Handling SpA, con l'obiettivo di allineare il valore dell'attivo netto, contribuito al consolidato dalla controllata, alla valutazione effettuata dagli Amministratori nel Bilancio Separato della Capogruppo in considerazione della riorganizzazione del settore dell'*Handling* connessa alla revisione della struttura partecipativa esistente a seguito della decisione della Commissione UE in tema di asseriti aiuti di Stato concessi dalla Capogruppo alla controllata SEA Handling SpA.

Gli accantonamenti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati per tener conto, sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali. Nel complesso, comparando gli esercizi 2013 e 2012, la riduzione di Euro 1.492 migliaia dell'accantonamento dell'esercizio, che passa da Euro 22.784 migliaia nel 2012 a Euro 21.292 migliaia nel 2013, è più che compensata dai minori scioglimenti del fondo, rilevati per eccedenza degli accantonamenti pregressi rispetto alle esigenze, che si riducono da Euro 14.165 migliaia nel 2012 ad Euro 11.540 migliaia nel 2013.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi e oneri futuri, pari a Euro 29.743 migliaia (Euro 6.314 migliaia nel 2012) si riferiscono, oltre ai citati "Fondo oneri futuri" da valutazione del contributo al consolidato di SEA Handling SpA e "Svalutazione di beni immobili", all'adeguamento delle valutazioni sugli oneri in materia di lavoro derivanti da accordi sindacali conclusi a fine 2013 e alla copertura dei probabili oneri legati ai contenziosi assicurativi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano.

### Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 83.453 migliaia nel 2012 a Euro 62.311 migliaia nell'esercizio 2013. 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 2013 evidenzia un incremento di Euro 14.944 migliaia, passando da Euro 11.350 migliaia nel 2012 a Euro 26.294 migliaia nel 2013, in conseguenza dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto concessorio" che riflette l'anticipazione del *restyling* di Malpensa Terminal 1.

## Proventi e oneri da partecipazioni

Nel 2013 i proventi netti da partecipazioni si decrementano di Euro 7.042 migliaia, passando da Euro 7.549 migliaia nel 2012 a Euro 507 migliaia nel 2013.

La "Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni" esprime gli effetti economici derivanti dalla valutazione a patrimonio netto delle società collegate, pari a Euro 493 migliaia nel 2013 (Euro 7.526 migliaia nel 2012). 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. La variazione tra i due esercizi, pari a Euro 7.033 migliaia, è principalmente riconducibile al minor contributo delle collegate SACBO e Dufrital connesso rispettivamente alla rilevazione degli oneri di ripristino e sostituzione della pista dell'aeroporto di Orio al Serio, il cui *restyling* è previsto nel corso del 2014 sulla base di nuove progettualità che determinano maggiori onerosità rispetto a quelle stimate precedentemente e alla rilevazione di oneri per cause fiscali da parte di Dufrital.

## Proventi e oneri finanziari

Nel corso del 2013 gli oneri finanziari netti aumentano di Euro 2.654 migliaia, passando da Euro 18.466

migliaia al 31 dicembre 2012 a Euro 21.120 migliaia al 31 dicembre 2013. Tale andamento è principalmente correlato all'incremento dell'indebitamento del Gruppo SEA e alla diversa classificazione di alcuni oneri su derivati avvenuta nel corso del 2013, solo parzialmente compensato dal decremento della voce "Altri interessi passivi".

## Imposte dell'esercizio

Nel 2013 le imposte dell'esercizio ammontano a Euro 31.242 migliaia, a fronte di Euro 25.763 migliaia registrate nel 2012. Il valore dell'esercizio 2012 era stato influenzato dall'effetto positivo, a riduzione delle imposte dell'anno, derivante dalla presentazione nel marzo 2013 delle istanze per il rimborso della maggiore IRES versata a fronte della mancata deduzione dell'IRAP sul costo del lavoro per le annualità 2007/2011.

## Risultato netto

Il risultato netto dell'esercizio si decrementa di Euro 30.295 migliaia, passando da Euro 64.005 migliaia nel 2012 a Euro 33.710 migliaia nel 2013.

## Andamento patrimoniale e finanziario

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012	delta
Immobilizzazioni immateriali (*)	942.987	870.682	72.305
Immobilizzazioni materiali (*)	196.495	205.870	(9.375)
Investimenti immobiliari	3.416	3.420	(4)
Partecipazioni in società collegate	40.429	41.639	(1.210)
Partecipazioni disponibili per la vendita	26	26	0
Imposte differite attive	30.031	31.554	(1.523)
Altri crediti non correnti	495	599	(104)
<b>Capitale immobilizzato (A)</b>	<b>1.213.879</b>	<b>1.153.790</b>	<b>60.089</b>
Credit commerciali	118.095	156.054	(37.959)
Altri crediti correnti	35.549	33.572	1.977
Rimanenze	6.716	7.758	(1.042)
<b>Attività di esercizio a breve</b>	<b>160.360</b>	<b>197.384</b>	<b>(37.024)</b>
Debiti commerciali	165.867	202.006	(36.139)
Altri debiti	111.282	166.307	(55.025)
Debiti per imposte dell'esercizio	57.707	53.562	4.145
<b>Passività di esercizio a breve</b>	<b>334.856</b>	<b>421.875</b>	<b>(87.019)</b>
<b>Capitale circolante (B)</b>	<b>(174.496)</b>	<b>(224.491)</b>	<b>49.995</b>
Fondi rischi e oneri (C)	(187.111)	(163.533)	(23.578)
Fondi relativi al personale (D)	(77.155)	(77.064)	(91)
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D)</b>	<b>775.117</b>	<b>688.702</b>	<b>86.415</b>
Patrimonio netto di Gruppo	(286.766)	(277.247)	(9.519)
Patrimonio netto di terzi	(611)	(85)	(526)
Indebitamento finanziario netto	(487.740)	(411.370)	(76.370)
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>(775.117)</b>	<b>(688.702)</b>	<b>(86.415)</b>

(\*) Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e della Comunità europea, pari al 31 dicembre 2013 rispettivamente a Euro 499.748 migliaia ed Euro 1.800 migliaia.

L'acquisizione a fine esercizio di Ali Trasporti Aerei ATA SpA, società operante nella gestione (in qualità di gestore) dell'aeroporto di Aviazione Generale di Milano Linate Ovest, sulla base di un contratto di subconcessione scadente nel 2041 determina una variazione dell'area di consolidamento che incide sulla comparabilità dei dati patrimoniali; a tale variazione di area di consolidamento contribuisce anche il consolidamento di ATA Ali Servizi SpA (controllata al 100% da Ali Trasporti Aerei ATA SpA), principale *handler* di Aviazione Generale operante, in regime di concorrenza, sullo scalo di Linate Ovest, Ciampino, Venezia, Catania e Malpensa. Le note al Bilancio Consolidato danno evidenza dell'impatto del consolidamento e della allocazione del plusvalore riconosciuto al venditore a fronte del valore di mercato degli *hangar* che risultano superiori ai valori storici di iscrizione rilevati nello Stato Patrimoniale al 31 dicembre 2013 della società acquisita.

Il capitale investito netto al 31 dicembre 2013 ammonta a Euro 775.117 migliaia, con un incremento di Euro 86.415 migliaia rispetto al 31 dicembre 2012.

Il capitale immobilizzato, pari a Euro 1.213.879 migliaia, include investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali pari a Euro 1.142.898 migliaia, partecipazioni in imprese collegate per Euro 40.455 migliaia, imposte anticipate per Euro 30.031 migliaia e altri crediti per Euro 495 migliaia. Le immobilizzazioni nette registrano un aumento di Euro 60.089 migliaia rispetto al 31 dicembre 2012, principalmente per effetto degli investimenti netti dell'esercizio per Euro 122.590 migliaia parzialmente assorbiti dagli ammor-

tamenti dell'esercizio pari a Euro 49.919 migliaia, per il decremento delle imposte differite attive nette pari a Euro 1.523 migliaia e per il decremento delle immobilizzazioni finanziarie a seguito della valutazione a *equity* delle partecipazioni collegate per Euro 1.210 migliaia.

Il capitale circolante netto, pari a Euro -174.496 migliaia, si incrementa di Euro 49.995 migliaia rispetto al 31 dicembre 2012 principalmente per i seguenti effetti contrapposti:

- minori debiti verso Azionisti per dividendi, a seguito del pagamento della seconda e ultima *tranche* del dividendo straordinario avvenuto a dicembre 2013 per Euro 62.307 migliaia, maggiori debiti per il contributo a carico di SEA al fondo per servizi antincendio aeroportuali per Euro 6.124 migliaia, maggiori debiti per Euro 4.545 migliaia verso lo stato per canone concessorio, che, a decorrere dal 23 settembre 2012 (data di entrata in vigore del Contratto di Programma stipulato con ENAC), SEA è tenuta a versare in misura intera;
- la riduzione dei crediti commerciali, passati da Euro 156.054 migliaia a Euro 118.095 migliaia;
- maggiori debiti per imposte, passati da Euro 53.562 migliaia a Euro 57.707 migliaia;
- minori debiti commerciali, passati da Euro 202.006 migliaia a Euro 165.867 migliaia;
- minori rimanenze di fine esercizio, passate da Euro 7.758 migliaia a Euro 6.716 migliaia.

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

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012	delta
Rimanenze	6.716	7.758	(1.042)
Crediti commerciali	118.095	156.054	(37.959)
Debiti commerciali	(165.867)	(202.006)	36.139
Crediti / (debiti) diversi	(133.441)	(186.297)	52.856
<b>Totale capitale circolante netto</b>	<b>(174.496)</b>	<b>(224.491)</b>	<b>49.995</b>

### Posizione finanziaria netta

Al 31 dicembre 2013 la posizione finanziaria netta evidenzia un indebitamento di Euro 487.740 migliaia, in aumento di Euro 76.370 migliaia rispetto a fine 2012, in cui l'indebitamento finanziario netto toccava Euro 411.370 migliaia.

Tale variazione è essenzialmente riconducibile al pagamento di dividendi per Euro 88.966 migliaia (di cui Euro 62.307 migliaia quale seconda *tranche* del dividendo straordinario deliberato a fine 2011). Di conse-

guenza il positivo andamento dei flussi di gestione ordinaria ha consentito di soddisfare non solo i fabbisogni connessi alla prosecuzione del piano investimenti e alla dinamica operativa e finanziaria del Gruppo SEA, ma anche l'acquisizione delle attività di gestione dell'Aviazione Generale presso lo scalo di Milano Linate Ovest, per Euro 25.200 migliaia.

Si illustra di seguito la movimentazione della posizione finanziaria netta dal 31 dicembre 2012 al 31 dicembre 2013.

(importi in migliaia di Euro)	periodo chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
<b>Posizione finanziaria netta iniziale</b>	<b>(411.370)</b>	<b>(320.334)</b>
Flusso netto attività operative (ante variazione capitale)	123.522	87.464
Variazioni capitale circolante netto	4.736	45.367
Investimenti operativi netti	(81.367)	(106.114)
Interessi pagati	(16.139)	(11.436)
dividendi pagati	(88.966)	(102.789)
Cessione/acquisizione partecipazioni	(21.570)	
Altro	3.414	(3.527)
<b>Totale variazione</b>	<b>(76.370)</b>	<b>(91.036)</b>
<b>Posizione finanziaria netta finale</b>	<b>(487.740)</b>	<b>(411.370)</b>

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

(importi in migliaia di Euro)	periodo chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
<i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	128.257	132.831
<i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento (*)	(79.650)	(103.232)
<i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento	(20.657)	679
<i>Cash flow</i> derivante dall'acquisizione di ATA (**)	(21.570)	
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	6.381	30.277
Disponibilità liquide di inizio periodo	54.339	24.062
Disponibilità liquide di fine periodo	60.720	54.339

(\*) Include l'importo relativo ai dividendi incassati pari a Euro 1.717 migliaia al 31 dicembre 2013 ed Euro 2.882 migliaia al 31 dicembre 2012.

(\*\*) Prezzo di acquisto della partecipazione pari a Euro 25.200 migliaia, al netto delle disponibilità liquide apportate al Gruppo dalle società Ali Trasporti Aerei ATA SpA e ATA Ali Servizi SpA.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, il flusso di cassa dell'attività operativa e il *cash flow* derivante dall'attività di finanziamento, hanno consentito la copertura degli investimenti realizzati.

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)	periodo chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
<b><i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>162.149</b>	<b>131.755</b>
Variazione rimanenze	1.159	1.503
Variazione crediti commerciali e altri crediti	34.176	(2.625)
Variazione altre attività non correnti	(2.243)	2.116
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(28.356)	44.373
<i>Cash flow</i> derivante da variazioni del capitale circolante	4.736	45.367
Imposte sul reddito pagate	(38.627)	(44.291)
<b><i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa</b>	<b>128.257</b>	<b>132.831</b>

La gestione operativa genera liquidità per Euro 128.257 migliaia nel 2013 (Euro 132.831 migliaia nel 2012) con un decremento di Euro 4.574 migliaia. In particolare, l'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante genera un flusso di cassa positivo per Euro 162.149 migliaia (Euro 131.755 migliaia nel 2012), principalmente per effetto del risultato ante imposte di Euro 64.952 migliaia (Euro 89.768 migliaia nel 2012), rettificato delle componenti non monetarie, primi tra tutti gli ammortamenti per Euro 49.919 migliaia (Euro 45.934 nel 2012). Le variazioni del capitale circolante netto hanno, an-

ch'esse, generato un flusso di cassa positivo per Euro 4.736 migliaia (Euro 45.367 migliaia nel 2012) a seguito dell'effetto netto tra il flusso di cassa positivo derivante dalla riduzione dei crediti commerciali, rettificato delle variazioni non monetarie, per Euro 34.176 migliaia e il flusso di cassa negativo derivante dalla variazione dei debiti commerciali e altri debiti, anch'essi rettificati delle componenti non monetarie, per Euro 28.356 migliaia.

Il pagamento di imposte ha determinato un'uscita di cassa per Euro 38.627 migliaia nel 2013 e per Euro 44.291 migliaia nel 2012.

## Flusso di cassa netto derivante dall'attività di investimento

(importi in migliaia di Euro)	periodo chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Investimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali	(69.218)	(100.001)
- materiali	(12.149)	(6.113)
Dividendi incassati	1.717	2.882
<b>Cash flow derivante dall'attività di investimento</b>	<b>(79.650)</b>	<b>(103.232)</b>

Il flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento si attesta a Euro 79.650 migliaia al 31 dicembre 2013, di cui: (i) Euro 69.218 migliaia per incrementi di immobilizzazioni materiali, nettati del *mark up* per la-

vori su beni di terzi e degli oneri finanziari capitalizzati; (ii) Euro 12.149 migliaia per incrementi di immobilizzazioni materiali; (iii) Euro 1.717 migliaia per dividendi incassati da società collegate.

## Flusso di cassa netto generato dall'attività di finanziamento

(importi in migliaia di Euro)	periodo chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incremento / (decremento) dell'indebitamento a breve e medio-lungo termine	81.895	114.464
- incremento / (decremento) di anticipazione finanz. su contributi Stato		
Decremento / (incremento) crediti per contributi Stato	(28)	782
Aumento di capitale e riserve di patrimonio netto		
Incremento / (decremento) netto altre passività finanziarie	2.581	(342)
Dividendi distribuiti	(88.966)	(102.789)
Interessi pagati	(16.139)	(11.436)
<b>Cash flow derivante dall'attività di finanziamento</b>	<b>(20.657)</b>	<b>679</b>

Nel corso dell'esercizio 2013, sul flusso di cassa correlato alle attività di finanziamento hanno inciso i seguenti fattori: (i) l'accensione di nuovi finanziamenti a medio-lungo termine per Euro 60.000 migliaia, su raccolta BEI e di durata non inferiore a dieci anni; (ii) l'erogazione di una linea per fabbisogni di cassa per Euro 50.000 migliaia con durata pari a 18 mesi; (iii) l'accensione di finanziamenti a breve termine (denaro caldo e scoperto di conto corrente) per complessivi Euro 72.704 migliaia; (iv) la prosecuzione dell'ammor-

tamento del debito a medio-lungo termine in essere (nel periodo sono state rimborsate quote capitali per Euro 51.394 migliaia), con conseguente positivo impatto sul *fair value* dei derivati di copertura, nonché il totale rimborso delle *revolving facility* che a fine 2012 ammontavano a Euro 47.500 migliaia; (v) il pagamento di dividendi per Euro 88.966 migliaia, di cui Euro 62.307 migliaia quale seconda *tranche* del dividendo straordinario deliberato a fine 2011; (vi) il pagamento di interessi per Euro 16.139 migliaia.

## Flusso di cassa derivante dall'operazione di acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA

(importi in migliaia di Euro)	periodo chiuso al 31 dicembre
	2013
Magazzino	(116)
Crediti commerciali e altre attività correnti	(6.504)
Debiti commerciali e altre passività correnti	9.026
Fondi rischi e TFR	3.341
Immobilizzazioni immateriali	(2.455)
Immobilizzazioni materiali	(29.633)
Attività non correnti al netto di passività non correnti	37
Imposte differite passive	2.394
Indebitamento finanziario	1.915
Patrimonio netto di terzi	425
<b>Cash flow derivante dall'operazione di acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA</b>	<b>(21.570)</b>

A seguito dell'acquisizione da parte di SEA SpA di Ali Trasporti Aerei ATA SpA, il Gruppo ha sostenuto un'uscita netta di cassa di Euro 21.570 pari alla differenza tra il valore di acquisto della partecipazione

(Euro 25.200 migliaia) e le disponibilità liquide apportate al Gruppo dalle società Ali Trasporti Aerei ATA SpA e dalla sua controllata ATA Ali Servizi SpA.



## Fattori di rischio relativi al Gruppo SEA

Il Gruppo SEA pone grande attenzione alla corretta gestione dei rischi correlati allo svolgimento delle attività aziendali e focalizza i propri obiettivi per massimizzare le opportunità e ridurre i potenziali rischi derivanti da eventi imprevedibili e per preservare nel lungo termine la creazione di valore economico e per

tutelare le attività tangibili e intangibili di interesse degli *stakeholder*.

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

## Rischi strategici

I fattori di rischio strategico cui è soggetto il Gruppo SEA possono comportare effetti particolarmente significativi sulle *performance* di lungo termine, con conseguenti possibili revisioni delle politiche di sviluppo 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.

### 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, correlate 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.

### Rischi derivanti dalla diminuzione del numero di passeggeri o della quantità di merci in transito presso gli scali gestiti dal Gruppo SEA

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 inter-

ruzione 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.

Il Gruppo ritiene, in base all'esperienza maturata in passato, pur non essendoci certezza al riguardo, 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 il volume del traffico.

### 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 che possono essere svolti unicamente dal gestore aeroportuale (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*).

### Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling

Con decisione del 19 dicembre 2012 la Commissione europea ha stabilito che gli aumenti di capitale effettuati da SEA SpA a favore della sua controllata SEA Handling SpA ("Controllata"), nel periodo 2002-2010, per un importo complessivo di Euro 360 milioni, oltre interessi, costituiscono un aiuto di Stato incompatibile

con il mercato interno. Tale decisione ha stabilito l'obbligo dello Stato italiano di recupero dell'aiuto entro quattro mesi dalla data della sua notifica (e, quindi, entro il 20 aprile 2013, termine successivamente prorogato al 5 giugno 2013).

In tale contesto SEA Handling SpA e le Autorità italiane hanno (i) impugnato la decisione dinanzi al Tribunale UE e (ii) intrapreso un negoziato con i servizi della Commissione europea al fine di garantire l'esecuzione della decisione di recupero mediante una modalità alternativa alla restituzione in denaro.

In particolare:

- in data 4 marzo 2013 lo Stato italiano ha presentato al Tribunale UE un ricorso teso a ottenere l'annullamento della decisione della Commissione ai sensi dell'art. 263 del TFUE. Analogo ricorso è stato presentato, il 15 marzo 2013 e il 18 marzo 2013 rispettivamente da SEA Handling SpA e dal Comune di Milano. Inoltre, con domande del 18 marzo 2013 e del 21 marzo 2013 SEA Handling SpA e il Comune di Milano hanno chiesto al Tribunale UE di sospendere in via cautelare l'esecuzione della decisione della Commissione. In tale procedimento cautelare è intervenuto altresì lo Stato italiano a sostegno dell'istanza presentata dalla controllata. In data 6 giugno 2013 SEA Handling SpA e il Comune di Milano hanno rinunciato all'istanza di sospensione, in relazione al ricorso presentato al TAR, di seguito commentato;
- in data 30 aprile 2013, il Comune di Milano ha notificato a SEA SpA un ricorso davanti al TAR Lombardia per richiedere l'annullamento, previa sospensione fino alla definizione nel merito del giudizio di impugnazione della decisione pendente dinanzi al Tribunale UE, di alcuni atti preliminari del Governo volti a dare avvio al procedimento di recupero degli aiuti di Stato. In data 22.5.2013, il TAR Lombardia ha accolto la domanda cautelare del Comune di Milano. Con ordinanza depositata in data 25 settembre 2013, il Consiglio di Stato ha accolto l'appello e ha riformato l'ordinanza impugnata respingendo l'istanza cautelare proposta in primo grado;
- per quanto riguarda il giudizio di merito pendente davanti al Tribunale dell'Unione europea relativo all'annullamento della decisione della Commissione del 19 dicembre 2012, SEA Handling SpA, in data 30 agosto 2013, ha depositato, presso la Cancelleria del Tribunale UE, la memoria di replica al controricorso presentato dalla Commissione Europea;
- parallelamente alla proposizione dei ricorsi brevemente richiamati in precedenza, il Gruppo SEA, con la costituzione di un'apposita *Task Force* ha avviato un dialogo con la Commissione europea volto all'individuazione di un percorso, finalizzato all'esecuzione della decisione, alternativo rispetto alla restituzione in denaro a SEA SpA da parte della controllata dell'asserito aiuto di Stato, ferme restando le iniziative intraprese a livello giudiziale per l'annullamento della decisione stessa. Tale modalità alternativa di esecuzione della decisione, che costituisce, sulla base di pareri legali, una fattispecie comunemente ammessa dalla prassi e giurisprudenza del-

l'Unione europea, consiste nell'esecuzione della decisione di recupero tramite la risoluzione dei rapporti di lavoro facenti capo alla controllata, la cessione degli attivi della controllata a condizioni di mercato e la sua successiva messa in liquidazione. Le negoziazioni in corso sono effettuate anche sulla base di uno schema di gestione futura della attività di *handling* che consentirebbe di mantenere il coinvolgimento di SEA SpA nell'attività stessa e che può essere schematizzato come segue:

- cessazione dei contratti di fornitura dei servizi di *handling* in essere tra SEA Handling SpA e i vettori aerei operanti negli scali di Linate e Malpensa da realizzarsi in un arco temporale di 10-12 mesi per consentire di mantenere continuità di servizio a favore dei vettori a fronte dell'uscita dal mercato di SEA Handling SpA e dalla sua sostituzione da parte di altri *player*;
- cessione a terzi di tutti gli *asset* di proprietà SEA Handling SpA, da realizzarsi mediante una procedura di evidenza pubblica;
- cessazione dei contratti di lavoro conclusi da SEA Handling SpA;
- messa in liquidazione della società.

In tale contesto, SEA SpA continuerebbe a essere presente nel mercato dell'*handling* attraverso la partecipazione in una nuova società, costituita in data 9 settembre 2013, e denominata Airport Handling Srl, al momento non operativa. Tale società negozierebbe *ex novo* i contratti di lavoro con il personale attualmente impiegato in SEA Handling SpA, acquisirebbe i mezzi tecnici necessari a fornire i servizi di *handling* oltre a competere sul mercato al fine di concludere il maggior numero di contratti con i *carrier* operanti negli scali di Linate e Malpensa.

A fine marzo 2014, lo schema operativo indicato è stato condiviso con la Commissione che non ha sollevato obiezioni sul piano di cessazione di attività di SEA Handling SpA.

Per una disamina puntuale dell'evoluzione e dello stato attuale del contenzioso e del dialogo in corso con la Commissione europea, si rimanda alla sezione delle note di commento "Impegni e passività potenziali" del Bilancio Separato e del Bilancio Consolidato.

Alla data di redazione dei Bilanci Separato e Consolidato al 31 dicembre 2013, gli eventi occorsi e la risultante situazione complessiva possono essere sintetizzati nel modo seguente:

- (i) l'esame della decisione della Commissione del 19.12.2012 e delle difese svolte nel giudizio di fronte al Tribunale UE consentono di affermare che gli argomenti posti da SEA Handling SpA a base della propria richiesta di riforma della decisione sono, a parere dei legali che assistono la controllata, ragionevolmente fondati e sono, pertanto, meritevoli di ricevere attenzione da parte del Tribunale UE;
- (ii) gli argomenti di SEA Handling SpA nella causa di fronte al Tribunale UE sono condivisi anche dal Governo e dal Comune di Milano, e cioè dalle autorità deputate al recupero dell'aiuto, che si sono

- costituiti nella causa avendo chiesto anch'esse la riforma della decisione della Commissione;
- (iii) il TAR Lombardia, nell'ordinanza n. 553/2013, ha affermato che, a un primo esame, gli argomenti di merito del Comune di Milano e di SEA Handling SpA sembrerebbero non sformati di *fumus boni iuris* (con ordinanza depositata in data 25 settembre 2013, il Consiglio di Stato ha però accolto l'appello e ha riformato l'ordinanza impugnata respingendo l'istanza cautelare proposta in primo grado);
- (iv) il comportamento tenuto dal Governo italiano e dal Comune di Milano non sembra, allo stato, poter fare comunque presagire la volontà delle autorità nazionali di eseguire la decisione chiedendo a SEA Handling SpA la restituzione in denaro dell'aiuto. Più precisamente:
- nessun ordine di restituzione dell'aiuto è stato impartito a SEA Handling SpA dalle autorità nazionali (diversamente da quanto più volte richiesto dalla Commissione europea);
  - il Governo italiano ha compiuto solo alcuni atti di natura assolutamente preliminare (ha in particolare fornito alla Commissione il calcolo degli interessi). La Commissione, ha in più occasioni lamentato l'inerzia dello stesso Governo italiano e ha minacciato l'apertura di una procedura d'infrazione nei confronti dello Stato;
  - il Comune di Milano si è opposto all'esecuzione della decisione della Commissione, ottenendo un provvedimento in sede cautelare del TAR Lombardia che ha sospeso il procedimento nazionale di recupero dell'aiuto; la posizione del Comune di Milano è particolarmente rilevante, tenuto anche conto che, secondo l'opinione espressa dal Governo italiano, sarebbe lo stesso Comune di Milano l'autorità nazionale competente per il recupero dell'aiuto presso SEA Handling SpA;
- (v) la stessa Commissione europea ha più volte sottolineato, nelle sue memorie difensive nel giudizio cautelare di fronte al Tribunale UE, che le autorità nazionali non hanno manifestato fino a oggi l'intenzione di recuperare effettivamente l'aiuto, enfatizzando la circostanza che per SEA Handling SpA non vi sarebbe oggi nessun rischio di dover restituire in denaro l'aiuto;
- (vi) la Commissione europea ha mostrato aperture circa la possibilità di trovare una soluzione al problema degli aiuti a SEA Handling SpA diversa dalla restituzione in denaro degli stessi, sviluppando lo schema di gestione futura della attività di *handling* di cui si è precedentemente trattato.
- Nel corso del secondo semestre 2013 e del primo trimestre 2014, sono proseguiti come detto gli incontri di approfondimento del percorso alternativo proposto dalla controllata e SEA SpA che contempererebbe le esigenze strategiche di mantenimento del coinvolgimento di SEA SpA nella attività di *handling* e della Commissione di vedere eseguita la decisione, pur se con differenti posizioni sulla distribuzione del capitale sociale di Airport Handling. In particolare la Commissione ha mostrato, in linea di principio e salvo ulte-

riori approfondimenti, a oggi ancora in corso, sulle modalità di messa in liquidazione della controllata, la propria disponibilità a considerare come correttamente eseguita la decisione nel caso di vendita degli *asset* di SEA Handling SpA a prezzo di mercato e definitiva uscita di quest'ultima dal mercato tramite la liquidazione. In tale ambito, i contatti fino a ora intrattenuti con la Commissione mostrano come tali interlocutori siano ben consapevoli che la dismissione ordinata dell'attività e dei beni di SEA Handling SpA e la riorganizzazione del mercato dell'*handling* negli aeroporti di Linate e Malpensa con l'ingresso di Airport Handling a seguito della liquidazione di SEA Handling SpA, per garantire la continuità di servizio in regime di libera concorrenza con gli altri *player*, richiede certamente un lasso di tempo superiore ai quattro mesi indicati nella decisione. Da questo punto di vista la Commissione ha già acquisito contezza del fatto che, tenuto conto del programma di dismissione citato e dei livelli di patrimonializzazione di SEA Handling SpA attualmente esistenti, la messa in liquidazione della società, dovrebbe avvenire nel secondo semestre 2014 con una esecuzione della liquidazione della stessa da completarsi entro il dicembre 2015.

In particolare, la gestione liquidatoria, oltre al perfezionamento delle operazioni di cessione a mercato delle attività sociali, vedrebbe coinvolta SEA Handling SpA e SEA SpA nella ricollocazione, tramite l'utilizzo degli ammortizzatori sociali, del personale che cessa il proprio rapporto di lavoro alla data di entrata in liquidazione e che non dovesse essere assunto da Airport Handling nel contesto della operazione di esecuzione della decisione della Commissione precedentemente descritta.

Alla data di approvazione dei Bilanci Separato e Consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 (21 giugno 2013) SEA e la controllata avevano già effettuato le considerazioni riguardanti il possibile esito della causa di merito, che presenta, a giudizio dei legali e consulenti esterni, ragionevoli *chance* di successo, unitamente a considerazioni relative a modalità alternative di definizione e, comunque, al comportamento delle autorità nazionali deputate al recupero, che avevano portato nel complesso a ritenere che, allo stato e sulla base dei fatti di cui SEA e la controllata erano a conoscenza, l'evoluzione più probabile della situazione non fosse quella che porta alla restituzione in denaro a SEA SpA dell'aiuto da parte di SEA Handling SpA mediante l'utilizzo di risorse proprie. Pertanto nel proprio Bilancio Separato al 31 dicembre 2012, la controllata, supportata da pareri dei propri legali ed esperti esterni, non operò accantonamenti a fondo rischi volti a coprire i potenziali obblighi di restituzione sopra evidenziati, in quanto riteneva che tale rischio potesse configurarsi, in ultima analisi, come "possibile" e non già come "probabile". Parimenti SEA, nel proprio Bilancio Separato non ha rilevato crediti verso la controllata a fronte della decisione della Commissione, svalutando integralmente il valore di iscrizione della partecipata, e nel Bilancio Consolidato non ha rilevato stanziamenti ai fondi per rischi e oneri connessi agli effetti sulla valutazione delle at-

tività e delle passività della controllata derivanti dal venir meno della continuità aziendale a causa della impossibilità della stessa di far fronte alla sanzione con conseguente accesso alla fase liquidatoria.

In considerazione della evoluzione delle negoziazioni con la Commissione europea e della possibilità alternativa di messa in liquidazione della controllata nel secondo semestre 2014 precedentemente riferite con riferimento alla predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2013, la controllata ritiene ancora ragionevole, in continuità con quanto fatto fino a oggi, non operare nel proprio bilancio al 31 dicembre 2013 alcun accantonamento a fondo rischi per la restituzione a SEA dei presunti aiuti di Stato. Parimenti, SEA non ritiene di dovere rilevare nel proprio Bilancio Separato al 31 dicembre 2013 alcun credito nei confronti della controllata, né di modificare le proprie valutazioni sulla recuperabilità del valore di iscrizione della controllata, già interamente svalutato nel Bilancio Separato al 31 dicembre 2012.

Per contro, l'imminente apertura della procedura di liquidazione – dovuta (i) alla insufficiente patrimonializzazione della controllata che, sulla base delle previsioni eroderà nel secondo semestre 2014 il patrimonio netto al 31 dicembre 2013 ricadendo nel disposto dell'art. 2447 del Codice Civile, oltre che (ii) al perseguimento delle linee strategiche di permanente coinvolgimento di SEA nella gestione dell'attività di *handling* presso gli scali di Milano Linate e Malpensa che consente però di dare esecuzione alla Decisione della Commissione europea del 19 dicembre 2012 – ha determinato ai fini della redazione del Bilancio Separato al 31 dicembre 2013 da parte degli Amministratori della controllata, l'applicazione di principi contabili propri di una azienda in funzionamento, applicati tenendo conto, comunque, della prospettata cessazione dell'attività e, quindi, degli effetti che la messa in liquidazione della Società produrranno sulla composizione del patrimonio e sul valore recuperabile delle attività della controllata.

La non determinabilità e l'incertezza sulla quantificazione degli oneri di liquidazione né alla data di riferimento né alla data di approvazione del bilancio, ha determinato la non iscrizione di alcun fondo per rischi e oneri nel Bilancio Separato della controllata al 31 dicembre 2013. In particolare – non essendo ancora possibile stimare l'onere della ricollocazione del personale in esubero rispetto alle esigenze del nuovo operatore – in quanto dipendente dalle modalità di realizzazione definitiva della procedura di dismissione degli attivi aziendali e da quanto personale verrà assunto in base ai contratti di servizio effettivamente acquisiti da detto nuovo operatore – il bilancio della controllata non riflette alcun accantonamento ai fondi rischi per il citato costo di ristrutturazione. Simile trattamento contabile è stato adottato nella valutazione dei presupposti per accantonamenti di fondi per rischi e oneri nel Bilancio Consolidato che pertanto, non riflette alcun accantonamento specifico a fronte della ristrutturazione della controllata, mentre rileva l'in-

tegrale svalutazione per Euro 10,3 milioni del contributo al consolidato dalla controllata alla luce delle prospettive di mancato recupero dello stesso manifestatesi nell'anno 2013 a seguito della soprammenzionata evoluzione delle negoziazioni con la Commissione europea.

Ai fini della presentazione del piano alle autorità comunitarie, si sono invero ipotizzati livelli di allocazione in capo ad Airport Handling del personale la cui quantificazione – come detto – dipende però dal volume di attività che la stessa Airport Handling svilupperà. Su tali basi – che non sono certe fino all'approvazione del piano da parte delle autorità comunitarie e all'avvio dell'attività commerciale – si sono ipotizzate stime che non rappresentano comunque ammontari certi, nemmeno nel minimo.

In particolare, e come infatti indicato nelle Note esplicative alla voce "Fondi per rischi e oneri", assumendo realizzate le ipotesi di *iter* di liquidazione presentato alla Commissione, l'onere complessivo della liquidazione sarebbe stimabile in Euro 25,6 milioni (Euro 20,7 milioni in termini di fabbisogno finanziario); tale onere è prevalentemente relativo al costo di ricollocazione del personale in esubero rispetto alle esigenze del nuovo gestore dell'attività di *handling* e alle azioni di ricollocazione direttamente assunte da SEA nel contesto delle proprie strategie di sviluppo di altre attività operative presso gli scali gestiti.

È da notare, peraltro, come l'eventuale realizzazione della liquidazione sulla base di presupposti diversi da quelli a oggi presi a riferimento per la stima dell'onere di liquidazione sopra riportata, in particolare con riferimento alle modalità e numero di dipendenti ricollocati presso il nuovo gestore e SEA, potrebbe comportare la rilevazione dell'onere per ristrutturazione del personale a valori a oggi non predittibili, attendibilmente stimabili e comunque differenti da quelli sopra richiamati, con conseguenti diversi profili di passività, nessuna delle quali quantificabili nei termini richiesti dai Principi Contabili di riferimento (IAS 37). Ne consegue che allo stato la passività per quanto probabile non risulta quantificabile con una stima attendibile e in termini tali da poter essere iscritta in bilancio né per un importo minimo o massimo né per importi che presentino sufficienti e ragionevoli livelli di approssimazione.

D'altro canto, per consentire il perfezionamento della liquidazione, SEA ha assunto in data 24 marzo 2014 l'impegno di sostenere SEA Handling SpA finanziariamente a fronte dei costi di liquidazione incorsi, sia nell'ipotesi in cui venga definito un percorso di liquidazione allineato a quello preso a riferimento per la sopra riportata quantificazione dell'onere di liquidazione che nell'ipotesi di differenti strutture di adempimento a oggi non note nelle more della finalizzazione delle negoziazioni con la Commissione, ma pur sempre soggette al controllo della medesima SEA. Per maggiori dettagli si rimanda alle note "Partecipazioni in imprese controllate" del Bilancio Separato e "Fondi rischi e oneri" del Bilancio Consolidato.

## 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. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: *safety management system*, investimenti progressivi in *safety* e sicurezza, attività di formazione allo *staff*, attività di controllo e monitoraggio degli *standard* di sicurezza.

### 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.). Gli strumenti di gestione dei rischi sono: piano e procedure di emergenza, *staff* altamente preparato e competente; 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. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: ambiente di lavoro ottimale, piani di sviluppo dei talenti, cooperazione e dialogo continuo con sindacati, Codice Etico, procedure 231.

### Rischi legati alla dipendenza da terze parti

Le attività del gestore aeroportuale dipendono in gran parte da terzi, a esempio autorità locali, vettori, handler, ecc. 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 sono: aggiornamento costante degli accordi con terzi, selezione dei *partner* in base a criteri economico-finanziari e di sostenibilità, adeguate attività di *contract management*.

### Rischi legati alle attività di *handling* aeroportuale

L'andamento del settore dell'*handling* aeroportuale risente dell'evoluzione e della struttura del mercato del trasporto aereo, così come dei rischi connessi alle scelte delle compagnie aeree. Queste ultime influenzano significativamente sull'attività degli *handler* in quanto i relativi contratti sono soggetti a facoltà di recesso particolarmente favorevoli per i vettori. Le condizioni di estrema concorrenzialità in cui operano gli *handler* aeroportuali comportano anche rischi di significativa variabilità delle quote di mercato da essi servite.

## 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 addizionali 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 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. Al termine della Convenzione SEA è obbligata a restituire i cespiti 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 cespiti medesimi.

### 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. Per maggiori informazioni in merito, si rimanda al paragrafo Certificazione degli aeroporti e *Safety* Aeroportuale del capitolo *Corporate Social Responsibility*.

Fatti di rilievo avvenuti dopo  
la chiusura dell'esercizio



### Andamento del traffico degli aeroporti del Gruppo SEA del primo trimestre 2014: incremento dei passeggeri su Linate e Malpensa 1

I risultati del primo trimestre 2014 degli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, hanno fatto registrare rispetto allo scorso anno un andamento positivo per il traffico passeggeri con una crescita pari al +1,5%, nonostante una lieve contrazione dei movimenti del -0,4%.

L'aeroporto di Linate ha fatto rilevare una crescita del +2,8% in termini di passeggeri, con Malpensa che cresce del +0,8% (+2,6% se si considera il solo mese di marzo).

Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Malpensa si è attestato a 3,9 milioni, nonostante una riduzione dei movimenti aeromobili del -0,7%.

Su Malpensa 1, il traffico passeggeri ha evidenziato una crescita del +1,8%, dovuta principalmente ai nuovi voli intercontinentali operati da Emirates con il nuovo collegamento verso New York attivato lo scorso mese di ottobre dopo la concessione dell'autorizzazione su base extra bilaterale da parte di ENAC e al nuovo volo della compagnia American Airlines verso Miami.

Si segnalano inoltre le *performance* di airberlin che ha raddoppiato i collegamenti verso Düsseldorf e Meridiana fly, grazie ai nuovi voli linea su Tirana e alle rotte *charter* incrementali su Mombasa, Santo Domingo, Marsa Alam, Malé e Cancun. Anche la compagnia Turkish Airlines ha contribuito al positivo andamento del traffico del Terminal 1, grazie all'avvio del collegamento verso il nuovo aeroporto di Istanbul. La crescita di passeggeri sul Terminal 1 più che compensa la contrazione del traffico registrata dal Gruppo Alitalia nel trimestre, la cui quota di mercato a Malpensa scende al 6% nel marzo 2014 rispetto al 9% del marzo 2013.

A Malpensa 2, dove opera esclusivamente il vettore easyJet, il traffico passeggeri ha risentito di una contrazione del -1% imputabile principalmente alla tratta Malpensa-Fiumicino, dove easyJet, già dal 2013, ha progressivamente ridotto il numero dei collegamenti verso la capitale a seguito dell'attivazione del medesimo servizio dall'aeroporto di Linate a partire dal marzo 2013. Nel solo mese di marzo, il traffico passeggeri del vettore si incrementa del 6% rispetto al mese precedente. Rispetto al primo trimestre 2013 sono presenti nuove tratte attivate nel corso della stagione estiva precedente: Belgrado, Lussemburgo e Larnaca e i nuovi collegamenti per Belgrado e Tel Aviv.

### Milano Malpensa Cargo: continua la crescita delle merci trasportate (+10,3% su base annua)

Nel primo trimestre 2014 Milano Malpensa Cargo ha evidenziato una crescita del +10,3% con un trasportato pari a 108,5 mila tonnellate di merce, grazie alle positive performance delle compagnie *all-cargo* Qatar, Gruppo Cargolux, AirBridgeCargo e Silk Way. In particolare Qatar, grazie alla concessione dei diritti di quinta libertà, ha attivato due nuove frequenze settimanali verso Doha e verso Chicago raddoppiando il proprio trasportato e attestandosi a 10,1 mila tonnellate nel periodo.

Si segnala inoltre che Cargolux, dal 12 gennaio ha introdotto una nuova frequenza con provenienza Taipei/Bangkok e destinazione Lussemburgo.

Tra i vettori con aeromobili con configurazione mista in particolare evidenzia Emirates con 8,3 mila tonnellate di merce movimentata.

In evidenza la crescita progressiva del traffico merci di Malpensa, che nel mese di marzo ha registrato il +15%, con il più alto trasportato mensile dal 2008 (44 mila tonnellate), ottenendo il risultato più importante sia del 2014 che degli ultimi anni.

### Linate: incremento traffico (+2,8% su base annua)

A Linate, il traffico passeggeri ha evidenziato una crescita del +2,8% grazie alle buone *performance* di British Airways, Iberia e SAS, all'introduzione di nuove rotte da parte di Alitalia e all'incremento delle rotte London City e verso Cagliari e Alghero (in continuità territoriale). easyJet, anche grazie alla navetta Linate-Fiumicino, si posiziona al secondo posto in termini di crescita assoluta sullo scalo.

### SEA e APCOA Parking Italia si aggiudicano i parcheggi dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio

In data 3 gennaio 2014 SEA e APCOA Parking Italia SpA in Associazione di Impresa si sono aggiudicate la gara, indetta lo scorso luglio da SACBO, per la gestione dei parcheggi dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio a partire dal 1° febbraio 2014 al 31 gennaio 2020.

L'associazione temporanea di impresa costituita da SEA e APCOA, *leader* europeo nei servizi di parcheggio che collabora con successo da oltre quindici anni con SEA nella gestione operativa dei parcheggi di Milano Malpensa Terminal 1, gestirà gli oltre 7.000 posti auto che rispondono alle specifiche esigenze della clientela dell'aeroporto di Bergamo. Il Gruppo SEA, con oltre 5.000 posti auto a Milano Linate e oltre 10.000 a Milano Malpensa, gestirà così il più grande sistema parcheggi degli aeroporti lombardi.

L'impegno di SEA e APCOA risponderà alla richiesta di SACBO di rendere i propri parcheggi più moderni e funzionali. SEA, capofila dell'associazione gestirà direttamente i rapporti con SACBO, sarà quindi responsabile della parte economica e finanziaria con una serie di investimenti che avranno l'obiettivo di migliorarne il servizio soprattutto sotto il profilo dell'innovazione tecnologica e della sicurezza, mentre APCOA si occuperà della gestione operativa dei parcheggi e della gestione dei rapporti diretti con la clientela.

Tra le migliorie tecniche a vantaggio della clientela aeroportuale di Bergamo Orio al Serio, ci sarà l'attivazione del servizio Telepass per il pagamento della sosta; questo servizio è già stato sperimentato e fortemente gradito dai clienti degli aeroporti Milano Linate e Milano Malpensa poiché permette di pagare il costo della sosta a fine mese, nell'estratto conto Telepass.

Inoltre, in accordo con SACBO, verrà introdotto un altro servizio che, per primo in Italia tra i gestori aeroportuali, ViaMilanoParking ha lanciato lo scorso

anno: l'*e-commerce*, ossia la vendita *online* dei parcheggi che permette di prenotare e di preacquistare a un prezzo molto vantaggioso la propria sosta nei parcheggi ufficiali degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa.

### The New “Mxperience”

Continuano per l'intero anno 2014 i lavori cominciati nel 2013 che porteranno ad avere una profonda riqualificazione e valorizzazione del Terminal 1 di Malpensa anche in vista dell'importante appuntamento di Expo 2015.

Le linee guida che vedranno la ridefinizione della piastra commerciale del piano degli imbarchi e un'attività di *restyling* delle altre aree dell'aerostazione si basano sull'innovazione, sul *design*, sui materiali all'avanguardia, sugli spazi rinnovati e ampliati, e sulla ricerca costante di un *comfort* e di servizi sempre più efficienti e completi, che rispondano a tutte le esigenze di ogni passeggero.

Acquisti di lusso, prodotti di alta qualità, ristorazione d'eccellenza, servizi dedicati e vantaggiose opportunità di *shopping*: Milano Malpensa trasforma la semplice permanenza in aeroporto in una piacevole “*Airport Experience*”, ispirandosi al quadrilatero della moda di Milano, una delle zone più rinomate in tutto il mondo.

Milano Malpensa vuole esprimere i valori della capitale della moda, del *design* e del gusto grazie a un'offerta commerciale mirata, con prestigiosi marchi delle diverse categorie merceologiche, da Bulgari, Giorgio Armani e Ermenegildo Zegna a Etro, e Gucci; da Hermès e Montblanc a Salvatore Ferragamo. I prodotti più raffinati animano le vetrine di un luogo che potrà diventare a tutti gli effetti un luogo di *shopping* di altissimo livello e non solo una zona di passaggio.

Con il progetto di rinnovamento e ampliamento del Terminal 1, l'innovazione della “*Airport Experience*” di Malpensa migliora fortemente anche dal punto di

vista delle infrastrutture disponibili e dell'aspetto architettonico. Il Terminal diventa una struttura all'avanguardia, elegante e luminosa, con forme aerodinamiche, realizzata in zinco-titanio, acciaio, vetro e pavimenti in marmo. Tale attività, già realizzata per il satellite imbarchi nord inaugurato a gennaio 2013, coinvolgerà tutta la piastra commerciale del piano imbarchi e a seguire il piano degli arrivi.

Con il completamento di questi lavori, il Terminal 1 raggiungerà una superficie totale di 350.000 mq, di cui quasi 8.000 mq di nuove aree commerciali ripartite in 46 nuovi negozi che si aggiungono a un'offerta già ricca e articolata.

I passeggeri potranno contare su 90 *gates* di imbarco e fino a 290 banchi di *check-in* a disposizione.

L'ampiezza dell'innovativa struttura, infine, permetterà di accogliere aeromobili di ultima generazione come gli Airbus A380 con un conseguente aumento delle rotte possibili.

Elemento di assoluto rilievo e caratterizzante del nuovo progetto è l'eliminazione della separazione tra area Schengen e quella non Schengen: ogni viaggiatore, nazionale o internazionale potrà avere accesso a tutte le aree commerciali e a tutte le tipologie di *brand* presenti in aeroporto. Questo sarà reso possibile grazie alla ricollocazione dei banchi del controllo passaporti in prossimità dei *gates* di imbarco.

Il Gruppo SEA ha elaborato un piano di sviluppo commerciale di lungo termine, con l'obiettivo di massimizzare i vantaggi connessi al potenziale di crescita del flusso di passeggeri.

Punto fondamentale diventa dunque la valorizzazione dell'infrastruttura come momento dell'accoglienza e dell'offerta commerciale con *brand* di lusso e di grande prestigio internazionale, il rinnovo delle aree destinate al *retail* di qualità, sia in termini di *design* sia di *comfort* e ospitalità.

Tutto questo con grande attenzione e supporto al *partner* commerciale, in un'ottica di dialogo e rapporto sinergico costruttivo.

## Rapporti 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 mer-

cato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8 “Trasazioni con le parti correlate” delle Note Illustrative.

## Proposte all'Assemblea dei Soci

## Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti

Signori Azionisti,

vi proponiamo di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS.

Vi proponiamo, inoltre, di approvare la destinazione

dell'utile di esercizio 2013, del complessivo ammontare di Euro 52.182.470,13, come segue:

- Euro 26.450.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,1058 per azione;
- Euro 25.732.470,13 a riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione  
Pietro Modiano

## Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 7 maggio 2014 ha assunto le seguenti deliberazioni:

- approvazione del Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2013 di SEA SpA che chiude con l'utile di Euro 52.182.470,13;
- attribuzione dell'utile di esercizio di Euro 52.182.470,13 come segue:

- Euro 26.450.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,1058 per azione;
- Euro 25.732.470,13 a riserva straordinaria;
- pagamento del dividendo 2013 di Euro 0,1058 per azione il 25 giugno 2014.

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 2013	di cui verso parti correlate	al 31 dicembre 2012	di cui verso parti correlate
<b>ATTIVITÀ</b>					
Immobilizzazioni immateriali	6.1	942.987		870.682	
Immobilizzazioni materiali	6.2	196.495		205.870	
Investimenti immobiliari	6.3	3.416		3.420	
Partecipazioni in società collegate	6.4	40.429		41.639	
Partecipazioni disponibili per la vendita	6.5	26		26	
Imposte differite attive	6.6	30.031		31.554	
Altri crediti	6.7	495		599	
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>1.213.879</b>		<b>1.153.790</b>	
Rimanenze	6.8	6.716		7.758	
Crediti commerciali	6.9	118.095	6.212	156.054	8.525
Crediti per imposte dell'esercizio (*)	6.10	17.809		15.356	
Altri crediti (*)	6.10	17.740		19.613	
Cassa e disponibilità liquide	6.11	60.720		54.339	
<b>Totale attivo corrente</b>		<b>221.080</b>	<b>6.212</b>	<b>253.120</b>	<b>8.525</b>
<b>Attività destinate alla vendita</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>1.434.959</b>	<b>6.212</b>	<b>1.406.910</b>	<b>8.525</b>
<b>PASSIVITÀ</b>					
Capitale sociale	6.12	27.500		27.500	
Altre riserve	6.12	225.559		185.744	
Utili dell'esercizio	6.12	33.707		64.003	
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>		<b>286.766</b>		<b>277.247</b>	
<b>Patrimonio netto di terzi</b>	6.12	<b>611</b>		<b>85</b>	
<b>Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi</b>		<b>287.377</b>		<b>277.332</b>	
Fondo rischi e oneri	6.13	187.111		163.533	
Fondi relativi al personale	6.14	77.155		77.064	
Passività finanziarie non correnti	6.15	401.361		410.696	
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>665.627</b>		<b>651.293</b>	
Debiti commerciali	6.16	165.867	2.952	202.006	873
Debiti per imposte dell'esercizio	6.17	57.707		53.562	
Altri debiti	6.18	111.282		166.307	
Passività finanziarie correnti	6.15	147.099		56.410	
<b>Totale passivo corrente</b>		<b>481.955</b>	<b>2.952</b>	<b>478.285</b>	<b>873</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	
<b>TOTALE PASSIVO</b>		<b>1.147.582</b>	<b>2.952</b>	<b>1.129.578</b>	<b>873</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>1.434.959</b>	<b>2.952</b>	<b>1.406.910</b>	<b>873</b>

(\*) Nel 2012 la voce "Crediti per imposte dell'esercizio" era classificata nella voce "Altri crediti".

## Conto Economico Consolidato Complessivo

(importi in migliaia di Euro)	Note	Esercizio chiuso al 31 dicembre			
		2013	di cui verso parti correlate	2012	di cui verso parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	657.080	32.654	632.294	34.584
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	67.000		88.662	
<b>Totale ricavi</b>		<b>724.080</b>	<b>32.654</b>	<b>720.956</b>	<b>34.584</b>
<b>Costi operativi</b>					
Costi del lavoro	7.3	(250.344)		(256.272)	
Materiali di consumo	7.4	(48.786)		(63.038)	
Altri costi operativi	7.5	(161.366)		(145.291)	
Accantonamenti e svalutazioni (*)	7.6	(39.495)		(14.934)	
Costi per lavori su beni in concessione	7.7	(62.311)		(83.453)	
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(562.302)</b>	<b>1.878</b>	<b>(562.988)</b>	<b>(2.261)</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA (*)</b>		<b>161.778</b>	<b>34.532</b>	<b>157.969</b>	<b>32.323</b>
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione (*)	7.8	(26.294)		(11.350)	
Ammortamenti	7.9	(49.919)		(45.934)	
<b>Risultato operativo</b>		<b>85.565</b>	<b>34.532</b>	<b>100.685</b>	<b>32.323</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	507	507	7.549	7.549
Oneri finanziari	7.11	(22.151)		(19.179)	
Proventi finanziari	7.11	1.031		713	
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>64.952</b>	<b>35.039</b>	<b>89.768</b>	<b>39.872</b>
Imposte	7.12	(31.242)		(25.763)	
<b>Risultato netto da attività in funzionamento</b>		<b>33.710</b>	<b>35.039</b>	<b>64.005</b>	<b>39.872</b>
<b>Risultato netto da attività cessate</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Risultato di pertinenza dei terzi		3		2	
<b>Risultato del Gruppo</b>		<b>33.707</b>	<b>35.039</b>	<b>64.003</b>	<b>39.872</b>
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio					
Valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati		5.000		(6.522)	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati		(1.375)		1.794	
<b>Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>		<b>3.625</b>		<b>(4.728)</b>	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio					
Utile / (perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto		191		(9.356)	
Effetto fiscale su utile / (perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto		(53)		2.360	
<b>Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>		<b>138</b>		<b>(6.996)</b>	
<b>Totale altre componenti dell'utile complessivo</b>		<b>3.763</b>		<b>(11.724)</b>	
<b>Totale utile complessivo dell'esercizio</b>		<b>37.473</b>		<b>52.281</b>	
Attribuibile a:					
- Azionisti della Capogruppo		37.470		52.279	
- Interessi di minoranza		3		2	

(\*) L'EBITDA è stato definito nel 2013 come differenza tra il totale ricavi e il totale dei costi operativi, comprensivi degli accantonamenti e svalutazioni, a eccezione dell'accantonamento al fondo ripristino e sostituzione. Conseguentemente è stato riclassificato anche l'esercizio precedente per rendere comparabili tali dati.



## Rendiconto Finanziario Consolidato

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre			
	2013	di cui verso parti correlate	2012	di cui verso parti correlate
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>				
Risultato prima delle imposte	64.952		89.768	
Rettifiche:				
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali e immateriali	49.919		45.934	
Accantonamento netto a fondi (incluso il fondo del personale)	27.773		7.289	
Oneri finanziari netti	21.120		18.466	
Proventi da partecipazioni	(507)		(7.549)	
Altre variazioni non monetarie	(1.108)		(22.153)	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>162.149</b>		<b>131.755</b>	
Variazione rimanenze	1.159		1.503	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	34.176	(2.313)	(2.625)	2.596
Variazione altre attività non correnti	(2.243)		2.116	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(28.356)	2.079	44.373	(986)
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante</b>	<b>4.736</b>	<b>(234)</b>	<b>45.367</b>	<b>1.610</b>
Imposte sul reddito pagate	(38.627)		(44.291)	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>	<b>128.257</b>	<b>(234)</b>	<b>132.831</b>	<b>1.610</b>
Investimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali	(69.218)		(100.001)	
- materiali	(12.149)		(6.113)	
Dividendi incassati	1.717	1.717	2.882	2.882
<b>Cash flow derivante dall'attività di investimento</b>	<b>(79.650)</b>	<b>1.717</b>	<b>(103.232)</b>	<b>2.882</b>
Magazzino	(116)			
Crediti commerciali e altre attività correnti	(6.504)			
Debiti commerciali e altre passività correnti	9.026			
Fondi rischi e TFR	3.341			
Immobilizzazioni immateriali	(2.455)			
Immobilizzazioni materiali	(29.633)			
Attività non correnti al netto di passività non correnti	37			
Imposte differite passive	2.394			
Indebitamento finanziario	1.915			
Patrimonio netto di terzi	425			
<b>Cash flow derivante dall'operazione di acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA</b>	<b>(21.570)</b>			
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incremento / (decremento) dell'indebitamento a breve e medio-lungo termine	81.895		114.464	
- incremento / (decremento) di anticipazione finanz. su contributi Stato	0		0	
Decremento / (incremento) crediti per contributi Stato	(28)		782	
Aumento di capitale e riserve di patrimonio netto	0		0	
Incremento / (decremento) netto altre passività finanziarie	2.581		(342)	
Dividendi distribuiti	(88.966)		(102.789)	
Interessi pagati	(16.139)		(11.436)	
<b>Cash flow derivante dall'attività di finanziamento</b>	<b>(20.657)</b>		<b>679</b>	
<b>Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>6.381</b>	<b>1.483</b>	<b>30.277</b>	<b>4.492</b>
Disponibilità liquide di inizio periodo	54.339		24.062	
Disponibilità liquide di fine periodo	60.720		54.339	

## Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e (perdite)/ utili portati a nuovo	Riserva (perdite)/ utili attuariali	Riserva hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
<b>Saldo al 31/12/2011 (riesposto)</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>159.912</b>	<b>4.742</b>	<b>(5.569)</b>	<b>50.622</b>	<b>242.707</b>	<b>83</b>	<b>242.790</b>
Destinazione dell'utile di esercizio 2011			50.622			(50.622)	0		0
Dividendi distribuiti			(17.739)				(17.739)		(17.739)
<b>Altri movimenti</b>							<b>0</b>		<b>0</b>
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(6.996)	(4.728)		(11.724)		(11.724)
Risultato dell'esercizio						64.003	64.003	2	64.005
<b>Saldo al 31/12/2012</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>192.795</b>	<b>(2.254)</b>	<b>(10.297)</b>	<b>64.003</b>	<b>277.247</b>	<b>85</b>	<b>277.332</b>

	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e (perdite)/ utili portati a nuovo	Riserva (perdite)/ utili attuariali	Riserva hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
<b>Saldo al 31/12/2012</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>192.795</b>	<b>(2.254)</b>	<b>(10.297)</b>	<b>64.003</b>	<b>277.247</b>	<b>85</b>	<b>277.332</b>
Destinazione dell'utile di esercizio 2012			64.003			(64.003)	0		0
Dividendi deliberati			(26.700)				(26.700)		(26.700)
<b>Altri movimenti</b>									<b>0</b>
Variazione area di consolidamento			(100)				(100)	523	423
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(1.013)	3.625		2.612		2.612
Riclassifica			(512)	512			0		
Risultato del periodo						33.707	33.707	3	33.710
<b>Saldo al 31/12/2013</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>229.486</b>	<b>(2.755)</b>	<b>(6.672)</b>	<b>33.707</b>	<b>286.766</b>	<b>611</b>	<b>287.377</b>

## 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 sub-concessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori (attività *Non Aviation*).

Attraverso la società SEA Handling SpA, controllata da SEA, il Gruppo SEA fornisce anche i servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta (attività di *Handling*).

Inoltre il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Energia SpA, produce energia elettrica e termica destinata sia alla copertura del fabbisogno dei propri aeroporti, sia alla vendita al mercato esterno.

In data 18 dicembre 2013, SEA ha acquistato il 98,34% del capitale sociale di Ali Trasporti Aerei ATA SpA, società operante nella gestione (in qualità di gestore) dell'aeroporto di Aviazione Generale di Milano Linate Ovest, sulla base di un contratto di sub-concessione scadente nel 2041.

Ali Trasporti Aerei ATA SpA detiene una partecipazione del 100% nel capitale sociale di ATA Ali Servizi SpA, principale *handler* di Aviazione Generale operante, in regime di concorrenza, sullo scalo di Linate Ovest, Ciampino, Venezia, Catania e Malpensa.

Alla data di predisposizione del presente documento, la Società 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 segnala inoltre 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 2013, è detenuto da SEA in misura pari al 25%) opera nelle attività di logistica integrata;
- (iii) attraverso la partecipazione (pari al 30% del capitale sociale) 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, pocanzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nelle seguenti macro aree, in relazione a ciascuna delle quali il Gruppo percepisce proventi come di seguito indicati:

- attività *Aviation* (attività aeroportuali "*core*" di supporto all'aviazione passeggeri e merci); i ricavi generati 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;
- attività *Non Aviation* (servizi commerciali offerti a passeggeri e utenti aeroportuali all'interno degli Aeroporti di Milano) i cui ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività *Non Aviation* svolte direttamente da SEA, e/o con riferimento alle predette attività svolte da terzi in regime di sub-concessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, con la previsione di un minimo garantito qualora previsto;
- attività di *Handling* (servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta); i relativi ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per lo svolgimento delle attività di *Handling* rampa (ossia i servizi prestati in area *airside*, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento aeromobili, smistamento e riconcilio бага-

gli) e di *Handling* passeggeri (ossia i servizi prestati in area *landside*, fra cui *check-in* e *lost&found*). Tali corrispettivi sono liberamente negoziati tra il Gruppo SEA e le compagnie aeree;

- *Energia* (generazione e vendita di energia elettrica e termica) i cui ricavi sono rappresentati da corrispettivi di mercato stabiliti per unità di misura da moltiplicare per il quantitativo di energia fornita.

## 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 2013, come di seguito definito.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013 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 e finanziaria consolidata al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012, del Conto Economico Consolidato Complessivo, del Rendiconto Finanziario consolidato, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto consolidato per il 31 dicembre 2013 e 2012 e delle relative Note esplicative.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013 è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso. 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 e 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 predisposto nella prospettiva della continuazione dell’attività. La Direzione del Gruppo ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale considerati 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.

La Società ha deciso di non adottare i Principi Contabili IFRS 8 “Settori Operativi” e IAS 33 “utile per azione” in quanto la stessa non rientra nelle fattispecie per le quali l’applicazione di detti principi sia obbligatoria (società con azioni quotate o che deposita il proprio bilancio presso una Commissione per la Borsa valori al fine di emettere azioni ordinarie in un mercato pubblico).

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 2013

Si riportano nel seguito i Principi Contabili Internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2013, 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 del Gruppo.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>Amendments to IAS 19 Employee Benefits (*)</i>	05 giu '12	06 giu '12	Esercizi che iniziano dopo il 30 giu '12	1 gen '12
<i>IFRS 13 Fair value Measurement</i>	11 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano dopo il 31 dic '12	1 gen '13
<i>Amendments to IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures - Offsetting Financial Assets and Financial Liabilities</i>	13 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano dopo il 31 dic '12	1 gen '13
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Items of Other Comprehensive Income</i>	05 giu '12	06 giu '12	Esercizi che iniziano dopo il 30 giu '12	1 gen '13

(\*) Il Gruppo SEA ha applicato in via anticipata sul bilancio chiuso al 31 dicembre 2012 le modifiche introdotte al Principio Contabile IAS 19 – Benefici ai dipendenti.

A commento di quanto sopra riportato, si precisa che in data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento al documento *IAS 1 - Presentazione del bilancio*. Il documento richiede alle imprese di raggruppare tutte le componenti presentate tra le “Altre componenti dell’utile complessivo” a seconda che esse possano o meno essere riclassificate successivamente a Conto

Economico. Il documento, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell’Unione europea in data 6 giugno 2012, è applicabile a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° luglio 2012 o in data successiva. L’emendamento, applicabile alla Società a partire dal 1° gennaio 2013, ha comportato la modifica del prospetto relativo al Conto Economico Complessivo.

### 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 che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa alla data di approvazione del presente documento e non adottati in via anticipata dal Gruppo:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>IFRS 10 Consolidated Financial Statements and IAS 27 Separate Financial Statements</i>	11 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>IFRS 11 Joint arrangements</i>	11 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>IFRS 12 Disclosure of Interests in Other Entities</i>	11 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>IAS 28 Investments in Associates and Joint Ventures</i>	11 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>Amendments to IAS 32 Financial Instruments: Presentation - Offsetting Financial Assets and Financial Liabilities</i>	13 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>Amendments to IFRS 10, IFRS 12 e IAS 27 Investment entities</i>	11 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>Amendments to IAS 36 Impairment of assets</i>	19 dic '13	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>Amendment to IAS 39 Financial instruments: Recognition and measurement, on novation of derivatives and hedge accounting</i>	19 dic '13	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>IFRIC 21 Levies</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>IFRS 9 Financial instruments</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2015

In data 12 dicembre 2013 lo IASB, nell'ambito degli *Annual Improvements* degli IFRS, ha pubblicato i

documenti con riferimento al ciclo 2010-2012 e 2011-2013. Le principali modifiche riguardano:

IFRS	Modifiche
<i>IFRS 2 Share-based Payment</i>	<i>Definition of vesting condition</i>
<i>IFRS 3 Business Combinations</i>	<i>Accounting for contingent consideration in a business combination Scope exception for joint ventures</i>
<i>IFRS 8 Operating Segments</i>	<i>Aggregation of operating segments Reconciliation of the total of the reportable segments' assets to the entity's assets</i>
<i>IFRS 13 Fair Value Measurement</i>	<i>Short-term receivables and payables Scope of portfolio exception</i>
<i>IAS 1 Presentation of Financial Statements</i>	<i>Current/non-current classification of liabilities</i>
<i>IAS 7 Statement of Cash Flows</i>	<i>Interest paid that is capitalised</i>
<i>IAS 12 Income Taxes</i>	<i>Recognition of deferred tax assets for unrealised losses</i>
<i>IAS 16 Property, Plant and Equipment IAS 38 Intangible Assets</i>	<i>Revaluation method – proportionate restatement of accumulated depreciation</i>
<i>IAS 24 Related Party Disclosures</i>	<i>Key management personnel</i>
<i>IAS 36 Impairment of Assets</i>	<i>Harmonisation of disclosures for value in use and fair value less costs of disposal</i>
<i>IAS 40 Investment Properties</i>	<i>Interrelationship between IFRS 3 and IAS 40</i>

Le modifiche si applicano a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° luglio 2014 o da data successiva.

Pur essendo in fase di sistematico completamento l'analisi degli impatti di tali principi sul Bilancio Consolidato, è ragionevole prevedere che la loro applicazione non determinerà modifiche alle valutazioni delle voci della Situazione patrimoniale e finanziaria o ai criteri di riconoscimento delle componenti economiche del Conto Economico Complessivo.

### 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 2013 e sono state opportunamente rettificare, ove necessario, per uniformarle ai Principi Contabili del Gruppo.

Il Bilancio Consolidato del Gruppo include i bilanci della Società e delle società sulle quali la stessa esercita, direttamente o indirettamente, il controllo a partire dalla data in cui lo stesso è stato acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Nella fattispecie il controllo è esercitato in forza del possesso diretto della maggioranza delle Azioni con diritto di voto.

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 compor-

tano la perdita del controllo sono imputati a Conto Economico per l'ammontare corrispondente alla differenza fra il prezzo di vendita e la corrispondente frazione di patrimonio netto consolidato ceduta.

#### Società collegate

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

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

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

## 2.5 Area di consolidamento e sue variazioni

incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2013 con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

### Area di consolidamento

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale (al 31 dicembre 2013) delle società

Ragione sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 31/12/2013 (Euro)
SEA Handling SpA	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	38.050.394
SEA Energia SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000
Railink Srl in liquidazione	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	10.000
Airport Handling Srl	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	50.000
Ali Trasporti Aerei ATA SpA	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000
ATA Ali Servizi SpA	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	420.000
Consorzio Malpensa Construction	Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano	51.646
Dufrital SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250
SACBO SpA	Via Orio al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000
SEA Services Srl	Via Caldera, 21 - Milano	105.000
Malpensa Logistica Europa SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000
Disma SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2013 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione sociale	Metodo di consolidamento al 31/12/2013	% Possesso del Gruppo al 31/12/2013
SEA Handling SpA	Integrale	100%
SEA Energia SpA	Integrale	100%
Railink Srl in liquidazione	Integrale	100%
Airport Handling Srl	Integrale	100%
Ali Trasporti Aerei ATA SpA	Integrale	98,34%
ATA Ali Servizi SpA (*)	Integrale	(*) 98,34%
Consorzio Malpensa Construction	Integrale	51%
Dufrital SpA	Patr. Netto	40%
SACBO SpA	Patr. Netto	30,979%
SEA Services Srl	Patr. Netto	30%
Malpensa Logistica Europa SpA	Patr. Netto	25%
Disma SpA	Patr. Netto	19%

(\*) Indirettamente tramite Ali Trasporti Aerei ATA SpA.

### Variazione area di consolidamento

Di seguito vengono riepilogate le variazioni dell'area di consolidamento del Gruppo riferite all'esercizio 2013. Per l'esercizio 2012 non si segnalano variazioni nell'area di consolidamento.

In data 18 dicembre 2013, il Gruppo ha finalizzato l'acquisizione, dalla Società dell'Acqua Pia Antica Marcia SpA in liquidazione e in concordato preventivo, del 98,34% del capitale sociale di Ali Trasporti Aerei ATA SpA società operante nella gestione (in qualità di gestore) dell'aeroporto di Aviazione Generale di Milano Linate Ovest, sulla base di un contratto di sub-con-

cessione scadente nel 2041. Ali Trasporti Aerei ATA SpA detiene una partecipazione del 100% nel capitale sociale di ATA Ali Servizi SpA, principale *handler* di Aviazione Generale operante, in regime di concorrenza, sullo scalo di Linate Ovest, Ciampino, Venezia, Catania e Malpensa, pertanto anche quest'ultima società è stata inserita nel perimetro di consolidamento per via del controllo indiretto esercitativi da SEA SpA.

**Ali Trasporti Aerei ATA SpA e ATA Ali Servizi SpA**  
In data 18 dicembre 2013, il Gruppo ha finalizzato l'acquisizione del 98,34% della società Ali Trasporti Aerei ATA SpA (con sede a Milano), attiva nella gestione (in qualità di gestore) dell'aeroporto di Avia-



zione Generale di Milano Linate Ovest, per un corrispettivo pari a Euro 25.200 migliaia.

Così come previsto dai Principi Contabili Internazionali, l'iscrizione provvisoria nel Bilancio Consolidato dei saldi patrimoniali della società acquisita e della sua controllata ATA Ali Servizi SpA sono avvenuti al valore corrente delle attività e passività acquisite, determinato sulla base di una valutazione predisposta internamente dalla Direzione del Gruppo sulla base di

modelli valutativi utilizzati nella fattispecie. Tali valori risultano inoltre coerenti con la valutazione del patrimonio immobiliare (prevalentemente *hangar*) predisposta da un perito indipendente. Il Gruppo si è pertanto avvalso della facoltà di contabilizzare provvisoriamente tale aggregazione aziendale.

I valori patrimoniali al *fair value* delle attività e passività acquisite dal Gruppo sono riportati nel prospetto seguente:

	Valori patrimoniali acquisiti	Allocazione plusvalore	Valori patrimoniali
(importi in migliaia di Euro)	<i>Net Book Value</i>	<i>Purchase Price Allocation</i>	<i>Fair value</i>
Magazzino	116		116
Crediti commerciali e altre attività	6.504		6.504
Debiti commerciali e altre passività	(9.027)		(9.027)
<b>Capitale circolante netto (A)</b>	<b>(2.407)</b>		<b>(2.407)</b>
Immobilizzazioni materiali	1.451	1.004	2.455
Immobilizzazioni immateriali	8.072	21.561	29.633
Imposte anticipate	455		455
Altre attività non correnti	47		47
<b>Attivo fisso (B)</b>	<b>10.025</b>	<b>22.565</b>	<b>32.590</b>
Imposte differite passive (*)		(2.849)	(2.849)
Fondi rischi e TFR	(3.341)		(3.341)
Passività non correnti	(84)		(84)
<b>Fondi iscritti nel passivo (C)</b>	<b>(3.425)</b>	<b>(2.849)</b>	<b>(6.274)</b>
<b>Disponibilità liquide (D)</b>	<b>3.631</b>		<b>3.631</b>
<b>Finanziamenti e altri debiti finanziari (E)</b>	<b>(1.915)</b>		<b>(1.915)</b>
<b>Patrimonio netto di terzi (F)</b>		<b>(425)</b>	<b>(425)</b>
<b>Patrimonio netto (A+B+C+D+E+F)</b>	<b>5.909</b>	<b>19.291</b>	<b>25.200</b>
<b>Importo pagato da SEA SpA</b>			<b>25.200</b>

(\*) La passività per imposte differite è stata determinata sulla base della prospettata integrazione in SEA SpA.

Così come previsto dai Principi Contabili Internazionali, i bilanci di Ali Trasporti Aerei ATA SpA e ATA Ali Servizi SpA sono stati consolidati con il metodo integrale a decorrere dalla data di acquisizione che, tenuto conto della prossimità dell'acquisizione alla chiusura dell'esercizio, viene fatta coincidere con il 31 dicembre 2013. Pertanto tali società non hanno contribuito al Conto Economico dell'esercizio.

In relazione all'Istruttoria avviata dall'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato in merito ad un presunto abuso di posizione dominante, nella gestione delle infrastrutture per l'aviazione generale e nell'offerta dei servizi di *handling*, suscettibile "di ostacolare l'accesso a tali mercati da parte di un operatore nuovo entrante quale Cedicolor", si precisa che SEA è in attesa della fissazione, da parte dell'Autorità, di un'audizione richiesta da SEA stessa per precisare la concreta posizione della Società e al fine di chiarire la correttezza del comportamento da essa tenuto nel processo di acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA.

Ove, ad esito dell'Istruttoria (il cui termine di chiusura è fissato al 30 marzo 2015), l'Autorità confermasse l'esistenza di un abuso di posizione dominante, il rischio massimo cui sarebbe sottoposta la Società è quello di una eventuale sanzione amministrativa, per la quale la Società ne impugnerebbe il provvedimento chiedendo la sospensione della sanzione stessa. Sulla base delle considerazioni espresse e tenuto conto che

la decisione dell'AGCM non produce alcun effetto sul perfezionamento dell'acquisizione, si è proceduto al consolidamento delle partecipate acquisite.

#### Airport Handling Srl

In data 9 settembre 2013, il Gruppo ha costituito una nuova società, denominata Airport Handling Srl, non operativa alla data del 31 dicembre 2013.

Il contributo dei valori patrimoniali delle attività e passività acquisite dal Gruppo sono riportati nel prospetto seguente:

(importi in migliaia di Euro)	Valori patrimoniali
Crediti commerciali e altre attività	1
Debiti commerciali e altre passività	(79)
<b>Capitale circolante netto (A)</b>	<b>(78)</b>
Immobilizzazioni immateriali	16
<b>Attivo fisso (B)</b>	<b>16</b>
<b>Fondi iscritti nel passivo (C)</b>	<b>0</b>
<b>Disponibilità liquide (D)</b>	<b>47</b>
<b>Finanziamenti e altri debiti finanziari (E)</b>	
<b>Patrimonio netto di terzi (F)</b>	
<b>Patrimonio netto (A+B+C+D+E+F)</b>	<b>(15)</b>

#### Railink Srl in liquidazione

In data 19 marzo 2013, il Gruppo ha costituito una nuova società, denominata Railink Srl, in liquidazione alla data del 31 dicembre 2013.



Il contributo dei valori patrimoniali delle attività e passività acquisite dal Gruppo sono riportati nel prospetto seguente:

(importi in migliaia di Euro)	Valori patrimoniali
Crediti commerciali e altre attività	1
<b>Capitale circolante netto (A)</b>	<b>1</b>
<b>Attivo fisso (B)</b>	<b>0</b>
<b>Fondi iscritti nel passivo (C)</b>	<b>0</b>
<b>Disponibilità liquide (D)</b>	<b>4</b>
<b>Finanziamenti e altri debiti finanziari (E)</b>	
<b>Patrimonio netto di terzi (F)</b>	
<b>Patrimonio netto (A+B+C+D+E+F)</b>	<b>5</b>

## 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 tratte 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 remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo sia di un *mark up* che un *general contractor* 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 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) Brevetti, concessioni, licenze, marchi, e diritti similari

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

#### (c) Computer software

I costi delle licenze *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 dalla Società nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del

7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 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 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 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 richiedono 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 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 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 attività finanziarie 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 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), 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'obiettiva 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'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; 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 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. 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.

#### **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 Cogenerazione ad Alto Rendimento (CAR) 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 contractor* (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 ed 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 ed 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” con SEA Handling SpA 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. Si rimanda inoltre a quanto esposto nella *Nota 15*.

I dividendi distribuiti tra società del Gruppo sono eliminati dal Conto Economico.

## 3. Stime e assunzioni

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

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

### (a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l’uso. La verifica dell’esistenza dei suddetti indicatori richiede, da parte degli Amministratori, l’esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all’in-

terno 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. 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

Le società del Gruppo possono essere soggette a cause e contenziosi legali, fiscali e giuslavoristici che possono derivare da tematiche particolarmente complesse soggette a un diverso grado di incertezza, compresi i fatti e le circostanze all’origine degli stessi, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili. Stante l’indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l’esborso che potrebbe derivare dalle stesse.

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

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi 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.

## 4. Gestione dei rischi

La strategia di *risk management* del Gruppo 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 ti-

picamente 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 o assicurative 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 2013	al 31 dicembre 2012
Crediti commerciali verso clienti	224.360	250.589
- di cui scaduto	145.182	177.074
Fondo svalutazione crediti commerciali	(112.477)	(103.060)
Crediti commerciali verso imprese collegate	6.212	8.525
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>118.095</b>	<b>156.054</b>

La riduzione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2013 rispetto al 31 dicembre 2012 deriva dalla definizione di taluni contenziosi e dal miglioramento della gestione degli scaduti. Per maggiori dettagli si rimanda alla *Nota* 6.9.

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

Crediti commerciali (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Da meno di 180 giorni	36.518	49.302
Da più di 180 giorni	108.664	127.772
<b>Totale crediti commerciali scaduti</b>	<b>145.182</b>	<b>177.074</b>



La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2013, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure con-

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

<b>Crediti commerciali</b> (importi in migliaia di Euro)	<b>al 31 dicembre 2013</b>	<b>al 31 dicembre 2012</b>
Crediti commerciali verso clienti	230.572	259.114
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	72.068	80.492
(ii) crediti oggetto di contestazioni	23.806	27.569
<b>Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)</b>	<b>134.698</b>	<b>151.054</b>
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	51.657	71.072
Fidejussioni e depositi cauzionali	70.451	72.463
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	52,3%	48,0%

#### 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 2013 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 SpA.

Il Gruppo valuta regolarmente la propria esposizione ai rischi finanziari di mercato e gestisce tali rischi attraverso l'utilizzo di strumenti finanziari derivati, secondo quanto stabilito nelle proprie politiche di gestione dei rischi.

Nell'ambito di tali politiche, l'uso di strumenti finanziari derivati è riservato alla gestione dell'esposizione alle fluttuazioni dei tassi di interesse connessi con i flussi monetari futuri e non sono consentite attività di tipo speculativo.

Al 31 dicembre 2013, pertanto, le coperture poste in essere sono coerenti con le politiche di gestione dei rischi e non sono state effettuate operazioni di carattere speculativo.

##### a) Rischio tasso di interesse

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

costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e investimento.

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

L'esposizione a tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA può fare ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un *range* di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*. A fine 2013 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 e da indebitamento a breve termine).

Il debito a medio-lungo termine 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 5,40% e non considera l'effetto delle operazioni di copertura).

## Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2013

Finanziamento	tipologia di tasso	data di erogazione	data di scadenza	31 dicembre 2013		31 dicembre 2012	
				importo in Euro migliaia	tasso	importo in Euro migliaia	tasso
<b>SEA SpA:</b>							
BEI 2 <sup>a</sup> erogazione (a)	F	24-lug-1998	15-mar-2013	-		1.619	5,27%
BEI 2 <sup>a</sup> erogazione (a)	V	24-lug-1998	15-mar-2013	-		1.291	0,59%
<b>Totale BEI diretto</b>				<b>-</b>		<b>2.910</b>	<b>3,19%</b>
Pool Cariplo 4 <sup>a</sup> erogazione	F	8-apr-1998	15-mar-2013			3.293	5,44%
<b>Totale BEI/Pool Cariplo</b>				<b>-</b>		<b>3.293</b>	<b>5,44%</b>
BIIS (ex Comit) -BEI 1 <sup>a</sup> erogazione	F	26-ago-1999	15-mar-2014	1.000	3,14%	3.000	3,14%
BIIS (ex Comit) -BEI 2 <sup>a</sup> erogazione	V	30-nov-2000	15-set-2015	2.000	0,52%	3.000	0,59%
BIIS (ex Comit) -BEI 3 <sup>a</sup> erogazione	V	17-mar-2003	15-set-2017	9.263	0,59%	11.579	0,59%
<b>Totale BEI/Comit</b>				<b>12.263</b>	<b>0,79%</b>	<b>17.579</b>	<b>1,03%</b>
BNL-BEI 1 <sup>a</sup> erogazione	V	22-nov-1999	15-set-2014	2.000	0,52%	4.000	0,47%
BNL-BEI 2 <sup>a</sup> erogazione	V	11-ago-2000	15-mar-2015	1.500	0,52%	2.500	0,47%
BNL-BEI 4 <sup>a</sup> erogazione	V	8-mag-2003	15-mar-2018	5.240	0,52%	6.405	0,47%
BNL-BEI 13.06.2006 1 <sup>a</sup> erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	9.862	0,57%	10.621	0,60%
BNL-BEI 13.06.2006 2 <sup>a</sup> erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	9.862	0,57%	10.621	0,60%
BNL-BEI 13.06.2006 3 <sup>a</sup> erog. <sup>(*)</sup>	V	4-set-2006	4-set-2026	9.862	0,57%	10.621	0,60%
BNL-BEI 13.06.2006 4 <sup>a</sup> erog. <sup>(*)</sup>	V	4-set-2006	4-set-2026	10.759	0,57%	11.586	0,60%
BNL-BEI 13.06.2006 5 <sup>a</sup> erog. <sup>(*)</sup>	V	4-set-2006	4-set-2026	10.759	0,57%	11.586	0,60%
BNL-BEI 2007 1 <sup>a</sup> erog. <sup>(*)</sup>	V	7-mar-2007	7-mar-2027	10.214	0,57%	11.000	0,60%
BNL-BEI 2007 2 <sup>a</sup> erog. <sup>(*)</sup>	V	7-mar-2007	7-mar-2027	10.214	0,57%	11.000	0,60%
BNL-BEI 2013	F	15-mar-2013	15-mar-2023	30.000	3,83%		
<b>Totale BEI/BNL</b>				<b>110.272</b>	<b>1,45%</b>	<b>89.939</b>	<b>0,58%</b>
UNICREDIT BEI 1 <sup>a</sup> erog. <sup>(*)</sup>	V	8-set-2007	8-set-2027	9.643	0,59%	10.000	0,76%
UNICREDIT BEI 2 <sup>a</sup> erog. <sup>(*)</sup>	V	8-set-2007	8-set-2027	9.643	0,59%	10.000	0,76%
UNICREDIT BEI 3 <sup>a</sup> erog. <sup>(*)</sup>	V	16-feb-2009	15-set-2028	15.000	0,82%	15.000	0,99%
<b>Totale BEI/UNICREDIT</b>				<b>34.286</b>	<b>0,69%</b>	<b>35.000</b>	<b>0,86%</b>
BIIS-BEI 1 <sup>a</sup> erog. <sup>(*)</sup>	V	25-feb-2011	15-set-2030	10.000	0,96%	10.000	1,14%
BIIS-BEI 2 <sup>a</sup> erog. <sup>(*)</sup>	V	25-feb-2011	15-set-2030	5.000	0,96%	5.000	1,14%
BIIS-BEI 3 <sup>a</sup> erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2031	10.000	1,02%	10.000	1,20%
BIIS-BEI 4 <sup>a</sup> erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2031	5.000	1,02%	5.000	1,20%
<b>Totale BEI/BIIS</b>				<b>30.000</b>	<b>0,99%</b>	<b>30.000</b>	<b>1,17%</b>
CDP-BEI 2012 1 <sup>a</sup> erog.	F	27-apr-2012	15-mar-2027	10.000	4,05%	10.000	4,05%
CDP-BEI 2012 2 <sup>a</sup> erog.	F	27-apr-2012	15-mar-2027	5.000	4,05%	5.000	4,05%
CDP-BEI 2012 3 <sup>a</sup> erog.	F	29-giu-2012	15-mar-2027	10.000	3,88%	10.000	3,88%
CDP-BEI 2012 4 <sup>a</sup> erog.	F	29-giu-2012	15-mar-2027	5.000	3,88%	5.000	3,88%
CDP-BEI 2013 1 <sup>a</sup> erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,75%		
CDP-BEI 2013 2 <sup>a</sup> erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,75%		
CDP-BEI 2013 3 <sup>a</sup> erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,75%		
<b>Totale BEI /CDP</b>				<b>60.000</b>	<b>3,36%</b>	<b>30.000</b>	<b>3,96%</b>
UniCredit Mediobanca 2011 Tranche A 1 <sup>a</sup> erog.	V	31-lug-2012	20-nov-2015	13.271	5,79%	22.750	5,72%
UniCredit Mediobanca 2011 Tranche A 2 <sup>a</sup> erog.	V	13-dic-2012	20-nov-2015	21.729	5,79%	37.250	5,72%
UniCredit Mediobanca 2012 Tranche A	V	21-nov-2012	20-nov-2015	80.000	4,54%	80.000	4,42%
UniCredit Mediobanca 2012 Tranche B 1 <sup>a</sup> erog.	V	26-nov-2012	27-feb-2013			22.500	4,19%
UniCredit Mediobanca 2012 Tranche B 2 <sup>a</sup> erog.	V	13-dic-2012	14-gen-2013			25.000	4,11%
Mediobanca 2012	V	20-dic-2012	20-nov-2015	35.000	4,34%	35.000	4,18%
Mediobanca 2013	V	10-dic-2013	29-mag-2015	50.000	2,46%		
<b>Totale finanziamenti diversi da BEI</b>				<b>200.000</b>	<b>4,20%</b>	<b>222.500</b>	<b>4,67%</b>
<b>TOTALE SEA SpA</b>				<b>446.821</b>	<b>2,83%</b>	<b>431.221</b>	<b>3,06%</b>
<b>SEA Energia SpA:</b>							
BPM	V	20-giu-2003	31-dic-2014	5.162	1,25%	6.259	1,39%
UNICREDIT - BPM	V	20-giu-2006	30-giu-2014	8.646	1,10%	12.043	1,05%
<b>TOTALE SEA ENERGIA SpA</b>				<b>13.808</b>	<b>1,16%</b>	<b>18.302</b>	<b>1,17%</b>
<b>TOTALE DEBITO DI GRUPPO</b>				<b>460.629</b>	<b>2,78%</b>	<b>449.523</b>	<b>2,99%</b>
				totale tranche swappate		101.094	21,9%
				quota debito a tasso fisso		61.000	13,2%
				quota debito non coperto		298.536	64,8%

(a) Soggetto a fideiussione FEI.

(\*) Tranche soggette a swap.

Il valore nozionale complessivo al 31 dicembre 2013 è pari a Euro 460.629 migliaia. 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 2013 risulta pari al 64,8% circa del totale di tale debito (68,0% al 31 dicembre 2012). Non vi sono state pertanto coperture eccedenti rispetto ai flussi futuri oggetto di copertura ("overhedge"). L'obiettivo perseguito attraverso le operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse è quello di fissare il costo della provvista relativa ai contratti di finanziamento pluriennali a tasso variabile oggetto di copertura attraverso la stipula di un correlato contratto derivato che consenta di incassare il tasso di interesse variabile contro il pagamento di un tasso fisso. Si precisa che il costo medio del debito finanziario lordo di Gruppo a medio-lungo termine, a seguito delle operazioni di copertura dal rischio tasso, a fine 2013 è pari al 3,41%.

Il *fair value* dei debiti di Gruppo a medio-lungo termine verso le banche, pari a fine 2013 a Euro 492.982 migliaia (Euro 483.757 migliaia alla fine del 2012) è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi *spot* per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per i 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 (importi in migliaia di Euro)

	Nozionale alla stipula	Debito residuo al 31/12/2013	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2013	Fair value al 31/12/2012
	10.000	10.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.274,8)	(1.768,3)
	5.000	5.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(637,4)	(884,2)
	15.000	15.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.784,9)	(2.492,5)
IRS	11.000	10.241	18/5/2011	15/9/2011	15/9/2016	(649,7)	(938,5)
	10.000	9.643	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.027,7)	(1.465,7)
	11.000	10.241	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.090,6)	(1.558,9)
	12.000	10.759	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.129,7)	(1.618,4)
	12.000	10.759	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.129,7)	(1.618,4)
Collar	10.000	9.643	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(741,7)	(1.012,8)
	11.000	9.862	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(743,6)	(1.013,2)
<b>Totale</b>		<b>101.148</b>				<b>(10.209,8)</b>	<b>(14.370,9)</b>

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

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

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2013 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 13. Qualora si fossero adottati gli stessi criteri di determinazione del *fair value* utilizzati nella predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2012, il *fair value* degli strumenti derivati sarebbe stato inferiore per Euro 148 migliaia (*fair value* negativo per Euro 10.358 migliaia).

#### b) Rischio tasso 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 SpA, 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 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 2013, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio che sono in fase di analisi e valutazione per i periodi futuri. Si precisa altresì che il Gruppo SEA, attraverso la controllata SEA Energia SpA, nel corso dell'anno, ha sottoscritto contratti bilaterali per la fornitura di energia

elettrica e calore a soggetti terzi correlando il prezzo di vendita all'andamento del costo del metano, attuando in tal modo coperture implicite dal rischio *commodity*. Si precisa inoltre che nell'anno, al fine di ridurre l'esposizione al rischio di variazione del prezzo del metano, è stato sottoscritto un nuovo contratto di approvvigionamento, che prevede un prezzo fisso definito contrattualmente per una parte dei fabbisogni, consentendo in tal modo un'ulteriore riduzione del rischio di variazione del prezzo del metano.

#### 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* e *uncommitted*, in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo nei successivi 12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

Alla data del 31 dicembre 2013 il Gruppo SEA dispone

di linee di credito utilizzabili per cassa, *committed* e *uncommitted*, pari a Euro 680,2 milioni, di cui utilizzate Euro 533,3 milioni e disponibili Euro 146,9 milioni (di cui Euro 100 milioni rappresentate da linee *committed* di durata non inferiore a 1,5 anni). A fine dicembre 2013 il Gruppo SEA dispone di Euro 60,7 milioni di disponibilità liquide investite in conti correnti ordinari e di tesoreria.

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* indiretto che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa). Come anticipato nella Relazione sulla Gestione, nel contesto di rafforzamento finanziario è prevista una ottimizzazione della struttura del debito, anche alla luce delle favorevoli condizioni di mercato. Infine, le disponibilità di linee di credito soprammentzionate, tenuto conto delle previsioni di investimento e di gestione del circolante e considerando la capacità di generazione di cassa dalle *operation*, consentono di adempiere alle obbligazioni assunte irrevocabilmente a favore di SEA Handling SpA in relazione al piano di cessazione delle attività, di cui la Società ha garantito la realizzazione "*in bonis*" come meglio analizzato nella successiva Nota 12.3.

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 alla fine del 2013 e del 2012:

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
<b>Passività 2013</b>					
Indebitamento finanziario lordo	86,6	211,5	52,6	192,7	543,5
Debiti commerciali	165,9				165,9
<b>Totale debito</b>	<b>252,5</b>	<b>211,5</b>	<b>52,6</b>	<b>192,7</b>	<b>709,4</b>

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
<b>Passività 2012</b>					
Indebitamento finanziario lordo	113,3	219,0	40,4	148,9	521,6
Debiti commerciali	202,0				202,0
<b>Totale debito</b>	<b>315,3</b>	<b>219,0</b>	<b>40,4</b>	<b>148,9</b>	<b>723,6</b>

Si precisa che Euro 47,5 milioni relativi all'utilizzo di linee RCF di durata triennale sono stati prudenzialmente classificati con scadenza entro un anno.

#### 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, a fine 2013 e a fine 2012, 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 stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;
- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor a 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 2013		31 dicembre 2012	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-180,42	188,95	-149,41	178,72
Finanziamenti (interessi passivi) <sup>(1)</sup>	1.748,03	-1.748,03	1.710,60	-1.710,60
Strumenti derivati di copertura (flussi) <sup>(2)</sup>	-530,96	-530,96	-163,56	163,56
Strumenti derivati di copertura ( <i>fair value</i> a CE)	18,19	55,16	102,74	-272,16
Strumenti derivati di copertura ( <i>fair value</i> a SP)	-2.539,64	2.372,77	-3.315,19	3.370,74

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

(2) + = ricavo da copertura; - = costo da copertura.

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.

Alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenant*), riferiti alla capacità del Gruppo 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. 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 2013 e al 31 dicembre 2012 del Gruppo.

(importi in migliaia di Euro)		al 31 dicembre 2013				
	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	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altri crediti non correnti			495			495
Crediti commerciali			118.095			118.095
Crediti per imposte dell'esercizio			17.809			17.809
Altri crediti correnti			17.740			17.740
Cassa e disponibilità liquide			60.720			60.720
<b>Totale</b>	-	-	<b>214.859</b>	<b>26</b>	-	<b>214.885</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	10.210				389.783	399.993
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					1.368	1.368
Debiti commerciali					165.867	165.867
Debiti per imposte dell'esercizio					57.707	57.707
Altri debiti correnti					111.282	111.282
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					146.071	146.071
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					1.028	1.028
<b>Totale</b>	<b>10.210</b>	-	-	-	<b>873.106</b>	<b>883.316</b>

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

(importi in migliaia di Euro)		al 31 dicembre 2012				
	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	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altri crediti non correnti			599			599
Crediti commerciali			156.054			156.054
Crediti per imposte dell'esercizio			15.356			15.356
Altri crediti correnti			19.613			19.613
Cassa e disponibilità liquide			54.339			54.339
<b>Totale</b>	-	-	<b>245.961</b>	<b>26</b>	-	<b>245.987</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	14.371				394.375	408.746
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					1.949	1.949
Altre passività					62.307	62.307
Debiti commerciali					202.006	202.006
Debiti per imposte dell'esercizio					53.562	53.562
Altri debiti correnti					104.002	104.002
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					55.404	55.404
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					1.006	1.006
<b>Totale</b>	<b>14.371</b>	-	-	-	<b>874.612</b>	<b>888.983</b>

### 5.1 Informativa sul *fair value*

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul metodo scelto 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 2013 e al 31 dicembre 2012:

(Importi in migliaia di Euro)		al 31 dicembre 2013		
		Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita				26
Strumenti finanziari derivati			10.210	
<b>Totale</b>			<b>10.210</b>	<b>26</b>

(Importi in migliaia di Euro)		al 31 dicembre 2012		
		Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita				26
Strumenti finanziari derivati			14.371	
<b>Totale</b>			<b>14.371</b>	<b>26</b>

## 6. Note alla situazione patrimoniale e finanziaria

per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2013 e 2012 relative alle immobilizzazioni immateriali.

### 6.1 Immobilizzazioni immateriali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2012	Incrementi del periodo	Aggregazione di imprese	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ insussist./ vendite	Ammortamenti	al 31 dicembre 2013
<b>Valore lordo</b>							
Diritti sui beni in concessione	1.151.275	5.475	38.476	74.988	(1.295)		1.268.919
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	52.693	65.421		(77.077)			41.037
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno e altre	38.307	14		4.337			42.658
Immobilizzazioni in corso e acconti	5.245	6.733	98	(4.062)			8.014
Altre	15.262	2	2.287				17.551
<b>Valore lordo</b>	<b>1.262.781</b>	<b>77.645</b>	<b>40.862</b>	<b>(1.813)</b>	<b>(1.295)</b>		<b>1.378.180</b>
<b>Fondo ammortamento</b>							
Diritti sui beni in concessione	(345.993)		(11.229)		460	(27.728)	(384.490)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno e altre	(30.844)			(275)		(4.322)	(35.441)
Immobilizzazioni in corso e acconti							
Altre	(15.262)						(15.262)
<b>Fondo ammortamento</b>	<b>(392.099)</b>		<b>(11.229)</b>	<b>(275)</b>	<b>460</b>	<b>(32.050)</b>	<b>(435.193)</b>
<b>Valore netto</b>							
Diritti sui beni in concessione	805.282	5.475	27.248	74.988	(835)	(27.728)	884.429
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	52.693	65.421		(77.077)			41.037
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno e altre	7.463	14		4.062		(4.322)	7.217
Immobilizzazioni in corso e acconti	5.245	6.733	98	(4.062)			8.014
Altre		2	2.287				2.289
<b>Immobilizzazioni immateriali (valore netto)</b>	<b>870.682</b>	<b>77.645</b>	<b>29.633</b>	<b>(2.088)</b>	<b>(835)</b>	<b>(32.050)</b>	<b>942.987</b>

Nella colonna "Aggregazione di imprese" sono riportati i valori apportati dalle nuove società acquisite Ali Trasporti Aerei ATA SpA e ATA Ali Servizi SpA. Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per Euro 884.429 migliaia al 31 dicembre 2013 e per Euro 805.282 migliaia al 31 dicembre 2012. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento dell'esercizio 2013 è pari a Euro 27.728 migliaia.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA non detiene il controllo, ma ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione. Gli incrementi dell'esercizio derivano per Euro 77.077 migliaia dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nei "Diritti su beni in concessione e acconti", oltre che investimenti dell'anno di Euro 5.475 migliaia. La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a Euro 41.037 migliaia, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2013. Le principali opere riguardano i la-

vori di ampliamento del 3°/3° di Malpensa e la relativa realizzazione dell'impianto di smistamento bagagli da stiva per i quali si prevedono dell'entrata in esercizio graduale nel 2014 e completamento nel primo semestre del 2015. I decrementi dell'esercizio, ovvero giroconti a beni in concessione, sono principalmente riconducibili alle opere di urbanizzazione della *cargo city*, di entrata in esercizio del piazzale aeromobili, di riqualificazione della pista di Linate e di entrata in esercizio del 3°/3° di Malpensa.

Gli incrementi della voce "Concessioni aeroportuali in corso e acconti" comprendono, oltre agli investimenti nel 3°/3° e nella pista di Malpensa, la devoluzione gratuita per Euro 4.800 migliaia, relativa al fabbricato e relative pertinenze costruite da Air Europe SpA all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa in forza di una convenzione con SEA del dicembre 1999, che ne prevedeva l'acquisizione a titolo gratuito da parte di SEA alla scadenza della convenzione stessa. Nel 2006 i diritti derivanti dalla convenzione sono stati trasferiti da Air Europe SpA alla società Volare SpA, attualmente in amministrazione straordinaria. Si ricorda per com-



pletezza che nel corso del primo semestre 2012 il Gruppo ha beneficiato di una devoluzione gratuita di Euro 11.319 migliaia relativa a fabbricato e aree siti in Malpensa da parte di LSG Sky Chefs SpA (Nota 7.1 Ricavi di gestione).

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari ad Euro 7.217 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 7.463 migliaia al 31 dicembre 2012), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti hanno principalmente riguardato nel corso del 2013 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali am-

ministrativi e aeroportuali, di cui Euro 4.062 migliaia effettuati in precedenti esercizi e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" che al 31 dicembre 2013 presenta un saldo residuo di Euro 8.014 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 2013 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

Nel corso dell'esercizio 2012 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2011	Incrementi del periodo	Riclassifiche lavori in corso	Distruzioni/insussist./vendite	Ammortamenti	al 31 dicembre 2012
<b>Valore lordo</b>						
Beni in concessione	966.998	18.099	167.462	(1.284)		1.151.275
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	77.433	81.240	(105.981)			52.693
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	32.410		5.897			38.307
Immobilizzazioni in corso e acconti	4.319	6.779	(5.853)			5.245
Altre	15.262					15.262
<b>Valore lordo</b>	<b>1.096.422</b>	<b>106.118</b>	<b>61.525</b>	<b>(1.284)</b>		<b>1.262.781</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
Beni in concessione	(298.515)		(24.488)	359	(23.349)	(345.993)
Concessioni aeroportuali in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	(26.829)				(4.015)	(30.844)
Immobilizzazioni in corso e acconti						
Altre	(15.262)					(15.262)
<b>Fondo ammortamento</b>	<b>(340.606)</b>		<b>(24.488)</b>	<b>359</b>	<b>(27.364)</b>	<b>(392.099)</b>
<b>Valore netto</b>						
Beni in concessione	668.483	18.099	142.974	(925)	(23.349)	805.282
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	77.433	81.240	(105.981)			52.693
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione di opere dell'ingegno	5.581		5.897		(4.015)	7.463
Immobilizzazioni in corso e acconti	4.319	6.779	(5.853)			5.245
Altre						
<b>Immobilizzazioni immateriali (valore netto)</b>	<b>755.816</b>	<b>106.118</b>	<b>37.038</b>	<b>(925)</b>	<b>(27.364)</b>	<b>870.682</b>



## 6.2 Immobilizzazioni materiali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni

per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2013 e 2012 relative alle immobilizzazioni materiali.

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2012	Incrementi del periodo	Aggregazione di imprese	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ insussist./ vendite	Ammortamenti	Svalutazioni	al 31 dicembre 2013
<b>Valori lordi</b>								
Beni immobili	197.820		1.197	4.579	(812)			202.785
Impianti e macchinari	134.105	1.217	1.161		(2.482)			134.000
Attrezzature industriali e commerciali	51.292	540	36		(696)			51.172
Altri beni mobili	102.733	3.472	3.858	2.207	(1.317)			110.953
Immobilizzazioni in corso e acconti	3.609	7.628		(7.620)				3.618
<b>Totale valori lordi</b>	<b>489.559</b>	<b>12.857</b>	<b>6.252</b>	<b>(833)</b>	<b>(5.307)</b>			<b>502.528</b>
<b>Fondi ammortamenti e svalutazioni</b>								
Beni immobili	(64.401)		(164)		108	(5.816)	(8.200)	(78.473)
Impianti e macchinari	(83.393)		(839)		2.482	(4.655)		(86.405)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.319)		(9)		695	(2.170)		(47.803)
Altri beni mobili	(86.654)		(2.785)		1.315	(5.228)		(93.352)
Immobilizzazioni in corso e acconti	(2.920)			2.920				
<b>Totale fondi ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>(283.688)</b>		<b>(3.797)</b>	<b>2.920</b>	<b>4.600</b>	<b>(17.869)</b>	<b>(8.200)</b>	<b>(306.034)</b>
<b>Valori netti</b>								
Beni immobili	133.419		1.032	4.579	(703)	(5.816)	(8.200)	124.312
Impianti e macchinari	50.711	1.217	322			(4.655)		47.595
Attrezzature industriali e commerciali	4.973	540	27			(2.170)		3.370
Altri beni mobili	16.079	3.472	1.073	2.207	(2)	(5.228)		17.601
Immobilizzazioni in corso e acconti	689	7.628	-	(4.700)				3.618
<b>Totale valori netti</b>	<b>205.870</b>	<b>12.857</b>	<b>2.455</b>	<b>2.087</b>	<b>(705)</b>	<b>(17.869)</b>	<b>(8.200)</b>	<b>196.495</b>

Nella colonna "Aggregazione di imprese" sono riportati i valori apportati dalle nuove società acquisite Ali Trasporti Aerei ATA SpA e ATA Ali Servizi SpA.

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;
- il completamento delle opere di sviluppo della *cargo city* di Malpensa, con particolare riferimento al piazzale aeromobili (che ha previsto la realizzazione di sette nuove piazzole di sosta) e alle opere di urbanizzazione;
- il progetto *energy saving*;
- la riqualifica impiantistica sui principali raccordi di Malpensa, finalizzata alla predisposizione dei sistemi *Advanced Surface Movement Guidance and Control System* (ASMGCS) che permetteranno una più chiara e univoca indicazione dei percorsi da seguire da parte

degli aeromobili durante la fase di rullaggio del velivolo;

- riqualificazione della pista di Linate.

Si precisa che alla data del 31 dicembre 2013, è stata rilevata una svalutazione di Euro 8.200 migliaia per riallineare il valore contabile del parcheggio del Terminal 2 di Malpensa, che sarà oggetto di demolizione nella seconda metà dell'esercizio 2014 per la realizzazione del collegamento ferroviario tra i Terminal 1 e 2 di Malpensa. 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 2013 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e della Comunità europea, pari al 31 dicembre 2013 rispettivamente a Euro 499.748 migliaia ed Euro 1.800 migliaia.

Nel corso dell'esercizio 2012 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2011	Incrementi del periodo	Riclassifiche	Distruzioni/insussist./vendite	Ammortamenti	al 31 dicembre 2012
<b>Valori lordi</b>						
Terreni e fabbricati	244.525	11	(42.532)	(4.184)		197.820
Impianti e macchinari	131.636	2.469				134.105
Attrezzature industriali e commerciali	48.532	2.888		(128)		51.292
Altri beni	102.124	2.930	2.528	(4.849)		102.733
Immobilizzazioni in corso e acconti	17.413	8.295	(22.098)			3.609
<b>Totale valori lordi</b>	<b>544.230</b>	<b>16.593</b>	<b>(62.102)</b>	<b>(9.161)</b>		<b>489.559</b>
<b>Fondi ammortamenti e svalutazioni</b>						
Terreni e fabbricati	(82.368)		24.488	1.305	(7.826)	(64.401)
Impianti e macchinari	(78.983)				(4.410)	(83.393)
Attrezzature industriali e commerciali	(44.781)			128	(1.666)	(46.319)
Altri beni	(86.837)			4.849	(4.667)	(86.654)
Immobilizzazioni in corso e acconti	(2.920)					(2.920)
<b>Totale fondi ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>(295.889)</b>		<b>24.488</b>	<b>6.283</b>	<b>(18.570)</b>	<b>(283.688)</b>
<b>Valori netti</b>						
Terreni e fabbricati	162.157	11	(18.044)	(2.879)	(7.826)	133.419
Impianti e macchinari	52.653	2.469			(4.410)	50.711
Attrezzature industriali e commerciali	3.751	2.888			(1.666)	4.973
Altri beni	15.287	2.930	2.528		(4.667)	16.079
Immobilizzazioni in corso e acconti	14.493	8.295	(22.098)			689
<b>Totale valori netti</b>	<b>248.340</b>	<b>16.593</b>	<b>(37.614)</b>	<b>(2.879)</b>	<b>(18.570)</b>	<b>205.870</b>

### 6.3 Investimenti immobiliari

Di seguito le tabelle relative agli investimenti immobiliari:

Investimenti immobiliari (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Valori lordi	4.149	4.153
Fondi ammortamento	(733)	(733)
<b>Totale investimenti immobiliari netti</b>	<b>3.416</b>	<b>3.420</b>

Movimentazione fondo ammortamento (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Valore iniziale	(733)	(732)
Decrementi	2	
Ammortamenti	(2)	(1)
<b>Valore finale</b>	<b>(733)</b>	<b>(733)</b>

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 2013.

### 6.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione della voce "Partecipazioni in società collegate" dal 31 dicembre 2012 al 31 dicembre 2013.

Partecipazioni in società collegate (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2012	Movimentazione		al 31 dicembre 2013
		incrementi/ rivalutazioni	decrementi/ svalutazioni	
SACBO SpA	29.805		(698)	29.107
Dufrital SpA	7.220		(784)	6.436
Disma SpA	2.633		(62)	2.571
Malpensa Logistica Europa SpA	1.585	240		1.825
SEA Services Srl	396	93		489
<b>Totale</b>	<b>41.639</b>	<b>333</b>	<b>(1.544)</b>	<b>40.429</b>

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia.

Il patrimonio netto delle società collegate è stato rettificato per tener conto degli adeguamenti ai Principi Contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28.

Il patrimonio netto rettificato di competenza del

Gruppo SEA al 31 dicembre 2013 ammonta a Euro 40.429 migliaia rispetto a Euro 41.639 migliaia al 31 dicembre 2012.

#### 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 2013	% Possesso al 31 dicembre 2012
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%
Aeropuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%

Le tabelle di seguito riepilogano il dettaglio della movimentazione delle partecipazioni disponibili per la vendita dell'esercizio 2013:

Partecipazioni disponibili per la vendita		Movimentazione	
(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2012	incrementi/ rivalutazioni/ riclassifiche	decrementi/ svalutazioni
Consorzio Milano Sistema	25		
Romairport Srl	1		
Aeropuertos Argentina 2000 SA			
<b>Totale</b>	<b>26</b>		<b>26</b>

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 2013	al 31 dicembre 2012
Imposte anticipate attive	66.072	66.405
Imposte differite passive	(36.041)	(34.851)
<b>Totale imposte differite attive nette</b>	<b>30.031</b>	<b>31.554</b>

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2013 è riepilogata di seguito:

Imposte anticipate nette (importi in migliaia di Euro)					
	al 31 dicembre 2012	Aggregazione di imprese	Rilascio/ accantonamento a Conto Economico	Rilascio/ accantonamento a patrimonio netto	al 31 dicembre 2013
Fondi ineducibili	24.761		(1.070)		23.690
Svalutazione beni	15.482		2.599		18.081
Ammortamenti	20.191		(241)		19.950
Modifica perimetro				455	455
Altre differenze temporanee	5.971		(832)	(1.244)	3.895
<b>Totale imposte anticipate</b>	<b>66.405</b>		<b>456</b>	<b>(789)</b>	<b>66.072</b>
Ammortamenti	(8.430)		946		(7.484)
Benefici ai dipendenti	(2.664)		1.884	(1.265)	(2.045)
Fondi rischi	(8.680)				(8.680)
Valutazione partecipazioni al fair value	2				2
Leasing finanziario	(499)				(499)
IFRIC 12	(14.110)		203		(13.906)
Allocazione plusvalore ATA		(2.849)			(2.849)
Altre differenze temporanee	(471)		(109)		(580)
<b>Totale imposte differite</b>	<b>(34.851)</b>	<b>(2.849)</b>	<b>2.924</b>	<b>(1.265)</b>	<b>(36.041)</b>
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>31.554</b>	<b>(2.849)</b>	<b>3.381</b>	<b>(2.054)</b>	<b>30.031</b>

Al 31 dicembre 2013 non sussistono perdite fiscali per le quali si renda necessario iscrivere imposte anticipate.

### 6.7 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti:

<b>Altri crediti non correnti</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Crediti tributari	104	289
Crediti verso altri	391	310
<b>Totale crediti non correnti</b>	<b>495</b>	<b>599</b>

I crediti tributari, pari rispettivamente a Euro 104 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 289 migliaia al 31 dicembre 2012) si riferiscono in prevalenza al prelievo forzoso sul TFR relativo alla controllata SEA Handling. I crediti verso altri, pari a Euro 391 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 310 migliaia al 31 dicembre 2012),

si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

### 6.8 Rimanenze

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

<b>Rimanenze</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Materie prime, sussidiarie e di consumo	6.716	7.758
<b>Totale rimanenze</b>	<b>6.716</b>	<b>7.758</b>

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino destinati ad attività aeroportuali.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione non determina la necessità d'iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze.

Al 31 dicembre 2013 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

### 6.9 Crediti commerciali

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

<b>Crediti commerciali</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Crediti commerciali verso clienti	111.883	147.529
Crediti commerciali verso imprese collegate	6.212	8.525
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>118.095</b>	<b>156.054</b>

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

ziate secondo lo stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime che è stato descritto nel precedente paragrafo 3 a cui si rimanda.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differen-

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

<b>Fondo svalutazione crediti</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Fondo iniziale	(103.060)	(104.428)
Aggregazione di imprese (*)	(174)	
Incrementi	(21.119)	(22.611)
Utilizzi / scioglimenti	11.875	23.979
<b>Fondo svalutazione crediti finale</b>	<b>(112.478)</b>	<b>(103.060)</b>

(\*) Acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA.

Gli accantonamenti al fondo, pari a Euro 21.119 migliaia per l'esercizio 2013 (Euro 22.611 migliaia per l'esercizio 2012) sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica fi-

nanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

In particolare gli utilizzi per Euro 335 migliaia e gli

scioglimenti per Euro 11.540 migliaia relativi all'esercizio 2013, 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 e hanno determinato nel complesso un accantonamento di Euro 112.478 migliaia.

In data 24 novembre 2012, il Gruppo SEA ha proposto ai Commissari Straordinari delle procedure di amministrazione straordinaria del Gruppo Alitalia un accordo transattivo al fine di definire le controversie

pendenti. L'accordo sottoscritto il 14 febbraio 2013 ha previsto lo stralcio dei crediti in prededuzione verso il Gruppo Alitalia in amministrazione straordinaria. La riduzione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2013 rispetto al 31 dicembre 2012 deriva dalla definizione di taluni contenziosi e dal miglioramento della gestione degli scaduti.

#### 6.10 Crediti per imposte dell'esercizio e altri crediti correnti

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

Altri crediti correnti (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Crediti per imposte dell'esercizio	17.809	15.356
Crediti verso altri	17.740	19.613
<b>Totale altri crediti correnti</b>	<b>35.549</b>	<b>34.969</b>

I crediti per imposte dell'esercizio al 31 dicembre 2013 si riferiscono: per Euro 10.414 migliaia alla rideterminazione dell'IRES degli anni 2007-2011 a seguito del riconoscimento della deducibilità dall'IRAP relativa al costo del personale ai sensi delle disposizioni ex art. 2, comma 1, del D.L. n. 201/2011 (convertito in L. n. 214/2011) con conseguente presentazione dell'apposita istanza di rimborso (stesso valore al 31 dicembre 2012); per Euro 2.810 migliaia a crediti per imposte correnti; per Euro 2.266 migliaia (Euro

2.266 migliaia al 31 dicembre 2012) all'istanza di rimborso del 10% dell'IRAP versata negli esercizi precedenti; per Euro 1.421 migliaia (Euro 691 migliaia al 31 dicembre 2012) a crediti IVA e per Euro 898 migliaia (Euro 1.514 migliaia al 31 dicembre 2012) ad altri crediti fiscali.

La voce "Crediti verso altri", esposta al netto del relativo fondo svalutazione, è dettagliabile nel modo seguente:

Crediti verso altri (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Crediti verso lo Stato per contributi ex <i>lege</i> 449/85	1.425	1.397
Crediti verso lo Stato per causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	3.715	3.542
Crediti diversi	12.460	13.839
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	2.197	2.537
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	55	106
Fondo svalutazione crediti	(2.112)	(1.808)
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>17.740</b>	<b>19.613</b>

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a Euro 17.740 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 19.613 migliaia al 31 dicembre 2012) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a Euro 1.425 migliaia al 31 dicembre 2013, 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. L'incremento è connesso alla rilevazione degli interessi.

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguenti alla sentenza della Corte di Cassazione che ha riconosciuto

alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *Handling* per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, per Euro 3.715 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 3.542 migliaia al 31 dicembre 2012) è relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi fino al 31 dicembre 2013. Si ritiene che tali crediti siano recuperabili.

La voce "Crediti diversi" comprende i crediti vantati da SEA Energia SpA verso il Gestore Servizi Energetici, per effetto della stima del valore dei "certificati verdi" e "certificati bianchi" maturati nel corso del 2013 pari a Euro 4.709 migliaia, crediti verso compagnie assicurative per Euro 2.119 migliaia e crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori) per Euro 5.630 migliaia.

Il credito verso dipendenti ed enti previdenziali, pari ad Euro 2.197 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro

2.537 migliaia al 31 dicembre 2012), si riferisce principalmente a crediti verso l'INPS e verso il Fondo Volo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria anticipata ai dipendenti per conto degli stessi enti e a crediti verso l'INAIL.

Il credito verso il Ministero delle Comunicazioni 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 fondo svalutazione crediti è rilevato a fronte di rischi di realizzo degli Altri crediti e si è movimentato nell'anno 2013 con un accantonamento di Euro 173 migliaia.

#### 6.11 Cassa e disponibilità liquide

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

<b>Cassa e disponibilità liquide</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Depositi bancari e postali	60.608	54.223
Denaro e valori in cassa	112	116
<b>Totale</b>	<b>60.720</b>	<b>54.339</b>

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2013, è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per Euro 50.614 migliaia (Euro 42.025 migliaia al 31 dicembre 2012), la cui remunerazione è particolarmente favorevole, depositi bancari non disponibili, a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi, per Euro 1.864 migliaia (Euro 3.944 migliaia al 31 dicembre 2012) e un deposito vincolato all'azione esecutiva di pignoramento verso terzi per Euro 8.130 migliaia relativa alla causa promossa da Cascina Tre Pini-Quintavalle, denaro e valori in cassa

per Euro 112 migliaia (Euro 116 migliaia al 31 dicembre 2012).

#### 6.12 Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2013 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 2012	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile/(perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31 dicembre 2013
<b>Bilancio della Capogruppo</b>	<b>218.457</b>	<b>(26.700)</b>	<b>3.763</b>	<b>52.182</b>	<b>247.703</b>
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	35.076	(781)		(18.551)	15.744
Rettifiche per valutazione <i>equity</i> collegate	31.039			(1.210)	29.829
Altre scritture di consolidamento	(7.241)	53		1.289	(5.899)
<b>Bilancio Consolidato</b>	<b>277.332</b>	<b>(27.428)</b>	<b>3.763</b>	<b>33.710</b>	<b>287.377</b>

#### 6.13 Fondi rischi e oneri

La voce "Fondi rischi e oneri", movimentata dalla seguente tabella, è così composta:

<b>Fondi rischi e oneri</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2012	Modifica perimetro <sup>(1)</sup>	Riclassifiche <sup>(2)</sup>	Accantonamenti/incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	al 31 dicembre 2013
Fondo di ripristino e sostituzione	114.701			26.294	(17.528)	0	123.467
Fondo oneri futuri	48.832	2.362	3.294	25.496	(12.387)	(3.953)	63.644
<b>Totale fondo per rischi e oneri</b>	<b>163.533</b>	<b>2.362</b>	<b>3.294</b>	<b>51.790</b>	<b>(29.915)</b>	<b>(3.953)</b>	<b>187.111</b>

(1) Acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA.

(2) Riclassifica della passività relativa ai danni per responsabilità civile, classificata tra gli altri debiti al 31 dicembre 2012.

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari ad Euro 123.467 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 114.701 migliaia al 31 dicembre 2012), rappresenta la miglior 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'effetto dell'anticipazione del *restyling* del Terminal 1 di

Milano Malpensa che era prevista in esercizi futuri e che si realizzerà nel corso del 2014.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione dei fondi per oneri futuri:

Fondi oneri futuri (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2012	Modifica perimetro <sup>(1)</sup>	Riclassifiche <sup>(2)</sup>	Accantonamenti/ incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	al 31 dicembre 2013
Accantonamenti in materia di lavoro	15.414			13.455	(8.694)	(113)	20.062
Contenziosi con appaltatori	2.275					(1.675)	600
Rapporti commerciali con i vettori	1.415		3.299	1.506	(428)	(1.408)	4.384
Rischi fiscali	2.754	1.561					4.315
Fondo oneri futuri su partecipazioni				10.305			10.305
Fondi diversi	26.974	801		230	(3.270)	(757)	23.978
<b>Totale fondo oneri futuri</b>	<b>48.832</b>	<b>2.362</b>	<b>3.299</b>	<b>25.496</b>	<b>(12.392)</b>	<b>(3.953)</b>	<b>63.644</b>

(1) Acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA.

(2) Riclassifica della passività relativa ai danni per responsabilità civile, classificata tra gli altri debiti al 31 dicembre 2012.

Al 31 dicembre 2013, i fondi accantonati in materia di lavoro si riferiscono, per Euro 2.649 migliaia, ad accantonamenti effettuati in conseguenza dell'acuirsi di alcuni rischi verso il personale dipendente e, per Euro 17.413 migliaia, a oneri di ristrutturazione conseguenti alla revisione dell'assetto organizzativo delle Società connessi a misure assunte indipendentemente dalla prospettata cessazione della attività di SEA Handling SpA. Gli utilizzi e gli scioglimenti sono relativi alla definizione dei contenziosi sorti con il personale nei precedenti esercizi.

La non determinabilità e l'incertezza sulla quantificazione degli oneri di liquidazione né alla data di riferimento né alla data di approvazione del bilancio, determina la non iscrizione di alcun fondo per rischi e oneri nel Bilancio Separato al 31 dicembre 2013. In particolare – non essendo ancora possibile stimare l'onere della ricollocazione del personale in esubero rispetto alle esigenze del nuovo operatore – in quanto dipendente dalle modalità di realizzazione definitiva della procedura di dismissione degli attivi aziendali e da quanto personale verrà assunto in base ai contratti di servizio effettivamente acquisiti da detto nuovo operatore – il presente Bilancio Consolidato non riflette alcun accantonamento ai fondi rischi per il citato costo di ristrutturazione.

Ai fini della presentazione del piano alle autorità comunitarie, invero si sono ipotizzati livelli di allocazione in capo ad Airport Handling Srl del personale la cui quantificazione – come detto – dipende però dal volume di attività che la stessa Airport Handling Srl svilupperà. Su tali basi – che non sono certe fino all'approvazione del piano da parte delle autorità comunitarie e all'avvio dell'attività commerciale – si sono ipotizzate stime che non rappresentano comunque ammontari certi, nemmeno nel minimo. In particolare, assumendo realizzate le ipotesi di *iter* di liquidazione presentato alla Commissione, così come esposto nella Relazione sulla Gestione, l'onere complessivo della liquidazione sarebbe stimabile in Euro 25,6 milioni (Euro 20,7 milioni in termini di fabbisogno finanziario); tale onere è prevalentemente relativo al costo di ricollocazione del personale in esubero rispetto alle esigenze del nuovo gestore dell'attività di *Handling* e alle azioni di ricollocazione direttamente

assunte da SEA nel contesto delle proprie strategie di sviluppo di altre attività operative presso gli scali gestiti. È da notare, peraltro, come l'eventuale realizzazione della liquidazione sulla base di presupposti diversi da quelli a oggi presi a riferimento per la stima degli oneri di liquidazione sopra riportata, in particolare con riferimento alle modalità e numero di dipendenti ricollocati presso il nuovo gestore e SEA, potrebbe comportare la rilevazione dell'onere per ristrutturazione del personale a valori a oggi non predittibili, attendibilmente stimabili e comunque differenti da quelli sopra richiamati con conseguenti diversi profili di passività, nessuna delle quali quantificabili nei termini richiesti dai Principi Contabili di riferimento. Ne consegue che allo stato la passività per quanto probabile non risulta quantificabile con una stima attendibile e in termini tali da poter essere iscritta in Bilancio Consolidato ai sensi dello IAS 37 né per un importo minimo o massimo né per importi che presentino sufficienti e ragionevoli livelli di approssimazione.

Al 31 dicembre 2013, gli accantonamenti in materia di lavoro contengono Euro 2.649 migliaia per contenziosi con i dipendenti.

In tale contesto si ricorda che per consentire il perfezionamento della liquidazione, SEA ha assunto in data 24 marzo 2014 l'impegno di sostenere SEA Handling SpA finanziariamente a fronte dei costi di liquidazione incorsi, sia nell'ipotesi in cui venga definito un percorso di liquidazione allineato a quello preso a riferimento per la sopra riportata quantificazione dell'onere di liquidazione che nell'ipotesi di differenti strutture di adempimento a oggi non note nelle more della finalizzazione delle negoziazioni con la Commissione ma pur sempre soggette al controllo della medesima SEA.

Il Fondo oneri futuri su partecipazioni è relativo a SEA Handling SpA ed è stato accantonato nell'esercizio 2013, con l'obiettivo di allineare il valore dell'attivo netto, contribuito al consolidato dalla controllata, alla valutazione effettuata dagli Amministratori nel Bilancio Separato della Capogruppo in considerazione della riorganizzazione del settore dell'*Handling* connessa



alla revisione della struttura partecipativa esistente a seguito della decisione della Commissione europea in tema di asseriti aiuti di stato concessi dalla Capogruppo alla controllata SEA Handling SpA.

La voce "Fondi diversi" per Euro 23.978 migliaia al 31 dicembre 2013 è principalmente composta nel modo seguente:

- Euro 9.600 migliaia per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- Euro 5.497 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 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 l'ENAV.

Si segnala che nel bilancio della controllata Ali Trasporti Aerei ATA SpA è presente un fondo rischi fiscali di ammontare pari ad Euro 1.500 migliaia. Lo stanziamento di tale fondo si è reso necessario a seguito degli accadimenti relativi alla chiusura di una verifica fiscale in materia di versamento di imposte dirette e IVA condotta sulla precedente controllante Acquamarica SpA in liquidazione e concordato preventivo (SAPAM) e il cui Processo Verbale di Costatazione (PVC), emesso nel mese di gennaio 2014, è stato notificato per conoscenza anche alla Società.

A seguito di tale PVC, l'Amministrazione finanziaria ha contestato alla ex controllante SAPAM un omesso versamento dell'IVA derivante dalla procedura della liquidazione IVA di Gruppo per le annualità 2011 e 2012

con conseguente emersione di un debito d'imposta da corrispondere all'erario rispettivamente pari a Euro 4.370 migliaia (annualità 2011) ed Euro 1.572 migliaia (annualità 2012).

Avendo la Ali Trasporti Aerei ATA SpA partecipato alla liquidazione IVA di Gruppo per le annualità oggetto di contestazione e in virtù della responsabilità solidale prevista dalle disposizioni di legge in capo a ciascuna delle società controllate facenti parte del perimetro dell'IVA di Gruppo in caso di omesso versamento dell'imposta da parte della controllante, esiste il diritto in capo all'Amministrazione finanziaria di richiedere alla coobbligata in solido il pagamento dell'imposta dovuta all'erario nella misura massima dell'eccedenze di debito IVA trasferite.

Alla luce di quanto sopra, pertanto, tenuto conto del parziale versamento di Euro 520 migliaia effettuato da SAPAM sul debito IVA 2012, la responsabilità solidale di Ali Trasporti Aerei ATA SpA per gli anni 2011 e 2012 deve essere ricondotta rispettivamente a Euro 1.089 migliaia ed Euro 1.052 migliaia per un totale di Euro 2.141 migliaia.

Sulla base di quanto finora descritto e nel rispetto dei principi di prudenza, pertanto, la controllata Ali Trasporti Aerei ATA SpA ha provveduto all'accantonamento dell'importo sopracitato di Euro 1.500 migliaia rappresentativo dell'onere tributario verso l'Agenzia delle Entrate di Euro 2.141 migliaia al netto di un debito ancora vantato verso la ex controllante SAPAM di Euro 669 migliaia.

#### 6.14 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale è dettagliata come segue:

<b>Fondi relativi al personale</b> (importi in migliaia di Euro)	<b>al 31 dicembre 2013</b>	<b>al 31 dicembre 2012</b>
Fondo iniziale	77.064	68.527
Costo del lavoro	12.347	12.365
(Proventi)/oneri finanziari	1.479	3.045
Utilizzi	(13.544)	(16.292)
(Utili)/perdite attuariali	(191)	9.418
<b>Totale fondi relativi al personale</b>	<b>77.155</b>	<b>77.064</b>

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

<b>Principali assunzioni attuariali</b>	<b>al 31 dicembre 2013</b>	<b>al 31 dicembre 2012</b>
Tasso annuo di attualizzazione	3,17%	3,20%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,00%

Si precisa che a partire dall'esercizio 2013 il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato de-

sunto dall'indice Iboxx Eurozone Corporate AA (3,17% al 31/12/2013) in quanto ritenuto maggiormente rappresentativo (e ormai privilegiato anche dai vari



*regulator*), rispetto all'indice Iboxx Eurozone Corporate A (3,39% al 31/12/2013).

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna

ipotesi rilevante alla data del 31/12/2013, 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 2013
+	1% sul <i>turnover</i>	46.643
-	1% sul <i>turnover</i>	46.341
+	1/4% sul tasso annuo di inflazione	47.155
-	1/4% sul tasso annuo di inflazione	45.857
+	1/4% sul tasso annuo di attualizzazione	45.553
-	1/4% sul tasso annuo di attualizzazione	47.480

### 6.15 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività

finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012.

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci.

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013		al 31 dicembre 2012	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	69.112	389.783	51.341	394.375
Debito per oneri su finanziamento	-	-	2.053	-
Finanziamenti a breve termine	76.959	-	2.011	-
Anticipazioni finanziarie sui contributi Stato	-	-	-	-
<i>Fair value</i> derivati	-	10.210	-	14.371
<b>Debiti verso banche</b>	<b>146.071</b>	<b>399.993</b>	<b>55.404</b>	<b>408.746</b>
Debiti per <i>leasing</i>	1.028	1.368	1.006	1.949
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>1.028</b>	<b>1.368</b>	<b>1.006</b>	<b>1.949</b>
<b>Totale passività correnti e non correnti</b>	<b>147.099</b>	<b>401.361</b>	<b>56.410</b>	<b>410.696</b>

Come evidenziato dalla tabella precedente l'indebitamento finanziario del Gruppo è prevalentemente riconducibile a indebitamento bancario per finanziamenti di medio-lungo termine.

Il debito per *leasing* finanziario è relativo prevalentemente

alle apparecchiature radiogene.

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di *leasing* da pagare al 31 dicembre 2013.

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	2.664
Interessi impliciti	(442)
<b>Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto</b>	<b>2.222</b>
Importi per fatture non pagate	174
<b>Totale debiti per <i>leasing</i> (corrente e non corrente)</b>	<b>2.396</b>

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio 2013, 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 determinato al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012, secondo quanto previsto dalla Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81.

<b>Indebitamento finanziario netto</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
A. Disponibilità liquide	(60.720)	(54.339)
B. Altre disponibilità liquide	0	0
C. Titoli detenuti per la negoziazione	0	0
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>(60.720)</b>	<b>(54.339)</b>
E. Crediti finanziari	0	(1.397)
F. Debiti finanziari correnti	76.959	2.011
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	69.112	51.341
H. Altri debiti finanziari correnti	1.028	3.059
<b>I. Debiti e altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)</b>	<b>147.099</b>	<b>56.410</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)</b>	<b>86.379</b>	<b>674</b>
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	389.783	394.375
L. Obbligazioni emesse	0	0
M. Altri debiti finanziari non correnti	11.578	16.320
<b>N. Debiti e altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)</b>	<b>401.361</b>	<b>410.696</b>
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N)</b>	<b>487.740</b>	<b>411.370</b>

Per il commento della movimentazione della posizione finanziaria netta tra il 31 dicembre 2012 e il 31 dicembre 2013, si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

#### 6.16 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali.

<b>Debiti commerciali</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Debiti verso fornitori	159.978	198.342
Acconti	2.937	2.791
Debiti verso imprese collegate	2.952	873
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>165.867</b>	<b>202.006</b>

I debiti verso fornitori (che includono debiti per fatture da ricevere per Euro 83.181 migliaia al 31 dicembre 2013 ed Euro 101.788 migliaia al 31 dicembre 2012) 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 2013, pari a Euro 2.937 migliaia (Euro 2.791 migliaia al 31 dicembre 2012) sono principalmente attribuibili agli acconti da clienti.

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2013 includono importi ceduti a *factor* mediante contratti di *factoring* indiretto per Euro 26.619 migliaia (Euro 17.971 migliaia al 31 dicembre 2012).

La riduzione dei debiti verso fornitori è connessa al rispetto delle scadenze di pagamento contrattuale negoziate con i fornitori stessi.

I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi e oneri diversi, si rimanda alla *Nota 8*.

#### 6.17 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a Euro 57.707 migliaia al

31 dicembre 2013 (Euro 53.562 migliaia al 31 dicembre 2012), 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 47.146 migliaia (Euro 43.820 migliaia al 31 dicembre 2012), dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per Euro 6.110 migliaia (Euro 5.021 migliaia al 31 dicembre 2012), dal debito IVA per Euro 2.096 migliaia (Euro 443 migliaia al 31 dicembre 2012), dal debito IRES per Euro 1.254 migliaia (Euro 3.456 migliaia al 31 dicembre 2012), dal debito Irap per Euro 693 migliaia (Euro 707 migliaia al 31 dicembre 2012) e da altri debiti di natura fiscale per Euro 408 migliaia (Euro 115 migliaia al 31 dicembre 2012).

Per l'esercizio 2013 SEA ha aderito al "consolidato fiscale" nazionale con la società controllata SEA Handling.

#### 6.18 Altri debiti correnti

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

<b>Altri debiti correnti</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	18.172	18.404
Debiti verso altri	93.110	147.903
<b>Totale altri debiti correnti</b>	<b>111.282</b>	<b>166.307</b>

La voce "Debiti verso altri" è dettagliabile come segue:

<b>Debiti verso altri</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Servizio antincendio aeroporti	34.374	28.250
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	15.653	19.169
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	7.771	9.560
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	10.937	6.392
Debiti per danni da responsabilità civile (*)		3.299
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	147	1.398
Debito verso Stato canone concessorio servizi di sicurezza	69	68
Debito verso azionisti per dividendi - quota a breve	81	62.307
Altri	24.078	17.460
<b>Totale debiti verso altri</b>	<b>93.110</b>	<b>147.903</b>

(\*) Riclassificato nei fondi rischi a partire dall'esercizio 2013.

Relativamente al debito a carico del Gruppo per servizi antincendio aeroportuali, si rileva che in data 16 gennaio 2013, è stato notificato a SEA, su richiesta del Ministero dell'Interno e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Decreto ingiuntivo emesso dal Tribunale di Milano per intimare il pagamento dell'importo di Euro 10.658 migliaia; la Società si è opposta e il Giudizio risulta essere pendente. Si precisa che sulla tematica in oggetto risultano pendenti sia il ricorso promosso nel 2009 dinanzi al TAR del Lazio per la richiesta di annullamento della nota con cui ENAC aveva comunicato la determinazione delle quote di contribuzione a carico di ciascuna società di gestione aeroportuale, sia la causa promossa nel 2012 presso il Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere l'accerta-

mento dell'inesistenza dell'obbligo giuridico di versare tale contributo.

La voce "Altri", pari a Euro 24.078 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 17.460 migliaia al 31 dicembre 2012), si riferisce principalmente ai risconti passivi clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

## 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 2013 e 2012.

<b>Ricavi di gestione</b> (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
<i>Aviation</i>	359.708	320.441
<i>Non Aviation</i>	180.588	169.088
<i>Handling</i>	95.677	107.372
Energia	21.107	35.393
<b>Totale ricavi di gestione</b>	<b>657.080</b>	<b>632.294</b>

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

<b>Ricavi di gestione Aviation</b> (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Diritti e infrastrutture centralizzate	296.194	239.775
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	46.161	51.691
Utilizzo spazi in regime regolamentato	12.553	17.656
Devoluzione gratuita cespiti	4.800	11.319
<b>Totale ricavi di gestione Aviation</b>	<b>359.708</b>	<b>320.441</b>

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

<b>Ricavi di gestione Non Aviation</b> (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
<i>Retail</i>	73.590	71.132
Parcheggi	52.424	45.474
Spazi cargo	11.120	10.830
Pubblicità	9.726	10.166
Servizi e altri ricavi	33.728	31.485
<b>Totale ricavi di gestione Non Aviation</b>	<b>180.588</b>	<b>169.088</b>

Al 31 dicembre 2013, la voce “Servizi e altri ricavi” comprende ricavi per sale *VIP* per Euro 8.009 migliaia (Euro 7.396 migliaia nel 2012), rimborsi utenze per Euro 4.731 migliaia (Euro 4.764 migliaia nel 2012), ricavi per concessioni diverse per Euro 3.819 migliaia (Euro 4.035 migliaia nel 2012), ricavi per servizi tecnologici e progettazioni per Euro 3.645 migliaia (Euro 3.452 migliaia nel 2012), ricavi per sicurezza per Euro 3.521 migliaia (Euro 3.521 migliaia nel 2012) e altri ricavi per Euro 10.003 migliaia (Euro 8.317 migliaia nel 2012).

Nel 2012, la voce “Devoluzione gratuita cespiti” si riferiva alla devoluzione a titolo gratuito a favore della società SEA di un fabbricato e aree pertinenti siti nell'aeroporto di Milano Malpensa da parte di LSG Sky Chefs SpA, a seguito della scadenza del diritto di

superficie concesso con una convenzione tra le parti del marzo 1999. La devoluzione gratuita rilevata nel 2013 si riferisce, invece, al fabbricato e relative pertinenze costruite da Air Europe SpA all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa a forza di una convenzione con SEA del dicembre 1999, che ne prevedeva l'acquisizione a titolo gratuito da parte di SEA alla scadenza della convenzione stessa. Nel 2006 i diritti derivanti dalla convenzione sono stati trasferiti da Air Europe SpA alla società Volare SpA, attualmente in amministrazione straordinaria. L'iscrizione di tali ammontari è avvenuta al valore di mercato desunto da apposita perizia redatta dall'Agenzia delle Entrate di Varese nel corso del mese di dicembre 2012.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per tipologia.

<b>Ricavi retail</b> (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
<i>Shops</i>	37.039	35.373
<i>Food &amp; Beverage</i>	16.174	15.923
<i>Car Rental</i>	12.491	12.761
Altro	7.886	7.076
<b>Totale retail</b>	<b>73.590</b>	<b>71.132</b>

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

<b>Ricavi di gestione energia</b> (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Vendita energia elettrica	14.730	27.200
Vendita energia termica	2.343	2.190
Altri ricavi e servizi	4.034	6.003
<b>Totale ricavi di gestione energia</b>	<b>21.107</b>	<b>35.393</b>

## 7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 88.662 migliaia nel 2012 a Euro 67.000 migliaia nel 2013. Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 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 contractor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglioria del-

l'infrastruttura. Gli investimenti sono principalmente riconducibili a:

- i) l'ultimazione delle opere per la realizzazione del 3°/3° e il proseguimento dei lavori per l'ampliamento di Milano Malpensa 1;
- ii) l'ampliamento dell'area cargo.

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 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro.

<b>Costi del lavoro</b> (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Salari, stipendi e oneri sociali	226.563	231.996
Trattamento fine rapporto	12.347	12.365
Altri costi del lavoro	11.434	11.911
<b>Totale</b>	<b>250.344</b>	<b>256.272</b>

Il costo del lavoro si decrementa da Euro 256.272 migliaia a Euro 250.344 migliaia (-2,3%).

Tale variazione risente principalmente della riduzione dell'organico e di maggiori oneri per effetto degli accantonamenti relativi al rinnovo contratto CCNL, parzialmente controbilanciati dalla maggior fruizione di ferie e di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS). Si precisa che il ricorso agli ammortizzatori

sociali ammonta a Euro 15 milioni nel 2013 e a Euro 14,2 milioni nel 2012 (corrispondenti a 828 mila ore nel 2013 e a 831 mila ore nel 2012).

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria nel corso del biennio 2012-2013 (*Head-Equivalent*):

Numero medio dipendenti equivalenti (HDE)	Esercizio chiuso al 31 dicembre			
	2013	%	2012	%
Dirigenti	59	1%	57	1%
Quadri	295	6%	291	6%
Impiegati	2.702	57%	2.754	57%
Operai	1.694	36%	1.752	36%
<b>Totale dipendenti</b>	<b>4.749</b>	<b>100%</b>	<b>4.854</b>	<b>100%</b>

#### 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	
	2013	2012
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	47.628	61.667
Variazione delle rimanenze	1.158	1.371
<b>Totale</b>	<b>48.786</b>	<b>63.038</b>

La voce "Materiali di consumo" include principalmente l'acquisto di metano per la produzione di energia elettrica e termica attribuibile prevalentemente a SEA Energia SpA, nonché gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.).

Per la descrizione delle principali variazioni del 2013, si rimanda a quanto esposto nella 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	
	2013	2012
Costi di manutenzione ordinaria	28.306	30.405
Pulizia e <i>outsourcing</i> pulizie di cabina	17.163	16.740
Assicurazioni	2.953	3.264
Noleggi di attrezzature e autoveicoli	3.363	3.386
Utenze e spese di vigilanza	6.362	7.855
Prestazione per assistenza disabili	992	1.516
Minusvalenze su beni patrimoniali	851	3.833
Canoni pubblici	27.744	16.217
Canoni <i>hardware</i> e <i>software</i> e affitti passivi	5.382	5.737
Servizi professionali	8.524	10.426
Oneri tributari	5.968	5.225
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	1.319	1.865
Costi commerciali	41.145	29.381
Altri costi operativi	11.296	9.442
<b>Totale altri costi operativi</b>	<b>161.366</b>	<b>145.291</b>

Per il commento delle variazioni intercorse tra l'esercizio 2012 e l'esercizio 2013 si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

La voce "Canoni pubblici" comprende: (i) canone con-

cessorio verso lo Stato per Euro 20.630 migliaia (Euro 9.064 migliaia al 31 dicembre 2012); (ii) costi per il servizio antincendio degli aeroporti per Euro 6.125 migliaia (Euro 6.147 migliaia al 31 dicembre 2012); (iii) canone

concessorio verso l'erario per servizi di sicurezza per Euro 885 migliaia (Euro 908 migliaia al 31 dicembre 2012); canoni e concessioni ad enti diversi per Euro 104 migliaia (Euro 98 migliaia al 31 dicembre 2012).

## 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	
	2013	2012
Svalutazione dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	21.292	22.784
Scioglimento fondo svalutazione crediti	(11.540)	(14.165)
Accantonamenti/scioglimenti ai fondi per oneri futuri	29.743	6.314
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni</b>	<b>39.495</b>	<b>14.934</b>

Nel 2013 gli accantonamenti e svalutazioni si incrementano di Euro 24.561 migliaia rispetto all'esercizio precedente, passando da Euro 14.934 migliaia nel 2012 a Euro 39.495 migliaia nel 2013.

Per la descrizione dei principali accantonamenti e svalutazioni dell'esercizio 2013, 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 83.453 migliaia nel 2012 a Euro 62.311 migliaia

nel 2013. 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 e sono inclusi nella *business unit 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:

Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	26.294	11.350

Si precisa che, ai fini di una migliore esposizione di bilancio, la voce "Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione" è stata riesposta separatamente dalla voce "Accantonamenti e svalutazioni".

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nei "Diritti su beni in concessione".

L'andamento dell'esercizio 2013 evidenzia un incre-

mento di Euro 14.944 migliaia, passando da Euro 11.350 migliaia nel 2012 a Euro 26.294 migliaia nel 2013, in conseguenza dell'aggiornamento del piano pluriennale di sostituzione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nei "Diritti su beni in concessione" che riflette l'anticipazione del *restyling* del Terminal 1 di Milano Malpensa.

## 7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	32.050	27.364
Ammortamento immobilizzazioni materiali e investimenti immobiliari	17.869	18.570
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>49.919</b>	<b>45.934</b>

L'andamento degli ammortamenti nel periodo riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni

materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dalla Società.

### 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	
	2013	2012
SACBO SpA	697	4.998
Dufrital SpA	(784)	2.247
Disma SpA	247	277
Malpensa Logistica Europa SpA	240	(85)
SEA Services Srl	93	89
<b>Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni</b>	<b>493</b>	<b>7.526</b>
Dividendo da Romairport Srl	14	22
<b>Altri proventi da partecipazioni</b>	<b>14</b>	<b>22</b>
<b>Totale proventi (oneri) da partecipazioni</b>	<b>507</b>	<b>7.549</b>

### 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	
	2013	2012
Utili su cambi	7	19
Altri proventi finanziari	1.024	694
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>1.031</b>	<b>713</b>
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(12.166)	(8.137)
Commissioni su finanziamenti	(3.469)	(3.455)
Perdite su cambi	(10)	(29)
<b>Altri interessi passivi:</b>	<b>(6.506)</b>	<b>(7.558)</b>
fondo di ripristino	0	(3.485)
oneri finanziari su TFR	(1.479)	(3.045)
oneri finanziari su <i>leasing</i>	(391)	(494)
oneri finanziari su derivati	(3.011)	(368)
Altri	(1.625)	(167)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(22.151)</b>	<b>(19.179)</b>
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>(21.120)</b>	<b>(18.466)</b>

### 7.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Imposte correnti	34.623	30.286
Imposte differite	(3.381)	(4.523)
<b>Totale</b>	<b>31.242</b>	<b>25.763</b>

Di seguito si evidenzia la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria effettiva e quella teorica:

(importi in migliaia di Euro)	2013	Tax rate	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
			2012	Tax rate
<b>Utile prima delle imposte</b>	<b>64.952</b>		<b>89.768</b>	
Imposte sul reddito teoriche	17.862	27,5%	24.686	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	(1.876)	-2,9%	(2.053)	-2,3%
IRAP	14.126	21,7%	12.858	14,3%
Altro	1.130	1,7%	(9.728)	-10,8%
<b>Totale</b>	<b>31.242</b>	<b>48,1%</b>	<b>25.763</b>	<b>28,7%</b>

Al 31 dicembre 2013 la voce "Altro" è composta essenzialmente dalle rettifiche su differite al netto dei benefici IRES del "consolidato fiscale" CNM e della detassazione in regime PEX dei dividendi incassati.

Al 31 dicembre 2012 l'ammontare della voce "Altro" si componeva, principalmente, per Euro 9.344 migliaia dal beneficio economico derivante dalla presentazione nel marzo 2013 dell'istanza relativa al rimborso della maggiore IRES versata a fronte della mancata deduzione dell'IRAP sul costo del lavoro per le annualità 2007/2011, per Euro 1.965 migliaia dal

maggior versamento di imposte a saldo 2011 e, con effetto opposto, dalle imposte anticipate relative al TFR ai sensi dello IAS 19 *revised*.

## 8. Transazioni con le Parti Correlate

Nelle seguenti tabelle sono riportati i saldi patrimoniali con le parti correlate al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2013 e 2012, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio.

Rapporti del Gruppo con parti correlate				al 31 dicembre 2013	
(importi in migliaia di Euro)	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)	
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>					
SACBO	685		1.157		
Dufrital	2.041	442	25.204		2
Malpensa Logistica Europa	2.019	1.323	4.087		
SEA Services	1.334	1.088	1.951		1.876
Disma	134	98	256		
<b>Totale parti correlate</b>	<b>6.212</b>	<b>2.952</b>	<b>32.654</b>		<b>1.878</b>
<b>Totale voce di bilancio</b>	<b>118.095</b>	<b>165.867</b>	<b>657.080</b>		<b>499.991</b>
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>5,3%</b>	<b>1,8%</b>	<b>5,0%</b>		<b>0,4%</b>

Rapporti del Gruppo con parti correlate				al 31 dicembre 2012	
(importi in migliaia di Euro)	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)	
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>					
SACBO	661		1.407		
Dufrital	4.630	10	26.002		40
Malpensa Logistica Europa	2.464	27	4.480		280
SEA Services	637	809	2.189		1.941
Disma	132	27	506		
<b>Totale parti correlate</b>	<b>8.525</b>	<b>873</b>	<b>34.584</b>		<b>2.261</b>
<b>Totale voce di bilancio</b>	<b>156.054</b>	<b>202.006</b>	<b>632.294</b>		<b>479.535</b>
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>5,46%</b>	<b>0,43%</b>	<b>5,47%</b>		<b>0,47%</b>

Di seguito sono riportati i flussi di cassa relativi ai rapporti del Gruppo con le parti correlate per l'esercizio

chiuso al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con parti correlate			Esercizio chiuso al 31 dicembre 2013		
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	(234)		(234)	128.257	-0,2%
B) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento	1.717		1.717	(101.220)	-1,7%
C) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento				(20.657)	0,0%

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con parti correlate			Esercizio chiuso al 31 dicembre 2012		
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	1.610		1.610	132.831	1,2%
B) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento	2.882		2.882	(103.232)	-2,8%
C) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento				679	0,0%



Le transazioni tra il Gruppo e le parti correlate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalties* 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);
- fornitura da parte di SEA Energia SpA di energia elettrica a SACBO.

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

### Altri rapporti con Parti Correlate

#### SACBO

Nel corso dell'esercizio 2013 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per Euro 1.394 migliaia.

#### Disma

Nel corso dell'esercizio 2013 Disma ha distribuito dividendi a SEA per Euro 309 migliaia.

### 9. Compensi ad Amministratori

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, il compenso per il Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari ad Euro 945 migliaia (Euro 846 migliaia per l'esercizio 2012).

### 10. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2013 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a Euro 374 migliaia (Euro 1.019 migliaia nell'esercizio 2012).

### 11. Compensi della Società di revisione

I compensi per l'attività di revisione riconosciuti alla Società di revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2013, sono stati pari a Euro 171 migliaia.

### 12. Impegni e garanzie

#### 12.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per Euro 64.114 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 113.587 migliaia al 31 dicembre 2012), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

Dettaglio Impegni per progetto (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
R.T.I. TADDEI/GEMMO/MONTAGNA	33.527	38.244
R.T.I. CODELFA SPA /COIVER CONTRACT	18.034	29.222
R.T.I. GEMMO SPA/ELETTROMECCANIC	5.228	12.720
R.T.I. CODELFA SPA/IMPRESA BACCHI		8.184
R.T.I. CEFLA SOC.COOP./GRUPPO P.S.	3.686	6.771
R.T.I. IMPRESA CAVALLERI OTTAVIO		7.482
R.T.I. BACCHI/ SO.CE.CO		10.964
SIEMENS POSTAL, PARCEL & AIRPORT LOGISTIC	3.639	
<b>Totale</b>	<b>64.114</b>	<b>113.587</b>

#### 12.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2013 il Gruppo SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi Euro 5.097 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 al Gruppo, al 31 dicembre 2013:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013
Entro 12 mesi	3.474
Tra 1 e 5 anni	1.829
<b>Totale</b>	<b>5.303</b>

### 12.3 Altri impegni e passività potenziali

#### La procedura d'indagine dinanzi alla Commissione europea e la decisione del

#### 19.12.2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato a favore di SEA Handling SpA

In occasione della redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2012, è stata fornita una puntuale cronistoria dei fatti ed eventi connessi alla procedura di indagine dinanzi alla Commissione europea, concernente gli asseriti aiuti di Stato a favore di SEA Handling. Nel seguito si sintetizza l'informativa di massimo dettaglio sopra richiamata, rimandando alla stessa per le opportune necessità informative di natura storica, soffermandosi per contro sulle importanti evoluzioni avvenute nel corso dell'esercizio 2013 e inizi 2014.

- Tra il 2006 ed il 2007 sono state presentate alla Commissione, da un denunciante ignoto, denunce per presunti aiuti di Stato concessi a SEA Handling SpA nel periodo 2002-2005. La Commissione dopo un'analisi preliminare che aveva portato a escludere la sussistenza del presunto aiuto di Stato, a seguito della presentazione di ulteriori informazioni supplementari da parte del denunciante, la Commissione decise nel giugno 2010 di aprire un'indagine formale, ai sensi dell'art. 108, comma 2, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea ("TFUE"), per presunti aiuti di Stato concessi da SEA a SEA Handling SpA nel periodo 2002-2005. Inoltre, nel luglio 2011, estese l'indagine formale anche agli anni 2006-2010.
- Il Comune di Milano e SEA Handling SpA presentarono alla Commissione le proprie deduzioni difensive, volte a dimostrare:
  - (i) la non riconducibilità allo Stato italiano delle risorse utilizzate da SEA per la ricapitalizzazione della sua controllata,
  - (ii) l'aderenza di tali interventi di sostegno alle logiche e alle strategie imprenditoriali normalmente applicate da un investitore privato operante in condizioni di libero mercato,
  - (iii) in via subordinata, la incompatibilità delle misure qualificabili come aiuto di Stato con le regole del mercato interno.
- In data 19.12.2012 la Commissione ha adottato la decisione C(2012) 9448 *final*, relativa agli aumenti di capitale effettuati dalla società SEA a favore di SEA Handling. In particolare, la Commissione ha deciso che:
  - (i) gli aumenti di capitale realizzati da SEA a favore di SEA Handling nel periodo 2002-2010, per un importo complessivo di circa Euro 360 milioni, oltre interessi, costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'art. 107 TFUE; detti aiuti di Stato, concessi in violazione dell'art. 108, paragrafo 3, TFUE sono incompatibili con il mercato interno (v. artt. 1-2 del dispositivo);
  - (ii) l'Italia deve procedere al recupero di detti aiuti; le somme da recuperare sono comprensive degli interessi e l'Italia deve garantire l'attuazione della decisione nel termine di quattro mesi dalla data della notifica, e cioè entro il 20.4.2013 (v. artt. 3-4 del dispositivo); infine

- (iii) entro due mesi dalla notifica della decisione, l'Italia deve trasmettere alla Commissione: (a) l'indicazione dell'importo complessivo (capitale e interessi) che deve essere recuperato, (b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e previste per conformarsi alla decisione e (c) i documenti attestanti che al beneficiario è stato imposto di rimborsare l'aiuto (v. art. 5 del dispositivo).

#### Le iniziative assunte da SEA Handling, da SEA, dai suoi Azionisti e dall'Italia a fronte della decisione della Commissione

##### (A) Le iniziative sul fronte giudiziale

Con ricorso proposto il 4.3.2013 dinanzi al Tribunale dell'Unione europea (nel prosieguo, "Tribunale UE"), la Repubblica italiana ha chiesto l'annullamento della decisione della Commissione.

Successivamente, con ricorso proposto il 15.3.2013 dinanzi al Tribunale UE, SEA Handling SpA ha parimenti chiesto l'annullamento della decisione della Commissione e, in subordine, l'annullamento dell'art. 3 della stessa, con cui la Commissione ha ordinato il recupero degli asseriti aiuti di Stato.

Da ultimo, con ricorso proposto il 18.3.2013 dinanzi al Tribunale UE, il Comune di Milano ha analogamente chiesto l'annullamento della decisione della Commissione e, in via subordinata, l'annullamento degli artt. 3, 4 e 5 della decisione che dispongono l'obbligo di recupero in capo all'Italia.

F2i – Fondi Italiani per le infrastrutture SGR SpA (nel prosieguo, "F2i"), società che detiene il 44,31% del capitale sociale di SEA, in data 10.5.2013, ha depositato dinanzi al Tribunale UE un'istanza d'intervento a sostegno del ricorso proposto da SEA Handling SpA per l'annullamento della decisione della Commissione. In data 12 giugno 2013, nei termini fissati dal Tribunale UE, SEA Handling SpA ha depositato le proprie Osservazioni sull'istanza d'intervento proposta in data 10 maggio 2013 da F2i, accogliendo con favore l'istanza presentata da parte di quest'ultimo a sostegno del ricorso di annullamento della decisione.

Accanto ai ricorsi di merito sopramenzionati, con istanze presentate il 18.3.2013 e il 21.3.2013, SEA Handling e il Comune di Milano hanno chiesto al Presidente del Tribunale UE di sospendere provvisoriamente l'esecuzione della decisione della Commissione europea. La Repubblica italiana è successivamente intervenuta nel giudizio cautelare instaurato da SEA Handling, a sostegno delle argomentazioni dedotte da quest'ultima, depositando in data 7.5.2013 la propria memoria di intervento. In data 6 giugno 2013 SEA Handling e il Comune di Milano hanno rinunciato all'istanza di sospensione, in relazione al successivo ricorso presentato al TAR, di seguito commentato.

Per quanto riguarda il giudizio di merito pendente davanti al Tribunale dell'Unione europea relativo all'annullamento della decisione della Commissione del 19 dicembre 2012, SEA Handling SpA, in data 30 agosto 2013, ha depositato, presso la Cancelleria del Tribunale UE, la memoria di replica al controricorso presentato dalla Commissione europea.

Sul fronte nazionale, invece, il Comune di Milano ha presentato un ricorso davanti al TAR Lombardia per richiedere l'annullamento, previa sospensione *“fino alla definizione nel merito del giudizio di impugnazione della Decisione pendente dinanzi ai competenti organi giurisdizionali europei”* di alcuni atti preliminari volti all'esecuzione della decisione della Commissione posti in essere dal Governo. In data 18.5.2013 SEA e lo Stato italiano si sono costituiti in giudizio depositando le rispettive memorie difensive. Con ordinanza del 22.5.2013 il TAR Lombardia ha accolto la domanda cautelare del Comune di Milano, sospendendo *“la gravata decisione 19/12/2012 SA.21420 (C14/2010) della Commissione europea e il gravato relativo procedimento nazionale di recupero di somme a carico del Comune di Milano; ciò, fino alla decisione del merito della causa al riguardo pendente davanti al Tribunale dell'Unione europea”*. Il TAR Lombardia, inoltre, nella richiamata ordinanza, ha affermato che gli argomenti di merito del Comune di Milano non sembrano sforniti di *fumus boni iuris*, *“apparendo a un primo esame non priva di fondamento la doglianza del ricorrente Comune di Milano secondo cui la riscontrata erogazione di somme occorse nel periodo 2002-2010 per gli intervenuti vari aumenti di capitale della società SEA Handling SpA ... non sarebbe riferibile all'istante Comune di Milano”*.

A fronte dell'ordinanza del TAR Lombardia, la Commissione europea – con lettera del 23.5.2013 – ha comunicato al Presidente del Tribunale UE di ritenere che tale ordinanza faccia venire meno l'esigenza di sospendere la decisione del 19.12.2012. Il Presidente del Tribunale ha fissato un termine al 7.6.2013 per le Osservazioni di SEA Handling SpA sulla lettera della Commissione. In previsione di tale scadenza SEA Handling SpA, in data 6 giugno 2013, ha depositato, presso il Tribunale dell'Unione europea, le Osservazioni sulla lettera della Commissione europea del 23 maggio 2013. In tale atto, SEA Handling SpA, dopo avere richiamato brevemente alcune nuove circostanze rilevanti per l'apprezzamento del *periculum* invocato nell'istanza di sospensione, ha chiesto al Tribunale di prendere atto della sua desistenza dall'istanza di sospensione, con riserva tuttavia della possibilità di presentare una nuova istanza in caso di necessità, anche alla luce della condotta della Commissione e degli orientamenti della stessa che emergeranno a seguito della ripresa dei contatti.

In data 22 luglio 2013 la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha proposto appello al Consiglio di Stato per ottenere la riforma dell'Ordinanza 553/2013 con la quale il TAR Lombardia, ha accolto l'istanza di sospen-

sione, avanzata dal Comune di Milano, dei provvedimenti del Governo volti a dare esecuzione alla decisione della Commissione europea del 19 dicembre 2012. L'udienza per la discussione è prevista tra la fine di agosto e la prima metà di settembre. SEA sta predisponendo apposita memoria.

Con ordinanza depositata in data 25 settembre 2013, il Consiglio di Stato ha accolto l'appello e ha riformato l'ordinanza impugnata respingendo l'istanza cautelare proposta in primo grado.

#### (B) Le iniziative sul fronte stragiudiziale

A seguito dell'adozione della decisione della Commissione del 19.12.2012, l'Unità recupero della Commissione (DG Concorrenza) ha preso contatto con la Rappresentanza italiana permanente a Bruxelles (*“Italrap”*) in vista della scadenza del termine per la trasmissione da parte dello Stato delle informazioni di cui alla predetta decisione. Con lettera del 29.1.2013 Italrap ha comunicato la richiesta della Commissione allo Stato italiano, nonché al Comune di Milano e a SEA.

In data 4.2.2013, SEA ha inviato una lettera alla Commissione, manifestando le difficoltà connesse a una eventuale restituzione in denaro dell'aiuto, data la materiale indisponibilità da parte di SEA Handling della necessaria liquidità. SEA, in particolare, individuava nel trasferimento del controllo di SEA Handling a privati a valori di mercato l'unica modalità possibile per eseguire la decisione di recupero entro il termine stabilito dalla Commissione. SEA chiedeva, quindi, alla Commissione espressa conferma dell'idoneità della suesposta procedura ai fini dell'attuazione della decisione offrendosi disponibile a inviare tutte le informazioni necessarie e a organizzare un incontro con la Commissione.

In data 5.2.2013, SEA ha risposto alla lettera di Italrap del 29 gennaio 2013, attirando l'attenzione sul fatto che l'emissione del provvedimento di recupero era di esclusiva competenza delle autorità italiane. Posto, quindi, che spettava alle autorità decidere se e con quali modalità procedere al recupero dell'aiuto, SEA ribadiva allo Stato che vi erano trattative in corso per la cessione a privati del controllo di SEA Handling SpA ai valori di mercato quale modalità alternativa di recupero.

In data 26.2.2013, la Commissione ha preso nuovamente contatto con Italrap lamentando di non aver ricevuto le informazioni richieste allo Stato italiano, ricordando che l'art. 4 della decisione impone all'Italia di garantire la piena esecuzione della decisione entro il 20.4.2013. A seguito di tale sollecito, in data 4.3.2013, lo Stato italiano invitava il Comune di Milano a trasmettergli la documentazione richiesta dalla Commissione entro il 25.3.2013 per il successivo inoltro a Italrap.

In data 12.3.2013, Italrap trasmetteva alla Commissione una nota relativa alle possibili modalità di recupero al fine di consentire l'apertura di un dialogo. Tale documento analizzava e metteva a confronto i seguenti

due scenari:

- (i) liquidazione concorsuale di SEA Handling attraverso il recupero in moneta fallimentare dell'aiuto e
- (ii) recupero dell'aiuto attraverso la cessione a terzi della società al prezzo di mercato. Tale documento indicava, inoltre, le ragioni per cui la cessione *in bonis* di SEA Handling SpA era da preferire alla cessione della società all'interno di una procedura concorsuale. Alla luce di ciò, si chiedeva l'instaurazione di un dialogo con i Servizi della Commissione per valutare tale percorso.

Il 15.3.2013 si teneva a Bruxelles una riunione tra l'Unità Recupero della Commissione, le autorità italiane e SEA a seguito della quale, in data 26.3.2013, lo Stato italiano inviava a Italtap i documenti richiesti dalla Commissione per il successivo inoltro alla stessa.

La Commissione in data 3.5.2013 riscontrava quanto trasmessole il 26 marzo lamentando il ritardo con cui le informazioni le erano state inviate rispetto alla scadenza del 20 febbraio e il fatto che lo Stato non avesse fornito la documentazione necessaria a dimostrare di essersi attivato per procedere al recupero dell'aiuto. A tal riguardo, invitava le autorità italiane a comunicare entro 20 giorni lavorativi (a partire dal 3.5.2013) le misure adottate per eseguire la decisione. Inoltre, per quanto riguardava la modalità alternativa di recupero suggerita dallo Stato italiano (cioè la vendita di SEA Handling SpA a privati tramite trattativa privata) la Commissione sottolineava che le modalità di privatizzazione ipotizzate non apparivano idonee a garantire l'esecuzione della decisione, dal momento che, secondo la Commissione, esse avrebbero comportato il trasferimento dell'aiuto al nuovo operatore. La Commissione lasciava, tuttavia, aperto il dialogo con le autorità italiane in merito ad altre modalità alternative di recupero che garantissero discontinuità aziendale tra il vecchio e il nuovo operatore.

In data 8.5.2013 il Vice Presidente della Commissione, J. Almunia, inviava ad alcuni Parlamentari europei italiani una lettera con la quale prendeva atto delle preoccupazioni manifestate dagli stessi nell'ambito di un incontro tenutosi due giorni prima. In tale circostanza, egli manifestava la volontà della Commissione di venire incontro alle autorità italiane nell'identificazione della migliore soluzione possibile ai fini della corretta esecuzione del recupero dell'aiuto.

In data 10.5.2013 SEA esprimeva ai propri Azionisti l'intenzione di continuare a perseguire una modalità di esecuzione della decisione alternativa rispetto al rimborso in denaro e invitava gli stessi a supportare la società nel dialogo con la Commissione. Inoltre, nei molteplici contatti fino a oggi intrapresi con la Commissione, va rilevato che la possibilità di dare attuazione alla decisione del 19 dicembre 2012 attraverso una modalità alternativa al recupero monetario, ha trovato riscontro favorevole da parte della stessa Commissione.

A partire dal mese di luglio 2013 il Gruppo SEA ha avviato, con gli uffici della Commissione europea, un'interlocuzione finalizzata all'individuazione di una modalità di esecuzione della Decisione alternativa al recupero monetario degli asseriti aiuti di Stato. I funzionari della Commissione si sono dichiarati disponibili a valutare un eventuale progetto diretto a consentire l'adempimento delle obbligazioni di restituzione dell'aiuto, con misure alternative al pagamento in denaro, purché in "discontinuità" rispetto al beneficiario dei presunti aiuti, in linea con quanto stabilito dalla giurisprudenza comunitaria.

Il Gruppo SEA ha quindi sviluppato una proposta il cui contenuto e le modalità di realizzazione della stessa, sono stati discussi a più riprese con i Servizi della Commissione nel corso dei negoziati avviati con gli uffici competenti e durante una riunione tenuta con i Servizi della Commissione e la Rappresentanza italiana presso l'UE lo scorso 16 settembre 2013.

Il Gruppo SEA ha sottoposto all'attenzione dei Servizi della Commissione una Proposta che prevede sostanzialmente

- (i) l'ordinata e trasparente dismissione delle attuali attività di SEA Handling SpA (con successiva liquidazione e cancellazione della stessa) e
- (ii) lo sviluppo di un nuovo progetto di offerta di attività di *Handling* in condizioni di discontinuità economica attraverso lo *start up* della propria società controllata, Airport Handling.

In data 27 novembre 2013 la Proposta, condivisa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata trasmessa alla Commissione in forma di pre-notifica, dopo numerose – seppure informali – interlocuzioni nel corso delle quali gli uffici della Commissione hanno preso atto del progetto, e – nell'assunto che SEA possa continuare a gestire l'attività anche dopo la chiusura di SEA Handling attraverso una nuova società – hanno posto alcune condizioni, recepite nella Proposta, finalizzate a rendere evidente la discontinuità fra la vecchia SEA Handling SpA e la nuova Airport Handling.

A oggi, nessun riscontro formale è pervenuto dalla Commissione con la quale sono tuttavia costantemente proseguiti, i contatti con la Commissione che hanno dato luogo a un ulteriore incontro informale con gli uffici in data 10 febbraio 2014 e infine a un incontro formale con la Commissione in data 27 febbraio 2014.

Nel corso di tali incontri, al fine di consentire alla Commissione di giungere più agevolmente a constatare l'assenza di continuità economica tra SEA Handling e Airport Handling, è stata sottoposta alle valutazioni della Commissione, la disponibilità a studiare la possibilità di individuare un soggetto terzo, del tutto indipendente (es. *Trustee*), cui eventualmente affidare i compiti di gestione e sorveglianza in relazione sia alla procedura di dismissione di SEA Handling che alla fase di inizio attività di Airport Handling.

Alla data di approvazione del Bilancio Separato precedente (21 giugno 2013) la società SEA Handling SpA ha effettuato tutte le considerazioni riguardanti il possibile esito della causa di merito, che presenta, a giudizio dei legali e consulenti esterni, ragionevoli *chance* di successo, unitamente a considerazioni relative al comportamento delle autorità nazionali deputate al recupero, che hanno portato nel complesso a ritenere che, allo stato e sulla base dei fatti di cui la Società è a conoscenza, l'evoluzione più probabile della situazione non sia quella che porta alla restituzione in denaro a SEA SpA dell'aiuto da parte di SEA Handling SpA mediante l'utilizzo di risorse proprie. Pertanto la Società, supportata da pareri dei propri legali ed esperti esterni, non operò nel bilancio 2012 accantonamenti a fondo rischi volti a coprire i potenziali obblighi di restituzione sopra evidenziati, in quanto riteneva che tale rischio potesse configurarsi, in ultima analisi, come "possibile" e non già come "probabile".

Peraltro, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo SEA, in data 20 giugno 2013, ha sollecitato gli Amministratori di SEA Handling SpA ad attivare anche ogni iniziativa possibile per individuare, d'intesa con la Commissione europea, modalità di definizione della situazione in essere comunque alternative alla restituzione a SEA SpA dell'asserito Aiuto di Stato. Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha infatti sottolineato la necessità che tanto SEA quanto la controllata SEA Handling, in un parallelo alle motivate iniziative giudiziali di cui si è detto sopra, portino avanti anche il dialogo instaurato con la Commissione al fine di definire comunque e con tempestività una soluzione alternativa, a mezzo di un'iniziativa tale da assicurare una discontinuità aziendale in linea con i principi comunitari applicabili in materia e con le circostanze del caso specifico.

In tale descritto contesto è stata costituita, per la prosecuzione dell'interlocuzione con la Commissione europea, una specifica "Task Force" alla quale oltre al Presidente Pietro Modiano e al Vice Presidente Renato Ravasio di SEA partecipano il consigliere SEA Salvatore Bragantini e il Presidente di SEA Handling SpA Edoardo Lecaldano, che ha successivamente nel mese di marzo 2014 rinunciato all'incarico, nonché i *manager* di riferimento e i legali.

Le negoziazioni con la Commissione hanno l'obiettivo di individuare un percorso, finalizzato all'esecuzione della decisione, alternativo rispetto alla restituzione in denaro a SEA SpA da parte di SEA Handling SpA dell'asserito aiuto di Stato, ferme restando le iniziative intraprese a livello giudiziale per l'annullamento della decisione stessa. Tale modalità alternativa di esecuzione della decisione, che costituisce, sulla base di pareri legali, una fattispecie comunemente ammessa dalla prassi e giurisprudenza dell'Unione europea, consiste nell'esecuzione della decisione di recupero tramite la cessione degli attivi di SEA Handling SpA a condizioni di mercato e la sua successiva messa in liquidazione. Le negoziazioni in corso sono effettuate

sulla base di uno schema di gestione futura della attività di *Handling* che consentirebbe di mantenere il coinvolgimento della SEA nell'attività stessa e che è stato dettagliato nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Fattori di rischio relativi alla Società – Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling SpA"; le attuali divergenze tra la posizione di SEA e della Commissione sono relative alla posizione di controllo che SEA desidererebbe mantenere sul nuovo operatore e che, invece, la Commissione vorrebbe venisse meno. In tale ambito SEA sta valutando anche ipotesi alternative di *governance* del nuovo operatore assegnate a un *trust* sino ad avvenuto perfezionamento dello *start-up* delle attività di *Handling*.

In considerazione della evoluzione delle negoziazioni con la Commissione europea e della possibilità alternativa di messa in liquidazione della società SEA Handling nel secondo semestre 2014 – che risulterebbe coerente con le linee strategiche di permanente coinvolgimento futuro di SEA nella gestione dell'attività di *Handling* presso gli scali di Milano Linate e Malpensa, atte anche a eseguire le richieste della Commissione europea di cessazione della pratica di copertura delle perdite, ritenuta dalla Commissione stessa lesiva della concorrenza – con riferimento alla predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2013, la società SEA Handling SpA ritiene ragionevole, in continuità con quanto fatto fino a oggi, non operare nel bilancio al 31 dicembre 2013 alcun accantonamento a fondo rischi per la restituzione a SEA SpA dei presunti aiuti di Stato.

Per contro, l'imminente apertura della procedura di liquidazione – dovuta (i) alla insufficiente patrimonializzazione della società SEA Handling SpA che, sulla base delle previsioni eroderà nel secondo semestre 2014 il patrimonio netto al 31 dicembre 2013 ricadendo nel disposto dell'art 2447 del Codice Civile, oltre che (ii) al perseguimento delle linee strategiche di permanente coinvolgimento di SEA nella gestione dell'attività di *Handling* presso gli scali di Milano Linate e Malpensa che consente però di adempiere alle richieste della Commissione europea di cessazione della pratica di copertura delle perdite consuntivate dalla Società SEA Handling SpA da parte di SEA, ritenuta dalla Commissione stessa lesiva della concorrenza – come indicato nel paragrafo "Continuità aziendale", determina da parte degli Amministratori l'applicazione del principio OIC 5 nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2013, che rappresenta l'ultimo Bilancio Separato prima della entrata della società SEA Handling SpA nella citata procedura liquidatoria. Si rimanda al paragrafo dei Criteri di valutazione per gli impatti di tale situazione sulle valutazioni delle voci dell'attivo e del passivo.

La non determinabilità e l'incertezza sulla quantificazione degli oneri di liquidazione né alla data di riferimento né alla data di approvazione del bilancio, determina la non iscrizione di alcun fondo per rischi e oneri nel Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2013.



In particolare – non essendo ancora possibile stimare l'onere della ricollocazione del personale in esubero rispetto alle esigenze del nuovo operatore – in quanto dipendente dalle modalità di realizzazione definitiva della procedura di dismissione degli attivi aziendali e da quanto personale verrà assunto in base ai contratti di servizio effettivamente acquisiti da detto nuovo operatore – il presente bilancio non riflette alcun accantonamento ai fondi rischi per il citato costo di ristrutturazione.

Ai fini della presentazione del piano alle autorità comunitarie, si sono invero ipotizzati livelli di allocazione in capo ad Airport Handling del personale la cui quantificazione – come detto – dipende però dal volume di attività che la stessa Airport Handling svilupperà. Su tali basi – che non sono certe fino all'approvazione del piano da parte delle autorità comunitarie e all'avvio dell'attività commerciale – si sono ipotizzate stime che non rappresentano comunque ammontari certi, nemmeno nel minimo.

In particolare, come infatti indicato nelle Note esplicative ai paragrafi “Continuità aziendale” e nella nota “Fondi per rischi e oneri”, assumendo realizzate le ipotesi di *iter* di liquidazione presentato alla Commissione, l'onere complessivo della liquidazione sarebbe stimabile in Euro 25,6 milioni (Euro 20,7 milioni in termini di fabbisogno finanziario); tale onere è prevalentemente relativo al costo di ricollocazione del personale in esubero rispetto alle esigenze del nuovo gestore dell'attività di *Handling* e alle azioni di ricollocazione direttamente assunte da SEA nel contesto delle proprie strategie di sviluppo di altre attività operative presso gli scali gestiti.

È da notare, peraltro, come l'eventuale realizzazione della liquidazione sulla base di presupposti diversi da quelli a oggi presi a riferimento per la stima dell'onere di liquidazione soprariportata, in particolare con riferimento alle modalità e numero di dipendenti ricollocati presso il nuovo gestore e SEA, potrebbe comportare la rilevazione dell'onere per ristrutturazione del personale a valori a oggi non predittibili, attendibilmente stimabili e comunque differenti da quelli sopra richiamati.

In tale contesto si ricorda che, per consentire il perfezionamento della liquidazione, SEA ha assunto in data 24 marzo 2014 l'impegno di sostenere SEA Handling SpA finanziariamente a fronte dei costi di liquidazione incorsi, sia nell'ipotesi in cui venga definito un percorso di liquidazione allineato a quello preso a riferimento per la soprariportata quantificazione dell'onere di liquidazione che nell'ipotesi di differenti strutture di adempimento a oggi non note nelle more della finalizzazione delle negoziazioni con la Commissione ma pur sempre soggette al controllo della medesima SEA.

#### 12.4 Garanzie

Le garanzie reali, pari a Euro 2.033 migliaia al 31 dicembre 2013 sono relative al pegno su crediti a fronte

dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2013, le fideiussioni a favore di altri sono costituite da:

- fideiussione emessa da un *pool* di primarie assicurazioni a favore di ENAC pari a Euro 21.174 migliaia come garanzia del canone concessorio;
- fideiussione di Euro 7.500 migliaia alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fideiussione 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. 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 a 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;
- fideiussione di Euro 322 migliaia a favore del Consorzio Parco Lombardo Valle del Ticino per la corretta esecuzione degli interventi di compensazione forestale per la trasformazione di porzione di bosco nel sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa e nel comune di Lonate Pozzolo;
- fideiussione di Euro 343 migliaia a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- fideiussione di Euro 949 migliaia della controllata SEA Energia SpA a favore di Terna SpA a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica;
- fideiussione di Euro 300 migliaia della controllata SEA Energia SpA a favore del Gestore dei Mercati Energetici SpA (GME) per poter partecipare al mercato elettrico;
- fideiussione di Euro 245 migliaia della controllata SEA Energia SpA a favore di Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia elettrica;
- Euro 905 migliaia per altre fideiussioni minori.

### 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 carat-

teristica 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. 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 2013, Il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- rilevazione di un indennizzo di Euro 7.200 migliaia, classificato nella voce "Ricavi di gestione", per l'indisponibilità del parcheggio passeggeri demolito parzialmente a seguito dei lavori di realizzazione della nuova linea metropolitana M4;
- devoluzione gratuita pari a Euro 4.800 migliaia, ai sensi della convenzione sottoscritta tra SEA e Air Europe nel 1999, di un fabbricato sito all'interno del sedime aeroportuale di Malpensa; tale immobile è stato classificato nella voce patrimoniale "Diritti sui beni

in concessione" e il provento nella voce "Ricavi di gestione";

- svalutazione di Euro 8.200 migliaia tra le immobilizzazioni materiali per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella *Nota* 6.2.;
- rilevazione dell'accantonamento al fondo oneri futuri su partecipazioni per Euro 10.305 migliaia, relativo a SEA Handling SpA, si veda *Nota* 7.6.

#### **15. Altre informazioni**

In data 24 giugno 2013 l'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo SEA ha deliberato la distribuzione di dividendi per Euro 26.700 migliaia, che sono stati distribuiti nel corso dell'esercizio 2013.

#### **16. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del Bilancio al 31 dicembre 2013**

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 2013

Signori Azionisti,

Vi riferiamo in merito all'attività di vigilanza da noi svolta nei confronti della SEA - Società Esercizi Aeroportuali SpA, società tenuta alla redazione del Bilancio Consolidato del Gruppo SEA SpA ricorrendone i presupposti di legge.

Abbiamo esaminato il progetto di Bilancio Consolidato della Vostra Società al 31 dicembre 2013 redatto dagli Amministratori ai sensi delle norme vigenti e da questi regolarmente consegnato in data 2 aprile 2014 al Collegio Sindacale unitamente ai prospetti e agli allegati di dettaglio e alla Relazione sulla Gestione.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013 del Gruppo SEA è redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IFRS), tenuto conto dei Principi Contabili e degli emendamenti la cui applicazione è divenuta obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2013.

Lo Stato Patrimoniale evidenzia un utile netto consolidato del Gruppo di Euro **33.707** migliaia, contro un utile netto di Euro **64.003** migliaia relativo al Bilancio Consolidato dello scorso esercizio, e si riassume nei seguenti valori (in migliaia di Euro):

<b>Attivo consolidato</b>	
Attività non correnti	1.213.879
Attivo corrente	160.360
Cassa e disponibilità liquide	60.720
<b>Totale attivo</b>	<b>1.434.959</b>
<b>Passivo consolidato</b>	
Patrimonio netto del Gruppo	253.059
Utile dell'esercizio	33.707
Patrimonio netto di terzi	611
Fondi per rischi e oneri	187.111
Trattamento di fine rapporto dipendenti	77.155
Passività finanziarie non correnti	401.361
Altre passività non correnti	0
Passività correnti	481.955
<b>Totale passivo e Patrimonio Netto</b>	<b>1.434.959</b>

Il risultato economico consolidato scaturisce dai seguenti valori del Conto Economico consolidato (in migliaia di Euro):

<b>Conto Economico</b>	
Ricavi di gestione	724.080
Costi operativi	(562.302)
Margine operativo lordo (EBITDA)	161.778
Accantonamento fondi	(26.294)
Ammortamenti	(49.919)
<b>Risultato operativo</b>	<b>85.565</b>
Proventi e oneri finanziari	(21.120)
Proventi da partecipazioni	507
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>64.952</b>
Imposte sul reddito dell'esercizio	(31.242)
<b>Risultato del Gruppo e di terzi</b>	<b>33.710</b>
Risultato di pertinenza di terzi	3
<b>Utile dell'esercizio del Gruppo</b>	<b>33.707</b>

Il Bilancio Consolidato del Gruppo include i bilanci di SEA SpA (società Capogruppo) e delle società sulle quali la stessa esercita, direttamente o indirettamente, il controllo a partire dalla data in cui lo stesso è stato acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa.

Le società controllate consolidate secondo il metodo integrale sono le seguenti:

- SEA Energia SpA (100%);
- SEA Handling SpA (100%);
- Railink Srl in liquidazione (100%);
- Airport Handling Srl (100%);
- Ali Trasporti Aerei ATA SpA (98,34%);
- ATA Ali Servizi SpA (98,34%, indirettamente);
- Consorzio Malpensa Construction (51%).

Con riferimento alle variazioni nell'area di consolidamento del Gruppo intervenute nell'esercizio 2013 si segnala quanto segue:

- la società Railink Srl è stata costituita dal Gruppo in data 19 marzo 2013, e risulta in liquidazione alla data del 31 dicembre 2013;
- la società Airport Handling Srl è stata costituita dal Gruppo in data 9 settembre 2013 e non risulta operativa alla data del 31 dicembre 2013;
- la partecipazione pari al 98,34% della società Ali Trasporti Aerei ATA SpA è stata acquisita in data 18 dicembre 2013 e, a decorrere dalla data di acquisizione, i bilanci di quest'ultima società e della sua controllata ATA Ali Servizi SpA sono stati consolidati con il metodo integrale, secondo quanto previsto dai Principi Contabili Internazionali.

Le partecipazioni in società collegate, valutate con il metodo del patrimonio netto, conformemente a quanto previsto dallo IAS 28, sono le seguenti:

- Dufrital SpA (40%);
- SACBO SpA (30,979%);
- SEA Services Srl (30%);
- Malpensa Logistica Europa SpA (25%);
- Disma SpA (19%).

Disma SpA, 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 SpA.

Infine le seguenti partecipazioni disponibili per la vendita, sono state valutate al *fair value*:

- Consorzio Milano Sistema in liquidazione;
- Romairport Srl;
- Aeropuertos Argentina 2000 SA.



Esaminato il Bilancio Consolidato del Gruppo SEA al 31 dicembre 2013 rileviamo quanto segue:

- le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono state redatte facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 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.

Il Collegio osserva che la Società di revisione Deloitte & Touche SpA, nella sua relazione datata 15 aprile 2014, ha attestato che il Bilancio Consolidato del Gruppo SEA al 31 dicembre 2013 è conforme agli IFRS adottati dall'Unione europea; lo stesso è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto 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.

La revisione legale del Bilancio Consolidato al 31.12.2013 è stata eseguita dalla Società Deloitte & Touche SpA, la quale nella propria relazione del 15 aprile 2014, redatta ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 39 del 27.01.2010, ha espresso giudizio positivo sul bilancio medesimo nonché il seguente richiamo di informativa che riteniamo rilevante:

*“Per una migliore comprensione del Bilancio Consolidato si rimanda alla Relazione sulla Gestione, e in par-*

*ticolare ai paragrafi “Continuità aziendale” del settore Handling e “Fattori di rischio del Gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling”, nonché alle note 6.13 “Fondi rischi e oneri” e 12.3 “Altri impegni e passività potenziali – la procedura di indagine dinanzi alla Commissione europea e la decisione del 19.12.2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato a favore di SEA Handling” 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 della Commissione europea concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling SpA e (ii) sulla non ricorrenza, ai sensi del Principio Internazionale IAS 37, dei presupposti per l'accantonamento per l'onere complessivo della procedura di liquidazione in bonis.”*

Il Collegio dà atto di avere verificato la corrispondenza del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013 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 consolidata 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 2013, come risulta anche dalla Relazione della Società di revisione Deloitte & Touche SpA, rilasciata in data odierna.

Milano, 15 aprile 2014

Il Collegio Sindacale

Dr.sa Rita Cicchiello (Presidente)

Rag. Andrea Galli (Sindaco Effettivo)

Dr. Paolo Giovanelli (Sindaco Effettivo)

Dr. Antonio Passantino (Sindaco Effettivo)

Dr. Ezio Simonelli (Sindaco Effettivo)

## Relazione di certificazione al Bilancio Consolidato



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 AI SENSI DELL'ART 14 DEL D. LGS. 27.1.2010, N. 39

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

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, del conto economico complessivo consolidato e del prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative, di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. e controllate (Gruppo SEA) chiuso al 31 dicembre 2013. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli Amministratori di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.  
  
Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione emessa da altro revisore in data 7 giugno 2013.
3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2013 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa del Gruppo SEA per l'esercizio chiuso a tale data.

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. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239  
Partita IVA: IT 03049560166

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

2

4. Per una migliore comprensione del bilancio consolidato si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare ai paragrafi “Continuità aziendale” del settore *handling* e “Fattori di rischio del Gruppo Sea - Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling”, nonché alle note 6.13. “Fondi rischi ed oneri” e 12.3 “Altri impegni e passività potenziali - La procedura d’indagine dinanzi alla Commissione Europea e la decisione del 19.12.2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato a favore di SEA Handling” 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 della Commissione Europea concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A. e (ii) sulla non ricorrenza, ai sensi del principio internazionale IAS 37, dei presupposti per l’accantonamento per l’onere complessivo della procedura di liquidazione *in bonis*.
5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli Amministratori di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. E’ di nostra competenza l’espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio consolidato, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2013.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Ernesto Lanzillo  
Socio

Milano, 15 aprile 2014



## Prospetti contabili

### Situazione Patrimoniale e Finanziaria

(importi in Euro)	Note	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Immobilizzazioni immateriali	7.1	921.933.879	878.815.976
Immobilizzazioni materiali	7.2	136.034.438	146.383.349
Investimenti immobiliari	7.3	3.415.906	3.419.087
Partecipazioni in società controllate e collegate	7.4	42.851.756	17.646.887
Partecipazioni disponibili per la vendita	7.5	26.139	26.139
Imposte differite attive	7.6	31.113.567	28.833.219
Altri crediti non correnti	7.7	286.896	342.975
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>1.135.662.581</b>	<b>1.075.467.632</b>
Rimanenze	7.8	6.587.359	7.745.696
Crediti commerciali	7.9	103.828.574	130.791.614
Crediti finanziari correnti	7.10	30.143.607	29.642.636
Crediti per imposte dell'esercizio	7.11	13.384.150	14.541.607
Altri crediti	7.12	10.242.642	11.553.298
Cassa e disponibilità liquide	7.13	55.281.833	53.338.278
<b>Totale attivo corrente</b>		<b>219.468.165</b>	<b>247.613.129</b>
<b>Attività destinate alla vendita</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>1.355.130.746</b>	<b>1.323.080.761</b>
Capitale sociale	7.14	27.500.000	27.500.000
Altre riserve	7.14	168.021.203	152.801.926
Utile dell'esercizio	7.14	52.182.470	38.155.530
<b>PATRIMONIO NETTO</b>		<b>247.703.673</b>	<b>218.457.457</b>
Fondo rischi e oneri	7.15	166.093.430	157.059.574
Fondi relativi al personale	7.16	46.499.559	48.503.550
Passività finanziarie non correnti	7.17	428.357.724	424.355.742
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>640.950.713</b>	<b>629.918.865</b>
Debiti commerciali	7.18	174.803.321	205.926.348
Debiti per imposte dell'esercizio	7.19	58.238.004	52.455.491
Altri debiti	7.20	93.054.608	145.774.039
Passività finanziarie correnti	7.17	140.380.427	70.548.562
<b>Totale passivo corrente</b>		<b>466.476.360</b>	<b>474.704.440</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>		<b>1.107.427.073</b>	<b>1.104.623.305</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>1.355.130.746</b>	<b>1.323.080.761</b>

## Conto Economico Complessivo

(importi in Euro)	Note	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2013	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2012
Ricavi di gestione	8.1	558.436.618	512.583.606
Ricavi per lavori su beni in concessione	8.2	67.000.061	88.662.433
<b>Totale ricavi</b>		<b>625.436.679</b>	<b>601.246.039</b>
Costi del lavoro	8.3	(153.053.844)	(155.687.002)
Materiali di consumo	8.4	(12.164.741)	(16.497.682)
Altri costi operativi	8.5	(202.122.459)	(187.698.644)
Costi per lavori su beni in concessione	8.6	(62.310.750)	(83.452.936)
Accantonamenti e svalutazioni (*)	8.7	(23.483.085)	(9.849.350)
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(453.134.879)</b>	<b>(453.185.614)</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA (*)</b>		<b>172.301.800</b>	<b>148.060.425</b>
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione (*)	8.8	(26.293.709)	(11.349.630)
Ammortamenti	8.9	(46.901.216)	(40.172.992)
<b>Risultato operativo</b>		<b>99.106.875</b>	<b>96.537.803</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	8.10	1.662.258	(20.661.899)
Oneri finanziari	8.11	(20.254.115)	(17.887.479)
Proventi finanziari	8.11	1.930.983	1.922.173
<b>Risultato ante imposte</b>		<b>82.446.001</b>	<b>59.910.597</b>
Imposte	8.12	(30.263.531)	(21.755.067)
<b>Risultato netto da attività in funzionamento</b>		<b>52.182.470</b>	<b>38.155.530</b>
<b>Risultato netto da attività cessate</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Risultato netto</b>		<b>52.182.470</b>	<b>38.155.530</b>
Altre componenti del risultato complessivo			
<i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>			
Utile / (perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge		5.000.186	(6.522.007)
Effetto fiscale relativo all'utile / (perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge		(1.375.051)	1.793.553
<b>Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>		<b>3.625.135</b>	<b>(4.728.454)</b>
<i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>			
Utile / (perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto		191.188	(5.424.316)
Effetto fiscale relativo all'utile / (perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto		(52.577)	1.279.093
<b>Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>		<b>138.611</b>	<b>(4.145.223)</b>
<b>Totale altre componenti del risultato complessivo</b>		<b>3.763.746</b>	<b>(8.873.677)</b>
<b>Totale risultato complessivo dell'esercizio</b>		<b>55.946.216</b>	<b>29.281.853</b>

\* L'EBITDA è stato definito nel 2013 come differenza tra il totale ricavi e il totale costi operativi, comprensivi degli accantonamenti e svalutazioni, a eccezione dell'accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione. Conseguentemente è stato riclassificato anche l'esercizio precedente per rendere comparabili tali dati.

## Rendiconto Finanziario

(importi in Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Risultato prima delle imposte	82.446.001	59.910.597
Rettifiche:		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni materiali e immateriali	55.101.216	40.172.992
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	13.473.359	3.246.387
Oneri finanziari netti	18.323.133	15.965.307
Proventi da partecipazioni	(1.648.459)	20.661.899
Plusvalenze da devoluzione gratuita cespiti	(4.800.000)	(11.319.000)
Altre variazioni non monetarie	(4.481.377)	(1.518.991)
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>158.413.873</b>	<b>127.119.191</b>
Variazione rimanenze	1.158.337	1.368.617
Variazione crediti commerciali e altri crediti	20.817.548	(1.672.612)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(13.245.017)	46.795.564
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante</b>	<b>8.730.868</b>	<b>46.491.569</b>
Imposte sul reddito pagate	(34.607.299)	(38.746.789)
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>	<b>132.537.442</b>	<b>134.863.971</b>
Investimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali (*)	(67.383.128)	(89.099.770)
- materiali	(11.312.254)	(13.619.633)
- finanziarie	(25.260.000)	-
Disinvestimenti in immobilizzazioni:		
- materiali	1.333.901	113.247
Dividendi incassati	1.703.590	2.881.970
<b>Cash flow derivante dall'attività di investimento</b>	<b>(100.917.891)</b>	<b>(99.724.186)</b>
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incremento netto indebitamento a breve e medio-lungo termine	90.079.611	118.798.111
Decremento / (incremento) crediti per contributi Stato	-	838.146
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	(15.494.311)	(12.334.478)
Dividendi distribuiti	(88.965.972)	(102.788.659)
Interessi e commissioni pagate	(15.943.590)	(10.460.967)
Interessi incassati	648.266	434.005
<b>Cash flow derivante dall'attività di finanziamento</b>	<b>(29.675.996)</b>	<b>(5.513.842)</b>
<b>Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>1.943.555</b>	<b>29.625.943</b>
<b>Disponibilità liquide di inizio periodo</b>	<b>53.338.278</b>	<b>23.712.335</b>
<b>Disponibilità liquide di fine periodo</b>	<b>55.281.833</b>	<b>53.338.278</b>

(\*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2013 è pari a Euro 17.528 migliaia a fronte di Euro 11.350 migliaia dell'esercizio 2012.

## Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

(importi in Euro)	Capitale	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	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
<b>Al 1° gennaio 2012 (riesposto)</b>	<b>27.500.000</b>	<b>0</b>	<b>23.686.390</b>	<b>1</b>	<b>(5.568.518)</b>	<b>1.251.183</b>	<b>46.105.115</b>	<b>5.500.000</b>	<b>60.288.175</b>	<b>131.262.346</b>	<b>48.152.141</b>	<b>206.914.487</b>
<b>Operazioni con gli Azionisti</b>												
Destinazione dell'utile di esercizio 2011 e relativa distribuzione di dividendi (*)							30.413.256			30.413.256	(48.152.141)	(17.738.885)
<b>Altri movimenti</b>												
Risultato delle altre componenti del Conto Economico Complessivo					(4.728.454)	(4.145.223)				(8.873.677)		(8.873.677)
Risultato dell'esercizio										0	38.155.530	38.155.530
<b>Al 31 dicembre 2012</b>	<b>27.500.000</b>	<b>0</b>	<b>23.686.390</b>	<b>1</b>	<b>(10.296.972)</b>	<b>(2.894.040)</b>	<b>76.518.371</b>	<b>5.500.000</b>	<b>60.288.175</b>	<b>152.801.926</b>	<b>38.155.530</b>	<b>218.457.457</b>
<b>Operazioni con gli Azionisti</b>												
Destinazione dell'utile di esercizio 2012 e relativa distribuzione di dividendi							11.455.530			11.455.530	(38.155.530)	(26.700.000)
<b>Altri movimenti</b>												
Risultato delle altre componenti del Conto Economico Complessivo					3.625.135	138.611				3.763.746		3.763.746
Risultato dell'esercizio										0	52.182.470	52.182.470
<b>Al 31 dicembre 2013</b>	<b>27.500.000</b>	<b>0</b>	<b>23.686.390</b>	<b>1</b>	<b>(6.671.837)</b>	<b>(2.755.428)</b>	<b>87.973.901</b>	<b>5.500.000</b>	<b>60.288.175</b>	<b>168.021.203</b>	<b>52.182.470</b>	<b>247.703.673</b>

(\*) La destinazione a riserva straordinaria è inferiore di Euro 1.251 migliaia, rispetto a quanto deliberato dall'Assemblea degli Azionisti del 3 maggio 2012, in conseguenza dell'applicazione retrospettica delle modifiche allo IAS 19 – Benefici ai dipendenti nel bilancio 2012 a seguito del quale l'utile attuariale dell'esercizio 2011, pari a Euro 1.251 migliaia, è rilevato direttamente a Riserva utile/(perdita) attuariale per pari ammontare.



## 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 e 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	0,14%
<b>Totale Azionisti pubblici</b>	<b>55,65%</b>
F2i – Fondi Italiani per le Infrastrutture	44,31%
Altri Azionisti privati	0,04%
<b>Totale Azionisti privati</b>	<b>44,35%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>100,00%</b>

### 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 2013.

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 di esercizio 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.

In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi 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.

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.

Gli schemi utilizzati, come sopra specificato, sono quelli che meglio rappresentano la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

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 ha deciso di non adottare i principi contabili IFRS 8 “Settori operativi” e IAS 33 “Utile per azione” in quanto la stessa non rientra nelle fattispecie

per le quali l'applicazione di detti principi sia obbligatoria (società con azioni quotate o che deposita il proprio bilancio presso una Commissione per la Borsa valori al fine di emettere azioni ordinarie in un mercato pubblico).

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 2013

Si riportano nel seguito i Principi Contabili Internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2013, 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 SEA
<i>Amendments to IAS 19 Employee Benefits (*)</i>	05 giu '12	06 giu '12	Esercizi che iniziano dopo il 30 giu '12	1 gen '12
<i>IFRS 13 Fair value Measurement</i>	11 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano dopo il 31 dic '12	1 gen '13
<i>Amendments to IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures - Offsetting Financial Assets and Financial Liabilities</i>	13 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano dopo il 31 dic '12	1 gen '13
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Items of Other Comprehensive Income</i>	05 giu '12	06 giu '12	Esercizi che iniziano dopo il 30 giu '12	1 gen '13

(\*) SEA ha utilizzato l'*accounting choice* coerente con lo IAS 19 emendato, già in occasione della redazione del bilancio al 31 dicembre 2012.

A commento di quanto sopra riportato, si precisa che in data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento al documento IAS 1 - Presentazione del bilancio. Il documento richiede alle imprese di raggruppare tutte le componenti presentate tra le "Altre componenti dell'utile complessivo" a seconda che esse possano o meno essere riclassificate successivamente a Conto Economico. Il documento, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea in data 6 giugno 2012, è applicabile a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° luglio 2012 o in data successiva. L'emendamento, applicabile alla Società a partire dal 1° gennaio 2013, ha comportato la modifica del pro-

spetto relativo al Conto Economico Complessivo.

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

Di seguito sono indicati i Principi Contabili Internazionali, le interpretazioni e le modifiche a esistenti Principi Contabili e interpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa alla data di approvazione del presente documento e non adottati in via anticipata dalla Società:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>IFRS 10 Consolidated Financial Statements and IAS 27 Separate Financial Statements</i>	11 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>IFRS 11 Joint arrangements</i>	11 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>IFRS 12 Disclosure of Interests in Other Entities</i>	11 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>IAS 28 Investments in Associates and Joint Ventures</i>	11 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>Amendments to IAS 32 Financial Instruments: Presentation - Offsetting Financial Assets and Financial Liabilities</i>	13 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>Amendments to IFRS 10, IFRS 12 e IAS 27 Investment entities</i>	11 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>Amendments to IAS 36 Impairment of assets</i>	19 dic '13	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>Amendment to IAS 39 Financial instruments: Recognition and measurement, on novation of derivatives and hedge accounting</i>	19 dic '13	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>IFRIC 21 Levies</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2014
<i>IFRS 9 Financial instruments</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2015

In data 12 dicembre 2013 lo IASB, nell'ambito degli *Annual Improvements* degli IFRS, ha pubblicato i documenti con riferimento al ciclo 2010-2012 e 2011-2013. Le principali modifiche riguardano:

IFRS	Modifiche
IFRS 2 <i>Share-based Payment</i>	Definition of vesting condition
IFRS 3 <i>Business Combinations</i>	Accounting for contingent consideration in a business combination Scope exception for joint ventures
IFRS 8 <i>Operating Segments</i>	Aggregation of operating segments Reconciliation of the total of the reportable segments' assets to the entity's assets
IFRS 13 <i>Fair Value Measurement</i>	Short-term receivables and payables Scope of portfolio exception
IAS 1 <i>Presentation of Financial Statements</i>	Current/non-current classification of liabilities
IAS 7 <i>Statement of Cash Flows</i>	Interest paid that is capitalised
IAS 12 <i>Income Taxes</i>	Recognition of deferred tax assets for unrealised losses
IAS 16 <i>Property, Plant and Equipment</i> IAS 38 <i>Intangible Assets</i>	Revaluation method - proportionate restatement of accumulated depreciation
IAS 24 <i>Related Party Disclosures</i>	Key management personnel
IAS 36 <i>Impairment of Assets</i>	Harmonisation of disclosures for value in use and fair value less costs of disposal
IAS 40 <i>Investment Properties</i>	Interrelationship between IFRS 3 and IAS 40

Le modifiche si applicano a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° luglio 2014 o da data successiva. Pur essendo in fase di sistematico completamento l'analisi degli impatti di tali principi sul Bilancio Separato, è ragionevole prevedere che la loro applicazione non determinerà modifiche alle valutazioni delle voci della Situazione Patrimoniale e Finanziaria o ai criteri di riconoscimento delle componenti economiche del Conto Economico Complessivo.

## 2.4 Criteri di valutazione

### Aggregazioni aziendali e avviamento

Nel caso di acquisizione da terzi di aziende o rami di azienda, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili, sono rilevate al loro valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione.

La differenza positiva tra il costo di acquisto e il valore corrente di tali attività e passività è iscritta come avviamento ed è classificata come attività immateriale a vita indefinita.

L'eventuale differenza negativa ("Avviamento negativo") 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 ridu-

zioni di valore, secondo quanto previsto dal principio IAS 36 (Riduzione di valore delle attività); il valore originario non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Non si effettuano rivalutazioni dell'avviamento, neanche in applicazioni di leggi specifiche.

Eventuali passività connesse alle aggregazioni aziendali per pagamenti sottoposti a condizione vengono rilevate alla data di acquisizione delle aziende e dei rami di azienda relativi alle aggregazioni aziendali.

In caso di cessione di una parte o dell'intera impresa precedentemente acquisita e dalla cui acquisizione era emerso un avviamento, nella determinazione della plusvalenza o delle minusvalenze da cessione si tiene conto del corrispondente valore residuo dell'avviamento.

### Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. A 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 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 del 6% rappresentativo della 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* 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) Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti similari

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

#### (c) Computer *software*

I costi per *software* sono ammortizzati a quote costanti in 3 anni, mentre i costi relativi alla manuten-

zione dei programmi *software* sono addebitati al Conto Economico nel momento in cui sono sostenuti.

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

### Immobilizzazioni materiali

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

#### Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dalla Società nell’osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l’obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all’esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all’esercizio dell’attività d’impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 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 sono 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 im-

mobilizzazioni 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'auto-noma 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.

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 immobiliari inizialmente rilevati al costo, negli esercizi successivi sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, al netto degli ammortamenti cumulati e di eventuali perdite di valore.

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

## Partecipazioni in società controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate e in imprese collegate sono valutate al costo di acquisto (comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione), eventualmente ridotto per perdite di valore in conformità a quanto previsto dallo IAS 36.

La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di patrimonio netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono sottoposte ogni anno o, se necessario più frequentemente, a verifica per rilevare eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel Conto Economico come svalutazione. Nel caso l'eventuale quota di pertinenza della Società delle perdite della partecipata ecceda il valore contabile della partecipazione, e la Società abbia l'obbligo di risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo per rischi e 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 dell'utile 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 attività finanziarie 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 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’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 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.

### 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 fino al termine della concessione, finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

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

### Fondi relativi al personale

#### Fondi pensione

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario Nazionale e contributi all’INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti.

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

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione, pertanto il relativo onere è imputato al Conto Economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. La Società 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 dalla Società, 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 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 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 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 SEA 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.

#### **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 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 avan-



zamento 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, 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 contractor* (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 *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.

## 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. 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 a ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.

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

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

Nell'esercizio 2013, SEA ha rinnovato l'adesione al "consolidato fiscale nazionale" con la società controllata SEA Handling, 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 appor-

tano 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 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 residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

#### (c) Fondi rischi e oneri

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

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

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

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 sui fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del Bilancio Separato.

**4. Gestione dei rischi**

La strategia di *risk management* della Società 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 o assicurative 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. 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 2013	al 31 dicembre 2012
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	165.729	181.708
- di cui scaduto	101.356	127.742
Fondo svalutazione crediti commerciali	77.633	70.915
<b>Totale crediti commerciali verso clienti</b>	<b>88.096</b>	<b>110.793</b>

La riduzione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2013 rispetto al 31 dicembre 2012 deriva dalla definizione di taluni contenziosi e dal miglioramento della gestione degli scaduti. Per maggiori dettagli si rimanda alla *Nota* 7.9.

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2013:

Crediti commerciali verso clienti (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Crediti commerciali vs clienti	165.729	181.708
Di cui scaduto	101.356	127.742
- da meno di 180 giorni	25.399	38.280
- da oltre 180 giorni	75.957	89.462
Incidenza % dei crediti scaduti	61,2%	70,3%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	15,4%	21,1%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	45,8%	49,2%

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2013, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure con-

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

<b>Crediti commerciali verso clienti</b> (importi in migliaia di Euro)	<b>al 31 dicembre 2013</b>	<b>al 31 dicembre 2012</b>
Crediti commerciali vs clienti	165.729	181.708
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	43.752	52.843
(ii) crediti oggetto di contestazioni	23.634	21.841
<b>Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)</b>	<b>98.344</b>	<b>107.024</b>
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	33.970	53.058
Fidejussioni e depositi cauzionali	53.696	57.631
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	54,6%	53,8%

#### 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 2013 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

- a) rischio tasso di interesse;
- b) rischio tasso di cambio;
- c) rischio prezzo delle *commodity*.

SEA valuta regolarmente la propria esposizione ai rischi finanziari di mercato e gestisce tali rischi attraverso l'utilizzo di strumenti finanziari derivati, secondo quanto stabilito nelle proprie politiche di gestione dei rischi.

Nell'ambito di tali politiche, l'uso di strumenti finanziari derivati è riservato alla gestione dell'esposizione alle fluttuazioni dei tassi di interesse connessi con i flussi monetari futuri e non sono consentite attività di tipo speculativo.

Al 31 dicembre 2013, pertanto, le coperture poste in essere sono coerenti con le politiche di gestione dei rischi e non sono state effettuate operazioni di carattere speculativo.

##### (a) Rischio tasso di interesse

SEA è esposta al rischio della variazione dei tassi di interesse in relazione alla necessità di finanziare le proprie attività operative e di impiegare la liquidità disponibile. Le variazioni dei tassi di interesse possono incidere po-

sitivamente o negativamente sul risultato economico della Società, modificando i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e investimento.

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

L'esposizione a tasso variabile espone SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, SEA può fare ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un *range* di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*.

A fine 2013 l'indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito da finanziamenti a medio-lungo termine (quote a medio-lungo termine e quote a breve scadenti nei successivi 12 mesi).

Il debito a medio-lungo termine 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 5,40%, e non considera l'effetto delle operazioni copertura).

## Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2013

Finanziamento	tipologia di tasso	data di erogazione	data di scadenza	31 dicembre 2013		31 dicembre 2012	
				importo in Euro migliaia	tasso	importo in Euro migliaia	tasso
BEI 2 <sup>a</sup> erogazione (a)	F	24-lug-1998	15-mar-2013	-		1.619	5,27%
BEI 2 <sup>a</sup> erogazione (a)	V	24-lug-1998	15-mar-2013	-		1.291	0,59%
<b>Totale BEI diretto</b>				-		<b>2.910</b>	<b>3,19%</b>
Pool Cariplo 4 <sup>a</sup> erogazione	F	8-apr-1998	15-mar-2013			3.293	5,44%
<b>Totale BEI/Pool Cariplo</b>				-		<b>3.293</b>	<b>5,44%</b>
BIIS (ex Comit) -BEI 1 <sup>a</sup> erogazione	F	26-ago-1999	15-mar-2014	1.000	3,14%	3.000	3,14%
BIIS (ex Comit) -BEI 2 <sup>a</sup> erogazione	V	30-nov-2000	15-set-2015	2.000	0,52%	3.000	0,59%
BIIS (ex Comit) -BEI 3 <sup>a</sup> erogazione	V	17-mar-2003	15-set-2017	9.263	0,59%	11.579	0,59%
<b>Totale BEI/Comit</b>				<b>12.263</b>	<b>0,79%</b>	<b>17.579</b>	<b>1,03%</b>
BNL-BEI 1 <sup>a</sup> erogazione	V	22-nov-1999	15-set-2014	2.000	0,52%	4.000	0,47%
BNL-BEI 2 <sup>a</sup> erogazione	V	11-ago-2000	15-mar-2015	1.500	0,52%	2.500	0,47%
BNL-BEI 4 <sup>a</sup> erogazione	V	8-mag-2003	15-mar-2018	5.240	0,52%	6.405	0,47%
BNL-BEI 13.06.2006 1 <sup>a</sup> erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	9.862	0,57%	10.621	0,60%
BNL-BEI 13.06.2006 2 <sup>a</sup> erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	9.862	0,57%	10.621	0,60%
BNL-BEI 13.06.2006 3 <sup>a</sup> erog. (*)	V	4-set-2006	4-set-2026	9.862	0,57%	10.621	0,60%
BNL-BEI 13.06.2006 4 <sup>a</sup> erog. (*)	V	4-set-2006	4-set-2026	10.759	0,57%	11.586	0,60%
BNL-BEI 13.06.2006 5 <sup>a</sup> erog. (*)	V	4-set-2006	4-set-2026	10.759	0,57%	11.586	0,60%
BNL-BEI 2007 1 <sup>a</sup> erog. (*)	V	7-mar-2007	7-mar-2027	10.214	0,57%	11.000	0,60%
BNL-BEI 2007 2 <sup>a</sup> erog. (*)	V	7-mar-2007	7-mar-2027	10.214	0,57%	11.000	0,60%
BNL-BEI 2013	F	15-mar-2013	15-mar-2023	30.000	3,83%		
<b>Totale BEI/BNL</b>				<b>110.272</b>	<b>1,45%</b>	<b>89.939</b>	<b>0,58%</b>
UNICREDIT BEI 1 <sup>a</sup> erog. (*)	V	8-set-2007	8-set-2027	9.643	0,59%	10.000	0,76%
UNICREDIT BEI 2 <sup>a</sup> erog. (*)	V	8-set-2007	8-set-2027	9.643	0,59%	10.000	0,76%
UNICREDIT BEI 3 <sup>a</sup> erog. (*)	V	16-feb-2009	15-set-2028	15.000	0,82%	15.000	0,99%
<b>Totale BEI/UNICREDIT</b>				<b>34.286</b>	<b>0,69%</b>	<b>35.000</b>	<b>0,86%</b>
BIIS-BEI 1 <sup>a</sup> erog. (*)	V	25-feb-2011	15-set-2030	10.000	0,96%	10.000	1,14%
BIIS-BEI 2 <sup>a</sup> erog. (*)	V	25-feb-2011	15-set-2030	5.000	0,96%	5.000	1,14%
BIIS-BEI 3 <sup>a</sup> erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2031	10.000	1,02%	10.000	1,20%
BIIS-BEI 4 <sup>a</sup> erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2031	5.000	1,02%	5.000	1,20%
<b>Totale BEI/BIIS</b>				<b>30.000</b>	<b>0,99%</b>	<b>30.000</b>	<b>1,17%</b>
CDP-BEI 2012 1 <sup>a</sup> erog.	F	27-apr-2012	15-mar-2027	10.000	4,05%	10.000	4,05%
CDP-BEI 2012 2 <sup>a</sup> erog.	F	27-apr-2012	15-mar-2027	5.000	4,05%	5.000	4,05%
CDP-BEI 2012 3 <sup>a</sup> erog.	F	29-giu-2012	15-mar-2027	10.000	3,88%	10.000	3,88%
CDP-BEI 2012 4 <sup>a</sup> erog.	F	29-giu-2012	15-mar-2027	5.000	3,88%	5.000	3,88%
CDP-BEI 2013 1 <sup>a</sup> erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,75%		
CDP-BEI 2013 2 <sup>a</sup> erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,75%		
CDP-BEI 2013 3 <sup>a</sup> erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,75%		
<b>Totale BEI /CDP</b>				<b>60.000</b>	<b>3,36%</b>	<b>30.000</b>	<b>3,96%</b>
UniCredit Mediobanca 2011 Tranche A 1 <sup>a</sup> erog.	V	31-lug-2012	20-nov-2015	13.271	5,79%	22.750	5,72%
UniCredit Mediobanca 2011 Tranche A 2 <sup>a</sup> erog.	V	13-dic-2012	20-nov-2015	21.729	5,79%	37.250	5,72%
UniCredit Mediobanca 2012 Tranche A	V	21-nov-2012	20-nov-2015	80.000	4,54%	80.000	4,42%
UniCredit Mediobanca 2012 Tranche B 1 <sup>a</sup> erog.	V	26-nov-2012	27-feb-2013			22.500	4,19%
UniCredit Mediobanca 2012 Tranche B 2 <sup>a</sup> erog.	V	13-dic-2012	14-gen-2013			25.000	4,11%
Mediobanca 2012	V	20-dic-2012	20-nov-2015	35.000	4,34%	35.000	4,18%
Mediobanca 2013	V	10-dic-2013	29-mag-2015	50.000	2,46%		
<b>Totale finanziamenti diversi da BEI</b>				<b>200.000</b>	<b>4,20%</b>	<b>222.500</b>	<b>4,67%</b>
<b>TOTALE</b>				<b>446.821</b>	<b>2,83%</b>	<b>431.221</b>	<b>3,06%</b>
		totale <i>tranche</i> swappate		101.094	22,6%	105.793	24,5%
		quota debito a tasso fisso		61.000	13,7%	37.912	8,8%
		quota debito non coperto		284.728	63,7%	287.516	66,7%

(a) Soggetto a fideiussione FEI.

(\*) *Tranche* soggette a *swap*.

Il valore nozionale complessivo al 31 dicembre 2013 è pari a Euro 446.821 migliaia. 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 2013 risulta pari al 63,72% circa del totale di tale debito. Non vi sono state pertanto coperture eccedenti rispetto ai flussi futuri oggetto di copertura ("overhedge").

L'obiettivo perseguito attraverso le operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse è quello di fissare il costo della provvista relativa ai contratti di finanziamento pluriennali a tasso variabile oggetto di copertura attraverso la stipula di un correlato contratto derivato che consenta di incassare il tasso di interesse variabile contro il pagamento di un tasso fisso.

Si precisa che il costo medio del debito finanziario lordo di SEA a medio-lungo termine, a seguito delle operazioni di copertura dal rischio tasso, a fine 2013 è pari a 3,48%.

La *fair value* dei debiti di SEA a medio-lungo termine verso le banche al netto delle partite *intercompany*, pari a fine 2013 a Euro 479.020 migliaia (Euro 465.264 migliaia a fine 2012) è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi *spot* per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per i 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 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	Debito Residuo al 31/12/2013	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2013	Fair value al 31/12/2012
IRS	10.000	10.000	18-5-2011	15-9-2012	15-9-2021	(1.274,8)	(1.768,3)
	5.000	5.000	18-5-2011	15-9-2012	15-9-2021	(637,4)	(884,2)
	15.000	15.000	18-5-2011	15-9-2012	15-9-2021	(1.784,9)	(2.492,5)
	11.000	10.241	18-5-2011	15-9-2011	15-9-2016	(649,7)	(938,5)
	10.000	9.643	6-6-2011	15-9-2012	15-9-2021	(1.027,7)	(1.465,7)
	11.000	10.241	6-6-2011	15-9-2012	15-9-2021	(1.090,6)	(1.558,9)
	12.000	10.759	6-6-2011	15-9-2012	15-9-2021	(1.129,7)	(1.618,4)
	12.000	10.759	6-6-2011	15-9-2012	15-9-2021	(1.129,7)	(1.618,4)
Collar	10.000	9.643	6-6-2011	15-9-2011	15-9-2021	(741,7)	(1.012,8)
	11.000	9.862	6-6-2011	15-9-2011	15-9-2021	(743,6)	(1.013,2)
<b>Totale</b>		<b>101.148</b>				<b>(10.209,8)</b>	<b>(14.370,9)</b>

Il segno "-" indica il costo per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere.  
Il segno "+" indica il premio per il Gruppo SEA di un'eventuale chiusura anticipata dell'operazione in essere.

La *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2013 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 13. Qualora si fossero adottati gli stessi criteri di determinazione del *fair value* utilizzati nella predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2012, il *fair value* degli strumenti derivati sarebbe stato inferiore per Euro 148 migliaia (*fair value* negativo per Euro 10.358 migliaia).

#### (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 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 2013, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio che sono in fase di



analisi e valutazione per i periodi futuri. Si precisa altresì che SEA, attraverso la controllata SEA Energia, nel corso dell'anno, ha sottoscritto contratti bilaterali per la fornitura di energia elettrica e calore a soggetti terzi correlando il prezzo di vendita all'andamento del costo del metano, attuando in tal modo coperture implicite dal rischio *commodity*. Si precisa inoltre che nell'anno, al fine di ridurre l'esposizione al rischio di variazione del prezzo del metano, è stato sottoscritto un nuovo contratto di approvvigionamento, che prevede un prezzo fisso definito contrattualmente per una parte dei fabbisogni, consentendo in tal modo un'ulteriore riduzione del rischio di variazione del prezzo del metano.

### 4.3 Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha ottenuto delle linee di credito *committed* e *uncommitted*, in grado di coprire l'impegno finanziario nei successivi 12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

Alla data del 31 dicembre 2013 SEA dispone di linee di credito utilizzabili per cassa, *committed* e *uncommitted*, pari a Euro 680,2 milioni, di cui utilizzate Euro 533,3 milioni e disponibili Euro 146,9 milioni (di cui Euro 100 milioni rappresentate da linee *committed* di durata non inferiore a 1,5 anni). A fine dicembre 2013 SEA dispone di disponibilità liquide per Euro 55,3 milioni, investite in conti correnti ordinari e di tesoreria.

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita 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* indiretto che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa). Come anticipato nella Relazione sulla Gestione, nel contesto di rafforzamento finanziario è prevista una ottimizzazione della struttura del debito, anche alla luce delle favorevoli condizioni di mercato.

Infine, le disponibilità di linee di credito sopraddette, tenuto conto delle previsioni di investimento e di gestione del circolante e considerando la capacità di generazione di cassa dalle *operation*, consentono di adempiere alle obbligazioni assunte irrevocabilmente a favore di SEA Handling in relazione al piano di cessazione delle attività, di cui la Società ha garantito la realizzazione "*in bonis*" come meglio analizzato nella successiva Nota 7.4.

Le tabelle seguenti riportano il dettaglio della composizione e della scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari di SEA per il 2013 e il 2012, che includono oltre a capitale, interessi su indebitamento a medio-lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e *leasing*, i debiti finanziari verso controllate, i quali, secondo le relative previsioni contrattuali, sono esigibili a vista.

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
<b>Passività 2013</b>					
Indebitamento finanziario lordo	172,9	211,5	52,6	192,7	629,8
Debiti commerciali	174,8				174,8
<b>Totale debito</b>	<b>347,8</b>	<b>211,5</b>	<b>52,6</b>	<b>192,7</b>	<b>804,6</b>

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a Euro 17,7 milioni a fine

2013, cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a Euro 27,4 milioni.

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
<b>Passività 2012</b>					
Indebitamento finanziario lordo	140,8	219,0	40,4	148,9	549,1
Debiti commerciali	205,9				205,9
<b>Totale debito</b>	<b>346,7</b>	<b>219,0</b>	<b>40,4</b>	<b>148,9</b>	<b>755,1</b>

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a Euro 18,6 milioni a fine 2012, cui si contrappone un credito della medesima

natura, pari a Euro 29,4 milioni.

Si precisa che Euro 47,5 milioni relativi all'utilizzo di linee RCF di durata triennale sono stati prudenzialmente classificati con scadenza entro un anno.

#### 4.4 Sensitivity

In considerazione del fatto che per 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 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 2013 e 2012, 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 mu-

tare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari di SEA;

- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

(Importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2013		31 dicembre 2012	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-180,20	180,26	-148,53	170,60
Posizione attiva di <i>cash pooling</i> (interessi attivi)	-136,99	136,99	-161,74	161,74
Credito finanziario verso controllate	0,00	0,00	0,00	0,00
Finanziamenti (interessi passivi) <sup>(1)</sup>	1.662,17	-1.662,17	1.602,40	-1.602,40
Posizione passiva di <i>cash pooling</i> (interessi passivi) <sup>(1)</sup>	0,00	-88,31	113,05	-118,06
Indebitamento fin. verso controllate (int. passivi) <sup>(1)</sup>	-23,34	137,32	113,65	-137,34
Strumenti derivati di copertura (flussi) <sup>(2)</sup>	-530,96	-530,96	-163,56	163,56
Strumenti derivati di copertura ( <i>fair value</i> a CE)	18,19	55,16	102,74	-272,16
Strumenti derivati di copertura ( <i>fair value</i> a SP)	-2.539,64	2.372,77	-3.315,19	3.370,74

(1) + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi.  
 (2) + = ricavo da copertura; - = costo da copertura.

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.

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. Infine, per

alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predefinite 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 2013 e al 31 dicembre 2012:

al 31 dicembre 2013						
(importi in migliaia di Euro)	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	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita	-	-	-	26	-	26
Altri crediti non correnti	-	-	287	-	-	287
Crediti commerciali	-	-	103.829	-	-	103.829
Crediti finanziari correnti	-	-	30.144	-	-	30.144
Crediti per imposte dell'esercizio	-	-	13.384	-	-	13.384
Altri crediti correnti	-	-	10.243	-	-	10.243
Cassa e disponibilità liquide	-	-	55.282	-	-	55.282
<b>Totale</b>	-	-	<b>213.169</b>	<b>26</b>	-	<b>213.195</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	10.210	-	-	-	416.953	427.163
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>	-	-	-	-	1.195	1.195
Debiti commerciali	-	-	-	-	174.803	174.803
Debiti per imposte dell'esercizio	-	-	-	-	58.238	58.238
Altri debiti correnti e non correnti	-	-	-	-	93.055	93.055
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>	-	-	-	-	139.451	139.451
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>	-	-	-	-	929	929
<b>Totale</b>	<b>10.210</b>	-	-	-	<b>884.624</b>	<b>894.834</b>

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

al 31 dicembre 2012						
(importi in migliaia di Euro)	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	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita	-	-	-	26	-	26
Altri crediti non correnti	-	-	343	-	-	343
Crediti commerciali	-	-	130.792	-	-	130.792
Crediti finanziari correnti	-	-	29.643	-	-	29.643
Crediti per imposte dell'esercizio	-	-	14.542	-	-	14.542
Altri crediti correnti	-	-	11.553	-	-	11.553
Cassa e disponibilità liquide	-	-	53.338	-	-	53.338
<b>Totale</b>	-	-	<b>240.211</b>	<b>26</b>	-	<b>240.237</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	14.371	-	-	-	408.036	422.407
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>	-	-	-	-	1.949	1.949
Debiti commerciali	-	-	-	-	205.926	205.926
Debiti per imposte dell'esercizio	-	-	-	-	52.455	52.455
Altri debiti correnti e non correnti	-	-	-	-	145.774	145.774
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>	-	-	-	-	69.543	69.543
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>	-	-	-	-	1.006	1.006
<b>Totale</b>	<b>14.371</b>	-	-	-	<b>884.689</b>	<b>899.060</b>

## 6. 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 2013 ed al 31 dicembre 2012:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita	-	-	26
Strumenti finanziari derivati	-	10.210	-
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>10.210</b>	<b>26</b>

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2012		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita	-	-	26
Strumenti finanziari derivati	-	14.371	-
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>14.371</b>	<b>26</b>

## 7. Note alla situazione patrimoniale e finanziaria

### 7.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per

l'esercizio 2013 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

(importi in migliaia di Euro)						
Immobilizzazioni immateriali	al 31 dicembre 2012	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni/ insussist./ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	al 31 dicembre 2013
<b>Valori lordi</b>						
Diritti sui beni in concessione	1.151.275	5.475	85.879	(1.295)		1.241.334
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	60.828	65.738	(85.879)	-		40.687
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno e altre	36.370	-	4.337	-		40.707
Immobilizzazioni in corso e acconti	5.243	6.733	(4.062)	-		7.914
<b>Valore lordo</b>	<b>1.253.716</b>	<b>77.945</b>	<b>275</b>	<b>(1.295)</b>	<b>-</b>	<b>1.330.642</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
Diritti sui beni in concessione	(345.994)			460	(29.671)	(375.205)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	-					-
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno e altre	(28.906)		(275)		(4.322)	(33.503)
Immobilizzazioni in corso e acconti	-					-
<b>Fondo ammortamento</b>	<b>(374.900)</b>	<b>-</b>	<b>(275)</b>	<b>460</b>	<b>(33.992)</b>	<b>(408.708)</b>
<b>Valori netti</b>						
Diritti sui beni in concessione	805.281	5.475	85.879	(835)	(29.671)	866.129
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	60.828	65.738	(85.879)	-	-	40.687
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno e altre	7.464	-	4.062	-	(4.322)	7.204
Immobilizzazioni in corso e acconti	5.243	6.733	(4.062)	-	-	7.914
<b>Immobilizzazioni immateriali (valore netto)</b>	<b>878.816</b>	<b>77.945</b>	<b>0</b>	<b>(835)</b>	<b>(33.992)</b>	<b>921.934</b>

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per Euro 866.129 migliaia al 31 dicembre 2013 a fronte di Euro 805.281 migliaia al 31 dicembre 2012. 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 2013 è pari a Euro 29.671 migliaia. Gli incrementi dell'esercizio derivano per Euro 85.879 migliaia dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nei "Diritti su beni in concessione e acconti", oltre che da investimenti dell'anno di Euro 5.475 migliaia che comprendono la devoluzione gratuita per Euro 4.800 migliaia, relativa al fabbricato e relative pertinenze costruite da Air Europe SpA all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa a forza di una convenzione con SEA del dicembre 1999, che ne prevedeva l'acquisizione a titolo gratuito da parte di SEA alla scadenza della convenzione stessa. Nel 2006 i diritti derivanti dalla convenzione sono stati trasferiti da Air Europe SpA alla società Volare SpA, attualmente in Amministrazione straordinaria.

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 7.15.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a Euro 40.687 migliaia, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2013. Le principali opere riguardano i lavori di ampliamento del 3°/3° di Malpensa per i quali si prevede l'entrata in

esercizio graduale nel 2014 e completamento nel primo semestre del 2015 e la relativa realizzazione dell'impianto di riconsegna dei bagagli da stiva. I decrementi dell'esercizio, ovvero giroconti a beni in concessione, sono principalmente riconducibili alle opere di urbanizzazione ed entrata in esercizio del piazzale aeromobili della *cargo city* e di riqualificazione della pista di Linate.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a Euro 7.204 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 7.464 migliaia al 31 dicembre 2012), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti hanno principalmente riguardato nel corso del 2013 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, di cui Euro 4.062 migliaia relativi a investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" che al 31 dicembre 2013 presenta un saldo residuo di Euro 7.914 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 2013 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

Nel corso dell'esercizio 2012 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

(importi in migliaia di Euro)						
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>	al 31 dicembre 2011	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni/ insussist/ vendite	Ammortamenti/ svlutazioni	al 31 dicembre 2012
<b>Valori lordi</b>						
Diritti sui beni in concessione	966.998	18.099	167.462	(1.284)		1.151.275
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	85.568	81.240	(105.980)			60.828
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno e altre	30.473	-	5.897			36.370
Immobilizzazioni in corso e acconti	4.317	6.779	(5.853)			5.243
<b>Valore lordo</b>	<b>1.087.356</b>	<b>106.118</b>	<b>61.526</b>	<b>(1.284)</b>	<b>-</b>	<b>1.253.716</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
Diritti sui beni in concessione	(298.515)		(24.489)	359	(23.349)	(345.994)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	-					-
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno e altre	(25.370)			-	(3.536)	(28.906)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	-			-	-	-
<b>Fondo ammortamento</b>	<b>(323.885)</b>	<b>-</b>	<b>(24.489)</b>	<b>359</b>	<b>(26.885)</b>	<b>(374.900)</b>
<b>Valori netti</b>						
Diritti sui beni in concessione	668.483	18.099	142.973	(925)	(23.349)	805.281
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	85.568	81.240	(105.980)	-	-	60.828
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno e altre	5.103	-	5.897	-	(3.536)	7.464
Immobilizzazioni in corso e acconti	4.317	6.779	(5.853)	-	-	5.243
<b>Immobilizzazioni immateriali (valore netto)</b>	<b>763.471</b>	<b>106.118</b>	<b>37.037</b>	<b>(925)</b>	<b>(26.885)</b>	<b>878.816</b>

## 7.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per

l'esercizio 2013 relativa alle immobilizzazioni materiali.

(importi in migliaia di Euro)

Immobilizzazioni materiali	al 31 dicembre 2012	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni/ insussist./ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	al 31 dicembre 2013
<b>Valori lordi</b>						
Beni immobili	186.226		4.580	(812)		189.994
Impianti e macchinari	7.946	19	-	(890)		7.075
Attrezzature industriali e commerciali	33.971	539		(95)		34.415
Altri beni mobili	90.521	3.471	2.207	(526)		95.673
Immobilizzazioni in corso e acconti	5.471	7.435	(6.787)			6.120
<b>Totale valori lordi</b>	<b>324.136</b>	<b>11.464</b>	<b>-</b>	<b>(2.323)</b>	<b>-</b>	<b>333.277</b>
<b>Fondi ammortamenti e svalutazioni</b>						
Beni immobili	(65.691)			108	(14.196)	(79.779)
Impianti e macchinari	(6.789)			890	(164)	(6.063)
Attrezzature industriali e commerciali	(29.422)			95	(1.990)	(31.318)
Altri beni mobili	(75.850)			524	(4.757)	(80.083)
Immobilizzazioni in corso e acconti	0					0
<b>Totale fondi ammortamento e svalutazione</b>	<b>(177.753)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.617</b>	<b>(21.107)</b>	<b>(197.243)</b>
<b>Valori netti</b>						
Beni immobili	120.535	-	4.580	(703)	(14.196)	110.216
Impianti e macchinari	1.157	19	-	-	(164)	1.011
Attrezzature industriali e commerciali	4.549	539	-	-	(1.990)	3.097
Altri beni mobili	14.671	3.471	2.207	(2)	(4.757)	15.590
Immobilizzazioni in corso e acconti	5.471	7.435	(6.787)	-	-	6.120
<b>Totale valori netti</b>	<b>146.383</b>	<b>11.464</b>	<b>-</b>	<b>(705)</b>	<b>(21.107)</b>	<b>136.034</b>

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli del settore *Non Aviation* hanno riguardato principalmente:

- l'avanzamento delle opere di completamento 3°/3° di Malpensa;
- completamento delle opere di sviluppo della *cargo city* di Malpensa, con particolare riferimento al piazzale aeromobili (che ha previsto la realizzazione di sette nuove piazzole di sosta) e alle opere di urbanizzazione;
- progetto *Energy Saving*;
- riqualifica impiantistica sui principali raccordi di Malpensa, finalizzata alla predisposizione dei sistemi *Advanced Surface Movement Guidance and Control System (ASMGCS)* che permetteranno una più chiara e univoca indicazione dei percorsi da seguire da parte degli aeromobili durante la fase di rullaggio del velivolo;
- riqualificazione della pista di Linate.

Si precisa che alla data del 31 dicembre 2013, la Società ha rilevato una svalutazione di Euro 8.200 migliaia, esposta nella colonna "Ammortamenti/svalutazioni", per riallineare il valore contabile del parcheggio del T2 di Malpensa che sarà oggetto di demolizione nella seconda metà dell'esercizio 2014 per la realizzazione del collegamento ferroviario tra i terminal 1 e 2 di Malpensa. 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 2013 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e della Comunità Europea, pari al 31 dicembre 2013 rispettivamente a Euro 499.748 migliaia ed Euro 1.800 migliaia.

Nel corso dell'esercizio 2012 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

(importi in migliaia di Euro)

Immobilizzazioni materiali	al 31 dicembre 2011	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni/ insussist/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	al 31 dicembre 2012
<b>Valori lordi</b>						
Beni immobili	232.942		(42.532)	(4.184)		186.226
Impianti e macchinari	7.931	15	-	-		7.946
Attrezzature industriali e commerciali	31.539	2.560	-	(128)		33.971
Altri beni mobili	90.334	2.508	2.528	(4.849)		90.521
Immobilizzazioni in corso e acconti	18.993	8.576	(22.098)	-		5.471
<b>Totale valori lordi</b>	<b>381.739</b>	<b>13.659</b>	<b>(62.102)</b>	<b>(9.161)</b>	<b>-</b>	<b>324.135</b>
<b>Fondi ammortamenti e svalutazioni</b>						
Beni immobili	(81.041)		21.568	1.306	(7.524)	(65.691)
Impianti e macchinari	(6.623)			-	(166)	(6.789)
Attrezzature industriali e commerciali	(28.138)			128	(1.412)	(29.422)
Altri beni mobili	(76.515)			4.849	(4.184)	(75.850)
Immobilizzazioni in corso e acconti	(2.920)		2.920	-		0
<b>Totale fondi ammortamento e svalutazione</b>	<b>(195.237)</b>	<b>-</b>	<b>24.488</b>	<b>6.283</b>	<b>(13.286)</b>	<b>(177.752)</b>
<b>Valori netti</b>						
Beni immobili	151.901	-	(20.964)	(2.878)	(7.524)	120.535
Impianti e macchinari	1.308	15	-	-	(166)	1.157
Attrezzature industriali e commerciali	3.401	2.560	-	-	(1.412)	4.549
Altri beni mobili	13.819	2.508	2.528	-	(4.184)	14.671
Immobilizzazioni in corso e acconti	16.073	8.576	(19.178)	(0)	-	5.471
<b>Totale valori netti</b>	<b>186.502</b>	<b>13.659</b>	<b>(37.614)</b>	<b>(2.878)</b>	<b>(13.286)</b>	<b>146.383</b>

### 7.3 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2013:

Investimenti immobiliari (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Valori lordi	4.149	4.152
Fondi ammortamento	(733)	(733)
<b>Totale investimenti Immobiliari</b>	<b>3.416</b>	<b>3.419</b>

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2013:

Movimentazione fondo ammortamento Investimenti Immobiliari (importi in migliaia di Euro)	Esercizio 2013
Valore iniziale	(733)
Decrementi	2
Ammortamenti	(2)
<b>Valore finale</b>	<b>(733)</b>

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 2013.

#### 7.4 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2013 e

al 31 dicembre 2012, della voce “Partecipazioni in società controllate e collegate”:

<b>Partecipazioni in società controllate e collegate</b> (importi in migliaia di Euro)	<b>al 31 dicembre 2013</b>	<b>al 31 dicembre 2012</b>
SEA Handling SpA	0	0
SEA Energia SpA	7.026	7.026
Ali Trasporti Aerei ATA SpA	25.200	-
Consorzio Malpensa Construction	22	22
Railink Srl in liquidazione	5	-
Airport Handling Srl	0	-
<b>Partecipazioni in società controllate</b>	<b>32.253</b>	<b>7.048</b>
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	120	120
<b>Partecipazioni in società collegate</b>	<b>10.599</b>	<b>10.599</b>
<b>Partecipazioni in società controllate e collegate</b>	<b>42.852</b>	<b>17.647</b>

In data 18 dicembre 2013, SEA ha acquisito per la somma di Euro 25.200 migliaia il 98,34% del capitale sociale di Ali Trasporti Aerei ATA SpA, società operante nella gestione (in qualità di gestore) dell'aeroporto di Aviazione Generale di Milano Linate Ovest, sulla base di un contratto di sub-concessione scadente nel 2041.

Ali Trasporti Aerei ATA SpA detiene una partecipazione del 100% nel capitale sociale di ATA Ali Servizi SpA, principale *handler* di Aviazione Generale operante, in regime di concorrenza, sullo scalo di Linate Ovest, Ciampino, Venezia, Catania e Malpensa.

Il maggior valore di iscrizione della partecipazione rispetto alla quota di patrimonio netto di competenza è motivata dal plusvalore inespresso delle attività materiali della società acquisita (*hangar*) e dalle prospettive reddituali future.

In relazione all'Istruttoria avviata dall'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato in merito a un presunto abuso di posizione dominante, nella gestione delle infrastrutture per l'aviazione generale e nell'offerta dei servizi di *Handling*, suscettibile “di ostacolare l'accesso a tali mercati da parte di un operatore nuovo entrante quale Cedicor”, si precisa che SEA è in attesa della fissazione, da parte dell'Autorità, di un'audizione richiesta da SEA stessa per precisare la concreta posizione della società ed al fine di chiarire la correttezza del comportamento da essa tenuto nel processo di acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA.

Ove, a esito dell'Istruttoria (il cui termine di chiusura è fissato al 30 marzo 2015), l'Autorità confermasse l'esistenza di un abuso di posizione dominante, il rischio massimo cui sarebbe sottoposta la Società è quello di una eventuale sanzione amministrativa, per la quale la Società ne impugnerebbe il provvedimento chiedendo la sospensione della sanzione stessa. Si precisa che la decisione dell'AGCM non produce alcun effetto sul perfezionamento dell'acquisizione, e la Società, in base alle considerazioni soprariportate,

considera remoto il rischio di una soccombenza nel potenziale contenzioso.

Si precisa, inoltre, che in data 19 marzo 2013 è stata costituita la Railink Srl, poi messa in liquidazione il 26 novembre 2013, e in data 9 settembre 2013 la Airport Handling Srl, società entrambe non operative dalla data della loro costituzione.

Il valore di iscrizione di SEA Handling nei bilanci al 31 dicembre 2013 e 2012 risulta essere nullo pur se la partecipata presenta patrimonio netto, dopo che al 31 dicembre 2013 e 2012 ammonta rispettivamente a Euro 10.305 migliaia ed Euro 21.414 migliaia.

L'integrale svalutazione della partecipazione effettuata al 31 dicembre 2012 e confermata anche nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 è connessa alle prospettive di evoluzione dell'attività della controllata a seguito dell'indagine della Commissione europea concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi da SEA a Sea Handling sotto forma di copertura delle perdite operative e in relazione alla quale la stessa Commissione europea ha emesso una decisione il 19.12.2012 sfavorevole alla controllata.

In particolare, alla data di approvazione del Bilancio Separato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 (21 giugno 2013) SEA e la controllata avevano già effettuato le considerazioni riguardanti il possibile esito della causa di merito, che presentava e presenta a oggi, a giudizio dei legali e consulenti esterni, ragionevoli *chance* di successo, unitamente a considerazioni relative a modalità alternative di definizione e, comunque, al comportamento delle autorità nazionali deputate al recupero, che avevano portato nel complesso a ritenere che, allo stato e sulla base dei fatti di cui SEA e la controllata erano a conoscenza, l'evoluzione più probabile della situazione non fosse quella che porta alla restituzione in denaro a SEA dell'aiuto da parte di SEA Handling mediante l'utilizzo di risorse proprie.

Pertanto nel proprio Bilancio Separato, la controllata, supportata da pareri dei propri legali ed esperti esterni, non operò accantonamenti a fondo rischi volti a coprire i potenziali obblighi di restituzione sopra evidenziati, in quanto riteneva che tale rischio potesse configurarsi, in ultima analisi, come “possibile” e non già come “probabile”. Parimenti SEA, nel proprio Bilancio Separato al 31 dicembre 2012 non aveva rilevato crediti verso la controllata, a fronte della decisione della Commissione e aveva però proceduto alla integrale svalutazione del valore di iscrizione della partecipazione nella controllata alla luce degli esiti del *test di impairment* che evidenziava il presumibile venir meno di flussi di cassa futuri e di *terminal value* prospettici.

In considerazione della evoluzione delle negoziazioni con la Commissione europea e della possibilità alternativa di messa in liquidazione della controllata nel secondo semestre 2014 – riferite nella Relazione sulla Gestione al Capitolo “*Fattori di rischio relativi al Gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling*” che si intende qui richiamato integralmente anche per consentire di riepilogare l’evoluzione della controversia e sintetizzare le iniziative giudiziali e stragiudiziali intraprese dalla controllata, dalla Società, dai suoi Azionisti e dal Governo italiano – con riferimento alla predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2013, la controllata ritiene ancora ragionevole, in continuità con quanto fatto fino a oggi, non operare nel proprio bilancio al 31 dicembre 2013 alcun accantonamento a fondo rischi per la restituzione a SEA dei presunti aiuti di Stato. Parimenti, SEA non ritiene di dovere rilevare nel proprio Bilancio Separato al 31 dicembre 2013 alcun credito nei confronti della controllata, né di modificare le proprie valutazioni sulla recuperabilità del valore di iscrizione della controllata, già interamente svalutato nel Bilancio Separato al 31 dicembre 2012.

In particolare, tali trattamenti contabili sono stati valutati anche considerando l’imminente apertura della procedura di liquidazione della controllata – dovuta (i) alla insufficiente patrimonializzazione della stessa che, sulla base delle previsioni eroderà nel secondo semestre 2014 il patrimonio netto al 31 dicembre 2013 ricadendo nel disposto dell’art 2447 del Codice Civile, oltre che (ii) al perseguimento delle linee strategiche di permanente coinvolgimento di SEA nella gestione dell’attività di *Handling* presso gli scali di Milano Linate e Malpensa che consente però di dare esecuzione alla Decisione della Commissione europea del 19 dicembre 2012. In particolare:

- ai fini della redazione del Bilancio Separato al 31 dicembre 2013, gli Amministratori della controllata hanno applicato i principi contabili propri di una azienda in funzionamento, tenendo conto, comunque, della prospettata cessazione dell’attività e, quindi, degli effetti che la messa in liquidazione produrrà sulla composizione del patrimonio e sul valore

recuperabile delle attività della controllata. In tale ambito, la non determinabilità e l’incertezza sulla quantificazione degli oneri di cessazione della attività ha determinato la non iscrizione di alcun fondo per rischi e oneri nel Bilancio Separato al 31 dicembre 2013. In particolare – non essendo ancora possibile stimare l’onere della ricollocazione del personale in esubero rispetto alle esigenze del nuovo operatore – in quanto dipendente dalle modalità di realizzazione definitiva della procedura di dismissione degli attivi aziendali e da quanto personale verrà assunto in base ai contratti di servizio effettivamente acquisiti da detto nuovo operatore – il bilancio della controllata non riflette alcun accantonamento ai fondi rischi per il citato costo di ristrutturazione.

- Ai fini della redazione del Bilancio Separato di SEA, gli Amministratori hanno ritenuto di confermare il valore nullo di iscrizione della partecipazione in SEA Handling già integralmente svalutato al 31 dicembre 2012.

In tale contesto, è da rilevare come SEA, per consentire il perfezionamento della liquidazione, ha assunto in data 24 marzo 2014 l’impegno irrevocabile di sostenere SEA Handling finanziariamente a fronte dei costi di liquidazione incorsi, sia nell’ipotesi in cui venga definito un percorso di liquidazione allineato a quello a oggi descritto nella Relazione sulla Gestione al capitolo “*Fattori di rischio relativi al Gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling*” che nell’ipotesi di differenti strutture di adempimento a oggi non note nelle more della finalizzazione delle negoziazioni con la Commissione.

In particolare, nell’ambito degli impegni irrevocabili assunti da SEA il 24 marzo 2014 per garantire la liquidazione *in bonis* della Società controllata, è previsto che in ipotesi di mancata approvazione dell’iter attualmente proposto alla Commissione:

- SEA si impegna a votare senza indugio, in sede di Assemblea Straordinaria della società controllata, a semplice richiesta del Consiglio di Amministrazione della stessa, la messa in liquidazione volontaria, secondo un programma, da predisporre a cura del nominando liquidatore, che preveda, tra l’altro, la minimizzazione dei costi di liquidazione tramite ricorso agli ammortizzatori sociali di legge e alle procedure di mobilità garantendo l’integrale copertura dell’onere sino a un ammontare che non superi quello meglio definito entro e non oltre il 31 marzo 2014 sulla base di più aggiornate conoscenze sull’iter di liquidazione;
- SEA, nell’esercizio delle proprie prerogative di Socio che esercita direzione e coordinamento, potrà comunque chiedere la predisposizione di un piano di liquidazione alternativo che preveda, la temporanea continuazione dell’attività aziendale al fine di evitare l’irreparabile pregiudizio che discenderebbe da una interruzione *ex abrupto*, totale o parziale, dei servizi di *Handling* negli aeroporti di Linate e Malpensa. In tal caso, SEA sarebbe peraltro tenuta a garantire la



liquidazione *in bonis* di SEA Handling quale che sia il costo di realizzazione di tale piano di liquidazione alternativo (con conseguente obbligo di dotazione patrimoniale e finanziaria, a beneficio di SEA Handling, nella misura all'uopo necessaria).

Con riferimento a tale impegno, la non determinabilità e incertezza sulla quantificazione dei citati oneri alla data di riferimento né alla data di approvazione del Bilancio Separato, determina che nessun fondo per rischi

e oneri sia rilevato nel Bilancio Separato a ulteriore rettifica del valore nullo di iscrizione della partecipazione in SEA Handling in applicazione dello IAS 37.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2013 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai Bilanci Separati alle rispettive date, predisposti in accordo ai Principi Contabili Italiani.

al 31 dicembre 2013 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013							
(importi in migliaia di Euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/ (perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possessione
<b>Imprese controllate</b>							
SEA Handling SpA	78.992	68.687	126.221	(11.110)	10.305	10.305	100,00%
SEA Energia SpA	75.143	57.691	59.325	2.065	17.452	17.452	100,00%
Ali Trasporti Aerei ATA SpA	18.785	12.930	16.126	(2.219)	5.855	5.758	98,34%
Consorzio Malpensa Construction	664	485	426	5	179	92	51,00%
Railink Srl in liquidazione	5	0	-	(5)	5	5	100,00%
Airport Handling Srl	64	79	-	(65)	(15)	(15)	100,00%
<b>Imprese collegate</b>							
Dufrital SpA	55.866	39.776	129.099	(372)	16.090	6.436	40,00%
SACBO SpA	201.545	86.880	106.292	14.647	114.664	35.522	30,979%
SEA Services Srl	5.030	3.401	8.625	289	1.629	489	30,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	17.366	10.420	27.781	1.021	6.946	1.736	25,00%
Disma SpA	18.046	9.454	6.565	1.064	8.592	1.611	18,75%

al 31 dicembre 2012 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012							
(importi in migliaia di Euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/ (perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possessione
<b>Imprese controllate</b>							
SEA Handling SpA	93.036	71.622	126.315	(5.770)	21.414	21.414	100,00%
SEA Energia SpA	81.606	66.219	71.810	3.339	15.387	15.387	100,00%
Consorzio Malpensa Construction	906	732	878	4	174	89	51,00%
<b>Imprese collegate</b>							
Dufrital SpA	59.090	42.628	125.144	6.140	16.462	6.585	40,00%
SACBO SpA	169.573	65.056	108.639	15.012	104.518	32.379	30,979%
SEA Services Srl	3.525	2.185	7.355	298	1.340	402	30,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	16.168	10.243	25.483	(192)	5.925	1.481	25,00%
Disma SpA	19.467	10.289	6.323	925	9.178	1.721	18,75%

## 7.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2013 e

al 31 dicembre 2012 della voce "Partecipazioni disponibili per la vendita":

Ragione sociale	% Possesso al 31 dicembre 2013	% Possesso al 31 dicembre 2012
Aeropuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%
SITA Soc. Intern. De Télécom. Aéronautiques (società di diritto belga)	1 quota	1 quota



La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2013 e 2012 delle partecipazioni disponibili per la vendita:

<b>Partecipazioni disponibili per la vendita</b> (importi in migliaia di Euro)	<b>al 31 dicembre 2013</b>	<b>al 31 dicembre 2012</b>
Aeropuertos Argentina 2000 SA	0	0
Consorzio Milano Sistema	25	25
Romairport Srl	1	1
SITA Soc. Intern. De Télécom. Aéronautiques	-	-
<b>Totale partecipazioni disponibili per la vendita</b>	<b>26</b>	<b>26</b>

### AA2000

La partecipazione di SEA nel capitale di Aeropuertos Argentina 2000 SA (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 Cedicolor 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 a un voto per ogni azione.

Il corrispettivo è stato fissato in complessivi Euro 14.000 migliaia interamente incassati nell'esercizio 2011.

Il trasferimento delle azioni si perfezionerà solo con l'autorizzazione da parte dell'*Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos* (ORSNA). 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 Cedicolor, e in assenza del rilascio di tale autorizzazione a Cedicolor 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 Cedicolor 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 a una terza parte. SEA a sua volta garantirà una procura irrevocabile a Cedicolor 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.

Al 31 dicembre 2013, l'ORSNA non ha ancora formalizzato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di Cedicolor e, pertanto, SEA detiene ancora l'8,5% del capitale sociale in AA2000; nel bilancio 2013 è stato quindi mantenuto il valore della partecipazione a Euro 1.

### 7.6 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2013 è di seguito riportata:

<b>Imposte anticipate nette</b> (importi in migliaia di Euro)	<b>al 31 dicembre 2012</b>	<b>Rilascio / accantonamento a conto economico</b>	<b>Rilascio / accantonamento a patrimonio netto</b>	<b>al 31 dicembre 2013</b>
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	30.737	(835)		29.902
Sval. imm. materiali ( <i>impairment test</i> )	15.482	2.599		18.081
Fondi rischi e oneri	8.940	(508)		8.432
Fondo crediti tassato	8.431	697		9.128
Contenzioso lavoro	3.447	402		3.849
Valutazione a <i>fair value</i> dei derivati	3.906		(1.375)	2.531
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.279	183	(53)	1.410
Altre	203	20		223
<b>Totale imposte anticipate</b>	<b>72.425</b>	<b>2.558</b>	<b>(1.428)</b>	<b>73.556</b>
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	41.272	(946)		40.326
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.781			1.781
Leasing finanziario	374	(125)		249
Altro	165	(79)		86
<b>Totale imposte differite</b>	<b>43.592</b>	<b>(1.150)</b>	<b>0</b>	<b>42.442</b>
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>28.833</b>	<b>3.708</b>	<b>(1.428)</b>	<b>31.114</b>

Al 31 dicembre 2013 non sussistono perdite fiscali per le quali si renda necessario iscrivere imposte anticipate.

### 7.7 Altri crediti non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce “Altri crediti non correnti”:

<b>Altri crediti (non correnti)</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Altri crediti (non correnti)	287	343
<b>Totale altri crediti (non correnti)</b>	<b>287</b>	<b>343</b>

Si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

### 7.8 Rimanenze

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce “Rimanenze”:

<b>Rimanenze</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Materie prime, sussidiarie e di consumo	6.587	7.746
<b>Totale rimanenze</b>	<b>6.587</b>	<b>7.746</b>

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali; nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

o sostituzione non determina la necessità di iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo

### 7.9 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2013 e, relativo comparativo, della voce “Crediti commerciali”:

<b>Crediti commerciali</b> (importi in migliaia Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Crediti commerciali verso clienti	88.096	110.793
Crediti commerciali verso imprese controllate	10.351	12.213
Crediti commerciali verso imprese collegate	5.382	7.786
<b>Totale crediti commerciali</b>	<b>103.829</b>	<b>130.792</b>

La voce “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.

ziate 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.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differen-

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

<b>Fondo svalutazione crediti</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Fondo iniziale	70.915	72.211
Incrementi	20.601	17.185
Utilizzi / scioglimenti	(13.883)	(18.481)
<b>Valore finale fondo svalutazione crediti</b>	<b>77.633</b>	<b>70.915</b>

Gli accantonamenti al fondo, pari a Euro 20.601 migliaia per il 2013 (Euro 17.185 migliaia per l'esercizio 2012), 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. In particolare gli utilizzi/scioglimenti relativi all'esercizio 2013, pari a Euro 13.883 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. In data 24 novembre 2012, SEA ha proposto ai Commissari Straordinari delle procedure di

amministrazione straordinaria del Gruppo Alitalia un accordo transattivo al fine di definire le controversie pendenti. L'accordo sottoscritto il 14 febbraio 2013 ha previsto lo stralcio dei crediti in prededuzione verso il Gruppo Alitalia in amministrazione straordinaria.

La riduzione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2013, rispetto al precedente esercizio, deriva dalla definizione di taluni contenziosi e dal miglioramento nella gestione degli scaduti. Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dello stesso si rimanda alla Nota 4.1. Per quanto riguarda i crediti verso controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 9, relativa ai rapporti con parti correlate.

### 7.10 Crediti finanziari correnti

La voce “Crediti finanziari correnti” ammonta a Euro 30.144 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 29.643 migliaia al 31 dicembre 2012) ed è interamente composta da crediti finanziari verso società controllate. In particolare il saldo al 31 dicembre 2013 è composto dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia. Si rimanda a quanto esposto nella *Nota 9* relativa ai rapporti con parti correlate.

### 7.11 Crediti per imposte dell'esercizio

La voce “Crediti per imposte dell'esercizio” ammonta a Euro 13.384 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 14.542 migliaia al 31 dicembre 2012) e si riferisce per Euro 10.384 migliaia all'istanza di rimborso, presen-

tata 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 2012), per Euro 2.233 migliaia all'istanza di rimborso della maggiore IRES versata a seguito della deduzione del 10% dell'IRAP versata nelle annualità 2004-2007 (Euro 2.233 migliaia al 31 dicembre 2012), per Euro 475 migliaia all'istanza di rimborso della maggiore IRES versata nel 2007 (Euro 2 migliaia al 31 dicembre 2012) e per la restante parte ad altri crediti fiscali.

### 7.12 Altri crediti correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce “Altri crediti”:

Altri crediti (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Crediti verso lo Stato per contributi ex <i>legge</i> 449/85	1.360	1.332
Crediti verso lo Stato per causa SEA / Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	3.716	3.542
Crediti diversi	6.077	7.040
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	1.017	1.341
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	55	106
Fondo svalutazione crediti	(1.982)	(1.808)
<b>Totale altri crediti</b>	<b>10.243</b>	<b>11.553</b>

Il saldo della voce “Altri crediti correnti” ammonta a Euro 10.243 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 11.553 migliaia al 31 dicembre 2012) e si compone delle voci sotto dettagliate.

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.

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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, per Euro 3.716 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 3.542 migliaia al 31 dicembre 2012) riguarda la posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi maturati fino al 31 dicembre 2013. Si ritiene che tali crediti siano recuperabili.

I crediti diversi 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 si riferiscono principalmente a crediti verso l'INPS e verso il Fondo Volo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria anticipata ai dipendenti per conto degli stessi enti, e a crediti verso l'INAIL.

Il credito verso il Ministero delle Comunicazioni 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 fondo svalutazione crediti è rilevato a fronte di rischi di realizzo e si è movimentato nell'esercizio 2013 con un accantonamento di Euro 173 migliaia.

### 7.13 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 2013	al 31 dicembre 2012
Depositi bancari e postali	55.208	53.246
Denaro e valori in cassa	74	92
<b>Totale</b>	<b>55.282</b>	<b>53.338</b>

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2013 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali libe-

ramente disponibili per Euro 45.090 migliaia (Euro 41.048 migliaia al 31 dicembre 2012), depositi bancari

non disponibili, a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi, per Euro 1.864 migliaia (Euro 3.944 migliaia al 31 dicembre 2012), deposito vincolato all'azione esecutiva di pignoramento verso terzi per Euro 8.254 migliaia relativa alla causa promossa da Cascina Tre Pini - Quintavalle, denaro e valori in cassa per Euro 74 migliaia (Euro 92 migliaia al 31 dicembre 2012).

#### 7.14 Patrimonio netto

##### Capitale sociale

Al 31 dicembre 2013 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 2013 la riserva legale di SEA ammonta a Euro 5.500 migliaia mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a Euro 87.974 migliaia (Euro 76.518 migliaia al 31 dicembre 2012) il cui incremento di Euro 11.456 migliaia è conseguente alla destinazione di parte dell'utile dell'esercizio 2012.

##### Riserva AFS (*Available for Sale*)

Il saldo della riserva AFS al 31 dicembre 2013, pari a 1 Euro, è rappresentativo della partecipazione detenuta da SEA in AA2000 in base all'accordo con Cedecor esposto in *Nota* 7.5.

##### Riserva di *cash flow hedge*

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2013, pari a Euro

-6.672 migliaia (Euro -10.297 migliaia al 31 dicembre 2012), 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 2013, pari a Euro -2.755 migliaia (Euro -2.894 migliaia al 31 dicembre 2012), è rappresentativo delle perdite attuariali maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo trattamento di fine rapporto.

##### Altre riserve

Le altre riserve, pari a Euro 60.289 migliaia al 31 dicembre 2013, si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle Leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91.

##### Distribuzione dividendi

In data 24 giugno 2013 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione di dividendi per Euro 26.700 migliaia e il riporto a riserva di Euro 11.456 migliaia, relativamente alla destinazione dell'utile dell'esercizio 2012, pari a Euro 38.156 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)

Natura/descrizione	al 31 dicembre 2013	Possibilità di utilizzazione (*)	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500	-		
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	-	A,B,C	-	
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	87.974	A,B,C	87.974	(125.902)
Riserva da prima conversione agli IFRS	23.686 <sup>(1)</sup>	A,B,C	13.923	
Riserva AFS	0	-		
Riserva di <i>cash flow hedge</i>	(6.672)	-		
Riserva utile/perdita attuariale	(2.755)			
Altre riserve <sup>(2)</sup> :				
- <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	43.083	A,B,C	43.083	
<b>Totale</b>	<b>195.521</b>		<b>162.185</b>	<b>(125.902)</b>
<b>Totale quota non distribuibile</b>		<b>33.336</b>		

Legenda (importi in migliaia di Euro):

(\*) A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai Soci.

(1) In considerazione dell'art. 7 del D.Lgs. 38/2005, l'ammontare della riserva risulta utilizzabile per 13.923 (A,B,C). La differenza pari a 9.763 è interamente indisponibile.

(2) Riserve in sospensione d'imposta.

### 7.15 Fondi rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione dei “Fondi per

rischi e oneri” per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2013:

<b>Fondi rischi e oneri</b> (importi in migliaia di Euro)					
	al 31 dicembre 2012	Accantonamenti/ incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	al 31 dicembre 2013
Fondo di ripristino e sostituzione	114.701	26.294	(17.528)	-	123.467
Fondo oneri futuri	42.358	10.222	(8.276)	(1.678)	42.626
<b>Totale fondo per rischi e oneri</b>	<b>157.059</b>	<b>36.516</b>	<b>(25.804)</b>	<b>(1.678)</b>	<b>166.093</b>

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell’IFRIC 12, pari a Euro 123.467 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 114.701 migliaia al 31 dicembre 2012), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che ver-

ranno 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:

<b>Fondi oneri futuri</b> (importi in migliaia di Euro)					
	al 31 dicembre 2012	Accantonamenti/ incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	al 31 dicembre 2013
Accantonamenti in materia di lavoro	12.535	8.389	(6.926)	-	13.998
Contenziosi con appaltatori	2.275	-	-	(1.675)	600
Rischi fiscali	2.754	-	-	-	2.754
Fondi diversi	24.794	1.833	(1.350)	(3)	25.274
<b>Totale fondo oneri futuri</b>	<b>42.358</b>	<b>10.222</b>	<b>(8.276)</b>	<b>(1.678)</b>	<b>42.626</b>

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell’anno sono connessi alle uscite incentivate dell’esercizio.

Lo scioglimento del fondo relativo a contenziosi con appaltatori è connesso alla soluzione di una controversia senza esborsi per la Società.

La voce “Fondi diversi” per Euro 25.274 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 24.794 migliaia al 31 dicembre 2012) è composta principalmente nel modo seguente:

- Euro 10.896 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 5.497 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 l’ENAV.

### 7.16 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l’esercizio 2013 è dettagliata come segue:

<b>Fondi relativi ai dipendenti</b> (importi in migliaia di Euro)		al 31 dicembre 2013
Fondo iniziale		48.504
(Proventi)/oneri finanziari		1.479
Trasferimento personale da SEA Handling		84
Utilizzi		(3.376)
(Utili)/perdite attuariali imputate a riserva di patrimonio netto		(191)
<b>Totale fondi relativi ai dipendenti</b>		<b>46.500</b>

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi Decreti e Regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate.

<b>Principali assunzioni attuariali</b>	<b>al 31 dicembre 2013</b>
Tasso annuo di attualizzazione	3,17%
Tasso annuo di inflazione	2,00%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%

Si precisa che a partire dall'esercizio 2013 il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA* (3,17% al 31.12.2013) in quanto ritenuto maggiormente rappresentativo (e ormai privilegiato anche dai vari

*regulator*), rispetto all'indice *Iboxx Eurozone Corporate A* (3,39% al 31.12.2013).

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31.12.2013, con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del Fondo trattamento di fine rapporto.

<b>Variazione delle ipotesi (importi in migliaia di Euro)</b>	<b>al 31 dicembre 2013</b>
+ 1 % sul tasso di <i>turnover</i>	46.643
- 1 % sul tasso di <i>turnover</i>	46.341
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	47.155
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	45.857
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	45.553
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	47.480

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

<b>Durata media finanziaria dell'obbligazione (valore espresso in anni)</b>	<b>al 31 dicembre 2013</b>
<i>Duration</i> del piano	9,1

<b>Erogazioni previste (importi in migliaia di Euro)</b>	<b>al 31 dicembre 2013</b>
Annualità 1	6.344
Annualità 2	5.103
Annualità 3	4.879
Annualità 4	4.864
Annualità 5	4.634

#### 7.17 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie

correnti e non correnti al 31 dicembre 2013 e relativo esercizio di comparazione:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013		al 31 dicembre 2012	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	130.911	399.695	50.904	394.938
Debiti verso altri finanziatori	9.469	28.663	19.644	29.417
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>140.380</b>	<b>428.358</b>	<b>70.548</b>	<b>424.356</b>

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013		al 31 dicembre 2012	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	55.304	389.485	46.846	380.567
Debito per oneri su finanziamento	2.904	-	4.058	-
Finanziamenti a breve termine ( <i>hot money</i> )	69.780	-	-	-
Scoperto di c/c ordinario	2.923	-	-	-
Anticipazioni finanziarie sui contributi dello Stato	-	-	-	-
<i>Fair value</i> derivati	-	10.210	-	14.371
<b>Debiti verso banche</b>	<b>130.911</b>	<b>399.695</b>	<b>50.904</b>	<b>394.938</b>
Debiti finanziari verso controllate	8.540	27.468	18.638	27.468
Debiti verso <i>factor</i> per cessione crediti <i>pro solvendo</i>	-	-	-	-
Debiti per <i>leasing</i>	929	1.195	1.006	1.949
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>9.469</b>	<b>28.663</b>	<b>19.644</b>	<b>29.417</b>
<b>Totale passività correnti e non correnti</b>	<b>140.380</b>	<b>428.358</b>	<b>70.548</b>	<b>424.356</b>

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è prevalentemente riconducibile a indebitamento bancario per finanziamenti di medio-lungo termine.

Il debito per *leasing* finanziario è relativo alle apparecchiature radiogene.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti bancari accesi 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 2013:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	2.370
Interessi impliciti	(421)
<b>Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto</b>	<b>1.949</b>
Importi per fatture non pagate	174
<b>Totale debiti per <i>leasing</i> (corrente e non corrente)</b>	<b>2.123</b>

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio 2013, delle principali informazioni correlate a tali finanziamenti e per il dettaglio dei rimborsi che la Società è tenuta ad 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 2013, e relativo comparativo dell'esercizio 2012, 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 2013	al 31 dicembre 2012
A. Disponibilità liquide	(55.282)	(53.338)
B. Altre disponibilità liquide	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>(55.282)</b>	<b>(53.338)</b>
<b>E. Crediti finanziari</b>	<b>(31.503)</b>	<b>(30.974)</b>
F. Debiti finanziari correnti	8.540	18.638
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	55.304	46.846
H. Altri debiti finanziari correnti	76.536	5.064
<b>I. Debiti e altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)</b>	<b>140.380</b>	<b>70.548</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)</b>	<b>53.595</b>	<b>(13.765)</b>
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	389.485	380.567
L. Obbligazioni emesse	-	-
M. Altri debiti finanziari non correnti	38.873	43.788
<b>N. Debiti e altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)</b>	<b>428.358</b>	<b>424.356</b>
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N)</b>	<b>481.953</b>	<b>410.591</b>



A fine dicembre 2013 la posizione finanziaria netta, pari a Euro 481.953 migliaia, evidenzia un peggioramento di Euro 71.362 migliaia rispetto a fine 2012, il cui saldo risultava essere di Euro 410.591 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 132.537 migliaia, non è stato sufficiente a consentire di compensare il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento (Euro 100.918 migliaia) e a quello assorbito dalla gestione finanziaria per pagamento di dividendi e di interessi e commissioni (rispettivamente per Euro 88.966 migliaia e per Euro 15.944 migliaia), oltre alla riduzione delle attività e passività finanziarie per ulteriori Euro 15.494 migliaia; in tale contesto, con mantenimento delle disponibilità liquide sostanzialmente invariate a inizio e fine esercizio (rispettivamente Euro 53.338 migliaia

ed Euro 55.282 migliaia), è stato necessario il ricorso a maggiori linee di finanziamento a breve termine costituite da *hot money* e scoperto di conto corrente per complessivi Euro 72.704 migliaia e da un finanziamento di Euro 50.000 migliaia di durata pari a 18 mesi, mentre la prosecuzione dell'ammortamento di una parte consistente dei finanziamenti in essere (nell'esercizio sono state rimborsate quote capitali per Euro 94.400 migliaia) è stata parzialmente compensata dall'erogazione di Euro 60.000 migliaia di finanziamenti su fondi BEI, intermediati da Banca Nazionale del Lavoro e Cassa Depositi e Prestiti, di durata non inferiore a dieci anni.

### 7.18 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Debiti commerciali":

<b>Debiti commerciali</b> (importi in migliaia di Euro)	<b>al 31 dicembre 2013</b>	<b>al 31 dicembre 2012</b>
Debiti verso fornitori	144.515	181.316
Acconti	2.830	2.556
Debiti verso imprese controllate	26.639	21.311
Debiti verso imprese collegate	819	743
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>174.803</b>	<b>205.926</b>

I debiti verso fornitori, pari a Euro 174.803 migliaia al 31 dicembre 2013, 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 2013 includono importi ceduti a *factor* mediante contratti di *factoring* indiretto per Euro 25.572 migliaia (Euro 16.456 migliaia al 31 dicembre 2012).

La riduzione dei debiti verso fornitori è connessa al rispetto delle scadenze di pagamento contrattuale negoziate con i fornitori stessi.

I debiti per acconti al 31 dicembre 2013, pari a Euro 2.830 migliaia 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 9* relativa ai rapporti con parti correlate.

### 7.19 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a Euro 58.238 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 52.455 migliaia al 31 dicembre 2012), 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 47.146 migliaia (Euro 43.820 migliaia al 31 dicembre 2012), dal debito IRES ed IRAP per complessivi Euro 1.485 migliaia (Euro 3.128 migliaia al 31 dicembre 2012), 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 2012), dal debito per il "consolidato fiscale" per Euro 2.326 migliaia (Euro 577 migliaia al 31 dicembre 2012), dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per Euro 3.892 migliaia (Euro 3.590 migliaia al 31 dicembre 2012), dall'IVA a debito per Euro 2.095 migliaia (Euro 245 migliaia al 31 dicembre 2012) e da altri debiti fiscali per la restante parte.

Per l'esercizio 2013 SEA ha aderito al "consolidato fiscale nazionale" con la società controllata SEA Handling; l'adesione al "consolidato nazionale" ha durata triennale (fino all'esercizio 2015) ed è stata comunicata all'Agenzia delle Entrate in data 10 giugno 2013.



## 7.20 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce “Altri debiti cor-

renti e non correnti” alla data di chiusura dell’esercizio 2013:

<b>Altri debiti correnti</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.489	11.663
Debiti verso altri	81.485	71.653
Debito verso Azionisti per dividendi	81	62.458
<b>Totale altri debiti correnti</b>	<b>93.055</b>	<b>145.774</b>

La voce “Debiti verso altri” corrente è dettagliabile come segue:

<b>Debiti verso altri (corrente)</b> (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	al 31 dicembre 2012
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	10.022	10.894
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	5.123	5.829
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	10.937	6.392
Debiti per danni da responsabilità civile	-	408
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	1.360	1.398
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	69	68
Altri	53.974	46.664
<b>Totale debiti verso altri (corrente)</b>	<b>81.485</b>	<b>71.653</b>

La voce “Altri”, pari a Euro 53.974 migliaia al 31 dicembre 2013 (Euro 46.664 migliaia al 31 dicembre 2012), si riferisce principalmente al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 per Euro 34.374 migliaia (Euro 28.250 migliaia al 31 dicembre 2012), oltre ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori per complessivi Euro 19.600 migliaia (Euro 18.414 migliaia al 31 dicembre 2012).

L’aumento di Euro 9.832 migliaia della voce “Debiti verso altri” corrente, rispetto al 31 dicembre 2012, è attribuibile per Euro 6.124 migliaia al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali e per Euro 4.545 migliaia al canone concessorio che, a decorrere dal 23 settembre 2012 (data di entrata in vigore del contratto di programma stipulato con ENAC), SEA è tenuta a versare in misura intera.

Relativamente al debito a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali, si rileva che in data 16 gennaio 2013 è stato notificato a SEA, su richiesta del Ministero dell’Interno e del Ministero dell’Economia e delle Finanze, Decreto ingiuntivo emesso dal Tribunale di Milano per intimare il pagamento dell’importo di Euro 10.658 migliaia, con interessi e rivalutazione maturati dal dovuto al saldo, nonché

spese di procedura liquidate in Euro 3,2 migliaia, oltre accessori. Il Tribunale non ha autorizzato, nonostante la richiesta in tal senso, l’esecuzione provvisoria del decreto. La Società si è opposta e il giudizio risulta essere pendente.

Si precisa che sulla tematica in oggetto risultano pendenti, sia il ricorso promosso nel 2009 dinanzi al TAR del Lazio per la richiesta di annullamento della nota con cui ENAC aveva comunicato la determinazione delle quote di contribuzione a carico di ciascuna società di gestione aeroportuale, sia la causa promossa nel 2012 presso il Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere l’accertamento dell’inesistenza dell’obbligo giuridico di versare tale contributo.

Al 31 dicembre 2013, come nel precedente esercizio, la Società non detiene Altri debiti di natura non corrente.

## 7.21 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 162.083 migliaia. Trattasi del rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio-lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2013.

## 8. Conto Economico

### 8.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione suddiviso per *business unit*:

Ricavi di gestione per <i>business unit</i> (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
<i>Aviation</i>	363.864	328.956
<i>Non Aviation</i>	194.573	183.628
<b>Totale ricavi di gestione</b>	<b>558.437</b>	<b>512.584</b>

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

Ricavi di gestione <i>Aviation</i> (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Diritti e infrastrutture centralizzate	296.194	243.153
Ricavi da gestione sicurezza	46.161	51.691
Utilizzo spazi in regime regolamentato e altri ricavi per servizi	16.709	22.793
Devoluzione gratuita cespiti	4.800	11.319
<b>Totale ricavi di gestione <i>Aviation</i></b>	<b>363.864</b>	<b>328.956</b>

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2013 registra un incremento di Euro 34.908 migliaia a seguito dell'entrata in vigore, a fine 2012, del contratto di programma stipulato con ENAC.

Nel 2012, la voce "Devoluzione gratuita cespiti" si riferiva alla devoluzione a titolo gratuito a favore della Società SEA di un fabbricato e aree pertinenti siti nell'aeroporto di Milano Malpensa da parte di LSG Sky Chefs SpA, a seguito della scadenza del diritto di superficie concesso con una convenzione tra le parti del marzo 1999. La devoluzione gratuita rilevata nel 2013 si riferisce, invece, al fabbricato e relative pertinenze costruite da Air Europe SpA all'interno dell'aer

roporto di Milano Malpensa a forza di una convenzione con SEA del dicembre 1999, che ne prevedeva l'acquisizione a titolo gratuito da parte di SEA alla scadenza della convenzione stessa. Nel 2006 i diritti derivanti dalla convenzione sono stati trasferiti da Air Europe SpA alla società Volare SpA, attualmente in Amministrazione straordinaria. L'iscrizione di tali ammontari è avvenuta al valore di mercato desunto da apposita perizia redatta dall'Agenzia delle Entrate di Varese nel corso del mese di dicembre 2012.

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

Ricavi di gestione <i>Non Aviation</i> (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
<i>Retail</i>	74.291	71.726
Parcheggi	52.704	45.752
Spazi cargo	11.120	10.830
Pubblicità	9.727	10.166
Servizi e altri ricavi	46.731	45.154
<b>Totale ricavi di gestione <i>Non Aviation</i></b>	<b>194.573</b>	<b>183.628</b>

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per tipologia.

Ricavi <i>retail</i> (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
<i>Shops</i>	37.039	35.373
<i>Food &amp; Beverage</i>	16.174	15.923
<i>Car rental</i>	12.491	12.761
Altro	8.587	7.669
<b>Totale <i>retail</i></b>	<b>74.291</b>	<b>71.726</b>

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia un incremento di Euro 10.945 migliaia principalmente influenzato, dal positivo andamento dei ricavi *retail* in conseguenza dell'aumento dei proventi dai negozi e dall'incremento dei ricavi derivanti da attività di parcheggio grazie al rafforzamento dell'attività commerciale rivolta al mercato *business to business* e *business to consumer*.

### 8.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 88.662 migliaia nel 2012 a Euro 67.000 migliaia nel 2013.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, che di un *mark up*

che un *general contractor* 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. Gli investimenti sono principalmente riconducibili a: (i) l'ultimazione delle opere per la realizzazione del terzo satellite e il proseguimento dei lavori per l'ampliamento di Milano Malpensa 1; (ii) l'ampliamento dell'area cargo.

Nella voce "Costi per lavori su beni in concessione" (Nota 8.6) è riflessa la riduzione corrispondente dei costi sostenuti per l'effettuazione dei lavori su beni in concessione.

### 8.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

Costi del lavoro (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Salari e stipendi	108.891	110.215
Oneri sociali	32.189	32.720
Trattamento fine rapporto	7.075	7.478
Altri costi del lavoro	4.899	5.274
<b>Totale costi del lavoro</b>	<b>153.054</b>	<b>155.687</b>

Il costo del lavoro ha subito una riduzione pari ad Euro 2.633 migliaia (-1,7%), passando da Euro 155.687 nel 2012 ad Euro 153.054 nel 2013.

Tale variazione risente principalmente della riduzione dell'organico e di maggiori oneri per effetto degli accantonamenti relativi al rinnovo contratto CCNL, parzialmente controbilanciati dalla maggior fruizione di ferie e di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria

(CIGS). Si precisa che il ricorso agli ammortizzatori sociali ammonta a Euro 8.052 migliaia nel 2013 e a Euro 7.850 migliaia nel 2012.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria, con raffronto rispetto all'esercizio precedente (*Head-count* e *Head-equivalent*):

Numero medio dipendenti	HDE		HDC	
	2013	2012	2013	2012
Dirigenti	54	53	54	54
Quadri	268	264	262	262
Impiegati	1.648	1.674	1.649	1.703
Operai	687	719	684	722
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.657</b>	<b>2.710</b>	<b>2.649</b>	<b>2.741</b>

### 8.4 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	
	2013	2012
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	11.007	15.129
Variazione delle rimanenze	1.158	1.369
<b>Totale materiali di consumo</b>	<b>12.165</b>	<b>16.498</b>

La voce “Materiali di consumo” include principalmente gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.). La variazione di Euro 4.333 migliaia rispetto al precedente esercizio è principalmente generata dalla riduzione 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, i carburanti e i ricambi per illuminazione di pista.

### 8.5 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	
	2013	2012
Utenze e spese di vigilanza	40.687	41.592
Costi commerciali	40.691	29.724
Costi di manutenzione ordinaria	25.398	28.374
Servizi forniti da SEA Handling SpA	18.741	17.557
Canoni vs Enti Pubblici	27.744	16.217
Pulizia	12.161	11.464
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	7.902	9.932
Canoni relativi a licenze d'uso <i>hardware</i> e <i>software</i>	5.190	5.323
Oneri tributari	5.539	4.765
Minusvalenze su beni patrimoniali	851	3.833
Noleggi di attrezzature e autoveicoli	2.964	2.864
Assicurazioni	2.153	2.602
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del Consiglio di Amministrazione	905	1.511
Prestazione per assistenza disabili	992	1.497
Affitti passivi	162	351
Altri costi	10.042	10.093
<b>Totale altri costi operativi</b>	<b>202.122</b>	<b>187.699</b>

Nell'esercizio 2013 la voce “Altri costi operativi” ha subito un incremento per Euro 14.423 migliaia rispetto al precedente esercizio. Tale incremento è stato principalmente determinato dall'effetto contrapposto dei fenomeni di seguito elencati:

- minori costi per utenze per l'effetto contrapposto di minori oneri legati al consumo di energia elettrica per Euro 1.158 migliaia e maggiori costi per riscaldamento e condizionamento per Euro 605 migliaia. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione del prezzo delle materie prime, alla differente metodologia di calcolo delle accise (maggiormente onerosa nel 2012) ed all'apertura del piano arrivi, partenze *check in* nella zona nord (isole alto rischio e nuove attività commerciali) del terzo satellite di Malpensa;
- maggiori costi commerciali per Euro 10.967 migliaia legati, principalmente, all'incremento degli oneri per incentivi;
- minori costi di manutenzione ordinaria per Euro 2.976 migliaia, in particolare relativi a manutenzioni programmate di beni immobili, impianti e attrezzature;
- maggiori costi per canoni verso Enti Pubblici per Euro 11.527 migliaia in conseguenza dell'incremento del canone concessorio che, a decorrere dal 23 settembre 2012 (data di entrata in vigore del contratto di programma stipulato con ENAC), SEA è tenuta a versare in misura intera mentre, sino a tale data, beneficiava dell'abbattimento del 75%;
- minori costi legati alle prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici per Euro 2.030 migliaia a seguito della riduzione del ricorso a consulenze esterne;

- minori minusvalenze per Euro 2.982 migliaia legate alle demolizioni effettuate nell'esercizio 2013 di beni immobili e impianti, rispetto all'esercizio precedente;
- maggiori oneri tributari per Euro 774 migliaia legati all'IMU;
- riduzione degli emolumenti elargiti al Collegio Sindacale per Euro 654 migliaia a seguito della ridefinizione dei compensi spettanti ai Sindaci, la cui nomina è stata deliberata nel mese di giugno 2013.

La voce residuale “Altri costi” accoglie, principalmente, i costi industriali diversi (costi per gestione diretta dei parcheggi di Malpensa T1, oneri per certificazioni ed autorizzazioni, costi per servizi di accoglienza e ricevimento dei passeggeri, ecc.) pari a Euro 3.248 migliaia (Euro 3.018 migliaia nel 2012), costi per servizi di ristorazione delle sale *vip* pari a Euro 1.871 migliaia (Euro 1.887 migliaia nel 2012), costi per il servizio di collegamento a terra pari a Euro 868 migliaia (Euro 869 migliaia nel 2012), i contributi associativi versati dalla Società pari a Euro 868 migliaia (Euro 890 migliaia nel 2012), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a Euro 1.163 migliaia (Euro 894 migliaia nel 2012), i costi per acquisti e abbonamenti a giornali e riviste pari a Euro 494 migliaia (Euro 587 migliaia nel 2012) e le spese per il funzionamento degli uffici.

### 8.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 83.453 migliaia nel 2012 a Euro 62.311 migliaia nel 2013. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (*Nota* 8.2).

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella *business unit Aviation*.

### 8.7 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	
	2013	2012
Svalutazione dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	20.774	17.358
Svalutazioni di immobilizzazioni	8.200	-
Scioglimento fondo svalutazione crediti	(13.663)	(10.626)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	8.172	3.118
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni</b>	<b>23.483</b>	<b>9.850</b>

Nel 2013 gli accantonamenti e svalutazioni si incrementano di Euro 13.633 migliaia rispetto all'esercizio precedente, passando da Euro 9.850 migliaia nel 2012 a Euro 23.483 migliaia nel 2013.

Tale andamento è conseguente all'incremento degli stanziamenti a copertura dei maggiori rischi ai quali la Società è soggetta, rispetto al precedente esercizio e alla svalutazione di beni immobili di Euro 8.200 migliaia per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella *Nota 7.2*.

Gli accantonamenti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati per tener conto, sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali. Tale voce che evidenzia un incremento di

Euro 3.416 migliaia, passando da Euro 17.358 nel 2012 a Euro 20.774 nel 2013, è quasi completamente compensata dai maggiori scioglimenti di Euro 3.037 migliaia, passando da Euro 10.626 nel 2012 ad Euro 13.663 migliaia nel 2013.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi e oneri futuri, pari a Euro 8.172 migliaia (Euro 3.118 migliaia nel 2012) si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni sugli oneri in materia di lavoro derivanti da accordi sindacali conclusi a fine 2013 e alla copertura dei probabili oneri legati ai contenziosi assicurativi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano.

### 8.8 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	
	2013	2012
Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	26.294	11.350
<b>Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione</b>	<b>26.294</b>	<b>11.350</b>

Si precisa che, ai fini di una migliore esposizione di bilancio, la voce "Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione" è stata risposta separatamente alla voce "Accantonamenti e svalutazioni".

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 2013 evidenzia un incremento di Euro 14.944 migliaia, passando da Euro 11.350 migliaia nel 2012 a Euro 26.294 migliaia nel 2013, in conseguenza dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto concessorio".

### 8.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	33.992	26.885
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	12.907	13.287
Ammortamento degli investimenti immobiliari	2	1
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>46.901</b>	<b>40.173</b>

L'andamento dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali riflette il processo di ammortamento sulla base della vita utile stimata dalla Società mentre,

per le immobilizzazioni immateriali rientranti nel c.d. "Diritto concessorio" è strettamente connesso alla durata della concessione.

## 8.10 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	
	2013	2012
Provento per accordo di cessione Aeropuertos Argentina 2000 SA	-	-
Provento per valorizzazione GESAC SpA	-	-
Svalutazione SEA Handling SpA		(23.544)
Svalutazione Airport Handling Srl	(50)	-
Svalutazione Railink Srl in liquidazione	(5)	-
Dividendi da SACBO SpA	1.394	922
Dividendi da Aeropuertos Argentina 2000 SA	-	-
Dividendi da Dufrital SpA	-	1.600
Dividendi da Disma SpA	309	338
Dividendi da CID Italia SpA	-	-
Altri	14	22
<b>Totale proventi (oneri) da partecipazioni</b>	<b>1.662</b>	<b>(20.662)</b>

I proventi da partecipazioni hanno subito una riduzione di Euro 1.165 migliaia (-40,4%) rispetto al precedente esercizio, passando da Euro 2.882 migliaia nel 2012 a Euro 1.717 migliaia nel 2013. Tali ammontari si riferiscono ai dividendi distribuiti dalle società partecipate.

Gli oneri da partecipazioni hanno subito una riduzione di Euro 23.489 migliaia (-99,7%), in quanto la partecipazione detenuta in SEA Handling SpA era stata interamente svalutata nell'esercizio 2012 per

Euro 23.544 migliaia. Le svalutazioni dell'esercizio 2013, per complessivi Euro 55 migliaia, si riferiscono all'adeguamento del valore delle partecipazioni detenute in Airport Handling Srl e Railink Srl.

Per ulteriori dettagli si veda anche quanto riportato nella *Nota 7.4*.

## 8.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "proventi ed oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Utili su cambi	1	15
Altri proventi finanziari	1.930	1.907
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>1.931</b>	<b>1.922</b>
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	11.974	7.831
Perdite su cambi	4	25
Altri interessi passivi	8.276	10.031
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>20.254</b>	<b>17.887</b>
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>(18.323)</b>	<b>(15.965)</b>

Gli oneri finanziari netti si incrementano di Euro 2.358 migliaia (+14,7%), passando da Euro 15.965 migliaia nel 2012 a Euro 18.323 migliaia nel 2013. Tale andamento è principalmente connesso all'effetto combinato dell'incremento degli "Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine" per Euro 4.143 migliaia (+52,9%) e dal decremento degli "Altri interessi passivi" per Euro 1.754 migliaia (-17,5%).

In particolare, nell'esercizio 2013 si è fatto maggior ricorso a fonti di finanziamento esterne mediante accensione di linee di credito "hot money" e finanziamenti a medio-lungo termine, con conseguente aggravio degli interessi passivi. Per maggiori dettagli sulla variazione della passività finanziarie si rimanda a quanto riportato nella *Nota 7.17*.

Il decremento degli "Altri interessi passivi", invece, è principalmente dovuto all'effetto positivo derivante dai

maggiori oneri finanziari capitalizzati ai sensi dello IAS 23R per Euro 1.121 migliaia, passando da Euro 595 migliaia nel 2012 a Euro 1.716 migliaia nel 2013, dalla riduzione degli interessi passivi legati al trattamento di fine rapporto per Euro 450 migliaia, passando da Euro 1.929 migliaia nel 2012 a Euro 1.479 migliaia nel 2013, dalla diminuzione delle commissioni su finanziamenti per Euro 237 migliaia e dalla riduzione degli interessi passivi relativi al *leasing* finanziario per Euro 102 migliaia; si segnala infine che nessun onere finanziario è rilevato nel conto economico 2013 con riferimento alla attualizzazione dell'esborso atteso per il fondo ripristino e sostituzione a seguito del cambio della modalità di determinazione del fondo stesso effettuato sulla base dei valori correnti e non di valori inflazionati (tali oneri ammontavano a Euro 3.484 migliaia nel 2012).

## 8.12 Imposte

Di seguito si riporta il dettaglio della voce “Imposte”:

Imposte (importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2013	2012
Imposte correnti	33.972	25.976
Imposte differite/(anticipate)	(3.708)	(4.221)
<b>Totale imposte</b>	<b>30.264</b>	<b>21.755</b>

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l’aliquota ordinaria e quella effettiva per l’esercizio 2013:

(importi in migliaia di Euro)		
Descrizione	Esercizio 2013	%
<b>Utile prima delle imposte</b>	<b>82.446</b>	
Imposte sul reddito teoriche	22.673	27,5
Effetto fiscale differenze permanenti	(530)	-0,6
IRAP	11.854	14,4
Altro	(3.550)	-4,3
<b>Imposte effettive</b>	<b>30.447</b>	<b>36,9</b>

L’ammontare della voce “Altro” si compone per Euro 2.327 migliaia dal beneficio derivante, in regime di consolidato fiscale, dall’utilizzo delle perdite fiscali della controllata SEA Handling, per Euro 3.540 migliaia dalle rettifiche su imposte versate in anni pre-

cedenti e, con effetto opposto, per Euro 2.317 migliaia dalle rettifiche su imposte anticipate relative, principalmente, al trattamento fiscale del fondo di ripristino rideterminato in sede di presentazione del Modello Unico 2013.

## 9. Transazioni con le Parti Correlate

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed economici dei rapporti della Società con parti correlate

per gli esercizi 2013 e 2012 con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con parti correlate							al 31 dicembre 2013
(importi in migliaia di Euro)	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Crediti per imposte dell'esercizio	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti e non correnti	Debiti per imposte dell'esercizio	
<b>Imprese controllate</b>							
SEA Handling SpA	8.382	-	-	16.859	36.008	3.354	
SEA Energia SpA	787	30.144	-	9.541	-	41	
Consorzio Malpensa Construction	270	-	-	192	-	-	
Airport Handling Srl	66	-	-	-	-	-	
Ali Trasporti Aerei ATA SpA	803	-	-	46	-	-	
ATA Ali Servizi SpA	42	-	-	-	-	-	
<b>Imprese collegate</b>							
SACBO SpA	5	-	-	-	-	-	
Dufrital SpA	2.041	-	-	10	-	-	
Malpensa Logistica Europa SpA	1.870	-	-	-	-	-	
SEA Services Srl	1.331	-	-	809	-	-	
Disma SpA	134	-	-	-	-	-	
<b>Totale parti correlate</b>	<b>15.731</b>	<b>30.144</b>	<b>-</b>	<b>27.457</b>	<b>36.008</b>	<b>3.395</b>	
Totale voce di bilancio	103.829	30.144	13.384	174.803	564.736	58.238	
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>15,15%</b>	<b>100,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>15,71%</b>	<b>6,38%</b>	<b>5,83%</b>	

Rapporti della Società con parti correlate					Esercizio chiuso al 31 dicembre 2013
(importi in migliaia di Euro)	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi i costi per lavori su beni in concessione)	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni	
<b>Imprese controllate</b>					
SEA Handling SpA	17.230	18.940	-	-	
SEA Energia SpA	797	34.864	938	-	
Consorzio Malpensa Construction	625	317	-	-	
Railink Srl in liquidazione	-	-	-	(5)	
Airport Handling Srl	51	-	-	(50)	
Ali Trasporti Aerei ATA SpA	3.221	295	-	-	
ATA Ali Servizi SpA	63	-	-	-	
<b>Imprese collegate</b>					
SACBO SpA	4	-	-	1.394	
Dufrital SpA	25.216	35	-	-	
Malpensa Logistica Europa SpA	4.037	9	-	-	
SEA Services Srl	1.954	1.886	-	-	
Disma SpA	256	-	-	309	
Romairport Srl	-	-	-	14	
<b>Totale parti correlate</b>	<b>53.454</b>	<b>56.346</b>	<b>938</b>	<b>1.662</b>	
Totale voce di bilancio	558.437	390.824	(18.323)	1.662	
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>9,57%</b>	<b>14,42%</b>	<b>-5,12%</b>	<b>100,00%</b>	



**Rapporti della Società con parti correlate** al 31 dicembre 2012

(importi in migliaia di Euro)	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Crediti per imposte dell'esercizio	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti e non correnti	Debiti per imposte dell'esercizio
<b>Imprese controllate</b>						
SEA Handling SpA	11.102	-	-	10.881	46.107	1.605
SEA Energia SpA	806	29.643	-	9.965	-	67
Consorzio Malpensa Construction	324	-	-	438	-	-
<b>Imprese collegate</b>						
SACBO SpA	2	-	-	-	-	-
Dufrital SpA	4.630	-	-	10	-	-
Malpensa Logistica Europa SpA	2.366	-	-	27	-	-
SEA Services Srl	637	-	-	732	-	-
Disma SpA	132	-	-	-	-	-
<b>Totale parti correlate</b>	<b>19.999</b>	<b>29.643</b>	<b>-</b>	<b>22.053</b>	<b>46.107</b>	<b>1.672</b>
Totale voce di bilancio	130.792	29.643	14.542	205.926	494.904	52.455
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>15,29%</b>	<b>100,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>10,71%</b>	<b>9,32%</b>	<b>3,19%</b>

**Rapporti della Società con parti correlate** Esercizio chiuso al 31 dicembre 2012

(importi in migliaia di Euro)	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi i costi per lavori su beni in concessione)	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
<b>Imprese controllate</b>				
SEA Handling SpA	21.565	17.752	(228)	(23.544)
SEA Energia SpA	1.213	34.288	1.228	-
Consorzio Malpensa Construction	357	1	-	-
<b>Imprese collegate</b>				
SACBO SpA	41	-	-	922
Dufrital SpA	24.403	33	-	1.600
Malpensa Logistica Europa SpA	4.480	280	-	-
SEA Services Srl	2.189	1.941	-	-
Disma SpA	309	-	-	338
Romairport Srl	-	-	-	22
<b>Totale parti correlate</b>	<b>54.557</b>	<b>54.295</b>	<b>1.000</b>	<b>(20.662)</b>
Totale voce di bilancio	512.584	369.733	(15.965)	(20.662)
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>10,64%</b>	<b>14,68%</b>	<b>-6,26%</b>	<b>100,00%</b>

## 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, fra gli altri, (a) SEA Handling presta in favore della Società alcuni servizi operativi presso gli Aeroporti di Milano, tra cui, servizi di *de-icing* (sghiacciamento degli aeromobili), servizi di sgombero neve, assistenza all'impianto per lo smaltimento bagagli per tutti i vettori presenti sugli scali (BHS), assistenza a voli militari di stato e umanitari e assistenza al servizio di *Fast Track*; (b) la Società fornisce alla controllata SEA Handling alcuni servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, service amministrativo, *auditing* e *customer care*) e di natura operativa (quali, traino degli aeromobili e trasporto passeggeri ed equipaggi dall'aerostazione agli aeromobili e viceversa), concede, a fronte di un corrispettivo contrattualmente pattuito, l'utilizzo del proprio impianto automatizzato di smistamento dei bagagli (BHS) e l'utilizzo di spazi del sedime degli Aeroporti di Milano per la prestazione in favore di SEA dei servizi sub (a);
- ii) con riferimento a SEA Energia i rapporti tra tale società e SEA attengono alla fornitura da parte di SEA Energia 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 a un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Energia, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e pianificazione e controllo);
- iii) in relazione ai rapporti tra la Società e il Consorzio Malpensa Construction detti rapporti sono rappresentati dai servizi di progettazione e 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 ad Ali Trasporti Aerei ATA trattasi di rapporti legati al contratto di sub concessione per la gestione dell'aviazione generale, sullo scalo di Linate, rilasciata 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.

Quanto invece ai rapporti finanziari in essere tra SEA e le altre società controllate, gli stessi sono rappresentati principalmente da:

- i) servizi di tesoreria accentrata (*cash pooling*) che presta SEA in favore delle controllate SEA Handling e SEA Energia;
- ii) credito finanziario di SEA Handling nei confronti di SEA che ha origine sin dalla costituzione della stessa SEA Handling, utilizzato e da utilizzare per i fabbisogni finanziari della società stessa, comprensivo degli interessi maturati.

Si rimanda alla Nota 7.4 per gli impegni assunti da SEA in data 24 marzo 2014 con riferimento alla garanzia della liquidazione *in bonis* di SEA Handling qualora fosse posto in essere il piano di cessazione della attività in fase di negoziazione con la Commissione europea e alle incertezze connesse alla quantificazione dell'esborso connesso a tale impegno in presenza di scenari alternativi di cessazione dell'attività che potrebbero determinare onerosità sensibilmente differenti.

### Operazioni con società collegate

Le transazioni tra la Società e le società collegate, nei periodi ivi indicati, hanno riguardato prevalentemente:

- 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

Nel corso del 2013 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per Euro 1.394 migliaia.

#### Disma

Nel corso del 2013 Disma ha distribuito dividendi a SEA per Euro 309 migliaia.

## 10. Compensi degli amministratori

Nell'esercizio 2013 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a Euro 637 migliaia (Euro 589 migliaia al 31 dicembre 2012).

## 11. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2013 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a Euro 268 migliaia (Euro 922 migliaia al 31 dicembre 2012).

## 12. 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 2013, sono stati pari a Euro 109 migliaia.

## 13. Impegni e garanzie

### 13.1 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	
	2013	2012
R.T.I. Taddei SpA/Gemmo SpA/Costruzioni Giuseppe Montagna Srl/Gencantieri SpA/ CPL Concordia Soc.Coop/One Works SpA/Manens-Tifs SpA/Editecna Srl	33.527	38.244
R.T.I. Codelfa SpA/Coiver Contract Srl/Omeras GmbH	18.034	29.222
R.T.I. Gemmo SpA/Elettromeccanica Bustese Srl	5.228	12.720
R.T.I. Impresa Bacchi Srl/SO.CE.CO. Engineering Group Srl/Bacchi Matteo Giorgio	-	10.964
R.T.I. Codelda SpA/ Impresa Bacchi Srl	-	8.184
R.T.I. Impresa Cavalleri Ottavio SpA/Gemmo SpA	-	7.482
R.T.I. Cefla Soc.Coop./Gruppo PSC SpA/Siemens SpA	3.686	6.771
Siemens Postal, Parcel & Airport Logistic	3.639	-
<b>Totale impegni per progetto</b>	<b>64.114</b>	<b>113.587</b>

### 13.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2013 SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per com-

plessivi Euro 4.941 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 2013:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013
Entro 12 mesi	3.180
Tra 1 e 5 anni	1.761
<b>Totale</b>	<b>4.941</b>

### 13.3 Garanzie

Le garanzie reali, pari ad Euro 2.033 migliaia al 31 dicembre 2013 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2013 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- fideiussione emessa dal Fondo Europeo per gli Investimenti (FEI) per Euro 8.602 migliaia a garanzia del finanziamento BEI;
- fideiussione di Euro 25.000 migliaia alla Banca Popolare di Milano Scarl a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fideiussione di Euro 21.174 migliaia a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fideiussione 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. 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 a 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;
- fideiussione di Euro 322 migliaia a favore del Consorzio Parco Lombardo Valle del Ticino per la corretta esecuzione degli interventi di compensazione forestale per la trasformazione di porzione di bosco nel sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa e nel comune di Lonate Pozzolo;
- fideiussione di Euro 342 migliaia a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- Euro 463 migliaia per altre fidejussioni minori.

### 14. Passività potenziali e contenzioso

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a contenziosi su partecipazioni (*Nota 7.4 e Nota 7.5*), crediti (*Nota 7.9*) e rischi operativi (*Nota 7.15*).

### 15. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2013 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 2013, SEA ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- rilevazione di un indennizzo di Euro 7.200 migliaia, classificato nella voce "Ricavi di gestione", per l'indisponibilità del parcheggio passeggeri demolito parzialmente a seguito dei lavori di realizzazione della nuova linea metropolitana M4;
- devoluzione gratuita pari a Euro 4.800 migliaia, ai sensi della convezione sottoscritta tra SEA e Air Europe nel 1999, di un fabbricato sito all'interno del sedime aeroportuale di Malpensa; tale immobile è stato classificato nella voce patrimoniale "Diritti sui beni in concessione";
- svalutazione di Euro 8.200 migliaia tra le immobilizzazioni materiali per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella *Nota 7.2*.

### 17. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2013

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 31.12.2013  
SEA – Società Esercizi Aeroportuali SpA

Signori Azionisti,

come richiesto dall'art. 2429, secondo comma, Codice Civile, il Collegio Sindacale riferisce all'Assemblea le attività di vigilanza che nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 ha svolto, in adempimento degli obblighi posti a suo carico dalla legge, sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza e sul funzionamento della struttura organizzativa per gli aspetti di competenza, 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.

Per la miglior interpretazione della presente Relazione e per alcuni riferimenti in essa contenuti, è quindi rilevante specificare che l'attuale Collegio Sindacale è stato nominato per il triennio 2013–2015 con delibera dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 24 giugno 2013 a conseguente sostituzione del precedente Collegio Sindacale che ha svolto, pertanto e fino a tale data, il precedente mandato.

Parimenti si specifica che, per quanto attiene all'incarico per la revisione legale dei conti, con delibera dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 24 giugno 2013, lo stesso è stato attribuito alla Società di revisione Deloitte & Touche SpA, ai sensi dell'art. 37 del D.Lgs. n. 39 del 27.01.2010 per il triennio 2013–2015. Per quanto riguarda il controllo legale dei conti, Vi rimandiamo, in ogni caso, alla relazione della Società di revisione trasmessa in data 15 aprile 2014.

### 1. Attività svolta

La nostra attività nel corso dell'esercizio è stata ispirata alle norme di legge e alle norme di comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Durante l'esercizio 2013 il Collegio Sindacale, nell'ambito del mandato svolto dalla precedente e dalla attuale formazione, ha partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e alle Assemblee degli Azionisti e constatato il rispetto delle norme di legge e di statuto, anche per quanto riguarda il corretto esercizio delle deleghe conferite agli Amministratori.

Il Consiglio di Amministrazione si è riunito diciassette volte, per relazionare sull'attività svolta e per l'assunzione delle delibere di competenza; l'Assemblea degli Azionisti si è riunita solo una volta nella data del 24

giugno 2013 sia in sede ordinaria che in sede straordinaria.

Questo Collegio Sindacale, in quanto di nuova nomina dal 24 giugno 2013 come sopra indicato, ha partecipato quindi alle riunioni del Consiglio di Amministrazione successive a tale data e, in particolare, nel corso di tali riunioni dell'Organo Amministrativo, 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 che la gestione si è svolta nell'ambito dell'oggetto sociale; in particolare, l'*iter* decisionale adottato dal Consiglio di Amministrazione ci è apparso correttamente ispirato al rispetto del principio dell'agire informato. Tale impostazione di piena ed esaustiva informazione, anche dalla lettura della documentazione societaria in merito alle precedenti adunanze del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, appare un *iter* positivamente radicato nel *format* procedurale dell'azienda che è volto alla totale trasparenza sugli aspetti gestionali di principale spessore e portata.

Il Collegio Sindacale, sia nella precedente composizione che in quella attuale di nuova nomina, si è riunito nel corso dell'esercizio otto volte per l'espletamento delle verifiche periodiche; sia dalla lettura dei verbali del precedente Collegio che nelle verifiche effettuate dallo scrivente Collegio di nuova nomina, consta che nel corso delle verifiche vi è stato un periodico scambio di informazioni con i responsabili delle funzioni aziendali e con la Società di revisione; si specifica inoltre che sia dalle riunioni avute in corso di mandato che dalla lettura di quelle svolte dal precedente Collegio non sono emersi rilievi sostanziali sulla gestione aziendale, né sugli aspetti relativi ai conflitti di interesse.

Abbiamo mantenuto un costante e adeguato collegamento con la funzione *Auditing*, constatando che così è stato anche in precedenza, e abbiamo verificato che essa risponde ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; abbiamo inoltre constatato che vi sono stati tra tutti gli organi e le funzioni a cui è attribuita una funzione di controllo, sia adeguata collaborazione, sia scambio di ogni 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;
- il Collegio Sindacale, sia nella precedente formazione che per quanto svolto da questo Collegio successivamente all'avvenuta nomina, ha partecipato all'As-

- semblea degli Azionisti e alle adunanze del Consiglio di Amministrazione e ha 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 manifestamente 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, sulla base dei presidi posti in essere, 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 procedure adottate dal Consiglio di Amministrazione che ne ha valutato la congruità e la rispondenza a un effettivo interesse sociale;
  - 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 della funzione organizzativa; 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 nonché dei rischi aziendali, attraverso un costante monitoraggio dei rischi e la corretta gestione degli stessi; 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 e 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 sia con il CFO di Gruppo, sia direttamente 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 SpA, incaricata del controllo legale dei conti, e non sono emersi dati e 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 e per le Nomine, che si sono svolte nel corso dell'esercizio;
- il Collegio Sindacale ha esaminato le relazioni trimestrali e la relazione annuale 2013 e il piano delle verifiche 2013, predisposto dalla funzione *Auditing*, con la quale il Collegio ha mantenuto costanti scambi di informazioni;
- Vi informiamo che nel corso dell'esercizio 2013 non sono pervenute denunce al Collegio Sindacale ex art. 2408 Codice Civile, e che nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emerse omissioni, ulteriori fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

La revisione legale del Bilancio di Esercizio al 31.12.2013 è stata eseguita dalla Società Deloitte & Touche SpA, la quale nella propria relazione del 15 aprile 2014, redatta ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. n. 39 del 27.01.2010, ha espresso giudizio positivo sul bilancio medesimo nonché il seguente richiamo di informativa che riteniamo rilevante:

*“Per una migliore comprensione del Bilancio Separato si rimanda alla Relazione sulla Gestione, e in particolare ai paragrafi “Continuità aziendale” del settore handling e “Fattori di rischio del Gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling”, nonché alla nota 7.4. “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 della Commissione europea concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling SpA e (ii) sulla valutazione della partecipazione in SEA Handling SpA nel contesto di prevedibile liquidazione della stessa in relazione alla quale la Società ha assunto in data 24 marzo 2014 impegno irrevocabile di garanzia del perfezionamento in bonis della medesima.”*

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 con-



feriti alla Società di revisione incaricata; per l'anno 2013, i compensi per l'attività di revisione legale dei conti del Bilancio di Esercizio SEA SpA e del Consolidato del Gruppo SEA sono stati pari a Euro 280.000. 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

Il Consiglio di Amministrazione, nella Relazione sulla Gestione, ha fornito dettagliate indicazioni sulle operazioni significative dell'esercizio 2013; tra le altre di seguito riepiloghiamo:

##### • *Il Gruppo SEA acquisisce l'Aviazione generale di Linate*

In data 18 dicembre 2013 il Gruppo, nell'ambito del proprio rafforzamento competitivo, ha acquistato, una quota di maggioranza e controllo del 98,34% detenuta dalla Società Acqua Pia Antica Marcia SpA (SAPAM) in Ali Trasporti Aerei ATA SpA a seguito di espressa autorizzazione del Giudice Delegato ai sensi dell'art. 167 della Legge Fallimentare. Il costo dell'investimento è stato di Euro 25.200 migliaia.

Il Gruppo SEA gestirà quindi anche il piazzale ovest dell'aeroporto di Linate che rappresenta, con oltre 24 mila movimenti serviti nel 2012, la principale base italiana di Aviazione Generale e la sesta in Europa per numero di movimenti giornalieri.

Con la gestione dell'Aviazione Generale, il Gruppo, oltre ad assicurare un importante piano di investimenti, sarà in grado di servire l'intera gamma del traffico *business* (aviazione commerciale e generale), che costituisce uno dei punti di forza del traffico aereo da e verso Milano.

L'acquisizione non ha avuto impatti sul risultato economico consolidato, in quanto l'operazione è avvenuta a fine esercizio, mentre ha impatto sulla composizione delle attività e passività consolidate per effetto della variazione dell'area di consolidamento conseguente all'acquisto dell'interessenza.

##### • *Milano Malpensa 1 – Airport Experience*

Nell'anno sono proseguiti i lavori per l'ampliamento del Terminal 1 di Milano Malpensa, che porteranno ad avere una profonda riqualificazione e valorizzazione, anche in vista dell'importante appuntamento di Expo 2015.

Con il progetto di rinnovamento e ampliamento del Terminal 1, l'innovazione della "Airport Experience" di Malpensa migliora fortemente anche dal punto di vista delle infrastrutture disponibili e miglioramento architettonico. Tale attività, già realizzata per il satellite imbarchi nord inaugurato a gennaio 2013, coinvolgerà tutta la piastra commerciale del piano imbarchi e a seguire il piano degli arrivi.

##### • *Collegamento ferroviario Terminal 1 / Terminal 2 di Malpensa*

Nel corso del 2013 l'Unione Europea ha considerato meritevole di co-finanziamento a fondo perduto la realizzazione del collegamento ferroviario fra i due Terminal di Malpensa, per un importo pari al 20% del costo complessivo dell'opera. Il *link* ferroviario di 3,4 chilometri, in gran parte sotterraneo (con una nuova stazione progettata da SEA e tracciato da Ferrovie Nord) è una infrastruttura compresa fra le opere connesse a Expo 2015 sarà realizzato in 18 mesi.

SEA si è quindi impegnata nella copertura diretta del progetto per un importo di Euro 16 milioni e insieme a Ferrovie Nord coordina e pianifica le attività finalizzate alla realizzazione dell'infrastruttura. La restante somma necessaria alla realizzazione del collegamento verrà coperta con finanziamenti del Governo italiano (Euro 45 milioni – G.U. 300 del 23 dicembre 2013) e di Regione Lombardia (Euro 30 milioni), per una somma totale di Euro 115 milioni. L'avvio del cantiere è previsto per la seconda metà del 2014.

• Contratto di programma: dal 23 settembre 2012 è entrato in vigore il nuovo Contratto di Programma sottoscritto tra SEA ed ENAC nel 2011. Come indicato nella Relazione sulla Gestione il nuovo Contratto di Programma ha visto la sua piena efficacia sull'annualità 2013 e vi è da sottolineare che per i corrispettivi 2014 l'ENAC ha inoltre concesso un ulteriore incremento delle tariffe dello 0,6% come premio per il superamento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale realizzati in entrambi gli aeroporti gestiti da SEA.

• Anche nel 2013 la Società ha continuato ad avvalersi degli ammortizzatori sociali (CIGS in deroga e procedure di mobilità) che erano stati concessi a seguito dello stato di crisi determinato dal *dehubbing* di Alitalia, seppure a livelli inferiori a quelli dell'esercizio precedente. Ulteriori misure di ammortizzatori sociali, in linea con le recenti evoluzioni normative, verranno applicati anche nell'esercizio 2014.

#### Attività di Direzione e Coordinamento

La Società non è soggetta alla Direzione e Coordinamento da parte del Socio Comune di Milano, ai sensi degli artt. 2497 Codice Civile e seguenti, mentre esercita la Direzione e il Coordinamento, sempre ai sensi e per gli effetti dell'art. 2497 Codice Civile e seguenti, sulle società controllate al 100% SEA Handling SpA e SEA Energia SpA nonché sulla Ali Trasporti Aerei ATA SpA, detenuta al 98,34% e sulla di cui controllata al 100% ATA Ali Servizi SpA.

Durante l'esercizio 2013 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 e successive modificazioni, 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 do-

vuto rilasciare pareri in forza di specifica normativa. Abbiamo rilevato che la Società, nel corso dell'esercizio 2013:

- ha ricevuto la certificazione dell'“*Energy Management System*” (con decorrenza ottobre 2013). È stato raggiunto un importante risultato che valorizza il livello di eccellenza di tutte le attività connesse alla gestione energetica che ha portato al raggiungimento di un risparmio totale, rispetto al 2008, degli anni 2009/2010/2011/2012 di oltre 82.800 MWh che corrisponde a una minore emissione in atmosfera di 33.000 tons di CO<sub>2</sub>, con rilevanti risparmi economici;
- 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 e ai quali partecipa periodicamente il Collegio Sindacale per tramite dei propri componenti, si segnala quale di particolare interesse nell'ambito del Comitato Controllo e Rischi di Gruppo la predisposizione di una “Procedura per le Operazione con Parti Correlate” che verrà quanto prima licenziata e sottoposta all'approvazione del Consiglio di Amministrazione;
- 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 nei rapporti aziendali e 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. Il Codice Etico, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 23 agosto 2011, nel corso del 2012 è stato aggiornato con la modifica della denominazione della Direzione Personale e Organizzazione in “Direzione Risorse Umane (HR) e Organizzazione”;
- ha mantenuto e aggiornato 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, da ultimo con l'introduzione del reato di “impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare” (art. 25-*duodecies* del D.Lgs. 231/01) e approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 5 novembre 2012. È stato, inoltre, avviato l'aggiornamento del “Modello di Organizzazione e Gestione” a seguito dell'introduzione dei reati di cui alla Legge n. 190 del 6 novembre 2012 recante “Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione”. Tale tematica è stata inoltre analizzata e discussa nelle adunanze del Consiglio di Amministrazione del 28.11.2013 e 19.12.2013 ispirate dalla

ufficiale richiesta di Assaeroporti alle competenti autorità in merito alla definizione di linee guida interpretative.

Successivamente nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 11.02.2014, anche in attuazione di quanto richiesto dal Comune di Milano, la Società ha confermato di avere provveduto a individuare entro i termini previsti il Referente Anticorruzione che si attiverà per avviare e consolidare le modalità di raccordo informativo e di coordinamento con il Responsabile del Piano Anticorruzione del Comune di Milano, nonché per ottemperare al meglio alle indicazioni del Piano Nazionale Anticorruzione, per le parti a essa compatibili, e predisporre un Piano Triennale Anticorruzione adeguato. Va inoltre 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 il Collegio e l'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 di Esercizio chiuso al 31.12.2013, in merito al quale riferiamo quanto segue.

## 2. Progetto di Bilancio di Esercizio al 31.12.2013

Il progetto di Bilancio della Vostra Società, relativo all'esercizio 2013 presenta un utile netto di Euro 52.182.470 a fronte di un utile netto di Euro 38.155.530 dell'esercizio precedente, espresso in conformità ai Principi Contabili Internazionali.

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 e a tal riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

La relazione del Consiglio di Amministrazione sull'andamento della gestione al 31 dicembre 2013 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.

L'esame della Relazione sulla Gestione ne ha inoltre evidenziato la congruenza con i dati di bilancio, come risulta anche dalla relazione della Società di revisione Deloitte & Touche SpA.

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 di Esercizio inclusi nei Bilanci Consolidati redatti in accordo con gli IFRS, a partire dal Bilancio di Esercizio chiuso al 31.12.2011.

Con riferimento alla società controllata al 100% SEA Handling SpA, per la quale si ricorda è stata effettuata nell'esercizio 2012 un'integrale svalutazione dell'importo di Euro 23.544 migliaia, contabilizzata nella voce "Proventi (oneri) da partecipazioni" del Conto Economico complessivo di tale esercizio sulla base delle risultanze del *test d'impairment* eseguito ai sensi dello IAS 36, questo Collegio rimanda alla completa, esaustiva e ampia trattazione fornita alla nota 7.4 "Partecipazioni in società controllate e collegate" della Nota Integrativa del progetto di bilancio in corso di approvazione e così agli altri numerosi richiami ivi contenuti.

A ogni buon conto e visto sia la consistenza che la rilevanza da un punto di vista aziendale, societario e, non ultimo, sociale del possibile esito e delle possibili decisioni in merito alla procedura di indagine dinanzi alla Commissione europea e la decisione del 19.12.2012 concernente gli asseriti "aiuti di Stato" a favore di SEA Handling SpA, per una migliore comprensione del Bilancio di Esercizio e seppur constatato che la rappresentazione *pro-tempore* alla data di chiusura del Progetto di Bilancio appare adeguata e corretta così come convenuto anche con la Società di revisione, il Collegio Sindacale richiama l'attenzione sugli elementi che ritiene evolutivi rispetto a quanto occorso in precedenza, riportando di seguito stralcio della nota esplicativa 7.4 :

*"Come è noto, l'attività di handling presso gli scali di Milano Linate e Milano Malpensa è sviluppata dalla controllata SEA Handling SpA. In riferimento a tale controllata, l'imminente apertura della procedura di liquidazione – dovuta (i) alla insufficiente patrimonializzazione della società controllata che, sulla base delle previsioni eroderà nel secondo semestre 2014 il patrimonio netto al 31 dicembre 2013 ricadendo nel disposto dell'art. 2447 del Codice Civile, oltre che (ii) al perseguimento delle linee strategiche di permanente coinvolgimento di SEA nella gestione dell'attività di handling presso gli scali di Milano Linate e Malpensa che consente però di dare esecuzione alla decisione della Commissione europea del 19 dicembre 2012 per la cessazione della pratica di copertura delle perdite consuntivate dalla società da parte di SEA, ritenuta dalla Commissione stessa lesiva della concorrenza – determinano il venir meno del presupposto di continuità aziendale.*

*Il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2013 della controllata è stato pertanto redatto utilizzando i "criteri di funzionamento" applicati tenendo conto, comunque, della prospettata cessazione dell'attività e, quindi, degli effetti che la prospettata messa in liquidazione di SEA Handling SpA produrrà sulla composizione del suo pa-*

*trimonio e sul valore recuperabile delle sue attività.*

*L'applicazione di tale principio, data la tipologia delle attività iscritte nella situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, non ha implicato rettifiche agli ordinari processi valutativi di recuperabilità delle attività materiali e di stima della esigibilità dei crediti.*

*Con riferimento all'onere complessivo della liquidazione – come meglio indicato nelle note esplicative al Bilancio Consolidato alla voce "Fondo rischi e oneri" – la non determinabilità e l'incertezza sulla quantificazione dei citati oneri alla data di riferimento né alla data di approvazione del Bilancio Separato e Consolidato di SEA, determina la non iscrizione di alcun fondo rischi e oneri nel Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013 in applicazione dello IAS 37.*

*D'altro canto, per consentire il perfezionamento della liquidazione, SEA ha assunto in data 24 marzo 2014 l'impegno irrevocabile di sostenere SEA Handling SpA finanziariamente a fronte dei costi di liquidazione incorsi, sia nell'ipotesi in cui venga definito un percorso di liquidazione allineato a quello a oggi ipotizzato che nell'ipotesi di differenti strutture di adempimento ad oggi non note nelle more della finalizzazione delle negoziazioni con la Commissione.*

*In particolare, nell'ambito degli impegni irrevocabili assunti da SEA il 24 marzo 2014 per garantire la liquidazione in bonis della società controllata, è previsto che in ipotesi di mancata approvazione dell'iter attualmente proposto dalla Commissione:*

- *SEA si impegna a votare senza indugio, in sede di Assemblea Straordinaria della società controllata, a semplice richiesta del Consiglio di Amministrazione della stessa, la messa in liquidazione volontaria, secondo un programma, da predisporre a cura del nominando liquidatore, che preveda, tra l'altro, la minimizzazione dei costi di liquidazione tramite ricorso agli ammortizzatori sociali di legge e alle procedure di mobilità garantendo l'integrale copertura dell'onere sino a un ammontare che non superi quello meglio definito entro e non oltre il 31 marzo 2014 sulla base di più aggiornate conoscenze sull'iter di liquidazione;*
- *SEA, nell'esercizio delle proprie prerogative di socio che esercita direzione e coordinamento, potrà comunque chiedere la predisposizione di un piano di liquidazione alternativo che preveda, la temporanea continuazione dell'attività al fine di evitare l'irreparabile pregiudizio che discenderebbe da una interruzione ex abrupto, totale o parziale, dei servizi di handling negli aeroporti di Linate e Malpensa. In tal caso, SEA sarebbe peraltro tenuta a garantire la liquidazione in bonis di SEA Handling quale che sia il costo di realizzazione di tale piano di liquidazione alternativo (con conseguente obbligo di dotazione patrimoniale e finanziaria, a beneficio di SEA Handling, nella misura all'uopo necessaria)."*

Preso atto di quanto sopra, il Collegio Sindacale, concordando con l'impostazione tecnica recepita nel Progetto di Bilancio chiuso al 31 dicembre 2013,



condivide con gli Amministratori l'impegno nella prosecuzione del dialogo con la Commissione europea al fine di individuare misure alternative, rispetto al recupero monetario dell'aiuto, di attuazione della decisione.

Il Collegio Sindacale esprime altresì agli Amministratori apprezzamento per il costante capillare monitoraggio dell'evolversi della vicenda e condivide, con particolare invito nella prosecuzione di tale attività, al fine di prendere tempestivamente, ove si rendano necessari, gli opportuni provvedimenti.

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 e ha altresì indicato la composizione delle riserve e dei fondi iscritti in bilancio.

Per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme ai sensi dell'art. 2423, quarto comma, Codice Civile.

Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti e alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.

### 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 della relazione rilasciata dalla stessa in data odierna, che esprime un giudizio senza rilievi, ma una informativa sul bilancio dell'esercizio, e sulla coerenza della Relazione sulla Gestione risultante contenute nella richiamata relazione ex art. 14 del D.Lgs. 39/2010 accompagnatoria del bilancio medesimo, il Collegio non ha obiezioni da formulare all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2013, così come redatto dagli Amministratori.

Milano, 15 aprile 2014

Il Collegio Sindacale

Dr.sa Rita Cicchiello (*Presidente*)

Rag. Andrea Galli (*Sindaco Effettivo*)

Dr. Paolo Giovanelli (*Sindaco Effettivo*)

Dr. Antonio Passantino (*Sindaco Effettivo*)

Dr. Ezio Simonelli (*Sindaco Effettivo*)

## Relazione di certificazione al 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 AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D. LGS. 27.1.2010, N. 39

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

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio separato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria, del conto economico complessivo e del prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2013. La responsabilità della redazione del bilancio separato in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli Amministratori di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio separato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenute nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.  
  
Per il giudizio relativo al bilancio separato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione emessa da altro revisore in data 7 giugno 2013.
3. A nostro giudizio, il bilancio separato di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2013 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data.

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

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

2

4. Per una migliore comprensione del bilancio separato si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare ai paragrafi “Continuità aziendale” del settore *handling* e “Fattori di rischio del Gruppo Sea - Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling”, nonché alla nota 7.4. “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 della Commissione Europea concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A. e (ii) sulla valutazione della partecipazione in Sea Handling S.p.A. nel contesto di prevedibile liquidazione della stessa in relazione alla quale la Società ha assunto in data 24 marzo 2014 impegno irrevocabile di garanzia del perfezionamento *in bonis* della medesima.
5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli Amministratori di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. E’ di nostra competenza l’espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio separato, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio separato di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2013.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Ernesto Lanzillo  
Socio

Milano, 15 aprile 2014



## 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 CO<sub>2</sub> da parte dei gestori aeroportuali, degli operatori, degli aeromobili e dei soggetti che lavorano negli aeroporti.

### A-SMGCS

*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 31.12.2013 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.

### Bagagli disguidati

Bagagli non riconsegnati al passeggero all'arrivo nell'aeroporto di destinazione.

### Capitale Regolatorio

Il Capitale Regolatorio *Regulatory Asset Base* (RAB) è il valore del capitale investito netto che costituisce la base di calcolo per la determinazione dell'equa remunerazione del gestore aeroportuale per le attività soggette a regolamentazione, al fine della determinazione dei ricavi di riferimento.

### Carta dei Servizi

Documento contenente le informazioni circa la qualità dei servizi offerti dai gestori aeroportuali e dalle com-

pagnie 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 CO<sub>2</sub>. 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.

### Dual Till

Principio tariffario secondo il quale la misura dei diritti viene determinata tenendo conto unicamente delle attività *Aviation*, senza, pertanto, considerare le attività *Non Aviation*.

### 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, disciplina degli aspetti amministrativo economici del sistema del trasporto aereo.

### 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 ad un vettore, di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo, in un aeroporto coordinato, ad 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.

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

